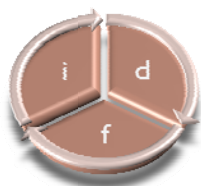


# Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores





Dpto. Investigación Desarrollo y Formación  
Dirección  
Teléfono: 678 224 375

► **De interés general.**

Ref: idf 2509  
18 de enero del 2009.

**Asunto: Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores.**

**RASGOS GENERALES**

En el Grupo 52 de la Dirección General de Tráfico llevamos algo más de dos años trabajando sobre las formas y fórmulas para la reducción de la siniestralidad y sus consecuencias sobre los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Cierto es que en este trabajo, no se han visto reflejadas algunas de las demandas, inquietudes y alternativas que desde la Asociación Mutua Motera se han presentado, como cierto es que en el mismo se hace referencia a medidas, que por parte del Departamento Técnico de esta Asociación no se valoran ni se han valorado como acertadas.

No obstante, los pasos que se han dado, frente a los pasos andados en el pasado son enormes. Hoy es debate hablar de seguridad vial de los motociclistas y algunas administraciones comparten con los usuarios cierta sensibilidad. Poco a poco se corrigen viejos e históricos errores, como los "guardarrailes", la formación, los pasos peatonales sobreelevados, etc

Estos esfuerzos se han visto recompensados con determinados indicadores positivos que a través de las cifras provisionales a 24 horas y en carretera, han marcado en el mes de enero y para el año 2008 un descenso importante en la mortalidad del sector. No con ello queremos decir que este descenso sea debido en exclusividad al plan, pues está claro que no es así (véase informe de este Departamento, con referencia idf 1909 balance mortalidad dónde defendemos otros argumentos).

Es tiempo para la esperanza y caminamos hacia el futuro buscando la igualdad en derecho para con el resto de los



usuarios, el respeto y las medidas especiales que necesitamos como usuarios de vehículos vulnerables.

Hoy adjuntamos a esta nuestra presentación el informe final sobre el “Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores” en formato “pdf”, para conocimiento e información. Mañana habremos andado un largo trecho y podremos decir que entre todos lo habremos logrado.

## **ESTRUCTURA DEL PLAN.**

La Visión Compartida que ha alcanzado el Grupo de Trabajo parte del consenso en torno a varios pilares:

- Un entendimiento común de la magnitud y la naturaleza del problema de la siniestralidad de las motos.
- La necesidad y la voluntad de aunar los esfuerzos de todo el sector para solucionarlo.
- La conveniencia de otorgar un tratamiento diferenciado a la carretera y a la zona urbana, ya que los factores de riesgo asociados a cada entorno difieren.
- El convencimiento de que no existen “recetas milagrosas” y de que la solución al problema es ejecutar una batería de medidas de forma coordinada y sostenida en el tiempo.
- La consideración del Plan de Seguridad Vial de Motos como el marco de acción común y la herramienta de trabajo que ha de guiar la puesta en práctica de todas esas medidas.

En base a una fundamentación basada en la tendencia ascendente de la accidentalidad con víctimas se han perseguido dos objetivos fundamentales:

- Invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves entre los usuarios de motos en nuestras carreteras, pueblos y ciudades.
- Conseguir que el número de muertos por cada cien mil motocicletas, que se ha mantenido estable durante los últimos años en torno a 25, inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

El Plan está compuesto de 36 medidas, 16 de las cuales tienen un carácter prioritario. Este grupo de las 36 medidas hacen especial hincapié en los que constituyen los cuatro ámbitos de la siniestralidad de motocicletas y ciclomotores:

- Mejorar la preparación de los motoristas para la conducción segura, tanto en las pruebas de acceso como en la formación complementaria en seguridad vial
- Reducir los escenarios de alta siniestralidad que afectan a este tipo de vehículos
- Combatir las prácticas de riesgo de los conductores de motocicletas y ciclomotores
- Asegurar la adopción de medidas paliativas que reduzcan la lesividad de los accidentes

Las 36 medidas del plan se han analizado y priorizado atendiendo a cuatro variables:

- **Impacto** en los objetivos del plan
  - **Viabilidad**
  - **Recursos** necesarios para su ejecución
  - **Consenso** que despierta en el grupo de trabajo
-

De esas 36 medidas, 16 de ellas han sido consideradas prioritarias. Estas medidas prioritarias mantienen un equilibrio desde tres perspectivas:

- **Entorno** al que se dirigen: el 50% a carretera y el otro 50% a zona urbana
- **Destinatarios** principales: el 79% dirigidas específicamente a motoristas, y el 21% restante afecta al resto usuarios de la vía
- **Agentes implicados** en el despliegue: un 69% requiere la participación de varios agentes



Cada una de las 36 medidas incluye una o varias acciones concretas cuya puesta en marcha se va a realizar en un horizonte temporal de cuatro años.

#### **QUE HAY DE LAS CRÍTICAS.**

La principal medida que no ha sido compartida por parte de la Asociación Mutua Motera es retrasar la edad de acceso a los ciclomotores de los 14 a los 15 años.

#### **Consideraciones del Plan:**

“Se considera que el conducir determinados tipos de vehículos

requiere una madurez personal mínima, independiente de la experiencia. Para valorar esta madurez se suele utilizar la edad del individuo. Este ámbito de actuación contempla retrasar la edad mínima de acceso a los vehículos ciclomotores de los 14 años actuales a los 15”.

#### **Consideraciones del Departamento de Investigación Desarrollo y Formación de la Asociación Mutua Motera:**

Como consecuencia de los accidentes sufridos siendo usuarios de motocicletas y ciclomotores y atendiendo a las estadísticas generales nacionales, el año 2007 terminó con la vida de 880 personas siendo heridas de diferentes consideración 37.807, 27.127 de ellas en zona urbana y 10.679 en carretera.

De estos usuarios de motocicletas y ciclomotores más de 268 personas perdían la vida en zona urbana mientras que 612 lo hacían en carretera.

En una primera observación de las cifras de accidentalidad con víctimas correspondientes al año 2007, llegamos con facilidad a conclusiones que nos indican que más del 50 % de los heridos de gravedad y cerca del 50% de los heridos leves tras un accidente de tráfico en carretera, a la edad entre los 15 y 17 años, se relaciona con el uso del ciclomotor.

En zona urbana las cifras nos muestran la necesidad de intervenir urgentemente para reducir las altas cotas de siniestralidad y sus consecuencias lesivas.

El 68 % de los jóvenes que fallecen en accidente de tráfico y el 74 % de los heridos de gravedad, en el entorno urbano, entre las edades de 15 y 17 años, son usuarios de ciclomotor.

Un 85 % de los jóvenes entre los 15 y 17 años que fallece por accidente de tráfico en zona urbana lo hace como usuario de bicicleta, ciclomotor y motocicleta.

Entre los 15 y 20 años, los jóvenes han adquirido una movilidad independiente con lecturas de riesgos contaminadas por una sociedad que no ha sabido transmitir una cultura de respeto a la movilidad, a pesar de reconocer la conducción de vehículos, como una actividad compleja de riesgo y la existencia de una falta imprudente de formación para la conducción legal de todo tipo de vehículos.

2007. Víctimas de los accidentes según edades y tipo de vehículo en CARRETERA				
Edades →		10-14	15-17	18-20
<b>TOTAL GENERAL</b>	Fallecidos	28	89	187
	H. Graves	159	603	996
	H. Leves	999	2.011	4.632
<b>BICICLETAS</b>	Fallecidos	2	1	2
	H. Graves	14	15	7
	H. Leves	31	32	22
<b>CICLOMOTORES</b>	Fallecidos	5	27	26
	H. Graves	28	331	192
	H. Leves	75	838	522
<b>MOTOCICLETAS</b>	Fallecidos	1	7	12
	H. Graves	6	35	56
	H. Leves	23	77	122
<b>TOTAL ESPECÍFICO</b>	Fallecidos	8	35	40
	H. Graves	48	381	255
	H. Leves	129	947	666

2007. Víctimas de los accidentes según edades y tipo de vehículo en ZONA URBANA				
Edades →		10-14	15-17	18-20
<b>TOTAL GENERAL</b>	Fallecidos	19	47	42
	H. Graves	154	465	539
	H. Leves	1.066	3.769	5.786
<b>BICICLETAS</b>	Fallecidos	4	1	1
	H. Graves	24	14	11
	H. Leves	139	110	100
<b>CICLOMOTORES</b>	Fallecidos	3	32	17
	H. Graves	34	345	304
	H. Leves	138	2.870	3.020
<b>MOTOCICLETAS</b>	Fallecidos	0	7	3
	H. Graves	3	28	54
	H. Leves	46	143	419
<b>TOTAL ESPECÍFICO</b>	Fallecidos	7	40	21
	H. Graves	61	387	369
	H. Leves	323	3.123	3.539

Muestra de todo ello es el hecho que el ciudadano exige unas pruebas sencillas que permitan la obtención rápida y poco costosa del permiso de conducción.

Las autoescuelas se alejan en esa carrera por la captura de clientes, de los parámetros lógicos de dedicación para la creación de buenos conductores, presionados por la propia demanda del cliente y, mientras tanto, la administración permanece expectante con escasas medidas de intervención sobre un reconocido sistema formativo deficiente, medidas que escasamente llegan al mundo del ciclomotor y la motocicleta.

La medida actualmente congelada por una moratoria, de “retrasar la edad de acceso a los ciclomotores de los 14 a los 15 años”, es una medida que no plantea compensaciones especiales en cuanto a la reducción de la accidentalidad

Como hemos visto, después de este sencillo análisis de la siniestralidad, los jóvenes en zona urbana y carretera fallecidos haciendo uso de ciclomotores y comprendidos en la franja entre los 10 y 14 años han sido de “1”. Un caso que además se podría haber investigado en profundidad para determinar la concurrencia causal en el siniestro.

Por todo lo anterior, la medida actualmente congelada por una moratoria de “retrasar la edad de acceso a los ciclomotores de los 14 a los 15 años”, es una medida que no plantea compensaciones especiales en cuanto a la reducción de la accidentalidad.

## **CONCLUSIONES.**

Desde el Departamento de Investigación, Desarrollo y Formación (I+D+F) de la Asociación Mutua Motera se considera:

Que nos encontramos ante un plan positivo y muy ambicioso y que para conseguir su compromiso, deberá estar dotado económicamente de forma importante, necesita estar vivo y ser capaz de adaptarse a las nuevas tendencias en la accidentalidad y corrientes sociales.

Que es la primera vez en la historia de las administraciones públicas y el motociclismo español que los usuarios de motocicletas y ciclomotores disponemos de un Plan para nuestra seguridad y eso es historia.

El debate social está abierto y la accidentalidad de los motociclistas, sus causas y consecuencias, ya no pasa desapercibida.

Debemos seguir trabajando.

Juan Carlos Toribio  
Dpto. I+D+F  
seguridadvial@mutuamotera.es  
Asociación Mutua Motera  
18 de enero de 2009

---