



Presentación del estudio *Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial en usuarios de motocicletas y ciclomotores*

Velocidad, alcohol y drogas, principales factores de riesgo entre los motociclistas

- ✓ El informe ha sido realizado por Fundación MAPFRE y la Asociación Española de la Carretera.
- ✓ No respetar la norma genérica de prioridad y las distracciones son algunas de las infracciones más frecuentes por parte de los vehículos que originan un siniestro mortal a un motociclista.
- ✓ La investigación identifica más accidentalidad en ciudad pero mayores índices de mortalidad en carretera, y recoge, además, la necesidad de mejorar las vías con barreras de protección

Madrid, 19 de mayo de 2021

El exceso de velocidad (29,3%), el consumo de alcohol (17,4%) y la ingesta de drogas (10,2%) son los factores de riesgo que más influyen en un siniestro mortal de moto. También interviene el hecho de no usar el casco de la talla adecuada, abrochado y ajustado correctamente, lo que puede provocar hasta el 6% de los fallecimientos en motociclistas y el 29% en conductores de ciclomotores.

Lo indica el informe, *Hoja de ruta para la mejora de la seguridad vial en usuarios de motocicletas y ciclomotores*, que han presentado hoy Fundación MAPFRE y la Asociación Española de la Carretera, y que ha permitido analizar un total de 240 casos reales de fallecidos en siniestros de moto y ciclomotor, y alrededor de 7.000 lesiones sufridas por más de 3.000 conductores de estos vehículos de dos ruedas. Esto ha sido posible gracias a la base de datos de MAPFRE, que ha proporcionado una descripción detallada de las circunstancias y lesiones que sufrieron estas personas entre 2016 y 2019.

La investigación pone de manifiesto otros datos relevantes sobre estos más de 200 fallecidos, en su inmensa mayoría hombres (95%) que perdieron la vida durante el fin de semana.

Destaca, por ejemplo, que las lesiones no mortales más frecuentes se produjeron principalmente en el tronco (28%) y en las piernas (27%), y la mayoría de los incidentes mortales fueron resultado de una salida de la vía (41,3%), una colisión frontolateral (16,8%) propia de una intersección o una caída (15%).

El estudio señala, además, que cuatro de cada diez conductores (41%) no utilizaban equipamiento de seguridad, exceptuando el casco, y que el uso de otros elementos de protección, como airbags, chaquetas con protecciones, guantes y botas especiales eran más habituales en carretera (71%) que en ciudad, donde solo los utilizaba el 25% de los fallecidos de los que se disponía información.

Asimismo, señala la investigación, que en más de la mitad de los siniestros con motociclistas fallecidos (52%) no estaba implicado otro vehículo, y que cuando sí lo estaba el suceso ocurrió principalmente porque el conductor del otro vehículo no respetó la norma genérica de prioridad (21%) o sufrió alguna distracción o no se percató de la presencia del motociclista (10%).

Más siniestralidad en ciudad, más mortalidad en carretera

En 2019, uno de cada cuatro fallecidos en siniestros de tráfico en España era motociclista. Las muertes se produjeron mayoritariamente durante el fin de semana (alrededor del 45%). El número de fallecidos en moto y ciclomotor se ha reducido menos que la de ocupantes de automóviles, por ejemplo, lo que puede deberse, en parte, a que desde 2009 el parque de motos ha aumentado un 38% en España (un aumento del 12% en el caso de turismos).

En concreto, en 2019, la mortalidad entre motociclistas aumentó un 16% con respecto a 2018 y los conductores pasaron a representar 1 de cada 4 fallecidos, una cifra que contrasta con el dato del 10% de motos sobre el total del parque o el 4% de permisos de motocicleta sobre el total del censo de conductores).

Lo indica el estudio, que también ha querido identificar los principales factores de riesgo de este grupo de conductores, así como analizar las tendencias en la siniestralidad grave (con fallecidos y heridos hospitalizados) a través de estudios y estadísticas nacionales e internacionales.

En este sentido, pone de manifiesto, que en las zonas urbanas se registran más siniestros, pero menos mortales, al contrario que en las zonas interurbanas, donde hay menos colisiones, pero con mayor mortalidad; que el 98% de los conductores accidentados no llevaba ninguna prenda reflectante; y que un 3% no utilizaba casco.

Más formación para conductores de carné B

El riesgo de fallecer por cada kilómetro recorrido en motocicleta es 17 veces superior que hacerlo en un turismo.

Lo destacó hace unos años la DGT, quien ha colaborado como entidad experta en este informe, junto a una veintena de entidades de la administración, fabricantes de vehículos, asociaciones de usuarios y víctimas de tráfico, autoescuelas y empresas de reparto, entre otras, con el objetivo de establecer una hoja de ruta, que permita contribuir a reducir este tipo de siniestros.

La propuesta más relevante del informe es la creación de grupos de trabajo que analicen cada siniestro mortal y elaboren recomendaciones para evitar que se repitan este tipo de sucesos, tal y como se realiza desde hace años en otros países más seguros que España, como Suecia.

Otra de las sugerencias es mejorar la formación de todos los conductores, incluyendo a aquellos que con su carné B (de coche) empiezan a conducir motos de pequeña cilindrada, así como la de los motociclistas profesionales, en especial de los repartidores, que deberían recibir cursos de conducción segura, en particular para mejorar la conducción en curva y en intersecciones, y el frenado de emergencia.

Más equipamiento de seguridad y tecnología de serie

La concienciación también es clave, y en este sentido, el estudio plantea la necesidad de completar la formación práctica de todos los conductores (tanto de motocicleta como de automóviles o vehículos pesados) con sesiones específicas de concienciación, percepción del riesgo, toma de decisiones seguras y necesidad de compartir la vía, que estén moderadas por víctimas de siniestros de circulación.

También para promover el equipamiento de alta visibilidad y de protección que ayude a proteger mejor las lesiones producidas en columna vertebral, manos y pies, algunas de las zonas más afectadas, e incorporar más tecnología de seguridad de serie en todas las motocicletas y ciclomotores, como el sistema de llamada de emergencia y el ABS, actualmente no obligatorio en vehículos de menos de 125cc.

La investigación recoge, además, la necesidad de mejorar las carreteras con barreras de protección, que sean compatibles con la seguridad de estos conductores y que eviten situaciones trágicas y frecuentes como la amputación de miembros inferiores, que suceden como consecuencia de una colisión.

También la importancia de fomentar un plan de ayudas para la renovación del parque de este tipo de vehículos y para la actualización de la ITV y su cumplimiento; así como reforzar los controles de circulación, especialmente en relación a las infracciones que más fallecidos provocan: exceso de velocidad y presencia de alcohol y drogas.

El informe completo está disponible en:

<https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/consulta/registro.do?id=175573>

Más información:

Fundación MAPFRE

Nuria del Olmo

Dirección de Comunicación de MAPFRE

ndelolm@fundacionmapfre.org

Tel: 606.53.78.89.

Asociación Española de la Carretera

Departamento de Comunicación y Relaciones

Institucionales

Marta Rodrigo

mrodrigo@aecarretera.com

637 51 04 05

Susana Rubio

srubio@aecarretera.com

91 577 99 72