

Consideraciones sobre la norma técnica para protección de motoristas en la Comunitat Valenciana

“La problemática de la siniestralidad motociclista”

Valencia, 4 de Mayo de 2010

Candelaria Mederos Cruz
Jefa de Área de Planificación y Participación
Observatorio Nacional de Seguridad Vial



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Observatorio Nacional
de Seguridad Vial

Por qué elaboramos durante el 2007 un plan específico para las motos?

- Porque las motos se convertían poco a poco en un importante y cada vez más popular medio de transporte:
 - Casi 5 millones de vehículos (15% del total).
- Porque la contribución de las motos a la siniestralidad vial era muy superior a su importancia relativa:
 - participan en el 35% de los accidentes con víctimas.
 - 880 muertos en moto frente a los 1.821 muertos en coche en el 2007.
 - 23% de los muertos en accidente de tráfico en 2007.
- Porque las motos eran el único medio de transporte cuyo número de muertos y heridos graves estaba creciendo.



El Plan de Seguridad Vial de Motos

- En diciembre de 2007 se presentó el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Motos fruto del trabajo y la participación activa de los principales actores del sector.
- El GT 52 estaba inicialmente formado por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ANESDOR, Asociación Mutua Motera, Ayuntamiento de Barcelona, Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Tráfico, FECAVEM, GANVAM, Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, RACC, RACE y UNESPA
- El GT 52 basaba su trabajo en:
 1. Una misma comprensión del problema
 2. Una clara definición de prioridades
 3. Un consenso en relación a las soluciones
- El plan se compone de 12 programas y 36 medidas que se recogen en el árbol de soluciones.

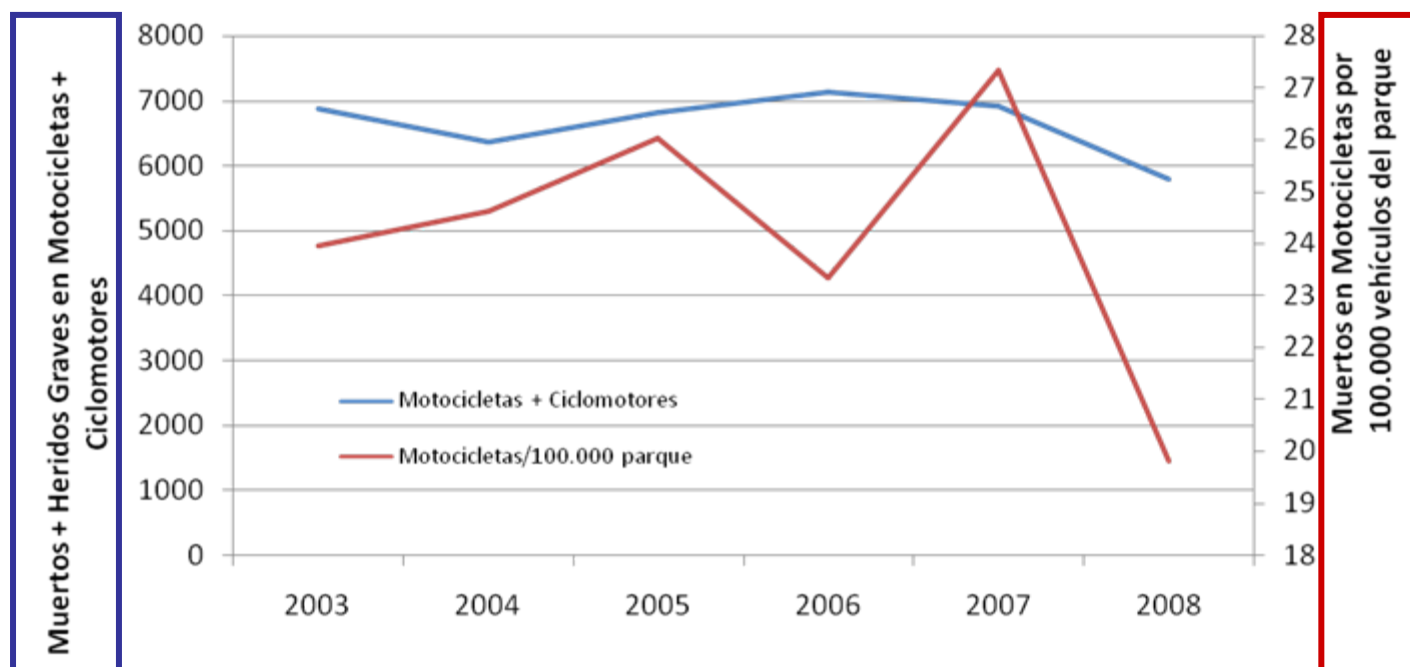


Objetivos

El Plan, que fue lanzado en Enero del 2008, tiene una duración de cuatro años y dos objetivos.

- Objetivo 1: invertir la tendencia al alza del número de víctimas (muertos y heridos graves) motoristas (motociclistas y ciclomotoristas).
- Objetivo 2: conseguir que el número de muertos por cada 100.000 motocicletas inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

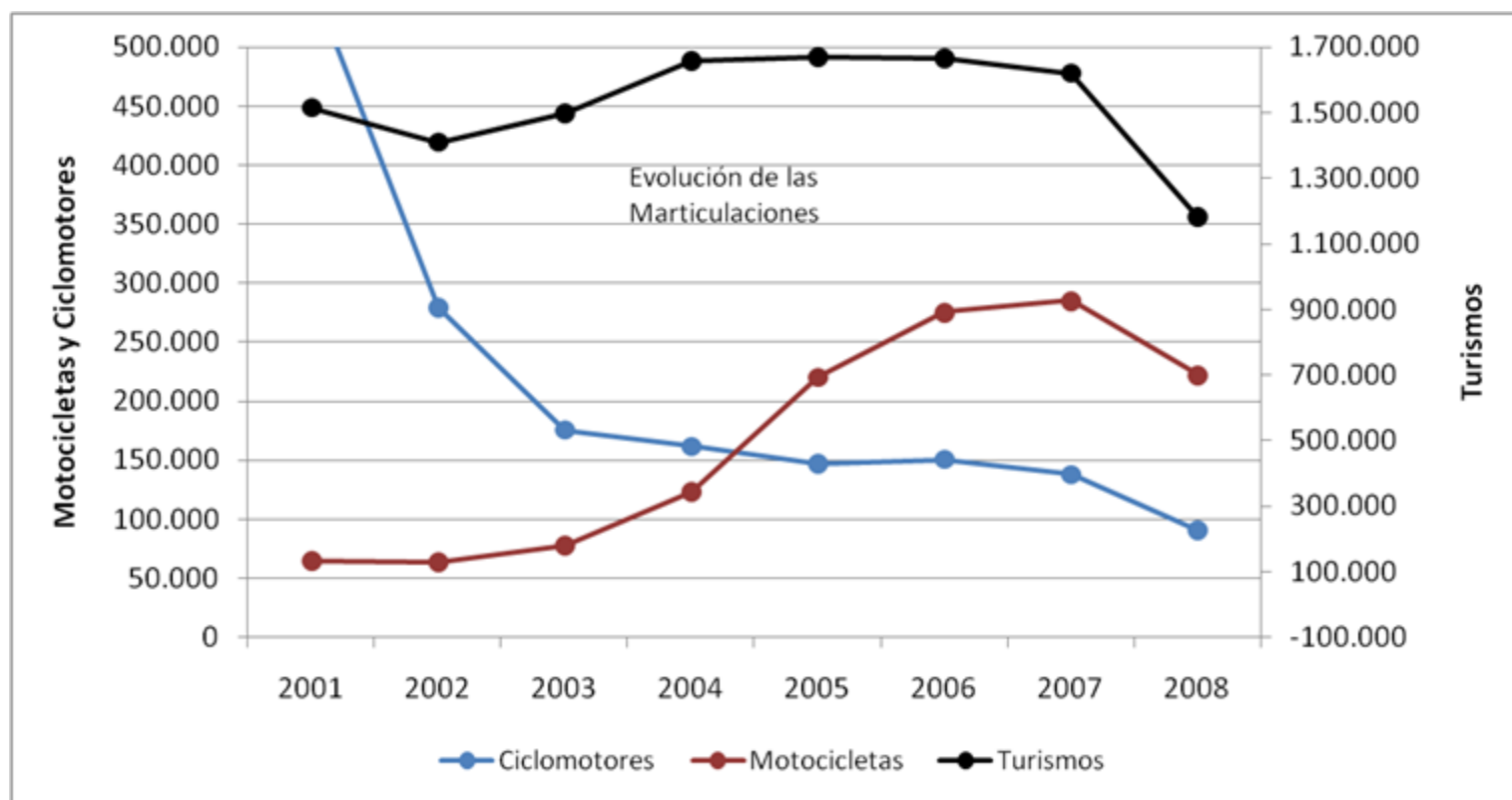
Motocicletas + Ciclomotores - Muertos + Heridos Graves - Carretera + Zona Urbana



Matriculaciones – comparativa motos y turismos

La crisis se ha notado especialmente en el mundo del motor durante 2008. Los turismos son los más afectados con casi 500.000 matriculaciones menos

Evolución de las Matriculaciones

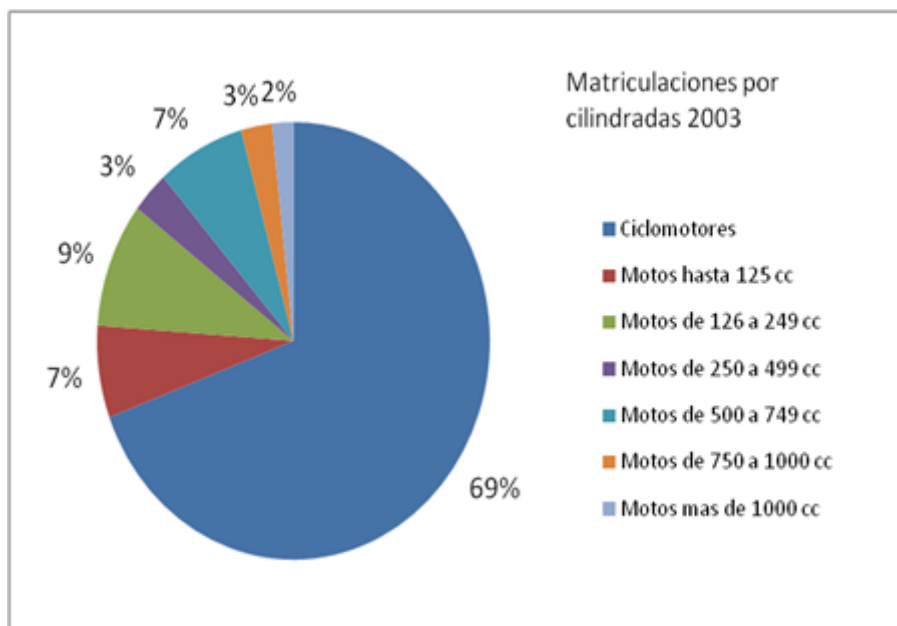


Matriculaciones de motos – evolución por cilindradas

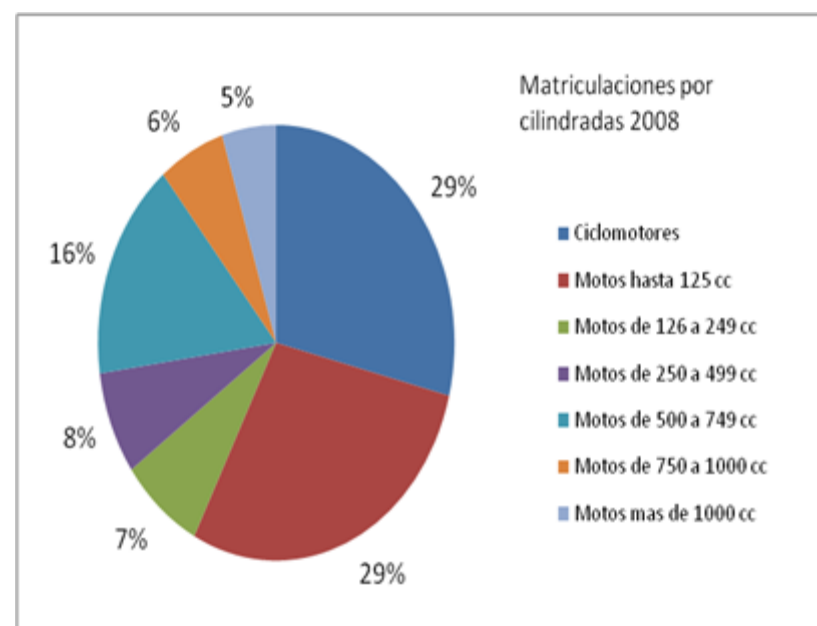
En el período 2003-2008 la participación en el total de matriculaciones de los ciclomotores se ha visto reducida pasando de un 69% a un 29% del total anual.

Evolución de las Matriculaciones por Cilindradas

Matriculaciones en 2003



Matriculaciones en 2008



Siniestralidad - muertos por tipo de vehículo

En 2008 el número de motociclistas muertos se redujo un 22% respecto al año anterior.

Víctimas mortales por tipo de vehículos

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Bicicleta	78	89	82	75	89	54	-39%	-31%
Ciclomotor	391	361	313	308	248	183	-26%	-53%
Motocicleta	367	400	472	481	632	495	-22%	35%
Turismo	3.211	2.692	2.390	2.095	1.821	1.501	-18%	-53%
Vehículos mercancias	476	442	385	403	322	263	-18%	-45%
Autobús	27	4	26	35	15	27	80%	0%
Otros vehículos	62	70	94	94	105	75	-29%	21%
Peatones	787	683	680	613	591	502	-15%	-36%
Total muertos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	-19%	-43%

Siniestralidad - comparación por tipo de vehículo

En el 2003, en el 10% de los accidentes con víctimas había una motocicleta implicada. En el 2008, este porcentaje había crecido al 19%.

Distribución porcentual de los accidentes con víctimas en los que al menos está implicado uno de los siguientes vehículos

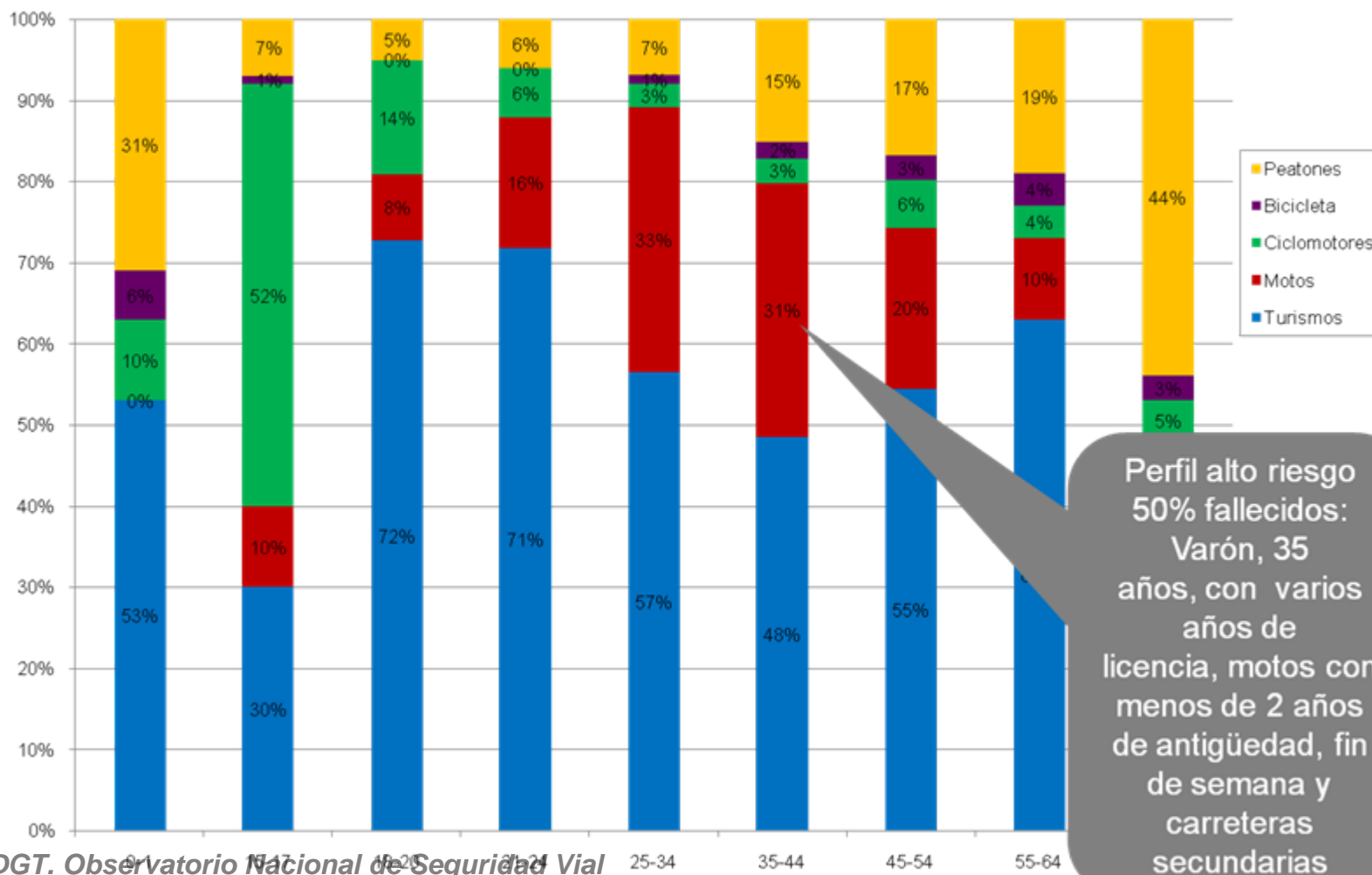
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bicicleta	2%	3%	3%	3%	3%	3%
Ciclomotor	20%	20%	19%	18%	17%	15%
Motocicleta	10%	11%	13%	15%	18%	19%
Turismo	82%	81%	80%	79%	79%	79%
Vehículos mercancias	18%	18%	18%	18%	19%	17%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Total accidentes	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nota: En un accidente puede haber implicado más de un vehículo del mismo tipo y más de un tipo de vehículo.

Siniestralidad - muertos por tipo de vehículo y edad

En el tramo de edad de entre 25 y 44 años los motociclistas suponen más de un 30% del total de fallecidos en accidente de tráfico.

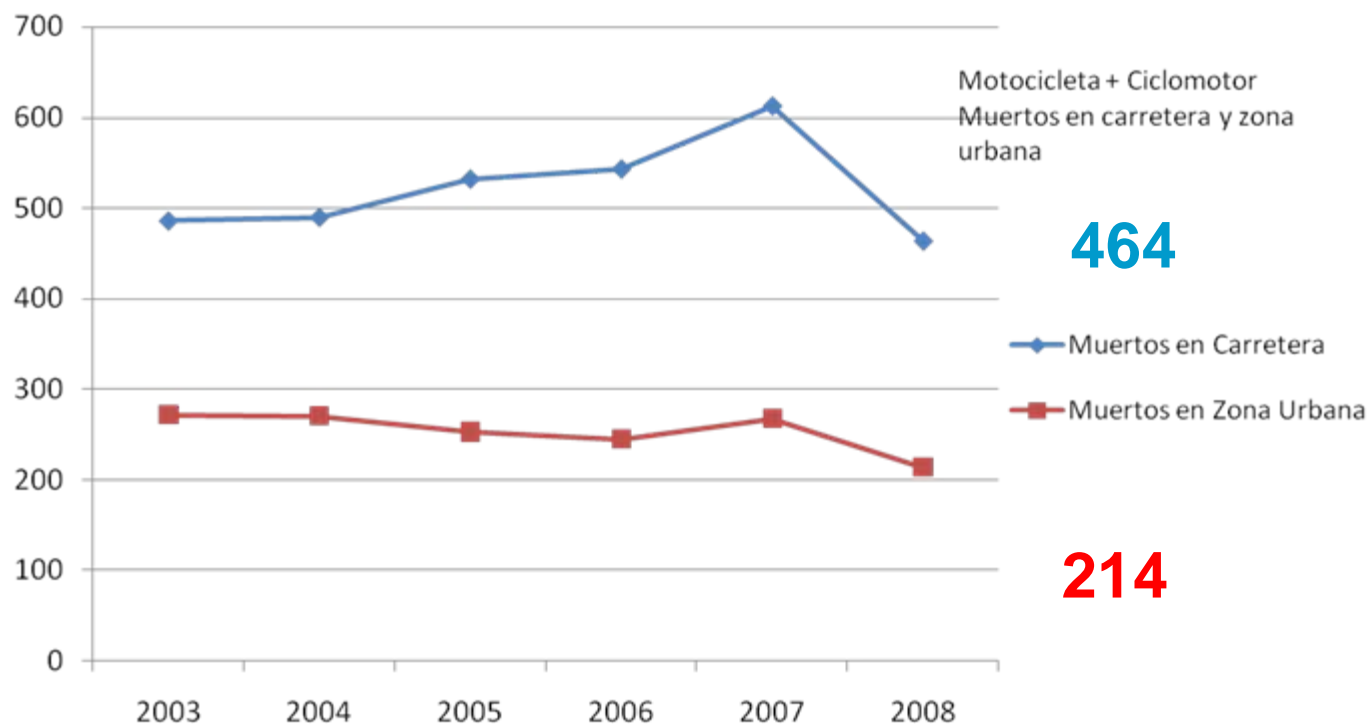
Distribución porcentual del número de muertos por tipo de vehículo y edad



Siniestralidad – Muertos en Carretera y en Zona Urbana

En el 2008 hubo menos muertos en moto que en el 2007, tanto en carretera como en zona urbana.

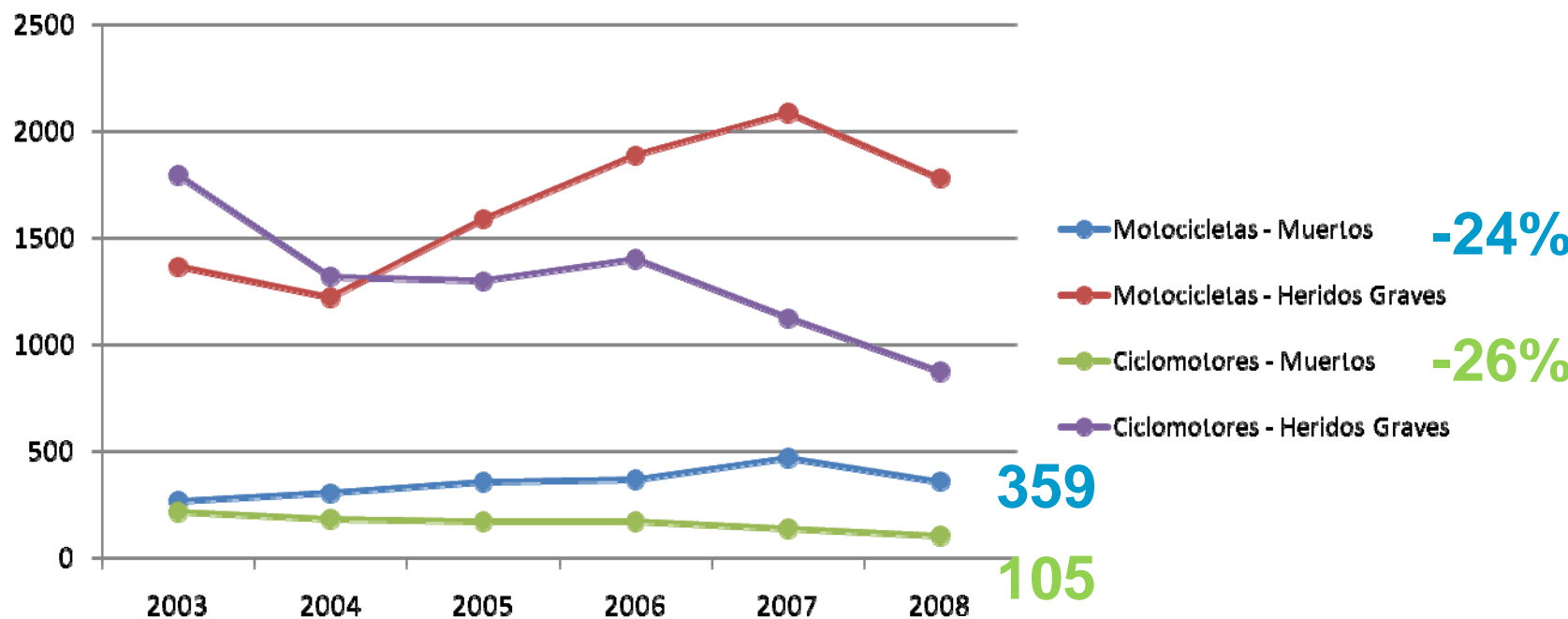
Evolución del número de motoristas muertos en carretera y en zona urbana



Siniestralidad – Carretera

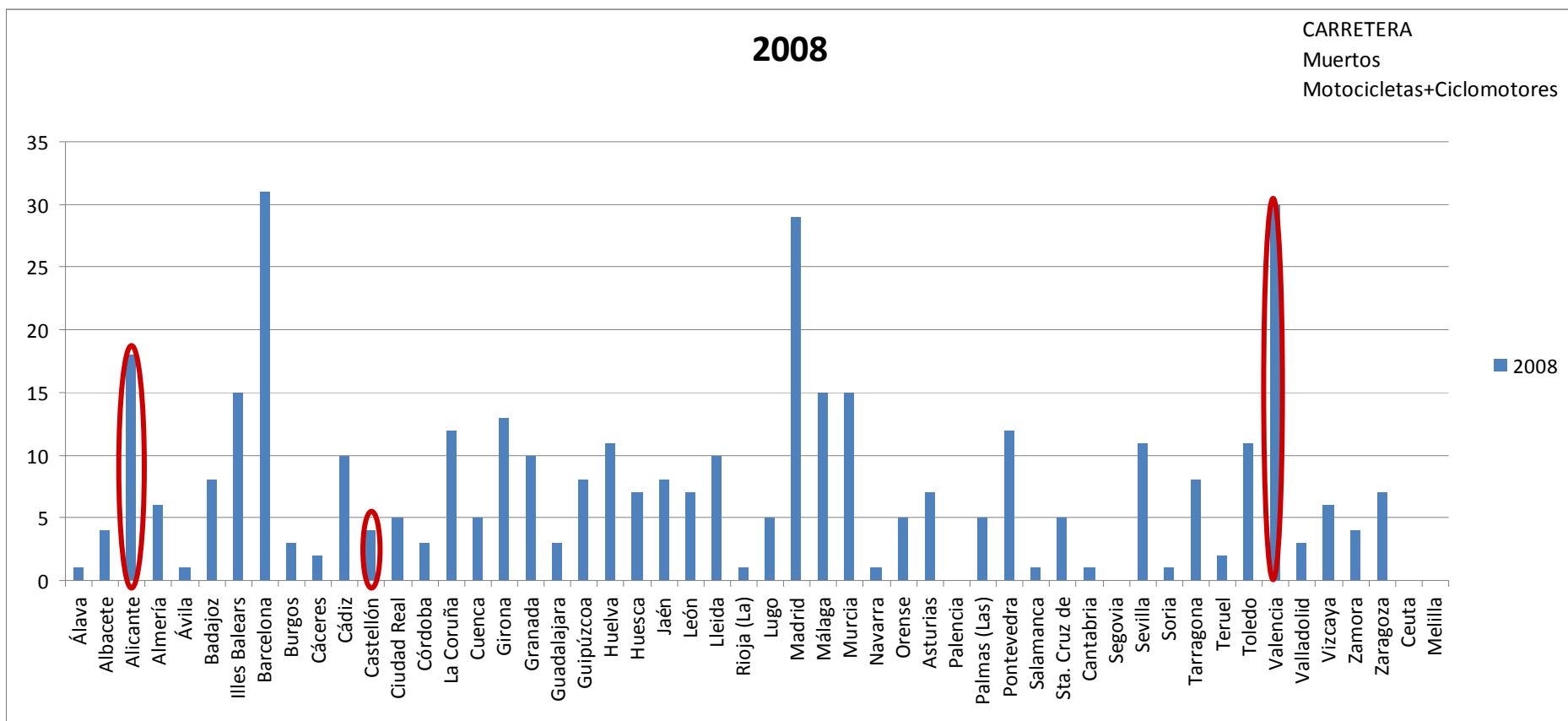
En el año 2008, la siniestralidad en carretera mejora respecto al 2007.

Evolución del número de muertos y heridos graves en carretera por tipo de vehículo



Siniestralidad carretera - comparativa por provincias

En el año 2008 las cuatro provincias con más motoristas muertos en carretera fueron, por este orden, Barcelona, Valencia, Madrid y Alicante



Víctimas mortales en la Comunidad de Valencia en motocicletas. Carretera

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
autopista	0	4	0	1	1	2	0
autovía	6	8	5	3	6	5	4
carretera convencional	25	19	31	33	35	27	18
otras	3	3	5	3	5	1	1
total	34	30	41	39	46	33	23

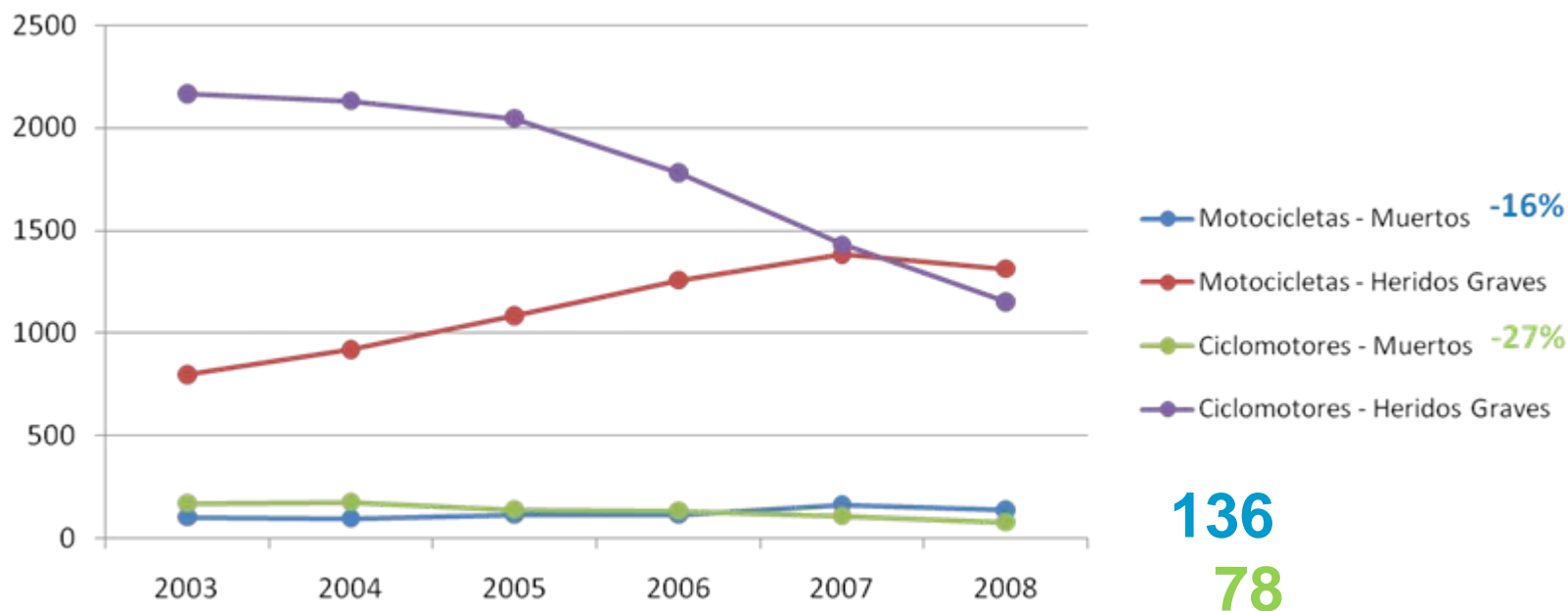
Víctimas mortales en la Comunidad de Valencia en ciclomotor. Carretera

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
autopista	0	1	0	1	0	0	0
autovía	1	1	0	2	3	2	0
carretera convencional	12	14	7	14	10	13	3
otras	4	3	1	4	0	2	1
total	17	18	8	20	13	17	4

Siniestralidad - Zona Urbana

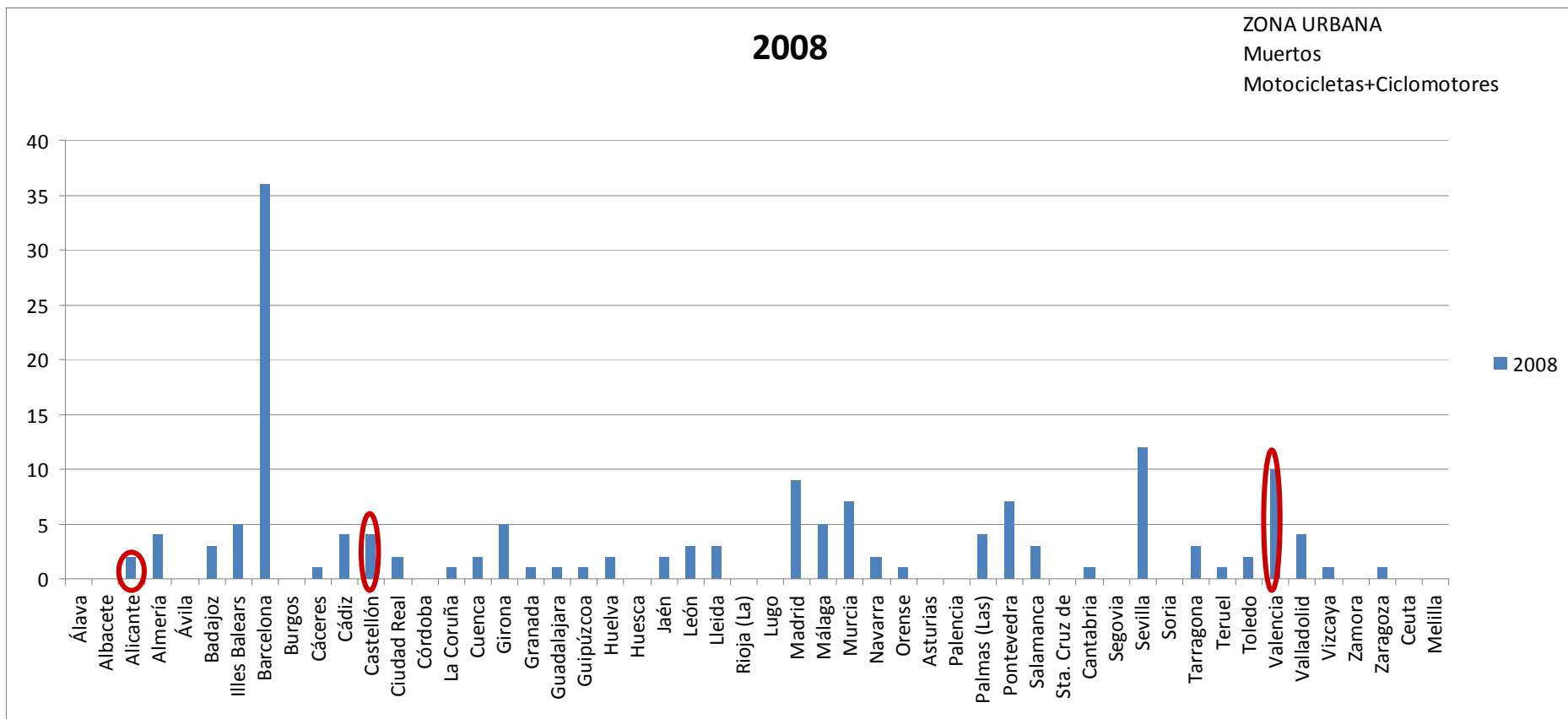
En el año 2008, la siniestralidad en zona urbana también mejora respecto al 2007, pero no tanto como en carretera.

Evolución del número de muertos y heridos graves en zona urbana por tipo de vehículo



Siniestralidad zona urbana - comparativa por provincias

En el año 2008 se registraron 16 muertos en zona urbana en la Comunidad Valenciana



Víctimas mortales en la Comunidad de Valencia en motocicletas. Zona Urbana

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Motocicletas	9	6	12	7	9	11	11

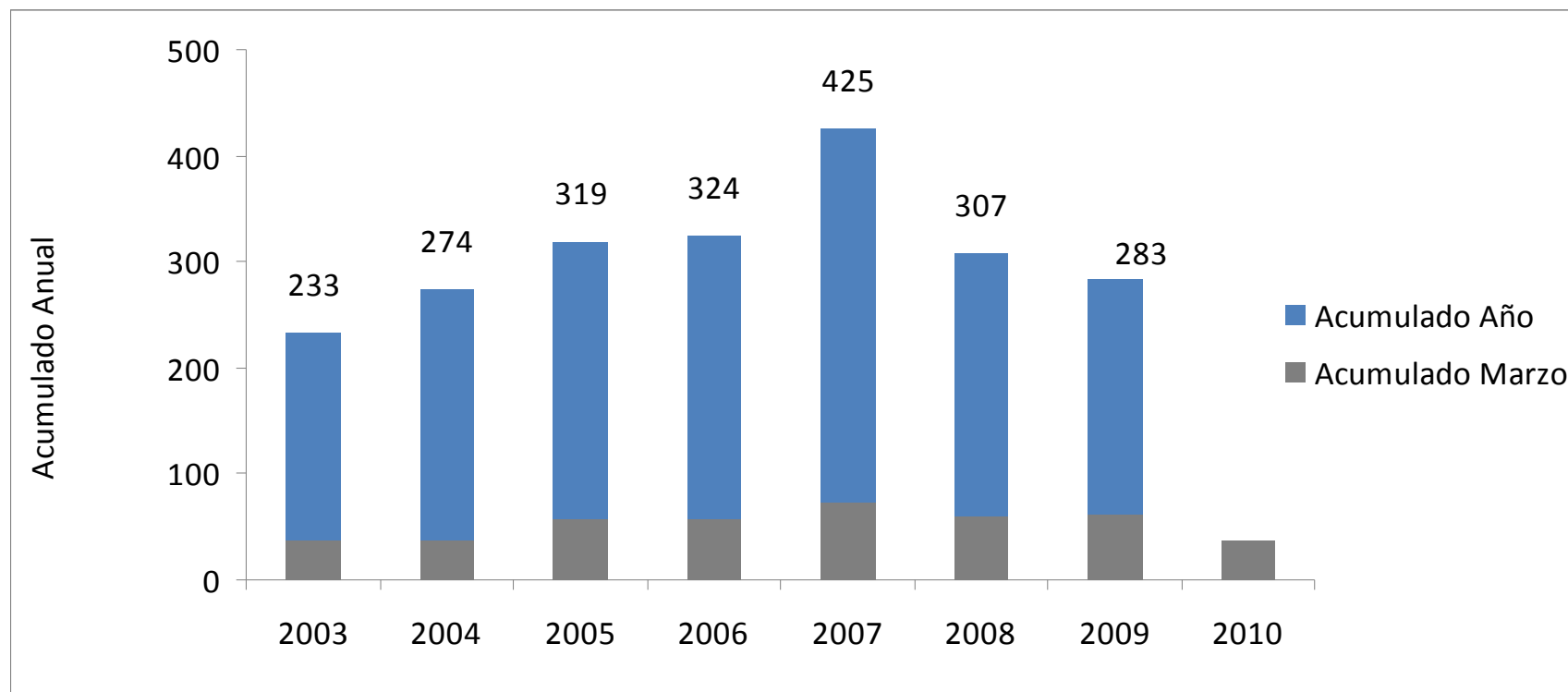
Víctimas mortales en la Comunidad de Valencia en ciclomotor. Zona urbana

Ciclomotor	8	9	10	3	11	5	4
-------------------	----------	----------	-----------	----------	-----------	----------	----------

Coyuntura - Datos a 24h de Motociclistas muertos en carretera

En el año 2009 han muerto en las carreteras un 7,8% de motoristas menos que en 2008.

Evolución del número de motociclistas muertos en carretera (24h)



Estudios e investigaciones en el ámbito de la seguridad vial de las motos

Objetivos:

- Generar conocimiento útil para entender y combatir mejor la siniestralidad de las motos.

Conclusiones más destacadas en carretera:

- El gran crecimiento de la accidentalidad en las motos (ciclos más motocicletas) lo explican las motocicletas.
- El factor determinante en el aumento de la siniestralidad de los motoristas es la exposición al riesgo. El fuerte incremento del parque desde el año 2004 explica en gran medida el aumento de la accidentalidad y la mortalidad.
- Existe un perfil de motorista de alto riesgo que explica una parte importante de la siniestralidad. Se trata de conductores de más de 35 años, con experiencia, que conducen motocicletas de menos de dos años de antigüedad y más de 500cc. y que se desplazan en fin de semana por carreteras secundarias. Este perfil representaba un 14% de los muertos en motocicleta en el 2002 y un 50% en el 2006.
- Predominan los accidentes ocurridos con buena iluminación, buenas condiciones meteorológicas, y buen estado de conservación de la vía.
- La configuración de colisión más frecuente es la caída o salida de la vía sin otro vehículo con el que se impacte.
- El sistema de contención de vehículos ha intervenido como elemento de impacto directo en el 18% de los motociclistas fallecidos. Esta proporción sube al 52% en el caso de las salidas de vía con caída previa del motociclista.

Estudios e investigaciones en el ámbito de la seguridad vial de las motos (cont.)

Conclusiones más destacadas en zona urbana:

- La mejora de la infraestructura urbana debe incidir en la protección al motociclista en cruces (visibilidad, secuencias semafóricas, cámaras semáforo rojo...) y zonas mal iluminadas.
- El consumo de alcohol mezclado con la conducción de motocicletas es factor de riesgo más poderoso.
- Los accidentes de V2RM tienden a concentrarse geográficamente en puntos de alto riesgo.
- El número de infracciones cometidas tiene una alta relación con los accidentes sufridos.

Algunas acciones llevadas a cabo

- Campaña especial en los medios de comunicación en 2008 y 2009. Concienciar a ambos conductores: motos y turismo.
- Proteger los guardarraíles con sistemas especiales de seguridad
- Acceso progresivo a la conducción de motocicletas
- Prioridad de la seguridad de las motos en la zona urbana
- Campaña de vigilancia coordinada con policía local en Andalucía. Inmovilización del vehículo
- Más conocimiento: Perfil, exposición al riesgo, investigaciones en profundidad y evaluación de medidas.



www.motocicletasyseguridadvial.com



Observatorio Nacional de Seguridad Vial
observatorio@dgt.es