

Informe del **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de seguridad vial**

El 45% de los motoristas fallecen en adelantamientos o invasión de carril

La culpabilidad de las motos en los accidentes es solo del 31% pero se eleva hasta el 58% cuando el motorista fallece

La mayor proporción de accidentes con motos se produce en las CCAA de Madrid y Andalucía, y en las provincias de Barcelona y Madrid

Las scooter, las motos con menor culpabilidad

Los Grandes Premios del Mundial de Motociclismo no suponen un incremento de accidentes en los lugares donde se celebran

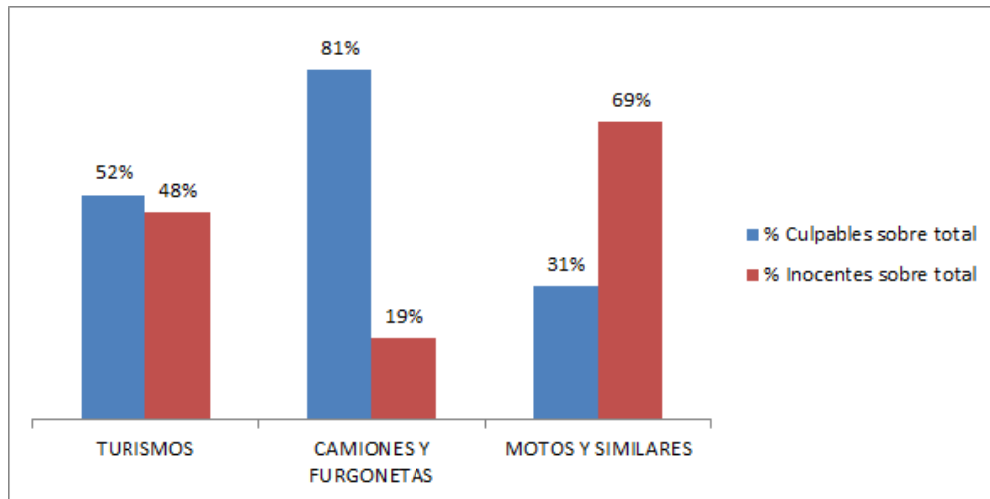
Julio, el mes con mayor siniestralidad de motos; y agosto el que menos

Madrid, 15 de septiembre de 2016

Más del 45% de los motoristas que fallecen en las carreteras españolas lo hacen a causa de adelantamientos indebidos o por la invasión del carril contrario. Esta es una de las principales conclusiones que se extraen del último informe publicado por el **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de Seguridad Vial** sobre los accidentes de los vehículos de 3ª categoría (motos) en España y, especialmente, sobre aquellos con resultado de fallecimiento del motorista. Otras de las principales conclusiones del estudio es que la salida de vía o la pérdida del control es la causa de muerte de casi 4 de cada 10 motoristas.

El **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de Seguridad Vial** ha analizado los siniestros con consecuencias más graves en los que intervinieron motocicletas o similares entre el 1 de enero de 2014 y el 30 de junio de 2016, teniendo en cuenta la causa del accidente, la responsabilidad o no del conductor del vehículo y el lugar de ocurrencia.

Atendiendo a la culpabilidad de los siniestros, de los datos se desprende que sólo el 31% de las motos y similares que se ven envueltas en un accidente son responsables del mismo. En el resto son inocentes. Un porcentaje que, sin embargo, se eleva hasta el 58% en los casos de accidente con resultado de fallecimiento del motorista.



RESPONSABILIDAD EN LAS CAUSAS DE ACCIDENTES CON MOTORISTAS FALLECIDOS	CULPABLE	INOCENTE
Adelantamiento/Invasión carril contrario	49%	51%
No respetar preferencia en cruce	6%	94%
Salida de vía/pérdida de control	92%	8%
TODAS LAS CAUSAS	58%	42%

El informe también ha puesto el foco en el lugar de ocurrencia del siniestro, distinguiendo entre zona urbana y zona interurbana.

	RESPONSABILIDAD Y LUGAR DE OCURRENCIA		FALLECIDOS	CULPABILIDAD
	CULPABLE	INOCENTE		
INTERURBANO	38	20	57,4%	65,52%
URBANO	20	23	42,5%	34,48%
TOTAL	58	43	100%	100%

Como se puede apreciar, hay un mayor número de víctimas mortales en zonas interurbanas, si bien hay que tener en cuenta que muchos de los accidentes se producen en entornos rurales y entre localidades.

También cabe destacar la mayor culpabilidad de los motoristas fallecidos en los accidentes que tuvieron lugar en vías interurbanas. De los 58 accidentes con resultado de muerte, 38 habían sido a causa de su conducción.

Agosto, el mes con menos siniestros

En cuanto a la estacionalidad, los datos analizados reflejan que la media del número de accidentes en los que se ve implicada una motocicleta al mes es de 772, lo que representa un 8,3% de los accidentes ocurridos en todo el año.

A la vista de los resultados obtenidos, podemos observar cómo en los meses de mayo, junio y julio, el número de accidentes es bastante superior a la media, siendo julio el mes del año en el que más accidentes se producen.

En contraposición, agosto es el mes del año con menos accidentes (637). El menor número de desplazamientos en zonas urbanas puede ser una causa determinante en esta disminución.

En cuanto al tipo de motocicletas, el informe del **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de Seguridad Vial** concluye que las scooter (motos de ciudad en general) son el modelo que más siniestralidad registra, con más del 50%, y menor tasa de culpabilidad, con menos del 30%.

TIPO DE MOTO	INOCENTES	CULPABLES
Scooter(+49 CC)	71%	29%
Trail. Custom, turismo, naked, sport	68,5%	31,5%
Cross enduro y quad	43%	57%
Ciclomotor(-49 CC)	63,2%	36,8%

Del informe se desprende que Madrid, Andalucía, Canarias y Cataluña registran el porcentaje mayor de accidentes en términos relativos. Andalucía, por ejemplo, tiene 2,5 puntos porcentuales (pp) más de accidentes que de motos analizadas. En el lado opuesto se sitúa Galicia, con el mejor comportamiento siniestral, con 1,57 ppp menos de accidentes respecto al porcentaje de motos en esa CCAA.

Por provincias, Barcelona y Madrid son las que cuentan con la mayor siniestralidad en términos relativos, con una diferencia de 3,2 pp y 2,5 pp, respectivamente. Por su parte, Vizcaya es la provincia con la menor siniestralidad en proporción al número de siniestros y las motos de la muestra en cada localidad.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	DIFERENCIAL P.P.
COMUNIDAD DE MADRID	2,53
ANDALUCÍA	2,20
CANARIAS	1,42
CATALUÑA	1,41
MELILLA	0,24
CEUTA	0,09
EXTREMADURA	-0,05
CANTABRIA	-0,06
PRINCIPADO DE ASTURIAS	-0,21
ISLAS BALEARES	-0,33
LA RIOJA	-0,33
REGIÓN DE MURCIA	-0,42
C. F. NAVARRA	-0,43
CASTILLA LA MANCHA	-0,43
ARAGÓN	-0,63
COMUNIDAD VALENCIANA	-1,01
PAÍS VASCO	-1,24
CASTILLA LEÓN	-1,25
GALICIA	-1,57

El estudio también ha analizado la posible incidencia en la siniestralidad de la celebración de determinados eventos motociclistas, como el G.P. de España en Jerez y G.P. de Cataluña en Montmeló. Y de los datos analizados puede deducirse que, pese al gran volumen de aficionados desplazados, no se aprecia ninguna variación en la siniestralidad, con lo que estas grandes concentraciones motociclistas no suponen un aumento de los accidentes en esas zonas y durante el periodo del evento.

Consejos de prevención

1. El **casco** es el factor de protección más importante tanto para conductores como ocupantes. Al elegir nuestro casco debemos fijarnos en que esté homologado y que sea de nuestra talla. Siempre deberá ir correctamente ajustado y abrochado. Tiene una vida útil de cinco años, pero si éste recibe un impacto debemos cambiarlo.
2. La **indumentaria** debe de ser de un material plástico o cuero, acolchado y elástico para facilitar el movimiento a la vez que protege de las abrasiones. Hombreras, rodilleras, coderas y guantes deben

estar integradas en el traje. Cabe destacar la importancia de llevar un calzado adecuado, en especial botas con resistencia a la abrasión para proteger los pies del motorista, evitando todo tipo de calzado inadecuado, especialmente las chanclas. Tanto en casco como en indumentaria se recomiendan colores claros que mejoren la visibilidad del motorista.

3. Durante la **conducción** es importante mantenerse en una posición natural y relajada, correctamente sentado y con los pies bien asentados en las estriberas, cargando la mayor parte del peso en los pies. La posición además debe ser visible para el resto de conductores. Esto implica evitar el ángulo muerto de los retrovisores del resto de vehículos.
4. Debe de prestarse especial atención a la **circulación**, así como mantener una distancia de seguridad adecuada. Los dedos deben de ir siempre preparados para frenar en caso de imprevisto. Es importante también fijarse en las señales que indican la existencia de obras, debido a que puede haber gravilla o tierra en la calzada. En caso de lluvia, se debe suavizar la conducción e intentar no pisar las líneas pintadas en el pavimento, debido a que pueden resbalar más.
5. Sería conveniente que los motoristas cuando fueran a adquirir un vehículo de tercera categoría, eligieran el tipo, potencia y tamaño, más acorde a sus **condiciones físicas y conocimientos técnicos**.