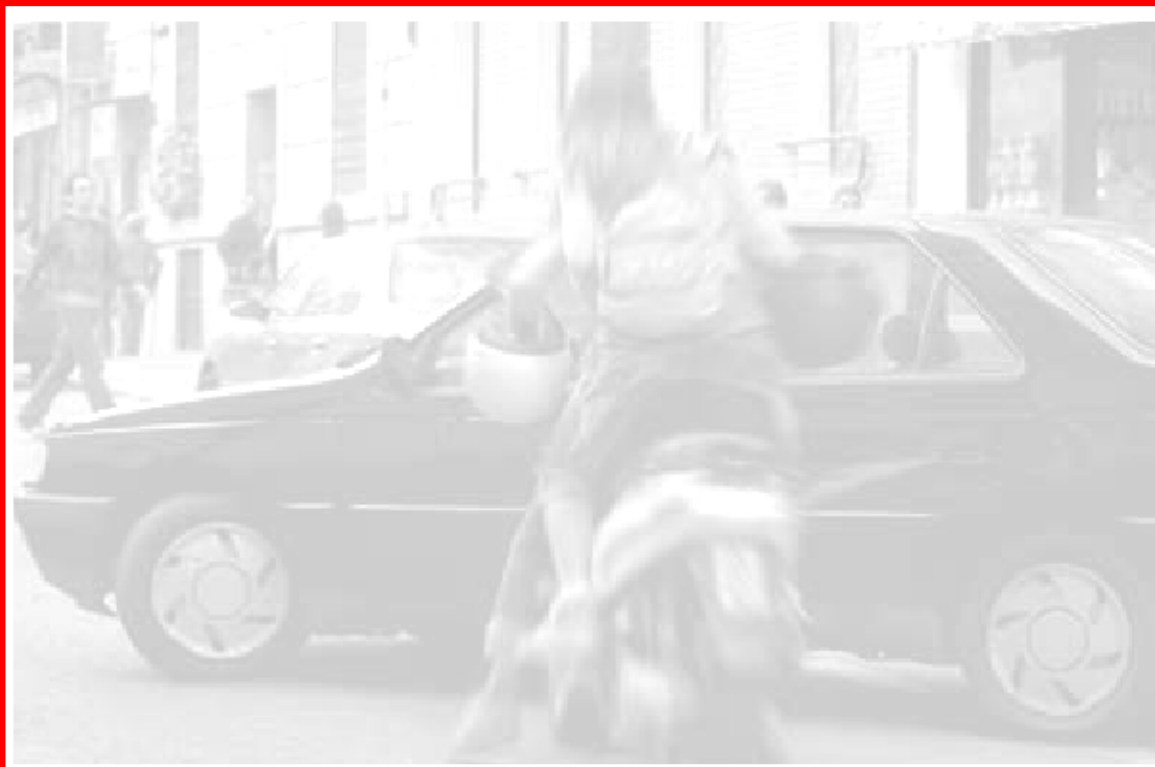


Colisiones entre vehículos de dos ruedas y turismos (2001-2005)



línea directa

Sobre Línea Directa Aseguradora

- ❖ Está **especializada en el seguro de coche y moto.**
- ❖ Está participada al 50% por **Bankinter** y por el **Royal Bank of Scotland Insurance.**
- ❖ **Ha revolucionado el mercado español** aportando un nuevo modelo de negocio, así como productos y servicios innovadores.
- ❖ Es la **6ª aseguradora** en el ranking nacional y la 1ª en la venta directa de seguros de automóvil en España.
- ❖ Es una de las aseguradoras que más ha crecido en su sector, manteniendo siempre un **crecimiento orgánico y sostenido.**
- ❖ Línea Directa es una **compañía socialmente responsable** y está comprometida con la mejora de la seguridad vial en España.
- ❖ Ha sido la primera aseguradora de España elegida por el instituto **“Great Place to Work”** como una de las 30 mejores compañías para trabajar en nuestro país en 2007.

ÍNDICE

- 1. Justificación del proyecto**
- 2. Objetivos**
- 3. Metodología**
- 4. Las colisiones entre un vehículo de dos ruedas y un turismo**
 - 4.1. Evolución temporal de los accidentes de las motocicletas y los ciclomotores**
 - 4.2. Cuándo suceden las colisiones**
 - 4.3. Dónde se producen las colisiones**
 - 4.4. Por qué ocurren las colisiones**
 - 4.5. Víctimas de las colisiones**
 - 4.6. Otros factores: la velocidad**
 - 4.7. Otros factores: uso de dispositivos de seguridad y condiciones psicofísicas**
- 5. Perfil de los conductores implicados en las colisiones**
- 6. Conclusiones**
- 7. Recomendaciones**

1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

En los últimos años el número de accidentes y de fallecidos por tráfico ha disminuido en términos generales, pero **la accidentalidad de las motos ha crecido un 20%**, el mismo incremento que han experimentado las colisiones entre turismos y vehículos de dos ruedas.

Los accidentes de motos y ciclomotores representan cada año el **32% de los accidentes de tráfico** y cada año los vehículos de dos ruedas causan **640 fallecidos** y **33.750 heridos**.

La motocicleta es el **medio de transporte más expuesto al riesgo** y el motociclista, el **usuario más vulnerable**. Este riesgo está vinculado principalmente a las características de este modo de desplazamiento, ya que se trata de un vehículo ligero, inestable y frágil que, al carecer de protecciones exteriores, hace que el usuario sea muy vulnerable.

Las **colisiones** entre vehículos son el **accidente más habitual** y uno de los más graves que sufren las motos. Más de la mitad de los accidentes de tráfico es una colisión.

Cada año se ven implicados en accidentes de tráfico unos **30.550 usuarios de vehículos de dos ruedas**. La edad media de estos usuarios es de 33 años en motoristas y 25 años en ciclomotoristas.

Además, la convalidación en **octubre de 2004** del carné B1-A ha permitido a todos aquellos conductores de coche que tengan tres años de antigüedad en el carné poder conducir, sin ningún tipo de trámite ni examen, motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos. Esta medida ha permitido aumentar de forma considerable el parque de motocicletas por lo que es importante conocer las causas y circunstancias que rodean este tipo de accidentalidad.

	2001	2002	2003	2004	2005
Turismos	18.150.880	18.732.632	18.688.320	19.541.918	20.250.377
Motocicletas	1.483.442	1.517.208	1.513.526	1.612.082	1.805.827
Ciclomotores	1.806.758	2.044.242	2.143.593	2.242.046	2.311.773

Evolución del parque de vehículos. Fuente: Dirección General de Tráfico.
Ministerio del Interior (2006)

Durante el periodo estudiado, el parque de vehículos de dos ruedas se ha visto incrementado de manera notable. En el **último año**, el número de **motocicletas ha aumentado 12%** mientras que el parque automovilístico, en general, y el parque de turismos ha experimentado un aumento de un 4,5% y 3,5%, respectivamente.

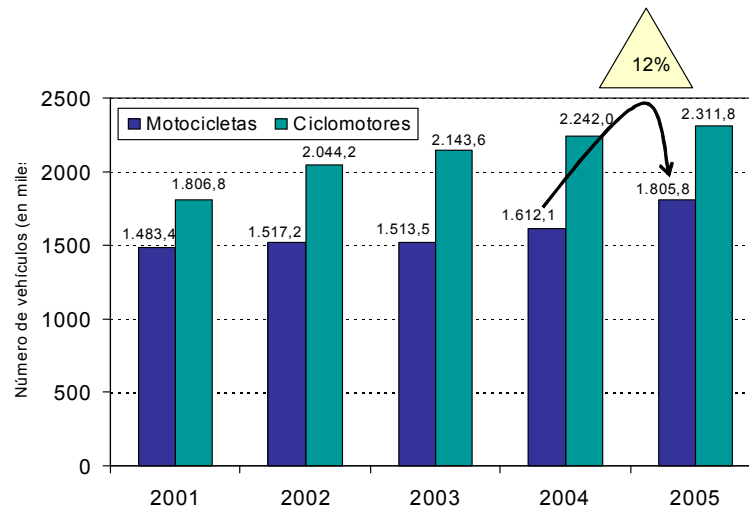


Gráfico 1: Evolución del parque de motocicletas y ciclomotores

En el último año, el número de **matriculaciones de motocicletas** ha experimentado un **incremento de un 75%** mientras que el número de matriculaciones, en general, ha aumentado un 7% e incluso, en algunos casos, como son las matriculaciones de los ciclomotores, ha disminuido un 10% respecto al año 2004.

	TOTAL (con ciclo)	CAMION Y FURGONETAS	AUTOBUS	TURISMOS	MOTOS	TRACTORES INDUSTRIALES Y OTROS VEH.	CICLOS
2001	2.136.669	287.441	3.503	1.498.849	64.196	21.920	260.760
2002	2.019.307	273.127	3.145	1.408.426	63.416	21.743	249.450
2003	2.079.270	306.699	3.290	1.492.527	77.496	23.789	175.469
2004	2.311.279	343.978	3.659	1.653.798	123.195	25.076	161.573
2005	2.466.718	391.295	4.175	1.676.707	220.424	26.989	147.128

*La categoría **otros vehículos incluye** los remolques, semirremolques y vehículos especiales, a excepción de la maquinaria agrícola automotriz y la maquinaria agrícola arrastrada de 2 ejes y 1 eje.

TABLA: Evolución del número de matriculaciones en función del tipo de vehículo.

2. OBJETIVOS

Los **objetivos** del estudio son **describir y explicar** las **circunstancias que rodean** a los **accidentes por colisión entre** dos vehículos: **un turismo y un ciclomotor o una motocicleta**. Además, se tratarán de establecer los rasgos diferenciales de cada uno de los conductores implicados.

En este sentido, **se trata de responder a:**

- **¿Cuándo y dónde** ocurren las colisiones?
- **¿Por qué** suceden?
- **¿Qué lesiones** causan las colisiones?
- **¿Quién** comete más infracciones y qué tipo de infracciones son?
- **¿Qué papel desempeñan factores** como la velocidad, los ocupantes, los dispositivos de seguridad, el casco, etc?
- **¿Cuál es el perfil** de los conductores implicados en las colisiones?

3. METODOLOGÍA

- **Por primera vez en España** se han estudiado específicamente las colisiones entre los vehículos de dos ruedas y los turismos.
- Se han estudiado **TODOS los accidentes con víctimas** ocurridos en España durante cinco años: **2001-2005**
- En total, se ha trabajado con cerca de 500.000 accidentes que han ocasionado **83.237 colisiones en los que han estado implicados un ciclomotor o una motocicleta y un turismo.**
- Los datos se han obtenido de los **cuestionarios estadísticos oficiales de accidentes de la DGT.** El estudio se ha realizado en colaboración con **INTRAS.**

4. LAS COLISIONES ENTRE UN VEHÍCULO DE DOS RUEDAS Y UN TURISMO

4.1. Evolución temporal de los accidentes de las motocicletas y los ciclomotores

En los últimos cinco años, el número de accidentes y de fallecidos por tráfico ha disminuido. Sin embargo, las cifras que nos proporciona la accidentalidad siguen situando a las **motocicletas como el medio de transporte más expuesto al riesgo**. En el año 2005, **640 motoristas y ciclomotoristas** (incluidos pasajeros) **perdieron la vida** y otros **33.750** resultaron **heridos** (graves y leves).

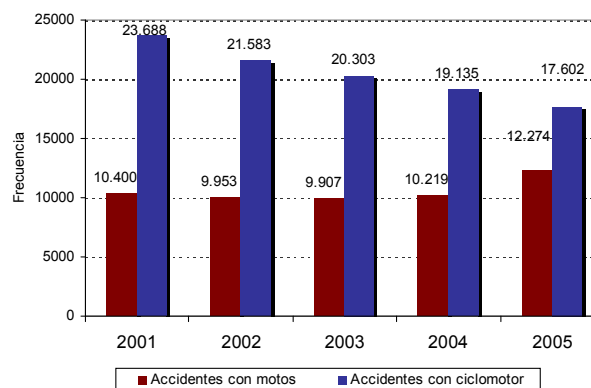


Gráfico 2: Evolución de la accidentalidad de las motocicletas y los ciclomotores

Conductores		Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Ciclomotores	Accidentalidad total	262	3.437	15.511
	Colisiones (todas)¹	167	2.448	11.870
	Colisiones ciclo-turismo	96	1.870	9.263
Motocicletas	Accidentalidad total	318	2.055	7.571
	Colisiones (todas)²	153	1.207	5.344
	Colisiones moto-turismo	84	881	3.888
Turismo	Accidentalidad total	1.655	7.690	40.054
	Colisiones (todas)³	862	4.075	27.332
	Colisiones turismo-veh. 2 ruedas	2	40	516

Promedio anual de víctimas de ciclomotor, motocicleta y turismo. Accidentalidad total: Número de víctimas de los accidentes de tráfico (fallecidos, heridos graves y leves), independientemente del tipo de accidente.

Colisiones (todas): Número de víctimas de accidente de tráfico por colisión.

- ¹ Colisión de un ciclomotor con cualquier otro vehículo
- ² Colisión de una motocicleta con cualquier otro vehículo
- ³ Colisión de un turismo con cualquier otro vehículo

Las **colisiones** constituyen el **70% de los accidentes de los vehículos de dos ruedas**.

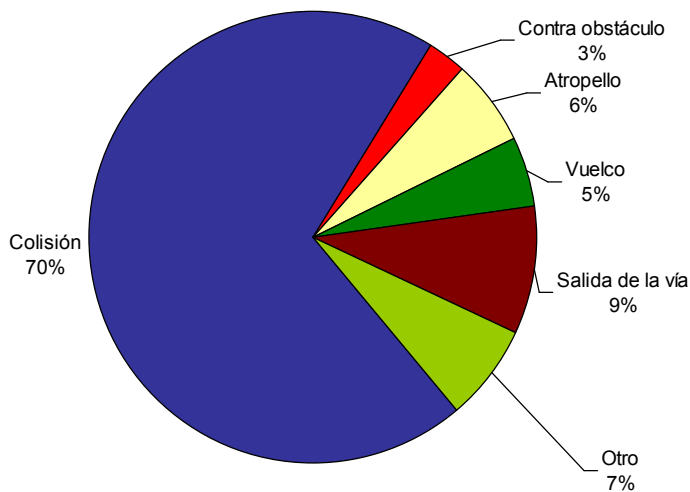


Gráfico 3: Distribución de los accidentes de los vehículos de dos ruedas

En **zona urbana, tres de cada cuatro accidentes** con un vehículo de dos ruedas implicado es una **colisión**.

Las **colisiones entre una motocicleta y un turismo** han **aumentado un 20% en el último año**.

El aumento del parque de las motocicletas se ha reflejado en la accidentalidad de las motocicletas, en general, y específicamente en las colisiones.

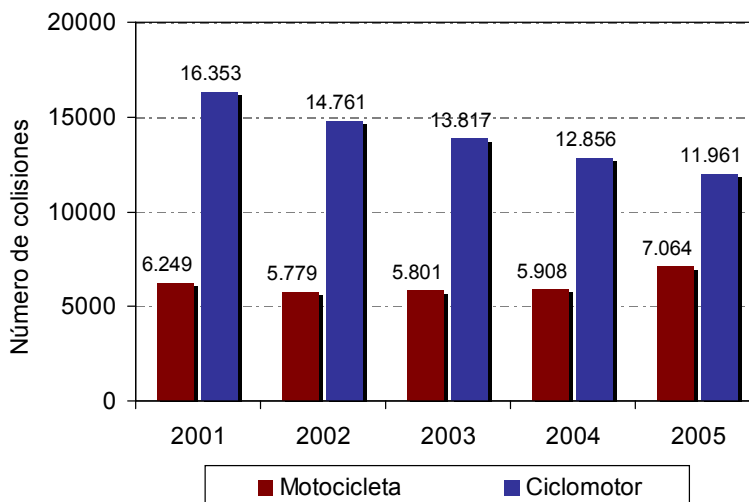


Gráfico 4: Evolución de los accidentes por colisión con una motocicleta o un ciclomotor

El tipo de colisión más frecuente es la **colisión frontolateral**, seguida de las colisiones laterales. **Las colisiones frontales sólo representan el 6%, pero son las que suponen las consecuencias más graves.**

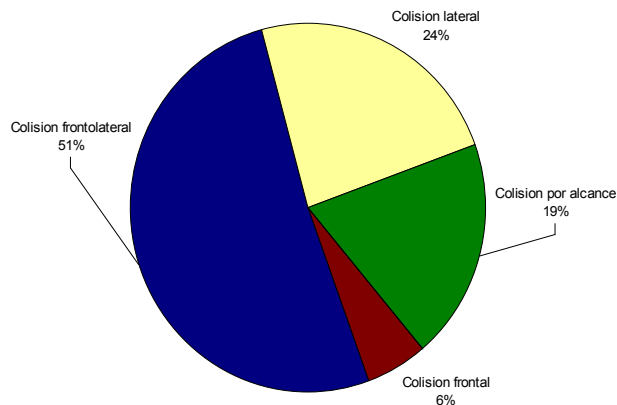


Gráfico 5: Distribución de las colisiones por tipo de colisión

En el 83,1% de las colisiones con un vehículo de dos ruedas se ve implicado un turismo.

	Vehículos de dos ruedas
Turismo	83,1%
Furgoneta	6,4%
Ciclomotor	3,3%
Motocicleta	1,7%
Camiones	3,1%
Autobús	0,9%
Bicicleta	0,7%
Otros	0,8%

4.2. Cuándo suceden las colisiones

Cada año se producen 16.500 colisiones en las que se ven implicados vehículos de dos ruedas, lo que supone **45 accidentes de este tipo al día**.

En el caso de las **motos**, por término medio, **cada mes** se registran **330 colisiones** entre un turismo y un vehículo de este tipo **en las ciudades y 85 en carretera**. En verano este tipo de accidentes aumenta un 30%, sobre todo en los meses de junio y julio.

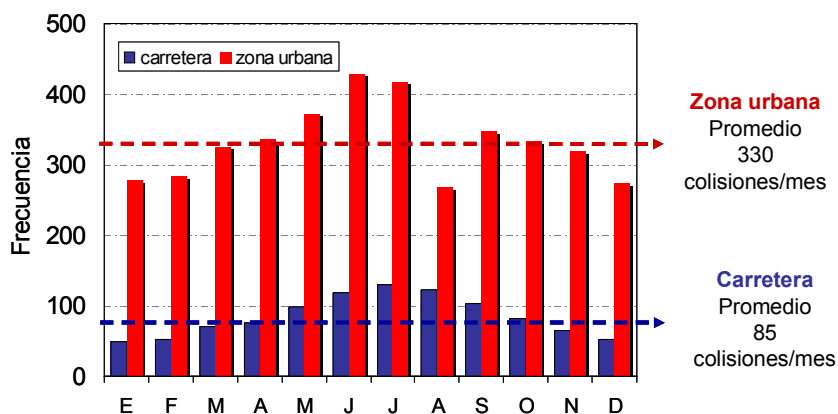


Gráfico 6: Promedio de colisiones moto-turismo por mes y zona

En **zona urbana**, la frecuencia de colisiones es mayor durante los **días laborables** (especialmente los viernes), mientras que en **carretera** el mayor porcentaje de colisiones se produce los **fines de semana**. El porcentaje de colisiones que se registra en carretera durante el sábado y el domingo duplica al que se registra esos mismos días en zona urbana.

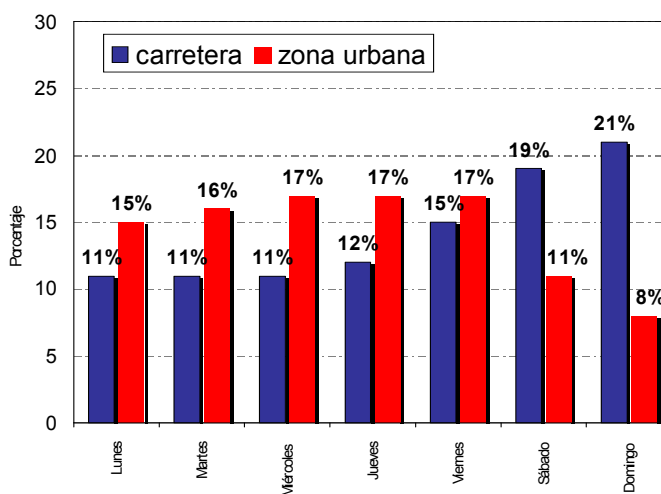


Gráfico 7: Distribución porcentual de las colisiones por día de la semana y zona

Las colisiones son accidentes diurnos, se producen principalmente al mediodía (**uno de cada tres accidentes se registra entre las 12-15 horas**). El patrón horario es similar en carretera y en zona urbana, aunque con algunas diferencias: **en las ciudades cobran mayor protagonismo** que en la carretera **las mañanas**, mientras que **en carretera** son más importantes **las tardes** entre las 16-18 horas.

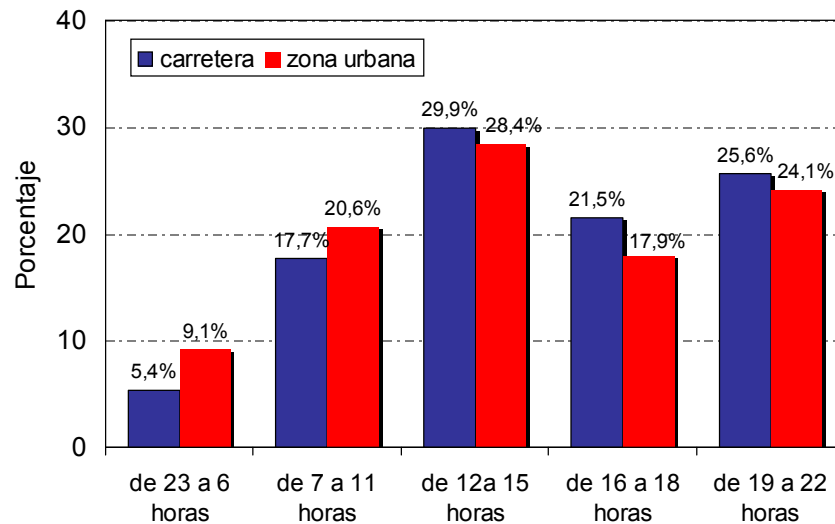


Gráfico 8: Distribución porcentual de las colisiones por hora y zona

4.3. Dónde se producen las colisiones

Casi el **80% de las colisiones** entre una motocicleta y un turismo se producen **en las ciudades**, un 18% en vías convencionales y el resto en autopistas o autopistas.

La gravedad de la colisión está estrechamente relacionada con la vía en la que tiene lugar el accidente. Así, se ha comprobado que, **en vías convencionales, la mitad de las colisiones tienen consecuencias graves o mortales.**

El porcentaje de colisiones mortales es:

- Dos veces superior en vías convencionales que en autopista y autopistas.
- Tres veces superior en autopista y autopistas que en zona urbana.
- Seis veces superior en vías convencionales que en zona urbana.

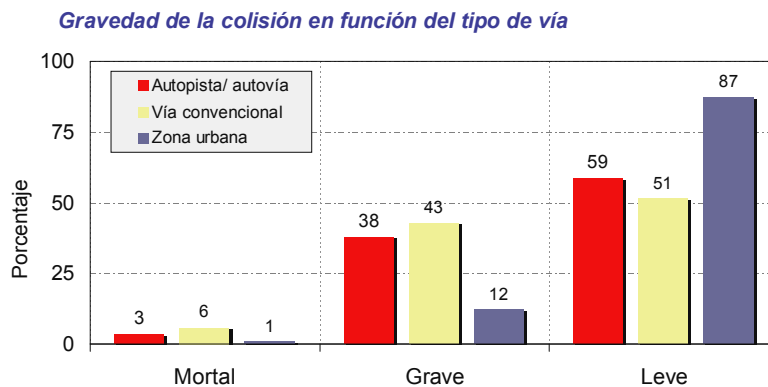


Gráfico 9: Distribución de las colisiones en función de la gravedad y el tipo de vía

Las **colisiones más frecuentes**, salvo en autopistas o autopistas, son las **frontolaterales, sobre todo en zona urbana**, donde el 55% de las colisiones entre un turismo y una motocicleta es de tipo frontolateral. En vías convencionales, cobran mayor relevancia las colisiones frontales mientras que en autopistas/autopistas son más frecuentes las colisiones por alcance.

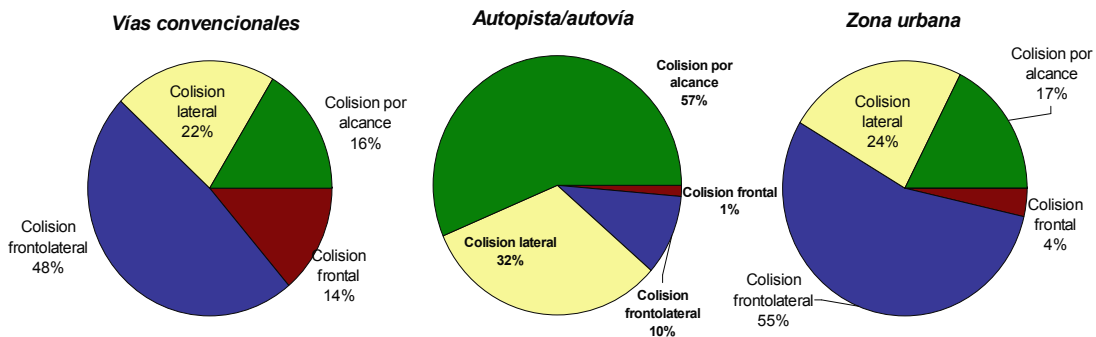


Gráfico 10: Distribución por tipo de colisión y tipo de vía

En zona urbana el **61% de las colisiones** se registran **en cruces o intersecciones**, mientras que en **carretera** un **40%** de las colisiones se produce **en tramos rectos**.

% de Zona Agrupada

	Zona	
	carretera	zona urbana
Recta	40,3%	35,9%
Curva suave	9,8%	2,8%
Curva fuerte sin señalizar	4,2%	,3%
Curva fuerte con señal y sin velocidad señalizada	3,1%	,1%
Curva fuerte con señal y velocidad señalizada	5,1%	,2%
Intersección	37,6%	60,7%

El tipo de intersección que registra más colisiones es la **intersección en X o + en zona urbana** y, la **intersección en T o Y en carretera**.

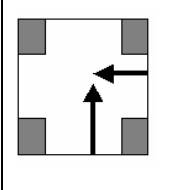
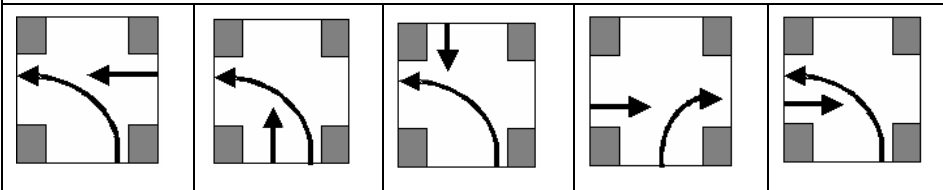
	Carretera	Zona urbana
En T o Y	55,2%	26,9%
En X o +	23,6%	62,3%
Enlace de entrada	4,5%	0,9%
Enlace de salida	3,4%	0,4%
Giratoria	10,3%	6,8%
Otros	3,0%	2,7%

Gráfico 11: Distribución de las colisiones en cruces por tipo de intersección

En general, **la situación más frecuente (19%)** de conflicto que tiene como resultado una colisión es aquella en la que **el conductor del turismo está girando y se encuentra con el motorista**. Sin embargo, la concurrencia de acciones que desencadenan la colisión está estrechamente relacionada con la vía y las características de la misma.

En ciudad, el 61% de las colisiones se registran en intersecciones. La mayoría de ellas se produce cuando el turismo gira y el motorista sigue su ruta.

Confluencia de acciones de los conductores en las intersecciones (zona urbana)

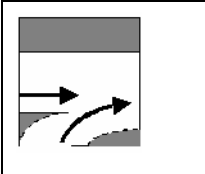
	<p>En un 21,5 de las colisiones registradas en los cruces, ambos conductores cruzan la intersección.</p>
<p>En el 19.4% de las colisiones el turismo gira cuando se encuentra con el motorista que sigue su ruta.</p>	
	

Confluencia de acciones de los conductores en las intersecciones (zona urbana)
(Pictogramas elaborados para el proyecto RIDER (2005))

En vías convencionales un 57% de las colisiones se registra fuera de la intersección, es decir, en tramos rectos o en curvas. En este tipo de colisiones el motorista adelanta (22% de los casos) y el turismo gira o sale hacia otra vía o acceso.

Confluencia de acciones de los conductores fuera de la intersección (vías convencionales)

- En el 36% de las colisiones ambos conductores siguen su ruta.
- En un 10% de los casos, la moto está realizando un adelantamiento cuando colisiona con el turismo que gira.

	<p>En un 6,4% de las colisiones el turismo se incorpora a otra vía o acceso cuando choca con la moto que sigue su ruta.</p>
---	---

Las colisiones moto-turismo no son frecuentes en autopistas/autovías. En este tipo de vías, se registran anualmente por término medio 175 colisiones, de las que el 68% se produce en tramos rectos.

Confluencia de acciones de los conductores en tramos rectos (autopistas/autovías)

- En el 41% de las colisiones ambos conductores siguen su ruta.
- En el 6% de los casos el turismo adelanta cuando se encuentra con la moto que sigue su ruta. En otro 6% de los casos la situación sucede exactamente al contrario, el motorista adelanta cuando se encuentra con el turismo.

4.4. Por qué ocurren las colisiones

Las colisiones se deben fundamentalmente a dos factores:

- **Las infracciones:** el conductor del coche no respeta la prioridad u ocupa el sentido contrario.
- **La falta de visibilidad:** en muchos casos, el turismo no detecta la presencia de la moto debido a una restricción visual. El 20% de las colisiones en carretera se debe a este factor.

Estos factores se agravan por un menor equilibrio de la moto y, en algunas ocasiones, por el mal estado de la calzada.

En general, **los conductores de turismo cometen más infracciones que los motoristas implicados en los accidentes por colisión:** un **70% de los conductores de turismo** comete, al menos, una infracción **frente al 42% de los motoristas**.

El porcentaje de conductores de turismo que no respeta la prioridad cuando se produce el accidente es mayor que el de motoristas: 24% de conductores de turismo frente al 7% de motoristas. También es más frecuente la ocupación del sentido contrario por parte de los conductores de turismo que de los motoristas (16% frente a un 10%).

En función del tipo de vía, la relación de conductores infractores presenta variaciones. En las colisiones, los turismos cometen más infracciones que las motos, salvo en autopistas y autovías.

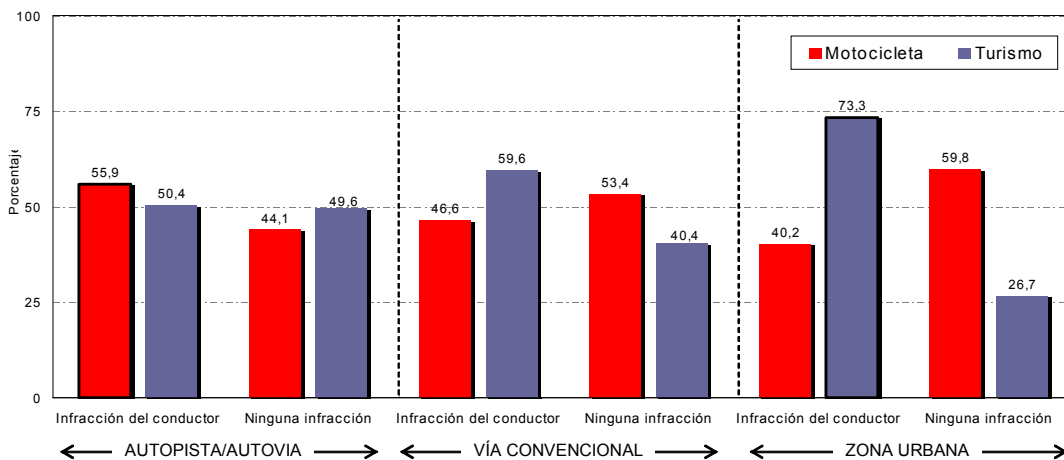


Gráfico 14

En términos generales, sin atender al tipo de vía, en una de cada cinco colisiones el conductor del turismo no respeta la prioridad mientras que la motocicleta no comete ninguna infracción y en un 14% de los casos, el conductor del turismo ocupa el sentido contrario mientras que el conductor de la motocicleta no comete ninguna infracción.

El 70% de las colisiones son el resultado de una infracción, frente al 42% de los motoristas. El porcentaje de conductores de coche que nos respetan la prioridad es mayor que el de las motos. Un 24% no respetan la prioridad y un 16% invade el sentido contrario.

Sin embargo, es el **motorista** el que **provoca los accidentes más graves**. En más de la mitad de los accidentes mortales, el motorista circula a una velocidad excesiva o inadecuada.

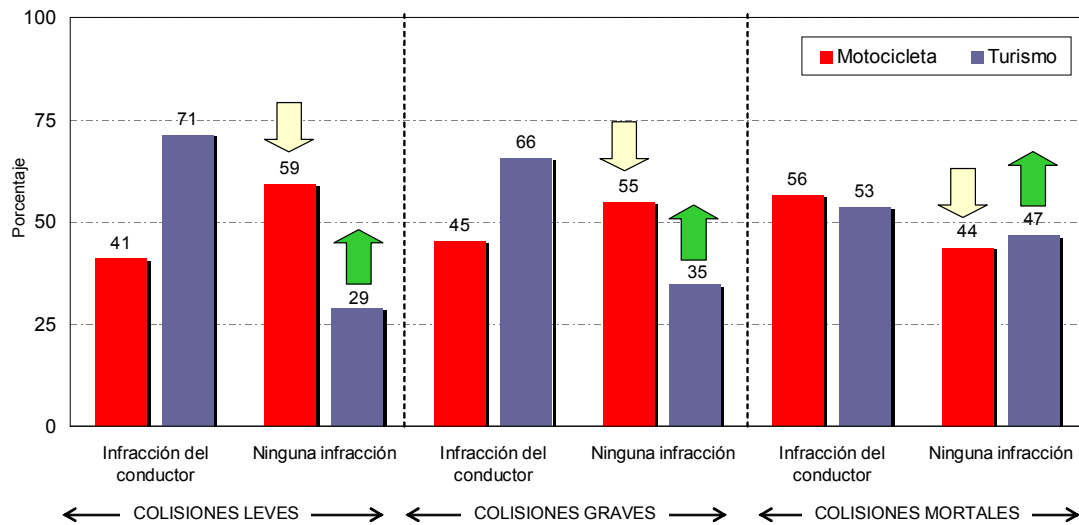


Gráfico 15

En las colisiones, **el porcentaje de motoristas infractores es mayor en los accidentes con consecuencias graves o mortales**. La infracción que aumenta más su frecuencia es la ocupación del sentido contrario, la cual alcanza el 26% en las colisiones mortales.

Infracciones del conductor (motocicletas)	Gravedad del accidente		
	Mortal	Grave	Leve
Conducción distraída o desatenta	8.2%	10.3%	11.5%
Ocupación del sentido contrario	25.9%	14.4%	9.1%
Intervalo de seguridad	1.7%	3.0%	4.0%
No respetar la prioridad	3.8%	6.8%	7.1%
Señalización incorrecta de maniobras	0.9%	0.5%	0.5%
Otras infracciones	15.7%	10.1%	8.7%
Ninguna infracción	43.7%	54.9%	59.1%

Distribución porcentual de las infracciones realizadas por la moto en función de la gravedad de la colisión

La **antigüedad del permiso** del **22% de los motoristas** implicados en estas colisiones es **igual o inferior a dos años**. Los conductores de motocicleta tienen menos años su permiso que los de turismo, lo cual es lógico si tenemos en cuenta que son, en general, conductores más jóvenes.

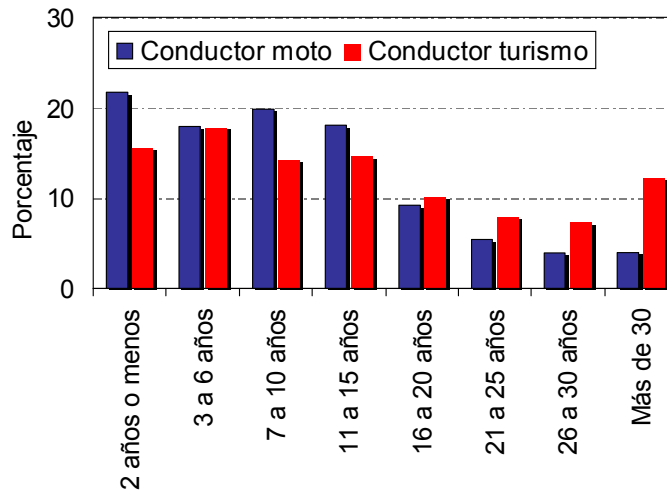


Gráfico 12

El **parque de motocicletas implicadas** en las colisiones es **más nuevo que el de turismos**: un 60% de las motos implicadas en las colisiones tiene menos de 5 años y en el 37,2% de los casos el vehículo es nuevo (menor o igual a 2 años).

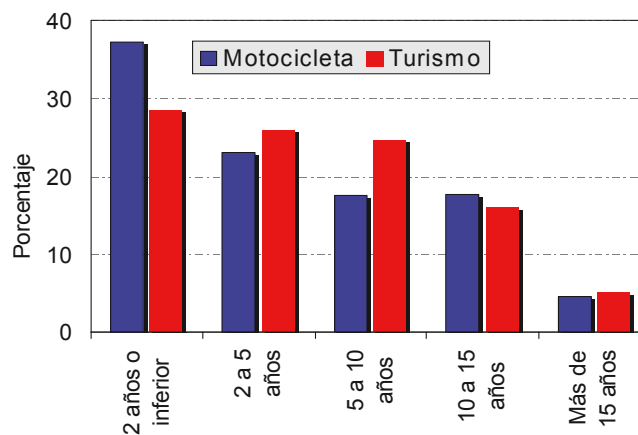


Gráfico 13

4.5. Víctimas de las colisiones

La gravedad de las lesiones revela la fragilidad de los vehículos de dos ruedas, especialmente de las motocicletas. El 98% de los conductores de moto resulta herido frente a sólo un 7% de los conductores de coche.

Con relación a los conductores víctimas, el **porcentaje de fallecidos y de heridos graves es dos veces superior en motos que en turismos.**

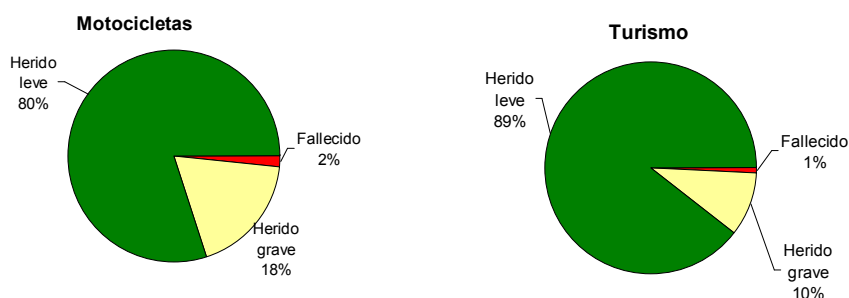


Gráfico 12

En general, en un 28,2% de las colisiones con motoristas implicados la lesión se localiza en las **extremidades inferiores**, seguido de las lesiones en las **extremidades superiores (14,6%)** y las **lesiones en todo el cuerpo (7%)**.

En las colisiones frontales son más frecuentes que en el resto de colisiones las lesiones en la cabeza y todo el cuerpo, mientras que en las laterales predominan las lesiones en las extremidades. Los daños en el cuello y espalda se producen principalmente en los alcances. En el caso de resultar herido el conductor de turismo, la lesión se localiza principalmente en el cuello (8,2%) y en las extremidades superiores (4,8%).

	Colisión frontal	Colisión frontolateral	Colisión lateral	Colisión por alcance
<i>Cabeza</i>	7,4%	4,2%	2,9%	4,2%
<i>Cara</i>	1,7%	1,5%	1,1%	1,7%
<i>Cuello</i>	3,4%	2,6%	2,4%	3,8%
<i>Pecho</i>	2,2%	1,7%	1,6%	1,6%
<i>Espalda</i>	3,8%	4,0%	3,8%	7,0%
<i>Abdomen</i>	1,8%	1,5%	,9%	1,3%
<i>E. superiores</i>	14,4%	14,4%	14,9%	14,7%
<i>E.inferiores</i>	29,9%	29,0%	29,1%	24,3%
<i>Todo el cuerpo</i>	13,2%	7,1%	6,3%	5,9%
Se ignora	22,1%	34,0%	36,9%	35,5%

Distribución de la lesión en los motoristas (conductores) en función del tipo de colisión

4.6. Otros factores: la velocidad

En relación con la velocidad, en las colisiones los conductores, tanto de motocicleta como de turismo, cometen más infracciones en carretera que en zona urbana (en un 90% de las colisiones que tienen lugar en zona urbana no se comete ninguna infracción de velocidad).

En un 22,4% de las colisiones que se producen en carretera al menos uno de los conductores comete una infracción de velocidad, y en un 18,4% de los casos es el motorista el que circula a velocidad inadecuada o excesiva mientras que el turismo lo hace a la velocidad establecida.

Sin embargo, en las **colisiones mortales**, el **porcentaje de motoristas infractores se multiplica por cuatro** en relación al resto de colisiones.

Infracciones de velocidad (motocicleta)	Colisiones moto turismo (general)	Colisiones mortales moto-turismo
Velocidad inadecuada para las condiciones existentes	9,7%	31,5%
Sobrepasar la velocidad establecida	2,8%	20,1%
Marcha lenta entorpeciendo la circulación	0,1%	0,4%
Ninguna	87,4%	48,0%

El incremento de **motoristas** que circulan a **velocidad excesiva** es todavía **más elevado en zona urbana**, alcanzando casi un 34% en las colisiones mortales.

Infracciones de velocidad (motocicleta)	Mortal	Grave	Leve
Velocidad inadecuada para las condiciones existentes	33,7%	16,7%	5,2%
Sobrepasar la velocidad establecida	33,7%	5,9%	1,0%
Marcha lenta entorpeciendo la circulación	0%	0,1%	0,1%
Ninguna	32,6%	77,3%	93,7%

Porcentaje de infractores (motocicletas) en zona urbana por gravedad del accidente

4.7. Otros factores: uso de dispositivos de seguridad y condiciones psicofísicas

El **97% de los motoristas lleva casco cuando sufre el accidente**, porcentaje que se eleva al 99% si se atiende a los accidentes por colisión registrados en autopista/autovía. En el caso de los conductores de turismo, en carretera el 98% lleva puesto el cinturón de seguridad, mientras que en zona urbana su uso disminuye al 89,7%.

El uso del casco es ligeramente menor cuando el motorista iba acompañado.

	Solo	Acompañado
Utilizando casco	96,5%	93,7%
Sin casco	3,5%	6,3%

Gráfico 13

Un 97,7% de los conductores de turismo y un 98,7% de motoristas implicados en las colisiones presentan unas condiciones psicofísicas aparentemente normales, frente al 0,7% de los motoristas que circulan bajo los efectos del alcohol.

El **porcentaje de conductores** que muestran síntomas de haber ingerido **alcohol** es superior en otro tipo de accidentes con motocicletas implicadas, como las **salidas de vía** (2,3%) o los accidentes contra un obstáculo (3,5%).

5. PERFIL DE LOS CONDUCTORES IMPLICADOS EN LAS COLISIONES

El perfil de los conductores implicados en las colisiones es **muy similar en motos, ciclomotores y turismos**: varón, tanto en ciudad como en carretera, que generalmente no respeta la prioridad o conduce distraídamente.

En las **colisiones**, la **edad media de los conductores** es **diferente en función del tipo de vehículo implicado**:

- Ciclomotores: 25 años
- Motocicletas: 33 años
- Turismos: 38 años

Casi el **79%** de los **usuarios de ciclomotor** tiene **menos de 29 años**. Los conductores de turismo implicados en las colisiones constituyen el grupo más heterogéneo.

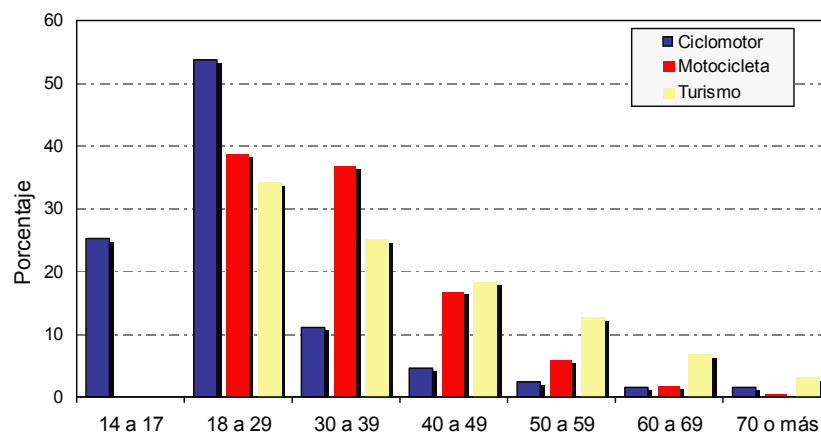




Gráfico 14

Los varones representan el mayor porcentaje de conductores implicados en el caso de los vehículos de dos ruedas, sobre todo en carretera. En vías interurbanas, la mujer cobra relevancia especialmente como conductora de motocicleta. De hecho, **el porcentaje de conductoras de moto implicadas en colisiones en ciudad triplica el número de involucradas en carretera (10% en ciudad, frente al 3,5% en carretera).**

CARRETERA				ZONA URBANA		
Ciclo	Moto	Turismo		Ciclo	Moto	Turismo
87.4%	96.6%	78.4%		79.2%	89.9%	78%
12.6%	3.4%	21.6%		20.8%	10.1%	22%

MOTOCICLETA	CICLOMOTOR	TURISMO
<ul style="list-style-type: none"> • Varón (91.2%) • 33 años • 2.2% resulta ileso; 97.8% herido o fallecido. • Las lesiones se localizan principalmente en las extremidades inferiores. • 96.1% llevaba el casco. • 14% llevaba ocupantes (resultaron víctimas). • 12.6% cometió una infracción de velocidad. • 42% de los conductores infringió la norma. • Infracción más frecuente: Conducción distraída o desatenta (11.3%). • 21% de los conductores tenían su permiso desde hacía 3 o menos años. • Vehículo nuevo 60.3% menos de 5 años 	<ul style="list-style-type: none"> • Varón (80.5%) • 25 años • 3.1% resulta ileso; 96.9% herido o fallecido. • Las lesiones se localizan principalmente en las extremidades inferiores. • 85.6% llevaba el casco. • 22.8% llevaba ocupantes (resultaron víctimas). • 11.1% cometió una infracción de velocidad. • 48.9% de los conductores infringió la norma. • Infracción más frecuente: No respetar la prioridad (13.2%). • 47,5% de los conductores tenían su licencia desde hacía 3 o menos años. • Vehículo más nuevos (63.8% tenían menos de 2 años) 	<ul style="list-style-type: none"> • Varón (78%) • 38 años (con mayor variabilidad) • 96% resulta ileso; 4% herido o fallecido. • Las lesiones se localizan principalmente en el cuello y en los brazos. • 89.8% llevaba el cinturón. • 11.7% llevaba ocupantes (resultaron víctimas). • 3.6% cometió una infracción de velocidad. • 70% de los conductores infringió la norma. • Infracción más frecuente: No respetar la prioridad (24.5%). • 40% de los conductores tenían su permiso desde hacía 3 o menos años, aunque otro 20% de conductores tenían su permiso más de 10 años. • Mayor variabilidad: nuevos y de más de 10 años

6. CONCLUSIONES

- ❖ Los **accidentes de vehículos de dos ruedas** representan cada año el **32% de los accidentes de tráfico**.
- ❖ En el último año, a pesar de que la accidentalidad en general ha experimentado un descenso, el **número de colisiones moto-turismo ha aumentado un 20%**.
- ❖ El 70% de los accidentes en los que se ven implicados los vehículos de dos ruedas son colisiones.
- ❖ **Cada día se registran, de media, 45 colisiones** entre un vehículo de dos ruedas y un turismo, aproximadamente el 80% de las mismas en zona urbana.
- ❖ En este tipo de colisiones, el **98% de los conductores de motos resultan heridos**.
- ❖ Las **colisiones** entre un vehículo de dos ruedas y un turismo están **relacionadas** principalmente con:
 - **Las infracciones:** el 70% de los conductores de coche comete una infracción. En más de la mitad de las colisiones mortales, el motorista comete una infracción de velocidad.
 - La **falta de visibilidad**, es decir, la dificultad para percibir a los vehículos de dos ruedas.
- ❖ En la mayoría de los casos, el **conductor del turismo no detecta la presencia** de la motocicleta o del ciclomotor por un momento de inatención, una restricción visual (edificios, configuración del terreno...) o la menor perceptibilidad de estos vehículos.
 - Esta dificultad en la detección de los vehículos puede explicar aproximadamente un 20% de los casos en los que no se respetó la norma de prioridad.
 - Se podría decir, que estas infracciones no son intencionales. El conductor del turismo no es que no quiera respetar la prioridad sino que no percibe a la motocicleta o al ciclomotor.
 - En carretera esta dificultad para ser vistos se une a un exceso o a una velocidad inadecuada por parte de los motoristas.
- ❖ La colisión moto-turismo es un **accidente urbano, diurno** y con mayor frecuencia se da en **días laborables** (viernes) **a pleno día** (12-15 h).
- ❖ Casi el **80% de las colisiones se produce en zona urbana**, un 18% en vías convencionales y el resto en autovía/autopista.
- ❖ Las colisiones más graves se producen en carreteras convencionales. El porcentaje de colisiones mortales es:

- Dos veces superior en vías convencionales que en autopista/autovías.
 - Tres veces superior en autopistas/autovías que en zona urbana.
 - Seis veces superior en vías convencionales que en zona urbana.
-
- ❖ En **carreteras convencionales**, la mitad de las colisiones tienen **consecuencias graves o mortales**. En estas vías se registran el 59% de los motoristas fallecidos por colisión.
 - ❖ El porcentaje de conductores (motocicleta y ciclomotor) en desplazamiento laboral es superior en las colisiones que en el resto de accidentes.
 - ❖ En zona urbana, **el escenario más peligroso son los cruces o intersecciones**: el 61% de las colisiones tiene lugar en estos puntos. La situación más frecuente es aquella en la que el automovilista gira cuando el motorista sigue su ruta.
 - ❖ En vías convencionales, las colisiones se producen fuera de la intersección (57% de las colisiones), **en tramos rectos**. Un 65% de los motoristas está realizando un adelantamiento cuando sufre la colisión.
 - ❖ El **principal grupo de riesgo** en este tipo de accidente es **relativamente joven** (en torno a los 33 años) y varón. El 76.5% de los conductores de motocicleta fallecidos en las colisiones tiene menos de 40 años (entre 18 y 40 años). Tres de cada cuatro víctimas (heridos y muertos) tiene menos de 40 años.
 - ❖ En las **colisiones urbanas**, los **motoristas**, por su parte, tienden a cometer **menos infracciones y llevan el casco**, sin embargo, sobreestiman su capacidad para controlar su vehículo y no son conscientes de los peligros que conlleva el no ser vistos.

7. RECOMENDACIONES

El **problema de las colisiones** radica principalmente en la **dificultad de percibir la presencia** de los vehículos de dos ruedas por tanto las medidas preventivas deben ir orientadas hacia este aspecto.

- ❖ Los **automovilistas** tiene que ser conscientes de que:
 - Los vehículos de dos ruedas forman parte del tráfico y deben estar especialmente **atentos a su presencia**, en ocasiones inesperada.
 - Tienen que **señalar la maniobra** con tiempo suficiente, sobre todo cuando vayan a girar en intersecciones.
- ❖ Los **motoristas** deben tener en cuenta que son difíciles de percibir y, por ello, deben:
 - Ubicarse en **sitios visibles** para los demás vehículos, es decir, asegurarse de que son vistos.
 - Mantener la **distancia de seguridad**: el 57% de las colisiones en autopista o autovía son alcances
 - Prestar especial atención a las **situaciones potencialmente peligrosas**, sobre todo, en intersecciones y adelantamientos.
 - Conducir a **velocidad adecuada** a las circunstancias del momento.