



AMM_SV_08911

Situación actual de la seguridad vial de los motoristas en España



Informe de seguimiento

JULIO DE 2011





Departamento Seguridad Vial

Estructura e índice de contenidos

Apartado	Subapartado	Número de página
Presentación y objetivos		3
Situación actual de la accidentalidad de los usuarios de motocicletas		4
	1.1 Edades	6
	1.2 Días	6
	1.3 Cilindradas	6
	1.4 Conclusiones	7
	1.4.1. Campaña y control de PdR	8
	1.4.2. Paralización del Plan Barreras	9
	1.4.3. Construcción y mantenimiento carreteras	12
	1.4.4. Prendas de protección para usuarios motociclistas	17
	1.4.5. Fabricantes de motocicletas	17
Cambios normativos confirmados pendientes de ejecución		19
Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores. Informe básicos de seguimiento.		21
	3.1. Seguimiento	24
Plan de acción para los próximos dos años		26
Recomendaciones de aplicación urgente para la reducción de la siniestralidad de los usuarios de motocicletas		30



Asunto: Situación actual de la seguridad vial de los motoristas en España. Informe de seguimiento.

Descripción: Análisis y conclusiones de las diferentes reuniones mantenidas durante la mañana del día 20 de julio en la Dirección General de Tráfico y otros aspectos de interés para la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

Referencia: AMM_SV_08911
Tipo informe: Público.
Fecha: 22 de julio de 2011

Objetivos:

Difundir la visión actual de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas desde el Departamento de Seguridad Vial de la Asociación Mutua Motera, tras asistir e intervenir en las diferentes reuniones multilaterales mantenidas en y con la Dirección General de Tráfico en Madrid, durante la mañana del día 20 de julio de 2011.

Durante la mañana del día 20 de julio de 2011 se han mantenido diferentes reuniones multilaterales con la Dirección General de Tráfico donde se han presentado y expuesto investigaciones, trabajos, proyectos, cambios normativos para la seguridad vial de los usuarios de motocicletas, todo ello tras un análisis de la accidentalidad actual y sus perfiles básicos.

Por otro lado, ha tenido lugar una reunión técnica del Grupo de Trabajo 52 para la Seguridad Vial de los Usuarios de Motocicletas, del subgrupo “Información y conocimiento”, trabajándose sobre la evaluación y seguimiento del Plan Estratégico para la Seguridad Vial de los usuarios de motocicletas con un claro espíritu crítico constructivo.



Situación actual de la accidentalidad de los usuarios de motocicletas.

El parque de motocicletas continuó aumentando en 2010, hasta alcanzar los 2.707.367 vehículos en circulación. Por su parte, el parque de ciclomotores que comenzó a decrecer en 2008, continúa disminuyendo.

En el período 2003-2010, el parque de motocicletas experimentó un crecimiento del 80%.

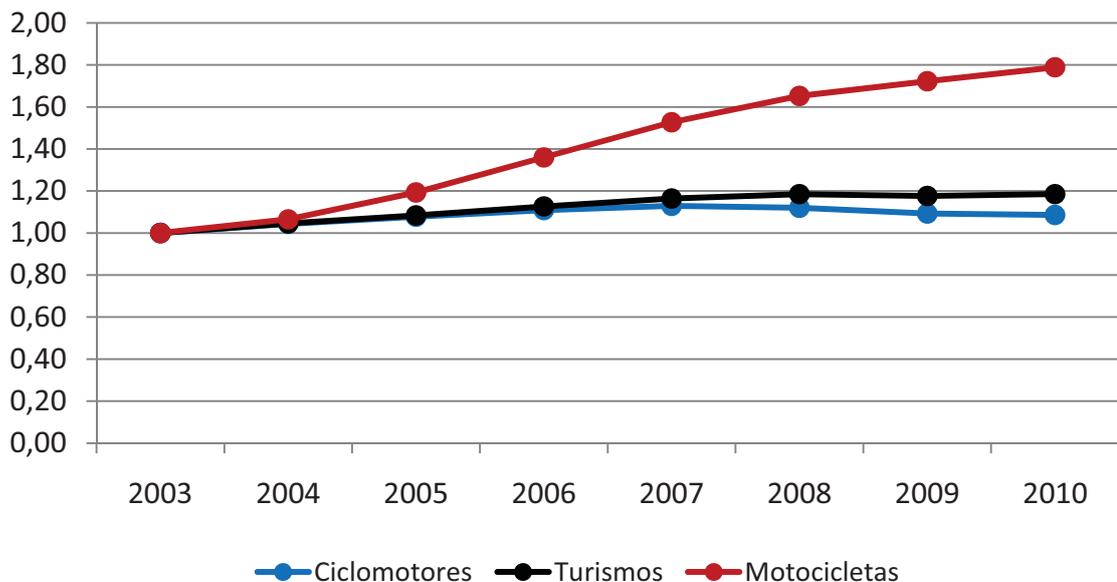
En ese mismo período, los turismos en circulación crecieron un 20%.

En el año 2010 las matriculaciones de turismos han crecido ligeramente. Las de motocicletas se han estabilizado en torno a las 150.000 unidades; y las de ciclomotores continúan disminuyendo.

La participación de las motos de hasta 125cc en el total de matriculaciones ha pasado de representar un 7% en el 2003 a un 29% en el 2009.

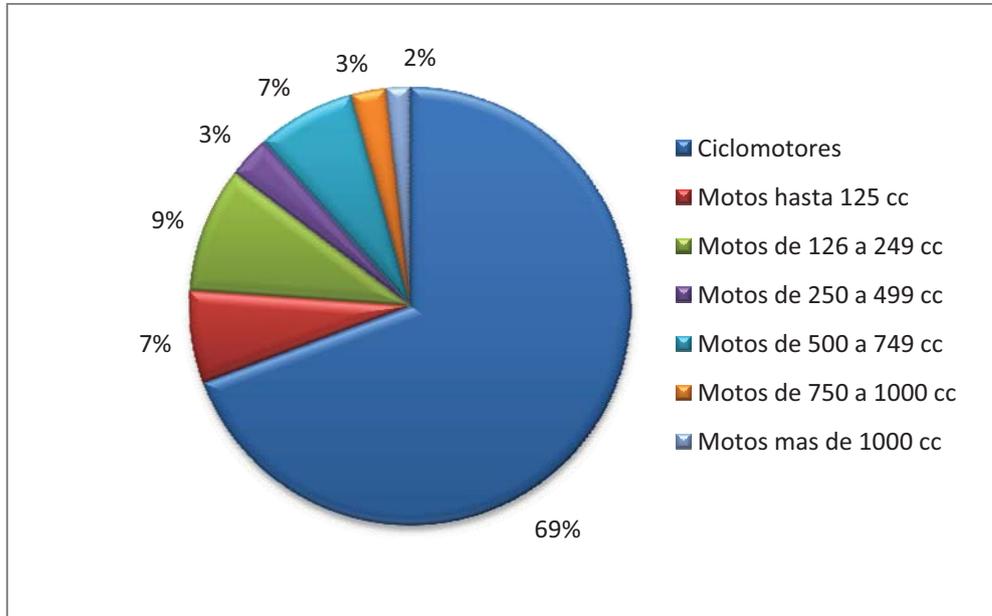
Los ciclomotores han pasado de representar un 69% del total de matriculaciones en el 2003 a un 29% en el 2009.

Cuadro evolución y crecimiento del parque. Fuente DGT.

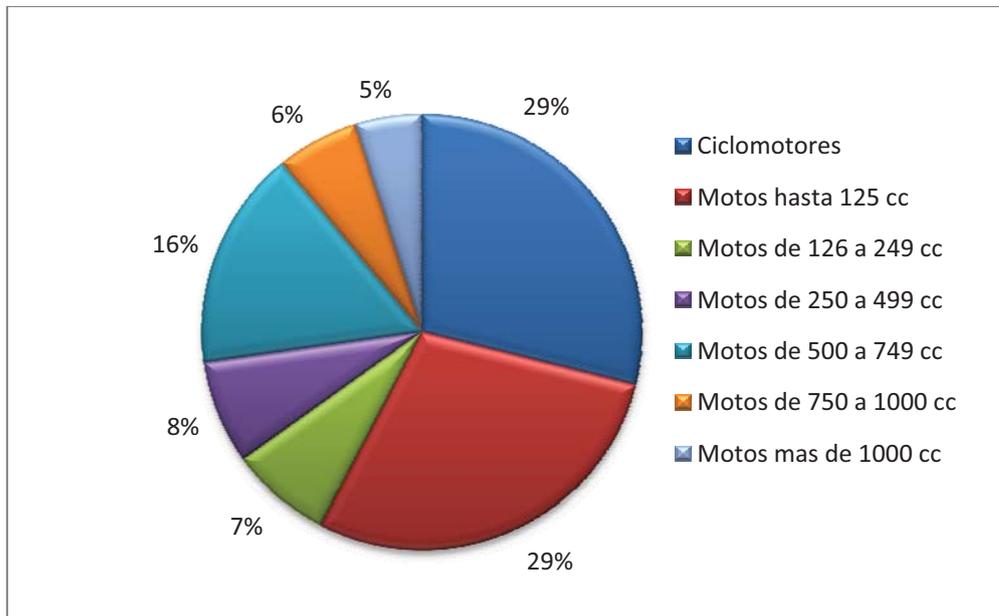




Cuadro representativo matriculaciones 2003. Fuente DGT.



Cuadro representativo matriculaciones 2009. Fuente DGT.



Si observamos el crecimiento del parque y en base al principio de lógica que “nadie suele comprar una motocicleta para tenerla parada” y lo asociamos a un incremento de exposición al riesgo por el hecho de incremento en la movilidad sobre vehículos de mayor vulnerabilidad, como son las motocicletas y a la reducción de la accidentalidad en motocicleta, se puede determinar que las



medidas de intervención para reducir los accidentes de tráfico llevadas a cabo desde los fabricantes, administraciones y la sociedad en general están dando sus frutos.

Desde el año 2007, la siniestralidad ha descendido tanto en motos como en turismos. No obstante, las personas fallecidas en motocicleta siguen representando un 30% del total de fallecidos en ambos modos de transporte.

Como en años anteriores, tanto en carretera como en zona urbana, el total de personas fallecidas o heridas de gravedad en motocicleta seguía decreciendo durante el año 2009.

1.1. Edades.

Vistos los rasgos generales e introduciéndonos en el análisis de edades y siempre basándonos en los únicos datos oficiales disponibles y proporcionados por la DGT, capaces de dar una muestra significativa de la situación, en carretera, la mejora en la siniestralidad que se inicia en el 2008 es común a todos los segmentos de edad.

Recordamos que no se tienen en consideración las múltiples bases de datos de la sanidad pública o privada por inaccesibles y su incapacidad para compartir y cruzar datos entre ellas y los riesgos de ineficacia parcial de las bases de datos de aseguradoras para tratar temáticas específicas.

En carretera y zona urbana, el segmento que sufre una mayor siniestralidad es el de 30 – 49 años.

En carretera, dentro del segmento de 30 a 49 años, la mayor siniestralidad se produce entre los 30 y 34 años. Pero debemos considerar que igualmente es el segmento que más ha reducido su siniestralidad en los dos últimos años.

En zona urbana, el segmento con mayor siniestralidad es también el de 30-49 años pero, a diferencia de lo sucedido en carretera, su siniestralidad ha empeorado significativamente en el 2009.

1.2. Días.

Si analizamos la siniestralidad de los motociclistas por días de semana y en carretera, se presenta una distribución homogénea en cuanto su evolución a lo largo de los años. Siendo los sábados y domingos los días con mayor número de personas fallecidas y heridas de gravedad.

Como parece lógico por el uso de la motocicleta como modo de transporte en la movilidad urbana laboral, a diferencia de los datos de carretera, la siniestralidad en zona urbana es mayor entre semana que los sábados y domingos.

1.3. Cilindradas.



La evolución de la distribución de víctimas mortales en función de la cilindrada de la motocicleta muestra un crecimiento de la importancia de las motocicletas de hasta 125cc (de 10% a 12%) y especialmente de 750cc y más (de 24% a 30%).

Algo que parece lógico ante la presencia mayoritaria en el parque de este tipo de vehículos y más, cuando lo asociamos a los diferentes escenarios. Por ello, entendemos que las motocicletas de 125 cc no se asocien al incremento de la accidentalidad en carretera, como debemos entender, por frecuencia de uso, que las motocicletas superiores o iguales a 600 cc sean especialmente representativas en la accidentalidad en carretera.

Existen claras diferencias entre las cilindradas características de las motocicletas implicadas en accidentes mortales en carretera y zona urbana.

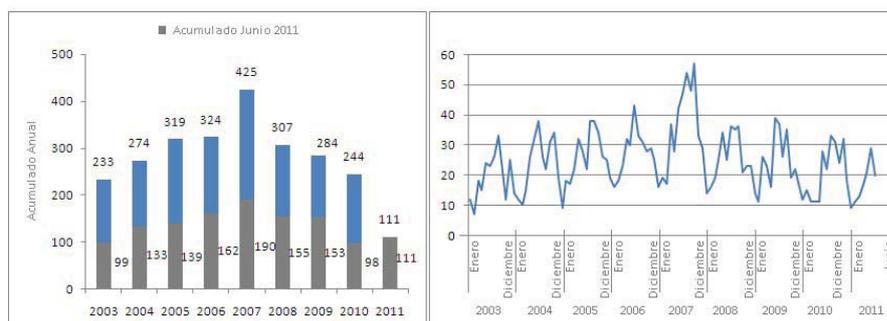
Un 84% de las víctimas mortales en carretera se desplazaban en motocicletas de 500 cc o más, frente a un 58% en zona urbana. Por su parte, las motocicletas de hasta 125 cc pasan de representar un 9% en carretera a un 23% en zona urbana.

1.4. Conclusiones.

Pese al trabajo constante que desde todos los sectores estamos realizando por la seguridad vial y la reducción de las cifras, los accidentes mortales de motociclistas aumentan durante el 2011 con relación al 2008, 2009 y 2010.

Desde el año 2007 hasta el año 2010 la siniestralidad mortal de motoristas bajó aproximadamente un 43 %, de continuar así, para el año 2011 romperíamos la tendencia.

Tabla representativa de la evolución de la accidentalidad durante el 2011: Fuente DGT



Meses	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Enero	12	12	18	16	19	16	12	15	11
Febrero	7	10	17	18	17	19	26	11	13
Marzo	18	15	22	23	37	25	23	11	17
Abril	15	26	32	32	28	34	16	11	21
Mayo	24	32	28	30	42	25	39	28	29
Junio	23	38	22	43	47	36	37	22	20
Julio	26	26	38	33	54	35	26	31	
Agosto	33	22	38	31	48	36	35	31	
Septiembre	24	31	34	28	57	21	19	24	
Octubre	12	34	26	29	33	23	22	33	
Noviembre	25	19	25	25	29	23	16	18	
Diciembre	14	9	19	16	14	14	12	9	
Total	233	274	319	324	425	307	283	244	111



Tal vez podamos partir de la hipótesis de un incremento de exposición al riesgo asociado al mayor uso de la motocicleta que en años anteriores, e incluso de un incremento de la movilidad general salpicando de forma directa e indirecta al mundo de la motocicleta, por el aumento de la complejidad de los momentos circulatorios, pero lo cierto es que **aún no sabemos qué está pasando**.

Lo cierto es que el tiempo no corre a nuestro favor, debemos seguir trabajando y evitar situaciones como la del fin de semana del 16 y 17 del presente mes, durante el que fallecían en carretera por accidente de tráfico 26 personas, de las que 8 eran usuarios de motocicleta, 15 eran menores de 35 años y 5 fallecidas en un choque frontal entre dos turismos.

Un trabajo centrado en el desarrollo y ejecución de intervenciones formativas y educativas sobre el usuario, el respeto de la vía y por tanto de las administraciones responsables a las normas técnicas y legales en materia de construcción y mantenimiento de carreteras, la adaptación de la vía a las necesidades de los usuarios más vulnerables y la equipación para la seguridad.

Es necesaria una mayor implicación en el uso y promoción de uso de prendas y elementos de protección. Se localizan con facilidad prendas que han sido compradas como ropa técnica para motoristas y sus protecciones no han sido homologadas.

1.4.1. Campañas y control de PdR.

Las campañas de control de prácticas de riesgo realizadas por la Dirección General de Tráfico a través principalmente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se centra en controles documentales que apenas tienen incidencia en la seguridad, encontrándose estratégicamente planteadas de forma incorrecta.

No obstante a lo anterior, como veremos, el formato utilizado en la actualidad muestra una realidad irreprochable de un motorista responsable y con elevadas actitudes ciudadanas.

A modo de ejemplo, practicando una simple lectura sobre la última campaña realizada del 20 al 26 de junio, podemos decir que fueron controladas 47.936 motocicletas y que tan solo un 0,95 % (458 denuncias) de los motoristas realizaban alguna actividad de riesgo, asociada al exceso de velocidad (0,41 %), no uso del casco o uso inadecuado (0,21 %), maniobras antirreglamentarias de adelantamiento (0,24 %) e ingesta de alcohol por encima de los límites legalmente establecidos (0,079%). Reforzando el contenido anterior recordamos que un motorista puede (dato desconocido) haber cometido varias infracciones, por lo que el tanto por cien de personas implicadas en CdR (conductas de riesgo) se reduciría.

Y no decimos “tan solo” como si fuera poco, pues debemos pretender y trabajar para lograr un 0% de conductas de riesgo asumido, si no que aplicando la misma metodología para otros modos de



transporte y usuarios como por ejemplo los conductores de turismo, camión y furgoneta encontramos, según la estrategia de campaña, los siguientes resultados:

Del 14 al 20 de febrero del presente año, duración de la campaña especial de control y vigilancia de camiones y furgonetas que Tráfico llevó a cabo en carretera, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron 40.203 vehículos destinados a este tipo de transporte. Por exceso de velocidad se denunció al 1,35 % (546) de los conductores, por dar positivo en la prueba de alcoholemia al 0,13 % (53), por no hacer uso del cinturón de seguridad al 0,86% (348), por mal acondicionamiento de la carga al 0,19 % (78), por exceso de peso 2,02 % (813), por minoración de descansos y exceso de horas de conducción 1,43 % (578).

En el año 2010 y durante los siete días de duración de la campaña de control y vigilancia del uso de cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil que la Dirección General de Tráfico llevó a cabo entre el 13 y el 19 de septiembre, los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron 376.481 vehículos y formularon 2.879 denuncias por no usar dichos dispositivos de seguridad. Esto supone que el 0,76 % de los usuarios no hacía uso de los sistemas obligatorios frente al 0,21 % de no uso o uso inadecuado del casco de protección que hemos visto en párrafos anteriores.

Sabemos pues y no es la primera vez que los datos confirman que los usuarios de motocicletas son y somos especialmente sensibles al problema de inseguridad vial y comparativamente su conducta (nuestra conducta) es mejor y más responsable que la del resto de usuarios conductores, pero también sabemos que tenemos que seguir trabajando.

1.4.2. Paralización del Plan Barreras

El Ministerio de Fomento fue uno de los principales impulsores de la UNE 135900 (evaluación de sistemas de protección para motoristas) y de las correspondientes órdenes circulares para establecer los criterios de implantación.

En agosto de 2008 se daba publicidad por el Ministerio de Fomento a un nuevo “Plan barreras de seguridad en las carreteras del estado” que incluía la instalación de 1.625 kilómetros más de barreras específicas para la seguridad de los motociclistas, en el marco del II Plan de protección para Motociclistas (2008-2012).

El día 6 de julio de este año, después de muchos esfuerzos en lograr audiencia, la AMM mantenía una reunión con altos responsables del Ministerio de Fomento para solicitar la situación y estado del Plan Barreras, la respuesta es que el primer Plan Barreras no se había finalizado y el segundo apenas se había iniciado... no entregando documentación alguna pese a los requerimientos por parte de la asociación.

En septiembre del año 2009 se presentaba en la Dirección general de Tráfico el “Estudio de accidentes con implicación de motocicletas en España” realizado por INSIA, IDIADA y CIDAUT. Un estudio contratado y pagado por la DGT que apuntaba los siguientes datos:



1. El 30% de los motociclistas fallecidos presentan como impacto más severo el producido contra elementos situados fuera de la vía: señal, poste, hito, talud, cuneta, muro u otros elementos situados fuera de la vía. Este porcentaje es del 67% en las salidas de vía sin caída previa, y del 34% en las salidas de vía con caída previa.
2. El 18% de los motociclistas fallecidos presentan como impacto más severo el producido contra una bionda o el perfil IPN de la misma. Este porcentaje es del 19% en las salidas de vía sin caída previa, y del 54% en las salidas de vía con caída previa.
3. En el 38% de los ocupantes de motocicletas fallecidos en salidas de vía (con o sin caída previa) y en caso de existencia de bionda en alguno de los laterales de la vía, éstas no han retenido adecuadamente al motorista ya que éste ha colisionado con algún elemento situado fuera de la vía.
4. En el 52% de los ocupantes de motocicletas fallecidos en salidas de vía (con o sin caída previa) y en caso de existencia de bionda en alguno de los laterales de la vía, el impacto contra éstos (la bionda o el IPN) ha sido la causa probable del fallecimiento.

Desde hace unos años, también se está imponiendo una clara corriente en las decisiones judiciales de fallar con un formato de responsabilidad compartida (administración /usuario).

A modo de ejemplo, el 13 de abril de 2011, la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo condenó al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya por el accidente producido cuando cae la motocicleta de un compañero (demandante), sin intervención de otro vehículo, e impacta su cuerpo con una valla, produciéndole una gravísima lesión medular. La demanda y el fallo se fundan en síntesis en la falta de idoneidad del poste contra el que impactó el demandante, tratándose de un poste perfil IPN, de vértices cortantes.

Dice la sentencia "Por otro lado, no cabe olvidar que ninguna lesión se habría producido si no hubiera habido un accidente; accidente que, según quedó probado en la instancia, fue básicamente debido a la velocidad inadecuada con que circulaba el recurrente. Ello quiere decir que en el presente caso hay una concurrencia culpas del recurrente y la Administración, lo que debe ser tenido en consideración a la hora de fijar la cuantía de la indemnización. El Abogado del Estado dijo en su momento que, de estimarse concurrencia de culpas, la cuantía de la indemnización debería fijarse en el 25% de la valoración íntegra del daño; pero lo cierto es que no hay razones de peso para calificar más negativamente el comportamiento del recurrente -consta que la velocidad era inadecuada, no que fuera temeraria- que el riesgo asumido por la Administración al mantener las biondas. De aquí que la culpa deba repartirse por mitades".

A fecha actual, ante y pese las investigaciones, los estudios y las sentencias condenatorias por la irresponsabilidad de la administración, implicada en hechos de causa de lesiones graves o fallecimiento a los ciudadanos usuarios de motocicletas, el Ministerio de Fomento ralentiza casi hasta el extremo de la parálisis el famoso y político "Plan Barreras", convirtiéndose en necesaria una revitalización de la ejecución del Plan basada en los derechos de los ciudadanos.



Recordamos que el derecho a la seguridad es un derecho consagrado por la propia Constitución. Artículos como el 15, el 17, 43.2, etc dictan que todos tenemos derecho a la vida, a la integridad física y moral, a la seguridad y que la prevención de la salud pública compete a los poderes públicos.

En defensa de las responsabilidades el artículo 106.2 de la “Madre de las Leyes” obliga a la administración a indemnizar por la lesión en bienes y derechos.

Por otro lado, en una sociedad moderna, del derecho a la seguridad dependerán irremediamente otros derechos como el derecho a la libertad.

En refuerzo del párrafo anterior podemos decir que en un sistema social fecundado sobre garantías, no puede primar la “libertad” sobre la “seguridad” de forma que la libertad pueda convertirse en agente agresivo, capaz de generar daños o lesiones a la colectividad u otros individuos de la misma.

En este sentido y siguiendo la línea del Ministerio de Fomento en cuanto al ritmo de protección de los usuarios motociclistas de los elementos lesivos colocados por la propia administración, otras administraciones como la Comunidad Autónoma de Aragón siguen sin hacer sus deberes en materia de seguridad vial para los usuarios de motocicletas.

Ejemplos positivos y de trabajo constante los podemos encontrar en la Comunidad Autónoma de Cataluña, Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, etc., mientras que los más representativos los encontramos en la Comunidad Autónoma de Madrid con una alta calidad de ejecución de obras en Sistemas de Protección para Motociclistas y la incorporación a su red viaria de los mejores sistemas existentes en el mercado y avalados por la UNE 135900, los de clase 70 nivel 1.

Imagen capturada en el I Curso de formación en carretera de montaña cerrada al tráfico. Puerto Canencia (Madrid).
Instalado por la CA de Madrid SPM Nivel I de la clase 70.





1.4.3. Incumplimiento de las normas técnicas y legales de construcción y mantenimiento de carreteras.

En las constantes inspecciones realizadas por las unidades móviles de seguridad vial de la Asociación Mutua Motera, se localizan anualmente una gran cantidad de situaciones de incumplimiento de la norma técnica y/o la ley, o de las buenas prácticas en la construcción y mantenimiento de carreteras.

Se sigue pues comprobando una constante actitud generalizada e irresponsable en el mantenimiento de carreteras, en casos claros, que incluso una vez denunciados las autoridades sancionadoras o responsables no encuentran responsabilidad alguna ni obligación alguna de adoptar medidas solucionantes.

Estos hechos, que por acción u omisión permanecen en nuestras carreteras, vienen especialmente protegidos por un sistema de investigación de accidentes de tráfico, que por falta de contenidos técnicos en las materias formativas de los agentes investigadores (no existe voluntariedad en el agente), desaparece como causa efecto o concurrente en el siniestro.

Reiteradamente desde la A.M.M. y desde hace años se ha pretendido una aplicación práctica del artículo 385.2 del Código Pena, a sabiendas que el precepto requiere que de la acción u omisión, o por medio de ellas, se origine un grave riesgo para la circulación, es decir, una situación de trascendencia importante y general, es un delito de protección «erga omnes» que significa algo más que una situación de instantáneo peligro en una vía circulatoria.

El artículo 385.2 del C.P., según la redacción dada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre (BOE de 1 de diciembre) establece que será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Entendemos que así sucede en determinadas ocasiones y que el acto por acción u omisión es ejecutado por determinado funcionario responsable y en este sentido se han mantenido reuniones y presentado denuncias ante la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial que a fecha actual no han tenido respuesta alguna.

Según reza en su página web, entre las múltiples funciones de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial se encuentran las de coordinación y supervisión las Secciones especializadas de las Fiscalías Territoriales, para lo que se recaban los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas Redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional; la investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal General del Estado pueda asignar, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente o a través de los Delegados en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas; la proposición al Fiscal General del Estado de las Circulares e Instrucciones que considere necesarias y



elaboración de propuestas de resolución de las Consultas que se planteen sobre las materias de su competencia y la del impulso y participación en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la seguridad vial.

Funciones todas ellas destinadas fundamentalmente a cumplir los objetivos de unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario. Así como de búsqueda de una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que ocasiona no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.

Últimamente, la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial ha lanzado un mensaje nuevo en el plano de responsabilidades de los ciudadanos permaneciendo ajena a la responsabilidad, en la misma casuística y riesgo de daño, en el caso del funcionario público en el ejercicio de sus funciones que por acción u omisión no emita los informes correspondientes o articule las herramientas correspondientes y suficientes para lograr que una situación ilegal, de alto riesgo vial y relacionada con el estado y conservación de las carreteras, pase a respetar la ley y las normas técnicas relacionadas con la misma.

Concretamente, el miércoles día 20, en rueda de prensa celebrada en la sede de la Fiscalía General del Estado, el fiscal delegado de Seguridad Vial Don Bartolomé Vargas, ha anunciado que procederá imputando por homicidio imprudente en todos los accidentes de tráfico en los que haya víctimas mortales, así como un delito de lesiones imprudentes cuando haya heridos graves y ha precisado que estas imputaciones "dependerán de la gravedad de la imprudencia".

Algunas de las dudas que se le plantean a este departamento son las siguientes:

- ¿Sería capaz la administración de justicia de soportar los más de 2.000 accidentes mortales anuales y los más de 10.000 relacionados con heridos de gravedad?.
- ¿Está la administración de justicia preparada para abordar una investigación en profundidad dotada de una múltiple concurrencia de causas generantes en un hecho siniestro y la concurrencia de causas generantes de las lesiones?.
- ¿Se debe redefinir el accidente de tráfico, retirando el concepto clásico y sustituyéndolo por el de siniestro de tráfico?.
- ¿Está la administración de Justicia preparada para proporcionar un protocolo legal mínimo de investigación de accidentes de tráfico e impulsar los cambios normativos y técnicos necesarios y complementarios?

Con independencia de las dudas planteadas, lo que sí es cierto es que se hace necesario que determinadas conductas, relacionadas con el mantenimiento de las carreteras, entendiendo este departamento que son claramente contrarias a la seguridad vial y que perfectamente pueden estar contempladas en el artículo 385.2 referenciado, sean sancionadas. Todo ello al objeto de su corrección y que el ejemplo promocióne la esperada seguridad vial de los ciudadanos.



Por otro lado, la nota de prensa del 20 de julio de 2011 presentaba un resumen general de los procedimientos incoados entre el 2005 y el 2010 explicándose que “En relación con el **art. 385 CP relativo a la causación de grave riesgo para la circulación**, resulta ser una modalidad delictiva que genera escasos escritos de acusación, y ello sin perjuicio del número de procedimientos que figura en la tabla, discrepancia derivada de la dificultad probatoria a la hora de determinar la autoría de hechos consistentes, tal y como describe el tipo penal, en la colocación de obstáculos en la vía, derramamiento de sustancias o deterioro grave de la señalización”.

Como hemos visto en el párrafo anterior, se refiere la nota de prensa al artículo 385.1º y no al 2º.

Pero tampoco entendemos que dificultad existe en la localización del funcionario responsable ante la carencia de la señalización obligatoria, que ésta se encuentre oculta por la vegetación o caducada, habiendo perdido todas sus condiciones técnicas, o ante situaciones de presencia de bajos coeficientes de rozamiento transversal o deformaciones graves en el firme.

Ejemplos fotografiados por la AMM.



Es cierto que ante hechos de estas características puede existir una responsabilidad compartida por diferentes funcionarios, pero eso no evita el hecho que puedan ser responsables.

Por otro lado no se tiene constancia alguna de condenas a funcionario público por aplicación del artículo 385.2 del C.P. y como no se ha separado entre el artículo 385.1ª y 2º como si se ha hecho con el artículo 379.1º y 2º.

Según la nota de prensa identificada, las sentencias condenatorias desde la entrada en vigor de la L.O. 15/2007 se ajustan a la siguiente tabla.

	2008	2009	2010	2011	TOTAL
Art. 379.1º C.P.	225	308	344	161	1038
Art. 379.2º C.P	42823	44090	44667	23843	155423
Art. 380 C.P.	295	332	432	184	1243
Art. 381 C.P.	135	155	170	78	631
Art. 383 C.P.	1891	2234	2059	702	6886
Art. 384 C.P.	12001	14118	19667	9776	55562
Art. 385 C.P.	82	91	47	32	252
Art 142 y 152 CP	865	880	922	345	3012
TOTALES	58317	62208	68308	35021	224047



A continuación se muestran algunos ejemplos denunciados por la A.M.M. ante la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial en vías titularidad del Ministerio de Fomento (en el momento de la denuncia).







1.4.4. Prendas de protección para usuarios motociclistas.

Como ya hemos comentado, basado en una falta de control y el desconocimiento de distribuidores y consumidores, el mercado presenta equipación técnica para la práctica del uso de motocicletas que carece de homologación o solo alguna de sus partes o componentes están homologados.

La casuística anterior coloca al motociclista sensibilizado por su protección en una clara situación de desprotección desconocida, afectando a sus derechos como consumidor.

Por otro lado, desde el año 2007, la A.M.M. está reincidiendo en la necesidad de reducir o suprimir el IVA en las prendas de protección homologadas. A este respecto, estas solicitudes se han formulado ante la Dirección General de Tráfico (apoyo a la medida) y ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados (objetivo: promoción y apoyo medida), no encontrándose la respuesta deseada.

Por último, el inicio de la “Comisión para la investigación de la cinemática y biomecánica de los accidentes de usuarios de motocicletas” es un punto de esperanza para alcanzar algunos de los objetivos deseados.

Debemos recordar que en el Reino Unido, determinadas prendas de protección se encuentran exentas de impuestos.

1.4.5. Fabricantes de motocicletas.

Llegado este punto y bajo el más estricto respeto a la verdad, debemos hacer una mención especial y reconocer el buen trabajo y la implicación de los fabricantes de motocicletas en el desarrollo de sus productos, alcanzando cotas de seguridad activa espectaculares y debemos de reconocer también la dificultad de introducir medidas de seguridad pasiva en la motocicleta.

Cierto es que la A.M.M. mantiene un tenso debate sobre el proceso formativo de los usuarios de motocicletas en España, un debate parcialmente enfrentado a los planteamientos de ANESDOR, pero también es cierto que en los últimos años los fabricantes no solo se han implicado en comercializar productos de mejor calidad, medida ésta en ratios de seguridad, con una elevada implicación tecnológica, algunos fabricantes también se han implicado en formación y difusión de buenas prácticas.

Algunos de estos fabricantes son KTM, TRIUMPH, KAWASAKI, HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KYMCO, VICTORY y HARLEY DAVIDSON. Por otro lado es difícil encontrar un “manual de usuario” que no presente contenidos relacionados con técnicas de conducción y buenas prácticas para la seguridad.

En el mismo sentido, ANESDOR ha participado en proyectos como E-SUM, IRT, etc.

Pese a todo, desde este departamento, creemos que los fabricantes y sus distribuidores tienen mucho que decir en proporcionar al usuario final determinados consejos sobre qué motocicleta



debe adquirir o se aproxima más a su perfil, como adaptarse a ella, algunas características concretas, etc ... para lo cual, también es necesario un usuario receptivo.

También sabemos que determinados distribuidores como MOTO2 en Lleida, BIKERLAND en Zaragoza, etc si están trabajando en esta línea e incluso promocionan y organizan cursos de conducción con diferentes escuelas de formación.

Los Cursos de Conducción Segura deben entenderse como una apuesta por la seguridad. Las siguientes imágenes capturadas en el Curso realizado por la AMM este año en Pozuelo de Alarcón (Madrid).





Cambios normativos confirmados pendientes de ejecución.

En la reunión de fecha 20 de julio de seguimiento de acciones del “Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores”, la Dirección General de Tráfico confirmaba que las peticiones realizadas por la Asociación Mutua Motera, referidas a la necesidad de diferentes cambios en el Reglamento General de Circulación, se han considerado e incluido en la próxima reforma.

De igual forma, se han incorporado otras modificaciones de especial interés para los usuarios motociclistas.

Estos cambios son:

Primero.

Se prohibirá el casco certificado para ciclomotores, debiendo llevar cascos homologados. No obstante existirá una prórroga considerable para la liquidación de existencias y uso de ciudadanos de los adquiridos (solicitado por la AMM).



Segundo.

Se eliminará la exención de la obligatoriedad del uso del casco por motivos de salud establecida en el artículo 119.3 (solicitado por la AMM). Nadie podrá en términos legales circular en motocicleta sin hacer uso de un casco de protección homologado.

Tercero.

Se proporcionará cobertura legal a las zonas avanza-motos. La acción consiste en la habilitación de una línea de detención adelantada, segregando los movimientos en las intersecciones que eviten los conflictos con otros vehículos de 4R. Se permitirán maniobras de filtrado con tráfico parado acotadas por criterios de seguridad (Apoyado por la AMM).

Esta medida favorecerá la promoción y uso de motocicletas en grandes ciudades.

Cuarto.

Al objeto de reducir la cantidad de pintura en calzada (exceso de marcas viales innecesarias) se permitirá que los pasos para peatones semaforizados puedan marcarse por la extendida, pero actualmente ilegal, marca vial de dados (solicitado por la AMM y entidades locales).

Quinto.

Se permitirá el uso de auriculares y altavoces en base a los informes emitidos por la AMM "Uso de auriculares y altavoces instalados en el interior del casco de protección" y "Uso de protecciones auditivas para reducir la exposición al ruido". Dónde se establecían una serie de criterios técnico legales que determinan la legalidad o ilegalidad de los sistemas que generan modificaciones en la capacidad auditiva de los conductores y de los sistemas generadores de sonido incorporados a los cascos de protección en la zona del oído del conductor (solicitado por la AMM).

Sexto.

Se permitirá el uso de protecciones auditivas durante la circulación en motocicleta. Solicitado por la AMM se sigue trabajando para que tan solo se permita en circulación interurbana, ante el riesgo de poder vulnerar la seguridad en zona urbana.

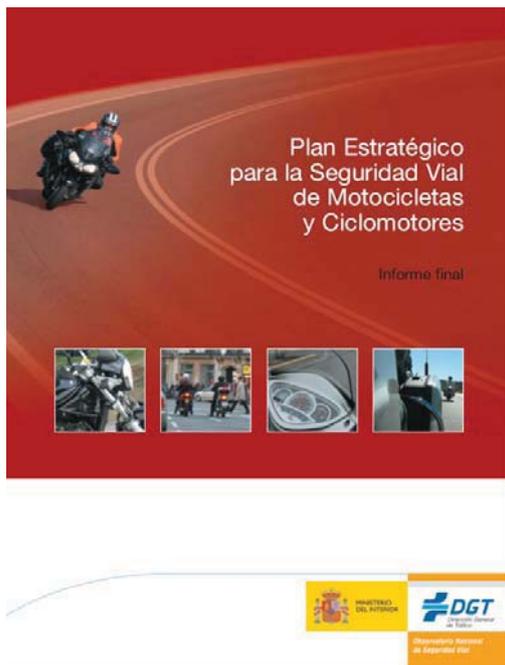
Séptimo.

Se permitirán las maniobras de filtrado con tráfico estático o alta congestión de motoristas por el arcén, a velocidad reducida (no superior a 30 km/h) y condicionada (solicitado por la AMM).



“Plan estratégico para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores”.

Informe básico de seguimiento.



En el año 2006 la A.M.M. solicitaba a la D.G.T. la creación de un grupo de trabajo especial para corregir la siniestralidad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores. No sería hasta el año 2007 cuando la D.G.T. convocaba por primera vez el GT 52.

El “Plan” fue elaborado en el 2007 por el GT 52 e inició su ejecución en Enero de 2008.

El primer objetivo del Plan de Motos, era invertir la tendencia al alza en el número de motoristas fallecidos.

Con relación a este primer objetivo podemos decir que en el año 2007 se registraban 880 personas fallecidas y 6.031 heridas de gravedad, mientras que en el año 2009 se contabilizaban 594 fallecidas y 4.496 heridas de gravedad.

Esto ha supuesto una reducción del 32,5% y 25,5% respectivamente, es por ello que debemos considerar que el “Plan” y otras acciones paralelas aunque ajenas al mismo, han logrado el objetivo.

El segundo objetivo del Plan era lograr que el número de muertos por millón de motocicletas iniciara un decrecimiento sostenido en el tiempo.

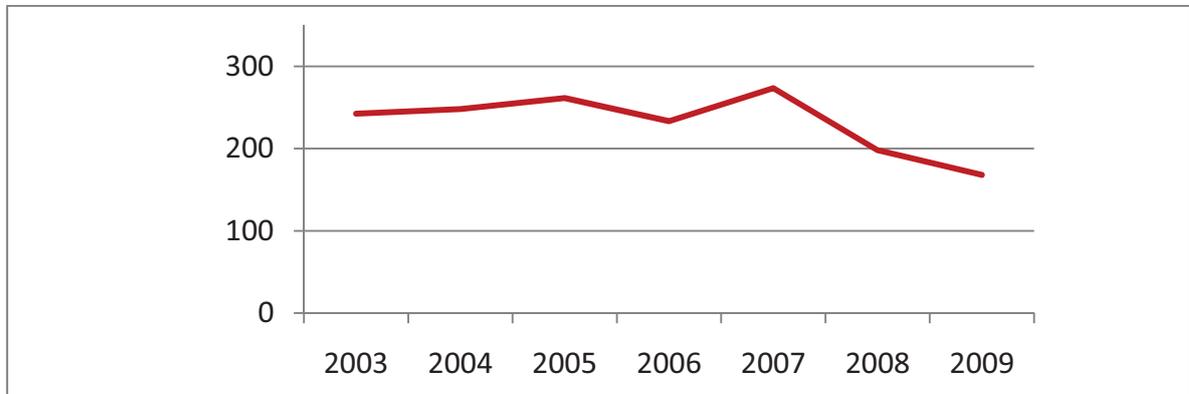
Esta relación ha pasado de los 273 muertos en 2007 a los 168 en 2009. Lo que supone una reducción del 38,4%.

Los datos apuntan a que nos encontramos en un buen camino y que posiblemente podría ser mejor, pero ello no puede promover la relajación de todos los agentes implicados en la seguridad de los usuarios de motocicletas, administraciones, organizaciones, fabricantes, otras entidades, medios de comunicación, los motociclistas y otros conductores de otros tipos de transporte deben implicarse más en la seguridad colectiva.

En términos generales el “Plan” está funcionando y pese al crecimiento del parque de motocicletas y las leyes de probabilidades, se localiza un descenso en la siniestralidad.



Gráfica de fallecidos en motocicleta por 1.000.000 de vehículos del parque. Evolución anual. Fuente DGT.



En el Plan, sin antecedentes históricos previos y por el que la Dirección general de Tráfico daba entrada a la participación de organizaciones de usuarios, intervinieron principalmente las siguientes entidades u organizaciones:

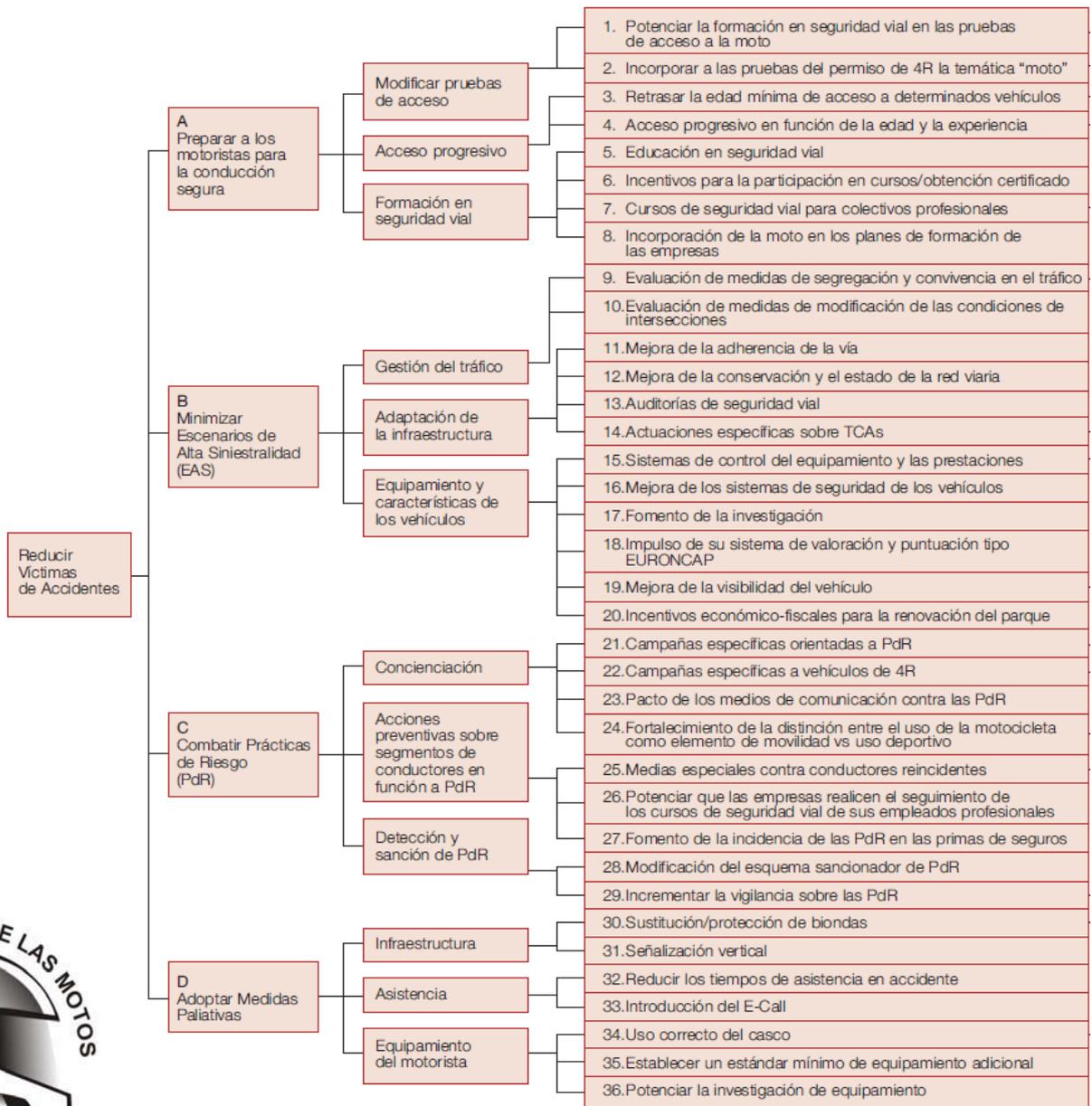
1. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, ONSV - DGT
2. Ayuntamiento de Madrid
3. Ayuntamiento de Barcelona
4. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ATGC
5. ANESDOR
6. Federación Española de Municipios y Provincias, FEMP
7. UNESPA
8. Confederación Nacional de Autoescuelas, CNAE
9. RACE
10. RACC
11. Asociación Mutua Motera, AMM
12. Ganvam
13. Fecavem
14. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
15. Ministerio de Fomento

El Plan está basado en la visión compartida de los miembros del GT 52 y se estructura en un Árbol de Soluciones con 4 ámbitos de actuación, 12 programas y 36 medidas.

Estos cuatro ámbitos de actuación son:



- » Preparar a los motoristas para una conducción segura.
- » Minimizar escenarios de alta siniestralidad.
- » Combatir prácticas de riesgo.
- » Adoptar medidas paliativas.





3.1. Seguimiento.

En la actualidad se han eliminado cuatro medidas y se ha incorporado una medida adicional. Hay 33 medidas en ejecución.

Las medidas finalizadas han sido

- » 2: “Incorporar a las pruebas del permiso de 4 ruedas la temática moto” (La A.M.M. considera que es necesario incorporar más contenidos a los existentes).
- » 3: “Retrasar la edad mínima de acceso a determinados vehículos” (La A.M.M. se posicionaba en contra).
- » 4: “Progresividad en función de la edad y la experiencia”.
- » 23: “Pacto de los medios de comunicación contra las prácticas de riesgo”.

Se ha incorporado una medida adicional, la número 37, para la información y el conocimiento.

A fecha 31 de Mayo de 2011, el sistema de seguimiento del plan registraba un total de 138 acciones finalizadas.

Medidas en vigor	Acciones realizadas	Acciones periódicas	% sobre el total
1. Potenciar la formación en seguridad vial en las pruebas de acceso a la moto	4	-	2,1%
5. Educación y formación en seguridad vial	12	-	8,3%
6. Incentivos para la participación en cursos/obtención certificado	3	1	2,1%
7. Educación y formación en seguridad vial	2	1	2,1%
8. Incorporación de la moto en los Planes de Formación de las empresas	1	-	0,7%
9. Evaluación de medidas de segregación y convivencia en el tráfico	7	-	4,8%
10. Evaluación de medidas de modificación de las condiciones de intersecciones	3	-	2,1%
11. Mejora de la adherencia de la vía	3	-	2,1%
12. Mejora de la conservación y el estado de la red viaria	4	-	2,8%
13. Auditorías de Seguridad Vial	3	1	2,8%
14. Actuaciones específicas sobre TCAs	8	-	5,5%
15. Sistemas de control del equipamiento y las prestaciones	3	-	2,1%
16. Mejora de los sistemas de seguridad de los vehículos	2	-	1,4%
17. Fomento de la investigación	5	-	3,5%



18. Impulso de un sistema de valoración y puntuación tipo EURONCAP	1	-	0,7%
19. Mejora de la visibilidad del vehículo	1	-	0,7%

Medidas en vigor	Acciones realizadas	Acciones periódicas	% sobre el total
20. Incentivos económico-fiscales para la renovación del parque	3	-	2,1%
21. Campañas específicas orientadas a PdR	16	1	11,8%
22. Campañas específicas a vehículos de 4R	1	-	0,7%
24. Fortalecimiento de la distinción entre el uso de la motocicleta como elemento de movilidad vs uso deportivo	1	-	0,7%
25. Medidas especiales contra conductores reincidentes	1	-	0,7%
26. Potenciar que las empresas realicen el seguimiento de los cursos de seguridad vial de sus empleados profesionales	1	-	0,7%
27. Fomento de la incidencia de las PdR en las primas de seguros	1	-	0,7%
28. Modificación del esquema sancionador de PdR	1	-	0,7%
29. Incrementar la Vigilancia sobre PdR	5	2	4,8%
30. Sustitución/protección de barreras de seguridad	11	-	7,6%
31. Señalización vertical	1	-	0,7%
32. Reducir los tiempos de asistencia en accidente	1	-	0,7%
33. Introducción del e-Call	2	-	1,4%
34. Uso correcto del casco	3	-	2,1%
35. Establecer un estándar mínimo de equipamiento adicional	4	-	2,8%
36. Potenciar la investigación en equipamiento	1	-	0,7%
37. Información y conocimiento	22	-	15,2%

A la vista de los datos podemos concluir diciendo que el 57% de las acciones realizadas se concentran en 7 medidas (en verde). En 14 medidas sólo se han ejecutado un 11% de las acciones (en rojo). En las 12 medidas restantes se han ejecutado el 32% del total de acciones (en azul).



Plan de acción para los próximos dos años.

Durante el periodo 2011-2013, el GT 52 trabaja en el desarrollo de los siguientes puntos.

1. Seguimiento e impulso a la implantación del nuevo acceso al permiso A.

- » La Orden del Ministerio del Interior que regulará el acceso del A2 al A se encuentra en desarrollo.
- » Su entrada en vigor exigirá un esfuerzo de adaptación de la oferta de formación autorizada.
- » El GT 52 deberá diseñar e implantar un sistema de acceso y registro de nuevos miembros de cursos de conducción segura.
- » Hitos previstos: publicación de la orden, entrada en vigor, diseño y validación de requisitos de acceso de nuevas escuelas y del sistema de registro, y gestión.

2. Fomento de los cursos de conducción segura.

- » El objetivo es evitar prácticas de riesgo, preparar al conductor ante situaciones de peligro y adoptar buenas prácticas en conducción y equipamiento.
- » Se presentan dos vías de trabajo: la entrega de bonos descuento para la realización de cursos y la entrega de bonos descuento para la compra de material
- » Se requiere la utilización de una red de distribución consolidada (Ej. red autoescuelas o concesionarios).
- » Acciones: aproximación a CNAE, ANESDOR , etc., obtención de financiación para el material y control.

3. Incrementar la vigilancia sobre PdR en determinados tramos de carretera

- » Supuesto el caso que se localice la concentración de accidentes de motoristas en determinados tramos, el objetivo de esta acción es hacer más efectiva la vigilancia de las prácticas de riesgo. Por su parte la A.M.M. recomendará que se trabaje sobre la infraestructura.
- » Acciones: elaboración de una memoria justificativa de la medida, inclusión en el plan de vigilancia según proceda (plan anual, instrucción específica...), diseño del modelo de seguimiento, coordinación con la ATGC para el seguimiento de actividad y resultados. La A.M.M. recomendará el control de los usuarios que realicen



prácticas de riesgo, sustituyéndolo por el indiscriminado a todos los usuarios motociclistas, salvo que este último tenga como fin el “control documental”.

4. Formación de empleados públicos

- » Alrededor de 110.000 profesionales utilizan la motocicleta como herramienta de trabajo. Esta medida persigue la inclusión de cursos de seguridad vial en los planes de formación públicos y privados.
- » Estarán orientados a evitar prácticas de riesgo, preparar al conductor ante los peligros y adoptar buenas prácticas en conducción y equipamiento.
- » Acciones: paquetizar la oferta, comercializar los cursos, programación de la formación: asignación de la demanda, supervisión y evolución del programa.

5. Fomento de la elaboración de planes de movilidad sostenible y segura.

- » El 1/03/2011, los Ministerios de Interior y Trabajo firmaron un acuerdo para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.
- » El MTIN se compromete a que las empresas que elaboren planes de movilidad y seguridad vial bajo ciertas directrices puedan beneficiarse de reducciones en las cotizaciones por contingencias profesionales.
- » Se incluirá en la Orden de convocatoria para 2011 como mérito para acceder a ciertos incentivos.

6. Soporte al Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial.

- » El encuentro tuvo lugar en Méjico a principios de Mayo de 2011. La DGT presentó un documento de recomendaciones para la mejora de la seguridad vial de los motoristas en Iberoamérica.
- » El soporte previsto incluye las siguientes actividades: elaboración y distribución de una nueva versión del documento de recomendaciones que incorpore las nuevas aportaciones, diseño de un protocolo de trabajo conjunto para su seguimiento, realización de informes periódicos y la posibilidad de asistencia virtual.

7. Fomento de las mejores prácticas del proyecto E-SUM por parte de las AA.LL.

- » El proyecto E-SUM, finalizado en 2011, ha creado una metodología denominada "Action Pack" para facilitar la elaboración por parte de los Ayuntamientos, de un plan para la mejora de la seguridad vial de las motos. Este plan, podrá estar integrado dentro de otros más amplios como los de seguridad vial urbana o los de movilidad sostenible. Se compone de un conjunto de medidas a ejecutar en un



período determinado. E-SUM ha inventariado y caracterizado más de 100 posibles medidas.

8. Aprovechar la directriz estratégica sobre auditorías de seguridad vial en carretera

- » La directiva establece y regula la evaluación del impacto en la seguridad vial en la fase inicial de la planificación, las auditorías de seguridad vial en las fases de proyecto y en el período inicial de puesta en servicio de las carreteras, la clasificación de seguridad de los tramos de la red atendiendo a la concentración de accidentes y la potencial de mejora de la seguridad y el tratamiento prioritario de los tramos de concentración de accidentes.
- » La A.M.M. impulsará las inspecciones paralelas que pudieran mostrar contradicciones o apoyará las ya realizadas al objeto de fomentar la calidad y responsabilidad en las mismas.

9. Estudio del perfil del motorista

- » El Subgrupo de Información y Conocimiento del GT 52 está compuesto por 21 miembros y entre sus ámbitos de investigación se encuentra “el motorista: perfiles, movilidad y exposición al riesgo”
- » Durante 18 meses, el Subgrupo actuará como órgano consultivo y asesor de la dirección del proyecto (Área Estadística e Investigación DGT).
- » Acciones: Definición de un modelo de reporting al subgrupo, celebración de reuniones de seguimiento y asistencia técnica específica en varias cuestiones.

10. Elaboración del libro blanco de la seguridad vial de las motos de la OCDE

- » Continuará la participación en la elaboración del Libro Blanco sobre la Seguridad Vial de los Motoristas de la OCDE y el ITF hasta su finalización.
- » Acciones: participación en las reuniones plenarias del grupo, participación en la elaboración de los capítulos 5 y 6 del informe, sobre implantación de una estrategia integral y situación en los países menos desarrollados, el equipo de proyecto participará además en el comité editorial y difusión del informe final.

11. Diagnóstico de situación respecto a la instalación de SPMs en la red no estatal.

- » El diagnóstico de la situación actual de los SPMs en la red de carreteras está dirigido a determinar los tipos de sistemas utilizados (nivel I o nivel II), normas y recomendaciones de aplicación, tramos de vía sobre los que se ha actuado y se tiene previsto actuar, y metros lineales efectivamente instalados.



- » Acciones: Configurar un listado y los datos de contacto de los responsables de la instalación de SPMs, el envío de solicitud de participación del Director General de Tráfico a las diferentes administraciones responsables, y la elaboración y difusión del informe de datos aportados.
- » La A.M.M. impulsará y promoverá, como ya lo ha hecho hasta la fecha, la investigación y el desarrollo en este campo al objeto de reducir las lesiones de los usuarios de motocicletas.
- » A este respecto la A.M.M. ha creado, apoyada por la DGT y otras entidades, una comisión especializada en la “Investigación de la cinemática y biomecánica de usuarios de motocicletas”.

12. Información a los usuarios sobre equipamiento de seguridad personal y promoción de sistemas de homologación.

- » El objetivo es determinar y clasificar qué es y cómo se distingue la equipación de seguridad y concienciar a los usuarios sobre su conveniencia. Se promocionará además la existencia de sistemas de homologación en aquellos casos en que no exista.
- » Acciones: elaboración de una clasificación del equipamiento personal de seguridad, inventariado de los estándares más utilizados por los fabricantes, análisis comparativo de demanda y precios, obtención de conclusiones y diseño plan de acción.
- » Como en el caso anterior, a este respecto la A.M.M. ha creado, apoyada por la DGT y otras entidades de reconocido prestigio, una comisión especializada en la “Investigación de la cinemática y biomecánica de usuarios de motocicletas”.

13. Estudio de las zonas de concentración de accidentes de motoristas en carretera

- » Muchos motoristas disfrutan de su moto circulando en grupo por carreteras secundarias durante los fines de semana. Sin embargo, poco sabemos aún sobre la siniestralidad de estos colectivos que además son poco homogéneos.
- » Acciones: caracterización del fenómeno a partir de los datos disponibles, selección de variables clave (punto kilométrico, tramos, tipo de vía...), evaluación de la siniestralidad en tramos concretos y recogida y análisis de la información para obtener conclusiones.



Recomendaciones de aplicación urgente para la reducción de la siniestralidad de los usuarios de motocicletas.

Además de las medidas puestas en marcha o previsto su desarrollo, en acciones complementarias a las mismas y clarificadoras, este departamento considera que a corto plazo las medidas de mayor incidencia positiva en la seguridad vial y sobre las que se deben centrar los principales esfuerzos, deben ajustarse a contenidos que tratan la formación y concienciación de los usuarios, los equipos de protección y el estado y conservación de las carreteras.

Para lograr los objetivos de reducción de la accidentalidad y la gravedad de las lesiones, durante el periodo 2011 / 2013 la Asociación Mutua Motera deberá trabajar sobre doce puntos estratégicos por su influencia en el incremento de la seguridad vial y los derechos de los ciudadanos usuarios de motocicletas.



Formación y concienciación de usuarios.

- Seguimiento y control de las prácticas de riesgo por usuarios. Las campañas deben dirigirse a ocasionar el menor número de molestias posibles a los ciudadanos, no ordenando el alto de forma sistemática por el hecho de circular en motocicleta, utilizándose estrategias selectivas de localización y detención de CdR viales. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la coherencia estratégica y funcional de estas medidas.
- Promoción y difusión de consejos específicos en materia técnica de conducción asociada a la reducción del riesgo de accidente, evitando campañas erróneas por enfoque y contenido como el consejo de la D.G.T. de “no adelantar en curvas”. La A.M.M. deberá trabajar auditando (acción pos) o resolviendo (acción ante), en impulsar la coherencia de los mensajes de las campañas realizadas por las administraciones públicas u otras entidades.
- Continuar con la promoción y difusión de los cursos de conducción segura de motocicletas. Fijándose con claridad las condiciones de las Escuelas para la realización del curso y otros aspectos relacionados. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la coherencia estratégica y funcional de estas medidas.
- La A.M.M. deberá impulsar el Departamento de Voluntariado y Acción Social promocionando y ejecutando campañas nacionales en centros educativos de jóvenes.
- La A.M.M. deberá impulsar y ejecutar acciones de sensibilización e información sobre responsabilidades compartidas en grandes ciudades, siguiendo la línea de experiencias anteriores en Pamplona y Madrid.
- La A.M.M. deberá desarrollar y publicar un manual de conducción eficaz en la formación de conductores.

Promoción del uso de equipos de protección.

- Se recomienda que se siga el ejemplo del Reino Unido reduciendo o retirando cualquier tipo de impuesto en prendas de protección homologadas como espalderas y cascos. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la coherencia estratégica y funcional de estas medidas.
- Ampliación de la información del consumidor en materia de equipos técnicos para la protección de motoristas. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar esta medida.



Estado y conservación de las carreteras.

- Localizar y generar un sistema de divulgación pública y análisis de los diferentes tramos de concentración de accidentes, manteniendo un seguimiento anual en una longitud de TCA no inferior a 500 metros. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la medida y la coherencia estratégica y funcional de ésta.
- Generar un sistema eficaz de inspección de carreteras y vías urbanas que garantice el cumplimiento normativo y técnico en materia de mantenimiento y conservación. Especial seguimiento de los coeficientes de rozamiento transversal de las marcas viales y el firme y la señalización vertical. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la medida y la coherencia estratégica y funcional de ésta.
- Considerar y trabajar sobre la aplicación práctica y sensata del artículo 385.2 del Código Penal. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la medida y la coherencia estratégica y funcional de ésta.
- Impulsar la protección de los motociclistas ante el riesgo de choque contra las barreras metálicas de seguridad y otros elementos del entorno de la vía. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la medida y la coherencia estratégica y funcional de ésta.
- Reducir el número y las dimensiones de determinadas marcas viales. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la medida y la coherencia estratégica y funcional de ésta.
- Impulsar la formación de los agentes investigadores de accidentes de tráfico en materia de normativa relacionada con el estado y conservación de la vía pública. La A.M.M. deberá trabajar en impulsar la medida y la coherencia estratégica y funcional de ésta.





La vía pública es un espacio para la convivencia dónde la imprudencia no debería de tener espacio sin recibir el reproche social, pero de la misma forma que un usuario puede ser imprudente, hechos constatados han demostrado que también lo puede ser una administración representada por sus funcionarios... debemos seguir trabajando bajo el prisma de respetar la responsabilidad compartida en la seguridad vial.



Departamento de Seguridad Vial
Asociación Mutua Motera
seguridadvial@mutuamotera.es
