

# Procesiones, velas y accidentes

Semana Santa en España

JCTR

Abril de 2014

Seguridad Vial: Informe de recomendaciones enfocadas hacia el análisis de los riesgos físicos y jurídicos de sufrir o tras sufrir un accidente en motocicleta durante los días de Semana Santa en España

**Instituto de Seguridad Vial del Motociclista.**

Unión de Moteros Europeos

C/Pío Baroja 11. 22520 Fraga (Huesca)

Ref.: ISVM\_2014\_31

Fecha.: 16 de abril de 2014



**Asunto: Procesiones, velas y accidentes. Semana Santa en España.**

Al objeto de seguir trabajando en beneficio de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas, el Instituto de Seguridad Vial del Motociclista ha establecido una serie de recomendaciones enfocadas hacia el análisis de los riesgos físicos y jurídicos de sufrir o tras sufrir un accidente en motocicleta durante los días de Semana Santa en España.

Expectativas del informe:

- Reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.
- Promocionar y difundir el conocimiento sobre algunos riesgos característicos en la Semana Santa en España.
- Promocionar y difundir el conocimiento sobre la responsabilidad jurídica de las administraciones públicas en la conservación y estado de la vía como consecuencia de las manifestaciones religiosas.

El contenido del presente informe se ajusta a la siguiente estructura:

- Probabilidad.
- Consumo de alcohol y otras sustancias.
- Las ceras sobre el firme. Estudio normativo, origen, riesgos y alternativas de compensación.
- Anexo I. Hoja registro pos-accidente para garantizar la seguridad jurídica.

La Semana Santa presenta en escena tres de las fuentes principales de riesgo para la Seguridad Vial: la probabilidad, el consumo de alcohol y otras sustancias y el fuego de la velas.

Tres riesgos que conviven en un escenario cargado de deficiencias e incumplimientos legales de nuestras administraciones públicas, que en algunas ocasiones se convierten en trampas físicas y legales castigando el bien que debería ser protegido “nuestra seguridad”.

De la misma forma que el conductor que permanece en espera en un cruce puede salir cortando nuestra trayectoria, o que nos podemos encontrar en una curva de reducida visibilidad circulando otro vehículo en sentido contrario, la administración pública mantiene áridos, pinturas, estructuras o sustancias deslizantes, obstáculos sin señalizar y un largo etc. en sus carreteras y

vías públicas, a sabiendas que existen y conocedoras de sus riesgos. Por todo ello, el conductor de una motocicleta debe permanecer atento en todo momento y a la espera de lo inesperado.

## Probabilidad

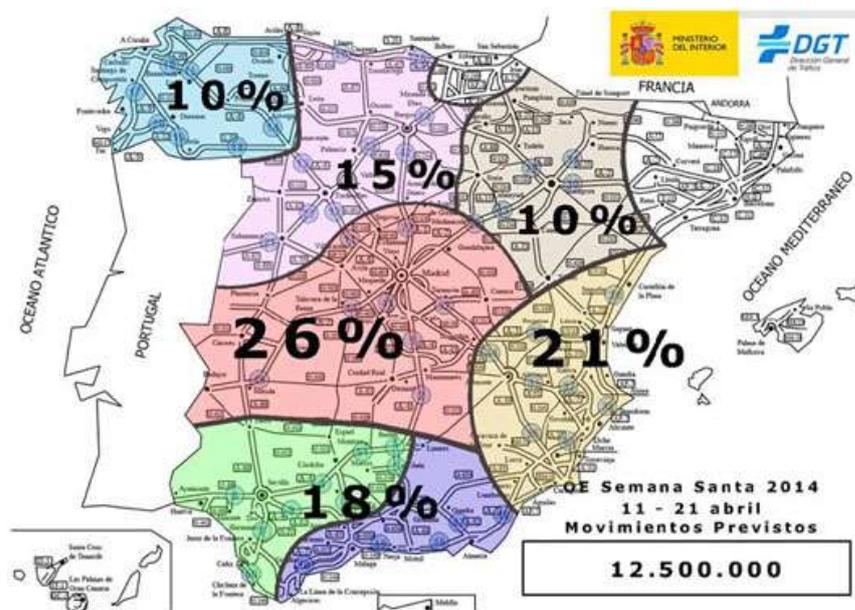
La “probabilidad” constituye una rama de las matemáticas que se ocupa de medir o determinar cuantitativamente la posibilidad de que un suceso o experimento produzca un determinado resultado, para nosotros “siniestro de tránsito”.

Históricamente la “probabilidad” es reconocida desde el siglo XVII. La creación de la probabilidad se atribuye a los matemáticos franceses del siglo XVII Blaise Pascal y Pierre de Fermat. Pese a ello, algunos matemáticos anteriores, como Gerolamo Cardano en el siglo XVI, habían aportado importantes contribuciones a su desarrollo.

La “probabilidad” entendida como la posibilidad de que un evento ocurra (accidente de tránsito) se encuentra condicionada a una serie de componentes de riesgo que, para el caso que nos ocupa, algunos permanecen invariables como es el tamaño y estado de las infraestructuras. Pero otros como el número de actores en el escenario del tráfico y los componentes asociados a cada uno de ellos, la ingesta de sustancias modificadoras de la actitud o aptitud o el vertido de sustancias deslizantes, sufren alteraciones relacionadas con la cantidad, formas y componentes importantes para estos días de Semana Santa, incrementando la “probabilidad”.

El incremento de los siniestros de tránsito atiende a razones estadístico-matemáticas de lógico razonamiento. Si en el mismo escenario se mueven más vehículos y usuarios, la posibilidad de cometer errores de interacción o “participación en el escenario” es mayor.

A continuación trasladamos el mapa de la D.G.T. sobre previsión de desplazamientos para la Semana Santa 2014.



Por tanto, como venimos advirtiendo, no se puede hablar de éxito en las políticas de seguridad vial cuando el claro descenso de los desplazamientos interviene en la reducción de los siniestros. Un descenso motivado en esta ocasión y principalmente por la situación de “Crisis económica” que perjudica los ingresos del individuo. De lo contrario, se corre el riesgo que durante los incrementos de movilidad se disparen los datos negativos.

Esta Semana Santa se experimenta un claro incremento de movilidad promovido especialmente por una mejor (aunque reconocemos insuficiente) estabilización económica y el buen tiempo. 12,5 millones de desplazamientos previstos es una cifra que tal vez, llegue a quedarse corta.

Como advierte la propia D.G.T. con fecha 10 de abril y datos a 24 horas *“El número de víctimas mortales en el periodo de Semana ha evolucionado a lo largo de los años descendiendo desde los 192 muertos que se produjeron en el año 1990, hasta los 26 que se registraron el año pasado. En el periodo 2009-2012 la cifra se encontró en torno a los 45 fallecidos”*.

Pero las personas fallecidas son “dolor” y un indicador de “peligro” extremo que estaría mejor acotado si se dieran las cifras también de heridos de gravedad y a 30 días generando una visión más real de la magnitud de las consecuencias del problema.

A mayor movilidad mayor riesgo. Cuando conducimos compartimos el espacio con otros usuarios, sus errores y aciertos, nuestros errores y aciertos, un espacio complejo para una actividad compleja y una combinación que tan solo permaneciendo atentos y circulando a velocidad de control, podremos compensar para garantizar nuestra supervivencia.



### **Reglas básicas para la “Supervivencia”.**

Circula atento. Buscando lo inesperado.

Controla tu velocidad. Permítete detener tu motocicleta en tu campo de visión ante incidencias.

No te fíes. Busca lo inesperado.

No decidas sin ver. Ningún conductor es “adivino”.

Consejos de la Dirección General de Tráfico de fecha 10 de abril:

Todos podemos poner de nuestra parte para evitar un accidente. Con esta filosofía en la que las acciones de uno tienen consecuencias directas sobre los demás, la DGT aconseja:

1. Comprobar el estado del vehículo antes de ponerse en carretera. Un adecuado mantenimiento del mismo puede evitar accidentes.
2. Planificar el viaje y evitar los días y horas en los que se prevé una mayor intensidad de circulación.
3. Mantener la distancia de seguridad y realizar descansos aproximadamente cada dos horas.
4. Atención especial a los desplazamientos cortos, que es cuando más se baja la guardia en la conducción.
5. Usar el casco en todos los vehículos de dos ruedas, incluidas las bicicletas.
6. Cuando se vaya a adelantar a ciclista recordar la obligación que tienen los demás conductores de mantener una distancia lateral mínima de metro y medio.
7. Los ciudadanos que durante estos días salgan a pasear por carretera, recordarles que tienen que ir por su izquierda y hacerse visibles con prendas reflectantes

### Consumo de alcohol y otras sustancias

La “probabilidad” ley que debe regir nuestra conducta para desterrar el “riesgo”, se encuentra también en un escenario donde las fiestas de Semana Santa y algún tipo de ocio, elevan el consumo de alcohol y drogas, un consumo socialmente asumido en determinados círculos o entornos.



Si analizamos un estudio en condiciones normales, no vinculadas a la festividad de Semana Santa y por tanto, dónde no existe una promoción especial del consumo de sustancias modificadoras de la conducta, podremos aproximarnos a cuantificar el riesgo asumido de cada uno de nosotros.

DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), es un

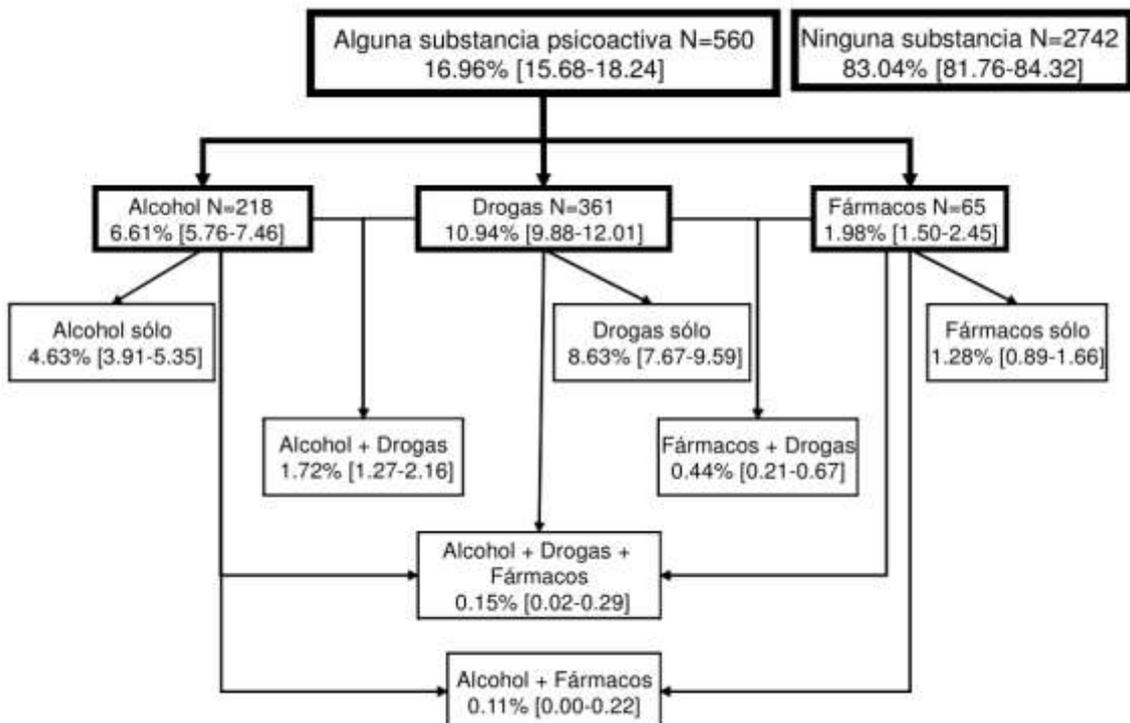
proyecto Europeo que pretende profundizar en el conocimiento del problema del consumo de alcohol, otras drogas y medicamentos en los conductores, revisar las posibilidades de intervención y armonizar las actuaciones en el marco europeo de la Unión.

Por otro lado, en España quiere conocer la prevalencia de conductores que conducen por las vías españolas en relación a:

- Las combinaciones de sustancias consumidas, y
- Al perfil sociodemográfico y geográfico,

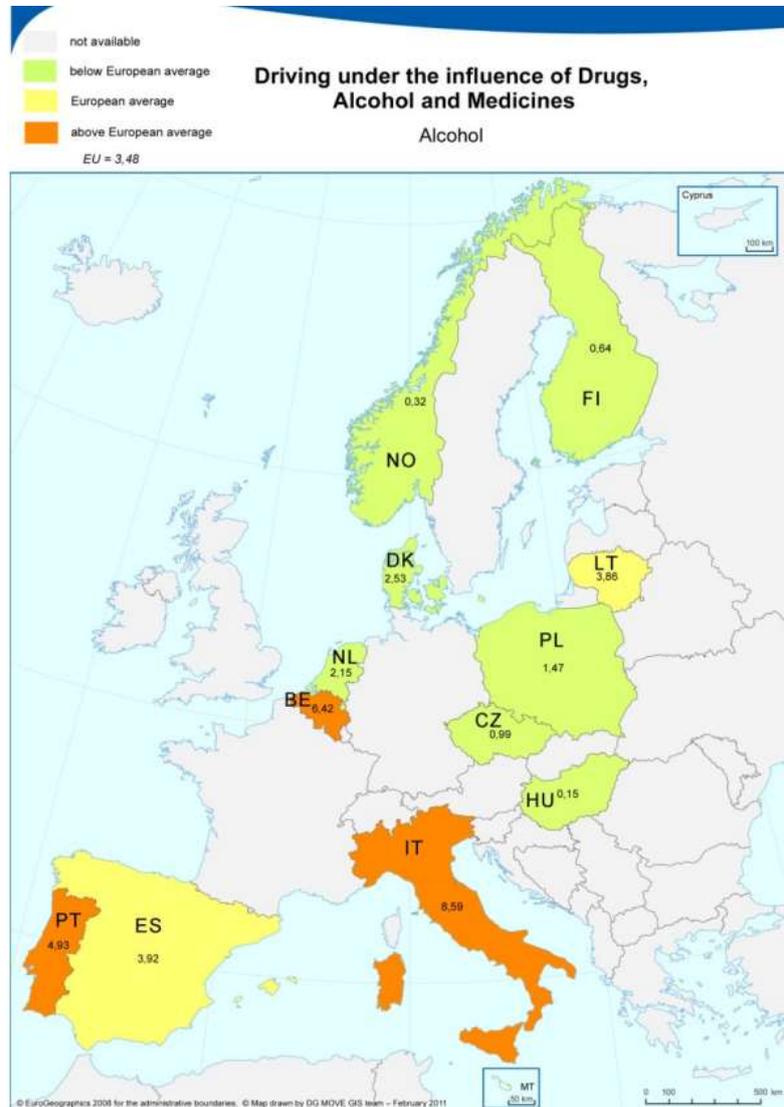
Los principales resultados del estudio de prevalencia de consumos en España sobre la población que realizaban el acto de conducción muestra que el 16,96 % de los conductores había consumido alguna sustancia psicoactiva, siendo el 6,61 % alcohol, un 10,94 % drogas y un 1,98 % fármacos.

Esta situación representada en el cuadro siguiente (fuente DGT), nos indica que de cada 100 vehículos con los que nos cruzamos, adelantamos, nos adelanten, permanezcan en espera para salir de un cruce, etc. Casi el 17 % de sus conductores no tiene la actitud ni aptitud necesaria para realizar la maniobra o controlar su vehículo con seguridad, poniendo en peligro la integridad y el derecho a la vida del resto de los ciudadanos.



Por otro lado y gracias a estas y otras investigaciones, nos damos cuenta de la aparición o existencia testada en el escenario del policonsumidor, capaz de ingerir alcohol, drogas y fármacos y luego conducir su vehículo, con menor diligencia y capacidad de control.

En el consumo de alcohol España presenta la localización por encima de tasas legalmente establecidas en el 3,92 % de los conductores, tal y como muestra el gráfico comparado adjunto del referido estudio.



La campaña de la D.G.T. que finalizó en diciembre del año 2013 sobre control de alcohol y drogas en los conductores, arrojaba como resultado que 2.379 conductores daban positivo en las pruebas de alcoholemia. Mientras que de los 188 test selectivos de drogas realizados, 93 conductores dieron positivo en cocaína, cannabis, anfetamina, opioides o metanfetamina.

Durante estos días, cuando circulamos con nuestras motocicletas, es importante tener en consideración que estamos ante una situación de riesgo, que solo puede ser compensada desconfiando, permaneciendo a la espera de reacciones no solidarias o no lógicas, para evitar los accidentes de tráfico.

## Las ceras sobre el firme. Estudio normativo, origen, riesgos y alternativas de compensación.

La “probabilidad” sigue siendo en esta última parte una de los protagonistas que deben colaborar en el análisis de riesgo del conductor de una motocicleta.

Una vela o candela puede convertirse en una fuente de iluminación, consistente en una mecha que se encuentra en el interior de una barra de combustible sólido, como puede ser la cera, la grasa o la parafina.



Las velas y candelas se comenzaron a fabricar a mediados del siglo XVIII con una preparación a base de parafina, ácido esteárico (ácido sólido graso) y en ocasiones cera de abejas, aceites animales hidrogenados u otros materiales grasos.

Tras las ceremonias religiosas, pasos y procesiones que durante los días de Semana Santa son habituales, los restos de parafinas, grasas o ceras que quedan extendidos en la capa de rodadura de calles, travesías y en menor medida carreteras son altamente deslizantes y hacen perder con frecuencia la adherencia del neumático al rodar por su superficie provocando accidentes, en la mayor parte de las ocasiones, con vuelco en calzada.

Para evitarlo, en algún tipo de cirios o velas se suele exigir una insuficiente bandeja que protege la mano del portador. Por otro lado, algunos servicios de mantenimiento municipal realizan la limpieza con desengrasantes, cepillos y agua a presión, pero son escasos los ayuntamientos que se preocupan de mantener cerrada la vía pública al tránsito de vehículos hasta la limpieza y recuperación de su seguridad y realicen la referida limpieza tras la procesión o celebración religiosa.

Como norma general, la limpieza de las vías públicas afectadas se produce tras la finalización de la totalidad de los eventos religiosos.

Los conductores de motocicletas deberemos tener en consideración esta situación de peligro y adaptarnos al riesgo:

1. Moderando la velocidad. Pese a todo, el riesgo de caída es importante.
2. Evitando la circulación por las calles frecuentadas por los eventos, manifestaciones o procesiones religiosas.

Ejemplo visual de cera y parafinas sobre la superficie de rodadura

*Se puede observar como destaca sobre el negro el color gris claro. Las dos franjas más claras acumulan una mayor cantidad de ceras y parafinas.*



No obstante y pese a estas recomendaciones, existen claras obligaciones por parte de los titulares de las vías afectadas y los organizadores del evento.

#### **El organizador.**

Debe restituir la vía a su estado natural y anterior a la ejecución del evento. Pero será el titular de la vía el obligado a verificarlo y exigirlo.

### El titular de la vía.

En la mayor parte de las ocasiones, el titular de la vía es una administración pública, Ayuntamiento, Comunidad Autónoma, Ministerio de Fomento, etc.

Jurídicamente empezaremos por el deber de tener en consideración la responsabilidad civil y patrimonial de las administraciones públicas.



El principio de responsabilidad patrimonial de la Administración está contemplado en el art. 106.2 de la Constitución Española, aunque de modo amplio y con un alto nivel de generalidad: “Los particulares, en los términos establecidos en la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por cualquier lesión que sufran en cualquiera de sus derechos y bienes, excepto en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.

El art. 139 Ley 30/92, de conformidad con la Constitución, determina: “Los particulares tienen derecho a una indemnización por parte de las Administraciones Públicas correspondientes por cualquier lesión en cualquiera de sus bienes o derechos, excepto en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos”.

Es necesario y es suficiente la existencia de una lesión causada por una actuación u omisión, que entre dentro del campo de actuación u obligación administrativa, así como un nexo de causalidad entre el hecho y el daño. Por otro lado, el daño debe ser efectivo, individualizado y evaluable económicamente.

En el caso que nos ocupa (sustancias deslizantes), el particular no tiene obligación alguna de soportar el daño y/o lesión derivado de la creación de un riesgo por la actividad de la autorización desde la administración.

Por otro lado, debe de tratarse de una lesión que el particular no tenga el deber jurídico de soportar y que se derive de la creación de un riesgo por la actividad administrativa (daños colaterales a la actividad pública).

A todo lo anterior, ¿qué otros entornos jurídicos debemos respetar?

Sobre la ley de seguridad vial y su reglamento no pueden pasar desapercibidas las obligaciones de los usuarios recogidas de forma general en los artículos 2 y 5 del R.D. 1428/03.

Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes (artº 2 del RD 1428/03).

Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artº 5.1 del RD 1428/03).

Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche../.. (artº 5.3 del RD 1428/03).

Pero el uso de la vía pública durante Semana Santa con manifestaciones religiosas, está autorizado en sus formas por las propias administraciones públicas, por las que transitan y dónde se generan peligros residuales pos-manifestación.

Es el artículo 139 del RD 1428/03 de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento general de Circulación, el encargado de advertir a la administración pública titular de la vía su obligación de mantener la vía en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación.

Los denominados delitos contra la seguridad vial regulados en el Capítulo IV, Título XVII del Libro II de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante CP), sufrieron una importante modificación por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre.

En la actualidad, el artículo 385.2 del Código Penal, tipifica como delito la conducta consistente en originar un grave riesgo para la circulación “no restableciendo la seguridad de la vía cuando haya obligación de hacerlo”.

¿Pero de qué peligro debe proteger la administración pública a los motociclistas en el caso que nos ocupa?

Dicta el artículo 385 anteriormente citado que “será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las 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 de alguna de las siguientes formas:

1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

He pues aquí que se derraman sustancias deslizantes, de grave riesgo para la circulación de ciclistas y motociclistas, con autorización de las administraciones públicas titulares de las vías utilizadas y que durante días quedan extendidas sobre el firme de rodadura provocando siniestros de tráfico.

#### **Recomendaciones a las administraciones públicas:**

1. Realizar la limpieza de las vías públicas de forma que se restablezca la seguridad vial a las condiciones de mejor seguridad en el uso.
2. Asumir su responsabilidad en caso de siniestro de tránsito que tenga como causa principal la existencia de firme deslizante por sustancias parafinas o ceras.
3. Valorar el uso de velas eléctricas.

#### **Recomendaciones a los usuarios:**

1. Evitar el tránsito por las vías frecuentadas por las manifestaciones religiosas.
2. Circular a velocidad de paso humano, esperando la pérdida de adherencia.
3. Fijarse en la señalización vertical temporal instalada por las administraciones públicas.

En caso de accidente y si es posible:

1. Exigir la toma de datos por requerimiento a los CC y FF de seguridad para garantizar la seguridad jurídica del administrado y en este caso siniestrado.
2. Fotografiar el escenario. Panorámicas previas a la zona de conflicto, zona de conflicto y detalles de interés como:
  - a. Señalización.
  - b. Estado del firme.
  - c. Daños.
3. Localizar e identificar testigos del siniestro.
4. Presentar denuncia al titular de la vía y ante la Jefatura Provincial de Tráfico.
5. Canalizar la información para seguimiento y apoyo a la organización ciudadana Asociación Mutua Motera. Departamento de Seguridad Vial: [seguridadvial@mutuamotera.es](mailto:seguridadvial@mutuamotera.es)
6. Canalizar la información para denuncia a la organización ciudadana Asociación Mutua Motera. Departamento de Seguridad Vial: [seguridadvial@mutuamotera.es](mailto:seguridadvial@mutuamotera.es)

Nota I: En caso de canalizar la denuncia a través del departamento de Seguridad Vial de la Asociación Mutua Motera se comunicará al denunciante la apertura del correspondiente expediente contra la misma si así procede.

Nota II: El presente informe está compuesto de once páginas más portada y contraportada y anexo I sobre "Toma de datos pos-accidente".

Ref.: ISVM\_2014\_31 /Fecha.: 16 de abril de 2014

*“Plan corrector de riesgos para motociclistas”*

Programa de acción 2014/2015

---

Instituto de Seguridad Vial del Motociclista

## Anexo I

(ISVM\_2014\_31). Remitir debidamente cumplimentado a [seguridadvial@mutuamotera.es](mailto:seguridadvial@mutuamotera.es)

### Toma de datos básica pos-accidente

Datos generales			
A	Fecha y hora	Población o carretera	Calle, km, nº o coordenadas

Vehículos implicados			
	Marca	Modelo	Matrícula
<b>1</b>			
<b>2</b>			
<b>3</b>			

Exposición de hechos. (En caso de necesitar mayor espacio adjuntarla en folio complementario)

Estado de la vía, Apreciación visual.
Describir el estado del firme y la señalización existente.

Daños aparentes y de localización visual en el vehículo			
Matrícula		Marca	

<b>Lesiones en las personas: Conductor/a</b>			
Identificación víctima		D.N.I./N.I.E.	
Observaciones			

<b>Lesiones en las personas: Pasajero/a</b>			
Identificación víctima		D.N.I./N.I.E.	
Observaciones			

<b>Lesiones en las personas: Otros</b>			
Identificación víctima		D.N.I./N.I.E.	
Observaciones			

<b>Intervención Policial.</b>					
Identificación de la unidad o unidades: Policía Local (...) Guardia Civil (...) Lugar destino:					
Hora de requerimiento		Hora de asistencia		¿Se levantan diligencias?	SI NO
Referencia Diligencias		Diligencias a prevención		Diligencias judiciales	
Observaciones:					

<b>Intervención Sanitaria.</b>					
Identificación de la unidad o unidades: Lugar destino:					
Hora de requerimiento		Hora de asistencia		¿Existe asistencia?	SI NO
Observaciones:					

<b>Relación de testigos</b>			
Identificación		Medio localización	
Identificación		Medio localización	
Identificación		Medio localización	

Observaciones:

Fecha y firma