

En Madrid cada día 9 personas sufren un accidente de moto o ciclomotor

- **Los distritos de Chamartín, Salamanca y Centro acumulan el 30% de las víctimas en vehículos de 2 ruedas a motor**
- **El RACC propone una serie de medidas para mejorar la seguridad vial de los motoristas**

Madrid, 8 de abril de 2011.- El RACC, entidad líder en el ámbito de la movilidad en España con 1.000.000 de socios, siguiendo su línea de fomentar una movilidad más segura y sostenible, y de velar por la defensa de los intereses de los usuarios, presenta, a través de su Fundación, el estudio 'Accidentalidad de las motocicletas en Madrid 2004-2009'. En el marco de colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, el estudio persigue analizar el impacto del crecimiento sostenido en el uso de la motocicleta en Madrid y ofrecer una evaluación rigurosa de los datos estadísticos facilitados por el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid para que la administración de movilidad tome las decisiones necesarias para contener o reducir los aspectos negativos de la moto, sin renunciar a todo lo positivo que aportan a la movilidad diaria de una ciudad como Madrid.

La motocicleta es el medio de transporte que más ha crecido en la última década en Madrid, hasta convertirse en un medio competitivo por su flexibilidad, coste, facilidad de aparcamiento y tiempos de recorrido. Un 33% del crecimiento entre 2004 y 2009 ha puesto el parque madrileño de dos ruedas a motor entre los principales de toda España con más de 180.000 unidades, en un segmento de transporte que tradicionalmente se había concentrado en el litoral mediterráneo. En 2009, se han registrado en Madrid más de 183.000 motos y ciclomotores.

AÑO	MOTOCICLETAS	CICLOMOTORES	RESTO	TOTAL VEHÍCULOS
2001	83.478	59.454	1.483.025	1.625.957
2002	85.380	38.727	1.501.982	1.626.089
2003	87.682	42.295	1.531.466	1.661.443
2004	91.832	45.738	1.568.589	1.706.159
2005	100.391	47.748	1.591.945	1.740.084
2006	111.869	49.934	1.600.870	1.762.673
2007	124.401	51.408	1.618.723	1.794.532
2008	130.691	50.765	1.579.360	1.760.816

Fuente: Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores de la Ciudad de Madrid

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

Metodología

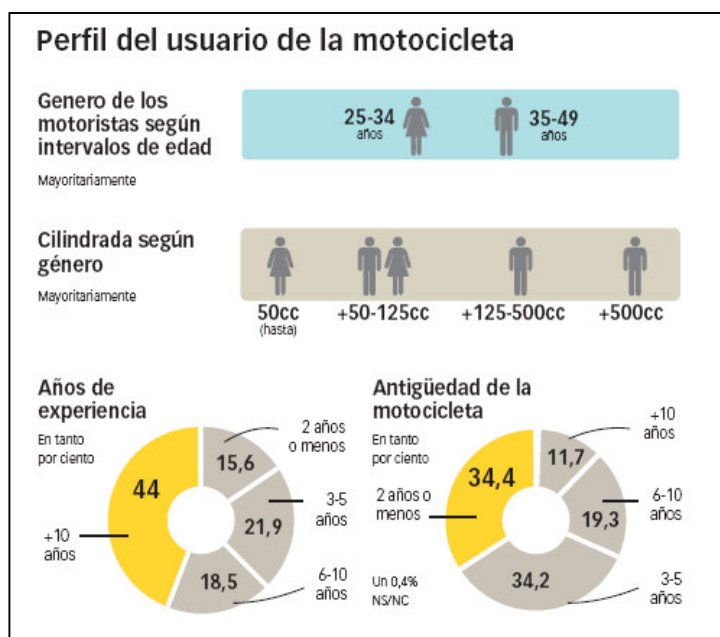
El estudio de la accidentalidad de motocicletas en Madrid, ha constado de tres líneas de trabajo:

1. Análisis estadístico de la accidentalidad (base datos Policía Municipal)
2. Encuesta a 784 usuarios de motos y ciclomotores
3. Estudio de campo sobre conductas de riesgo

Resultados del estudio

Características de los motociclistas madrileños

- La mayoría de usuarios son hombres, y la edad media se sitúa mayoritariamente entre los 35 y 49 años (hombres) o bien de 25-34 años (mujeres)
- Las mujeres se decantan más por conducir moto pequeñas, mientras que los hombres se reparten entre todas las cilindradas
- La mayoría de usuarios tienen 10 o más años de experiencia en moto
- Entre los motociclistas de 125cc, el 32% tiene únicamente permiso B, por lo que no ha recibido una formación específica para circular en moto.
- Los usuarios de motos de gran cilindrada son asimismo usuarios habituales de coche. Por tanto, en este segmento la moto es una alternativa al coche en función del tipo de recorrido (laboral, ocio, etc.)
- La antigüedad media de las motos en Madrid es de 5,5 años, si bien un 68% tienen menos de 5 años, lo cual pone de relieve un parque relativamente reciente.
- Las motos de gran cilindrada tienden a tener mayor antigüedad. Las de 125cc son las más nuevas.



Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

- Los desplazamientos por movilidad obligada ya se han convertido en el primer motivo de uso de la moto, por delante del ocio.
- Asimismo, un 41% hace un uso exclusivamente urbano (principalmente se trata de usuarios mujeres, usuarios con poca experiencia y usuarios de motos pequeñas).
- La cantidad de viajes semanales está fuertemente influida por los usos que se dan al vehículo:
 - Motivo ocio: el 60% realiza menos de 20 viajes semanales
 - Motivo movilidad: el 68% realiza entre 10 y 30 viajes semanales
 - Motivo herramienta de trabajo: el 45% realiza entre 30 y 100 viajes semanales

Características de la accidentalidad

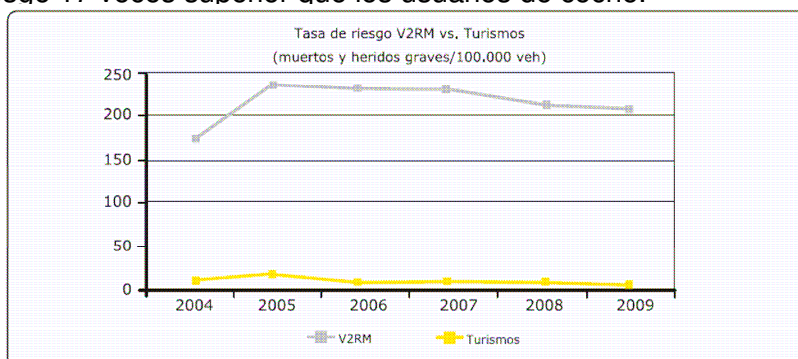
- Así como en turismos se detecta un descenso de víctimas del 11,2% en el periodo 2004-2009, en motos ha habido un aumento del 22% (un aumento del 43%.entre 2004 y 2007, seguido de un descenso del 15% entre 2007 y 2009).
- Cabe mencionar que durante el mismo periodo 2004-2009, el parque móvil de motocicletas y ciclomotores ha crecido un 33,5%, hasta las 183.641 unidades.
- Actualmente, se producen 9 víctimas diarias en accidentes de moto y ciclomotor.

Víctimas totales

	V2RM	Turismos
2004	2.746	3.744
2005	3.266	4.061
2006	3.596	3.602
2007	3.926	3.534
2008	3.416	3.447
2009	3.351	3.325
media 2004-2009	3.384	3.619
variación (%) 2004-2009	+22,0	-11,2

V2RM= vehículos 2 ruedas a motor

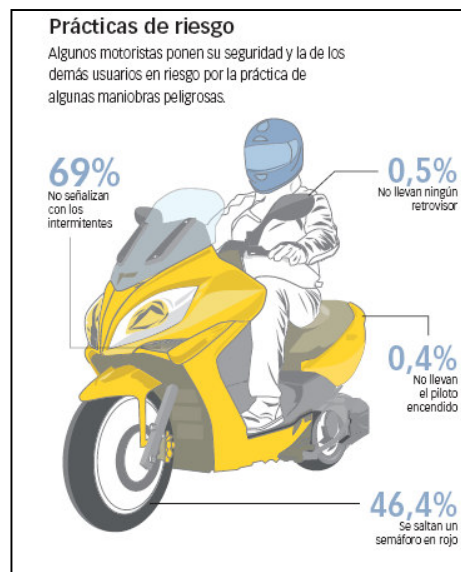
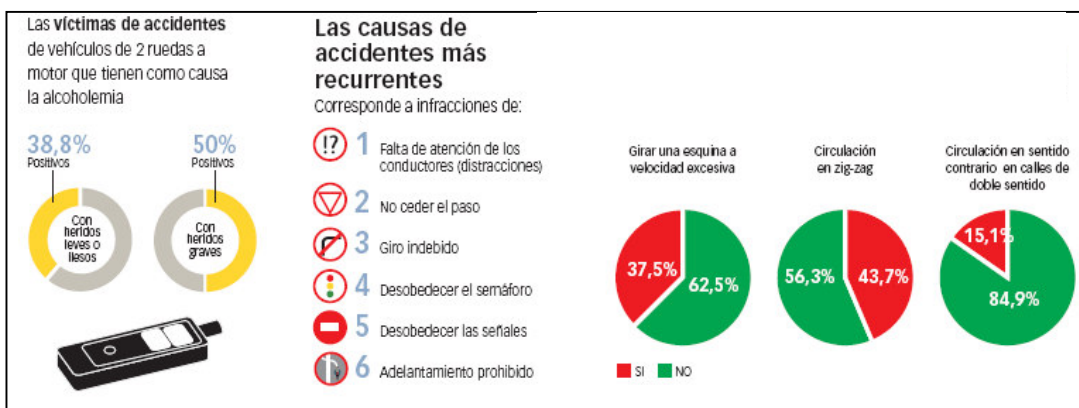
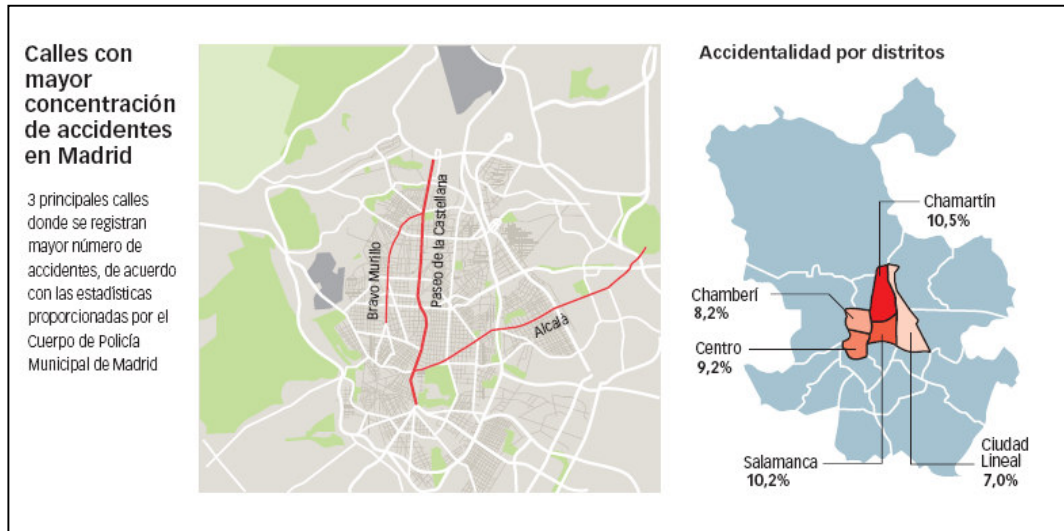
- Si se calcula el índice de riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en Madrid, se puede apreciar cómo los usuarios de motos están expuestos a un riesgo 17 veces superior que los usuarios de coche.



Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

- Tres distritos acumulan el 30% de los accidentes en Madrid: Chamartín, Salamanca y Centro.



Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

Conclusiones

- En **2007 se alcanzó el número máximo de víctimas del periodo analizado** (3.900 víctimas), habiéndose reducido desde entonces hasta 3.300 en 2009, lo que representa un promedio de 9 víctimas diarias en accidentes de moto.
- En cuanto a las **víctimas de mayor severidad** (graves y mortales), **también se alcanzó un pico en 2007** (407 víctimas graves o mortales), situándose en 2009 en 376 víctimas graves o mortales (una diaria).
- En comparación con los turismos, durante el periodo 2004-2009 **el riesgo de sufrir lesiones graves en moto ha sido 17 veces superior**.
- Por géneros, **el riesgo de las mujeres conductoras es inferior al de los hombres conductores**, tanto en moto como en coche. Las mujeres motoristas tienen un riesgo 15% inferior a los hombres motoristas. En turismos, las mujeres tienen un riesgo 60% inferior a los hombres.
- **La tasa de riesgo más alta por edades se da entre los 25 y los 34 años**, mientras que la tasa de riesgo de motoristas entre 35 a 64 años es la que más está creciendo.
- **De los 21 distritos que tiene Madrid, solamente 3 acumulan el 30% de las víctimas** de accidente de moto: Chamartín, Salamanca y Centro, por este orden.
- **La causa más frecuente de la accidentalidad en la que se ha visto implicada una moto es la distracción del conductor** (no necesariamente el conductor de la moto) con un 37% de los casos. Le sigue a mucha distancia el no respetar las preferencias de paso con un 9% de las causas de accidente, y realizar movimientos prohibidos con un 6% de las causas.
- **El alcohol tiene un efecto determinante sobre los accidentes más graves**, puesto que en el 50% de estos accidentes graves se dieron alcoholemias positivas, mientras que en el resto de accidentes (leves o sin víctimas) hubo un 38% de positivos. Las alcoholemias positivas en controles aleatorios (sin accidente), sitúan los positivos en el 10% para las motos.
- Los costes (sanitarios, laborales, materiales, etc.) de la accidentalidad de las motocicletas y ciclomotores en Madrid asciende a **105 millones de euros anuales**.
- Los fines de semana hay, en promedio, 5 víctimas menos que entre semana. Sin embargo, **los fines de semana los accidentes que ocurren son más graves que entre semana** (15% en fin de semana, por 10% entre semana).
- Por franjas horarias, en horario diurno (de 8h a 19h) tiene lugar el 70% de las víctimas, mientras que de 20h a 7h tiene lugar el 30%, patrón similar al de la movilidad general. Sin embargo, **en franja nocturna los accidentes que ocurren suelen ser más graves**, con un máximo a las 06h, cuando el 20% de los accidentes son graves, comparado con las 09h, cuando sólo el 8% de las víctimas son graves.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

- **Existe un alto grado de incumplimiento en los semáforos al entrar éstos en fase roja**, pues un 46% de las motos y un 58% de los turismos cruzan una vez ya se ha puesto el semáforo en rojo. Por otro lado, los vehículos que arrancan antes de ponerse el semáforo verde son menos, un 11% las motos y un 3% los turismos.
- **Otro aspecto de incumplimiento generalizado es la señalización de movimientos con los intermitentes**. Esta importante acción para prever situaciones de riesgo, se incumple en el 69% de las motos observadas, y en el 27% de los turismos observados.
- Otras prácticas que pueden dar pie a situaciones de riesgo, son la **no obediencia a las preferencias de paso (43% de las motos), la circulación en zigzag (44% de las motos), o los giros a velocidad excesiva (37% de las motos)**.
- Otras fuentes de riesgo muy evidentes como la distracción que implica fumar o hablar con el teléfono móvil mientras se conduce la moto han sido observadas con muy baja frecuencia.

Recomendaciones

A. CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN SEGMENTADA SEGÚN FACTORES Y POBLACIÓN DE RIESGO

- Parece prioritario dirigir las campañas de sensibilización y concienciación a los hombres de todas las edades y segmentar los mensajes de acuerdo con los perfiles y los factores de riesgo detectados en este estudio. Los tres principales vectores de la campaña: motivos (cuál es el mensaje), colectivos (a quién se dirige el mensaje) y zonas (dónde se ubica el mensaje).

motivos	colectivos	zonas o distritos
alcohol	hombres entre 15 y 50 años	Chamartín
distracciones	mujeres entre 15 y 50 años	Salamanca
respeto semáforos rojos	usuarios con permiso B	Centro
señalizar movimientos	usuarios sancionados	Chamberí
uso nocturno/ fin de semana	usuarios de Madrid/ otros municipios	Ciudad lineal
visibilidad	pilotos/pasajeros	Tetuan

B. GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS: CREACIÓN DE UN GRUPO DE MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA PARA MOTOCICLISTAS

Se recomienda la mejora continua en la gestión de la infraestructura, centrado en la seguridad, según los siguientes objetivos:

- Gestión de cruces: con mejoras de semaforización (rojo-ámbar-verde; peatones), visibilidad de los peatones y del tráfico que cruza, cámaras detectoras de desobediencia de semáforo en rojo y cámaras detectoras de giro indebido)

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>

- Obras: exigencia de los parámetros mínimos de señalización de toda obra que afecte a la circulación.
- Deficiencias graves en el pavimento: auditoria continuada para detectar problemas en el asfalto que puedan afectar a los motociclistas.
- Eliminación de obstáculos rígidos prescindibles: iluminación en calzada, etc.
- Canal permanente de comunicación “Vía Directa” con los usuarios de vehículos de 2 ruedas a motor para que alerten de posibles peligros para su conducción.

C. DESARROLLO Y AJUSTE DE POLÍTICAS ESPECÍFICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE MOTO Y CICLOMOTOR

- Discriminación del coste de las sanciones: aumentar el coste de las sanciones de más alto riesgo y disminuir el coste de las sanciones de menor riesgo (sin anular ninguna de las sanciones existentes ni crear nuevas).
- Formación de conductores de ciclomotor y “B+3”: igualar las pruebas prácticas requeridas para la obtención del permiso de ciclomotor a las pruebas prácticas de motocicleta, de forma que también se incluya la prueba de circulación en vía urbana abierta al tráfico.
- Por otro lado, el elevado riesgo de los usuarios con permiso de circulación “B+3” sugiere plantear el estudio de esquemas formativos para estos conductores.
- Predicción de individuos en riesgo de accidente a raíz de las infracciones y sanciones: la encuesta a los usuarios de moto ha permitido constatar que el número de multas recibidas es un buen instrumento para predecir el número de accidentes que sufre un conductor de motocicleta y, por lo tanto, la utilización de esta información permite identificar a los usuarios que potencialmente estarán en riesgo de sufrir accidentes en motocicleta.

RACC

El RACC, con 1.000.000 de socios, es el mayor Automóvil Club de España, líder en el ámbito de la movilidad. Ofrece asistencia mecánica, personal, familiar y medicalizada urgente. El RACC cuenta con una cartera de seguros de 903.248 pólizas, y está presente en el sector de los viajes. Como entidad con vocación de servicio a la sociedad, el RACC trabaja en la formación de jóvenes valores del deporte del motor y organiza tres pruebas por los mundiales: Rallys, F1 y motociclismo. El RACC se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 <http://saladeprensa.racc.es>