



**DATOS Y PLANTILLA PARA OPERACIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA Y
CONTROL DE MOTOCICLETAS
(DEL 7 AL 13 DE JUNIO)**

ÍNDICE

- 1.- PARQUE DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES
- 2.- CIFRAS SOBRE SINIESTRALIDAD AÑO 2008
- 3.- USAR EL CASCO NO ES UNA OPCIÓN, ES UNA NECESIDAD
- 4.- LAS INFRACCIONES COMO FACTOR CONCURRENTES EN RELACIÓN CON LA SINIESTRALIDAD
- 5.- RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA CONTROL DE MOTOS. JUNIO 2009
- 6.- ESTUDIO DE ACCIDENTES CON IMPLICACIÓN DE MOTOCICLETAS EN ESPAÑA (ENERO – OCTUBRE 2007)
- 7.- ESTUDIO SOBRE CARACTERIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD DE LAS MOTOS. AÑO 2008
- 8.- DATOS ÚLTIMO ESTUDIO OBSERVACIÓN USO DEL CASCO
- 9.- PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE MOTOS
- 10.-CAMPAÑA ESPECIAL PARA EL USO DEL CASCO EN ANDALUCÍA, MURCIA Y EXTREMADURA
- 11.- NORMATIVA
- 12- BARÓMETRO DE OPINIÓN DE LOS CIUDADANOS. DICIEMBRE 2008
- 13.- PLANTILLA SEGUIMIENTO



I. Parque de motocicletas y ciclomotores

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Motocicletas	1.513.526	1.612.082	1.805.827	2.058.022	2.311.346	2.500.819
Ciclomotores	2.143.593	2.242.046	2.311.773	2.343.124	2.430.414	2.410.685

Fuente: Las principales cifras de la siniestralidad vial. Año 2008.

- Entre los años 2003 y 2008, el parque de motocicletas se ha incrementado en más de un 65%, el de ciclomotores en un 13%
- A 31 de diciembre de 2009 (datos provisionales) el parque total de motocicletas + ciclomotores es prácticamente de 5 millones, siendo el parque total de vehículos superior a 33 millones.

II. Cifras de siniestralidad del año 2008

CICLOMOTORES

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	2.859	20%	105	57%	3.160	20%
Zona urbana	11.410	80%	78	43%	12.273	80%
Total	14.269	100%	183	100%	15.433	100%

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial 2008. Cómputo de muertos a 30 días.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Carretera	220	186	174	175	141	105	-26%	-52%
Zona Urbana	171	175	139	133	107	78	-27%	-54%
Total	391	361	313	308	248	183	-26%	-53%

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial 2008. Cómputo de muertos a 30 días.

- Los ciclomotores representan un 7,5% del parque automóvil



**MINISTERIO
DEL INTERIOR**

- Se vieron implicados en 14.269 accidentes, un 15% del total
- El número de ciclomotoristas fallecidos en 2008 ascendió a 183 y el de heridos a 15.433
- El 43% de los fallecidos tenía entre 15 y 20 años, siendo el 91% de los fallecidos en este grupo de edad varones
- El ciclomotor es el tipo de vehículo en el que ha habido más fallecidos en la franja de entre 15 y 17 años

MOTOCICLETAS

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	5.437	31%	359	73%	5.686	31%
Zona urbana	12.146	69%	136	27%	12.422	69%
Total	17.583	100%	495	100%	18.108	100%

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial 2008. Cómputo de muertos a 30 días.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Carretera	266	304	358	368	471	359	-24%	35%
Zona Urbana	101	96	114	113	161	136	-16%	35%
Total	367	400	472	481	632	495	-22%	35%

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial 2008. Cómputo de muertos a 30 días.

- Las motocicletas alrededor del 7% del parque automóvil
- Participaron en el 19% del total de accidentes, esto es, 17.583
- La colisión con otros vehículos es el tipo de accidentes mayoritario, el 62% de los casos
- Dos de cada tres accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en zona urbana, donde se registraron el 27% de los fallecimientos
- De los 495 motoristas fallecidos en 2008, el 39% tenía entre 25 y 34 años
- La cifra de fallecidos en motocicleta en el año 2008 ha disminuido, tanto en carretera como en zona urbana, con respecto a 2007. Sin embargo, con relación al período 2003-2008 se han registrado aumentos en ambas localizaciones
- **Descenso importante del número de víctimas mortales con respecto al año 2007. La reducción total ha sido del 22% (24% en carretera y 16% en zona urbana).**



- Accidentes mortales en carretera año 2009. Datos provisionales.

En el año 2009 respecto al 2008, han descendido las víctimas mortales en todo tipo de vehículo.

En función del tipo de vehículo, los descensos por encima del total general en 2009 respecto de 2003 se han registrado en:

Ciclomotor	-56,8%	100 (fallecidos menos)
-------------------	---------------	-------------------------------

Fuente: Accidentes mortales en carretera. Año 2009 (cómputo de las víctimas mortales a 24 horas) *
Datos provisionales*

Respecto de 2003 destaca el aumento del 21,5% de las víctimas en motocicleta en contraste con el descenso generalizado en los otros tipo de de vehículos exceptuando los camiones.

- En 2009 han fallecido 283 motoristas, 24 menos que el año anterior, lo que supone una reducción del 7,8%. Este descenso sitúa la cifra de víctimas mortales a niveles similares a los registrados en 2004.
- El descenso del número de víctimas mortales en ciclomotor ha sido del 8,4% en el mismo periodo.

EVOLUCIÓN ACUMULADO MENSUAL

Mes	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Dif 2009/2008	Dif % 2009/2008	Dif % 2009/2003
Enero	12	12	18	16	19	16	12	-4	-25,0%	0,0%
Febrero	7	10	17	18	17	19	26	7	36,8%	271,4%
Marzo	18	15	22	23	37	25	23	-2	-8,0%	27,8%
Abril	15	26	32	32	28	34	16	-18	-52,9%	6,7%
Mayo	24	32	28	30	42	25	39	14	56,0%	62,5%
Junio	23	38	22	43	47	36	37	1	2,8%	60,9%
Julio	26	26	38	33	54	35	26	-9	-25,7%	0,0%
Agosto	33	22	38	31	48	36	35	-1	-2,8%	6,1%
Septiembre	24	31	34	28	57	21	19	-2	-9,5%	-20,8%
Octubre	12	34	26	29	33	23	22	-1	-4,3%	83,3%
Noviembre	25	19	25	25	29	23	16	-7	-30,4%	-36,0%
Diciembre	14	9	19	16	14	14	12	-2	-14,3%	-14,3%
TOTAL	233	274	319	324	425	307	283	-24	-7,8%	21,5%

Fuente: Accidentes mortales en carretera. Año 2009 (Cómputo de las víctimas mortales a 24 horas) *
Datos provisionales*



Evolución acumulado mensual 2003-2010.

Mes	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Dif 2010/2009	Dif % 2010/2009	Dif % 2010/2003
Enero	12	12	18	16	19	16	12	15	3	25,00%	25,00%
Febrero	7	10	17	18	17	19	26	11	-15	-57,69%	57,14%
Marzo	18	15	22	23	37	25	23	11	-12	-52,17%	-38,89%
Abril	15	26	32	32	28	34	16	11	-5	-31,25%	-26,67%
Mayo	24	32	28	30	42	25	39				
Junio	23	38	22	43	47	36	37				
Julio	26	26	38	33	54	35	26				
Agosto	33	22	38	31	48	36	35				
Septiembre	24	31	34	28	57	21	19				
Octubre	12	34	26	29	33	23	22				
Noviembre	25	19	25	25	29	23	16				
Diciembre	14	9	19	16	14	14	12				
TOTAL	233	274	319	324	425	307	283				
TOTAL HASTA ABRIL	52	63	89	89	101	94	77	48	-29	-37,66%	-7,69%

Fuente: Accidentes mortales en carretera. (Cómputo de las víctimas mortales a 24 horas) Datos provisionales

III. USAR EL CASCO NO ES UNA OPCIÓN, ES UNA NECESIDAD

No llevar el casco:

- Incrementa el riesgo de lesión en la cabeza.
- Incrementa la severidad de las lesiones de cabeza.
- Incrementa el tiempo en hospital.
- Incrementa la probabilidad de muerte como consecuencia de lesiones en la cabeza.

Llevar el casco:

- Desciende el riesgo y la severidad de las lesiones en un 72%.
- Desciende la probabilidad de muerte en un 39%, dependiendo de la velocidad de la moto.
- Desciende el coste del cuidado médico asociado a los accidentes.
- Se estima que en la ciudad de Barcelona, en quince años desde la entrada en vigor de la obligatoriedad de utilizar el casco en motos, se han evitado entre 286 y 343 muertes (más de 20 muertos menos cada año).



Beneficios que aporta el casco:

- Evita los golpes directos de la cabeza con el pavimento, con otros vehículos o con los elementos de la vía.
- Evita que penetren objetos en la cabeza (piedras, hierros u otros objetos cortantes).
- Absorbe parte de la energía del impacto y la distribuye por toda su estructura evitando se concentre en una parte concreta de la cabeza.
- Evita la abrasión que sufrirían la cara y la cabeza al arrastrar sin casco por el pavimento.

A la hora de comprar un casco:

- Es recomendable invertir en calidad y seguridad.
- Es recomendable el uso de un modelo integral que protege la parte inferior de la cara y la mandíbula.
- Los cascos de colores claros, brillantes y reflectantes son más seguros porque facilitan que los demás usuarios de las vías puedan verle
- La homologación es una garantía de calidad.

- Tres de cada cuatro motoristas fallecen a consecuencia de heridas en la cabeza.

- El riesgo de sufrir una lesión cerebral se multiplica por tres, si el conductor o pasajero de la motocicleta no lleva puesto el casco.

- Si el casco recibe un golpe en un accidente o simplemente se cae al suelo desde una altura superior a 1,50 metros, puede sufrir daños en su estructura sin que se noten externamente. Si esto ocurre, el casco ya no protegerá adecuadamente en un accidente, por lo que es recomendable cambiarlo cuanto antes.

- Además, con el uso del casco, la probabilidad de salir ileso del siniestro aumenta en un 20%.

Fuentes: "Cascos". Manual de seguridad vial para responsables políticos y profesionales. Organización Mundial de la Salud (2006) y Muertes evitadas en 15 años por el cumplimiento de la ley del uso del casco en motoristas. Catherine Pérez y otros. Agencia de salud Pública de Barcelona.)

Dispositivos de Seguridad: (Seguridad Vial para nuevos conductores-Intras).

IV. Las infracciones como factor concurrente en relación con la siniestralidad



	% Conductores implicados en accidentes con víctimas que habían cometido alguna infracción					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Carretera	67%	67%	65%	58%	59%	59%
Zona urbana	78%	79%	74%	75%	72%	72%
Total	73%	73%	70%	67%	66%	66%

Fuente: Las principales cifras de siniestralidad vial 2008. Cómputo de muertos a 30 días

En el año 2008, el 66% de los conductores implicados en accidentes con víctimas había cometido alguna infracción. En carretera ese porcentaje fue del 59%, lo que ha supuesto un descenso respecto de 2003 de 8 puntos. En la zona urbana el porcentaje observado en 2008 ha sido del 72%, lo que ha significado una reducción de 6 puntos respecto del 2003. Se mantienen los mismos porcentajes que en el año 2007.

Los usuarios de motocicleta fallecidos en el año 2008 en carretera no utilizaba casco en el 5% de los casos, en zona urbana ese porcentaje se eleva al 16%.

V. Datos última campaña control de motos

Campaña intensiva de vigilancia y control de motocicletas del 4 al 18 de junio 2009 (velocidad, adelantamientos, documentación, ITV, el seguro obligatorio y el uso del casco):

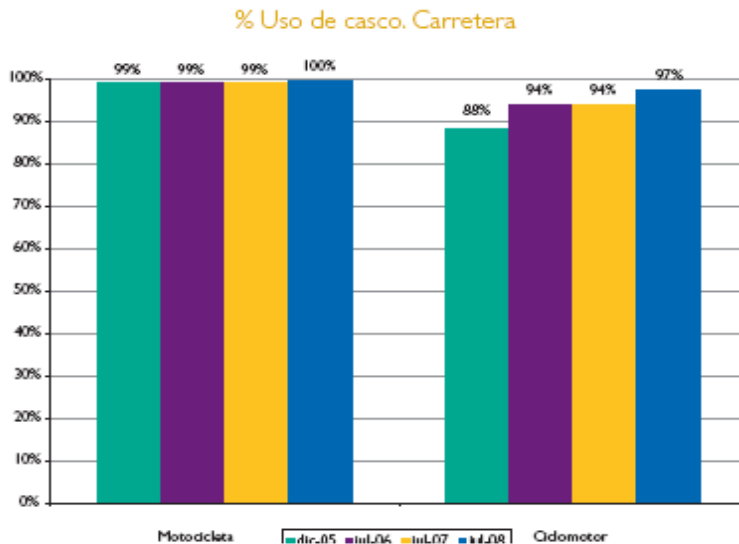
Motocicletas	Controlados	Nº de motocicletas denunciadas
	100.976	2.690

Nº de denuncias por los conceptos que se especifican										Número Total de Denuncias	
Velocidad	Alcohol y drogas	Sin casco	ITV	Adelantamientos antirreglamentarios	Placa De matrícula	Seguro obligatorio	Documentación	Otras denuncias			
283	42	0	297	360	304	132	22	110	320	895	2.765

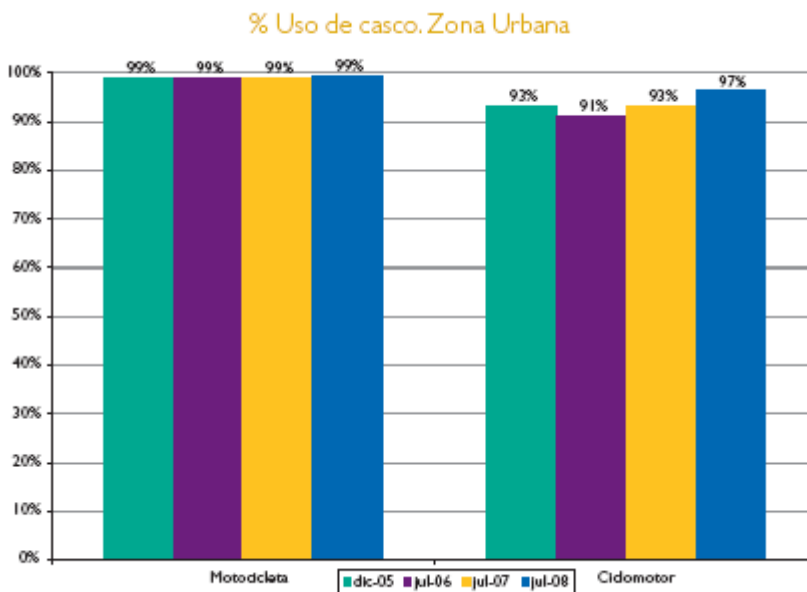
Fuente: ATGC.

VI. Datos estudio de observación. Año 2008 (otoño – invierno)

Uso de casco en motocicleta y ciclomotor



En carretera, el uso de casco en motocicleta se considera óptimo. En cuanto a los ciclomotores, en el año 2008, se ha incrementado el porcentaje de uso de casco en 3 puntos con respecto a los dos años anteriores.



En zona urbana se observa que el porcentaje de uso de los usuarios de motocicleta y ciclomotor es muy parecido al de años anteriores, si bien en los ciclomotores se ha incrementado el porcentaje de uso en 4 puntos respecto a 2007.

- El tamaño de la población, la zona geográfica y el tipo de vía son factores que inciden en el nivel de uso del casco, pudiendo hacerlo descender al 70,4% en los conductores y al 41,3% en los pasajeros
- El porcentaje de aquellos que no utilizan casco continúa decreciendo año tras año
- La inmovilización del vehículo hasta que el conductor venga provisto de un casco es una herramienta muy eficaz. Es de difícil justificación que el



agente de la autoridad, después de formular la denuncia, permita que se continúe circulando sin el casco e infringiendo la norma.

- No llevar casco puede suponer 200 euros de multa, 3 puntos e inmovilización del vehículo.

VII. Estudio de accidentes con implicación de motocicletas en España

Las principales conclusiones del estudio realizado para la DGT por CIDAUT, INSIA Y APPLUS IDIADA, en el cual se analizaron 235 accidentes interurbanos en los cuales hay, al menos, una motocicleta implicada, con resultado de muerte en al menos un ocupante de estas últimas, en el período enero – octubre de 2007 (excluidas las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco), son las siguientes:

- el 37% de los accidentes mortales se producen por impacto de la motocicleta con un vehículo contrario, con o sin caída previa. Junto a esto, en el 60% se produce una caída o salida de la vía, sin otro vehículo con el que impacte.
- El 74% de accidentes mortales ocurre fuera de intersección, y el 63% en curva. En intersección, predomina la colisión con otro vehículo (75%), mientras en curva predomina la caída o salida (81% en curva fuerte).
- El 81% de los accidentes mortales se produce en pleno día o con iluminación suficiente.
- El 94% de los accidentes se produce con buen tiempo.
- El 77% de accidentes mortales tienen lugar en carretera convencional, y de éstos el 80% con un arcén inferior a 1,5 metros. Los accidentes mortales en éstas últimas se incrementa el fin de semana.
- El 33% de accidentes mortales se producen en carretera estatal, el 47% en autonómicas y el 18% en carreteras de las diputaciones.
- El 87% de accidentes mortales se produce en una vía en buen estado de conservación.
- El 18% de los motociclistas fallecidos presentan como impacto más severo el producido contra una bionda o el perfil IPN de la misma.

VIII. Estudio sobre caracterización de la accidentalidad de motos

Del estudio realizado para la DGT por Neo-metrics en junio del año 2008, referido al periodo 2002-2006, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El fuerte crecimiento de la accidentalidad en motos y ciclomotores que se viene produciendo desde 2004 lo explica la siniestralidad de la motocicleta. Durante el periodo 2004-2006 la mortalidad en ciclomotor se redujo un 23% mientras que la de motocicleta creció un 19%.
- El factor determinante es este aumento es la exposición al riesgo (fuerte crecimiento del parque en ese periodo).
- ¿Existe algún perfil que esté creciendo de forma relevante? : Conductores de más de 35 años, con experiencia, que conducen motocicletas de menos de dos años de antigüedad, de 500 cc y que se



desplazan en día festivo. En este perfil se concentraban un 14% de las víctimas mortales en el año 2002 creciendo hasta un 50% en el 2006.

IX. Plan de seguridad vial de motos

El Plan de Seguridad Vial de Motos se fijó como objetivo básico invertir la tendencia creciente en la evolución del número de muertos y heridos graves por accidentes en este tipo de vehículos que se ha venido registrando en los últimos años, y que se vio especialmente agravada con las cifras correspondientes al año 2007. Las medidas contempladas en el Plan comenzaron a ejecutarse en el año 2008 se han empezado a poner en marcha 18 medidas de las contempladas en el mismo.



Seguimiento de la actividad

En el momento de su lanzamiento el Plan incluía 24 acciones. En dos años se han incorporado 31 acciones adicionales.

<ul style="list-style-type: none"> ↳ Estado: ↳ Planificada ↳ En ejecución ↳ Finalizada 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Origen de la acción: ↳ Plan de Motos ↳ Nueva Incorporación
--	--

Estado/Origen	Plan de Motos	Nueva Incorporación	Total
Planificada	2	1	3
En ejecución	6	14	20
Finalizada	16	16	32
Total	24	31	55

Acción 1: Incorporar pruebas de circulación para la obtención de los permisos de la clase A1 y A

Acción 2: Examen teórico y práctico obligatorio para obtener la licencia de ciclomotores

Acción 3: Incorporar conocimientos relacionados con la motocicleta en el programa para la obtención del permiso B

Acción 4: Elevar la edad mínima de acceso a ciclomotores a 15 años



- Acción 5: Acceso progresivo a la conducción de motocicletas mediante la transposición de la Directiva Europea
- Acción 6: Promover la realización de cursos de 3 a 6 h para los titulares del B que quieran conducir motos de 125cc
- Acción 7: Promover programas especiales de formación seguridad vial para los colectivos profesionales que utilizan la moto
- Acción 8: Realización de pruebas piloto para la evaluación de nuevos diseños viales para mejorar la seguridad de vehículos de 2 ruedas
- Acción 9: Establecer una metodología de análisis de los puntos de riesgo para motos en zona urbana y un catálogo de soluciones
- Acción 10: Estudio en profundidad de todos los accidentes de moto en carretera ocurridos en el 2007
- Acción 11: Dotar a las policías de tráfico de equipos móviles para el control de la velocidad y potencia de ciclomotores y motocicletas
- Acción 12: Trasponer la Directiva Europea sobre retrovisores sin ángulos muertos en los vehículos pesados
- Acción 13: Campañas de comunicación dirigidas a motoristas y conductores de vehículos de 4 ruedas sobre prácticas de riesgo y convivencia 2R-4R
- Acción 14: Promover la instalación de sistemas de control automático de la disciplina semafórica en zona urbana
- Acción 15: Reforzar las acciones de control y vigilancia durante los fines de semana en carreteras de concentración de motoristas
- Acción 16: Revisar y reforzar los actuales planes de vigilancia y control de los grandes premios de motociclismo
- Acción 17: Campañas especiales de concienciación, vigilancia y control del uso correcto del casco
- Acción 18: Promover la mejora de la adherencia de la vía

- El Plan ha contribuido a que en el año 2008 haya disminuido en un 22% el número de motoristas fallecidos.

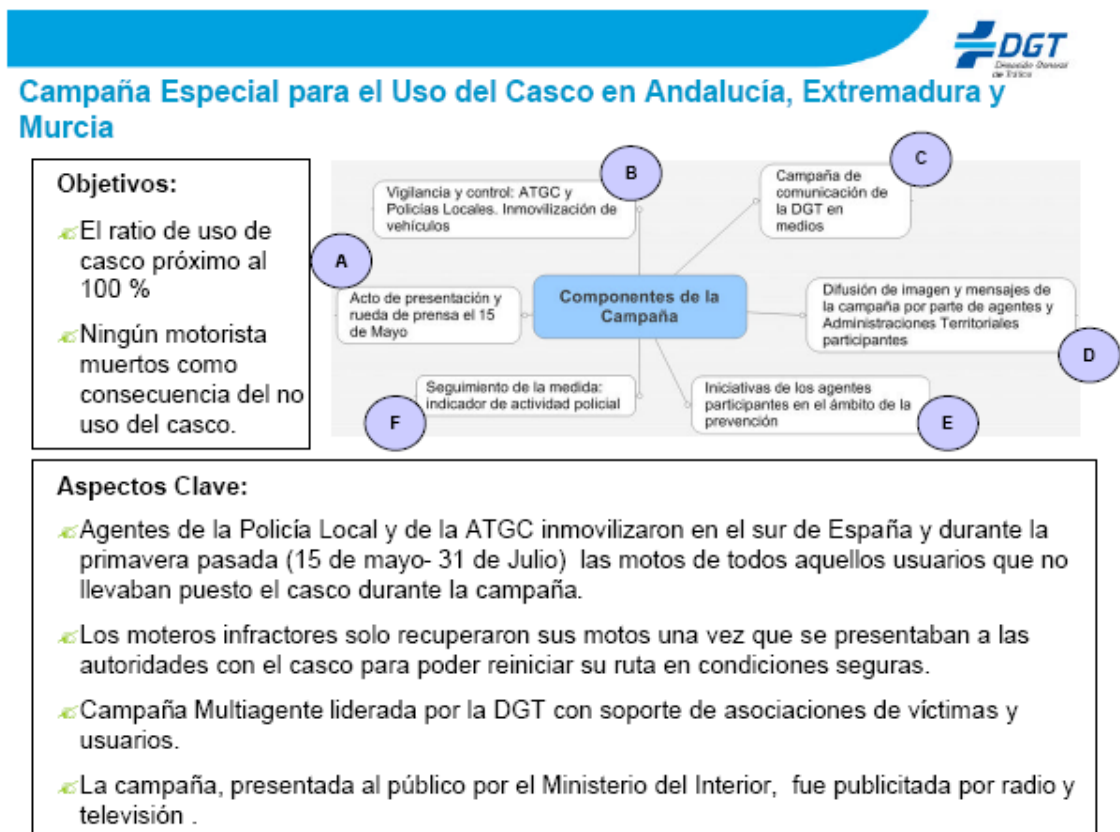
X.- CAMPAÑA ESPECIAL PARA EL USO DEL CASCO EN ANDALUCÍA, MURCIA Y EXTREMADURA

A iniciativa del Grupo de Trabajo sobre Seguridad en las Motocicletas del Consejo Superior de Seguridad Vial, desde la Dirección General de Tráfico se desarrolló una campaña para la promoción del uso del casco



especialmente centrada en Andalucía, Extremadura y Murcia por presentar estas Comunidades Autónomas un nivel de uso menor que el resto del país.

La campaña tuvo lugar entre el 15 de mayo y el 31 de julio, contó con el apoyo de los medios de comunicación para la información, concienciación y sensibilización de la importancia del uso del casco y la Agrupación de Tráfico reforzó el control y vigilancia de su uso en carretera.





Campaña Especial para el Uso del Casco en Andalucía, Extremadura y Murcia

Resultados:

- El número de infractores se ha reducido en torno al 2% tanto para motocicletas como para ciclomotores en todas las provincias y municipios hasta alcanzar los siguientes porcentajes:
 - Motocicletas: 95,08% en conductores y 92,87% en acompañantes.
 - Ciclomotores: 93,01% en conductores y 85,15% en acompañantes.
- En algunos municipios la tasa de uso se ha llegado a incrementar hasta 10 puntos porcentuales.



38

- Aumentó en dos puntos de media el porcentaje de uso del casco, de acuerdo con los datos de dos muestreos que se hicieron, uno previo y otro posterior a la campaña.

- La participación de las Policías Locales resultó fundamental para el éxito de la campaña.

- La inmovilización del vehículo es una herramienta fundamental para fomentar el uso del casco.

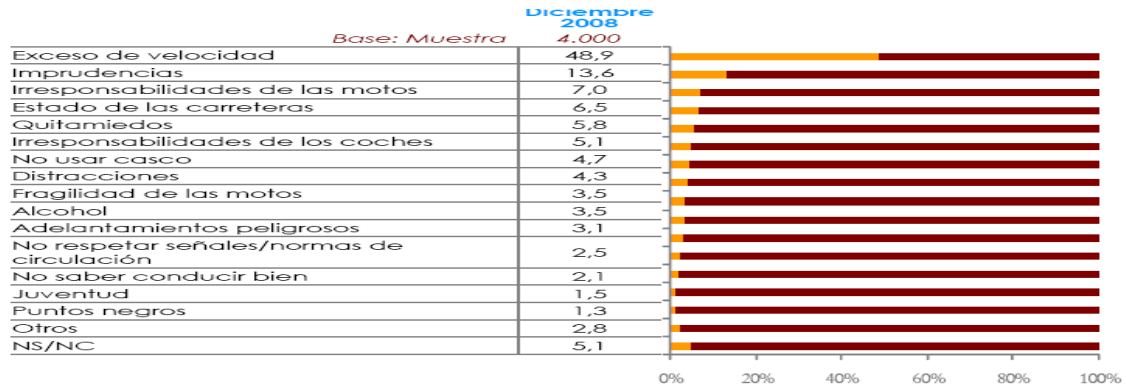
XI. NORMATIVA

- No hacer uso del casco se sanciona como multa grave con 200 euros y con una pérdida de 3 puntos en el permiso de conducir.



XII. DATOS BARÓMETRO DE OPINIÓN DICIEMBRE 2008.

- Percepción de las principales causas de los accidentes de moto:



Cabe destacar, que los problemas del alcohol y de las distracciones, que en el caso de los accidentes en términos generales ocupaban la segunda y tercera posición, para el caso de los motoristas quedan relegados a la novena y octava posición, respectivamente con porcentajes de 3,5% y 4,3%.

- Principales causas de la menor reducción de los accidentes de moto en comparación con otros vehículos:



Los motivos citados por los ciudadanos para que se haya producido un menor detrimento en la mortalidad de los motoristas en las carreteras son atribuidos a 5 grandes causas: (Los motoristas asumen más riesgos, a la falta de experiencia en relación al tipo de moto, a unas protecciones mal adaptadas, a las mayores dificultades para ver a los motoristas y finalmente a las malas condiciones de la vía).

- Hábitos de conducción: Porcentaje que declara cumplir la normativa:

	Diciembre 2005	Junio 2006	Diciembre 2006	Octubre 2007	Febrero 2008	Diciembre 2008
Conducir moto con casco	91,2	89,0	78,8	94,6	97,0	95,5



**MINISTERIO
DEL INTERIOR**