Resumen de la Reunión del Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores GT-52

El día 24 de febrero de 2016 se ha celebrado reunión del GT-52 convocada por la Dirección General de Tráfico.

La convocatoria del GT-52 viene siendo solicitada por la Asociación Mutua Motera a la directora de la Dirección General de Tráfico (DGT), Dª María Seguí, desde hace algo más de 3 años.

Tras promesas iniciales de trabajar intensamente para mejorar la seguridad vial del colectivo motociclista, la dirección actual de la DGT entró en una política de silencio e inacción ante nuestras solicitudes de reformas y nuestras denuncias sobre los graves problemas que afectan a la seguridad vial de nuestro colectivo.

Lamentablemente se ha producido un cambio de tendencia en la siniestralidad del colectivo motociclista, advertido desde hace tiempo por la AMM, que ha generado en 2015 un incremento en el número de motoristas muertos en accidentes de tráfico de nada menos que el 29% y del 65% en el caso de los usuarios de ciclomotor, situación que se podría haber evitado de haber actuado cuando lo solicitó la Asociación Mutua Motera.

En 2014 había 2.972.165 motocicletas en España, un 9% del parque total de vehículos y según los datos de siniestralidad de 2015 facilitados por la DGT, los motoristas suponen el 19,5% del total de los muertos en accidentes de tráfico.

Datos de interés sobre asistencia

- La Directora, María Seguí, no ha asistido a la reunión del grupo de trabajo, a pesar de ser el colectivo motociclista el único que ha crecido de forma importante en siniestralidad en 2015.

- Por parte de la Administración tan solo ha asistido la DGT y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es

- No ha asistido ninguna otra Administración, ni siquiera miembros permanentes del GT52 como el Ministerio de Fomento o los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona.

Presentaciones DGT

1. Se ha hecho breve informe sobre la estrategia de seguridad vial de los últimos años, así como del Plan Estratégico 2006-2012.
2. Se ha expuesto un estudio denominado "Análisis de la Siniestralidad de Motocicletas y Ciclomotores"
3. Se ha expuesto breve estudio sobre el seguimiento, vigilancia y control de carreteras con especial siniestralidad.
4. Se ha hecho balance de la web que en su momento creó la DGT a petición del GT-52 www.enmotomasseguro.com

La reunión ha sido dirigida por la Subdirectora General de Políticas Viales, Dª Mónica Colás, que ha comenzado por manifestar que no se entiende el revuelo generado por no haber convocado esta reunión en enero pues "nadie se había comprometido a ello" y que "el GT52 no se ha reunido estos años porque no ha sido necesario dado que se ha seguido trabajando de otra forma y con reuniones con colectivos".

Resumen de presentaciones realizadas

1. Estrategia de Seguridad Vial

   Se ha manifestado que tras la terminación del Plan Estratégico 2006-2012, se han continuado realizando trabajos por la seguridad vial como lo demuestran la realización de:
   i. El estudio de perfil del motociclista.
   ii. La elaboración del manual de mejores prácticas E-SUM.
   iii. La elaboración del manual de seguridad vial de la motocicleta.

2. Análisis de la Siniestralidad de Motocicletas y Ciclomotores

   Conclusiones breves

   a) Aunque el 28% del censo de motos no tiene en vigor la ITV, tan solo el 7% de las motos accidentadas tenían la ITV caducada en el momento del accidente.

   b) La tasa de conductores que sufren un accidente de tráfico por cada 1.000 expuestos en función del tipo de permiso de conducir:
      - Conductores con permiso B+3 = 9,93
      - Conductores con permiso A1, A2 o A = 3,73

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es

c) La tasa de conductores que sufren un accidente de tráfico kilómetros recorridos (millón de veh/km) en función del tipo de permiso de conducir:
    - Conductores con permiso B+3 = 4,37
    - Conductores con permiso A1, A2 o A = 2,84

d) Solo el 4% de los usuarios de motocicleta fallecidos en accidente de tráfico no usaba accesorios de seguridad frente al 21% de los usuarios de turismos.

e) La mayor parte de los accidentes se producen en carreteras convencionales:
    a. 79% de los accidentes
    b. 84% de los fallecidos
    c. 84% de los heridos graves

f) La antigüedad media de las motocicletas implicadas en accidentes mortales durante el 2015 estaba en los 9,6 años, frente a los 7,8 del 2014.

g) La mayor parte de los accidentes en vía interurbana se producen en fin de semana:
    a. 40% de los accidentes
    b. 51% de los fallecidos
    c. 48% de los heridos graves
    d. 38% de los heridos leves

h) La mayor parte de los accidentes en vías interurbanas se producen con motocicletas de mediana a gran cilindrada:
    a. 58% de los accidentes
    b. 77% de los fallecidos
    c. 65% de los heridos graves
    d. 51% de los heridos leves

i) La mayor parte de los accidentes se producen en horario diurno (entre las 7:00 y las 19:59 h):
    a. 83% de los accidentes
    b. 74% de los fallecidos
    c. 82% de los heridos graves

j) En la mayor parte de los accidentes donde se producen fallecidos se produce “vuelco de la motocicleta y salida de vía”, concretamente el 50% de las víctimas mortales, lo son en un accidente de este tipo.

k) La mayor tasa de accidentes de moto, concretamente el 38% en 2015, se produjeron en fin de semana, de día y en carretera convencional.

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es

Dentro del perfil de accidente en fin de semana-diurno-carretera convencional:

l) La mayor parte de los accidentes se producen con conductores de entre 25 y 44 años. De 355 casos estudiados, (57,5%) 204 (correspondieron a esta franja de edad.

m) La mayoría de los conductores tenían el permiso de conducir moto con más de 10 años de antigüedad, concretamente el 50,7%

n) El 62% de los motoristas accidentados "presuntamente" habían cometido una infracción de velocidad.

o) En el 58% se produjo salida de vía.

p) El 76% conducía una motocicleta de 501 cc o de superior cilindrada.

q) Tan solo el 0,8% no llevaba el casco puesto.

3. Seguimiento vigilancia y control de carreteras con especial siniestralidad

Tras presentar brevemente el estudio identificando las carreteras con más riesgo para las motocicletas, el responsable de Medidas y Vigilancia ha expuesto que **las medidas adoptadas** para corregir la siniestralidad en dichas carreteras han consistido en **intensificar las medidas de vigilancia tanto terrestres como aéreas y en realizar campañas específicas anuales**.

4. Web www.enmotomasseguro.com

Se ha explicado la trayectoria, seguimiento y utilidades de dicha web, **se ha felicitado por parte del Jefe de Servicio de Planificación de la DGT a la Asociación Mutua Motera por la colaboración prestada para su desarrollo**, especialmente en lo relativo a equipamientos de seguridad.

- Turno de palabra y propuestas de las organizaciones y entidades asistentes a la reunión.

Intervención de la Asociación Mutua Motera

En el turno de palabra de la Asociación Mutua Motera, su presidente, Juan Manuel Reyes, ha realizado la siguiente exposición:

1) Ha presentado una queja formal por el tiempo que se ha tardado en convocar el GT52 sin realizar además un trabajo concienzudo y continuado por la Seguridad Vial del colectivo motociclista.

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es

2) También ha manifestado queja por la falta de asistencia a la reunión de Administraciones claves para la seguridad vial como son el Ministerio de Fomento, Sanidad, etc., así como por haber sido convocados los miembros del GT sin remitir previamente ningún tipo de información sobre los estudios que se iban a presentar en la reunión. Desde el punto de vista de AMM, estas carencias hacen casi imposible realizar propuestas serias para mejorar la Seguridad Vial del Colectivo.

Ante estas quejas la Subdirectora de Políticas Viales, Dª Mónica Colás, ha tomado la palabra para explicar que la existencia del grupo de trabajo no implica que tenga que ser convocado con una frecuencia determinada o que no se siga trabajando por la seguridad vial de los motociclistas. Que los trabajos se han continuado durante estos años pues ha habido reuniones con la mayoría de colectivos y que no está de acuerdo con nuestra queja.

En cuanto al Ministerio de Fomento indica que ha sido convocado pero no ha asistido nadie en su representación.

El presidente de la AMM tras manifestar su desacuerdo con las apreciaciones de la Subdirectora, ha continuado su exposición enumerando algunas de las propuestas que se hacen y que se vienen haciendo desde hace años, con independencia de que en su momento se presentará un documento completo de propuestas:

• Instalación de Sistemas para Protección de Motoristas (SPM) en todos los guardarrailes. Siendo esta una cuestión sobre la que la DGT no tiene competencias, se reitera la necesidad de que hubieran acudido Administraciones como Fomento.

La Subdirectora de la DGT ha intervenido para indicar que no es necesario poner tantos SPM.

Ante semejante afirmación por parte de la Subdirectora, el presidente de AMM ha replicado que la propia DGT reconoce que en la mayor parte de los accidentes de moto se produce una salida de vía y por tanto resulta poco comprensible la afirmación de la Subdirectora. A esto se suma el hecho de que la instalación de guardarrailes se realiza para evitar los riesgos de daños mayores en caso de salida de vía según criterios técnicos determinados en la normativa y que el riesgo de salida de vía es tanto para turismos como para motocicletas, el hecho de que tan solo se proteja a los usuarios de turismos y no a los motociclistas, supone una discriminación intolerable, más aun si se tiene en cuenta la vulnerabilidad de nuestro colectivo.

• Eliminación de los Guardarrailes que no sean necesarios y sustitución por tratamientos de entornos de carreteras libres de obstáculos.

• Ejercicio de la autoridad y capacidad sancionadora de la DGT no solo contra los ciudadanos, sino también contra aquellos responsables públicos que cometen

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es

infracciones contra la seguridad vial en la infraestructura viaria o en la gestión del tráfico.

En este punto la Subdirectora ha manifestado estar de acuerdo si bien, ha dicho que la DGT carece de dichas facultades.

• La creación de una Agencia Estatal de Seguridad Vial de carácter transversal, independiente, con autoridad y por tanto con poder sancionador sobre Administraciones, ciudadanos y empresas.

También la Subdirectora ha manifestado su acuerdo con esta Agencia, si bien ha explicado que está fuera de sus posibilidades el crear un organismo de este tipo.

Por su parte Juan Manuel Reyes ha conminado a la Subdirectora a que si de verdad la DGT está de acuerdo con estas propuestas y existe verdadera voluntad política de solucionar el problema de la siniestralidad vial, la responsable de la DGT debería emitir públicamente su opinión en tal sentido, realizando una propuesta formal al Gobierno y/o el Congreso de los Diputados para presionar y ayudar a materializar estas iniciativas.

• Mejora de la formación obligatoria.

La formación ha mejorado en estos últimos tiempos, sin embargo aun falta mucho trabajo que hacer pues el sistema formativo actual presenta todavía graves carencias.

• Incentivo de la formación voluntaria de conductores de todo tipo de vehículos, incluidos los motociclistas.

Cuando comenzó el Plan Estratégico de 2007 la DGT sí se implicó en esta materia pero poco tiempo después se relajó el apoyo a la formación voluntaria hasta la situación actual de práctica inactividad.

• Mejora de la investigación de los accidentes de tráfico de motociclistas.

Para la AMM la investigación de los accidentes es muy deficitaria y mientras desconozcamos las causas y la forma en que se producen los accidentes, no podremos trabajar eficazmente para solucionar el problema.

A esta petición el Coronel representante de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), ha contestado más adelante que considera que la investigación de los accidentes es buena, aunque pueda ser mejorable, que desconoce cuantos atestados ha podido ver el presidente de la AMM, pero que la investigación en general es buena.

Además se va a poner en marcha un programa nuevo a partir del 1 de marzo de este año, mediante el que la unidad más avanzada de investigación de accidentes de la ATGC, la que realiza las reconstrucciones de accidentes, va a investigar todos los accidentes de motoristas.

• Realización de estudios sobre los tiempos de respuesta sanitarios ante los accidentes e implementación de medidas para reducir dichos tiempos.

Para la AMM no es muy razonable que constantemente se insista en remarcar las víctimas mortales que se podrían haber evitado si se llevaran elementos de seguridad como el casco o el cinturón y sin embargo no sepamos cuantas víctimas podríamos haber evitado si los servicios sanitarios hubieran llegado a tiempo al lugar del accidente.

• Que las autoridades de consumo funcionen para controlar las prendas de seguridad que se venden sin ningún tipo de certificado de haber superado las normas de seguridad europeas.

En estudios realizados por la AMM, se ha demostrado que existe en el mercado una ingente cantidad de prendas y equipos de protección que no acreditan haber superado los ensayos de certificación establecidos por la normativa europea de seguridad. Estos estudios han sido puestos de manifiesto ante las autoridades de consumo, sin que éstas hayan hecho nada por solucionar el problema, salvo alguna excepción puntual.

• Que se incentive la renovación del parque de motos en igualdad de condiciones que se realiza con los turismos.

Mientras hemos vivido constantes planes PIVE para renovar el parque de turismos o incluso de furgonetas, no se ha hecho ni uno solo con la moto, y ello a pesar de las alertas constantes de la DGT en relación con la antigüedad del parque de motos, lo que supone un contrasentido además de una discriminación.

• Que se reforme el "impuesto de circulación" (IVTM) para que deje de ser discriminatorio con las motocicletas.

Actualmente los motociclistas pagamos hasta un 80% más de impuesto de lo que deberíamos, si se aplicara el impuesto con los mismos criterios que se utiliza con los turismos.

Por otra parte el presidente de la Asociación Mutua Motera ha valorado positivamente el que se retomen los trabajos con el GT-52 así como que se realicen estudios sobre nuestra problemática, ha mostrado la actitud positiva y constructiva de la organización para colaborar en los trabajos del Grupo y ha apoyado la realización de un nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motociclistas y usuarios de Ciclomotor.

Por su parte, la Subdirectora de Conocimiento Vial y la Subdirectora de Políticas Viales han tomado los últimos turnos de palabra para cerrar la sesión no sin antes remarcar e insistir en que "no existe un grave problema de siniestralidad con la moto, que quizá haya un repunte de la siniestralidad de la moto pero solo en carretera y en fines de semana y que lo que tenemos que atacar es el problema de la formación y la concienciación".

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es

Finalmente se cierra la sesión con el acuerdo unánime de continuar trabajando, para lo cual los integrantes del grupo remitirán las propuestas que consideren oportunas para conseguir reducir la siniestralidad del colectivo motociclista, con el fin de que en la próxima reunión del GT-52 se puedan tratar y debatir de cara a un posible nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motociclistas.

Asociación Mutua Motera

Camino de Ronda 89, bajo - 18004 – Granada
902 196 876 – www.mutuamotera.org - info@mutuamotera.es