

# PLAN DE MEDIDAS ESPECIALES PARA LA SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES 2018-2020

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

14 de noviembre de 2018



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



## INTRODUCCIÓN

Los resultados de siniestralidad que se registran en los últimos años nos muestran que los motoristas y ciclomotoristas son, junto con los peatones y ciclistas, los principales usuarios vulnerables en nuestras carreteras y ciudades. Por ello, se elabora este Plan de Medidas Especiales para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2018-2020, con el objetivo de ser presentado y consensuado en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de manera que se puedan recoger las aportaciones de todos los sectores involucrados en la seguridad vial de los motoristas.

## PLAN DE MEDIDAS ESPECIALES

### 1.- Área de Educación y Formación.

**Programa 1.- Mejorar la capacitación y aptitudes de los aspirantes a la obtención de un permiso de conducción.**

#### **Medida 1.- Implantar la formación presencial teórica obligatoria.**

Para la obtención de los permisos de conducción de motocicleta se establece la obligatoriedad de recibir 6 horas de contenido teórico de forma presencial.

En relación a la prueba de control de conocimientos específicos para la obtención de los permisos de las clases AM, A1 y A2, el aspirante deberá acreditar haber recibido previamente la siguiente formación:

- Principales factores de riesgo asociados a la conducción de estos vehículos.
- Técnicas de conducción.
- Utilización de equipos de protección y consecuencias en caso de no utilizarlos o de utilizarlos de forma incorrecta.

Esta medida requiere modificación del Reglamento General de Conductores.

#### **Medida 2.- Equipamiento obligatorio en las pruebas de destreza y circulación de los permisos de conducción de motocicleta.**

El aspirante a la obtención de los permisos de conducción de las clases AM, A1 y A2, deberá disponer para la realización de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y circulación en vías abiertas al tráfico en general del equipo de protección adecuado, que estará compuesto por casco homologado, guantes, chaqueta y pantalones concebidos y fabricados para montar en motocicleta y botas.

Al margen de su contribución a mejorar la seguridad vial en las pruebas de examen, el objetivo de esta medida es sensibilizar y concienciar al aspirante sobre la importancia de llevar un equipamiento de seguridad adecuado en la motocicleta.

Esta medida requiere modificación del Reglamento General de Conductores.

#### **Medida 3.- Mejora del sistema de control de los cursos para la obtención del permiso de la clase A.**

Desde la implantación del acceso progresivo para la obtención de los permisos de conducción de motocicleta, la obtención del permiso de conducción de la clase A implica la realización de un curso en una Escuela Particular de Conductores.

El objetivo de esta medida es implementar un nuevo sistema de inspección de estos cursos que garantice el correcto aprovechamiento de los mismos por parte de los aspirantes.

## **Programa 2.- Impulso de la formación voluntaria en conducción segura para los conductores de motocicletas y ciclomotores.**

### **Medida 4.- Bonificación de 2 puntos por la realización de cursos de conducción segura.**

Una de las medidas más destacadas del Plan 2008-2011 fue la puesta en marcha de cursos de conducción segura de motocicletas, bajo el eslogan "En moto más seguro". Con esta nueva medida, los motoristas que realicen estos cursos se beneficiarán de una bonificación de 2 puntos.

Esta medida requiere modificación de la LSV y desarrollo por orden ministerial.

Acciones:

- Revisión y actualización del contenido de los cursos de conducción segura. Revisión de los contenidos de los cursos que se desarrollan tanto para ámbito urbano como para interurbano y revisión del número de horas destinadas a la formación teórica y a la formación práctica.
- Establecer un sistema de acreditación de las escuelas y centros de formación que imparten estos cursos.
- Fomentar la realización de estos cursos con una bonificación de 2 puntos.
- Promover la realización de estos cursos por parte de miembros del GT52, mediante medidas de comunicación e incentivos económicos.

### **Medida 5.- Implantación de nuevos cursos para conductores con permiso B.**

Se promoverá la realización de cursos voluntarios para aquellos titulares del permiso de conducción de la clase B con más de tres años de antigüedad que quieran conducir motocicletas de hasta 125cc. Estos cursos pasarán a formar parte del catálogo de "En moto más seguro".

Es necesario reactivar, dentro del GT-52, el subgrupo de formación de motoristas, que se encargará de determinar los contenidos de los cursos.

### **Medida 6.- Implantación de cursos específicos de seguridad vial para colectivos profesionales motoristas.**

Esta medida supone la implantación, en colaboración con FUNDAE, de cursos subvencionados para colectivos profesionales que utilizan la motocicleta o el ciclomotor como herramienta de trabajo.

**Programa 3.- Educar en la concienciación y sensibilización sobre los usuarios vulnerables en las vías.**

**Medida 7.- Creación en el seno de las Subcomisiones Provinciales de Educación Vial de un grupo de trabajo específico sobre vulnerables.**

Implementación de una instrucción sobre vulnerables por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, liderando un grupo de trabajo a nivel provincial que desarrolle diversas acciones de educación vial en el ámbito de vulnerables, concretamente en relación a las motocicletas y ciclomotores.

BARRAJÓN

## 2.- Área de Comunicación.

### Programa 1.- Campañas de concienciación y sensibilización.

**Medida 8.- Campañas específicas sobre la importancia de complementar el uso del casco con un equipamiento completo: guantes, accesorios de seguridad en brazos, espalda, torso, piernas y pies.**

### Programa 2.- Otras actuaciones.

#### **Medida 9.- Designación del Delegado de la Moto.**

Creación en la Dirección General de Tráfico de la figura del “Delegado de la Moto”, al que corresponden entre otras las siguientes funciones:

- Interlocución con otras administraciones, organismos y entidades relacionadas con la movilidad y seguridad de motocicletas y ciclomotores.
- Representación de la Dirección General de Tráfico en este ámbito.
- Identificación y promoción de buenas prácticas en materia de políticas para la mejora de la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores.

### **3.- Área de Normativa y su cumplimiento.**

#### **Programa 1.- Modificación normativa.**

##### **Medida 10.- Agravamiento de la sanción por no usar el casco.**

La sanción por no hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección, será de 4 puntos, en lugar de los 3 actuales.

Requiere modificación de la LSV.

##### **Medida 11.- Obligatoriedad del uso de guantes para los conductores de motocicletas.**

En 2016, únicamente un 41% de los motoristas fallecidos en vías interurbanas hacían uso de guantes. Esta medida implica la obligatoriedad de su uso, siguiendo el ejemplo de Francia. Se trata de una medida con amplio consenso entre los miembros del GT-52.

El uso obligatorio de los guantes puede además servir para incentivar la utilización de otro equipamiento de protección voluntario.

Requiere modificación del Reglamento General de Circulación.

#### **Programa.2.- Vigilancia específica para la reducción de la siniestralidad de las motocicletas**

##### **Medida 12.- Desarrollo y puesta en marcha de programas específicos de vigilancia.**

Esta medida comprende, en primer lugar, la identificación de las rutas más frecuentadas por los motoristas y con mayor siniestralidad de este colectivo. A partir de esta identificación, se establecería una programación específica de vigilancia a realizar por patrullas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Comandancias de la Guardia Civil, patrullas de helicópteros y drones en las rutas identificadas, especialmente en fines de semana. El objetivo es potenciar la vigilancia de los factores de riesgo en la producción de accidentes –velocidad inadecuada, alcohol y otras drogas, invasión antirreglamentaria del carril en sentido contrario-.

Estas medidas serán coordinadas con la vigilancia de las rutas ciclistas. De igual modo, se pretende adoptar un enfoque integral para el tratamiento de las rutas de especial riesgo, con una combinación de medidas de vigilancia e infraestructura.

##### **Medida 13.- Establecimiento de controles ITV en carretera y núcleos urbanos.**

Establecimiento de controles con ITV móviles en colaboración con entidades de verificación. El control tiene carácter preventivo, pedagógico y de vigilancia.

#### 4.- Área de seguridad en el vehículo.

##### **Medida 14.- Sistemas de seguridad para motos.**

Promover la implantación de sistemas de seguridad en las motocicletas (frenado integral, ABS, eCall, etc.) En relación al sistema eCall, de llamada automática de emergencia, se están realizando avances para su inclusión mediante distintas soluciones: unas que incorporan exclusivamente la unidad en la propia motocicleta y otras que añaden parte del dispositivo en el equipamiento de protección del conductor (casco, cazadora, pantalón, etc.) con el objetivo fundamental de garantizar la comunicación por voz y aportar información sobre la severidad del accidente.

BORRADOR



## **5.- Área de Infraestructuras.**

### **Programa1.- Vías interurbanas.**

#### **Medida 15.- Mejora de la seguridad de la infraestructura desde el punto de vista de los motoristas.**

Esta medida pretende, en primer lugar, identificar tramos donde se combine siniestralidad de motos con radios de curvatura para plantear sobre los mismos, posibilidades de actuaciones concretas a medio plazo, desde el punto de vista de la señalización horizontal y vertical y de la vigilancia. Actualmente se está realizando una prueba piloto de señalización de trazado seguro en La Rioja. La evaluación de sus resultados permitirá desarrollar el procedimiento final para su implantación en otras partes de la red.

En un sentido más amplio, la medida pretende elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño interurbano de carreteras seguras con impacto para colectivos vulnerables como la moto. Se desarrollará, en el seno del grupo de trabajo sobre infraestructura del Consejo Superior, y en colaboración los titulares de las vías, una identificación de buenas prácticas de diseño viario. Posteriormente, se fomentarán los proyectos de colaboración con los titulares para su implementación.

### **Programa 2.- Vías urbanas.**

#### **Medida 16.- Celebración del V Encuentro de Ciudades.**

Los Encuentros de Ciudades se desarrollan como un foro de puesta en común entre las entidades locales. El próximo V Encuentro de Ciudades, que se celebrará en la ciudad de Málaga, el próximo mes de febrero de 2018, incluye, entre los temas a tratar, la presencia de las motocicletas en ciudad y el fenómeno del motosharing.

## 6.- Área de conocimiento.

Programa - Estudios e investigaciones para la mejora de la seguridad vial de los motoristas.

### **Medida 17.- Desarrollar e implementar un sistema de indicadores que permitan monitorizar la siniestralidad de los motoristas. Promoción de la investigación en el ámbito de la seguridad de motoristas**

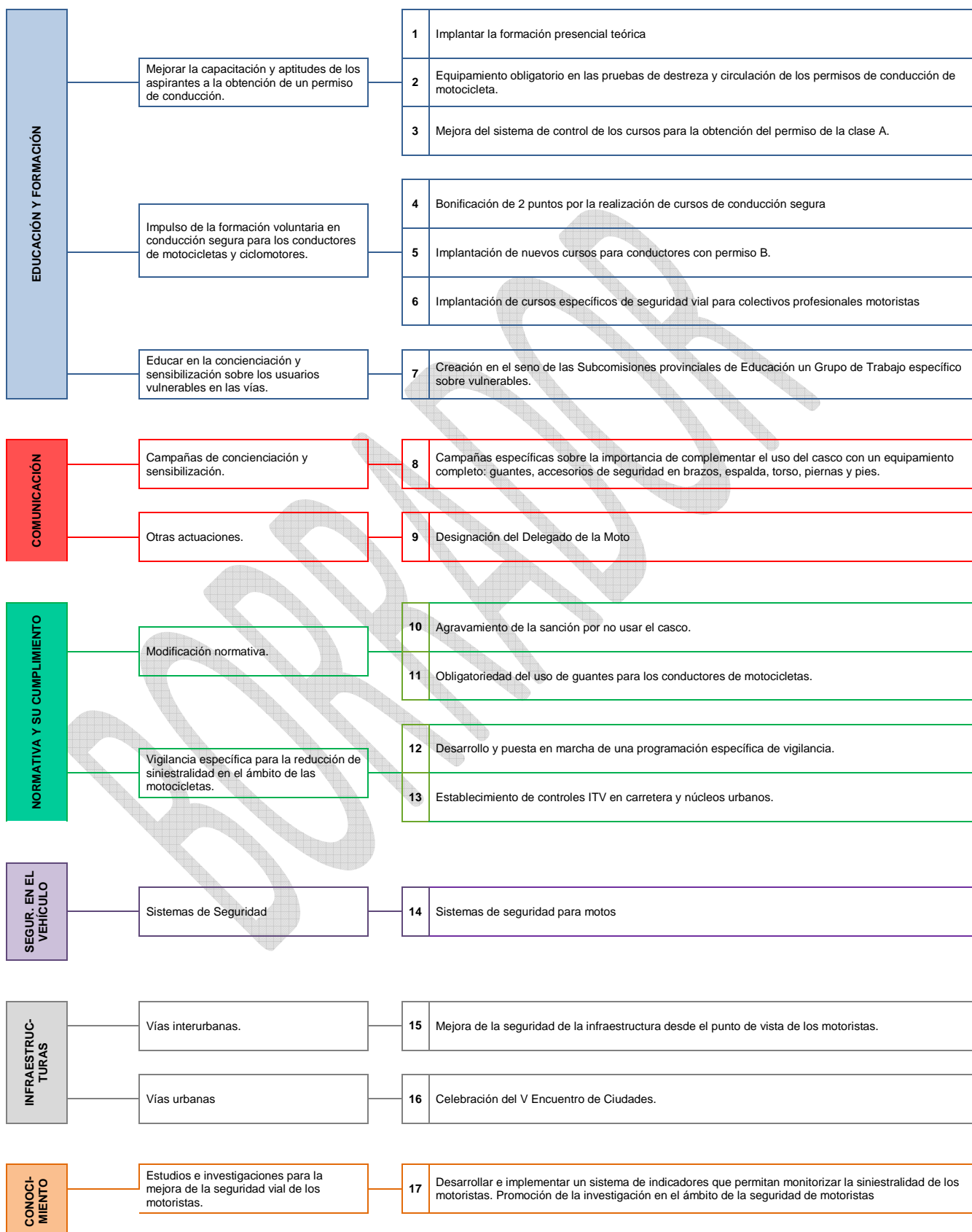
Se desarrollará e implementará un sistema de indicadores que permita monitorizar la siniestralidad de los motoristas y evaluar la efectividad de las medidas puestas en marcha para su seguridad. Estos indicadores se referirán tanto a la frecuencia de accidentes y víctimas como a la movilidad y conductas de riesgo.

Además, se promoverá la realización de estudios e investigaciones en las siguientes materias:

- Investigaciones en profundidad de accidentes.
- Efectividad de los sistemas de seguridad de motocicletas.
- Clasificación del parque de vehículos atendiendo a criterios de seguridad.

## ÁRBOL DE MEDIDAS

### PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LOS MOTORISTAS - SEGURMOTO



## ANEXO I: RESUMEN DE DIAGNÓSTICO 2017

<ul style="list-style-type: none"><li>• 102.233 accidentes de tráfico con víctimas en 2017.</li><li>• 27% (27.165) accidentes con motocicletas implicadas.</li><li>• 7% (7.574) accidentes con ciclomotores implicados.</li><li>• 140.992 víctimas de accidentes de tráfico en 2017.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>20% (28.694) víctimas usuarios de motocicletas.</b></li><li>○ <b>6% (8.002) víctimas usuarios de ciclomotores.</b></li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 1.830 fallecidos en accidentes de tráfico en 2017.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>20% (359) fallecidos usuarios de motocicletas.</b></li><li>○ <b>3% (49) fallecidos usuarios de ciclomotores.</b></li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 3.227.048 motocicletas. 9% del parque de vehículos de 2017.</li><li>• 1.961.523 ciclomotores. 6 % del parque de vehículos de 2017.</li></ul>

### Motocicletas implicadas en accidentes con víctimas. 2017

En 2017 los usuarios de las motocicletas estuvieron presentes en el 27% del total de accidentes con víctimas, esto es, en 27.165 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas en el parque de vehículos fue del 10%.

En las vías interurbanas, las motocicletas estuvieron implicadas en el 18% del total de accidentes en esas vías, y en las vías urbanas en el 31% del total de accidentes en ellas.

Las lesiones mortales se produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: 251 personas. El 70% de todos los motoristas fallecidos en 2017, fue en este tipo de vías. En vías urbanas fueron 108 los fallecidos. Los heridos hospitalizados en vías interurbanas fueron 1.250 y en urbanas 1.534.

Los motoristas víctimas en accidentes de tráfico, fueron mayoritariamente hombres: un 93% de los fallecidos, un 88% de los heridos hospitalizados y un 79% de los heridos no hospitalizados.

Son los grupos de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 45 a 54 años los que tienen una mayor presencia, acumulando el 69% de los fallecidos, el 73% de los heridos hospitalizados y el 73% de los no hospitalizados, respectivamente.

### Ciclomotores implicados en accidentes con víctimas. 2017

En 2017, los accidentes con víctimas con ciclomotores implicados, fueron 7.574, un 7% del total, proporción cercana a la que representan los ciclomotores en el parque de vehículos de 2017.

En las vías interurbanas, los ciclomotores estuvieron implicados en el 3% del total de accidentes en esas vías, y en vías urbanas alcanzaron el 10% del total de accidentes en ellas.

En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor: 6.599 accidentes y es donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados, 452 y no hospitalizados, 6.816. En el caso de los fallecidos la proporción es equitativa, 26 en vías interurbanas y 23 en vías urbanas.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 46 de los 49 fallecidos en estos vehículos, como lo eran el 77% de los heridos hospitalizados y el 70% de los heridos no hospitalizados.

El grupo de edad de 15 a 24 años son los que tienen las cifras más elevadas de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en ciclomotor. Las personas fallecidas incluidas en este grupo fueron 10 y el máximo (11), se dio en el grupo superior a 75 años.

### **Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo.**

Las motocicletas son vehículos que muestran una participación creciente en la accidentalidad, ya que, en 2008, aparecían en el 19% de los accidentes y en 2017 lo hicieron con un 27%. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha decrecido desde el 15% al 7%.

Comparando datos con el año anterior, en 2017, el número de fallecidos ha aumentado con especial significación en turistas (45 personas), motocicletas (16 personas), vehículos de mercancías (12 personas) y bicicletas (11 personas). En cambio, hubo descensos en el número de fallecidos peatones (38 personas), usuarios de autobús (18 personas) y de ciclomotores (5 personas).

En 2017, en las vías interurbanas se ha producido un incremento del 7% (17 personas) en el número de motociclistas fallecidos, aumentando los heridos hospitalizados un 3% (36 personas) respecto de 2016. En estas vías, los motociclistas son el segundo colectivo con mayor número de heridos hospitalizados con 1.250 usuarios. También en estas vías, el número de fallecidos, usuarios de ciclomotores (26), no varió. Hubo un herido hospitalizado menos que en 2016.

En las vías urbanas, hubo 1 motociclista fallecido menos que el pasado año y un 5% (67 personas) más de heridos hospitalizados respecto del año anterior. En estas vías son los motociclistas el segundo colectivo con el mayor número de heridos hospitalizados en 2017 (1.534). Los heridos hospitalizados ciclistas fueron 6 menos que en 2016.

La motocicleta ha sido el único medio en el que aumentaron los heridos hospitalizados respecto al pasado año, tanto en vías urbanas como interurbanas.

### **El uso de equipamiento de seguridad**

Las motocicletas.

En 2017, el 1% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas, no utilizaban casco, al igual que no lo hacían el 2% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas el 8% de los fallecidos en motocicleta no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados motociclistas.

Respecto de 2016, el número de fallecidos sin casco en vías interurbanas ha disminuido y el de heridos hospitalizados sin casco, aumentó en estas vías. En las vías urbanas también se dieron ambas tendencias.

En 2016, de los conductores de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas (excluidas las de Cataluña y País Vasco), el 41% utilizaba guantes, el 36% usaba protecciones en brazos, el 32% en el torso, el 26% en piernas, el 26% en pies y el 35 hacía uso de prendas reflectantes.

Los ciclomotores.

De todos los usuarios de ciclomotor fallecidos en 2017, solo 1 de 26 usuarios no utilizó casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 1 de los 23 ciclomotoristas fallecidos tampoco lo hizo.

Comparando 2017 con el año anterior, se observa en las vías interurbanas una disminución de fallecidos y un aumento de ciclomotoristas heridos hospitalizados sin casco. En las vías urbanas las cifras de ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados sin casco descendió respecto a 2016.

### La inspección técnica de motocicletas

El correcto mantenimiento de un vehículo contribuye decisivamente a asegurar unas condiciones de seguridad adecuadas a lo largo de la vida útil del mismo. Estas condiciones de seguridad son verificadas periódicamente en las inspecciones técnicas, dependiendo del periodo entre dos inspecciones sucesivas del tipo de vehículo y el servicio al que está destinado<sup>1</sup>.

En 2017, el porcentaje de motocicletas implicadas en accidentes con víctimas, en vías interurbanas, con la inspección caducada en el momento del accidente, fue del 6%. Si se restringe el análisis a los accidentes mortales, el porcentaje es del 7%.

---

<sup>1</sup> Esta regulación está contenida en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.