



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/27287

24/01/2018

71697

**AUTOR/A:** BELLIDO ACEVEDO, Pablo (GS); HEREDIA DÍAZ, Miguel Ángel (GS)

#### RESPUESTA:

La accidentalidad de los motoristas constituye una preocupación constante para el Gobierno y por ello se están desarrollando numerosas actuaciones dirigidas a aumentar la seguridad de estos usuarios vulnerables de las vías, como el Plan de Intensificación de la Vigilancia de la Velocidad (INVIVE), la implantación del sistema *eCall* para motocicletas y cascos o las campañas de comunicación de consejos seguros para la conducción en motocicleta.

El reto ahora es ampliar y desarrollar nuevas medidas que permitan llevar a la práctica un Plan de Acción para la Reducción de la Siniestralidad. En este sentido, dentro de los proyectos de la Dirección General de Tráfico (DGT) para 2018 se encuentra la elaboración de un Plan de Medidas contra la siniestralidad de usuarios vulnerables, el desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2018-2020 (en la que los motoristas seguirán ocupando un lugar prioritario) y el desarrollo de diversas acciones que impulsen la concienciación y sensibilización a través de la educación, la formación y la comunicación.

Asimismo, en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, el Grupo de Trabajo para la Seguridad Vial de Motos y Ciclomotores (GT 52) está abordando la definición un conjunto de acciones interdisciplinares que versarán sobre los distintos ámbitos que afectan a la motocicleta. En dicho Grupo se ha decidido elaborar un Plan de Acción que parta de recabar las propuestas de todos los participantes, empezando por una diagnosis a cargo de la DGT, organismo que también coordinará los pasos y tareas siguientes.

En este sentido, el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores del año 2008 será contemplado como posible punto de partida, susceptible de ser revisado en aras a la inclusión de nuevas acciones que puedan contribuir, como ya se ha señalado, a reducir las cifras de siniestralidad.

Por otra parte, cabe señalar que la Red de Carreteras del Estado (RCE) representa alrededor del 16% del total de la longitud de carreteras en España pero absorbe más de la mitad del tráfico total interurbano del país, ya que una de sus funciones principales es la de recoger el tráfico de largo recorrido.



La RCE, gestionada por el Ministerio de Fomento, puede considerarse en su conjunto como una red de carreteras de calidad por sus características (más del 40% de ellas son vías de gran capacidad), prestaciones y por su seguridad, mejor que otras carreteras gestionadas por otras Administraciones, como se evidencia al comparar los indicadores de la RCE con los del resto de carreteras españolas, especialmente los índices de peligrosidad y de mortalidad, que expresan los riesgos de sufrir un accidente con víctimas y de fallecer, al relacionar la accidentalidad con el nivel de exposición. Así el riesgo de sufrir un accidente en la RCE y de fallecer en él es menos de la mitad que en las otras carreteras españolas.

Las actuaciones que realiza el Gobierno sobre la RCE buscan mejorarla y aumentar su nivel de Seguridad Vial, así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Esto ha permitido que la RCE haya experimentado una importante transformación y que el riesgo de sufrir un accidente haya descendido de manera significativa.

Así, en 1998 se inició una disminución de los índices de accidentalidad en la RCE que hizo que, de forma paulatina, el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 56% y un 86% el riesgo de fallecer como consecuencia de sufrir un accidente de circulación, al pasar el índice de peligrosidad de 20,8 en 1998 a 9,2 en 2016 y el índice de mortalidad de 2,1 a 0,3, en el mismo periodo.

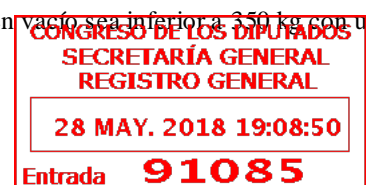
Ya más recientemente, desde el año 2004 hasta la actualidad, los índices de peligrosidad y de mortalidad han descendido un 43% y un 79%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2003 a 9,2 y 0,3 en el año 2016.

Es preciso señalar que el tráfico de motociclistas<sup>1</sup> supone menos del 1% del tráfico que circula por las carreteras del Estado. No obstante, la DGC siempre ha sido muy sensible a los accidentes de motociclistas, que representan un pequeño porcentaje del total de la accidentalidad registrada en la RCE. Así, en el año 2016 en los casi 1.375 accidentes con implicación de motociclistas ocurridos en la RCE ocasionaron 52 víctimas mortales, lo que supone una reducción del -13% respecto a 2015.

Cabe reseñar que la accidentalidad de motociclistas en la RCE supone algo menos del 4-5% de la totalidad de los accidentes que se producen en el conjunto de carreteras de España. Así, en el 2015, en la RCE tuvieron lugar 1.325 accidentes con víctimas (ACV) y 59 víctimas mortales (VM) de motociclistas frente a los 34.558 ACV y 1.248 VM totales en las carreteras españolas (no incluye las vías urbanas), lo que representan el 3,8% y 4,7%, respectivamente.

También se indica que aproximadamente la mitad de las víctimas mortales ocasionadas por accidentes con implicación de motociclistas en la RCE se producen fundamentalmente por salidas de la vía y por colisiones laterales o frontolaterales y alcances o colisiones múltiples. Y en más del 80% de las víctimas mortales ocasionadas en accidentes con implicación de motociclistas, tienen como factor concurrente principal a la distracción del conductor, la infracción a la norma de circulación y la velocidad inadecuada. Asimismo, se

<sup>1</sup> No se consideran los ciclomotores (vehículos con 2, 3 o 4 ruedas asimétricas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg con una cilindrada inferior a 50c.c. y una velocidad inferior a 45 km/h).





señala que de los accidentes de motociclistas ocurridos en el conjunto de las carreteras de España, aproximadamente el 80% se producen fuera de la red del Estado (concretamente en 2015 fue el 77,7%; 1.325 de los 5.943).

Por otra parte, se reseña que en España, desde hace más de cuarenta años, existe normativa y disposiciones técnicas en materia de sistemas de contención para mejorar la seguridad de los vehículos. En la actualidad está ajustada a las directrices emanadas de la Comisión Europea de Normalización (CEN).

Las barreras de seguridad (también denominados sistemas de contención de vehículos) son elementos de seguridad pasiva cuyo fin es limitar los daños que sufren los usuarios de la carretera cuando se produce un accidente por salida de la carretera, y cuya instalación es una práctica habitual en todo el mundo. No obstante, es importante destacar que estos dispositivos no evitan accidentes ya que cuando el usuario alcanza el sistema de seguridad pasivo, el accidente ya se ha producido y el vehículo está fuera de control y ha abandonado la calzada.

En cualquier caso, las barreras de seguridad son muy positivas para la seguridad global de la circulación, como lo demuestran los estudios de accidentalidad. De dichos estudios se deduce que la gravedad de los accidentes es mayor en los tramos donde no existe barrera de seguridad, a pesar de que éstas se disponen, en general, en los lugares potencialmente más peligrosos (curvas de radio pequeño, grandes desniveles, existencia de obstáculos en las márgenes).

En este sentido, y dada la preocupación y sensibilización que siempre ha existido en el Gobierno por la accidentalidad de los motociclistas, se indica que la DGC ha venido promoviendo continuamente actuaciones para mejorar la seguridad de este colectivo de usuarios de las carreteras. Así, desde 1995, el Ministerio de Fomento regula la desaparición del poste de las barreras metálicas en forma de doble T (habitualmente empleado hasta entonces) y lo empieza a sustituir por el denominado tipo C, de manera semejante a otros países de nuestro entorno.

Con posterioridad, en el año 2001 se produjo otra modificación del diseño de los soportes de las barreras y se regula que en las carreteras de calzada única y doble sentido de circulación los postes deben ser tubulares (totalmente cerrados en su contorno exterior), pensando en que los motociclistas, en caso de accidente, no encontraran cuando deslizan sobre el asfalto ningún elemento cortante que pudiera incidir en la amputación de alguna de sus extremidades.

En este sentido, el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo ensayos a escala real y promovido la normalización de los mismos, para definir nuevos tipos de protecciones que, además de no producir cortes, minimicen las lesiones producidas por los golpes producidos al chocar el motociclista contra la barrera, sin disminuir al mismo tiempo la efectividad de la barrera para los automóviles.

Como resultado, se puso a punto una norma de ensayo en la línea de la de los sistemas de contención (UNE 1317) que tuviera en cuenta específicamente al motociclista. Concretamente, la norma UNE 135900, específica para sistemas de protección de



motociclistas, en la que se prescribe la realización de dos ensayos, en los que se lanza un maniquí antropomórfico contra el sistema de protección de motociclistas. Durante los ensayos se miden unos parámetros que permiten predecir los daños en cabeza y cuello del maniquí, parámetros cuyos valores han de estar por debajo de ciertos valores prefijados. Como resultado del conjunto, cuando se dispone un sistema para protección de motociclistas sobre un sistema de contención de vehículos, el conjunto ha de cumplir también con los requisitos de seguridad de uso exigidos por la norma europea para todos los vehículos (UNE EN 1317).

También con el objetivo de aumentar la seguridad de los motoristas, la DGC ha aprobado recomendaciones y resoluciones técnicas encaminadas a la paulatina adaptación de los sistemas existentes, como la Orden Circular 18/2004 sobre “Criterios de empleo de sistemas para protección de motoristas”, que entró en vigor el 10 de enero de 2005. En ella se recoge donde deberían instalarse sistemas de protección de motociclistas. Con objeto de llevar a cabo las actuaciones de adecuación de los sistemas de contención de acuerdo con las directrices marcadas en la citada Orden Circular 18/2004, se elaboró y puso en marcha un primer Plan específico de barreras de protección de motoristas.

Posteriormente, se revisaron los criterios técnicos para ampliar las zonas de instalación de estos dispositivos de protección para este colectivo, redactándose y aprobándose la Orden Circular 18bis/2008, que entró en vigor el 31 de julio de 2008. De acuerdo con ello, se elaboró un segundo Plan para la instalación de sistemas para protección de motociclistas.

Además de haber puesto en marcha estos dos Planes específicos para la instalación de protecciones para motociclistas en las carreteras existentes, que suponen una inversión de más de 160 millones de euros y la instalación de más de 3.000 km de barrera específica para tal fin, se han venido instalando sistemas de este tipo en cada nuevo tramo de autovía construida, donde está recomendado por dichas disposiciones técnicas.

Aunque en enero de 2011, con la entrada en vigor del mercado CE, se anularon parcialmente las Órdenes Circulares sobre barreras de seguridad y pretilos, anteriores a dicha fecha, y que afectó tanto a los catálogos de sistemas como a algunos aspectos específicos de instalación y disposición que figuraban en sus anejos, con la aprobación en 2014 de la Orden Circular 35/2014, sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos, se aprovechó para actualizar y revisar todos aquellos aspectos más necesarios relativos a los sistemas de contención de vehículos y aglutinar también los relativos a las motocicletas. Así, en el apartado 8 de dicha Orden Circular se incluyen los aspectos relativos al empleo de los sistemas para protección de motociclistas y donde figuran los criterios técnicos que definen aquellos tramos más peligrosos para las motocicletas y donde deben disponerse este tipo de dispositivos de protección específica de acuerdo con la tipología y características geométricas de la carretera y su peligrosidad.

En la página web del Ministerio de Fomento puede consultarse el contenido de dicha Orden y concretamente donde deben disponerse sistemas de protección de motociclistas en la RCE: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/11AFD57B-6604-4E4D-8F1E-D4535CB18249/124764/OC352014.pdf>



Lo expuesto se enmarca dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que tiene implantado el Ministerio de Fomento y que se mejora continuamente, adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, para orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles.

Dicho sistema, que es acorde con los procedimientos contemplados en la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura. Y también incluye un programa de formación específico en las técnicas y metodologías aplicadas, con el que se da un paso más hacia una mayor calidad y eficiencia de las actuaciones a desarrollar en materia de infraestructuras.

Es importante también señalar que todas las actuaciones en esta materia van encaminadas a una mejora de las condiciones de circulación en las vías de la competencia de la DGC, velando por la seguridad de todos los usuarios de las mismas, incluidos los motociclistas.

Por ello, se indica que la DGC continuará potenciando y desarrollando los Planes de barreras específicas de protección de motociclistas (Sistemas para la Protección de las Motocicletas -SPM-), atendiendo a las disponibilidades presupuestarias, implantándolas en aquellos lugares recogidos en las disposiciones técnicas que establecen los criterios técnicos para su colocación; es decir, en aquellos tramos con un mayor riesgo potencial para los motociclistas.

La instalación de SPM no debe extenderse genéricamente a toda la red, entre otros motivos, por aspectos operativos y técnico-económicos. En este sentido, indicar que los SPM a implantar deben cumplir con la normativa aplicable a cualquier tipo de sistema de contención de vehículos y la específica de este tipo, pero el modelo concreto a instalar se elige tras análisis técnico-económicos para cada ubicación.

Madrid, 28 de mayo de 2018