



EL CASCO. Aún hay quien no lo lleva. Además, un 10% lo lleva sin abrochar, desajustado o con un tamaño inadecuado.

NO RESPETAR LOS SEMÁFOROS, PRIMERA CAUSA DE ACCIDENTES DE MOTO

el **p**eligro está en el **rojo**

JUANA SÁNCHEZ
FOTOS: MARCOS GÓNZALEZ

La cuarta parte de los accidentes de moto en Barcelona ocurren por saltarse un semáforo en rojo y el 20%, por exceso de velocidad. Son datos relevantes de un exhaustivo estudio sobre vehículos de dos ruedas, que forma parte del programa MAIDS, una investigación que se realiza en varias ciudades de Europa y Asia.

Saltarse un semáforo en rojo es la primera causa de accidentes de moto en Barcelona: el 26% de los siniestros con heridos ocurre por esta infracción. Después, la falta de atención –en el 20% de los casos– y el exceso de velocidad, en la misma proporción. En total, el fallo humano está detrás del 95% de los accidentes de motos, frente al 4% cuya causa es la vía y al 1%, determinados por el vehículo. Son conclusiones de la parte española del programa MAIDS –que confirman las estadísticas nacionales de accidentalidad–, una investigación cofinanciada por la Unión Europea (UE) y los fabricantes de motocicletas. En total, se analizaron casi 2.000 accidentes de moto en Barcelona, Hannover (Alemania), Pavía (Italia), París (Francia) y Delft (Holanda). Otros tantos se estudiarán en Asia. Los resultados definitivos se conocerán en junio de 2002. El objetivo es “establecer criterios preventivos para rebajar los accidentes de estos vehículos”, se-



INFRACCIONES. Incumplir las normas es el origen de muchos percances que sufren los vehículos de dos ruedas.

Formación sobre dos ruedas

Rebajar los accidentes de ciclomotor pasa por mejorar la formación de sus conductores. Por eso, en la página web de la DGT (www.dgt.es) están los Cuestionarios para la Obtención de la Licencia de Ciclomotor, 19 test con 32 preguntas cada uno. Tras cada respuesta –correcta o incorrecta– aparece una explicación de la misma e información complementaria. Las preguntas son las de los exámenes, aunque en distinto orden, con lo que ningún test es igual a los del examen. Además, existe un material didáctico de la DGT –“Taller de circulación y automoción”, dos CD ROM interactivos elaborados en el Centro Superior de Educación Vial– que abordan la historia del ciclomotor, su mecánica y lo concerniente a seguridad vial. Son una pieza clave en los centros escolares donde se imparte Iniciación Profesional de mecánica y automoción. Pero no es la única iniciativa. El Instituto Mapfre de Seguridad Vial ha editado un CD ROM –“El Ciclomotor, Escuela de Conducción”, realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia– que llegará a autoescuelas y centros escolares. Se trata de un programa de formación, con contenidos básicos para circular con este vehículo, enfocado también a obtener la licencia de conducción. Cada unidad se acompaña de un vídeo explicativo y la evaluación de lo aprendido. Por su parte, el Gobierno Vasco publicó el año pasado ‘Klikomotor’, una guía multimedia para alumnos de 14 a 16 años y sus profesores, que combina conocimientos con otros aspectos educativos como percepción del riesgo o habilidades sociales.

LA ACCIDENTALIDAD DE LAS DOS RUEDAS

LAS CAUSAS

Saltarse el semáforo en rojo **26%**
 Falta de atención **20%**
 Exceso de velocidad **20%**

Maniobras incorrectas: adelantamientos, cambios de carril o calzada y giros. El **40%** de los accidentes se produce a 30-40 km/h., velocidad autorizada, pero capaz de causar lesiones severas



FALLOS EN LOS VEHÍCULOS

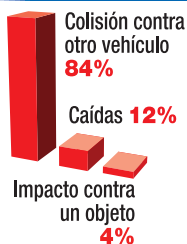
- ↘ El mantenimiento es insuficiente.
- ↘ Llevan piezas y accesorios añadidos y no originales.
- ↘ No está generalizado el uso de alumbrado.

DÓNDE OCURREN

- ↘ Con suelo seco: 84 %
- ↘ Entre las 17 y 21 horas.
- ↘ Motos y ciclomotores –mayoritarios– están implicados en la mitad de los accidentes urbanos.

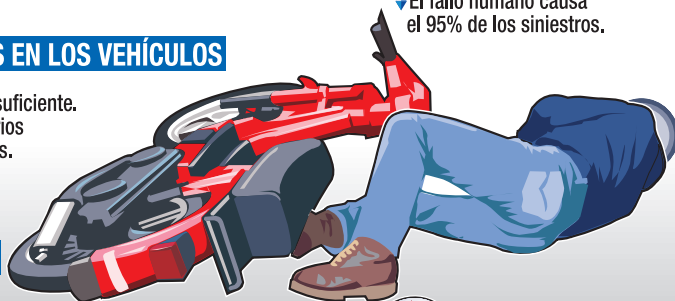
FUENTE: Programa MAIDS (Barcelona)

TIPO DE ACCIDENTES



CÓMO ES EL CONDUCTOR

- ↘ Varón: 80%
- ↘ Su implicación en accidentes es 2,5 veces más que si es mujer.
- ↘ Los mayores de 35 años casi no sufren accidentes.
- ↘ El fallo humano causa el 95% de los siniestros.



ASÍ SE PROTEGEN

- ↘ El 10% lleva el casco desajustado, sin abrochar o de tamaño inadecuado.
- ↘ Únicamente el 30% usa guantes.
- ↘ Sólo el 3% lleva protección en las piernas o usa botas.

DLifros

se produjo entre 30 y 40 km/h., velocidad capaz de causar lesiones de cierta gravedad en un impacto. Según Pedragosa, existe una relación directa entre velocidad y accidentes: si aumenta la primera, lo hacen los segundos. En su opinión, la velocidad “es una cuestión clave en la seguridad vial”, pero no existe rechazo social hacia ella.

Según este estudio, el accidente más común –85%– es la colisión de la moto contra otro vehículo; el 12%, las caídas; y el 4%, el impacto contra un objeto. La mayoría de los accidentes se produce en la última parte de la jornada laboral o en el regreso a casa, entre las 17 y las 21 horas.

Varones y poco protegidos

Ocho de cada diez usuarios de moto y ciclomotor son varones. Su implicación en accidentes es 2,5 veces superior a las mujeres y raramente tienen más de 35 años. La práctica totalidad de los motociclistas utiliza casco –aunque un 10% lo lleva desajustado, sin abrochar o de tamaño incorrecto–, pero sólo un tercio usa guantes y un 12%, protección adecuada en el cuerpo; además, apenas un 3% lleva protegidas las piernas o usa botas. En cuanto al vehículo, no existe un uso generalizado del alumbrado entre estos vehículos y que su mantenimiento suele ser insuficiente, además de llevar instaladas piezas y accesorios no originales.

El equipo de investigación español –reconstructores de accidentes, médicos, psicólogos y pilotos– ha seguido más de 700 accidentes y analizado 120 de ellos en profundidad, incluyendo la reconstrucción del accidente, grabaciones en vídeo del entorno en que se produjo, el comportamiento de los vehículos, testimonios de los implicados, familiares y testigos... hasta completar 3.500 puntos de información. Según José Luis Pedragosa, “es la primera vez que se realiza una investigación de estas características en España y Europa”. ♦

MUJERES. El número de mujeres ciclomotoristas es menor que el de varones.



Muchos accidentes

Los accidentes de ciclomotor han aumentado en los últimos años. En 2000, más de 470 personas murieron en España circulando en este vehículo y casi 30.000 resultaron heridas. Un estudio de la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes (DGT) en la Comunidad de Madrid dibuja un perfil del ciclomotorista implicado en accidente.

- ✓ Es varón, de 18 a 24 años, que usa casco.
- ✓ Tiene estudios básicos y dejó pronto de estudiar.
- ✓ Obrero no cualificado.
- ✓ Accidente al ir o volver del trabajo, o como trabajo.
- ✓ Recorre más de 16.000 kms/año.
- ✓ Reside en el domicilio familiar y es el menor de, al menos, tres hermanos.
- ✓ Se muestra inconsciente frente al riesgo. Su actuación causa el accidente en un 27% de los casos. En otro 19%, contribuyó junto con el otro conductor.
- ✓ Protagoniza colisiones frontolaterales o por alcance, en horas de suficiente luz.

Rara vez los motociclistas

implicados en accidentes tienen más de 35 años. Los varones protagonizan 2,5 veces más siniestros que las mujeres

gún José Luis Pedragosa, profesor de la Universidad Politécnica de Cataluña y colaborador de la investigación.

La ciudad de las motos

Barcelona es la ciudad europea con más motos y ciclomotores: un tercio de su parque automovilístico son vehículos de dos ruedas, la mayoría del segundo tipo –por eso ha sido elegida para este estudio–, aunque algunos resultados pueden extrapolarse a otras zonas. En esta ciudad, la proporción de accidentes de motos es alta –están implicados en la mitad de los siniestros–, causados, sobre todo, por maniobras inadecuadas o inoportunas: cambios de carril o calzada, adelantamientos incorrectos o giros. La velocidad máxima sólo fue rebasada en un 20% de los accidentes estudiados, pero casi un 40% de ellos