



# Estudio siniestralidad y riesgo de motoristas y motocicletas en Euskadi 2018

EUSKO JAURLARITZA

SEGURTASUN SAILA  
Trafiko Zuzendaritza



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD  
Dirección de Tráfico

Diciembre, 2018



**3** **Introducción**

**5** **Objetivos**

**6** **El peso de la motocicleta en el parque de vehículos**

**8** **Víctimas de los vehículos de dos ruedas**

**9** **Perfil de la persona motorista vasca**

**13** **Persona motorista urbana vs interurbana**

**15** **Percepción de la persona motorista de sí misma y en relación con otras personas usuarias**

**17** **La conducción de la persona motorista interurbana en Euskadi**

**18** **Conductas de riesgo y actitudes la persona motorista vasca**

**20** **Factores de riesgo**

**23** **Recomendaciones**

### Características especiales de los vehículos de dos ruedas:

- mayor vulnerabilidad por ausencia de carrocería
- mayor exposición al riesgo ante climatología adversa
- incremento de uso por nuevas circunstancias de movilidad
- menor coste de adquisición, etc.



Estudio accidentalidad ciclomotores y motocicletas para **desarrollo actuaciones preventivas** específicas y adecuadas

# Introducción

## Partes del estudio

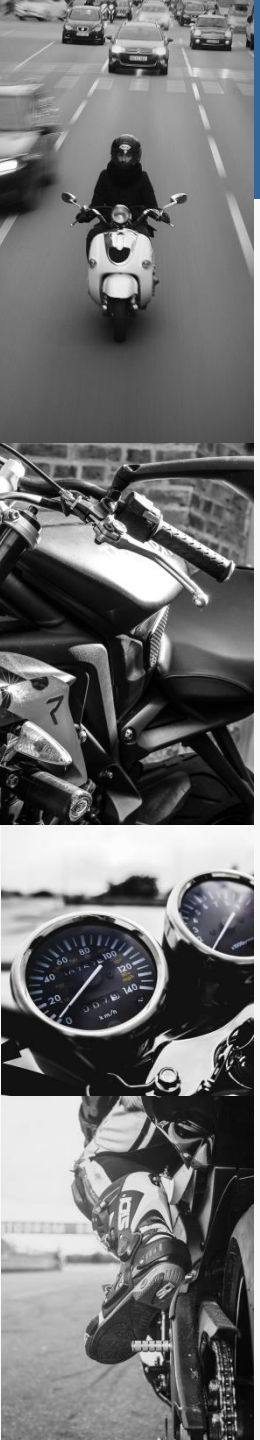
### Estudio epidemiológico

- Análisis accidentes de tráfico implicado 1 o más vehículos de dos ruedas a motor (ciclomotor o motocicleta) en Euskadi en 2012-2017. (Según datos de la Ertzaintza).

### Estudio sociológico

- Análisis grado de conocimiento y la percepción de riesgo de los vehículos de dos ruedas. Por parte de motoristas y resto de personas conductoras.
- (Muestra estudio: 150 personas conductoras de motocicletas y 300 resto de conductoras. Error muestral máximo del +/- 8% para el colectivo de motoristas y del +/- 5.7% para el resto de personas conductoras)

### Recomendaciones para reducir la siniestralidad en vehículos de dos ruedas



## Objetivo general

Conocer la **problemática de la siniestralidad y la percepción de riesgo** de los ciclomotores y motocicletas, para la creación y diseño de futuras medidas preventivas.

## Objetivos específicos

Analizar y conocer las **características definitorias de los accidentes de moto** en el período comprendido entre 2012-2017.

Analizar y conocer la **percepción de riesgo** sobre la conducción de motocicletas y ciclomotores (punto de vista motoristas y resto de personas conductoras).

# El peso de la motocicleta en el parque de vehículos

2012- 2017 Euskadi

## Porcentaje de motocicletas sobre el total de vehículos:

- Euskadi: crecimiento del 8,3% al 9,6%.
- Resto del Estado crece del 9,2% al 10,0% (en 2016\*)

## Motocicletas por cada 1.000 habitantes:

- Euskadi: **2012:** 50,1 motocicletas → **2017:** 58,3 motocicletas
- Resto del Estado: **2012:** 60,8 motocicletas → **2016 (\*):** 69,6 motocicletas

	Bizkaia	Gipuzkoa	Araba
% motos sobre total de vehículos	8,0%	12,9%	7,5%
Motos por cada 1.000 habitantes	46,7%	81,5%	47,8%

(\*) En 2016. En el momento de la elaboración del estudio, no estaban disponibles los datos del parque de vehículos del resto de Estado correspondientes al año 2017

**2.138 accidentes de moto (1)**



**15,4% total accidentes**

**tráfico**

- Gipuzkoa (47,4%),
- Bizkaia (44,6%)
- Araba (8,0%).



**Resto del Estado (2): 29,0%**

**2.392 víctimas**



**12,2% de las víctimas accidentes de tráfico**

- Gipuzkoa (48,0%)
- Bizkaia (43,8%)
- Araba (8,2%).



**Resto del Estado (2): 23,8%**

- (1) El análisis de datos de accidentalidad se refiere exclusivamente accidentes registrados por la Ertzaintza
- (2) Del resto del Estado se disponen datos exclusivamente hasta el año 2016

# Victimas de los vehículos de dos ruedas

2012-2017 Euskadi

## Victimas vehículos dos ruedas respecto resto accidentes

### Euskadi (1)

- Pers. fallecidas → 20,7%
- Pers. heridas graves → 21,7%
- Pers. heridas leves → 11,1%

### Resto del Estado

- Pers. fallecidas → 21,5%
- Pers. heridas graves → 33,2%
- Pers. heridas leves → 23,0%

	Pers. fallecidas	Pers. heridas graves	Pers. heridas leves
<b>Bizkaia</b>	24,4%	25,7%	10,3%
<b>Gipuzkoa</b>	21,0%	22,8%	13,8%
<b>Araba</b>	13,0%	12,8%	6,5%

(1) El análisis de datos de accidentalidad se refiere exclusivamente accidentes registrados por la Ertzaintza

# Perfil de la persona motorista vasca

2012-2017 Euskadi

## Sexo

- Hombres → 82,7%
- Mujeres → 17,3%

	Hombres	Mujeres
Gipuzkoa	79,3%	20,7%
Bizkaia	85,8%	14,2%
Araba	86,2%	13,8%

## Posición ocupada en el vehículo

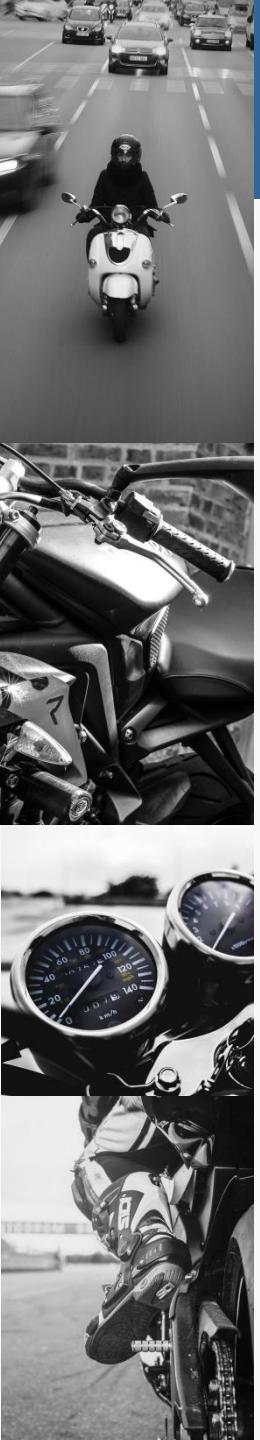
	Hombres	Mujeres
Personas conductoras	89,2%	10,8%
Ocupantes	72,8%	27,2%

## Lesividad

	Hombres	Mujeres
Pers. fallecidas	93,9%	6,1%
Pers. heridas graves	91,1%	8,9%
Pers. heridas leves	80,8%	19,2%

### Fotografía de la persona motorista vasca accidentada

- ➔ **Hombre**
- ➔ **De mediana edad (40 años)**
- ➔ **Resulta accidentado en el mes de julio**
- ➔ **Un sábado entre las 14 y las 18 horas**
- ➔ **En una vía convencional**
- ➔ **Debido a una colisión fronto-lateral**



### Edad de las víctimas de accidentes de moto

Años	Media de edad
2012	37,9
2013	37,7
2014	38,0
2015	38,4
2016	39,4
2017	40,2

La media de edad crece a lo largo del período estudiado

Media de edad según lesividad	Accidentes de moto	Resto de accidentes
Pers. fallecida	43,9	48,0
Pers. herida grave	39,8	46,5
Pers. herida leve	38,3	38,7

Las víctimas más graves de los accidentes de moto son más jóvenes que las víctimas del resto de accidentes

### ¿Por qué voy en moto?



**Facilidad para aparcar 76,3% (1)**



**Disfruto mucho yendo en moto 46,1% (1)**



**Se llega más rápido a los sitios 60,4% (1)**

Motivos principales de USO de moto	1º Motivo	2º Motivo	3º Motivo	No indicado entre los 3 motivos
Facilidad para aparcar	<b>37,1</b>	<b>19,0</b>	<b>20,1</b>	<b>23,7</b>
Disfruto mucho yendo en moto	<b>21,7</b>	<b>10,8</b>	<b>13,7</b>	<b>53,9</b>
Se llega más rápido a los sitios	<b>16,8</b>	<b>23,6</b>	<b>20,0</b>	<b>39,6</b>

(1) Señalado por los y las motoristas como uno de los tres principales motivos del uso de la moto

## Diferencias accidentes motoristas zonas urbanas vs interurbanas

### Sexo

Sexo	Urbano	Interurbano
<b>Porcentajes Verticales</b>		
Hombre	87,8	89,6
Mujer	12,2	10,4

### Edad

Edad	Urbano	Interurbano
Media de edad (años)	36,6	39,7

### Lesividad

Lesividad	Urbano	Interurbano
<b>Porcentajes Verticales</b>		
Fallecido	1,8	2,3
Herido grave	13,4	16,3
Herido leve	84,8	81,4

## Percepción de riesgo de motoristas en zonas urbanas vs interurbanas

Los y las motoristas consideran más peligroso **conducir una moto por ciudad** que por una **carretera de montaña** o por una **autovía** o una **autopista**

### Persona motorista urbana

- ➔ Hombre
- ➔ De 35 años
- ➔ Menor uso del casco
- ➔ Mes julio, viernes entre las 14 y las 23 horas
- ➔ Incremento accidentes de noche
- ➔ 15,2% personas fallecidas o heridas graves

### Persona motorista interurbana

- ➔ Hombre
- ➔ De 40 años
- ➔ Importancia factor velocidad
- ➔ Mes de julio, sábado entre las 14 y las 18 horas
- ➔ Pleno día
- ➔ 18,6% personas fallecidas o heridas graves

# Percepción de la persona motorista de sí misma y en relación con otras personas usuarias



## Motoristas y resto de personas conductoras están **de acuerdo** en:

- “Cuando vas en moto **no te puedes permitir la más mínima distracción** por lo que vas mucho más atento al tráfico que cuando conduces un coche” .
- “En la gran mayoría de ocasiones, **los coches no ponen los intermitentes** cuando van a hacer un giro, por lo que yendo en moto detrás de un coche tienes que tener mucho cuidado”.
- “Muchas **personas conductoras de coches no toman ninguna precaución** especial cuando ven una moto”.



## Motoristas y resto de personas conductoras están **en desacuerdo** en:

- “Lo bueno de tener moto es que **puedes pasar zigzagueando entre los coches** cuando hay mucho tráfico y llegar antes a los sitios”

# Percepción de la persona motorista de sí misma y en relación con otras personas usuarias

## Discrepancias entre motoristas y resto de conductores/as:

*“Las pers. conductoras de coches se creen que las motos funcionan igual que los coches”*

*“Las pers. conductoras de coches creen que los moteros y las moteras van como “locas” conduciendo”*

*“Para los y las motoristas, son más peligrosos los quitamiedos que el resto de vehículos”*

*“Los y las moteras no suelen indicar las maniobras con los intermitentes o con las manos y por eso hay muchos accidentes”*



**Motoristas**



**Resto conductores/as**



**Motoristas**



**Resto conductores/as**



**Motoristas**



**Resto conductores/as**



**Motoristas**



**Resto de conductores/as**

# La conducción de la persona motorista interurbana en Euskadi

## Circunstancias incremento uso de la moto/accidentalidad

- meses de buena climatología (abril-octubre)
- fines de semana
- entre las 12 y las 24 horas

**Uso generalizado del casco (solo el 1,5% de las víctimas no llevaba casco).**

Lesividad Porcentajes Verticales	Uso del casco	
	Sí	No
Pers. fallecida	2,1	6,3
Pers. herida grave	15,8	25,0
Pers. herida leve	82,1	68,7

## Elementos de seguridad:

- 27,9%, reconoce no usar un casco integral
- 31,3% reconoce no llevar siempre guantes
- 37,6% no suele llevar chaqueta con protecciones

# Conductas de riesgo y actitudes de la persona motorista vasca

## Conductas de riesgo



### Velocidad:

- 39,8% reconoce superar los límites de velocidad



### Condiciones climatológicas adversas:

- 41,2% coge la moto aunque llueva
- 24,3% coge la moto con niebla o posibilidad de nieve



### Conducción arriesgada/temeraria

- 46,8% ante semáforo en ámbar, vigila y acelera para cruzar
- 33,9% suele zigzaguear entre coches por la ciudad
- 20,5% mete la moto entre vehículos que circulan en paralelo



### Elementos de seguridad:

- 27,9% no usa un casco integral
- 43,4% no lleva ropa o elementos que favorezcan ser visto
- 37,6% no lleva chaqueta con protecciones
- 31,3% no lleva siempre guantes

# Conductas de riesgo y actitudes de la persona motorista vasca

## Actitudes



### Placer de ir en moto:

**El ADN del “motero”** no se usa la moto para ir a algún sitio, sino por puro placer de conducir. Asociado a conductas:

- *Cruzar un puerto de montaña, sacándole partido a la moto*
- *Hacer salidas los fines de semana solo o en grupo*
- *Tomar una curva que tenga que “tumbar” la moto*
- *Acelerar la moto para sentir todo el empuje del motor*



### Rapidez y eficacia de la moto:

**Ventajas** que aporta la moto a la conducción: rapidez y agilidad, aparcamiento, evitar atascos, etc. que lleva a la **conducción arriesgada/temeraria**. Asociado a conductas:

- *Moverse con la moto por ciudad, llegar rápido a los sitios y no tener el problema del aparcamiento*
- *Conducir la moto por ciudad, ir sorteando los coches para no sufrir el tráfico*

## Lluvia

- Cuatro de cada diez motoristas sigue utilizando la moto en caso de lluvia.
- Ante condiciones climatológicas adversas, se registra **mayor siniestralidad de motos en Euskadi** que en el resto del Estado.

Accidentes de moto en función de las condiciones climatológicas Porcentajes Verticales	Euskadi	Resto del Estado
Buen tiempo	86,4	94,5
Lloviznando	11,1	4,7
Lluvia fuerte	2,5	0,7
Granizando	0,1	0,1

- Con lluvia fuerte, la probabilidad de **fallecer en un accidente de moto es el doble (4,5%)**, frente al accidente que se produce con buen tiempo (2,2%).

## Velocidad

- ➔ **Velocidad inadecuada:** 12,2% de accidentes moto. (Velocidad inadecuada es el segundo factor concurrente después de la infracción a la normativa).
- ➔ **Probabilidad resultar fallecido** en un accidente de moto por culpa de la velocidad es mayor (4,9%) a cuando están presente el alcohol o las drogas (4,5%).
- ➔ **Superación límites de velocidad:** cuatro de cada diez motoristas lo reconoce
- ➔ **Menor percepción del riesgo:** los y las motoristas asignan un riesgo menor a superar la velocidad permitida, frente a otras situaciones como por ejemplo, las frenadas de emergencia, la conducción bajo la lluvia o conducir por una carretera muy virada con quitamiedos.

## Alcohol o drogas

- ✓ **Baja incidencia en los accidentes de moto** (está presente en tan solo 1,5% de los accidentes de moto)
- ✓ **Elevada lesividad.** La probabilidad de fallecer en un accidente de moto, en el que está presente el alcohol o las drogas, es del 4,5%.
- ✓ **Elevada percepción del riesgo:** “*Conducir una moto habiéndose tomado dos cervezas*” es considerada como la situación de tráfico que más riesgo entraña, tanto por motoristas como por el resto de personas conductoras. Por delante de, “conducir una moto con lluvia”, “cruzar como viandante un paso de cebra sin mirar a ambos lados” o “conducir un coche a una velocidad superior a la permitida”

# Recomendaciones para reducir la siniestralidad de vehículos de dos ruedas



Mayor **supervisión policial** entre mayo y octubre, fines de semana y durante las horas centrales del día.



**Campañas de formación/información** sobre los siguientes temas:

- ✓ Velocidad excesiva e inadecuada en la conducción de motocicleta
- ✓ Circulación entre vehículos y maniobras de adelantamiento.
- ✓ Circulación por terrenos sinuosos; cambios de rasantes, carreteras con visibilidad reducida, rural, (carreteras poco amables) etc.
- ✓ Promoción del uso del casco integral como guantes y otras prendas de protección.

# Recomendaciones para reducir la siniestralidad de vehículos de dos ruedas



## Campañas

- Aunque las campañas vayan dirigidas a toda la población, se debe pensar en la variable género masculino, pues es el mayor usuario de motocicleta.
- Las campañas deben tener un **tono emocional** y que pongan de manifiesto:
  - ✓ la “fragilidad” de la persona motorista
  - ✓ un error en la persona conductora puede acabar con la vida de otra ocupante de la vía, no solo con la propia

# Recomendaciones para reducir la siniestralidad de vehículos de dos ruedas



## Intervenciones

- Las intervenciones han de ser generalistas, aunque se deber realizar una mayor inversión en **Gipuzkoa** por sus especiales características.
- Es importante realizar intervenciones dedicadas a **mejorar la convivencia** en la vía entre motoristas y resto de personas conductoras.
- Estas medidas han de ser trasladadas a **toda la población** y además contar con el **apoyo de las autoescuelas** donde se forman los futuros conductores.