

El 'boom' motero eleva la siniestralidad este 2019 por encima ya de años pasados

Las ventas de vehículos de dos ruedas repuntan un 10% en el primer semestre ■ 25 accidentes en carretera hasta julio con 27 heridos ■ La SA-220 en la Sierra, "punto negro" para las motos

CYNTHIA ALONSO | SALAMANCA

La motocicleta ha sido la gran olvidada en las políticas de movilidad, sin embargo ahora está adquiriendo un gran protagonismo, con una presencia creciente en las ciudades. El aumento del uso de la moto para trabajar por el 'boom' del reparto a domicilio y el repunte de la afición por viajar sobre dos ruedas hacen que España sea tras Italia el segundo país de la Unión Europea con más vehículos de dos ruedas matriculados, y la provincia de Salamanca es la segunda de España, tras Asturias, con más motos por habitante: los salmantinos cuentan con 2.421 ciclomotores, 10.818 motos y 3.066 escúteres, según datos de 2017. Estos vehículos siguen ganando adeptos y en el primer semestre de este año las matriculaciones de motos han crecido casi un 10% en Salamanca con 257 motos vendidas.

Los vehículos de dos ruedas son un aliado para reducir el tráfico y la contaminación, sin embargo también el riesgo de morir en un accidente de tráfico es 17 veces mayor en una moto que un coche y los motoristas son uno de los colectivos más vulnerables. En Salamanca el "boom" motero ha elevado la siniestralidad en las carreteras de la provincia: los 25 accidentes con víctimas registrados en los primeros siete meses de este 2019 ya superan a los 23 de todo el año 2018, a los 21 de todo el 2017 y a los 21 de 2016. Por suerte no ha habido que lamentar fallecidos este año, a diferencia de años pasados, aunque sí 7 heridos graves hospitalizados y 20 leves, en la tónica de estadísticas anteriores.

Es en primavera y verano, la época propicia para sacar las motos a la carretera, cuando repuntan los siniestros: 21 de los 25 de las vías interurbanas tuvieron lugar entre mayo y julio. La A-62, la N-630 y la SA-225, en la Sierra fueron los escenarios de los siniestros más graves este año, aunque no hubo que lamentar fallecidos.

De hecho, la SA-220 que enlaza Ciudad Rodrigo con Béjar pasando por El Cabaco y Villanueva del Conde en la Sierra de Francia sigue siendo el "punto negro" enquistado para los motoristas: desde 2016 y hasta la fecha, esta vía convencional acumula doce accidentes de motoristas con diez heridos y dos fallecidos. Bien es cierto que las medidas de refuerzo de la seguridad implantadas en esta vía (señalización y guardarrailles)



Accidente en mayo en la A-62 en Villamayor con un motorista herido grave tras un choque con un camión. | ARCHIVO

Falta formación específica: conductores de moto con carné B

En España el año pasado fallecieron 241 motoristas (un 93% hombres) en vías interurbanas. El 78% del total perdió la vida en las convencionales, generalmente por una salida de vía debido a la velocidad o las distracciones y en una curva. Sólo el 10% no llevaba casco. Uno de cada tres fallecidos tenía entre 45 y 54 años y seis de cada diez se había sacado el carné hacía más de diez años. Los expertos atribuyen estas dos últimas circunstancias a lo que denominan motorista "renacido", un perfil de usuario que dejó la moto durante el tiempo que pagaba hipoteca y tenía hijos pequeños y luego recuperó la afición, pero había perdido experiencia. Más de la mitad de los fallecidos conducía un moto de gran cilindrada, de más de 600 centímetros cúbicos. Sin embargo, todavía hay un alto número de motoristas implicados en accidentes que conducían una moto de hasta 125 cc con carné B (se puede conducir con tres años de carné de turismo). Por ello, los expertos reclaman más formación específica y obligatoria para conducir motos al margen de su cilindrada.

La A-62, la N-630 y la SA-225, escenarios de los siniestros más graves de este año, aunque no hubo que lamentar fallecidos

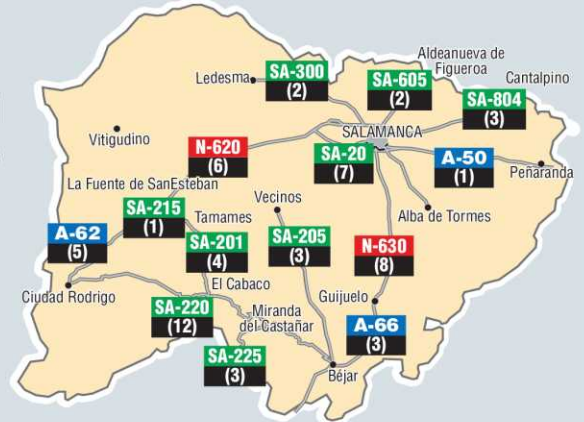
durante los últimos meses parece que empiezan a surgir efecto, ya que sólo dos de los doce siniestros en la SA-220 desde 2016 tuvieron lugar en 2019 y con dos heridos leves. Este año la palma se la llevan la N-620 y la N-630 con tres siniestros en cada una de las vías. También la SA-20 en el polígono El Montalvo es el segundo tramo que acumula más accidentes de moto en los últimos años (7 desde 2016).

Más de la mitad de los accidentes de motoristas se debió a salidas de vía, seguido de los producidos por alcance.

Carreteras con más siniestralidad de motoristas (2016-2019*)

* Hasta el 31 de julio

Carretera (Nº de accidentes)



ACCIDENTES DE MOTORISTAS	2015	2016	2017	2018	2019*
• Accidentes	29	21	21	23	25
• Muertos	2	2	1	1	0
• Heridos hospitalizados	8	5	5	8	7
• Heridos no hospitalizados	21	24	21	23	20



Uno de los cascos reciclados temporales entregado a un agente. | AUGC



Queja de la asociación AUGC sobre los uniformes sin airbag de Tráfico. | TWITTER

LO QUE DICE LA DGT SOBRE UN EQUIPAMIENTO DE MOTO SEGURO

Importancia del casco

Pese a que la mayoría de los usuarios de moto y ciclomotor ya hacen uso del casco, la DGT constata a través del seguimiento de la accidentalidad que todavía queda un pequeño reducto de usuarios que no hace uso del mismo. No llevar el casco incrementa el riesgo de lesión en la cabeza, la severidad de las lesiones, el tiempo de internamiento en el hospital y la probabilidad de muerte como consecuencia de lesiones en la cabeza (3 de cada 4 motoristas fallecen a consecuencia de heridas en la cabeza).

Proteger el cuerpo reduce las lesiones

Además del casco, es muy importante tener en cuenta el resto de equipamiento, más si cabe en una época del año, en la que es habitual ver a usuarios sin protección alguna. La ropa de protección para estos usuarios reduce las lesiones en caso de accidente entre un 33% y 50%.

Guantes

Los guantes son otro de los elementos básicos en el equipamiento de los motoristas, ya que protegen las manos en caso de caída. De forma instintiva ante una caída lo primero que se hace para protegerse es apoyar las manos e intentar amortiguar el golpe.

Chalecos con airbag

Lo último en equipamiento para los motoristas son las chaquetas o chalecos con airbag. Estas prendas protegen áreas vitales del cuerpo: columna vertebral, caja torácica y abdomen. En caso de caída el airbag se activa y mantiene el eje cabeza-cuello-tronco alineado, evitando así los movimientos de hiperflexión o hiperextensión de la cabeza.

Agentes de Tráfico, los peor equipados

Mientras la DGT reclama a los motoristas llevar un equipamiento seguro, la Guardia Civil utiliza cascos reciclados y uniformes de moto sin airbag

C.A.S. | SALAMANCA

MIENTRAS la Dirección General de Tráfico (DGT) se afana en pedir a los motoristas que usen un equipamiento seguro —con cazadoras gruesas con airbag, guantes y pantalones de tejido Kevlar o gruesos y botas de motociclistas— ya que así se consiguen reducir las lesiones entre un 33% y 50%, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, por su parte, mantiene cada vez más desprotegidos a sus agentes que velan por la seguridad de las carreteras españolas.

Cascos reciclados de otros agentes, uniformes de moto sin airbag o polos tan usados que tienen el tejido reflectante y los escudos desgastados. Son las denuncias que ha sacado a la luz la aso-

ciación AUGC en estos días en los que la DGT insiste tanto en el equipamiento seguro de los motoristas.

Si hasta ahora los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil recibían cascos nuevos cada 4 años, ahora los cascos viejos pasan por el taller y se entregan como cascos de sustitución re-

“Los polos están hechos un desastre del uso y tienen el tejido reflectante muy desgastado”, se quejan los agentes

ciados y temporales a otro agente si a éste se le rompe el casco nuevo. “Esto de que te entreguen cascos reciclados nunca había pasado”, reconocen fuentes de AUGC en Salamanca, donde también corroboran que los polos de los agentes de Tráfico “están hechos un desastre” a la espera de que llegue la nueva uniformidad.

Recomienda la DGT las chaquetas o chalecos con airbag a los motoristas, ya que protegen áreas vitales del cuerpo en caso de accidente. Sin embargo, desde AUGC se critica que la Agrupación de Tráfico “haciendo caso omiso a las recomendaciones, saca nuevos uniformes sin airbag”. Un elemento que seguirán exigiendo en las prendas para que el trabajo de los agentes sea más seguro.

A las quejas por el equipamien-

to hay que unir el déficit de personal en la especialidad de Tráfico de la Guardia Civil, también en la provincia de Salamanca. Incluso el propio teniente jefe de Tráfico en Ciudad Rodrigo lo reconoció hace unas semanas en una entrevista a este medio: “En todos los sitios no podemos estar, porque si estamos en el subsector sobre 160 guardias, tendría que haber el cuádruple y a lo mejor ni así”.

La especialidad de Tráfico, que hace dos décadas era una de las más demandadas, en la actualidad casi no llega ni a cubrir las plazas de los cursos. Se trata de uno de los trabajos con más peligrosidad dentro del Cuerpo y no se compensa económicamente lo suficiente, por ello no es atractivo y faltan agentes para la Agrupación de Tráfico.

Tráfico castigará más a quien no use el casco y exigirá guantes y formación a los motoristas

El plan de seguridad, pendiente de aprobar, eleva de 3 a 4 los puntos de la infracción por no usar casco y de 2 a 3 los de no usar guantes

C.A.S. | SALAMANCA

El futuro plan de seguridad para las motos de la DGT, que está ya ultimado a falta de ser aprobado, castigará más no hacer uso del casco (se pasará de 3 a 4 el número de puntos a detracer por esa infracción), exigirá asistir a clases teóricas presenciales para sacarse el carné y obligará a llevar guantes. Pero también bonificará a quienes realicen cursos de conducción segura.

Son algunas medidas de un paquete de 17 que ha consensuado el grupo de trabajo creado para abordar soluciones a la siniestralidad de los motoristas y que se pondrá en la mesa del pleno del Consejo Superior de Tráfico próximamente para que le dé luz verde.

Así, será obligatorio para todos los aspirantes, tanto para los que quieran sacarse el permiso para conducir motos como para

En Francia es obligatorio el uso de guantes. En España aún no está claro si sólo para carretera o también en ciudad

manejar turismos, la asistencia a 8 clases, que estarán más dirigidas a la concienciación para mejorar las conductas al volante que a aprender las señales de tráfico. Y en el caso del carné de motos, se añadirían algunas clases más (seis como máximo). España es de los pocos países de la UE en los que la formación teórica no es obligatoria. En el 75% de los estados, sí.

Tráfico quiere incentivar la

realización de cursos de conducción segura y a quien los haga se le bonificará en su saldo de puntos. Además, quiere implantar cursos específicos para colectivos profesionales motoristas.

La intención es también crear en las jefaturas provinciales grupos de trabajo específicos sobre los colectivos más vulnerables y poner en marcha campañas sobre la importancia del uso no solo del casco, sino del equipamiento completo para proteger los brazos, la espalda, el torso, las piernas y los pies. Precisamente hay acuerdo en que se haga obligatorio el uso de guantes (en Francia ya lo es), aunque existen algunas diferencias en si debe ser solo en carretera o también en ciudad.