

Una farola, alcohol, un coche a la fuga: radiografía de los accidentes de moto en España

<https://motor.elpais.com/motos/una-farola-alcohol-un-coche-a-la-fuga-radiografia-de-los-accidentes-de-moto-en-espana/>

[MOTOS](#)

Una farola, alcohol, un coche a la fuga: radiografía de los accidentes de moto en España



POR [SERGIO AMADOZ](#) 01 MAR 24 - 23: 20

Nunca los siniestros sobre dos ruedas habían tenido tanto peso en la mortalidad en la carretera: ¿por qué mueren cada vez más motoristas?



Un motorista accidentado en una imagen de archivo.

Desde que empezó el año, 43 motoristas han fallecido en España en un accidente en la carretera –14 más que en enero y febrero del año pasado– y se añaden a las 299 muertes de 2023 en moto o ciclomotor, la negra cifra que hizo saltar las alarmas porque asentaba una tendencia creciente. Mueren los motoristas en el asfalto y en la Dirección General de Tráfico (DGT) crece una inquietud que ya existía.

“Atención con los motoristas. Uno de cada cuatro fallecidos el año pasado iba en moto. [Las motocicletas] son el 15% del parque y el 25% de los fallecidos. Esto marca un cierto mensaje”, alertó el director de Tráfico, Pere Navarro [en junio del año pasado](#), cuando desmenuzó las cifras de accidentalidad vial de 2022.

Los últimos números incrementaron la preocupación: la mortalidad en 2023 fue un 18% más alta que en 2022, y un

14% superior a la media de 2018, 2019 y 2022. La moto es el único tipo de vehículo que no deja de engordar sus cifras negativas en los últimos 10 años.

Entre 2014 y 2022, último ejercicio con datos de Tráfico, las [motos y ciclomotores](#) han mantenido una presencia estable en España (entre el 15,2% y el 15,7% del parque de vehículos) y, sin embargo, nunca antes habían tenido tanto peso en las estadísticas de siniestralidad. En 2023, el 26,1% de los fallecidos en vías interurbanas viajaban en estos vehículos, frente al 16,7% de 2012.

Estas y otras cifras llevaron a la DGT a anunciar en enero cuatro medidas de cierto calado. Exigir una formación específica (aún por diseñar) a los conductores con permiso B para manejar una moto de hasta 125cc (ahora basta con tener tres años de antigüedad en el carnet), establecer la [obligatoriedad del casco integral o modular](#) en las vías interurbanas, imponer el uso de guantes y crear contenidos específicos para los motoristas en los cursos de [recuperación de puntos](#).

Cómo son los siniestros en moto en España

- El 77% se produce en vías convencionales
- Un 46% se debe a una salida de vía; el 41%, a colisiones de otro tipo
- El 53% de las muertes se registra en los fines de semana
- Casi todos los fallecidos son hombres (93%)
- Por edad, el 64% tenía entre 35 y 64 años
- El 64% de los fallecidos se registra en motos de más de 500cc (no se incluyen los datos del País Vasco ni Cataluña)

“La moto es uno de los grandes desafíos para los próximos años y creo que vamos a tener que trabajar todos. Las administraciones en primer lugar, pero también los fabricantes, los motoristas y el sector de la formación”, analiza el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Álvaro Gómez.

José María Riaño, director general de la patronal de fabricantes [ANESDOR](#), propone otro punto de vista. “No pensemos que esto se está disparando. El año pasado tuvo cifras especialmente negativas, pero también es verdad que fue un año muy seco y con récord en temperaturas. Esto hizo que la gente saliera con la moto en meses en los que normalmente no lo hace”, dice.

Además, Riaño aporta otro dato: “Cada vez hay más motos circulando. Si nos fijamos en la tasa [de mortalidad] por cada 10.000 vehículos de parque, no vemos que crezca”, explica. La cifra en los últimos dos años fue de 0,69 víctimas mortales por cada 10.000 vehículos, frente a las 0,81 de 2019.

Pero ¿qué hay detrás de las cifras? ¿Por qué mueren los motoristas, cómo sanan sus heridas o levantan sus vidas? ¿Qué puede hacerse para frenar la sangría? Víctimas, asociaciones de usuarios, expertos en seguridad vial y los responsables del tráfico intentan responder a esas preguntas en este reportaje.

Sergio Hijano. Una moto y una farola

"Hola, soy Sergio, pertenezco a la asociación [AESLEME](#) [Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal]. Nos dedicamos a la prevención de los siniestros de tráfico y yo estoy aquí para ayudaros", les digo. Siempre empiezo así las charlas en la cárcel, en los colegios o en los cursos de recuperación de puntos del carnet. "Estoy aquí para intentar que a vosotros nunca os pase lo que a mí", les digo. Y les doy cifras, claro, porque los números hablan. "Cada día mueren cinco personas en España en un accidente de tráfico [[1.745 personas en 2022](#), último año con cifras consolidadas]. Hoy van a morir cinco personas en un siniestro de tráfico, sí, y ayer cinco y mañana cinco y todos los días cinco", les digo. Pero no es que mueran cinco, es que detrás de cada una hay una familia totalmente destrozada.

Entonces ya les cuento las tres principales causas por las que la gente muere en la carretera, que son las distracciones, el [alcohol](#) y la velocidad. Y les explico qué es una lesión medular y cuáles son sus consecuencias. "Tengo una discapacidad del 87% y, aunque puedo mover los brazos, desde un poco más arriba del pecho hacia abajo no tengo ni sensibilidad ni movilidad", les digo. Entonces ya empiezan a ponerse poco a poco en mi lugar. "Hay una palabra que para mí es la base de la vida, la empatía", les digo. Si nos pusiéramos en el lugar del otro, nos iría todo mucho mejor.



Sergio Hijano con su esposa. | Foto cedida

Y luego les enseñó mi accidente, todas las fotos mías en el hospital, y les cuento todo mi proceso. "Si tocaran en vuestra puerta a comunicar que habéis fallecido en un accidente de tráfico, ¿quién abriría? ¿Una madre?, ¿una abuela?, ¿un hijo?", les pregunto.

[Fue su esposa, el 18 de diciembre de 2009. Tenía 32 años y había bebido]

No recuerdo cuánto bebí, pero mucho. Si no, creo que no habría tenido el [siniestro](#). No había otras personas afectadas, así que supongo que no me hicieron pruebas, primero me salvaron la vida. En el atestado pone que me preguntaron y dije que sí.

No recuerdo nada del accidente. Tenía un quiosco de prensa [en Vélez-Málaga] y sé que cerré el negocio hacia las 22.30, y se iban acercando clientes y amigos [a un bar cercano], y entonces lo típico. Una cerveza, un chupitillo y tal. Mi mujer notó por teléfono que había bebido, pero... "No te preocupes, que voy bien, que controlo", le dije. Colgué el teléfono y ya no recuerdo nada más.

Fue cuatro kilómetros más allá. El atestado dice que iba a entre 60 y 70 kilómetros por hora. El límite era 50, pero tampoco era una velocidad excesiva, sabes lo que te digo. Pero parece ser que me mareo o [me duermo](#) y al caer doy un golpetón de gas.

La moto patinó de atrás y salí volando, no toqué el suelo. Y bajo los efectos del alcohol ni te proteges ni nada. Paré contra una farola y ahí me lo rompí todo.

[También la vida, en dos. Del asfalto a Urgencias; de allí, dos meses después, al Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo. Otra vida en otras ruedas.]

Si no hubiese llevado casco integral completo, habría fallecido en el siniestro, lógicamente. Allí en Toledo pero me tiré muchos días en la cama metido y con un sentimiento de culpabilidad enorme, piensas que lo mejor era haber muerto, porque no te imaginas una vida en [silla de ruedas](#). Eso psicológicamente es durísimo, ahí es cuando te das cuenta de que es real y dices “no quiero vivir”.



Hijano, durante una charla en un instituto. | Foto cedida
Te enseñan a vestirte, a ducharte, a manejar la silla, a sondarte... Ahí me derrumbé, lloraba, lloraba. La suerte es que mi mujer estuvo cada segundo conmigo y fue la que me ayudó en ese proceso. Es duro, pero se supera. Bueno, cada uno lo supera a su manera, yo por suerte lo llevo bien, pero no es fácil, no todo el mundo...

[No todo el mundo escapa del rincón.]

De mis charlas muchísima gente sale llorando porque les cuento toda la verdad y en cada charla se queda un pedacito de mí contando mi historia. En algunas me emociono más, en otras me emociono menos. Pongo fotos de mis heridas, de mis niñas en el hospital conmigo... Pero sé que ese pedacito de mí va a contribuir a que otra persona se salve. Los accidentes se pueden evitar.

"Oye, mira, no me cuentes tu vida, que yo sé conducir y me pillaron porque tuve mala suerte", eso también me lo dicen. "No, la suerte es estar aquí, en un [curso recuperando el carnet](#)", les respondo. Yo no la tuve. Había cogido la moto y el coche después de beber muchas veces, tenía muchas papeletas, y tanto va el canto a la fuente que a mí se me rompió en mil pedazos. Y yo voy a las charlas a darles una torta de realidad.

No me guardo nada. Y te preguntan cosas que tú dices, "Dios, ¿qué pregunta es esa?". Hay quien te pregunta por el sexo, y yo lo cuento todo.

[Que usa una sonda para orinar, por ejemplo, o a veces pañales cuando sabe que una gastroenteritis podrá con él]

Si la lesión es completa, como en mi caso, una de las cosas a las que afecta es la sexualidad. Y muchos en las [autoescuelas](#) se preguntan: "¿La próxima vez cuando vaya a tener relaciones sexuales no voy a sentir lo que yo siento ahora mismo"? Y les digo que no, claro.

Yo por suerte tengo una mujer que es de oro, mi heroína, y tenemos una vida sexual plena, pero esto puede derivar incluso en la separación de la pareja. "Papá, no llores", me decían mis hijas en el hospital [de 6 y 2 años en el momento del siniestro], y eso fue fundamental para mí. Que nunca me reprocharan nada. Por eso, para que se sintieran orgullosas de mí y para salvar vidas, empecé a dar charlas educativas.

"La carretera es para desplazarse, no para correr", les digo. En mi caso fue bajo los efectos del alcohol, pero si quieren dar un poco más de gas, que vayan a un circuito. Ahí no hay [guardarraíles](#), no hay gente que se te va a cruzar, no hay nada. Yo iba a circuitos porque me gusta la velocidad y me consideraba un buen conductor, pero ahora no me gusta correr, voy por debajo del límite permitido.

[En un coche que tuvo que adaptar, como la casa. "La discapacidad es muy cara", remacha]

Fiscalización, formación, concienciación

Ramón Ledesma, asesor de PONS Mobility. "La realidad es la que es: la motocicleta es el tema en seguridad vial para la próxima década", considera Ramón Ledesma, consejero asesor de [PONS Mobility](#) y uno de los impulsores del [carnet por puntos](#) en la DGT en 2006. Este experto ve imprescindible "ser conscientes como sociedad de la situación" y "analizar meticulosamente el patrón de accidentalidad para detectar elementos comunes". En paralelo, se debe "generar comunicación positiva sobre el uso responsable de la motocicleta", un medio que favorece "una movilidad más ágil y sostenible". Igualmente, Ledesma defiende una "fiscalización permanente de los comportamientos infractores, especialmente los fines de semana y en carreteras secundarias".

Pilar Prieto, presidenta de PROVIAL. La presidenta de la asociación de profesores [PROVIAL](#), Pilar Prieto, detecta "una falta de formación alarmante y con ello una falta grave de concienciación vial". "El conductor de una motocicleta debe tener unas competencias específicas que le permitan reaccionar y estar alerta", sostiene, y de ahí que se muestre a favor de eliminar el privilegio de los conductores de coches de manejar [motos de hasta 125cc](#). "Nadie comprueba siquiera que sepan conducir en bicicleta", se sorprende.

Prieto ve, además, una debilidad general en las pruebas teóricas actuales. "El examen tipo test es una quiniela y no evalúa correctamente el conocimiento de los alumnos", considera Prieto. Así, muchos centros ponen el foco "en la consecución del apto, y no en la correcta formación vial de los alumnos".

Su asociación ya se ha reunido con la DGT para abordar el asunto e intentar cambiar la formación teórica. Por ejemplo, con la introducción de "preguntas en formato vídeo con casos reales", para que "el alumno demuestre que comprende lo que está sucediendo". Y Tráfico ha mostrado interés por la propuesta, según Prieto.

Juan Manuel Reyes, presidente de la ANM. La siniestralidad vial sobre dos ruedas "es una cuestión muy compleja y multifactorial" para el presidente de la [Asociación Nacional de Motoristas](#), Juan Manuel Reyes, que quita responsabilidad a los motoristas como colectivo. "La culpa no es que los motoristas vayamos como locos, la inmensa mayoría va a una velocidad adecuada. Las causas son diversas y se requiere una investigación muy en serio", afirma.

Reyes señala problemas en la infraestructura como "carreteras no diseñadas para motoristas" y "desastrosamente mantenidas". "La propia DGT reconoce que al 17% de los motoristas que mueren en carretera los mata un guardarraíl", recalca en declaraciones a EFE.

También achaca los problemas a la formación: "La que se recibe al obtener el permiso es muy básica".

Álvaro Gómez: "Las motos son el único vehículo cuya mortalidad tiene una tendencia creciente"



Álvaro

Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El director del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial llama la atención sobre el alto número de siniestros por salidas de vía, en los que sólo está implicado el motorista. >> [Lea la entrevista completa](#)

David Landazabal. En el lado oscuro

Fíjate que [en las charlas de la asociación [Stop Accidentes](#)] siempre empiezo por mi siniestro en moto para no quitarme responsabilidad. Fíjate que lo más fácil sería... De hecho, yo lo estuve haciendo durante muchos años hasta que me di cuenta de que no podía estar tirando balones fuera.

Es verdad que un año antes de mi siniestro en moto matan a mis padres [en otro siniestro] y ahí entro en una situación muy compleja. Me dedico a salir todas las noches, a coger todo tipo de vehículos, a beber, a... De todo. Me volví salvaje por las circunstancias. Y lo más fácil sería echar la culpa a esa situación.

Pero luego te vas dando cuenta de que las circunstancias eran las que eran, pero la responsabilidad fue mía. Mi siniestro se podría haber evitado de manera muy fácil. Simplemente no picándome con el [coche](#), no bebiendo y 50.000 cosas más que se podrían contar. Fue un pique con un coche y lo cuento, sí, lo cuento siempre.

[Tenía 20 años y acabó chocando contra una farola en el paseo de la Castellana de Madrid]

No he sido un alma de la caridad, ni mucho menos. No me escondo de nada, no sirve de nada esconder las cosas. Creo que para llegar a la gente tienes que ser sincero. No puedo pretender que los demás sean sinceros si yo no lo soy. Oye, ¿me he equivocado? Sí, pero ahora –y ya llevo unos años rectificando–, ahora me toca hacer otro papel en esta película.



David Landazabal. | Foto cedida

David Landazabal. | Foto cedida

Y me gusta decir al que está haciendo el curso [de recuperación de puntos] es lo mejor que le ha podido pasar. Algunos me miran de manera rarita, pero fríamente es así. Porque cuando has ingerido alcohol, cuando te has fumado un canuto..., has podido matar a alguien, te has podido matar tú... Hay 50.000 cosas peores que un curso. Lo principal es que nos demos cuenta de los avisos.

[Los hubo antes y después: fallecieron sus padres cuando tenía 19 años y su hermano murió en 2012 en otro siniestro vial. A sus 51, en 2019, llegó a Stop Accidentes.]

Desde la muerte de mis padres he estado en el lado oscuro muchísimos años. He conducido siempre muy deprisa, y en alguna ocasión iba con alcohol, también después de mi siniestro. Pero he tenido muchísima suerte, o tuve muchísima suerte porque no le hice daño a otras personas. Y cuando ya estaba empezando a ir mucho más tranquilo, perdí ocho puntos por [no parar del todo en un 'stop'](#) y por pasar en rojo un semáforo. La primera foto salía en ámbar.

Stop Accidentes
@stopaccidentes · Seguir

Balance provisional 2023:
• 1145 personas fallecidas
• 4495 heridas con ingreso hospitalario
Queda mucho por hacer para llegar al objetivo de la ONU para que entre 2021 - 2030 reducir el número de víctimas al 50%, pero si todos queremos, podremos conseguirlo
[#0Víctimas](#) @DGTeS



8:57 p. m. · 4 ene. 2024

9 Responder Compartir

Leer 1 respuesta

Quiero decir que no fueron situaciones realmente de riesgo, pero hice un curso de recuperación para no quedarme sin puntos. Ahí coincidí con Fernando Muñoz, que era el vicepresidente en ese momento de la asociación, y que perdió a su hijo porque [el joven] se iba de viaje con la novia y se quedó dormido el pobre. Me impresionó tanto ver a una persona contar a unos desconocidos cómo se sentía, que, bueno, pensé en hacer lo mismo y que toda esta experiencia sirva para proteger a nuestros hijos, a los míos, a los tuyos, para intentar concienciar. Voy a colegios, a institutos y [a la cárcel](#), y principalmente a las autoescuelas.

[Habla a quienes, en muchas ocasiones, no quieren asumir su responsabilidad]

Vamos a partir de la base de que si están ahí es porque son culpables de algo. Muchos se sienten víctimas y a esas personas es complicado hacerles pensar en esto. Primero te tienes que dar cuenta de que te has equivocado. No pasa nada, a partir de ahí puedes rectificar.



A ver, si analizas un poco los datos... Yo he sido motorista y me hago una idea clara, ¿eh? Vas con una moto grande, los fines de semana sales, tienes mucha agilidad para moverte y vas alegre. Los [adelantamientos](#) muchas veces son arriesgados, hay entradas en curvas que son arriesgadas... Lo podemos negar todo lo que queramos, pero somos nosotros los que tenemos que cambiar nuestra actitud.

Y es verdad que no hay que frivolar. ¿Hay coches que hacen maniobra que puedan perjudicar al motorista? Sí. Y la Administración tiene que mantener las carreteras y la señalización en condiciones. Todo es mejorable, pero el protagonista es el usuario.

Y para eso estamos las asociaciones de víctimas, para machacar y machacar y machacar, porque parece que estamos acostumbrados a oír los datos y no nos llama la atención. [Perdemos el miedo a que nos sancionen](#), perdemos el miedo a que nos pueda pasar algo. No nos gusta pensar que nos pueda ocurrir a nosotros, pero fíjate en mi caso.

Sanciones, información y motoristas en grupo

Francisco Ureta, delegado de AESLEME en Aragón. Experto en seguridad y formador, apuesta por eliminar la posibilidad de conducir motos de 125cc con el permiso B y por los "cursos de recuperación puntos específicos para motoristas", así como por una capacitación específica para las personas que trabajan a bordo de una moto. Pone el foco, además, en los usuarios. "¿Hay mucho que arreglar en las carreteras? Sí, pero hay que saber leer las circunstancias: el [estado a la vía](#), la climatología y tu nivel de conducción. Riesgo que no se percibe, riesgo que no existe. Y ese es un enemigo enorme para el motorista", señala Ureta, que forma parte de la subcomisión de seguridad

vial de la jefatura de Tráfico de Zaragoza. Su propuesta de solución es doble: trabajar las actitudes “desde las autoescuelas” y reforzar la vigilancia. “No queda otro remedio: si tú no aprendes, tendrás que aprender tocándote el bolsillo”.

María José Alonso, vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial. “Ojalá tuviéramos la varita mágica para conocer los motivos del aumento de siniestralidad, pero nos faltan datos”, se lamenta María José Alonso. Su asociación pide, entre otros detalles, que se sepa qué tipos de motos sufren los accidentes, no solo la cilindrada. “No es igual sufrir un siniestro con una moto *racing* que con una de tipo turismo o una *trail*. Por la franja de edad que menciona la DGT, serían en teoría las más comunes. Quizá falta exteriorizar algunos datos”, analiza, y pone otros ejemplos: “¿Había otros vehículos involucrados? ¿Cómo estaba la vía? Habría que averiguar realmente la causalidad de todos y cada uno de los siniestros”.

 Dir. Gral. Tráfico 
@DGTes · Seguir 

En  hazte ver. Según @ComisionEuropea, el uso diurno obligatorio de la luz de cruce redujo los #SiniestrosViales de motos relacionados con la visibilidad un 10%. :

- ✓ Usa casco y ropa de colores claros.
- ✓ Evita ángulos muertos de otros usuarios.
- ✓ Señaliza tus maniobras.



12:00 p. m. · 1 mar. 2024 

 5  Responder  Compartir

[Leer más en X](#)

En la misma línea, Alonso apuesta por la formación específica: “No es lo mismo una motocicleta pequeña que un turismo de 270 kilos. Tienes que adquirir habilidades concretas para ese vehículo”. También responsabiliza a algunos motoristas que van en grupo. “Hay quien exprime sus posibilidades más de lo debe. Tus habilidades no te permiten ir al mismo ritmo, pero en lugar de parar y decir ‘ya os pillaré’, por vergüenza o por lo que sea, arriesgas más de lo que debes”, reflexiona.

Elena de la Peña, subdirectora general técnica de la Asociación Española de la Carretera. La Asociación Española de la Carretera ([AEC](#)) calcula un déficit de conservación de 10.000 millones de euros en la red de carreteras del Estado, de las comunidades autónomas y las diputaciones, con más riesgo para los motoristas. “La mayor parte de esa necesidad

de inversión está en el firme, y no es lo mismo un bache o un hoyo para un vehículo de cuatro ruedas que para una moto”, indica Elena de la Peña. Las carreteras convencionales, frecuentadas por los motociclistas los fines de semana, “están aún peor”. Hace falta también vigilar el uso de pinturas antideslizantes, mejorar el coeficiente de rozamiento del asfalto, revisar las trazadas de las curvas e instalar sistemas de protección en los guardarraíles, según un [estudio de la Fundación Mapfre y la AEC](#). “En España tenemos una norma muy buena para estandarizar ese tipo de dispositivos, [la [Orden Circular 35/2014 del entonces Ministerio de Fomento](#)], lo importante es aplicarla”, reconoce De la Peña, que aboga por colocar “sistemas de protección de motociclistas donde realmente se necesitan, no de forma indiscriminada”.

Estibaliz Olabarri: “Hemos decidido incrementar los controles a los motoristas”



Estibaliz

Olabarri, directora de Tráfico del País Vasco.

La directora de Tráfico del Gobierno Vasco se plantea también ampliar el programa de formación ‘Ponte en mis ruedas’, dirigido a usuarios de motos de media y gran cilindrada. [>>](#)

[Lea la entrevista completa](#)

José y un matemático en el asfalto

La interpretación de la Guardia Civil es que yo estoy haciendo un adelantamiento antirreglamentario por la derecha y que en ese momento el coche cambia de carril y me cierra el paso, y por eso me salgo de la calzada. Aquel conductor provocó el accidente y recuerdo que se detuvo junto con otros vehículos, pero después se largó sin dar datos, sin dar nada. Después de eso, encima, el atestado me echa la culpa a mí.

[José sufrió un siniestro en su moto hace unos años, no quiere decir cuántos (él tenía 52) ni tampoco dar su apellido. Descontento con la versión oficial y asistido por el abogado Manuel Castellanos, presidente de la Asociación Nacional de Abogados de Víctimas de Accidente ([ANAVA-RC](#)), logró demostrar su inocencia gracias a la investigación del accidente y a las matemáticas. Ganó la demanda al Consorcio de Compensación de Seguros (dada la fuga del otro vehículo) y recibió una indemnización que prefiere no detallar]

No estaba nada contento con la situación y fue cuando empecé a preguntar a unos y a otros, hasta que en un club de motoristas conté el caso a un hombre con un doble doctorado, uno de ellos en Matemáticas. “Lo que te ha ocurrido es que te ha golpeado la rueda delantera y, por acción de contramanillar, te ha sido al suelo inmediatamente”, me explicó. Simplemente contándole el siniestro tuvo la capacidad de deducir lo ocurrido.

En su informe pericial, a partir de los datos y fotos del atestado de la [Guardia Civil](#), esa persona fue capaz de averiguar cuánto tiempo había tardado la motocicleta en caerse al suelo, qué

fuerzas podían haber actuado para esa caída tan rápida y llegar a la conclusión de que solamente podía haber sido por un efecto de contramanillar.



Que la única causa posible de ese efecto de contramanillar, que requiere una fuerza muy elevada, dada la oposición del amortiguador de dirección, tenía que haber sido una fuerza externa.

Y que esa fuerza externa, al no haber dejado [huella en la llanta](#), tenía que haber impactado directamente sobre el neumático. A partir del conocimiento de la dinámica del funcionamiento de las motos y de su capacidad deductiva, llegó a unas conclusiones sin ambigüedad posible que nadie pudo rebatir.

[La verdad científica corroboró la versión de José y fue crucial; de lo contrario, habría prevalecido el atestado de la Guardia Civil.]

Era un día con sol, sin viento, hacia las 10.00, en línea recta y con total visibilidad, no recuerdo haber visto nada de suciedad en el carril. Unas condiciones en las cuales un conductor experto, y yo tengo el carnet desde los 16 años, no tiene ningún problema.

Lo que veo es que hay un vehículo que circula permanentemente por el [carril izquierdo](#) cuando no hay nadie por el carril derecho, y cuando menos me lo espero, estando casi a mi altura, de repente hace un cambio rápido hacia la derecha y luego enciende el intermitente. Claro, intento evitar la colisión, pero cuando empiezo a apretar el freno ya noto que pierdo la rueda delantera.

[El atestado certifica que José no había tomado alcohol. Tampoco perdió la consciencia ni durante la caída, arrastrándose por el asfalto, ni tras el impacto. No recuerda el propio choque, pero sí la gravedad de las heridas, que narra con crudeza.]

Cuando me incorporo para sentarme, veo que de mi pierna izquierda sobresalía un trozo de tibia sin nada de carne. Se veía incluso la línea de corte en el hueso, un corte limpio.

Afortunadamente, la pierna quedó unida por la arteria y el nervio y gracias a eso me la pudieron reconstruir, sí. Tuve que aprender a caminar de nuevo, aunque fue rápido, creo que tres sesiones.



El accidente fue muy grave. Estamos ante uno de estos casos que se han mencionado muchas veces en los que los guardarraíles son un peligro. Entiendo que estos postes verticales con forma de H y canto afilado son ilegales a fecha de hoy, pero en la misma zona donde tuve el accidente sigue habiendo el mismo tipo de guardarraíl sin protección.

Cuando impacté contra el guardarraíl no creo que fuera arrastrando a más de 30 kilómetros por hora, posiblemente

menos. Incluso esa [velocidad](#), un impacto contra ese perfil en H supuso un corte limpio que me partió el hueso. De no haber chocado contra el guardarraíl, me habría arrastrado por el asfalto y se puede decir que no me habría pasado nada, llevaba guantes, chaqueta con protecciones y tal. Pero la viga en H me golpeó; podría haber sido el cuello y haberme quedado allí.

Y ahí siguen los guardarraíles. Bueno, los han sustituido, pero son del mismo tipo, creo que no se está haciendo mucho caso.

Investigación, ciencia y carreteras

Manuel Castellanos, presidente de ANAVA-RC. El abogado Manuel Castellanos, que se ocupó del caso de José y lleva 32 años de reclamaciones por siniestros viales, aprecia un problema de investigación que perjudica a menudo a los motoristas. "Cuando confluyen un motorista con un

conductor, lamentablemente el motorista suele resultar herido grave y termina evacuado en ambulancia. Por lo tanto, los agentes se quedan en el lugar de los hechos y escuchan solamente la versión del conductor. Sería deseable que se acudiera al hospital para conocer la opinión del motorista, y eso se hace en un 40% de los casos”, se lamenta Castellanos.

Pedro Gutiérrez, investigador de accidentes. El trabajo de Pedro Gutiérrez consiste a menudo en intentar tumbar la versión oficial de un siniestro. Y en su desempeño como investigador de accidentes de tráfico tropieza muchas veces con dos palabras: velocidad inadecuada. Se rebela contra ellas.

“Aparecen en casi todos los atestados. Si hay un accidente por salida de vía de una moto, casi siempre pone velocidad inadecuada y a veces velocidad excesiva. Cuando tenemos que entrar en este tipo de accidentes, le decimos a los abogados que pregunten a los agentes a qué velocidad iba la moto. Y la respuesta es: ‘Bueno, no lo hemos calculado, pero como se ha salido, entendemos que es inadecuada”.

 Dir. Gral. Tráfico 
@DGTes · Seguir



Un tercio de los motoristas fallecidos en [#SiniestrosViales](#) en 2022 dio positivo en alcohol y en el 23% se detectó consumo de drogas. Estas sustancias alteran la aptitud y la actitud para conducir e incrementan el riesgo de accidente. No seas + vulnerable. [#AlcoholYOtrasDrogas](#)



12:00 p. m. · 17 feb. 2024



 18  Responder  Compartir

[Leer 4 respuestas](#)

Gutiérrez, auditor en seguridad vial y secretario de la [Asociación Española de Investigadores de Accidentes de Tráfico \(AEIAC\)](#), achaca esto, entre otros problemas, a los prejuicios sobre los motoristas. “¿Hay motoristas que corren? Sí. ¿Hay motoristas que adelantan en línea continua? Sí. Yo lo he visto. Pero las causas de los accidentes no siempre son esas”, sostiene.

Por norma general, en España sólo se investigan los accidentes con muchas víctimas (en ese caso interviene en [Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico de la Guardia Civil](#)) o cuando lo solicita la víctima. En esas circunstancias, los expertos pueden recrear los hechos con exactitud gracias a programas informáticos avanzados y a la tecnología 3D si la toma de datos es buena.

El problema que detecta este experto es que “el atestado de toda la vida” se queda solo en los datos. “Falta buscar las causas reales de los siniestros, que a veces no son fáciles de establecer, sobre todo porque uno de los elementos que interviene, que es la [carretera](#), nunca se analiza como factor”, señala Pedro Gutiérrez.

Reflexionando desde su campo de acción, Gutiérrez propone atajar el problema desde el principio. “Como ingeniero industrial con un máster en investigación de accidentes de tráfico, he dado clases a muchos cuerpos policiales y falla la formación por parte de las policías. Hay excepciones y agentes que hacen muy bien su trabajo, pero por lo general no conocen la normativa de [trazado de carreteras](#) y mucho menos la de medidas de contención”.

El texto que regula el uso de barreras de protección en las vías es la [Orden Circular 35/2014](#), pero con un agujero legal que deja desprotegidos a los conductores, especialmente a los motoristas. No tiene carácter retroactivo, de modo que muchas vías utilizan sistemas de contención de los años

noventa del siglo XX, es decir, con guardarraíles y otros elementos que para los motoristas resultan un problema más que una solución.

“Hemos acreditado que en algunos accidentes [achacados a una velocidad inadecuada] la moto circulaba a una [velocidad reglamentaria](#) y que se produjo una pérdida de control por un bache, y que, además, la ausencia de barreras de protección agravó las consecuencias del accidente. Y hay condenas a la Administración”, reseña Gutiérrez. No son demasiadas.

“Cuando tienes un problema con la carretera, al afectado le obligas a ir a un procedimiento contencioso-administrativo que es largo, largo, largo, largo de muchos años. Estás jugando contra la Administración en el campo de la Administración”, asume el investigador.



Dirección General de Carreteras. “La [Dirección General de Carreteras](#) (DGC) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible siempre ha sido sensible y ha prestado especial atención a este colectivo”, responde el organismo a petición de EL MOTOR, y señala la adopción de medidas como la “mejora de la adherencia del pavimento”, la “ejecución de sobreancho en vías” y la “eliminación y protección de postes de barreras y obstáculos próximos a la calzada”.

Además, destaca la instalación de “sistemas de protección para motociclistas” en 65,5 kilómetros de la [red de carreteras del Estado](#) entre 2021 y 2023. Aunque el número kilómetros protegidos no consta en la DGC, la Asociación Nacional de Motoristas calcula que son unos 8.000 kilómetros repartidos por las vías de titularidad estatal, autonómica y de las diputaciones provinciales. La DGT, por otra parte, señala que el 85% de las muertes de motoristas se registra fuera de la red estatal.

Óscar Llatje: “Intentamos llegar a los motoristas, pero por lo que sea no se sienten implicados”



Óscar Llatje, coordinador de seguridad vial del Servei Català de Trànsit.

El coordinador de seguridad vial del Servei Català de Trànsit señala la influencia en la siniestralidad de las curvas de radio intermedio que los usuarios no resuelven bien. [>> Lea la entrevista completa](#)

El papel de la tecnología

La marca italiana Ducati está desarrollando una [tecnología que conecta los coches con las motos](#) para mejorar la seguridad en la carretera y en la ciudad para los motoristas. El objetivo es que estos reciban avisos en tiempo real con los que evitar choques en los giros con poca visibilidad.

Es un ejemplo de lo mucho que puede ayudar la innovación tecnológica a la seguridad de los motoristas. El proveedor de componentes Bosch calcula, por ejemplo, que el 25% de los accidentes podrían evitarse si todas las motos estuvieran equipadas con el sistema antibloqueo de frenos (ABS), obligatorio en los coches desde hace años.

Esta compañía investiga y desarrolla desde hace tiempo otras soluciones para las motocicletas, como el control de estabilidad, el piloto automático adaptativo (que controla automáticamente la velocidad del vehículo) o el monitor de punto ciego.

“Hay que reconocer que los fabricantes están haciendo un gran trabajo [con las ayudas a la conducción], ahora hay que ver cómo se acelera su penetración en el parque”, analiza Álvaro Gómez.

Para el director general de ANESDOR, José María Riaño, este aspecto es fundamental. “La industria es la primera interesada en reducir los accidentes e invierte cientos de millones en investigación, por ejemplo para aumentar la conectividad e incluso para desarrollar [motos que se sostienen solas](#). Y ahora los motoristas si queremos llevamos airbag [integrados en las chaquetas], cosa que hace unos años era impensable”, relata.

Para Ramón Ledesma, resulta fundamental “avanzar en la obligatoriedad progresiva del airbag del motociclista”. El 35% de los motoristas fallecidos y más del 25% de los hospitalizados sufren lesiones de torso, según datos de la DGT.

Pero en este punto, el del equipamiento, muchos motoristas chocan con el precio. La rebaja del IVA en las prendas especializadas es una reclamación que viene de lejos. Al menos desde 2007 –señala María José Alonso, vicepresidenta de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial–. Si quieres incentivar que la gente vaya segura, es un contrasentido que te obliguen a pagar un IVA de lujo”.