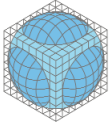


CENTRO ZARAGOZA
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN
SOBRE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS, S.A.

INFORME SOBRE ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS EN LA CIUDAD DE ZARAGOZA



Pedrola, septiembre de 2007



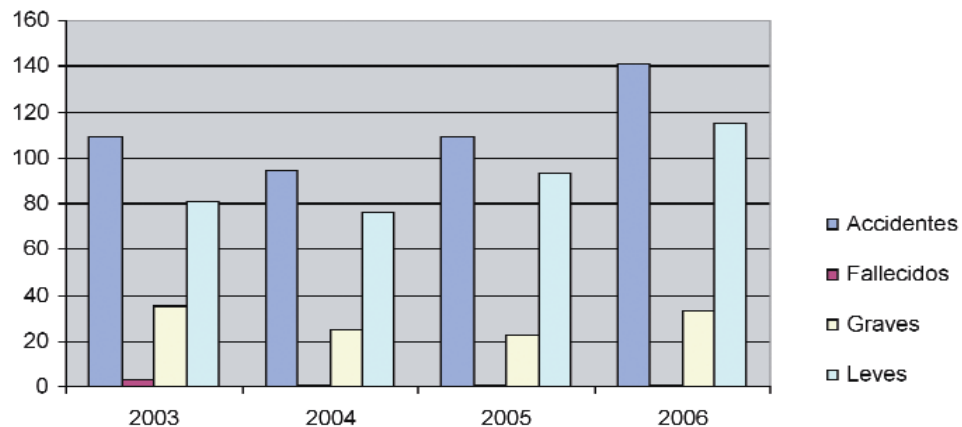
En Octubre de 2004 entraba en vigor la reforma del Reglamento General de Circulación por la que se permitía la conducción de motocicletas de hasta 125 cc a aquellos conductores con una antigüedad mínima de tres años con el permiso de conducir de clase B, sin ningún tipo de prueba adicional.



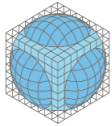
Desde antes incluso de su entrada en vigor, el debate en los distintos estamentos preocupados por la seguridad vial ha estado continuamente presente acerca de la influencia y repercusión que dicha medida podría tener en el conjunto de la siniestralidad de nuestro país.

En el presente artículo CENTRO ZARAGOZA trata de dar respuesta a esta pregunta a través del análisis de las cifras de accidentalidad recogidas en la ciudad de Zaragoza en el periodo comprendido entre los años 2003 a 2006. (Fuente: Policía Local de Zaragoza).

En el año 2003 (antes de la entrada en vigor de la reforma) el número total de accidentes con lesionados en el que se vieron implicadas motocicletas, en la ciudad de Zaragoza, fue de 109, de los cuales, en 79 (72,5%) de ellos la motocicleta era de una cilindrada superior a 125 cc, mientras que en los 30 (27,5%) restantes su cilindrada era inferior.



Evolución número de accidentes y lesionados

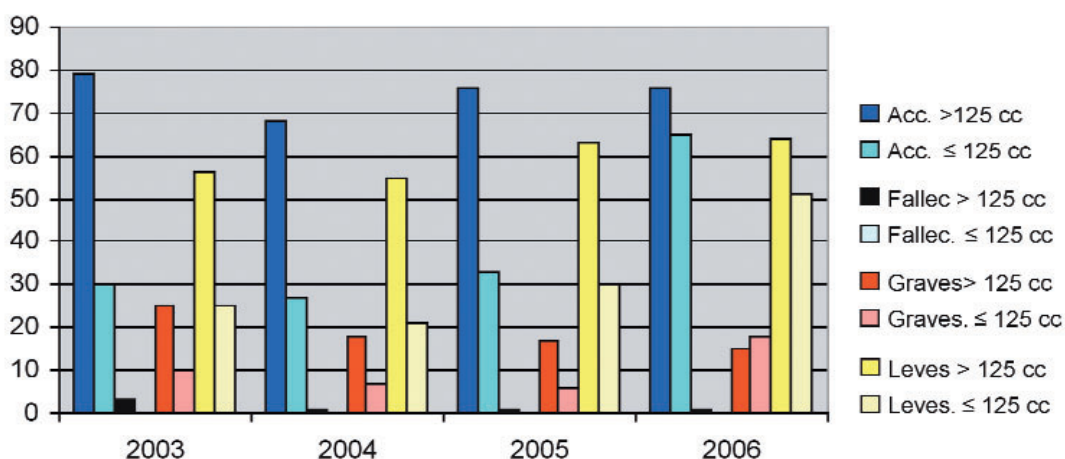


En cuanto al número y gravedad de los lesionados en ese año, se produjeron un total de 119 lesionados, correspondiendo 84 (70,5%) a motocicletas de cilindrada superior a 125 cc, y 35 (29,5%) a motocicletas de cilindrada inferior.

La cifra total del número de accidentes y del número de lesionados se redujo durante el año 2004 (a partir de Octubre de este año entró en vigor la reforma del RGC). Hay que hacer notar que del total de accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc durante este año, ninguno de sus conductores contaba con el permiso de clase B.

Esta tendencia a la baja se invirtió durante los dos años siguientes de forma que el número de accidentes en el año 2006 fue ya de 141, con un total de 149 lesionados.

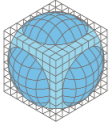
Examinando cuidadosamente las cifras puede comprobarse que en lo que respecta a las motocicletas de una cilindrada superior a 125 cc el número de accidentes a lo largo de estos años se ha mantenido aproximadamente en las mismas cifras, con una ligera reducción durante el año 2004 y un ligero aumento durante el año 2005, mantenido durante el año 2006 en 76 accidentes.



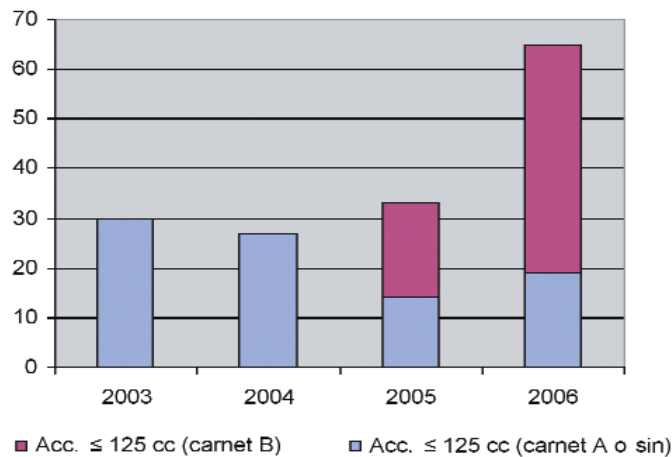
Nº de accidentes y lesionados según categoría de motocicleta

En cuanto al número y gravedad de los lesionados en accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas de cilindrada superior a 125 cc, las cifras de fallecidos (pasaron de ser tres en 2003 a uno en los siguientes años) y de heridos graves han mantenido una tendencia a la baja durante el periodo analizado, mientras que el número de heridos leves se ha ido manteniendo con muy ligeras variaciones.

La tendencia en la estabilización en lo que respecta al número de accidentes que muestran las motocicletas de cilindrada superior a 125 cc no ha sido seguida por las motocicletas de categoría inferior, apreciándose que si bien se produjo una reducción en el año 2004, durante el año 2005 (con la modificación del RGC ya consolidada) se produjo ya un aumento significativo del 22%, disparándose durante el año 2006 hasta alcanzar un aumento del 96% en el número de accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc.



Se aprecia además que el número de conductores implicados en accidentes con motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc que poseían el permiso de conducir de clase B, pasó a ser de ninguno durante el año 2004 (la modificación llevaba muy poco tiempo en vigor), al 57% de éstos durante el año 2005 y hasta un 70% durante el año 2006.



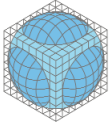
Motocicletas ≤ 125 cc: Accidentes por tipo de permiso

Sin tener en cuenta a los conductores que tenían el permiso de clase B, las cifras de accidentes para motocicletas de esta categoría se habrían mantenido dentro de los márgenes de los años anteriores, poniendo de manifiesto la relación entre la entrada en vigor de la modificación del RGC con el aumento de la siniestralidad.

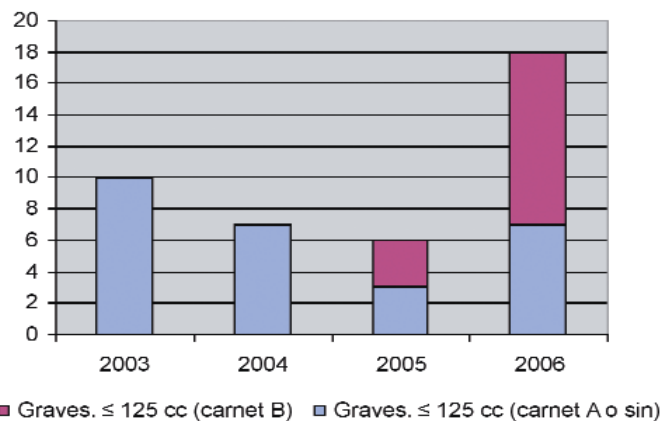
En lo que respecta al número y gravedad de los lesionados en accidentes de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc, se aprecia que durante el año 2005 se produjo una ligera reducción en lo referente al número de heridos graves, si bien hasta el 50% de ellos se produjo en accidentes cuyo conductor poseía el permiso de conducir de clase B. En el año 2006 la cifra de heridos graves aumentó considerablemente en esta categoría, correspondiendo un 61% de los conductores implicados a aquellos que poseían el permiso de conducir de clase B.



El número de accidentes de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc. se ha duplicado en Zaragoza desde el año 2005



En lo referente al número de heridos leves en esta categoría tanto en el año 2005 como en el año 2006 se produjo un aumento de los mismos, si bien en este último las cifras se dispararon. El porcentaje de los conductores implicados en accidentes que produjeron heridos leves en esta categoría y que poseían el permiso de conducir de clase B pasó del 57% en el año 2005 al 70% en el año 2006.

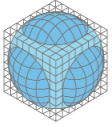


Motocicletas ≤ 125 cc: Lesionados graves por tipo de permiso

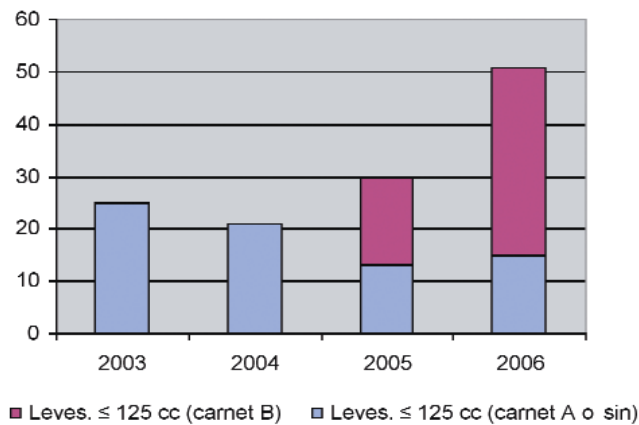
Al igual que con el número de heridos graves en accidentes de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc, sin tener en cuenta los heridos producidos en aquellos accidentes en los que el conductor poseía el permiso de tipo B, las cifras se habrían mantenido dentro de los márgenes que se dieron en los años anteriores.



Tras el análisis efectuado por CENTRO ZARAGOZA de las cifras de siniestralidad de los accidentes de motocicleta acaecidos en la ciudad de Zaragoza en el periodo 2003-2006 ha podido verse el elevado aumento experimentado tanto en el número de accidentes como en el número de lesionados producidos en aquellos accidentes en los que la motocicleta implicada tenía una cilindrada igual o inferior a 125 cc.

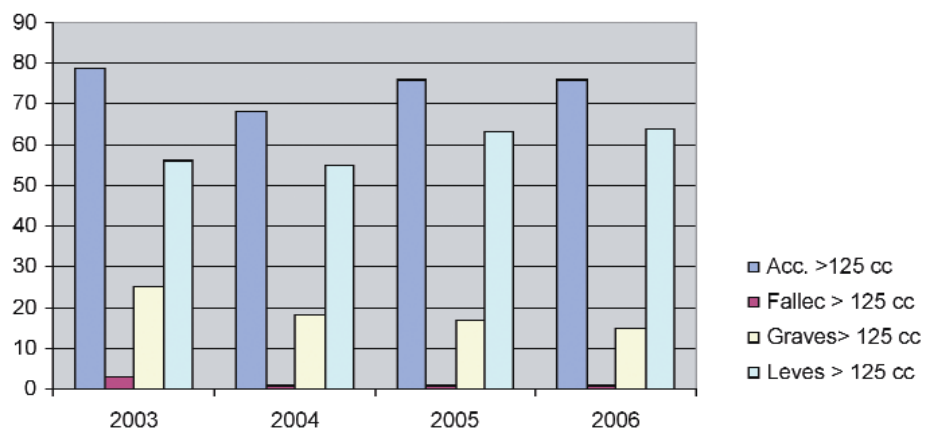


La tendencia alcista comenzó en el año 2005 con la modificación del RGC ya consolidada, disparándose en el año 2006, cuando la modificación del RGC ya llevaba en marcha más de un año, por lo que puede establecerse una relación directa entre el aumento de la siniestralidad y la puesta en marcha de dicha modificación, es decir, la posibilidad de conducir motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc con el permiso de conducir de clase B.



Motocicletas ≤ 125 cc: Lesionados leves por tipo de permiso

No obstante, sería necesario contrastar las cifras de la ciudad de Zaragoza con las del resto de ciudades del territorio español, al objeto de contrastar la relación entre el importante aumento de la siniestralidad de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 cc. y la modificación del RGC, permitiendo la conducción de las mismas únicamente con el permiso de conducir de la clase B.



Motocicletas > 125 cc: Accidentes y lesionados