

Políticas de Seguridad Vial y motoristas. (v2.0)

12 de enero de 2009



MIEMBRO DE UNIDAD MOTERA

## Políticas de Seguridad Vial y motoristas. (v2.0)

### INDICE

	Página.
La problemática de la motocicleta. ....	4
¿Qué ocurre con las motos? .....	4
Elemento diferenciador. ....	5
Responsabilidad compartida. ....	6
La motocicleta. ....	6
El medio. La infraestructura. ....	10
Conclusiones. ....	13
Fe de erratas. ....	16
Decálogo de ALM. ....	17







12 de enero de 2009

## Políticas de Seguridad Vial y motoristas. (v2.0)

La Seguridad Vial y la reducción de víctimas relacionadas con los accidentes de tráfico, han sido temáticas de máxima actualidad en estos últimos cinco años en España.

Han sido responsables del impulso en las políticas y acciones que se demandaban socialmente, las distintas administraciones, pero de una forma más concreta, la DGT y el Observatorio de Seguridad Vial.

El objetivo europeo para el 2010 de reducción al 50% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico, ha servido para incentivar los estudios que rodean a esta problemática, de modo que se han generado medidas de base para lograr salvar 2000 vidas en España, en referencia a las cifras de 2003.

Mientras que se ha experimentado una reducción de la cifra de víctimas en casi todos los vehículos (inclusive las medidas adoptadas y dirigidas en exclusiva a peatones han tenido su efecto), los usuarios de motocicleta no han conseguido la disminución efectiva de las víctimas en ningún país de Europa, y por supuesto en España, que ha experimentado un incremento de las víctimas mortales de forma paralela al crecimiento del parque de motos.

### La problemática de la motocicleta.

Si observamos las medidas adoptadas por las administraciones en España, éstas han sido dirigidas principalmente en dos sentidos:

- \_ Mejora efectiva de las infraestructuras.
- \_ Modificación de los hábitos de conducción de los usuarios.

Además, la evolución en materia de seguridad de los vehículos, ha contribuido de forma notable en la reducción de los accidentes y las víctimas de los mismos.

### ¿Qué ocurre con las motos?

El principio tomado desde la administración en el caso de la motocicleta, requiere de soluciones distintas a las tomadas para otro tipo de vehículos.

Asumir que la motocicleta es un vehículo vulnerable, no solo es tarea de los usuarios, sino que se deben promover en las administraciones, políticas distintivas para proteger a los conductores de moto. También en aras al objetivo común europeo de reducción de víctimas, sin excluir este tipo de vehículo.

Así la mejora de las infraestructuras, no siempre ha venido acompañada de la incorporación de soluciones en el diseño vial, que protejan a los usuarios de motocicleta. Un hecho incomprensible cuando es reconocido que cualquier mejora encaminada a la protección de usuarios más vulnerables, redundará en mayor seguridad para el resto de usuarios.

Es por ello, que un incremento en las tasas de movilidad de este vehículo, comporta estadísticamente un mayor riesgo, dado que las soluciones adoptadas no garantizan la protección de usuarios vulnerables como son los de motocicleta.

#### Elemento diferenciador.

Es la propia característica del vehículo la que conlleva una vulnerabilidad asociada ante la eventualidad de un accidente.

En todos los accidentes y vehículos, el factor humano es un factor presente, pero no en todos los casos controlable.

Asumir el error humano en conductas no de riesgo, como uno de los elementos que intervienen en un accidente, es algo razonable. Pero el factor humano, no debe ser tenido en cuenta como el desencadenante o causa fundamental de un accidente.

Los factores que intervienen en un accidente son siempre múltiples, y no debe establecerse una persecución al usuario, instaurando la “*presunción de culpabilidad*” relacionada con los accidentes de tráfico.

Así, en los accidentes de motocicleta no hay una relación necesaria entre infracción a la norma y siniestro, como se puede observar en la tabla:

#### Infracciones de los conductores de motocicleta, implicados en los accidentes con víctimas en carretera.

Infracciones sobre velocidad	2004	2005	2006	2007
Velocidad inadecuada para las condiciones existentes	987	1139	1286	1631
Sobrepasar la velocidad establecida	178	239	255	272
Marcha lenta entorpeciendo la circulación	0	5	3	5
Ninguna	1420	1863	2947	3395
Se ignora	637	674	816	1203
TOTAL CONDUCTORES	3222	3920	5307	6506

Fuente: Anuarios estadísticos DGT

La falta de perspectiva y conocimiento acerca de la realidad de la motocicleta, han llevado al fracaso de las políticas de control y sanción que no son efectivas en el caso de la moto, dado que no se puede establecer como causa prioritaria de los accidentes, al usuario.

La reducción de los promedios de velocidad experimentada con las campañas de control, no suponen garantía alguna ante la eventualidad de un accidente de un motociclista, dado que a partir de 29 km/h un motero puede perder la vida si la infraestructura no está adaptada o impacta contra otro vehículo.

Así en relación a la tabla de la DGT al respecto de accidentes de motocicleta y velocidades, sabemos que los siniestros se siguen produciendo en el mismo tipo de vía (carreteras secundarias de montaña), que en años anteriores. En este tipo de carreteras las velocidades máximas están determinadas por su trazado y raramente pueden ser sobrepasadas independientemente a la potencia del vehículo, por lo que no se produce infracción a la norma, ya que como se muestra en las estadísticas de la DGT del año 2007, con un incremento de los conductores implicados en accidente de un 22,7% respecto al 2006, tan solo hubo un incremento del 7% de estos mismos, que infringieron la norma al sobrepasar el límite de velocidad establecida.

Por tanto, los motociclistas sabemos que no existe relación directa en el conjunto de nuestros accidentes, entre potencia del vehículo, velocidad y causa del accidente.

Es necesario establecer una diferenciación entra causas de un accidente y consecuencias del mismo. Más allá, sabemos que en los accidentes de motocicleta influyen decisivamente el entorno de infraestructura y la interacción con otros vehículos, equipación, etc., en la gravedad de las lesiones. Por tanto cabe pensar que al igual que en los vehículos automóviles p.ej., cuando

sobreviene un accidente (hecho no siempre controlable debido al factor humano), es necesario trabajar en la protección del conductor, en motocicleta esta tarea está basada en la mejora de infraestructuras y equipación.

Es por ello, que las actuales políticas que han tenido su efecto en la reducción de víctimas en otro tipo de vehículos, no han dado el resultado deseado en las motocicletas.

### Responsabilidad compartida.

Este es un concepto acuñado desde Europa y que el colectivo motorista hemos tomado como propio, trabajando en aras de la mejora de nuestras actitudes ante el tráfico.

Al tiempo exigimos la corresponsabilidad que las administraciones deben ofrecernos para mejorar nuestra seguridad.

Así, *Antonio Avenoso* (Director Adjunto del ETSC), refiere que: "... los usuarios de las vías son responsables de cumplir con las instrucciones de uso del sistema; los fabricantes de vehículos y carreteras de poner a disposición de los usuarios productos seguros, sencillos de utilizar y, en última instancia, a prueba de fallos; y, por último, los políticos y administradores del sistema de garantizar que los errores que pudieran cometer los usuarios no conlleven nunca lesiones graves o mortales..."

Es esta realidad la que debiera asumirse como objetivo a la problemática de los usuarios de motocicleta, y en tanto se aportan soluciones, el mantenimiento del **RESPECTO** que las víctimas no reciben, con el único aval de un perfil descrito en una estadística.

Es necesario exigir a las administraciones, que no establezcan una imagen del motorista ligado a cierto tipo de actitudes, ya que además de no explicar de forma global las causas de los accidentes de motocicleta, no tienen porqué corresponderse a una conducción de riesgo y ello sirve únicamente para focalizar sobre el usuario como causante de su propio siniestro. De este modo, el motorista pasa a ser víctima y culpable, aún en los casos que un comportamiento respetuoso y cívico hayan tenido como resultado un accidente, en el que por supuesto el motorista es prejuzgado tan solo por el vehículo que conduce.

Sin duda los usuarios entendemos el riesgo asociado a la conducción de una motocicleta, pero este es asumible y razonable, cuando se aportan las ayudas que se demandan.

### La motocicleta.

Son de sobras conocidas y apreciadas las ventajas que en movilidad ofrece la motocicleta. No obstante, por menos conocidas, la conducción de la motocicleta aporta:

- \_ Un medio que recupera el placer del viaje; gracias a la importante interacción con el vehículo y el entorno.
- \_ Conductores más solidarios en el tráfico diario; como valor a proteger con la deshumanización de nuestra sociedad.
- \_ Vehículos ecológicamente más respetuosos; dado que sus homologaciones cumplen con las normativas medioambientales más rigurosas, siendo altamente eficientes. Al tiempo, en el proceso industrial de fabricación o reciclaje de una motocicleta, se invierte menor energía y emiten menos residuos que en la fabricación de otro tipo de vehículos.

Sobre esta última cuestión, cabría por tanto incentivar el uso de la motocicleta como un vehículo respetuoso con el medio ambiente y con los objetivos mundiales de emisión de gases contaminantes. No obstante, y tras un primer beneficio derivado de la *Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera* en la que por nivel de emisiones la motocicleta quedaba exenta del pago del impuesto de matriculación (si su nivel de emisiones era inferior a 120 gr/km de CO<sub>2</sub>), el Ministerio de Economía y Hacienda da una vuelta de tuerca y combina la presión hacia las motocicletas de potencia igual o superior a 100cv en aras de "combatir la elevada siniestralidad asociada a este tipo de vehículo", presentado el pasado 14 de agosto la nueva tributación del impuesto de matriculación, que rectifica la Ley de calidad del aire,

excluyendo a las motocicletas de los beneficios fiscales que pudieran obtener por su bajo nivel de emisiones (toda la información en <http://www.enmotomenosco2.com/> ).

Las nuevas tributaciones serán las siguientes:

TIPO	CRITERIOS DE DELIMITACION
0%	Emisiones no superiores a 80 g. CO <sub>2</sub> /km
4,75%	Emisiones no superiores a 80 g. CO <sub>2</sub> /km e inferiores a 100 g. CO <sub>2</sub> /km
9,75%	Emisiones no inferiores a 100 g. CO <sub>2</sub> /km e inferiores a 120 g. CO <sub>2</sub> /km
14,75%	Emisiones iguales o superiores a 120 g. CO <sub>2</sub> /km Motocicletas cuyas emisiones oficiales no se acrediten. Motocicletas con una potencia superior a 74kw (100cv) independientemente de sus emisiones.

Fuente Ministerio de Hacienda

Así en sesión de la Comisión de Economía y Hacienda (Sesión número: 11) del pasado 25 de noviembre, y al respecto de la discusión del *Proyecto de Ley por la que se suprime el gravamen del Impuesto sobre el Patrimonio, se generaliza el sistema de devolución mensual en el Impuesto sobre el Valor Añadido, y se introducen otras modificaciones en la normativa tributaria* (Núm. Exp. 121/000008/0000), que en su *Artículo octavo modifica la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales para establecer niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> delimitadores de las categorías de tributación específicamente aplicables en relación con las motocicletas. Con ello se mantiene la coherencia de la inspiración medioambiental de la reforma introducida por la Ley 34/2007, de 15 noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, a la vez que se evita que las motocicletas se vean favorecidas por una reducción o desaparición de su tributación en el ámbito del IEDMT que no vaya acompañada de una reducción de sus actuales emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, dada la elevada siniestralidad asociada a las motocicletas de potencia igual o superior a 100 CV (74 KW) se someten todas ellas, con independencia de sus emisiones de CO<sub>2</sub>, al tipo impositivo más elevado.* La intervención de la Diputada del PSOE Sra. Colldeforns, se hizo a este respecto en los siguientes términos:

“... quiero también señalar y subsanar un objetivo de esta ley, que tiene que ver con el impuesto de matriculación ... y no estamos haciendo ninguna discriminación.

Creo también que (la Diputada Madrazo del PP) ha hecho un error que hay que dejar muy claro. Además coincide que conozco el tema, ya que como portavoz de Medio Ambiente en la anterior legislatura, precisamente fue una de las modificaciones que introdujimos. Nos parecía que era un primer paso en la modificación de la imposición que tuviera que ver algo en trabajar en la lucha contra cambio climático. Y había que subsanar un error. No es que las motos, los vehículos de dos ruedas estuvieran exentos y ahora van a tener impuesto. No. Y esto lo saben muy bien, porque hemos hablado con la asociación de moteros y hemos hablado con la asociación de empresas. Las motocicletas y los vehículos de dos ruedas pagaban. Lo que pasa es que se encontraron por un error del gobierno ... en que a partir de enero, parecía que no tenían que tributar. Es decir, pagaban, se encontraron que no tenían que pagar, y ahora lo que hacemos es que vuelvan a pagar ... Por lo tanto, la familia de motoristas o de nuevos motoristas que compren, va a seguir pagando lo mismo que pagaban, del mismo modo que la familia de automóviles va a seguir pagando lo mismo que pagaba. Lo que pasa es que en proporción a las emisiones de CO<sub>2</sub>, y la familia de motos, también en proporción a la emisión de CO<sub>2</sub>.

Y debo añadir un tema, que parece ser que los amantes de las grandes motos les preocupa. Estoy de acuerdo en la gran lucha a favor de la seguridad en la circulación de motos, no es fiscal. Totalmente de acuerdo. Pero también debo decir que del mismo modo que en el espíritu de la ley estaba enviar una señal al mercado, clara, de que por ejemplo los vehículos "quads" no son vehículos ni ecológicos, ni seguros, ni, digamos que incitan a gastar un recurso como es la gasolina, digamos porque sí, lo mismo las grandes motos que no pueden circular en España a más de 120, que yo sepa, queremos enviar una señal al mercado de que no son vehículos que se adecuan al nuevo estilo de vida que pensamos que todos tenemos que llevar... “ [Comisión de economía y Hacienda 25-11-2008](#)

Se ha venido diciendo que "las motos han venido para quedarse", pero lo cierto es que se intenta por todos los medios eliminar un problema de base que resulta enormemente costoso y

complejo de solventar a la administración pública, debido a las inversiones necesarias para proteger a los usuarios vulnerables, como los de motocicleta.

“... Anna Ferrer, directora del Observatorio de Seguridad Vial de la DGT, tras insistir en que «cuando se habla de accidentalidad es un error buscar culpables, es más eficaz hablar de causas», recuerda que «los datos nos señalan que las muertes de motoristas se disparan los fines de semana y, especialmente, entre los que manejan motos de más de 100 caballos de potencia. Estos conductores son los que sufren una mayor siniestralidad tanto en carretera como en ciudad y eso que en ámbitos urbanos, la mayoría de las motos son como máximo de hasta 125 cc. Nos guste o no la potencia y la accidentalidad van muy unidas ».”

Fuente: ABC 17/11/08.

La obsesión por la estadística ha llevado a focalizar la problemática de la accidentalidad de las motocicletas, en un grupo muy concreto: "motos de gran cilindrada".

Esta realidad no tiene más base que la descripción estadística del parque circulante. Así cuando la DGT ofrece datos como:

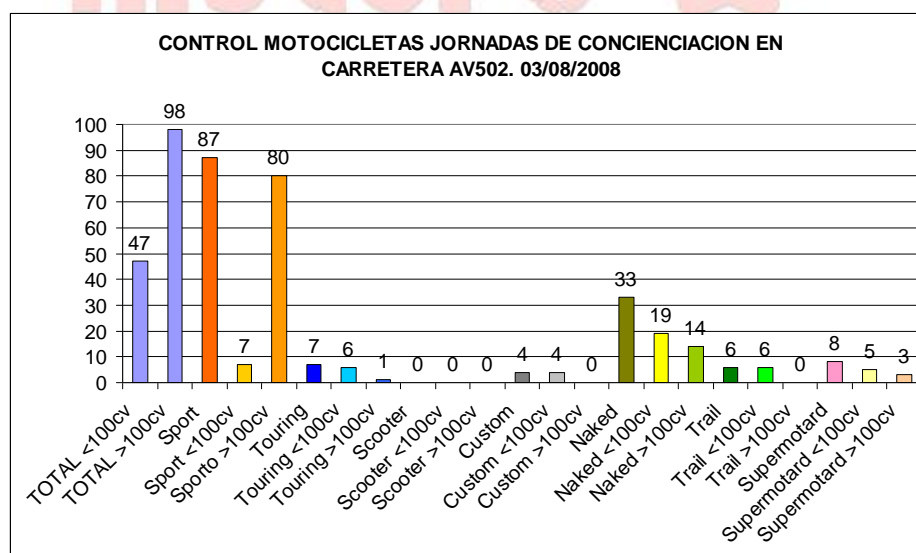
\_ Entre enero y junio de 2007, el 88% de las motocicletas implicadas en accidente mortal en carretera era de una **cilindrada superior a 500 cc**, el 7% hasta 125cc y el 6% entre 125 y 500cc. Destaca el importante número de motos de gran cilindrada: el 36% de las motos tienen 750cc o más.

Y con más hincapié en esta cuestión, cuando tomando el modelo francés intenta dar explicación a la accidentalidad de la motocicleta en base a su potencia. Concretamente a los vehículos que tienen 100cv o más.

Otra estadística acerca de las motocicletas implicadas en accidentes mortales en carretera de enero a abril del 2008, nos muestra que:

- \_ Sobre un total de 99 vehículos siniestrados, 55 se correspondían a vehículos de 100 o más caballos;
  - \_ Otros seis vehículos no disponían de datos suficientes para determinar su potencia.
- Así se deduce que el 60% de los vehículos siniestrados tenía 100 o más caballos.

Si nos preguntamos nuevamente que nos pueden aportar estos datos, la gráfica adjunta puede ayudarnos a comprender.



Fuente Asociación LUCHA MOTERA

Se trata de un control de los vehículos de dos ruedas que circulaban en fin de semana (perfil del accidente de motocicleta) por una de las carreteras con el mayor índice de siniestralidad de Castilla y León.

En tan sólo tres horas se pararon a 145 motocicletas, de las cuales el 68% tenían 100 o más caballos. Asimismo, los dos modelos de motocicleta que se registraron en mayor número, son las de tipo sport y naked, que curiosamente coinciden con las que en mayor porcentaje sufren accidentes.

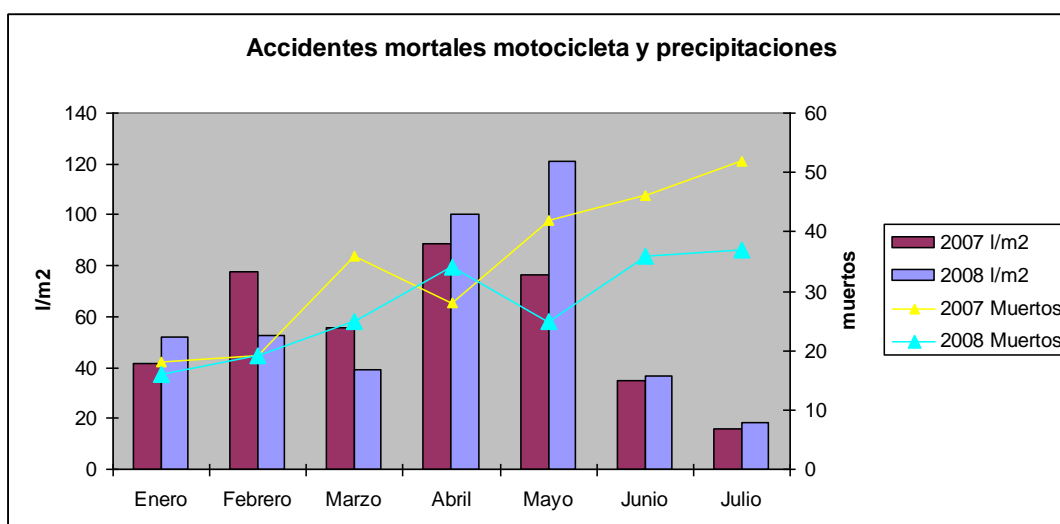
Así, podemos deducir que las cifras de siniestralidad no son más que el reflejo estadístico del parque circulante.

En este año 2008, y de enero a julio, ha habido un descenso de un 29% respecto al 2007 en la cifra de víctimas mortales de accidentes de motocicleta en carretera.

Hemos de alegrarnos por ello, pero sin duda no debemos obviar que en los meses de mayor uso de la motocicleta (mes de marzo en adelante) el incremento de las precipitaciones han ayudado a que descienda el número de víctimas.

Así en las propias estadísticas de la DGT, se contempla que los accidentes se producen con buen tiempo y un 62% de los mismos durante el fin de semana.

En relación inversa, vemos como a un aumento de las precipitaciones, suele corresponder una disminución de las víctimas de motocicleta.



Fuente Asociación LUCHA MOTERA

Sin olvidarnos por supuesto, de los efectos que la crisis económica está ocasionando en la movilidad de los moteros, y que es reflejo también, del descenso interanual del consumo de combustible, venta de neumáticos y la hostelería.

Quizá aún podamos caer en la tentación de pensar que la estadística de la potencia en las motocicletas siniestradas no es una descripción del parque circulante. Pero si tomamos el ejemplo francés, la problemática de los accidentes de motocicleta es de mayor magnitud que en España, si bien desde 1986 existe en Francia una prohibición a la venta de motocicletas con potencia igual o superior a 100cv, podemos observar un dato comparativo en la siguiente tabla:

	Francia		España	
	Parque de motocicletas	Muertos a 30 días	Parque de motocicletas	Muertos a 30 días
<b>Año 2006</b>	1248000	769	2042298	481

Existiendo un paralelismo absoluto entre España y Francia acerca de los perfiles observados en conductores, porcentaje del parque automovilístico, porcentaje total de víctimas, y características de movilidad relacionadas a las zonas donde se produce los accidentes, así como

causas de los mismos y kilómetros recorridos en base a la densidad de población, resulta incoherente que con un parque de motocicletas netamente inferior, Francia tenga más víctimas mortales que España, no pudiendo justificar descensos puntuales en la mortandad, sobre medidas que se implantaron hace 21 años.

Asimismo, el parque de motocicletas en Francia se redujo un 9,6 por ciento en el periodo 2000-2005, mientras que en España aumentó un 24,9 por ciento, y todavía ha aumentado mucho más en los últimos años.

No podemos olvidar que el estudio del laboratorio holandés TNO, publicó ya en 1997 que «no existe evidencia científica ni estadística de que la cilindrada, la potencia o la relación peso/potencia sean factor principal en los accidentes de moto».

Ante el riesgo de violar el derecho comunitario a la libre circulación de mercancías y verse obligado como el Estado Francés a demostrar que la imposición de la limitación a 100cv de las motocicletas es una medida fundamental en el descenso de la siniestralidad de estos vehículos, en España se aplicarán medidas restrictivas al acceso de estos vehículos imponiéndoles un recargo en el impuesto de matriculación que en base a su nivel de emisiones y la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, no le debiera corresponder.

En época de crisis, la elevación en el precio de las motocicletas por el impuesto de matriculación del cual debieran estar exentas por nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>, es un factor determinante para la reducción de ventas y la difusión de la motocicleta como medio de transporte alternativo.

Aún más, el desconocimiento de la realidad en la conducción de motocicleta, no valora adecuadamente la seguridad que aportan los vehículos de alta cilindrada, por corresponderse a los de alta gama. Avances como los controles de tracción, selección de las curvas de potencia para hacerla más adaptable a las circunstancias y al usuario, así como las ya consabidas de mejor calidad de los componentes neumáticos, suspensiones o frenos, otorgan mayor seguridad a este tipo de motocicletas.

Factores como la potencia, son un aliado del motorista, que debe practicar una conducción defensiva y de anticipación, muy distinta a la de otro tipo de vehículos.

Asimismo, el rendimiento de estas motocicletas de “alta cilindrada y potencia”, no es sustancial ni aprovechable en sus valores máximos, en las carreteras secundarias donde se producen mayormente los accidentes. Por tanto, tampoco cabe relacionar potencia y siniestralidad en este caso.

Es por todo ello, que las medidas adoptadas contra la motocicleta en cualquiera de los términos planteados de segregación por potencias, discriminación impositiva o en relación a cualquiera de las tipologías que la estadística describe, es injustificada y fruto únicamente del desconocimiento de la realidad de la moto y su mundo.

### El medio. La infraestructura.

Supone el elemento común y reconocido que puede ser causa de los accidentes de motocicleta, pero que interviene de forma directa en las consecuencias del mismo.

Los avances habidos respecto a nuestra seguridad se están iniciando lentamente pero con paso firme. Comprendemos el enorme esfuerzo que supone la adecuación de las infraestructuras, si bien las actuaciones pueden priorizarse de una forma más inmediata sobre aquellos puntos en los que existe un riesgo contrastado para los motoristas. No obstante, hemos conseguido el mayor de los cambios en base a la concienciación de las administraciones para hacer de la carretera un medio más seguro.

Sin embargo, el cambio del actual diseño viario, teniendo en cuenta como uno de los factores prioritarios la seguridad de los usuarios, solo se logrará con la inclusión de un Anexo de Seguridad Vial consensuado, en la redacción de los proyectos y ejecución de las obras.

Así y en la actualidad, el cumplimiento de los contenidos en las normativas del Ministerio de Fomento:

- \_ OC 321/95 TyP (tratamiento de los márgenes de la carretera y sistemas de contención);
- \_ OC 18/2004 y 18/2008 (sistemas de protección para motociclistas);
- \_ Norma 3.1-IC "Trazado", etc.;

refieren la necesidad de establecer espacios de seguridad en arcenes, medianas, etc., como primera medida de diseño, modificando o incorporando taludes, e intentando alejar los elementos de riesgo para poder recuperar el control del vehículo, ante una eventual salida de la vía.

Queda definido, que la aplicación de los sistemas de contención, sirven para evitar un accidente de mayor entidad, sustituyéndolo por otro de menor entidad y controlado.

En este aspecto, los usuarios vulnerables precisan de una adaptación de todos los obstáculos que se dispongan en la vía (incluidos los sistemas de contención), para gozar del mismo nivel de seguridad que el resto de usuarios. Para ello, se han diseñado los SPM a los que se hace referencia, por ejemplo, en la OC 18/2008.

Si un sistema de contención ha de ser adaptado para los usuarios más vulnerables, y supone un accidente de menor entidad (no siempre es así), ¿no cabría plantearse su implantación en los lugares que es estrictamente necesario, como describe la normativa?

Si añadimos el coste que supone a la administración, las tareas de instalación y mantenimiento, sería razonable pensarlo.

Aún más, si por la falta de espacio libre disponible al sistema de contención (prima más en el diseño la capacidad que la seguridad de la vía):

- \_ Ante la eventualidad de un accidente, quedaremos expuestos al permanecer el vehículo en la zona de rodadura.
- \_ Si se produce un pinchazo, deberemos caminar cerca de los vehículos que circulan, con el consiguiente riesgo de atropello.
- \_ Los equipos de emergencia, no pueden acudir con la presteza necesaria ante el atasco que se produce en un accidente...

Por ello, no es ilógico, que los motoristas solicitemos mayor seguridad en las infraestructuras, y parte de esta seguridad es el espacio libre disponible. Esta modificación, no incrementaría los proyectos en los que se pudiera aplicar, en cifra superior a un 1,5% del coste total. Cifra rápidamente amortizable en tareas de instalación, mantenimiento y..., vidas humanas.

Más allá, la aplicación arbitraria de cierto tipo de mobiliarios urbanos, señalización horizontal, etc., son un claro riesgo para la seguridad.

Un factor que se está incorporando como un elemento de seguridad, es la previsibilidad del diseño. Así se marcan unos radios mínimos en las curvas, el bombeo máximo admisible, la ubicación de la señalización, etc.

Por todo ello, la seguridad que demandan los motoristas en cuanto a infraestructuras, supone un incremento en la seguridad del resto de usuarios.

¿Por qué no se aplica entonces?

El principal motivo es la obligatoriedad de hacerlo en base a las distintas administraciones y competencias de



nuestras vías, al tiempo que ciertos elementos que se aplican, carecen de las homologaciones de seguridad que les debiera corresponder.

Al no establecer unos mínimos exigibles en materia de sistemas de contención, diseño vial, y en ocasiones mantenimiento, las administraciones operan a su antojo, incumpliendo inclusive las normativas más básicas como las de señalización vial.



## CONCLUSIONES.

Asociación LUCHA MOTERA, sigue apoyando la demanda de soluciones de parte de las administraciones, que no supongan una discriminación en materia de seguridad en infraestructuras, a nivel impositivo o de perjuicio de la imagen del colectivo motero, con el único fin de eliminar las motocicletas de las calles y como única solución a aportar por la administración para reducir las víctimas asociadas a este vehículo.

Exigimos:

\_ **RESPETO** a un colectivo, que aporta múltiples beneficios a la movilidad en general, y valores como la solidaridad.

\_ **Que las POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE MOTOCICLETAS, NO SEAN COMPETENCIA DE LA DGT;** dado que su limitación, no es efectiva con la distribución de las competencias en materias de infraestructuras, educación vial, sanidad, control y regulación del tráfico, etc.

El marco competencial del estado de las autonomías en España, requiere de modificaciones legislativas en materias de mínimos a las administraciones con competencias en estas materias. Estos requerimientos deben ser además consensuados de modo que permitan ofrecer la misma seguridad a los ciudadanos de cualquier parte del Estado.

Asimismo, y en materia de infraestructuras, se debe avanzar en la línea de incorporar las auditorías de Seguridad Vial, como un elemento de mejora, al tiempo que se da en los proyectos, la entidad que tiene la seguridad en el diseño vial, incorporando un Anexo consensuado que beneficie a todos los usuarios, en especial los vulnerables, ya que su seguridad incrementa la del resto de vehículos.

El marco apropiado y en el que deben sentarse las administraciones de mayor entidad (administración central y autonómicas, p.ej.), con competencias en cualquiera de las materias descritas, puede ser la Comisión No Permanente de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico del Congreso, que debiera pasar a ser permanente, y con capacidad legislativa.

\_ **La RETIRADA DE CUALQUIER MEDIDA DISCRIMINATORIA ENCUBIERTA**, como la iniciativa para gravar la compra de un determinado tipo de motocicletas, en base a una estadística, en lugar de un estudio riguroso de las causas y consecuencias de los accidentes de motocicleta.

\_ **Que se tenga en cuenta a los verdaderos protagonistas de esta problemática, el colectivo motero, como concedores del mundo de la motocicleta, y no se tomen medidas como las que salieron del GT52 de la DGT, que en poco o nada han ayudado hasta el momento, y que solo han servido para focalizar más aún sobre el usuario, la culpabilidad de los accidentes.**

Al tiempo, el colectivo sigue mostrando su desacuerdo con estas políticas provenientes de la DGT.

\_ **SOLUCIONES** para garantizar nuestra seguridad, desde el ámbito priorizado que ya reclamó públicamente, UNIDAD MOTERA. Es decir:

### **1.- CAMPAÑA REAL DE MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS PARA MOTORISTAS.**

- El cumplimiento sin más dilaciones, de los objetivos marcados en el Plan de Fomento aprobado en 2005 para la protección de 1.500 km de carreteras dependientes del Estado.
- El inmediato cumplimiento de la circular 18/2004 que obliga a que no se instale ni un metro más de guardarraíles asesinos, sin protección por doble bionda SPM, en los puntos señalados por dicha norma. Establecer para ello unos parámetros consensuados de auditoría para toda la red viaria de España, de modo que equipos independientes puedan inspeccionar las

Asociación LUCHA MOTERA

vías emitiendo informe del estado y recomendaciones de mejora para incorporar la seguridad vial de todos los usuarios, como un concepto permanente en el diseño de la obra civil en España.

- Sin perjuicio al respeto a la realidad competencial del Estado Español, se promueva por parte de la DGT y el Ministerio de Fomento la adecuación de las normativas vigentes en las carreteras dependientes de las diferentes CCAA y otras administraciones (Diputaciones, Ayuntamientos, etc...) para asegurar un estándar de seguridad en la totalidad de la red viaria.

Conforme al artículo 149 punto 21 de la Constitución Española, *“el Estado tiene competencias exclusivas en materia de circulación de vehículos a motor y tráfico”*, con lo que al realizarse la transferencia de estas competencias a otras administraciones, cuando menos debiera hacerse exigiendo unos mínimos en cuanto a normativa infraestructuras y seguridad vial suscribiéndose a la normativa estatal para asegurar el vacío en el que ahora nos encontramos y que perjudica gravemente a los usuarios.

- Supresión inmediata de los puntos negros registrados, asegurando además de forma efectiva los equipos de conservación y mantenimiento que detecten y reparen en el menor tiempo posible los desperfectos que sucedan fruto del paso del tiempo o de un accidente, antes de que éste se produzca.

## **2.- REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE ATENCIÓN A ACCIDENTADOS.**

La primera media hora tiene una importancia decisiva para salvar vidas y el tiempo medio para la asistencia rápida en España es de los peores de Europa.

La implantación inmediata de esta medida estableciendo equipos sanitarios y de rescate en bases cercanas a los tramos de alta concentración de accidentes, reduciría el número de víctimas.

Algunos países europeos, como Alemania, Gran Bretaña o Dinamarca han adoptado incluso una legislación en la que se fija un tiempo mínimo de asistencia para los heridos, que en el caso alemán se fija en doce minutos, en el Reino Unido en ocho y en Dinamarca en cinco.

## **3.-REDUCCIÓN DEL IVA QUE GRABA LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN DE LOS MOTOCICLISTAS.**

Al tratarse de equipos de seguridad, la reducción de su precio supondría un incentivo a la mejora de la equipación de los motoristas.

Basta decir que aún estamos esperando la resolución de la consulta que al respecto de esta reducción de impuestos en los cascos se iba a hacer a la CEE tras aprobarse en el Congreso de los Diputados en febrero de 2006.

Resulta asimismo paradójico que se permita la venta de cascos no seguros mientras que se sugiere sancionar a los usuarios que los utilicen. Este tipo de equipos suelen resultar muy económicos aunque claramente poco seguros.

Promover mediante ayudas por parte de las administraciones, la investigación de elementos de seguridad activa y pasiva para conductores de vehículos de 2 ruedas.

## **4.-PROMOCIÓN MEDIANTE INFORMACIÓN Y AYUDAS A LOS USUARIOS PARA POTENCIAR SU FORMACIÓN PRÁCTICA.**

- Promover, junto a las marcas, fabricantes e importadores del sector, la organización de cursos de securización de conducción realizando campañas “de pacificación” inteligentes, serias y eficaces, que ni criminalicen a la moto ni a los moteros, y que presenten a los moteros la necesidad de practicar una conducción que favorezca su seguridad vial.

- Promover que los circuitos que reciben ayudas presupuestarias de la administración realicen actividades formativas en el mismo sentido y la creación de circuitos regionales destinados a la práctica formativa de los motociclistas
- Promover la creación de circuitos regionales destinados a la práctica formativa de los motociclistas.

### **5.-DIFUSIÓN INMEDIATA DE CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN ACERCA DE LAS ESPECIALES CARACTERÍSTICAS DE LAS MOTOCICLETAS EN EL TRÁFICO.**

Tomar de una vez responsabilidad ante el ejemplo de campañas como la británica "Think", favoreciendo el conocimiento y por tanto la convivencia de los distintos usuarios que comparten la vía.

Evitar con ello la interesada confrontación entre colectivos de usuarios para eludir la responsabilidad que la administración tiene en la gestión del tráfico para una mayor seguridad vial.

Javier Rodríguez  
Presidente ALM  
Miembro de UM



**Fe de erratas.**

Ante la corrección de los datos publicados en el *Anuario estadístico de accidentes 2007* y que contenían un error en la tabla:

**Infracciones de los conductores de motocicleta, implicados en los accidentes con víctimas en carretera.**

Infracciones sobre velocidad	2004	2005	2006	2007
Velocidad inadecuada para las condiciones existentes	987	1139	1286	3395
Sobrepasar la velocidad establecida	178	239	255	1631
Marcha lenta entorpeciendo la circulación	0	5	3	272
Ninguna	1420	1863	2947	5
Se ignora	637	674	816	1203
<b>TOTAL CONDUCTORES</b>	<b>3222</b>	<b>3920</b>	<b>5307</b>	<b>6506</b>

Fuente: Anuarios estadísticos DGT

a la que se hace referencia en la página 5 de este informe, se han incluido los nuevos datos según los nuevos datos proporcionados por la DGT el 30-12-2008, rectificando por tanto el presente informe. (ALM 12-01-2009)





## DECALOGO ALM

Asociación LUCHA MOTERA nace como fruto de la iniciativa y la unión de moteros en defensa de sus derechos, estableciendo una organización de implantación nacional sin ánimo de lucro.

Con vocación de evitar más víctimas entre un colectivo vulnerable a las condiciones de circulación, la principal motivación es aportar lo necesario para mejorar la Seguridad Vial de los motoristas.

### Creemos prioritario en ALM considerar que:

- \_ Todos los usuarios somos VICTIMAS potenciales del tráfico. Los conductores somos parte integrante del día a día, de la circulación y de sus riesgos.
- \_ Pensamos que un ACCIDENTE es un hecho imprevisible que nadie planea ni busca. El factor humano implica de por sí el fallo que puede sobrevenir provocando una tragedia.
- \_ Las INFRAESTRUCTURAS son un elemento condicionante de los accidentes y en ocasiones causa de los mismos. En el caso de los usuarios de motocicleta son la circunstancia que puede provocar un accidente y que necesariamente determina la gravedad del mismo ya que al producirse una caída el piloto lo hará sobre cualquiera de los componentes de la vía que pueden causarle lesiones e inclusive la muerte.
- \_ La EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN de los riesgos que pueden sobrevenir del tráfico, tiene que ser parte integrante de la formación de todos los conductores, jóvenes y futuros, para intentar prevenir cualquier conducta inadecuada que pueda desembocar en un accidente.
- \_ El RESPETO, debe ser una conducta aprendida y necesaria para la convivencia de todos los usuarios que comparten el mismo espacio. Se debe prestar especial atención con aquellos usuarios que son valorados más vulnerables como peatones, ciclistas y motoristas.
- \_ Por todo ello las circunstancias del tráfico deben considerarse como una RESPONSABILIDAD COMPARTIDA de usuarios y administraciones, puesto que de estas últimas depende la formación recibida, la capacitación de los conductores, la expedición de los permisos, homologación de vehículos y condiciones de las vías en la que estos circulan. Todos estos elementos son fundamentales y determinan la gravedad de los accidentes.
- \_ La VELOCIDAD es un factor que agrava las consecuencias de un accidente pero no es la causa fundamental que provoca los mismos. La reducción de los límites de velocidad sin embargo no aporta una ventaja sustancial para los usuarios de motocicleta que ya a 30Km/h pueden sufrir gravísimas lesiones e incluso la muerte al colisionar contra un guardarraíl por ejemplo.

\_ La EVOLUCIÓN de los vehículos aporta con las nuevas medidas de seguridad incorporadas, el factor de ayuda que el usuario necesita para evitar o disminuir las consecuencias de un posible accidente. Es necesario por tanto, incidir en la promoción de estas mejoras por parte de los fabricantes.

\_ Es prioritario para ALM el FOMENTO del uso de la motocicleta como medio alternativo de transporte especialmente para el tráfico urbano, ya que de su buen uso se reducen potencialmente los riesgos que habitualmente se le asocian.

\_ Consideramos imprescindible la puesta en marcha inmediata de programas de cobertura y apoyo a VÍCTIMAS respaldados por las administraciones en lo que debe ser una medida paliativa de las consecuencias que supone la tragedia de los accidentes de tráfico.

Nuestros principios se reflejan en los siguientes puntos:

\_ TRABAJO, como seña de identidad de la asociación y valor que aportamos para conseguir nuestros objetivos.

\_ INICIATIVA para proponer y llevar a cabo todo tipo de tareas, lo que garantizan el liderazgo de ALM.

\_ COOPERACION con todas aquellas asociaciones, grupos o administraciones que trabajen en pro de mejorar nuestra Seguridad Vial.

\_ AYUDA, como valor propio de los moteros y que nos lleva a desarrollar iniciativas de apoyo a los afectados, familiares y víctimas.

\_ RESPONSABILIDAD ante la parte que nos corresponde como usuarios de las vías públicas.

\_ PEDAGOGIA, que promovemos como medio para evitar más víctimas, y comportamientos inadecuados. Además de apoyar actitudes responsables en la conducción, pretendemos mostrar las ventajas que derivan de esta conducta.

\_ DENUNCIA de la realidad existente y toda injusticia por los medios a nuestro alcance, concienciando a la sociedad en general a través de los medios de comunicación, programas de información al ciudadano, concentraciones y otros actos.

\_ ACERCAMIENTO, para alejar falsos e interesados estereotipos que identifican al motero como un loco. Somos un colectivo de gente normal que exige el mismo derecho a la seguridad y que reniega de aquellos que con actos temerarios son una minoría que no nos representa.

\_ FOMENTO de los valores propios de los conductores de motocicletas: compañerismo, ayuda mutua, solidaridad y fortaleza.

\_ LUCHA constante y sin descanso para conseguir nuestro objetivo: no más muertes inútiles y sin sentido.

Javier Rodríguez  
Presidente ALM.

