



► La nueva campaña de la DGT incide en la necesidad de convivir tras la incorporación masiva de la moto a la circulación.

## Campaña DGT: “Si pensamos en las motos todo irá sobre ruedas”

# MOTOS Y COCHES: TOCA CONVIVIR

El tráfico ha cambiado. Las motos son cada vez más y condicionan la circulación. La necesidad de convivir y adaptarse es el eje de la nueva campaña de la DGT dirigida tanto a conductores de motos como de coches. Forma parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial de las Motos para rebajar la siniestralidad.

**Marian GARCIA RUIZ**  
Fotos: **Lucía RIVAS**. Infografía: **DLIRIOS**

**E**l Plan Estratégico de Seguridad Vial de las Motos, aprobado en diciembre, sigue dando nuevos pasos para reducir la siniestralidad. El parque de motos ha crecido un 35% en los tres últimos años y es necesario adaptarse a esta nueva realidad. En este ámbito, la nueva campaña de la DGT, que se llevará a cabo en los meses de abril y mayo, apuesta por la información y los mensajes de convivencia entre coches y motos.

Así, la campaña pretende divulgar a través de microespacios en TV, radio, revistas especializadas y suplementos dominicales, que el tráfico ha cambiado. Hoy, cinco millones de motos compar-

ten el asfalto con los automóviles. “Si pensamos en las motos, todo irá sobre ruedas”, dice uno de los eslóganes de esta campaña que presenta a la moto como un vehículo más vulnerable, menos visible y con un tiempo de reacción diferente. Esto es algo que deben tener en cuenta los automovilistas en cada maniobra. Antes de girar, cambiar de carril o abrir una puerta hay que mirar el retrovisor y señalizar.

Esta campaña distinguirá, además, el diferente papel que tienen los motoristas en el tráfico de las ciudades y en las vías interurbanas, e incidirá en que los motoristas no deben olvidar nunca que son los más vulnerables y llevan todas las de perder.

**LA “MOTORADA” DE JEREZ.** El Gran Premio de Motociclismo en Jerez de la Frontera, que movilizó a 55.000 moto-

**EL DISPOSITIVO**

**DESPLEGADO POR EL FISCAL DE SEGURIDAD VIAL EN JEREZ DIO LUGAR A LAS CUATRO PRIMERAS CONDENAS POR CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DE DROGAS.**

ristas, puso a prueba la capacidad de convivencia de motos y coches y el resultado fue relativamente positivo. Concluyó con la muerte de tres motoristas, que siempre es mucho, pero es la mitad de las 6 ocurridas el año anterior y una tercera parte de los 9 motoristas muertos en 2006 durante esta celebración. La DGT volvió a realizar un gran despliegue con helicópteros y radares y, en 41.200 controles, detectó 925 infracciones, casi el 42% por exceso de velocidad.

**MOTOS EN LA INVESTIDURA**



En su discurso de investidura, Jose Luis Rodríguez Zapatero anunció una "atención especial a la seguridad de los motoristas con la instalación de vallas seguras en todas las carreteras". El Plan Estratégico de las Motos contempla un gasto de 30 millones de euros en 3 años para subvencionar en un 50% la instalación de barreras más seguras en las carreteras provinciales. La asociación Mutua Motera realiza una importante labor de información con las Diputaciones para que se adhieran a estos convenios que se empezarán a firmar en breve.

Muy importante y novedosa fue la operación impulsada por el Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas. Un grupo de fiscales estuvo presente en los controles preventivos de drogas dirigidos a automovilistas y motoristas y cuyo resultado final fue de 16 condenas firmes por delitos de tráfico. Por primera vez se produjeron cuatro condenas por conducción bajo la influencia de drogas.

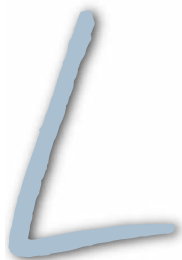
En los 95 controles de droga realizados a conductores, 11 dieron positivo, en torno al 12%, una cifra superior a la que suele resultar de los controles de alcoholemia. Según Bartolomé Vargas, "la gran mayoría de los integrantes de la familia motera han tenido como siempre un comportamiento ejemplar; la actuación del Fiscal ha ido dirigida a esa minoría que incumple la ley y desprestigia a los demás". ♦



**PERE NAVARRO OLIVELLA**

DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

**MOTOS Y SEGURIDAD VIAL**



Las motos están de actualidad y, como dijo en su día el ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, "han venido para quedarse", así que ahora toca gestionar su seguridad.

Todos los estudios y prospecciones anuncian un aumento del parque de motocicletas en el futuro debido a su consolidación como alternativa al automóvil para los desplazamientos urbanos y estos mismos informes apuntan a que, por mucho que se aconseje el uso del transporte público, siempre tendrá que existir un vehículo para desplazarse individualmente por la ciudad. Conviene no olvidar que el coche es un vehículo pensado, diseñado y fabricado para la carretera mientras que algunas motocicletas son vehículos ideados y adaptados a la circulación por la ciudad; o sea, que las características del coche nunca podrán competir con las ventajas que aporta la motocicleta para su uso en la ciudad.

En Londres, las motos proliferan, como alternativa al coche, a partir del establecimiento del peaje urbano para acceder al centro de la ciudad del que quedaron excluidas las motocicletas. En París, los ciudadanos descubren su utilidad con motivo de una huelga de transporte público y las autoridades francesas nos explican que cada vez que se da una circunstancia similar, suben las ventas. En Madrid, su aumento en los últimos años es espectacular. Y en ciudades como Roma y Barcelona siempre han estado presentes por razones culturales y de clima.

El parque de motocicletas ha crecido en nuestro país el triple que el de coches. En los tres últimos años las motos se han incrementado en un 35%, mientras que los turismos ha

crecido un 10%. Las cifras hablan por si solas.

Todos sabíamos que las motos de pequeña cilindrada iban a aumentar en las ciudades, lo que no esperábamos es que también lo iban a hacer las de alta cilindrada. En los tres últimos años se han matriculado 170.000 motos de más de 500 c.c. y estas son muchas motos y muy grandes.

¿Por qué? Porque los accesos a las ciudades presentan dificultades de fluidez para la circulación de coches al tener altos niveles de saturación en las horas punta y muchos ciudadanos que viven a kilómetros del centro han encontrado su alternativa en la moto de alta cilindrada; además son atractivas, entran por los ojos y hasta pueden servir el fin de semana para hacer una escapada con la sensación de libertad, potencia y aire juvenil que proporcionan.

Hasta aquí todo parece normal si no fuera porque las motos son peligrosas y exigen una especial atención y prudencia en su manejo.

Según un estudio de la Unión Europea, el riesgo de matarse en un accidente de tráfico en moto es 17 veces superior al de matarse en un turismo.

Para dar una medida de la gravedad del problema que supone la accidentalidad de este tipo de vehículos, revisemos los datos: en los cuatro últimos años, el total de muertos por accidente de tráfico en carretera ha descendido en España un 32%, mientras los muertos por accidentes de moto han aumentado un 84%. En números absolutos, durante 2007 han muerto 528 motoristas en accidentes ocurridos en las carreteras, cifra que representa una tragedia que es inasumible e inaceptable socialmente.

El problema no es sólo nuestro, ya que afecta a toda Europa, hasta el punto de que el Comisario Europeo de Transportes, el francés Jaques Barrot, ha afirmado que actualmente uno de cuatro cada fallecidos en accidente de tráfico va en moto, pero si no hacemos nada y no tomamos medidas se mantendrá la tendencia, por lo que en 2010 un tercio de los muertos en accidente de circulación sería usuario de moto.

En España, la alarma saltó el verano pasado en que los muertos en motocicleta aumentaron un 53%, las autoridades alertaron sobre la magnitud del problema y se abrió el debate. Pero en este debate había que evitar caer en el riesgo fácil de buscar un culpable, que siempre suele ser otro, y continuar contabilizando accidentes y víctimas. Había que evitar caer en la tentación de que los motoristas culpasen a las administraciones por las infraestructuras y las administraciones culpasen a los motoristas por su falta de atención y prudencia.

Sorprendentemente, al final se impuso el sentido común, se aceptó que estábamos ante un problema de todos que necesitaba de una visión compartida y que había que ponerse a trabajar juntos. Así nace la primera estrategia compartida para mejorar la seguridad de las motocicletas, que fue aprobada el pasado mes de diciembre.

Con los trabajos de este grupo descubrimos que la forma-

ción siempre había estado volcada en el automóvil, que el propio nombre de "autoescuela" lo ponía de manifiesto, que la motocicleta había sido considerada un vehículo marginal y que en materia de formación para el acceso a la conducción habría que darle a las motocicletas la importancia que tienen y merecen. Este es un reto para la Administración y para las autoescuelas.

Reconocimos que el diseño viario lo habíamos hecho en función del automóvil y que, en un entorno con cada vez más motocicletas, habría que repensar el diseño viario adecuándolo a la nueva realidad. La adopción de medidas como dobles líneas de retención, algún carril más ancho, carril bus para motos... Este es un reto para los ingenieros.

Valoramos que la industria del automóvil había ido evolucionando, pasando de vender potencia a vender seguridad y que la industria de la motocicleta estaba todavía en la potencia y no había hecho el salto adelante que la sociedad demanda. ABS, airbags, protectores laterales, tres ruedas... Este es un reto para los fabricantes.

Se puso de manifiesto que los automóviles tenían un sistema de clasificación y valoración según su seguridad que se mide con las llamadas estrellas EuroNCAP y que las motos no lo tenían. Este es un reto para la Comisión Europea.

Concluimos que habría que diferenciar entre la circulación en las ciudades y las carreteras, porque los usuarios, los accidentes y los problemas son distintos.

Constatamos que en la ciudad los accidentes se producen con más frecuencia en los cruces, por la indisciplina a las luces de los semáforos, y que tendremos que utilizar las nuevas tecnologías para vigilar este asunto, y que el control de los semáforos en la

ciudad podría ser semejante a lo que los radares han sido en la carretera. Este es un reto para los ayuntamientos.

Descubrimos que los concesionarios y vendedores son siempre grandes aficionados a las motos y que, porque tratan frecuentemente con ellos, conocen a los compradores, por lo que tendrían que asumir su responsabilidad y difundir las normas de uso, los consejos de experto, el manual de instrucciones y hasta algún curso de familiarización con el vehículo.

Todos estuvimos de acuerdo en que las asociaciones de motoristas tendrán que liderar y comprometerse en el cambio hacia comportamientos más seguros como lo han hecho las asociaciones de automovilistas.

Y debatimos juntos sobre muchos asuntos más que han quedado reflejados en un documento de todos y para todos, un plan de seguridad vial para las motos.

Antes no teníamos plan, ahora ya lo tenemos. Sólo queda aplicarlo, que no es poco, y trabajar para conseguir un país un poco más seguro también para los motoristas. ♦

**LAS MOTOS ESTÁN DE ACTUALIDAD Y HAN VENIDO PARA QUEDARSE, ASÍ QUE AHORA TOCA GESTIONAR SU SEGURIDAD**

