

**anesdor**

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS

PONS

SEGURIDAD  
VIAL

CONCLUSIONES  
Y RECOMENDACIONES

20.10.2017

LA MOTOCICLETA  
EN LA MOVILIDAD  
DEL SIGLO XXI

---

PONS  
FUNDACIÓN





# Introducción

Las motocicletas y ciclomotores constituyen una realidad incontestable en la movilidad, especialmente, en las grandes áreas urbanas. El uso de los vehículos de dos ruedas no ha dejado de crecer en los últimos años, tanto por parte de las empresas como de los particulares, y en este sentido, la moto representa ya el 15% del parque de vehículos en nuestro país.

Conscientes de la relevancia que ha tomado la moto en la movilidad urbana y bajo el firme compromiso con la seguridad vial, la Fundación Pons y ANESDOR han elaborado este decálogo, con el objetivo de incrementar la seguridad de los conductores de dos ruedas y, en general, la del conjunto de usuarios de la vía.

# 1 Sobre los recursos destinados a la seguridad vial de la moto

En el año 2000, la moto (ciclomotores y motocicletas) representaba el 12,9% del parque de vehículos en nuestro país y el 14,9% de las víctimas mortales. En 2016, el parque de motos supone ya el 15,2% del total, pero la representatividad de víctimas mortales ha crecido hasta el 22%.

*Se recomienda que los organismos implicados en la seguridad vial dediquen a la moto una proporción de atención y recursos equivalente a la representatividad de sus víctimas en el tráfico.*

# 2 Sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la moto

En 2008, la Dirección General de Tráfico aprobó el Plan Estratégico de Seguridad Vial para las motocicletas, estructurado en 4 ámbitos de actuación, 12 programas y 36 medidas.

*Se recomienda que, transcurridos 10 años desde su aprobación, se proceda a su revisión y actualización para adecuarlo a las nuevas circunstancias. Además, recomendaríamos incluir un modelo de Plan de Seguridad Vial Urbana, que facilite la aplicación práctica en el ámbito municipal.*

# 3 Sobre la regulación y el responsable de la motocicleta en las instituciones

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) define a los motoristas como usuarios vulnerables, junto a ciclistas y peatones. La presencia creciente de las motocicletas, en nuestras ciudades y carreteras, justifica una atención y un seguimiento especial para hacer frente a sus problemas y necesidades.

*Se recomienda el desarrollo de una Ley de Usuarios Vulnerables. También se recomienda que, en los organismos responsables de la seguridad vial, tanto en carretera como en ciudad, sea designado un funcionario, a poder ser usuario de moto, como referente en el tema de los desplazamientos en moto y en contacto permanente con las asociaciones de motociclistas.*

# 4 Sobre la extensión de las "zonas 30"

La experiencia acumulada en la implementación de "zonas 30" se ha acreditado como una buena práctica para la reducción de los accidentes en moto y de la gravedad de las lesiones. En general, la pacificación del tráfico es una buena medida para los usuarios vulnerables.

*Se recomienda la promoción de las políticas de tráfico calmado o "zonas 30" por su significativa incidencia en la seguridad de los motociclistas por lo que supone de actuación sobre la velocidad y mejora de la convivencia con los otros modos de desplazamiento.*

# 5 Sobre la ordenación del aparcamiento de motos en la vía pública

El incremento del parque de moto, unido a la aparición de nuevas empresas de uso compartido (“motosharing”), conlleva un significativo aumento de las motos aparcadas en la vía pública, que hay que prever con suficiente antelación a fin de evitar el conflicto con los peatones.

*Se recomienda la ordenación e incremento del aparcamiento de motos en la vía pública en nuestras ciudades, estableciendo criterios objetivos para garantizar que se dedica una proporción de la superficie disponible equivalente a la cuota del parque de vehículos que representa la moto.*

# 6 Sobre la formación de los motoristas

La mayoría de los accidentes se desencadenan a partir de un fallo humano (88%), sea del motorista (35%) o de otro vehículo que colisiona (65%). Por esta razón, la formación de las personas es clave en la reducción de accidentes.

*Se recomienda una revisión integral de la formación que favorezca la formación continua de las personas, contemplando los siguientes aspectos:*

- ▶ *Introducción de la seguridad vial en el ciclo escolar.*
- ▶ *Revisión del sistema de permisos de conducción, profundizando en el concepto de acceso progresivo. Sin olvidar aspectos como la formación de sobre la convivencia con la moto de los conductores de otros vehículos, y también la preparación de los formadores.*
- ▶ *Fomento de la formación avanzada (post-permiso).*

# 7 Sobre la sensibilización, la educación vial y la convivencia

Más de la mitad de las lesiones graves sufridas por los motoristas se producen en ciudad, donde los otros usuarios suelen ser los responsables del accidente (al menos en 2 de cada 3 siniestros).

*Se recomienda aumentar las campañas de seguridad vial, informando de los riesgos específicos que sufren los conductores de ciclomotores y motocicletas en ciudad por las malas acciones de los otros usuarios y de su vulnerabilidad en caso de accidente. Son necesarias campañas que fomenten la convivencia entre los usuarios de diferentes modos de transporte y que recuerden la presencia de usuarios vulnerables.*

# 8 Sobre los cursos de conducción segura en moto

Los cursos de conducción segura, formación avanzada post-permiso, se han ido consolidando como una buena práctica para la formación continua en seguridad vial de los conductores.

*Se recomienda el desarrollo de un certificado de calidad mediante el que la Administración acredite el rigor de las escuelas y la calidad de los cursos de formación; acompañado de medidas de incentivo de cara al usuario:*

- ▶ *Distinción mediante anotación en el Registro de Conductores de los usuarios que han cursado formación certificada.*
- ▶ *Incentivo mediante la remuneración de 3 puntos del permiso de conducción.*
- ▶ *Fomento de incentivos desde el ámbito privado, como descuentos especiales para conductores formados (en la compra del vehículo, en el seguro...)*

# 9 Sobre los conductores profesionales de motocicleta

Con la progresión exponencial del comercio electrónico, se han incrementado significativamente los trabajadores dedicados al reparto de mercancías en lo que se conoce como “última milla”. Otros profesionales tradicionales también han migrado sus flotas de vehículos a la moto, por sus ventajas de movilidad y la eficiencia que aporta. Todos los expertos coinciden en la necesidad de “un compromiso por parte de las empresas, tanto las más grandes como las más pequeñas y medianas, de una formación constante y protección a sus empleados, sean estos autónomos o estén integrados en su plantilla permanente”.

*La seguridad vial de la moto debe estar incluida en los planes de prevención de riesgos laborales. Se recomienda gestionar ante la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE) la inclusión en su catálogo de formación continua subvencionada la correspondiente oferta de formación y capacitación para los trabajadores de reparto en moto.*

# 10 Sobre la importancia del equipamiento

En la mayoría de las caídas, la reacción instintiva hace que las manos sean la primera parte del cuerpo que contacta con el asfalto. En Francia, desde el 1 de enero de 2017 es obligatorio el uso de guantes por los motociclistas

*Se recomienda abrir el debate con las asociaciones de motociclistas sobre la posible obligación del uso de guantes en los desplazamientos por carretera, y trasladar el mensaje de la importancia del equipamiento adecuado para minimizar las lesiones en caso de accidente.*