

# PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE MOTOS

**Milagro del Arroyo González-Pintado**  
**Jefa del Departamento de Relaciones con Iberoamérica**  
**Dirección General de Tráfico**  
**c/ Josefa Valcárcel nº 28**  
**28027 Madrid (España)**  
**Tfnº: 34.91.714.31.79**  
**Fax: 34.91.714.31.70**  
**Correo electrónico: [magp@dgt.es](mailto:magp@dgt.es)**

## RESUMEN

El grave problema que tienen actualmente todos los países es el aumento de la siniestralidad en sus vías públicas de los conductores que manejan motocicletas.

Es preciso, pues, implantar un Plan de Seguridad Vial dirigido a estos usuarios, con dos objetivos muy precisos, dirigidos a que la siniestralidad de las motos se asemeje, de forma progresiva, a la de los turismos: invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves de los usuarios de las motocicletas y ciclomotores; y el segundo, conseguir que el número de muertos en vehículos de dos ruedas, inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

La puesta en marcha del citado Plan, debe ser, ante todo, una visión compartida entre los agentes encargados de la seguridad vial, que entiendan la magnitud y la naturaleza del problema de la siniestralidad de las motos. El sector de los vehículos de dos ruedas debe también aunar los esfuerzos para solucionar este grave problema.

Otro pilar del Plan es la conveniencia de otorgar un tratamiento diferenciado a la carretera y a la zona urbana, ya que los factores de riesgo asociados a cada entorno difieren uno del otro.

Todos los agentes deben tener el convencimiento de que no existen "recetas milagrosas" y de que la solución al problema es ejecutar una serie de medidas de forma coordinada y sostenida en el tiempo, para que puedan verse sus logros y corregir los aspectos negativos de alguna acción puesta en marcha.

Deben todos concienciarse de que un Plan de Seguridad Vial de Motos es el marco de acción común y la herramienta de trabajo que ha de guiar la puesta en práctica de todas esas medidas.

## 1.- INTRODUCCIÓN.

El incremento del número de accidentes de tránsito en el que están implicadas motocicletas en España, frente a la tendencia positiva en el resto de vehículos, requiere definir y poner en marcha una estrategia nacional para la seguridad de este tipo de vehículos con el objetivo de disminuir la accidentalidad, tanto en carretera como en zona urbana y reducir las consecuencias de los mismos. El resultado ha de plasmarse en un Plan Sectorial que recogerá las líneas y acciones a realizar respecto al conductor, al vehículo, a las infraestructuras, a la formación y a la sensibilización. Este Plan deberá contemplar un análisis de las mejores prácticas internacionales y unas recomendaciones de acciones a llevar a cabo en todos los ámbitos relacionados con las motocicletas.

Para dar una pincelada de los datos sobre el fenómeno de las motocicletas y su problemática, hay que destacar que entre 2003 y 2006 el parque de estos vehículos de dos ruedas creció en España un 35% mientras que el parque de carros aumentó un 10%. Estas cifras son altamente elocuentes del fenómeno que no solamente en España sino en todos los países está surgiendo de una manera espectacular.

De la misma forma, el segmento de motos de 125 c.c. aumentó un 79% entre 2003 y 2006, matriculándose 250.000 motos. A su vez, el parque de las motocicletas de más de 500 c.c. aumentó un 45% entre estos años mencionados, matriculándose 175.000 motos nuevas. Por lo tanto, estamos hablando que la finalizar el año 2006, el parque de motocicletas era de más de dos millones, y el de ciclomotores algo superior a los dos millones trescientas mil.

Se ha de destacar que se está hablando de un vehículo vulnerable y que entre 2003 y 2006 el total de muertos en motocicletas creció un 31%, cuando la cifra de muertos en accidentes de circulación en España en estos años contemplados se había reducido en un 24%.

Las motocicletas, representaban en el año 2006, en España, el 7% del parque total de vehículos, pero participaron en el 15% de los accidentes ocurridos en las vías públicas, y supusieron el 12% de los muertos por accidente de tránsito.

Si hablamos de muertos en accidentes de motocicletas, se registraron en el año 2006 789 (481 en motocicletas y 308 en ciclomotores) y 6.334 heridos graves.

De las cifras del año 2007, de accidentes en carretera, hemos de sentirnos preocupantes. El número de motociclistas muertos es un 30% superior al del año anterior, y un 82% superior si comparamos los datos con el año 2003.

En Europa, el riesgo de morir en un accidente de tránsito en moto es 17 veces mayor que en vehículo, lo que nos lleva a hablar del GRAN PROBLEMA de la accidentalidad en las vías públicas.

Todo lo anterior ha llevado a la Dirección General de Tráfico a plantear un Plan de Seguridad Vial de Motos, con dos objetivos concretos dirigidos a que la siniestralidad de las mismas se asemeje, de forma progresiva, a la de los turismos, que como he dicho anteriormente se ha reducido de una manera gradual, representando un 24% de descenso entre 2003 y 2006.

Estos dos objetivos son:

- invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves usuarios de motocicletas y ciclomotores, y
- conseguir que el número de muertos por cada cien mil motocicletas, que se ha mantenido estable durante los últimos años en torno a 25, inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

Para alcanzar estas metas, hay que tener en cuenta una visión compartida, entre todos los agentes encargados de la seguridad vial, con un entendimiento común de la magnitud y la naturaleza del problema de la siniestralidad de las motos. Hay que crear la necesidad y la voluntad de aunar esfuerzos de todo el sector para solucionarlo, otorgando un tratamiento diferenciado a la carretera y a la zona urbana, ya que los factores de riesgo asociados a cada entorno difieren bastante.

Hemos de tener muy presente de que no existen “recetas milagrosas” y de la solución al problema es ejecutar una batería de medidas de forma coordinada y sostenida en el tiempo. Por ello, la consideración del Plan de Seguridad Vial de Motos hemos de incardinarlo en el marco de acción común y la herramienta de trabajo que ha de guiar la puesta en práctica de todas las medidas incluidas en dicho Plan.

## **2.- ESTRUCTURA DEL PLAN.**

Una estructura de un Plan de Seguridad Vial de Motos, cuyo objetivo es reducir las víctimas de los accidentes de circulación por el uso de vehículos de dos ruedas, empieza por:

### **2.1.- Preparar a los motoristas para la conducción segura.**

Para ello, es importante la modificación de las pruebas de acceso, potenciando la formación en seguridad vial en las pruebas de acceso a la moto, e incorporar a las pruebas del permiso la temática “moto”.

La progresividad en el acceso al uso de los vehículos de dos ruedas debe hacerse retrasando la edad mínima de acceso a determinados vehículos, como es la de las motos de gran cilindrada, y la progresividad en función de la edad y la experiencia.

A su vez, la formación en seguridad vial debe llevarse a cabo mediante la educación en seguridad vial, crear los incentivos para la participación en cursos

que den opción a la obtención del certificado correspondiente, realizar los cursos de seguridad vial para colectivos profesionales e incorporación de la moto en los Planes de Formación de las empresas.

## **2.2.- Minimizar los escenarios de alta siniestralidad.**

En primer lugar, en la gestión del tránsito es importante evaluar las medidas de segregación y convivencia del tráfico entre todas las categorías de los vehículos que circulan por las vías públicas.

También deben evaluarse las medidas de modificación de las condiciones de intersecciones que se presentan en las carreteras y vías urbanas, con el objetivo de que cada vez sea más seguro circular por ellas.

Es preciso, además, mejorar la adherencia a la vía, su conservación y realizar auditorías de seguridad vial, de esta forma se adaptará la infraestructura a una mayor y mejor realidad en el descenso de la siniestralidad.

Punto y aparte merece el estudio de los puntos negros o tramos de concentración de accidentes de las carreteras. Si se quiere que los accidentes disminuyan, es preciso acometer las medidas necesarias y oportunas para eliminar los puntos negros, donde se concentran los accidentes. Medidas que deben pasar desde realizar mejoras del trazado, del asfalto hasta poner barreras de contención y señalización adecuada al tramo objeto de mejora.

El equipamiento y características de los vehículos deben recoger unos sistemas de control del equipamiento y las prestaciones de los mismos, mejorando a su vez los sistemas de seguridad de los vehículos. El fomento de la investigación en este campo es cada vez mayor y nos debe llevar al impulso de su sistema de valoración y puntuación, como es el caso del EuroNCAP.

Conviene señalar la falta de conocimiento del propio vehículo. Si bien es cierto que esa información no es precisamente abundante, no es menos cierto que la generalidad de los usuarios desconoce prácticamente su vehículo. En este punto existe, ciertamente, un fallo de los sistemas de formación de conductores y de información de los fabricantes, pero es innegable que existe una actitud a la que tal vez no sea ajena una baja concepción social de las tareas de mantenimiento como "labores mecánicas".

Las tendencias mundiales se dirigen cada vez más hacia coches limpios, poco contaminantes, de bajo consumo y con una mejora progresiva de su eficiencia energética, por lo que toda actuación en ese sentido, ya sea desde la investigación a la producción no hará sino mejorar nuestra posición en los mercados del futuro.

Es conveniente favorecer la modernización del parque de vehículos, dado que su antigüedad tiene indeseables consecuencias de contaminación acústica y química, aumento de consumo, reducción de velocidades medias y otras, incidiendo negativamente en la seguridad del tránsito, por ello es necesario aportar incentivos económico-fiscales para su renovación.

## **2.3.- Combatir prácticas de riesgo.**

Es este apartado el más significativo de un Plan de Seguridad Vial de Motocicletas. El riesgo que supone la conducción de motos debe ser la primera premisa para afrontar este grave problema que afecta a todos los países en la actualidad y que va creciendo. Por ello, las actuaciones deberán dirigirse a:

### **2.3.1. Concienciación.**

La realización de campañas específicas orientadas a combatir las prácticas de riesgo por los conductores de motocicletas y, también, a los de vehículos de cuatro ruedas, debe ser un dispositivo de alerta para cambiar los comportamientos, evitando la conducción temeraria y arriesgada en las vías públicas.

Dichas campañas deben fomentar la convivencia entre ambos tipos de vehículos, focalizando para los motoristas que deben tener muy en cuenta que son menos visibles por su tamaño y pueden quedar ocultos en los ángulos muertos y, por tanto, deben señalar con tiempo sus maniobras, para no sorprender al resto de vehículos. Debe insistirse en que manejar una moto es mucho más complicado y arriesgado y que, por tanto, el riesgo de matarse en un accidente de tránsito en moto es 17 veces superior al de otro tipo de vehículo.

Los medios de comunicación deben cooperar en esta ardua tarea a las administraciones públicas pues sin su ayuda el resultado de las campañas puede verse empañado al no llegar a todos los usuarios de estos vehículos el mensaje que quiere darse. Pero, además, debe hacerse comprender a la sociedad que no está demonizando el uso de la moto sino que lo que se intenta reflejar es el fortalecimiento de la distinción entre el uso de la motocicleta, como elemento de movilidad ágil en las ciudades, frente al uso deportivo que quiere hacerse de este medio de locomoción, infringiendo todas las normas de seguridad vial establecidas para un buen uso común de las vías públicas.

### **2.3.2. Acciones preventivas sobre segmentos de conductores en función a las prácticas de riesgo.**

Una de las principales acciones preventivas lo constituyen las medidas que puedan adoptarse con conductores reincidentes, es decir, aquéllos que actúan reiteradamente con desprecio de las normas de seguridad, los infringen repetidamente en temas estratégicos, básicos, elementales de seguridad vial.

Y para los reincidentes hay que anotar que la licencia de conducir no es un crédito, un valor absoluto para toda la vida y un derecho que ya está demostrado. Por el contrario, es un crédito, un margen de confianza que la sociedad le otorga para manejar por las vías públicas; en la manera en que el conductor va infringiendo, va perdiendo la confianza que la sociedad le ha otorgado. Le retira la confianza la sociedad; y para este colectivo la ley debe

caer con todo su peso, ya no se trata de faltas administrativas sino delitos penales que deben cumplirse con cárcel o con trabajos para la comunidad.

Hay igualmente que potenciar que las empresas realicen cursos de seguridad vial para sus empleados profesionales, de esta forma se concienzarán de una conducción segura y responsable, invirtiendo la situación actual de que estos conductores no siguen formándose después de obtener la licencia de conducción. La realización de estos cursos de seguridad vial ha de contribuir, sin duda, a incrementar el nivel de seguridad en carretera, la seguridad en las paradas y la calidad del servicio, favoreciendo la inserción profesional y corrigiendo las distorsiones de competencia en este sector.

Otra de las acciones preventivas lo constituye el fomento de la incidencia de las prácticas de riesgo en las primas de seguros. Para conseguirlo, es preciso en primer lugar que exista un seguro obligatorio para cualquier clase de vehículo; de esta manera a aquél conductor de motocicletas que su circulación por las vías sea temeraria o arriesgada, tanto para su vida como para los demás usuarios, podrá ver aumentada su prima de seguro.

### 2.3.3. Detección y sanción de prácticas de riesgo.

Para poder llevar a efecto las anteriores actuaciones, es preciso detectar y sancionar las prácticas de riesgo por las fuerzas de vigilancia de las vías públicas. De esta manera, el efecto ejemplarizante podrá dar sus frutos entre el resto de conductores de alto riesgo, modificando, si es preciso, el esquema sancionador existente en el país, e incrementando la vigilancia en aquellos puntos donde se conoce la existencia de prácticas de riesgo.

## **2.4.- Adopción de medidas paliativas.**

### 2.4.1. Infraestructura.

La infraestructura juega un papel importante en la mejora de la seguridad vial de las motocicletas. La sustitución y protección de las biondas protege a los motoristas en caso de caída, accidente o salida de la vía. De igual manera, una pintura antideslizante, un firme de alta adherencia en puntos de riesgo y el recubrimiento adherente de registros metálicos en la vía potencian la seguridad mientras se circula en vehículos de dos ruedas.

Asimismo, la señalización vertical debe ser objeto de estudio para, por una parte, ser fuente de información de los conductores y, por otro, debe estar instalada con una separación suficiente al borde de la carretera para que los conductores de motocicletas, en caso de accidente, no vean en ellas un obstáculo añadido a sus lesiones.

### 2.4.2. Asistencia.

Reducir los tiempos de asistencia en caso de accidente debe ser otra de las acciones prioritarias de un plan de seguridad vial de motos. Está comprobado que una llegada rápida al lugar del accidente evita el empeoramiento de las

lesiones que pueda tener un accidentado e incluso su muerte. Por ello es importante un buen servicio asistencial tanto en ciudad como en carretera, introduciendo para ello, además, un número telefónico único para poder conectar e informar del suceso. De esta forma, se estará aplicando una mejor praxis en la asistencia al lesionado.

#### 2.4.3. Equipamiento del motorista.

Cada vez con mayor asiduidad se está contemplando la mejora en el equipamiento de los conductores. Un uso correcto del casco, tanto para el conductor como para el pasajero, establecer un estándar mínimo de equipamiento adicional y potenciar la investigación del equipamiento, son herramientas inequívocas para salvaguardar la vida de los motoristas.

El casco es el elemento diferenciador por excelencia en la mejora de la seguridad de los motociclistas. Pero será necesario que su uso sea obligatorio para todas las vías, urbanas e interurbanas. A ello han de tender las políticas públicas de los Gobiernos puesto que el aumento del parque de motocicletas y ciclomotores durante los últimos años es una tendencia que seguirá en alza, dado que este tipo de vehículos se ha convertido en una alternativa de transporte por su coste menor, así como para superar los atascos y la escasez de aparcamientos.

### **3.- EPÍLOGO.**

Todas estas medidas de un Plan deberán ser analizadas y priorizadas, atendiendo a cuatro variables:

- Impacto en los objetivos del Plan.
- Viabilidad
- Recursos necesarios para su ejecución
- Consenso

Las medidas prioritarias deben mantener un equilibrio desde tres perspectivas clave: entorno al que se dirigen; destinatarios principales; y agentes implicados en el despliegue.

Para que un Plan tenga éxito debe plasmarse en acciones concretas a llevar a cabo, que serán formuladas con el consenso de todos los agentes intervinientes en la seguridad vial. Acciones que pueden ser desde la incorporación de pruebas específicas para la obtención de la licencia de conducir, tanto teóricas como prácticas, elevar la edad para la conducción de los ciclomotores, promover programas especiales de formación en seguridad vial para los colectivos profesionales que utilizan la moto como medio de vida laboral, pasando por campañas de comunicación dirigidas a este colectivo, y finalizando con un mejor control y vigilancia de la disciplina semafórica, durante los fines de semana, el uso del casco, y la instalación de sistemas de

protección en las carreteras, con una mejora del pavimento de las mismas, uso de pinturas antiadherentes, etc.

El comportamiento en la carretera, manejar sin riesgo, ver y ser visto, es la base fundamental de la conducción de una motocicleta o ciclomotor. Es necesario una vigilancia constante y una adaptación al tránsito. El conductor debe permanentemente observar y analizar el medio por el que circula a fin de conocer con anticipación los peligros a los que está expuesto – deformaciones, gravilla, hojas, manchas de agua o aceite en la calzada...-, susceptibles de desequilibrar y hacer caer al usuario de la moto.

Por último, recordar que no debe manejarse sino se está en plena forma. La conducción de un vehículo de dos ruedas exige más esfuerzos físicos y de concentración que si se circulara con un carro; por tanto, no debe manejarse si se está fatigado, bajo los efectos del alcohol, de la droga o de medicamentos; estos condicionantes provocan la bajada de atención y vigilancia que todo conductor de vehículo debe mantener en todo momento.

De igual manera, el conductor debe tener siempre presente que el transporte de un pasajero constituye un peso suplementario que modifica el comportamiento de la moto; no debe olvidarse nunca esta cuestión.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Dirección General de Tráfico. 2008. **Plan de Seguridad Vial de Motos.**  
Editorial Dirección General de Tráfico, 1ª Edición. Madrid, España.