

VIAJAR EN MOTO ES  
**17** VECES MÁS PELIGROSO  
 QUE HACERLO EN COCHE

# Medidas para la protección de los motoristas

La moto ofrece múltiples ventajas: evita atascos, contamina menos, reduce el tiempo de desplazamiento... Sin embargo, es uno de los modos de transporte más peligrosos. En lo que va de año, y solo en carretera, han muerto ya 99 motoristas. **La DGT propone un plan de medidas para mejorar su seguridad.**

- Anabel GUTIÉRREZ
- Ilustración: DLIRIOS
- Infografía: WEMBLEY STUDIOS

**L**os motoristas son uno de los usuarios más vulnerables de la vía. Junto a ciclistas y peatones, suponen el 46% de los fallecidos en accidente de tráfico. Según Pere Navarro, director general de Tráfico, *“mientras los autobuses, los coches, las bicicletas y los peatones tienen sus espacios delimitados, la motocicleta tiene que buscarlo, quitándose a los demás”*. Asegura, además, que son las grandes olvidadas en la planificación de movilidad de las ciudades. Y ello a pesar de las ventajas que ofrecen. Una de las más importantes es que acortan el tiempo de desplazamiento entre un 50-70%. También con-

tribuyen a reducir los atascos y ahorran emisiones a la atmósfera (un 50% menos de CO<sub>2</sub> que otros vehículos). *“Si sustituyésemos el 10% de los vehículos motorizados por motos, en España se reducirían en un 46% estas emisiones”*, apunta José María Riaño, secretario general de Anesdor (Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas).

Otra de sus ventajas es la gran variedad de modelos: desde escúteres urbanos y motos eléctricas hasta las de gran cilindrada, con soluciones para ir al trabajo en moto (como equipamiento adaptado para verano e invierno, espacio de almacenamiento y carga, etc). Con solo el permiso B y una antigüedad de tres años, se pueden conducir ciclomotores o motos de hasta 125 cc. También hay que destacar su menor coste de mante- ▶▶

## Medidas para la protección de los motoristas

► nimiento, o menor consumo de combustible y una mayor eficiencia: los nuevos escúteres de 125 cc logran consumos de 2 litros/100 kilómetros.

**DESVENTAJAS.** Su mayor desventaja es su inseguridad. Montserrat Pérez, consejera técnica del Consejo Superior de Tráfico de la DGT, explica que el riesgo que tiene un motorista de morir es 17 veces superior al conductor de un turismo. Entre 2014 (año en el que murieron 287 motoristas, mínimo histórico) y 2017 (con 408 fallecidos), *“los fallecidos en motocicleta han aumentado un 25%, más que ningún otro modo de desplazamiento”*. En lo que llevamos de año han muerto ya 99, veinte más que en el mismo período del año pasado. Además, el mercado de las dos ruedas no para de crecer: en mayo lo hizo a un ritmo del 5%, con 17.600 ventas para un total anual de 68.964, un 12,5% más.

Razones suficientes para que la DGT se planteara trabajar en encontrar soluciones. Fruto de este trabajo ha sido un Plan de medidas aprobado en el seno del grupo de trabajo GT-52, “Motocicletas

## Airbag para motoristas

Lo último en equipamiento para los motoristas son las chaquetas o chalecos con airbag. Este protege áreas vitales del cuerpo: columna vertebral, caja torácica y abdomen. Está formado por una bolsa de aire, un cartucho de gas presurizado y un gatillo. En caso de caída, la bolsa se dispara y mantiene el eje cabeza-cuello-tronco alineado, evitando así los movimientos de hiperflexión o hiperextensión de la cabeza.

y Seguridad Vial”, del Consejo Superior de Tráfico y que ha contado con el consenso de todos los sectores implicados: asociaciones de motoristas, fabricantes,

Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ayuntamientos, etc. Entre las primeras medidas se ha asegurado la continuidad de este trabajo cooperativo a nivel local, a través de subcomisiones provinciales de Educación Vial y, a

nivel nacional, con la creación de la Delegación de la Moto.

**FORMACIÓN ADECUADA.** En este Plan tienen una especial importancia las medidas destinadas a mejorar la capacita-

**EL 72% DE LOS MOTORISTAS ESTÁ A FAVOR DEL USO OBLIGATORIO DE GUANTES**



Espacio reservado para motos en primera línea de los cruces regulados por semáforo.

ción y habilidad de los motoristas. Así, se exigirá formación teórica presencial para garantizar unos conocimientos mínimos en la obtención del permiso. Además, en el examen práctico, los alumnos deberán acudir con el equipo de protección adecuado: casco homologado, guantes, chaqueta, pantalones y botas. Y aquellos que realicen un curso de conducción segura serán bonificados con dos puntos en el permiso.

También se impulsará la formación voluntaria, tanto para los conductores de permiso B como para profesionales, ante el auge del comercio electrónico, o aquellos que opten por este modo para desplazarse al trabajo.

*“Está demostrado que con la formación obligatoria no es suficiente”,* opina

## Accidentalidad en moto, las claves

En los últimos años, la siniestralidad de los motoristas es la única que ha aumentado, frente al descenso general.

Uno de los colectivos más vulnerables

**Año 2017**  
102.233 Accidentes con víctimas  
1.830 Fallecidos

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial



**MOTOCICLETAS**  
27% accidentes  
359 fallecidos



**CICLOMOTORES**  
7% accidentes  
49 fallecidos

15% del parque de vehículos, 23% de los fallecidos en accidente.

Por kilómetro recorrido, el riesgo de morir de un motorista es 17 veces superior al conductor de un turismo

### Escenarios

#### VÍAS URBANAS

· Motos: 108 fallecidos y 1.534 heridos graves.  
· Ciclomotor: 23 fallecidos y 452 heridos graves.

#### VÍAS INTERURBANAS

· Motos: 351 fallecidos y 1.250 heridos graves.  
· Ciclomotor: 26 fallecidos y 166 heridos graves.

### Entre 2014 y 2017

Los fallecidos en motocicleta han aumentado un 25% más que ningún otro modo de desplazamiento.

### En 2019

Sólo en lo que va de año y exclusivamente en carretera han muerto 94 motoristas y 5 ciclomotoristas, en total 99.

## España, país de motos

3.000.000 motos aseguradas:



3.227.048



1.961.253

## Edad de los conductores



**ESCÚTER**  
Menores de 35 años



**MOTO**  
Mediana edad



**CICLOMOTOR**  
Mayores de 65 años

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, Anesdor y Unespa.



FOTO: ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

Realizar un curso de conducción segura supondrá una bonificación de dos puntos en el permiso.

Juan Manuel Reyes, presidente de Asociación Mutua Motera (AMM). “Generalmente, la pericia adecuada para circular con seguridad se obtiene con la experiencia y, a veces, esto tampoco es suficiente, porque la mayoría de los motoristas no recorre los kilómetros necesarios para adquirir habilidades”, considera el presidente de AMM. Veamos algunos ejemplos.

**CAPACITACIÓN.** Anesdor, dentro de su programa Vive La Moto y con el apoyo de la DGT, ha puesto en marcha Formación 360, una actividad gratuita de formación, cuya primera jornada tuvo lugar en marzo en La Paradilla, en la carretera M-505 dirección Ávila, a 5 kilómetros del Puerto de la Cruz Verde (en la provincia de Madrid). Los participantes realizaron un recorrido junto a monitores que les grabaron en vídeo para, posteriormente, analizar las imágenes, encontrar fallos y recomendarles la realización de un curso de formación. Como el que

la Agencia Gallega de Infraestructuras ha desarrollado en mayo en colaboración con Unión de Moteros Europeos, Pons Seguridad Vial y la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas. Las actividades constaron de una parte teórica (sobre equipación, estado y mantenimiento de la moto, situaciones de riesgo como climatología adversa, frenazos, giros o adelantamientos), una parte práctica (maniobras de parado, acciones de agilidad y equilibrio, fre-

la moto”. Respecto a la electrónica, “resulta cada vez de más ayuda gracias a su intervención en los sistemas de seguridad como iluminación o suspensiones, permiten adecuar la respuesta del motor variando los modos de conducción”. El siguiente paso llegará a través de la conectividad, que permitirá a los vehículos recibir avisos de otros o de la propia carretera sobre un peligro inminente.

nazos, trayectorias y un itinerario final que incluye todos los movimientos anteriores). También la Jefatura Provincial de Tráfico de Zamora y la Asociación Motociclista Zamorana organizaron en junio un curso gratuito con formación teórica, ejercicios en pista y una salida a carretera.

En ciudad, un fenómeno en auge es el pago por uso de motos –que suelen ser eléctricas– o motosharing. La compañía de motosharing COUP y la Escuela



## El equipamiento más seguro

La ropa de protección para motoristas reduce las lesiones en caso de accidente entre un 33-50%

### Poco protegido

**TORSO Y BRAZOS**  
Cazadora fina de algodón, vaquera, piel fina o nailon.

69% 73%

**MANOS**  
Guantes de lana, vaqueros, piel fina o nailon.

93% 77%

**PARTE INFERIOR DEL CUERPO**  
Pantalón fino de algodón, vaquero o piel fina.

65% 54%

**PIES**  
Zapatos de calle, mocasines o deportivos.

46% 50%



### Bien protegido

**TORSO Y BRAZOS**  
Cazadora gruesa de tejido Kevlar, imitación a piel o gruesa.

92% 93%

**MANOS**  
Guantes de Kevlar, imitación a piel o gruesa.

95% 87%

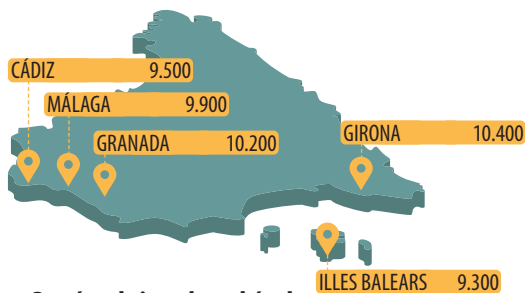
**PARTE INFERIOR DEL CUERPO**  
Pantalón grueso de tejido Kevlar, imitación a piel o gruesa.

96% (1)

**PIES**  
Botas de motociclista.

93% 89%

### Provincias con más vehículos de dos ruedas



### Según el tipo de vehículo

Escúter	GIRONA
Moto	GRANADA
Ciclomotor	CÁDIZ

Factor de protección en motocicletas (2).

Factor de protección en ciclomotores (2).

(1) Sin evaluar.

(2) Factor de protección: Porcentaje de accidentes en los que el equipamiento de protección atenuó e incluso evitó lesiones.

Fuente: Estudio MAIDS.

## ACTITUDES QUE MOLESTAN...

### A LOS MOTORISTAS

#### Distancia de seguridad

"Cuando voy con mi moto, me molesta bastante que el coche que circula detrás de mi no guarde la distancia de seguridad. Parece que no se dan cuenta que si yo freno más fuerte de lo normal por una emergencia, o por el tráfico, lo más probable es que me golpeen. De hecho, hace menos de un año sufrí un accidente por este motivo. No tuvo consecuencias graves, porque al haber tráfico circulábamos a una velocidad reducida".



José María Fernández, 43 años



Juani Zájara, 47 años

#### Usuarios de segunda

"Estoy cansada de que a los que vamos en moto se nos considere de segunda. En las rotondas no se nos respeta. Tampoco en los cruces, donde algunos conductores se saltan el Stop. Al adelantar, muchos lo hacen indebidamente, sin prestar la más mínima atención a tu estabilidad. O aquellos conductores que tiran cigarrillos por la ventanilla o limpian el parabrisas con nosotros detrás, sin tener en cuenta que te puede caer agua y jabón en la visera del casco, impidiénte la visión".

#### Ángulos muertos

"Uno de los grandes peligros es sufrir una caída por impacto lateral contra otro vehículo. Aunque algunos conductores de vehículos de cuatro ruedas no estén de acuerdo conmigo, en muchas ocasiones la maniobra de adelantamiento es realizada correctamente, pero las escasas dimensiones de nuestras motos y otros factores hacen que no seamos localizados. Sería vital fomentar un uso más amplio de la tecnología de ayuda a la conducción de aviso de ángulo muerto".



Manuel Avilés, 40 años

### A LOS CONDUCTORES



Mar Redondo, 53 años

#### Mala educación

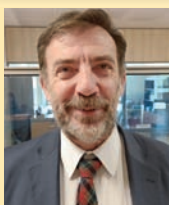
"Me molesta que aprovechen su tamaño y ligereza para colarse en los huecos entre coches y avanzar más rápido, por ejemplo en retenciones, creando a menudo situaciones de peligro. O cuando se te pegan tanto por detrás que tienes la sensación de que a poco que frenes van a colisionar contigo. Por no hablar de la velocidad a la que van a veces por calles como la mía, corta y estrecha, y el ruido de los tubos de escape sea cual sea la hora".

#### En zig zag

"Todo vehículo tiene derecho a circular por todas las vías existentes, ahora bien con respeto a la normas de circulación y con civismo. Dicho esto, me molesta tremendamente que las motos circulen haciendo zig-zag, sin saber lo que van a hacer en ningún momento, pues ni señalizan, ni las veo por el ángulo muerto y, en muchos de los casos, a gran velocidad. Si esto ocurre en una carretera local sin apenas arcén, no nos queda más remedio que invadir el sentido contrario".



Mª Asunción Berlanga, 58 años



Pablo Fernández, 55 años

#### A toda velocidad

"Con cierta frecuencia te encuentras con motoristas que consideran que están compitiendo en un circuito de velocidad, con lo que llevan una conducción muy agresiva, y sin cumplir la limitación de velocidad, poniendo en riesgo sus vidas y las de los demás. Entiendo que las motos, además de ser usadas como medio de transporte, también son para el ocio, pero ese ocio no puede suponer convertir las carreteras en zonas para la práctica de deportes de riesgo".



### El boom del reparto a domicilio

La digitalización ha generado nuevos modelos de negocio, creando a su vez nuevos perfiles laborales: temporalidad en la contratación, varones y jóvenes, poca experiencia al frente de una moto... De hecho, entre 2012 y 2016, el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo detectó un incremento del 71% de la siniestralidad de este colectivo durante la jornada laboral. Entre las causas: exceso de velocidad y que no se les ve. Este último factor ha inspirado la campaña "Hazte Visible" para concienciar tanto a conductores de vehículos de cuatro ruedas como a motoristas, de la importancia del ángulo muerto. La experiencia piloto se realizó en Valencia. En 2018 se extendió a Madrid, Extremadura y Aragón. Varias entidades públicas y privadas se han sumado a esta campaña, sensibilizando así a un mayor número de trabajadores.

### Medidas para la protección de los motoristas

- PONS, con el apoyo de la DGT, han creado el primer curso de conducción segura para moto compartida. "El objetivo es que los usuarios ocasionales de dos ruedas obtengan conocimientos básicos de seguridad", explica Fernando Solas, responsable de Formación de Pons Seguridad Vial. Las clases serán gratuitas, impartidas por un profesor titulado. Los alumnos recibirán un manual teórico, conocerán la moto al detalle y mejorarán su nivel de conducción en un circuito cerrado.

Otras medidas incluidas en el Plan son establecer programas específicos de vigilancia en las rutas más frecuentadas por motoristas; investigar la efectividad de sistemas de seguridad para vehículos de dos ruedas; reducir la velocidad a 30 km/h en ciudad en todas las calles de un carril por sentido y sanciones más severas por no usar el casco y guantes obligatorios.



Entre 2014 y 2017, los fallecidos en moto aumentaron un 25%, más que en otro modo de transporte.



Plazas de aparcamiento para ciclomotores y motocicletas en Barcelona.

**EQUIPAMIENTO.** “Lamentablemente –considera Juan Manuel Reyes, presidente de AMM–, la mayor parte de las infraestructuras no están pensadas para garantizar la seguridad de los motoristas”. En caso de accidente –“aunque sea una obviedad, conviene recordarlo”–, es el cuerpo del motorista el que recibe toda la energía del impacto. Y asegura que, “aunque somos más partidarios de la concienciación y educación que de la obligación, lo cierto es que, en una encuesta realizada por AMM en diciembre de 2018, el 72% de los encuestados fue partidario de guantes obligatorios”.

Según el Manual de Seguridad Vial, elaborado por el Instituto de Transportes Noruego, la mayor protección (un 50%) la ofrecen los guantes. Respecto al casco, el estudio afirma que previene un 44% de las lesiones en la cabeza. En concreto, un 3% de las lesiones mortales; un

17%, de las graves; y un 80%, de las leves. Asimismo, la introducción del casco obligatorio ha reducido el número de lesionados en un 25% entre ocupantes de ciclomotores y motocicletas.

**CARRETERAS SEGURAS.** Una de las medidas más demandadas por los motoristas, incluidas en el Plan, es la mejora de las infraestructuras. La Comunidad de Madrid, por ejemplo, ha instalado, en los tramos más frecuentados por motoristas y con mayor accidentalidad, barreras adaptadas para protegerles. En los últimos años se han instalado 16.000 metros de barreras seguras para ellos en distintos tramos y se está ultimando la instalación de 15.700 metros más (obras que se inician este año).

La DGT está trabajando con las administraciones locales para desarrollar infraestructuras específicas, como carriles avanza-motos (línea de detención

SI UN 10%  
DE COCHES SE  
SUSTITUYERAN  
POR MOTOS,  
SE REDUCIRÍA  
UN 46% LAS  
EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

adelantada que permite a las motos posicionarse en el punto de partida en los semáforos), mayor número de aparcamientos, carriles específicos o uso compartido del carril bus, impulso del motosharing, etc. Estas medidas se están desarrollando en Vigo, Madrid, Barcelona, Valencia, Granada, Málaga... El Ayuntamiento de Vigo, por ejemplo, ha aprobado, además, una reducción del 40% en el Impuesto de Circulación de motos de más de 125 cc. Y el gobierno catalán está ensayando que las motos circulen por el Bus-Vao de la C-58, para analizar si la segregación en los accesos les beneficia. ♦

## ENTREVISTA

LIDÓN LOZANO

Subdirectora General de Formación y Educación Vial (DGT)



“Hay que aprender a evitar comportamientos de riesgo”

**Los motoristas son uno de los colectivos más vulnerables. ¿Por qué?**

En el caso de los motoristas, su vulnerabilidad está relacionada con la exposición del cuerpo del motorista al peligro. De producirse una caída, el cuerpo recibe y absorbe directamente el impacto, por lo que el riesgo de fallecer en accidente de tráfico es 17 veces superior.

**La DGT aprueba un plan de medidas para protegerles. ¿Cuáles destacaría?**

En el ámbito de la educación vial es necesario profundizar en el conocimiento de los factores que inciden en la vulnerabilidad y adoptar medidas para prevenir accidentes. Esto ofrecerá, a su vez, la oportunidad de dinamizar la coordinación con los diferentes agentes a nivel territorial a través de las Subcomisiones de Seguridad Vial, en el contexto de un modelo de cooperación público-privada, para consensuar medidas de prevención.

**¿Respecto a la formación específica?**

A través del fomento de los cursos de conducción segura destinados a la mejora de las aptitudes de los motoristas en seguridad vial con la finalidad de mejorar los conocimientos y las habilidades de los usuarios de la moto, para lograr una conducción más segura mediante la modificación de actitudes que eviten potenciales comportamientos de riesgo.

**¿Para qué una Delegación de la Moto?**

Un colectivo tan importante por su importancia en el fenómeno de la movilidad precisa de una atención especial, y la Delegación de la Moto responde a esa consideración. Es preciso avanzar en la concienciación e interacción entre el colectivo de moteros y la DGT. La Delegación de la Moto contribuirá a mejorar la conexión entre el movimiento asociativo de motoristas y la Administración, para atender directamente sus inquietudes y demandas y llegar a puntos de entendimiento y acuerdo en la toma de decisiones.