

SOBREVIVIR SOBRE DOS RUEDAS RADIOGRAFÍA SOBRE LA SINIESTRALIDAD EN LAS MOTOCICLETAS

La víctima es un hombre con experiencia pero con moto nueva

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

justo cuando el semáforo se pone en verde.

Hace tres años, tras dispararse de forma alarmante la siniestralidad, los Mossos d'Esquadra pusieron en marcha una campaña de sensibilización dirigida exclusivamente a los motoristas en carretera, promovida por el SCT. Los agentes de tráfico de la policía catalana intensificaron la información dirigida específicamente a los motoristas, advirtiéndoles en los controles de la peligrosidad específica de circular en moto, con los datos en la mano del estudio que se realizó para

conocer el perfil del motorista fallecido en carretera.

“Observamos que el 50% de los motoristas muertos se accidentaban solos, sin ningún otro vehículo implicado”, destaca Pérez Moya. La mayoría eran conductores que perdían el control de su motocicleta, algo que el colectivo de motoristas asegura que no se ajusta a la realidad ya que en muchas ocasiones no se tiene en cuenta el conductor a la fuga por la dificultad que entraña demostrarlo. “Insistimos mucho en la importancia de tener muy claras las habilidades en función de la potencia de la moto”, razona Pérez Moya. La relación entre

la potencia, el peso y la frenada es una de las claves en muchos de los accidentes que sufre el motorista cuando circula en solitario por carretera.

El perfil del motorista accidentado es el de un hombre de 35 años, con 12 años de experiencia pero al volante de un vehículo nuevo, matriculado dos años atrás. Elementos que favorecen tener cierta confianza manejando una moto de gran cilindrada de la que es fácil perder el control si no se tiene la pericia, conocimiento y precaución necesaria.

El nivel más alto de siniestralidad, en el 2007, coincidió con el boom que vivió el sector de la motocicleta, con los niveles de ventas más altos en todo el país de los últimos años. Por el contrario, en la actualidad, en plena crisis económica, se ha reducido el número de motos matriculadas, especialmente en los vehículos de gran cilindrada, así como los desplazamientos en la red interurbana. Según los datos de matriculación, comparando los meses de abril del 2008 y del 2009 se produjo un descenso del 53%.

En las ciudades, por el contrario, la crisis, los atascos y las dificultades por aparcar han ayudado a popularizar la motocicleta

A LA FUGA

El colectivo reclama añadir el coche a la fuga en los datos de muertes en solitario

EXCEPCIONALIDAD

La siniestralidad en el colectivo de motoristas urbanos, la única que apenas se ha reducido

CRÍTICAS

Motoristas advierten que sólo con controles de velocidad no se reducirán las muertes

PÉRDIDA DE VOCACIÓN

La poca formación y práctica de algunos motoristas urbanos incide en los siniestros



¿APRUEBA MÁS CONTROLES A MOTORISTAS COMO PREVENCIÓN?
www.lavanguardia.es/encuestas

como alternativa al coche. La imparable saturación de la red viaria metropolitana también ha sacado más motos a la carretera para acceder, moverse y aparcar en grandes ciudades como Barcelona. La circunstancia de que muchos conductores se pasen a la moto por comodidad, sin experiencia previa, ha influido negativamente en la pericia de los motoristas, según los hermanos Campsolinas. “Falta formación y conocimientos, la moto se ha banalizado en los últimos años, se está perdiendo el motorista vocacional”, añaden.

La convalidación que se puso en marcha del carnet B1, necesario para conducir un coche, también para el manejo de motos de pequeña cilindrada ha tenido según los especialistas consecuencias funestas. En Barcelona siguen aumentando los accidentes con motoristas que tienen el permiso de conducir de la clase B y sólo tres años de antigüedad; en el 2009 creció un 10%, según datos del Ayuntamiento.

Precisamente, la vulnerabilidad del motorista, tan sólo comparable a la de los peatones o los ciclistas, y las características propias de los desplazamientos sobre dos ruedas y de los conducto-

REGLAS DE LA MOTO

■ La vulnerabilidad del motorista, sin más carrocería que su propio cuerpo, puede convertir cualquier colisión en un accidente mortal. No respetar un ceda al paso en una rotonda o saltarse un semáforo puede acabar en tragedia. Para ello no son necesarias grandes velocidades en carretera. Un choque a 50 km/h entre dos coches se salda muchas veces con desperfectos en la carrocería, pero puede ser letal para un motorista.

La ciudad es un escenario especialmente abonado para accidentes donde la velocidad es un elemento secundario, pero donde una imprudencia en una rotonda o una temeridad en un cruce o un semáforo puede costar la vida. Paradójicamente, en la ciudad baja la percepción del peligro. Unas reglas distintas hacen necesaria una forma de conducir diferenciada en los núcleos urbanos. La siniestralidad de motocicletas en carretera se incrementa también en vías con un tráfico elevado, con muchos movimientos de entrada y salida como en el área de Barcelona, en comarcas como el Baix Llobregat, el Maresme, el Barcelonès o el Vallès Occidental y Oriental, donde se concentran la mayoría de accidentes con víctimas. Los temidos guardarraíles sin protección siguen motivando la reivindicación de los motoristas. El SCT invertirá cada año un millón de euros en la protección de los viales.



Consejos. Joan y Carles Campsolinas son los autores del libro *Seguro en moto*

Cómo evitar un accidente

■ Todo lo que necesitas saber para sobrevivir sobre dos ruedas en una ciudad pero que nadie te explicó antes. Así podría empezar *Seguro en moto* (www.seguroenmoto.com), que acaba dedicando un capítulo entero a la recopilación de un centenar de con-

sejos prácticos sobre seguridad. Se trata de consejos sencillos, donde prevalece el sentido común y el conocimiento acumulado por los autores durante más de tres décadas de conducción. Si el conductor de motocicleta tuviera que quedarse con un manda-

miento, especialmente en los núcleos urbanos, este sería la anticipación por encima de todas las cosas. Una actitud activa de conducción para prever los movimientos del resto de los vehículos.

Entre los consejos, observar las ruedas de los coches, y

no la carrocería, antes de realizar un giro o un cambio de carril, para anticiparse así a un movimiento brusco e imprevisto del coche. Pararse en los semáforos en los laterales de la vía, y no en el centro, es una maniobra preventiva sencilla para evitar el impacto trasero de un coche, habitual cuando un vehículo llega despistado, se dispone a saltarse un semáforo o circu-