



Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas

Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas

Depósito legal: Ifi74320130013115

ISBN: 978-980-6810-96-9

Título: **Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas**

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio Juan Sosa, Vicepresidente Corporativo

Diego Sánchez, Director de Análisis y Programación Sectorial

Hilda María Gómez, consultora

Autores: Anna Ferrer y Pere Navarro

Diseño gráfico:

Estudio Bilder

La versión digital de este libro se encuentra en:

publicaciones.caf.com

©2013 Corporación Andina de Fomento

Contenido

Introducción	6
<hr/>	
1. La motocicleta es un fenómeno de importancia creciente en el ámbito urbano	6
2. La siniestralidad en motocicleta es un fenómeno preocupante que debe abordarse con premura	7
3. Por qué un plan tipo específico para la seguridad vial de las motocicletas en las ciudades (o países)	7
1. Criterios para la elaboración del plan	8
<hr/>	
La visión compartida	9
La visión compartida	10
Los actores: multiagente	10
Las áreas de actuación: multisectorial	11
Un objetivo común	11
Una metodología de planificación de políticas públicas	11
El taller participativo / Grupo de trabajo	12
2. Proceso de elaboración del plan	13
<hr/>	
Fase 0: Lanzamiento del proyecto	14
Fase 1: Organización del taller	15
Fase 2: Análisis de la solución	16
Fase 3: Elaboración del plan	16
El seguimiento	16
3. Herramientas	18
<hr/>	
Diagnóstico: descripción de la movilidad en motocicleta	18
Diagnóstico: Descripción de la siniestralidad en motocicleta	19
Documentación y publicaciones	20
Entrevistas en profundidad a usuarios de motocicletas	20
Encuesta a los agentes implicados	21
Catálogo de acciones	21
Planificación de acciones	27
Seguimiento y control del plan	28
Conclusiones	30
<hr/>	
Referencias bibliográficas	32
<hr/>	

Introducción

El crecimiento acelerado del parque de motocicletas y su consecuente incremento en el número de muertos y heridos derivados de su uso, está gravitando negativamente en el cumplimiento de las metas de la Década de la Acción 2011–2020 para la Seguridad Vial, para un importante número de países de Asia y América Latina.

Factores como la versatilidad de la motocicleta como vehículo, bajos costos de adquisición y mantenimiento, facilidad de manejo, entre otros, se han constituido en un incentivo para el incremento de su uso. Esto se presenta principalmente en amplios sectores de población de bajos ingresos, los cuales la adquieren no solo como una solución de movilidad, sino principalmente como medio para la generación de ingresos.

La composición del parque vehicular de la región se está transformando, en algunos países el número de motocicletas sobrepasa el 50% del parque automotor total y en todos los países está creciendo.

Por esta razón, uno de los proyectos importantes del Plan de Acción de Seguridad Vial de CAF –banco de desarrollo de América Latina– es la seguridad de los motociclistas.

La metodología que se presenta en este documento es uno de los productos de este programa, la cual fue utilizada para la elaboración del Plan de Seguridad de Motociclistas de la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

1. La motocicleta es un fenómeno de importancia creciente en el ámbito urbano

La evolución del parque de motocicletas en Latinoamérica se incrementa año tras año y en algunos países ya representa un porcentaje significativo del total del parque –en ciertos casos es superior al 50%.

En los sistemas de transporte de las ciudades latinoamericanas las motocicletas van tomando un protagonismo creciente como consecuencia de varios factores:

1. El crecimiento urbano que no siempre se ha acompañado de una adecuada planificación y provisión del transporte público accesible, lo cual fomenta el transporte individual.
2. Las ventajas que este modo de desplazamiento ofrece frente a los modos alternativos: rapidez en desplazamientos evitando embotellamientos, desplazamiento puerta a puerta gracias a la facilidad de parqueo y bajo consumo de combustible.
3. Otro de los factores de la rápida penetración de las motocicletas es su costo y facilidad de compra. Al comprarla a crédito, la cuota diaria a pagar es menor que el precio del pasaje para montar en un autobús de transporte público.

2. La siniestralidad en motocicleta es un fenómeno preocupante que debe abordarse con premura

Los motociclistas y sus pasajeros son, junto con los peatones y ciclistas, usuarios especialmente vulnerables. Se ha calculado que el riesgo de morir en accidente de tránsito es al menos 18 veces mayor para un conductor de motocicleta que para un conductor de automóvil.

Por este motivo, la preocupación por la siniestralidad vial de los motoristas se ha convertido durante los últimos años en un fenómeno global. En Europa el porcentaje de conductores de motocicleta fallecidos respecto al total de fallecidos sigue aumentando. Cada año aumenta el número de países que cuentan con políticas específicas para la mejora de la seguridad vial de los motoristas.

En América Latina, un factor que contribuye a la siniestralidad en la región es precisamente el uso cada vez más extendido de motocicletas. En Brasil hay más de 10.000 motociclistas muertos cada año, en Colombia los usuarios que más fallecen son los motociclistas. De esta manera, la movilidad en motocicletas se ha convertido en un tema difícil de eludir.

Por esta razón, cualquier estrategia para reducir las víctimas de tránsito en la región debe considerar de manera específica el asunto de las motos.

3. Por qué un plan tipo específico para la seguridad vial de las motocicletas en las ciudades (o países)

En este escenario, la mejora de la seguridad vial de los motociclistas solo es abordable con la participación del conjunto de administraciones públicas y la colaboración de todos los agentes sociales y económicos implicados, con la finalidad de encontrar soluciones a la compleja cuestión de los siniestros de las motocicletas — la administración local juega un papel decisivo en la reducción de la accidentalidad.

Es un acierto empezar trabajando con las municipalidades debido a la manera cómo, durante los últimos años, las ciudades se han convertido en el gran motor de transformación de Latinoamérica. Los grandes cambios empiezan en las ciudades pues resultan más operativas que los gobiernos federales o centrales.

El presente informe se plantea como *Plan Tipo de Seguridad Vial para Motocicletas*. Pretende avanzar en esta línea desde una doble vertiente: por un lado, facilitando recursos e instrumentos a los responsables de la gestión municipal en materia de movilidad que les permita avanzar en la planificación de la seguridad vial de las motocicletas. Por el otro, consensuando procedimientos y metodologías para analizar los problemas de seguridad vial que afectan a las motocicletas, comparando su situación con la de otros y aprendiendo de las buenas prácticas.

La presente guía quiere convertirse, por lo tanto, en un instrumento útil y sencillo de llevar a la práctica, que facilite a los responsables políticos y técnicos del ámbito municipal la aproximación a los problemas y soluciones para la seguridad de las motocicletas, así como el planteamiento de nuevas estrategias de intervención y propuestas de actuación.

Criterios para la elaboración del plan

1

El Plan Tipo de Seguridad Vial para los Desplazamientos en Motocicleta debe plantearse como una iniciativa liderada por la administración pública con la participación de los sectores implicados. El objetivo es conseguir el compromiso de todas las partes en llegar a acuerdos mínimos para encontrar soluciones eficaces. La decisión final de la estrategia es tomada por la administración. La administración escucha a todos los sectores pero al final es la que toma las decisiones. Es un principio de autoridad necesario.

Las bases de cualquier plan de seguridad para los motociclistas son:

- No buscar culpables. Es un problema de todos y todos deben contribuir desde su posición o responsabilidad en su solución.
- Es más importante la elaboración del plan que el propio plan. Planes hay muchos pero lo más importante es que todos participen y lo sientan suyo. No tener prisas.
- Nunca debe ser percibido como un plan CONTRA los motociclistas. Es un plan PARA los motociclistas.
- Los motociclistas deben presentarlo, es su plan y es para ellos. Deben comprometerse en su aplicación.
- Deberá diferenciarse entre la carretera y la ciudad porque son problemas distintos y las soluciones son distintas.

- Prudencia y humildad. Debe partirse del convencimiento de que no hay soluciones milagrosas, solo hay un conjunto de acciones y medidas coherentes y perseverantes en el tiempo que, al final y poco a poco, darán resultados.
- El plan es la hoja de ruta. Tan solo hablar de la siniestralidad y de la vulnerabilidad de los motociclistas ayuda a la necesaria concienciación sobre el problema.
- Los motociclistas no están solos en las calles y en las carreteras, luego habrá que tener en cuenta a los otros usuarios de las vías públicas.

La visión compartida

La colaboración institucional entre la administración estatal y municipal y la participación de los sectores social y económico deben ser unas dinámicas permanentes en todo lo que atañe a la seguridad vial.

La estrategia de seguridad vial para la movilidad de las motocicletas se trata de un proyecto de gestión compleja fundamentalmente por la diversidad de agentes implicados, la diversidad de sectores de intervención, y por lo tanto, la diversidad de visiones y de intereses.

Una forma de gestionar esa complejidad es a través del proceso. Por eso el comentario que tan importante como el plan es el camino para elaborarlo.

Se propone un proceso para la elaboración del plan que permita gestionar de forma fácil esa diversidad, centrandó su enfoque en lograr una visión común que permita, desde la diversidad de agentes y sectores de actuación, acordar objetivos y compromisos de acción comunes.



La visión compartida

La elaboración del plan se basa en una “visión compartida” entre todos los agentes que intervienen en el fenómeno de la siniestralidad de las motocicletas, lo que supone que el trabajo conjunto se desarrolle en tres ámbitos:

- Entendimiento común de la problemática
- Definición clara de prioridades
- Consenso en las soluciones

Los actores: multiagente

El desarrollo del plan tiene que contar con la participación activa de todos los actores ya que ellos aportarán matices muy distintos tanto en el análisis del problema como en la definición de las soluciones. Solo será posible aproximarse al conocimiento y análisis de la realidad de la motocicleta, si se contacta con todos los agentes que puedan aportar su visión, su parte de conocimiento.

Identificar a todos los sectores afectados: fabricantes e importadores, vendedores, talleres de reparación, asociaciones y clubs de motoristas, autoescuelas, policía de tránsito, servicios sanitarios y de emergencia, aseguradoras, asociaciones de víctimas, administraciones. Es importante prestar atención a este tema, porque los intereses pueden ser opuestos. Lo importante es que se les convoque y hayan sido todos escuchados, aunque la decisión final la toman las administraciones.

A modo de ejemplo se muestra un posible listado de agentes para determinar la lista de entrevistas y de encuestas. Pueden participar en reuniones individuales como en sesiones colectivas con otros miembros.

Tabla para la identificación de los agentes implicados (*stakeholders*)

Fabricantes <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos • Componentes • Cascos • Equipamiento 	Vendedores <ul style="list-style-type: none"> • Moto ciudad • Moto deportiva • Equipamiento 	Talleres <ul style="list-style-type: none"> • Pequeños talleres • Especializados • Inspecciones técnicas 	Aseguradoras <ul style="list-style-type: none"> • Compañías • Consorcios
Otros usuarios vía <ul style="list-style-type: none"> • Peatones • Ciclistas • Automovilistas • Transportistas 	Organizaciones motoristas <ul style="list-style-type: none"> • Asociaciones de motoristas • Sindicatos • Federaciones deportivas 	Organizaciones profesionales “en moto” <ul style="list-style-type: none"> • Mensajería • <i>Delivery</i> • Moto taxi • Otros: médicos, mecánicos 	Medios de comunicación <ul style="list-style-type: none"> • Revistas especializadas • Prensa • Medios audio-visuales
Sistema sanitario <ul style="list-style-type: none"> • Emergencias médicas • Hospitales • Rehabilitación 	Formadores / educadores <ul style="list-style-type: none"> • Autoescuelas • Escuelas especializadas • Centros educativos 	Administraciones públicas <ul style="list-style-type: none"> • Adm. Nacional • Adms. Regionales • Ayuntamientos • Áreas de: industria, tránsito, transportes, salud, infraestructuras, educación. 	Organismos reguladores y policía <ul style="list-style-type: none"> • Policías locales, de tránsito • Inspectores de trabajo • Inspectores de transportes • Fiscalía

Las áreas de actuación: multisectorial

Se deberá determinar la estructura en la que se va a articular la actuación, es decir, definir los ámbitos de actuación en los que se va a poder intervenir, bien directamente porque se tiene la competencia, bien indirectamente a partir del compromiso de los otros agentes.

Se propone hacer un repaso por los elementos clásicos de actuación que intervienen en la accidentalidad de las motocicletas, para determinar el tipo de medidas sobre las que se va a poder actuar:

Medidas dirigidas a preparar a los motoristas para una conducción segura y a los otros conductores: educación vial y formación antes de obtener la licencia, para obtener la licencia y después de obtenerla.

Medidas dirigidas a combatir prácticas de riesgo: adecuación de las normativas a los problemas actuales, vigilancia y control para el cumplimiento de las normas.

Medidas dirigidas a minimizar los escenarios de la siniestralidad: cómo mejorar la seguridad de los vehículos y cómo mejorar la seguridad de las infraestructuras.

Medidas dirigidas a mejorar la seguridad en el trabajo en motocicleta: condiciones laborales, herramientas de trabajo.

Medidas post accidente: actuación en los siniestros y atención a las víctimas. Obtención de datos, estadísticas e investigación.

En el apartado sobre “Herramientas” para la planificación se presenta una batería de medidas, compendio de experiencias de otras ciudades que ya han elaborado planes de actuación para la seguridad de las motocicletas.

Un objetivo común

Los organismos internacionales también recomiendan que las estrategias de seguridad vial deben marcar una visión desafiante pero realizable, que se concrete en un objetivo general y objetivos específicos.

El objetivo general del plan es “mejorar la seguridad de los desplazamientos en motocicleta” y este debe estar presente en todas y cada una de las fases y acciones del proceso.

El fijarse objetivos intermedios es opcional y delicado. Es una decisión de los responsables y puede ir desde la reducción en porcentaje del número de motociclistas fallecidos o del número de los muertos y heridos graves de motociclistas —que siempre deberán estar en relación con el parque de motocicletas— hasta la reducción en porcentaje de los accidentes con víctimas motociclistas.

Complementariamente se pueden marcar objetivos específicos como el uso del casco, el uso manual del teléfono, puntos negros o tramos de concentración de accidentes, plazas de aparcamiento en la calzada, la extensión de zonas de tráfico calmado y zonas 30, o el control técnico de los vehículos.

Marcar objetivos es una tarea difícil, pero en los proyectos en los que participan múltiples actores ayudan a trazar el camino. Una cuestión previa importante es determinar los años de duración del plan.

Una metodología de planificación de políticas públicas

Los organismos internacionales que instan a los países que asuman retos de acción para la seguridad vial, insisten en la necesidad de dotarse de un planteamiento estratégico a corto y a medio plazo.

Dicho planteamiento estratégico debe contar necesariamente con los elementos básicos que configuran un marco conceptual de planificación de políticas públicas:

- Una visión que desafíe y alinee la acción de todos los agentes.
- Una diagnosis que defina la siniestralidad y un análisis constante para observar su evolución.

- La determinación de objetivos estratégicos y específicos según las prioridades detectadas.
- Una programación de acciones, agrupadas áreas de actuación. Para cada medida deberá contar con la descripción mínima de su desarrollo, calendario, responsables, participantes, presupuesto e indicadores.
- Un sistema de indicadores que asegure la autoevaluación constante del plan en dirección a la visión y objetivos planteados.
- Un modelo de seguimiento y control que facilite el seguimiento de las acciones y su eficaz gestión, y ayude a la toma de decisiones en cada momento.

El taller participativo / Grupo de trabajo

El marco de la elaboración del plan es un grupo de trabajo, un taller participativo o cualquier otra estructura que permita estar formada por todos los agentes implicados. Requiere la participación activa de todos, tanto en el análisis del problema como en la definición de las soluciones. Para ello se podrán mantener reuniones individuales y colectivas con todos los miembros hasta lograr un alto nivel de consenso.

Como se ha comentado, el trabajo conjunto se desarrolla bajo tres principios: entendimiento común de la problemática, definición clara de prioridades y consenso en las soluciones.

Las actividades del grupo de trabajo se deberán complementar con los datos, estudios específicos y el análisis de experiencias internacionales o mejores prácticas con el fin de contar con toda la información necesaria para la toma de decisiones.

Previo al grupo de trabajo, y para agilizar su funcionamiento, se propone realizar una recopilación de las opiniones de todos los agentes. Para ello, se plantean dos opciones de trabajo (ver el apartado “Herramientas”): entrevistas individuales a los agentes claves y/o encuestas a todos los agentes. Posteriormente se debe editar un informe que recopile todas las opiniones y trace el posicionamiento de los principales agentes. El principio de transparencia debe acompañar todo el proceso, pues es fundamental para conseguir consensos estables. Toda la información debe estar a disposición de los agentes, pues atañe a todos.

En las reuniones de trabajo puede ser aconsejable la presencia de expertos externos de reconocida solvencia que ayude a centrar los debates y discusiones de forma objetiva y amable.

Proceso de elaboración del plan

2

Como se ha presentado en el capítulo anterior, los criterios para la elaboración del plan se basan en dos principios que determinarán el proceso de elaboración:

- La formulación de una visión compartida del problema y de las soluciones, es decir, se deberán buscar fórmulas para construir un entendimiento común de la naturaleza del problema para encontrar soluciones.
- Una responsabilidad compartida entre la administración, los agentes sociales y los usuarios para la ejecución de las acciones. Esto implica aplicar metodología de planificación, programación y seguimiento, con el objetivo de obtener resultados.

El primer paso es la decisión política del equipo de gobierno de la municipalidad, de abordar la problemática de la movilidad de las motocicletas en la ciudad, con la participación de los sectores sociales y económicos y de los motociclistas.

Una vez tomada la decisión, el proceso que se propone se estructura en las siguientes fases:

0. Lanzamiento del proyecto, es decir del acuerdo entre las entidades organizadoras: toma de decisión, lanzamiento y organización.

1. Organización del taller, convocatoria de agentes, recabar datos y documentación.

2. Análisis de la solución, en la que se seleccionan todas las posibles medidas que podrían formar parte del plan

3. Planificación y elaboración del plan, donde se priorizan las medidas y se programan y se redacta el documento final.

Se sugiere que los responsables municipales prevean un proceso de gestión y seguimiento del plan, ya que muchas acciones precisarán de la colaboración de los agentes sociales.

Fases para la formulación de la estrategia

FASE 0	FASE 1	FASE 2	FASE 3
	FORMULACIÓN DE LA VISIÓN COMPARTIDA		
LANZAMIENTO DEL PROYECTO	ORGANIZACIÓN DEL TALLER	ANÁLISIS DE LA SOLUCIÓN	ELABORACIÓN DEL PLAN
Acuerdo de las partes organizadoras	Equipo de Trabajo	Taller	Equipo de Trabajo
1. Formalización del proyecto.	1.1. Difusión del proyecto: agentes y opinión pública.	2.1. Interpretación de los datos.	3.1. Planificación: objetivos, ámbitos, priorización y programación.
2. Organización del proyecto.	1.2. Análisis de pautas o Plan a nivel Nacional.	2.2. Análisis de las acciones propuestas.	3.2. Redacción de la fichas de acciones.
3. Constitución del equipo de trabajo.	1.3. Convocatoria del Taller.	2.3. Análisis de las mejores prácticas.	3.3. Informe final y aprobación por el grupo de trabajo.
4. El marco institucional.	1.4. Lanzamiento de las encuestas y/o entrevistas a los agentes.	2.4. Valoración de la viabilidad y de la efectividad de las medidas.	3.4. Presentación pública.
	1.5. Recopilación de datos.		
5. Calendario			

En el tercer capítulo titulado “Herramientas” se desarrollan propuestas para la formulación de las acciones más importantes de las distintas fases.

Fase 0: Lanzamiento del proyecto

El lanzamiento del proyecto precisa de tres cuestiones previas:

La primera y más importante, la voluntad política de la entidad municipal responsable de la seguridad vial o de la movilidad, para buscar soluciones a los problemas que plantea la motocicleta en la ciudad.

En el caso que el gobierno de la ciudad busque o solicite apoyo técnico o de recursos a otra administración, a alguna organización multilateral, a una universidad, antes de iniciar el proyecto se precisará de una segunda cuestión importante: el acuerdo entre las entidades organizadoras.

La tercera e imprescindible, es la determinación de un equipo de trabajo formado por los técnicos municipales destinados al proyecto y, si es el caso, los expertos que puedan dar apoyo metodológico o operativo, que tenga sus responsabilidades claras y comparta unos objetivos, un enfoque y un plan de proyecto común.

En la fase de lanzamiento se deben asegurar las condiciones en las que se va a desarrollar el trabajo:

1. **Formalización del proyecto:** es la toma de decisión, el lanzamiento del proyecto. Se trata de formalizar el compromiso de colaboración de los agentes que van a formar parte de la gestión y los que son responsables del plan. Se trata de una reunión formal a la que acuden los responsables municipales y las entidades colaboradoras. Se debe discutir y afinar el enfoque del plan y acordar la forma de comunicaciones: Carta, Calendario y Encuesta.
2. **Organización del proyecto:** decidir la estructura y la composición de las mesas de trabajo: Comité de Seguimiento y Grupo de Trabajo. Se deberá decidir cómo se toman las decisiones, cómo se hace el seguimiento del proceso y se disemina la información a todos sus miembros. También se deberá decidir cómo se realiza la aproximación a los miembros del grupo de trabajo.
3. **Constitución del equipo de trabajo:** sesión en la que se hace la presentación del equipo de proyecto para compartir entre todos sus miembros los objetivos, enfoque, metodología, calendarios y compromisos de trabajo.
4. **El marco institucional:** las entidades organizadoras deberán tratar los términos de las colaboraciones institucionales que en cada caso sean precisas, con el Estado, con la región o con otros estamentos multilaterales. También las formas de convocatoria de los agentes sociales y económicos, así como los términos de representación y liderazgo.

Fase 1: Organización del taller

Se trata de preparar el terreno con el máximo de documentación para que todos los miembros del grupo de trabajo lleguen a un entendimiento común sobre la naturaleza y dimensión del problema de la seguridad vial de las motocicletas y de los elementos clave que en ella inciden.

1.1. Difusión y sensibilización: en dos direcciones, interna hacia los agentes que van a participar en la elaboración del plan y externa hacia la ciudadanía.

Se debe contactar personalmente con todos los miembros que se pretenda formen parte del grupo de trabajo para valorar su participación en el proyecto y se les motive para asegurar su participación activa. Aceptación y compromiso.

Es importante que la opinión pública conozca la dimensión del problema. Si no se tienen consciencia del riesgo no se toman acciones preventivas. Solo difundir el problema lleva como consecuencia que descienda la accidentalidad.

1.2. Análisis de pautas a nivel nacional: la acción de ámbito municipal deberá partir de los compromisos que haya acordado un informe o un plan nacional sobre seguridad de las motocicletas, en caso que exista.

1.3. Convocatoria del taller: identificación de todos los posibles componentes. Convocatoria para la constitución del grupo de trabajo o taller. Aceptación de los participantes y confirmación de asistencia. Envío de la encuesta sobre diagnóstico y propuestas de medidas.

1.4. Lanzamiento de la encuesta a los agentes: encuesta o entrevistas individuales para recabar la opinión sobre los principales problemas y las propuestas de acción. Recopilación de las encuestas, tratamiento de los datos y publicación del Informe de posicionamiento de los agentes que se elabora tras el relevamiento de las encuestas realizadas a los agentes implicados, con resumen final de consensos y posiciones encontradas.

1.5. Recopilación de los datos: cuantos más datos y más información, más fácil será que las propuestas se adecuen a los problemas reales: datos sobre los vehículos rodantes, los siniestros, los motociclistas, los motivos de los desplazamientos y cualquier otra información que permita caracterizar a los motociclistas.

Fase 2: Análisis de la solución

Se trata de la constitución del taller, el momento central del proceso. El objetivo es generar el máximo de aportaciones, el máximo de debate y conseguir una lista, lo más completa posible de acciones, cuya ejecución consiga alcanzar los objetivos del plan.

2.1. Análisis e interpretación de los datos: se parte de los datos estadísticos sobre motocicletas y su patrón de siniestralidad elaborado por la municipalidad, por un lado, y las interpretaciones que se formulan desde cada uno de los sectores convocados. Se trata de obtener un entendimiento compartido de la diagnosis común a todos los miembros del grupo de trabajo.

2.2. Análisis de las propuestas de medidas: se persigue la formulación del mayor número posible de soluciones. A partir de las encuestas a los agentes se elabora un informe síntesis, estructurado por ámbitos de actuación, que servirá de base para el debate. Es la parte más importante del proceso.

2.3. Análisis de mejores prácticas internacionales: identificar acciones llevadas a cabo en otros países que no han sido tomadas en consideración hasta el momento y que pudieran enriquecer el trabajo.

2.4. Análisis de viabilidad y efectividad de las medidas propuestas: no todas las medidas que se van a proponer van a ser realizables, al menos en el corto y medio plazo. Algunas incluso van a ser meramente deseos. Por ello es importante consensuar una lista de medidas priorizadas bajo criterios de viabilidad operativa u oportunidad, y criterios de efectividad en cuanto al objetivo principal que es la reducción de la siniestralidad.

Fase 3: Elaboración del plan

Se trata de elaborar, publicar y presentar el plan estratégico. Su elaboración debe identificar claramente las acciones a realizar, los responsables y el seguimiento. Alguna estrategia para su divulgación también es aconsejable.

3.1. Planificación: determinación de objetivos, definición de los ámbitos de actuación, priorización y programación de acciones. Revisión y ajuste del calendario. En la programación se puede tener en cuenta las medidas que los miembros del grupo consideran prioritarias a través del análisis de viabilidad y efectividad.

3.2. Redacción de las fichas de acciones: descripción, tan concreta como sea posible, de la acción seleccionada a cargo del equipo de proyecto. Todas las fichas se pondrán a disposición de los miembros del grupo para que realicen los comentarios que consideren oportunos.

3.3. Informe final y aprobación por los agentes: el equipo municipal responsable de la política elaborará el informe final el cual reflejará los compromisos que va a ser capaz de desarrollar en el tiempo previsto en el plan. Es recomendable que el informe sea socializado y si es posible que quede para la aprobación de los agentes que han participado en el taller. No es imprescindible la unanimidad. Es importante un consenso que contenga el máximo de acuerdos con el mínimo de desencuentros.

3.4. Presentación pública: el plan no solo implica a los responsables públicos y los agentes sociales. También implica a los motociclistas y la ciudadanía en general. Es imprescindible una información amplia, a gran escala. Solo al ser conscientes de que existe un problema se pueden poner en práctica soluciones.

El seguimiento

Hasta aquí se han presentado las fases previstas para la elaboración de un plan de actuación. No se proponen fórmulas para la gestión y el seguimiento del mismo. Sin embargo se recomienda que se establezcan algunos mecanismos de continuidad. No se podría entender que una estrategia que se ha elaborado bajo una formulación de "visión compartida" no prevea una continuidad.

Se recomienda crear alguna estructura que convoque con cierta periodicidad a todos los participantes, en especial aquellos con responsabilidades en la gestión de algunas medidas, para tratar:

- Seguimiento de los objetivos
- Evolución de la siniestralidad
- Seguimiento de las medidas realizadas
- Análisis de los resultados
- Análisis de las dificultades y de los avances

Herramientas

3

Diagnosis: descripción de la movilidad en motocicleta

Es imprescindible disponer de una estructura básica de indicadores de movilidad y de siniestralidad en motocicletas, con el objetivo de disponer de los datos más significativos del sector y de un diagnóstico adecuado sobre el problema para la toma de decisiones. Recoger información sobre las motos y su siniestralidad. Hay que tener datos sobre las motos, sus características, el mercado y su evolución, la normativa reguladora, el acceso a la licencia de conducción, los diversos tipos de motoristas según su sociología y su uso, la vigilancia de la disciplina, los accidentes y sus características, y la tipología de los siniestros y las víctimas.

- Evolución de la matriculación y del parque vehicular según tipo de motocicleta, cilindradas, potencia, antigüedad del parque, componentes.
- Datos económicos del sector de las motocicletas: fabricación y seguros.
- Datos de las empresas *delivery*, mensajería y moto taxi: números de empresas, trabajadores, estimación de trabajo subcontratación.

- Encuestas y/o entrevistas de opinión sobre los desplazamientos en motocicleta, de los motociclistas y de los otros usuarios.
- Perfil de los motociclistas: movilidad cotidiana, deportivos, profesionales en moto. Edades, motivos, experiencia.
- Descripción de la normativa reguladora sobre el uso de la moto en el país y el acceso a la licencia de conducción.
- Datos sobre la actividad de vigilancia de la disciplina en la conducción: número de denuncias, tipo de denuncias, porcentaje de sanciones cobradas.

Además de recopilar datos cuantitativos, objetivos, para describir la realidad vinculada a la movilidad en motocicleta, deberemos obtener información descriptiva a partir de opiniones de los implicados y expertos. Una encuesta puede ser una buena forma de acercarse a cuestiones cualitativas como: el cumplimiento de las normas, la formación de los motoristas, el sistema de licencias, las infraestructuras viales (distribución del espacio, distribución modal, segregación de vías, los cruces, el aparcamiento), el vehículo moto (tipos de motos, condiciones de seguridad, evolución del parque, homologación de vehículos), la fabricación, distribución y venta, el trucaje, la homologación. En el punto 5 de este capítulo se trata sobre la encuesta a agentes implicados donde se puede recopilar esta información.

Diagnosis: Descripción de la siniestralidad en motocicleta

La falta de datos disponibles sobre los siniestros de tránsito en las ciudades latinoamericanas es una realidad indiscutible. Pero se están realizando verdaderos esfuerzos organizativos para la recolección de información, tratamiento y análisis. Un trabajo complejo en el que deben participar policías de tránsito, estadísticos, sistema de salud y responsables de la planificación de la seguridad vial.

Sería interesante contar con datos básicos de la evolución de la siniestralidad y descripción en profundidad, de ser posible con los mismos criterios en todas las ciudades para la comparabilidad.

A continuación se propone un listado de contenidos para describir la siniestralidad de las motocicletas y que pueden servir de guía en la construcción de la diagnosis de la ciudad.

- Datos generales de la siniestralidad y evolución: números absolutos y relativos, peso de los siniestros en motocicleta sobre el resto.
- Relación existente entre el parque de vehículos, los desplazamientos y la siniestralidad, los lesionados y las víctimas mortales.
- Descripción del momento del siniestro: día de la semana, hora, mes, estado del tiempo, luminosidad.
- Lugar del siniestro: tipo de vía, velocidad autorizada, cruce, semáforo, estado de la vía, pintura, pavimento, iluminación.
- Descripción de la motocicleta implicada: cilindrada, potencia, trucajes, luces, estado de los frenos, neumáticos, retrovisores.
- Descripción de los otros vehículos implicados: autos, camiones, furgonetas, vehículos de transporte de viajeros.
- Descripción de las víctimas: edades, puesto que ocupaban, conductor, pasajero, peatón, usuario de otro vehículo, gravedad de la lesión, uso de casco, equipamiento.
- Descripción de los conductores de motocicleta implicados en siniestros: edad, experiencia, tipo de motocicleta, uso de casco y equipamiento.
- Descripción del tipo de accidente: colisiones, tipo de vehículos en colisión, atropellos, caídas y deslizamientos, maniobras previas.
- El tipo de desplazamiento: durante el trabajo, ocio, desplazamientos cotidianos.

Además de un análisis básico descriptivo, se precisa un análisis relacional entre los distintos apartados.

Documentación y publicaciones

Hay una extensa literatura sobre la movilidad de las motocicletas, las problemáticas asociadas y propuestas para abordarla. El análisis a fondo de artículos de opinión, de entrevistas a personas representativas y líderes de los diferentes grupos implicados y de la documentación internacional, ayuda a ampliar la visión a la hora de abordar los problemas desde el ámbito local y a identificar los puntos fuertes y los puntos débiles de nuestra realidad.

Documentos de Organismos Internacionales —ITF-OCDE, Unión Europea, Naciones Unidas y OMS— publican recomendaciones y buenas prácticas.

Documentos de organizaciones motociclistas —Asociación Europea de Fabricantes, colectivos de motociclistas— elaboran propuestas favorecedoras al sector y los usuarios.

- Planes de actuación para la seguridad de las motocicletas que otros países ya han abordado:
- La visión europea: España, Gran Bretaña, Francia.
- La realidad asiática: Singapur, Malaysia.
- Los primeros pasos en Latinoamérica: Colombia, Uruguay, Brasil.
- Planes para motocicletas en ciudades: Barcelona, París, Londres, Barranquilla, Medellín.
- Congresos y jornadas.

Es imprescindible hacer una mención especial al informe eSUM. Es una iniciativa surgida de ciudades europeas preocupadas por los problemas de la movilidad de las motocicletas. Las conclusiones del proyecto eSUM financiado por la Unión Europea y liderado por Barcelona, París, Londres y Roma, recoge y documenta resultados de 125 buenas prácticas para mejorar la seguridad de los desplazamientos en moto en las ciudades (www.esum.eu).

El sitio www.motocicletasyseguridadvial.com se creó como apoyo al grupo de trabajo para la elaboración del plan de seguridad para los desplazamientos en moto en España. Es, además, un importante archivo documental sobre motocicletas y seguridad vial.

Entrevistas en profundidad a usuarios de motocicletas

Los motociclistas son un colectivo de usuarios muy heterogéneo y cada colectivo merece un tratamiento diferenciado

La realidad de las motos en la ciudad es muy diversa. Los motivos por los que los ciudadanos deciden ir en moto por la ciudad son muy variados. Puede ser por vocación (el mundo de la moto es muy singular para los que se sienten atraídos), puede ser por necesidad (una forma de trabajo), o porque es una forma más barata y fácil para desplazarse de manera autónoma por el tráfico.

Los perfiles de motoristas son muy heterogéneos y varían mucho incluso entre países vecinos. Recientes estudios han descrito perfiles de usuarios: los que utilizan la motocicleta como vehículo familiar, como herramienta de trabajo, como instrumento deportivo, como modo de transporte urbano para acudir al trabajo, como medio de vida, o como elemento de ocio. La motocicleta es un accesorio que a veces sirve para significar prestigio o a veces para pertenecer a un grupo social.

Cada uno de los perfiles o segmentos de motoristas presenta unas características particulares:

- Características socio-demográficas relativas a edad, género, nivel educativo, nivel de renta, ocupación, licencias de las que es titular y antigüedad, tipo de motocicleta que conduce y frecuencia en su uso.
- Conocimientos, actitudes, comportamientos, y creencias en torno a la seguridad vial, así como percepción sobre las situaciones típicas de riesgo.
- Reconocimiento de los riesgos que se asumen. Exposición al riesgo.

Ficha Metodológica

Diseño de la muestra

Guión de la entrevista

Encuesta a los agentes implicados

Encuesta a los principales agentes sociales relacionados con la seguridad vial de las motocicletas

El objetivo es recopilar la opinión y posicionamiento de todos los agentes sociales, económicos y administraciones, con respecto al problema de la seguridad vial relacionada con el incremento de las motocicletas, las medidas para reducir la accidentalidad y su compromiso en el ámbito de sus responsabilidades.

ENTIDAD:

NOMBRE:

CARGO:

1. EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD VIAL RELACIONADO CON LAS MOTOCICLETAS:

- Opinión general sobre los datos y tendencia de la siniestralidad de las motocicletas.
 - Determinación de los factores que inciden en la siniestralidad de las motocicletas.
 - Ordenación de dichos factores en función del impacto.
-

2. MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL TENIENDO EN CUENTA EL CRECIMIENTO DE LAS MOTOCICLETAS:

- Medidas que sugiere para fomentar y mejorar el nivel de seguridad de los motociclistas y demás actores involucrados, en especial el peatón.
 - Cómo hacer frente a conductas de riesgo, cómo mejorar la formación de los conductores, cómo hacer frente a la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras.
-

3. PRIORIDADES:

- Identifique las acciones que considera más importantes que se deberían realizar.
 - Resaltar las medidas que se consideren más eficaces.
-

4. PRINCIPALES APORTES DE SU ORGANIZACIÓN O COLECTIVO:

- Medidas dirigidas a mejorar la seguridad vial que la organización o colectivo que representa implementaría o está implementando por su cuenta.
-

Catálogo de acciones

El foco del taller es, en primer lugar, identificar y consensuar acciones para la intervención. En segundo lugar, priorizar las acciones según criterios de viabilidad y de eficacia.

Las iniciativas surgirán como propuestas de los agentes y, como es lógico, pretenderán resolver los problemas que se hayan identificado.

A continuación, y a modo de guía, se listan acciones que han conformado algunos planes de seguridad para motocicletas. La lista de acciones está ordenada por áreas de actuación clásicas: educación y formación, concienciación, vigilancia y control, normativa, vehículos, infraestructuras, conductores profesionales, salvamento y recopilación de datos y análisis.

La realidad en cada ciudad es distinta, pero puede ayudar a obtener una visión global.

Dirigidas a preparar a los motoristas para una conducción segura

Educación y formación

Edad mínima para el acceso a la motocicleta. Es un debate necesario que ayuda a la concienciación. Debería coincidir con la edad mínima para el acceso al trabajo y así la motocicleta cumple una función social.

Ciclomotor y examen o pruebas de acceso. No debería permitirse circular con un vehículo a motor en medio del tráfico, aunque sea un ciclomotor, sin ningún tipo de formación o preparación.

Tipo de prueba de acceso para conducir motocicletas. Debe ser teórica y práctica. No solo para conocer el código de la circulación, también para conocer los riesgos asociados al manejo de la moto (seguridad vial) y práctica para garantizar un mínimo de estabilidad.

Reforzar los contenidos en seguridad vial en la prueba teórica. No se trata solo de conocer el código de tránsito, se trata especialmente de conocer los riesgos de la conducción en moto. Cifras de siniestros/tipos de siniestros/ causas más frecuentes, equipamiento.

Prueba práctica. Debe garantizar un mínimo de estabilidad. Ejecución básica de maniobres tipo en circuito cerrado; ideal complementarlo en conducción abierta.

Incorporar en el programa de examen para conducir vehículos de cuatro ruedas la convivencia con la motocicleta. Habitualmente en el programa de acceso al vehículo de cuatro ruedas no hay ninguna referencia a la moto. Si van a tener que compartir el espacio viario cada vez con más motocicletas es una buena oportunidad para formar y concienciar con las normas básicas de convivencia entre los dos vehículos.

Habilitar espacios para la práctica de la moto en la etapa de aprendizaje. El aprendizaje en la conducción de motocicletas se lleva a cabo normalmente de forma desordenada y descontrolada, por lo que se propone la habilitación de espacios conocidos, adecuados y seguros o segregados por parte de la administración a fin de facilitar la práctica de la moto en la etapa de aprendizaje.

Cursos de formación en seguridad vial a motociclistas como alternativa a la sanción. El motociclista infractor es un público objetivo para atraer a los cursos de seguridad vial sobre los desplazamientos en motocicleta. La sanción es una oportunidad para atraer al motociclista a los cursos. Las administraciones pueden ofrecer cursos básicos de seguridad vial como alternativa a la sanción o por un importe de la mitad de la sanción que se hacen u organizan en fin de semana o en horario complementario al laboral y que sirven para informar y concienciar de los riesgos de los desplazamientos en moto.

Oferta de cursos de conducción segura para motoristas por la sociedad civil. Las asociaciones de automovilistas o de motociclistas pueden ofrecer de forma voluntaria y como una buena práctica cursos de conducción segura para motociclistas. Y las compañías de seguros y la administración pueden incentivarlos ya sea con reducción de la prima de seguro o con más puntos en el permiso por puntos.

Implicar a los vendedores en la seguridad en el uso de la motocicleta. Habitualmente los vendedores solo entregan un manual sobre el mantenimiento del vehículo elaborado por el fabricante. Los vendedores acostumbran a ser aficionados a la motocicleta. Se propone complementar la entrega del vehículo con la entrega de un manual o CD o consejos sobre el “buen uso de la motocicleta”. Es un trabajo de concienciación.

Incorporar la seguridad vial en los planes de formación en seguridad y salud laboral de las empresas que utilizan motoristas. Por normativa del organismo público regulador del trabajo las empresas deber formar

e informar a sus trabajadores sobre los riesgos asociados al puesto de trabajo. En consecuencia, las empresas que utilizan motoristas deberán formar en seguridad vial a sus trabajadores, es decir, en la seguridad para los desplazamientos en moto

Concienciación

Realizar una campaña de información y concienciación cada vez que se adopta una medida. Las campañas de comunicación por sí solas o sueltas tienen una eficacia muy limitada. Pero cuando se acompañan de una medida ganan en interés y credibilidad. En consecuencia, cada vez que hay una novedad normativa en materia de motocicletas debe ir acompañada de su correspondiente campaña de información/comunicación /concienciación. Y cada vez que se va a poner en marcha una campaña de vigilancia y control sobre un tema concreto es aconsejable acompañarla de la correspondiente campaña de comunicación explicando el por qué y el para qué del control.

Realizar campañas dirigidas a los conductores de cuatro ruedas sobre la convivencia con los motoristas. Para trasladar el mensaje de que la seguridad vial depende de todos es aconsejable acompañar las campañas dirigidas a los motociclistas con campañas dirigidas a los otros conductores. Evita la sensación de que se está culpando solo a los motoristas y son muy bien acogidas por el colectivo de conductores de motocicleta.

Utilizar a los motoristas como prescriptores de buenas prácticas. Los motoristas deben ser y sentirse protagonistas. Son medidas y consejos dirigidos a ellos. Es por ello que los mejores prescriptores son los propios motoristas. La administración ayuda pero no debe ser la protagonista.

Utilizar a las víctimas para la concienciación. Las víctimas tienen toda la credibilidad de su experiencia. Darles la oportunidad para explicarse y así evitar que nadie vuelva a pasar por lo que ellas han pasado.

Buscar un acuerdo o pacto con los medios de comunicación. Organizar una jornada con los profesionales de los medios de comunicación y buscar alianzas. Sensibilizarles sobre el problema y establecer la mejor forma y modo de informar sobre los accidentes, sobre las víctimas y sobre las causas con pedagogía. Se busca el cambio de comportamientos y hoy en día sin los medios de comunicación no es posible.

Potenciar el uso de las redes sociales para la concienciación e información. Utilizar las redes sociales para promover valores seguros entre usuarios de las motocicletas y canalizar las sugerencias y propuestas de los motociclistas para mejorar la seguridad vial.

Dirigidas a combatir prácticas de riesgo

Vigilancia y control

Uso del casco. Es el elemento más visible. Si falla el uso del casco falla todo. Habrá que hacer campañas de vigilancia y control hasta normalizar su uso. La medida más eficaz que se ha mostrado es la inmovilización de la motocicleta hasta que el motorista se presente con su respectivo casco. El agente de la autoridad no puede limitarse a multar y dejar que continúe circulando sin casco. Adoptar la decisión, hacer una campaña de información, fijar una fecha que todos conozcan y empezar el control riguroso.

Alcohol. Es habitual hablar y pensar solo en los coches en las campañas contra el alcohol y la conducción. Habrá que incorporar la motocicleta en las habituales campañas contra el alcohol y la conducción. Tenerla en cuenta. Y en la presentación de resultados segregar a los motociclistas para ser conscientes de su incidencia.

Disciplina en los semáforos. La mayoría de accidentes en moto se producen en los cruces y son colisiones fronto laterales y atropellos. Es básico y fundamental concienciar y conseguir la disciplina en cruces y semáforos.

Uso del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo con auriculares. La conducción exige la máxima atención y más en las motocicletas. El uso del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo con auriculares afecta a la necesaria atención y genera un riesgo evidente. Es básico y fundamental concienciar, vigilar y controlar su presencia para erradicar su utilización.

Ruido. Los ciudadanos se quejan del ruido de algunas motocicletas en lo que es conocido como contaminación acústica. Deberá proveerse a algunas patrullas de agentes de sonómetros para poder controlar que no se superan los límites permitidos.

Competiciones. A veces se detectan competiciones de motoristas en polígonos industriales, en tramos de curvas de carreteras secundarias o en calles de determinadas características. Habrá que diseñar planes especiales de vigilancia y control para desactivarlos y evitarlos.

Reincidentes. Son pocos pero causan o pueden causar mucho daño. Son aquellos que actúan habitualmente con desprecio a las normas básicas de la circulación y de la seguridad vial. Se propone la adopción de medidas espaciales dirigidas a los multi-reincidentes detectados.

Normativa

El conductor de la motocicleta es responsable del comportamiento del acompañante. La normativa debe dejar claro que el conductor de la motocicleta es responsable del uso del casco de su acompañante. El conductor tiene la licencia, tiene la capacitación y la formación y tiene la responsabilidad de todo lo referente al uso del vehículo. Debe responsabilizarse del correcto comportamiento de su acompañante, en especial en lo que se refiere al uso del casco.

Regular todo lo referente a los pasajeros. La normativa debe dejar claro que licencia permite llevar pasajeros, a partir de qué edad se puede llevar pasajero y que solo se puede llevar un pasajero.

Regular la prohibición de todo tipo de publicidad de las motocicletas que incluya prácticas de riesgo o que sea contraria a los valores de la seguridad vial. Al igual que con el alcohol o con el tabaco debe estar prohibida la publicidad de los vehículos asociada a la velocidad o a prácticas de riesgo así como la publicidad de cualquier producto en que aparezcan motociclistas sin casco, con exceso de pasajeros o realizando maniobras prohibidas como adelantamientos imprudentes. Las regulaciones hacen referencia a la publicidad contraria a los valores de la seguridad vial.

Dirigidas a minimizar los escenarios de siniestralidad

Vehículos más seguros

Luces de día obligatorias. El objetivo es mejorar su visibilidad. La medida está operativa en toda Europa por Directiva de la Unión Europea. Actualmente todas las motos que se comercializan al ponerse en marcha se encienden automáticamente las luces de día del vehículo.

Espejos retrovisores obligatorios. La seguridad de la moto depende de su entorno. El disponer de espejos retrovisores a ambos lados mejora la visibilidad del entorno.

Distribuidor de frenada en ambas ruedas y/o ABS. El elemento básico y fundamental para la seguridad son los frenos y la distribución de frenada entre ambas ruedas se ha mostrado como muy efectivo para la mejora de la seguridad de las motocicletas y/o el Antilock Break System (ABS) permite reducir la distancia de frenado. Se propone estudiar la mejor forma y modo de extender su uso.

Inspección técnico mecánica obligatoria y/o incentivar la renovación del parque de vehículos. El vehículo nuevo es más seguro. Para la evitar la circulación de vehículos en mal estado está el sistema de control periódico por las estaciones de control técnico de vehículos cada 5 años y en los casos de cambio de titularidad y para renovar el parque se vienen adoptando medidas de incentivo desde las administraciones para la sustitución de los vehículos con más de X años de antigüedad siempre que sean sustituidos por vehículos nuevos con unos estándares máximos de emisiones.

Adopción de espejos retrovisores cóncavos en autocares, autobuses y camiones. Los vehículos grandes y altos tienen un ángulo muerto que no permite ver vehículos pequeños situados en su lado y que al producirse el giro son o pueden ser arrollados. En Europa se ha adoptado la obligación para los vehículos pesados nuevos de disponer de retrovisores adecuados que amplían el campo de visión y su sustitución en los vehículos pesados antiguos en un plazo cómodo y posible.

Contra el riesgo de caída por apertura de puertas de los vehículos de cuatro ruedas. Un siniestro clásico que afecta a motociclistas y ciclistas es la apertura de la puerta sin haberse asegurado que no viene alguna motocicleta o bicicleta. Para hacer frente a este riesgo algunas ciudades han actuado sobre el colectivo de taxis, que es el que más abre las puertas traseras en ciudad, inhabilitando la puerta trasera izquierda para la bajada de viajeros que solo pueden acceder por la puerta trasera derecha o colocando retrovisores discretos para las puertas traseras y advirtiendo al viajero de asegurarse de que no vienen vehículos de dos ruedas antes de abrir la puerta.

Infraestructuras más seguras

Contra el riesgo de deslizamiento. Para hacer frente a los accidentes de caída de motorista por deslizamiento se propone el uso de pintura antideslizante en la señalización horizontal, tapas de servicios públicos en calzada antideslizantes, presencia de aceite o gravilla en la calzada, evitar la circulación longitudinal sobre vías de tranvía.

Contra el riesgo de impacto con elementos agresivos en el andén. Minimizar hasta donde sea posible la presencia de elementos agresivos en el arcén en caso de caída con atención a los bordillos, a las señales verticales o cualquier otro elemento de riesgo de impacto.

Contra el riesgo derivado del mal estado de la calzada. Minimizar los socavones en calzada mediante su señalización y rápida subsanación. Correcta conservación y mantenimiento de la calzada.

Actuaciones específicas en los tramos de concentración de accidentes. Los accidentes de motocicletas se concentran en determinados puntos o tramos de la red viaria. Es precisa la elaboración y mantenimiento del mapa de la accidentalidad para la detección de los puntos o tramos de concentración de accidentes. Y, una vez detectados, debe disponerse de un equipo capaz de estudiar los puntos o tramos y proponer posibles soluciones. Mejor iluminación, mejor calzada, mejor trazado, reducir obstáculos, mejor visibilidad, todo menos resolverlo poniendo una señal.

Instalación de vallas protectoras seguras para motoristas. Las vallas de protección lateral de carretera diseñada para vehículos de cuatro ruedas pueden ser agresivas para los motoristas por su efecto guillotina o cortante en caso de colisión. En determinadas curvas con riesgo de caída y de forma muy selectiva puede estudiarse su sustitución por vallas protectoras seguras para motoristas.

Repensar el diseño viario en función de la nueva realidad de presencia creciente de motos. El diseño viario se ha hecho pensando en el automóvil. El reto es revisarlo para mejor adecuarlo a los motociclistas. Doble línea de retención para la salida de los semáforos y minimizar el riesgo de los giros en la salida de los semáforos. Permitir la circulación de las motocicletas por el carril bus. Carril central más ancho para que puedan pasar los motoristas. Imposibilitar la circulación de motocicletas por el carril de bicicletas. La construcción de vías segregadas para motocicletas. Así como la adecuación de las vías existentes para sean seguras para los motociclistas (rejillas, barreras, drenajes insuficientes, y demás elementos que identifiquen los motociclistas en cada lugar).

Ordenar el aparcamiento de motocicletas. La presencia desordenada de motocicletas aparcadas en las aceras genera quejas de los peatones y traslada la impresión de indisciplina. Muchas ciudades han abordado el ordenamiento del aparcamiento que van desde la prohibición en lugares céntricos de concentración de peatones o en aceras de menos de 3 metros, hasta la habilitación de zonas de aparcamiento reservado en la calzada al igual que los coches o pintar zonas específicas en las aceras amplias reservadas al aparcamiento de motocicletas.

Acciones dirigidas a mejorar la seguridad en el trabajo en motocicleta

Formación sobre los riesgos derivados del trabajo. La normativa laboral para la prevención de accidentes de trabajo obliga a las empresas a formar e informar al trabajador sobre los riesgos derivados del trabajo. En el caso de los trabajadores que utilizan las motocicletas para hacer entregas el riesgo es el siniestro de tránsito. En consecuencia las empresas deberán dar una formación e información sobre la seguridad en los desplazamientos en moto. Habrá que definir el contenido de los cursos (concienciación, siniestralidad, causas de la siniestralidad, vehículo y equipamiento), quién los dicta, su duración y quién y cómo controla la calidad. Lo usual es que esta obligación esté recogida y reglada por la autoridad laboral encargada de la seguridad y salud en el trabajo y que la vigilancia y control de su cumplimiento esté encargada a la Inspección de Trabajo.

Buen estado del vehículo. La motocicleta es la herramienta o la máquina del trabajo. La empresa no puede ni debe desentenderse de las condiciones de la herramienta o máquina de trabajo. Habrá que definir los estándares mínimos para la seguridad. Luces, frenos, estado de los neumáticos, retrovisores y antigüedad máxima o certificado de la Inspección Técnica Vehicular. Y las empresas deben responsabilizarse de su cumplimiento.

Equipamiento. El equipamiento también es importante para mejorar la seguridad. La empresa no puede ni debe desentenderse del equipamiento que en este caso es la ropa de trabajo. Los estándares habituales son casco homologado, chaqueta con elementos reflectantes, guantes y botas. Las empresas deben responsabilizarse de su cumplimiento.

Condiciones de trabajo. El riesgo está en el pago por entrega o sistema de abono que puede incentivar la máxima velocidad no respetando semáforos y alimentando prácticas de riesgo. No es fácil, pero las buenas prácticas aconsejan evitar la publicidad centrada en que las entregas se hacen más rápido que la competencia, en que los contratos con las administraciones se basen en parámetros que no sean la máxima rapidez o tiempo de entrega y en penalizar la siniestralidad de las empresas de entregas en motocicleta.

Buscar un pacto o acuerdo de buenas prácticas con las empresas domicilio o *delivery*, mensajerías, moto taxi y otras empresas que contratan profesionales que usan la moto para realizar su trabajo: médicos y paramédicos, servicios de taller automotriz. Organizar un encuentro con las empresas de entregas en motocicleta para buscar su complicidad. Sensibilizarles sobre el problema, los costes que les comporta y buscar un código o acuerdo de buenas prácticas para reducir la siniestralidad. Se busca su implicación y compromiso en un problema que es de todos pero en el que ellos forman parte de la solución y mejorará su imagen.

Acciones post-siniestro

Más y mejor información sobre la siniestralidad de las motocicletas. La información es indispensable para la toma de decisiones. La creciente importancia de las motocicletas en la seguridad vial aconseja y justifica la utilización de un formulario único para el registro de los siniestros, la disposición de un sistema de gestión integrada de los datos de la siniestralidad, la existencia de una base de datos sobre siniestralidad, el uso de la localización de los siniestros por medio del GPS de las policías y el establecimiento de indicadores aceptados internacionalmente para permitir comparaciones.

Fomento de la investigación en materia de motocicletas y seguridad vial. En atención a la preocupación social por la siniestralidad y sus consecuencias y a la importancia creciente de las motocicletas en este tema se propone promover la implicación de las universidades y centros de I+D+I en la investigación en materia de motocicletas y seguridad vial.

Mejorar la atención a las víctimas. Realizar simulacros, ensayos y formación de los servicios de emergencias para mejorar la atención de los motociclistas en caso de accidente y a fin de revisar, actualizar y mejorar la atención a los siniestros de motocicletas y sus víctimas por los servicios de emergencias se propone la realización periódica de simulacros para comprobar los protocolos de actuación.

Planificación de acciones

Priorización

La función principal del taller es ser capaz de identificar y dimensionar el mayor número posible de medidas que contribuyeran a la disminución de la siniestralidad de los motociclistas.

Una vez celebrado el taller, el primer paso es priorizar las medidas. Se trata de conseguir una lista ordenada de acciones para su puesta en marcha, es decir, para calendarizarlas. Se recomienda realizar la priorización atendiendo a tres criterios:

- Impacto en la disminución de la siniestralidad
- Viabilidad de su ejecución
- Nivel de consenso

Es recomendable que en la priorización participen todos los agentes que asistieron al taller. Se puede realizar a través de un cuestionario, planteando para cada medida una valoración de “alta/media/baja” para impacto y viabilidad y de “sí/no” se está de acuerdo en la medida.

Calendario de ejecución del plan

El proceso de priorización nos dará unas primeras instrucciones para la elaboración del calendario. Se recomienda indicar si la medida se debe realizar a corto plazo (en el primer año), medio plazo (en uno o dos años) o largo plazo (más de dos años).

Se recomienda concentrar primero los esfuerzos en pocas acciones pero desarrolladas con máxima intensidad. Se recomienda empezar por las acciones que tengan más impacto, con el objetivo de obtener resultados y mantener el interés de los agentes y los conductores para contribuir.

Presupuesto y recursos humanos

Son los elementos indispensables de un plan de acción política. Determinan el compromiso de la acción de gobierno. Sin un equipo que impulse el plan y presupuesto tentativo no tendremos un plan, sino una declaración de intenciones. Una dotación de personal con la formación y experiencia adecuadas para impulsar el plan de acción, la implantación de las acciones propias y el seguimiento de las acciones de otros agentes.

Descripción de las medidas

Es imprescindible describir lo más detalladamente posible qué se pretende con la acción y cómo se debería realizar. Debe realizarse para todas las acciones, las que son responsabilidad del equipo de gobiernos y las que son de agentes sociales y económicos. Se trata de un proceso de transparencia y confianza que implica a todos.

Se recomienda elaborar un formato de fichas para la descripción, que se estructure en los siguientes apartados:

Título de la medida	Claro, conciso, que defina la medida
Objetivo	Debe definir qué se pretende conseguir con la medida
Descripción	Debe definir cómo se propone que se realice
Responsable	Organismo que debe liderar la ejecución
Participantes	Otros agentes o administraciones que deben participar
Indicadores	De actividad y de resultado
Calendario	Prever el calendario para la ejecución de la medida
Presupuesto	Aproximado

Criterios para la descripción de las medidas

A modo de sugerencia, se proponen tres criterios para la descripción de las medidas:

- **Consenso:** Este consenso podrá afectar a plazos, recursos materiales y humanos, entidades participantes, alcance y, en general, a cualquier aspecto que se considere importante. La entidad ejecutora informará periódicamente al grupo de trabajo o al responsable del plan, sobre el estado de avance del despliegue de la medida.
- **Coordinación:** El modelo de coordinación se utilizará para el despliegue de medidas que necesitan, por su naturaleza, varios agentes. La medida será ejecutada por diversas entidades de forma autónoma, pero se establecerán de antemano mecanismos de coordinación y seguimiento conjunto de la marcha de los planes individuales. Así, cada uno de los agentes gestionará sus propios recursos y planificará de forma independiente el despliegue de la medida en su ámbito de competencia, pero lo hará de forma coordinada con el resto de agentes.
- **Corresponsabilidad:** La corresponsabilidad es el modelo de gestión más complejo. Las entidades se comprometen a ejecutar de forma conjunta e interdependiente una medida, atribuyéndose a cada entidad determinados roles, recursos y acciones en un esquema de gestión compartida.

Seguimiento y control del plan

Como se ha comentado en anteriores capítulos, es conveniente prever un espacio para el seguimiento y control de la ejecución del plan. En todo caso, periódicamente se deberá comprobar:

Grado de avance del plan: cumplimiento de los calendarios establecidos.

Seguimiento de la ejecución de las acciones: información sobre las medidas que están en proceso de ejecución.

Evaluación de los resultados: del objetivo general y los objetivos específicos previstos.

En todo caso también, se necesitará información y datos para el seguimiento de las acciones y la evaluación de resultados. A continuación se propone la estructura de datos necesaria:

Sistema de Indicadores

Para el seguimiento y la evaluación. Es en el momento de la planificación de las acciones (ficha de descripción de las acciones) cuando se deben identificar los indicadores que se deben medir a lo largo su desarrollo.

Los indicadores nacen a partir de la definición de las variables críticas: objetivos, acciones o resultados. Permiten determinar y evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos de un plan. Se utilizan para el seguimiento de la eficacia de cualquier aspecto de la gestión.

El indicador es la relación entre las variables cuantitativas o cualitativas, que permite observar la situación y las tendencias de cambio generadas en el fenómeno observado, respecto de objetivos y metas previstas e influencias esperadas. Los indicadores son necesarios para poder mejorar. Lo que no se mide no se puede controlar y lo que no se controla no se puede gestionar.

El plan debe contemplar cuatro tipos de indicadores: indicadores de resultados, indicadores de exposición, indicadores de actividad y los indicadores del nivel de seguridad.

INDICADORES DE RESULTADOS: Evalúan las consecuencias de las medidas realizadas. En el caso de los siniestros de tránsito son los siniestros, propiamente dichos, sus circunstancias, las víctimas y su gravedad, y los costes asociados. El diagnóstico de la siniestralidad indicará su selección.

INDICADORES DE EXPOSICIÓN: Se utilizan para calcular el riesgo que existe en la ciudad relacionado, en este caso, con el uso de las motocicletas. Se trata de estimaciones vinculadas a la movilidad y el tránsito de la ciudad (longitud red, vehículos-km, consumo combustible, parque vehículos) y estimaciones de riesgo personal de los motociclistas (persona-km, población, número de viajes, tiempo en tráfico, censo conductores).

INDICADORES DEL NIVEL DE SEGURIDAD: Pretenden proporcionar un mejor entendimiento de la calidad del sistema, es decir, miden las condiciones de seguridad del sistema de transporte. También permiten vigilar y controlar el efecto de las intervenciones de los programas de seguridad vial. Se refiere a las medidas que tienen una relación causal con los accidentes o con su letalidad. Se refiere a datos sobre uso del casco, velocidades, uso de luces en las motocicletas, consumo de alcohol o drogas, etc.

INDICADORES DE ACTIVIDAD: Ligados a las acciones de los programas definidos en el plan. Se definen en el momento de la programación de las acciones. Nos aproximaremos a la evaluación de las medidas cuando relacionemos los indicadores de actividad con los del nivel de seguridad y los de resultados. Se trata de contabilizar las acciones: campañas, alumnos en formación, denuncias tramitadas, radares disponibles, km de calles 30, km de vías reasfaltadas, etc.

El Cuadro de Mando del plan

Una herramienta muy útil es elaborar un Cuadro de Mando que agrupe a los principales indicadores. Se trata de garantizar una toma de decisiones permanente, es decir, insistir o rectificar las decisiones tomadas. Se deben escoger los indicadores más significativos que nos permitan observar tres efectos:

- Seguir la evolución de las grandes problemáticas de la motocicleta identificadas en la ciudad.
- Seguir la evolución de las actuaciones previstas en el plan.
- Compararse con la evolución que están obteniendo otras ciudades.

Conclusiones

Primera. Enmarcado en la Década de la Seguridad Vial, el presente documento da respuesta a las prioridades formuladas por Naciones Unidas en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Centra su enfoque en dar herramientas a los responsables y los equipos técnicos municipales para que puedan formular estrategias eficaces para la reducción de la siniestralidad de un colectivo altamente vulnerable: los motociclistas.

Segunda. El rápido crecimiento del parque de motocicletas en la movilidad de las ciudades y el aumento de los siniestros y víctimas, aconseja y justifica concentrar los esfuerzos en este tipo de vehículos.

Tercera. Las motocicletas pueden y deben servir para abrir el debate sobre los siniestros de tránsito y sus consecuencias, mejorar la concienciación y como motor de arrastre para abordar la seguridad de los otros modos de desplazamiento.

Cuarta. La condición previa para una buena política de seguridad vial es una buena política de movilidad urbana. El debate sobre las motocicletas nos llevará al debate sobre el modelo de desplazamientos en nuestras ciudades que es un debate necesario y conveniente.

Quinta. La seguridad vial descansa en valores como son la autorresponsabilidad, el pensar en los demás, el compartir la vía pública y el civismo que conforman toda una pedagogía social que conviene promover en el ámbito de las ciudades.

Sexta. El plan de seguridad para los desplazamientos en motocicleta descansa en el convencimiento de que los siniestros son evitables, que si otras ciudades han podido nosotros también podemos, que en el siglo XXI no es aceptable negociar el tránsito a cambio de vidas humanas, que la administración sola no puede hacer frente al problema y se necesita la movilización y el compromiso de la sociedad civil y que, al final, habrá los siniestros y las víctimas que los ciudadanos estén dispuestos a aceptar.

Séptima. El plan de seguridad vial para los desplazamientos en motocicleta descansa en los siguientes principios:

- Participación, de todos los implicados
- Transparencia, en la información y el debate
- Consenso, que no unanimidad
- Experiencia, compartir los problemas y las soluciones de otros ayuda
- Transversalidad, única forma de abordar problemas complejos
- Soluciones, plantear medidas concretas
- Autoevaluar, constantemente
- Responsabilidad, rigor en el trabajo bien hecho

Este plan tipo de seguridad vial para los desplazamientos en motocicleta para las ciudades de la Latinoamérica aborda una de las problemáticas más importantes de la siniestralidad en la región: los motociclistas en las ciudades. Elaborado como una iniciativa abierta, viva y participativa, puede constituir un paso determinante en la lucha contra esta epidemia de la era moderna, ya que partiendo del análisis de las características de la siniestralidad en Latinoamérica, la siniestralidad de los motociclistas en las ciudades está situándose como el principal problema, o como menos, uno de los principales problemas de la movilidad.

Como última conclusión se presentan propuestas con el objetivo de consolidar un proyecto para la promoción de políticas sobre la seguridad de los desplazamientos en motocicletas en las ciudades:

1. Promover una “Carta para la mejora de la seguridad de los desplazamientos en motocicleta en la ciudad”

Es una declaración de principios en la que se recoge la realidad de la presencia de las motocicletas en la movilidad urbana, los derechos y obligaciones de los motociclistas y del resto de usuarios de la vía pública y el compromiso de todos para mejorar la convivencia entre los diversos modos de desplazamiento.

2. Promover un encuentro de ciudades para la mejora de los desplazamientos en motocicleta

Es un encuentro en el que las ciudades deben ser las protagonistas, tiene como objetivo el intercambio de experiencias y de buenas prácticas de las municipalidades, debe abordar todos los temas o ámbitos temáticos relacionados con la seguridad de los desplazamientos en moto y acabar con una declaración conjunta.

3. Crear un sitio web como punto de encuentro para la mejora de la seguridad de los desplazamientos en motocicleta en Latinoamérica

Esta página web debe permitir la identificación de todas las asociaciones y entidades que trabajan por y para la seguridad de las motocicletas agrupadas por sectores, temas y países. Contactar a los responsables de las diversas organizaciones internacionales y administraciones sobre seguridad vial y motocicletas. Ser repositorio de documentación, planes, programas y documentos de interés sobre el tema. Y dar la posibilidad de realizar consultas a través de encuestas o someter a consideración nuevas acciones o iniciativas así como de recibir sugerencias.

Referencias bibliográficas

Ajuntament de Barcelona: *Pla Estratègic de la Moto a Barcelona*, 2003

DGT - ONSV: *Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores*, 2007.

DGT – OVSV: *Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana*, 2009

European Commission- DG-TREN: *SafetyNet - Road Safety Performance Indicators. Manual. 2007*

Mairie de París: *Charte des 2 Roues Motorises a París*, 2007

Naciones Unidas – OMS: “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010”

<http://www.motocicletasyseguridadvial.com>

CAF es una institución financiera multilateral, cuya misión es apoyar el desarrollo sostenible de sus países accionistas y la integración regional. Sus accionistas son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Uruguay, Venezuela y 14 bancos privados de la región.

Atiende a los sectores público y privado, suministrando productos y servicios múltiples a una amplia cartera de clientes constituida por los estados accionistas, empresas privadas e instituciones financieras. En sus políticas de gestión integra las variables sociales y ambientales, e incluye en todas sus operaciones criterios de ecoeficiencia y sostenibilidad. Como intermediario financiero, moviliza recursos desde los mercados internacionales hacia América Latina promoviendo inversiones y oportunidades de negocio.

