



Plataforma Motera para la Seguridad Vial

CIF G36516425

comunicacion@pmsv.org



COMUNICADO

REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO GT-52 , NOVIEMBRE 2018

Para comenzar, destacaremos que el número de víctimas en ciclomotores y motocicletas cada año va en aumento, resaltando un incremento porcentual elevado desde la implementación del B+3, donde al cumplir tres años del carnet B accedemos directamente a una motocicleta de 125 CC. Pensamos que este plan de medidas debería de nacer de las diferentes mesas de trabajo que en principio se generan del grupo GT-52 y que como no, desde la DGT, se deben dar un guión para seguir, a partir del cual, los diferentes representantes del grupo ,pudiéramos trabajar, caso que no sucede, o al menos a nosotros no se nos ha llamado para tal fin.

Dicho esto, expondremos nuestra opinión como representantes dentro del GT-52, de usuarios de ciclomotores y motocicletas, sin ningún otro interés que el de reducir el número de víctimas en el sector.

Nos sentimos no solo discriminados, sino perseguidos e incluso nos atreveremos a decir que criminalizados por una sociedad desinformada o mal informada (quizás de forma interesada), por diferentes administraciones públicas (no solo estatal, sino locales), Instituciones de reconocido prestigio, mostrando una imagen de usuario de estos vehículos , como vándalos, irrespetuosos, locos por la velocidad y un largo etc. Que no decimos que en nuestro sector no existan este tipo de perfiles, pero NI SE DEBE NI SE PUEDE GENERALIZAR, el que esté libre de pecado...que tire la primera piedra... ¿ O acaso en otro tipo de usuarios no existen este tipo de perfiles incívicos, anárquicos y locos? (y no nos sirve que utilicen el “comodín” de : “ es que vuestro vehículo puede ocasionar muertes” , ¿ acaso un peatón cruzando por un lugar indebido , un turismo cambiando de carril sin haber señalizado, un camión invadiendo otro carril , o un ciclista saltándose un semáforo en rojo, no pueden provocar un siniestro con resultado de muerte?

Queremos reseñar que PMSV lleva activa desde el año 2002 , que nuestra cuota de socio anual es de CERO EUROS , que no percibimos SUBVENCIÓN alguna (ni tan siquiera la DGT nos considera lo aptos ni merecedores de 4 euros, a pesar de realizar las mismas o más, campañas que otros entes asociativos,... pero lo dejamos para otra ocasión) y que lo poco (o mucho, todo depende de quién y cómo lo vean) que hacemos, es VOCACIONAL, sin ningún tipo de interés particular, que nos sufragamos nuestros gastos de nuestras nóminas, por lo que cuando una administración, organismo o ente ya sea público o privado, e incluso otras ONG , nos dicen, que es que NO HAY DINERO para realizar actividades de concienciación, información... sinceramente, nos parece INSULTANTE.

Esta exposición que en principio puede estar resultando molesta a sus ojos, no es más que una reivindicación de nuestros derechos como CIUDADANOS, donde tenemos la sensación de estar formando parte del “atrezzo” de una gran obra de teatro, para que los organizadores de dicha “obra teatral” muestren las bondades de dicha obra, la unión entre los diferentes “actores”, la “complicidad” entre los diferentes protagonistas y su buen “rollo” con el director de la obra y su organización, pero que al final todo se reduce a la verdadera realidad de esa obra de teatro, siendo que están primero los protagonistas, los actores secundarios, los figurantes y por supuesto, el “atrezzo”, siendo este último el verdadero papel de los usuarios de moto/ciclomotor, pues no hay una verdadera intención de mejorar la situación a la que los usuarios de motos nos enfrentamos cada día, no hay verdadera intención de conocer la REALIDAD, de investigarla, de hacer cómplice al usuario

Vayamos por partes, según el dossier enviado por la DGT sobre:

EL PLAN DE MEDIDAS ESPECIALES PARA LA SV DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES 2018-2020

1.- Área de Educación y Formación.

Programa 1

Medida 1.- Implantar la formación presencial teórica obligatoria.

Estamos totalmente de acuerdo en la asistencia presencial obligatoria al aula, pero no solo para los que obtienen AM, A1 y A2, para todos los permisos. El motorista tiene que saber cuales son sus principales riesgos, también debe conocer las mejores técnicas para salir airoso de los mismos en caso de verse involucrado en una situación de riesgo, debe estar concienciado para aprender a empatizar con el resto de usuarios de la vía, debe tener claro que para ir en motocicleta/ciclomotor, no es necesario solamente tener unos conocimientos prácticos, sino vestir con la ropa adecuada .

Pero ¿Qué pasa con el resto de usuarios que van en motocicleta/ciclomotor? Pues que también deberían conocer el comportamiento de todos los vehículos que comparten las vías, hay que sensibilizarlos y hacerles entender la fragilidad de los colectivos que vamos en dos ruedas (motos y bicicletas)

Este es un ejemplo de cómo se culpa al colectivo moto y es a él al que se le implanta las medidas, cuando algo que debería de aplicarse en todos los usuarios.

Referente al punto “utilización de equipos de protección y consecuencias en caso no utilizarlo...” queríamos hacer la siguiente apreciación:

- Con referencia a la RDL 4/2018 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos en su artículo 1.2 donde le dará alas a las aseguradoras a reducir las indemnizaciones hasta en un 75% al motorista si no va debidamente protegido. Esta es otra medida más que discrimina a nuestro colectivo y donde debe ser desde este GT-52 donde se inicien las medidas oportunas para derogar este RDL en beneficio y protección de motorista. Dado que no hay obligatoriedad del uso más allá del casco, al final, parece que se busca más proteger los derechos de las empresas, al derecho de protección del usuario, no queremos decir con esto que el usuario no deba poner todo lo que esté en su mano para ir mas seguro, pero es que eso mismo podría aplicárselo las diferentes administraciones también

- Formación presencial teórica para todos los permisos.

Medida 2.- Equipamiento obligatorio en LAS PRUEBAS DE DESTREZA Y CIRCULACIÓN . . .

. Referente a qué aspirante debe tener todas las prendas para la realización de las pruebas de control, estamos de acuerdo , pero claro, quien debe aportar esas prendas para realizar las pruebas es la escuela de formación, un FUTURO usuario, que no sabe aún si va a aprobar o no ese examen, ¿ para que le van a obligar a adquirir esas prendas? ¿ en que lo fundamentan?,

¿ A un ASPIRANTE a ser GC le dan el E.P.I antes de aprobar la oposición?

Creemos que la concienciación pasa por predicar con el ejemplo : He aquí algunos desafortunados malos “ejemplos”, Policías Locales (de muchas ciudades) que realizan servicios en moto en mangas de camisas, e incluso en zonas costeras andan en moto en pantalones cortos, empresas como CORREOS donde el 70% de la plantilla realiza su reparto en motocicletas y no tienen ninguna prenda específica de protección, más allá de un casco jet amarillo y un chaleco amarillo, o una chaqueta amarilla en invierno (chaqueta sin protecciones, por supuesto), la mensajería en moto, los repartidores de comida, los propios profesores de autoescuelas que realizan o llegan al circuito en vaqueros y mangas corta. ¿No creen que queremos concienciar desde una administración que no da ejemplo ?

Desde la Plataforma Motera para la Seguridad Vial proponemos introducir en el RGC un artículo donde obligue a todos los usuarios de la motos de la administración pública, así como sector privado, que si su medio de transporte, su HERRAMIENTA de trabajo , es la motocicleta, el ir totalmente equipado, con un E.P.I que vele por su seguridad, por sus derechos como trabajadores , pues la prevención de riesgos laborales está para cumplirse.

Porque como ustedes saben, estos colectivos tienen un gran número de bajas laborales y el Estado es responsable de ello, por no legislar un EPI acorde a la actividad que realizan, en este caso, conducir una motocicleta. Recuerde nuestro lema aprobado en el Parlamento “ La Seguridad Vial se fomenta con tu Ejemplo”, sea la administración la primera en ello.

PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL

Medida 3.- Mejora del sistema de control para la obtención del permiso de la clase A

Queremos reseñar, que esta medida es a nuestro criterio, anti-constitucional, ¿ por qué el acceso al A no es directo y un joven de 18 años si puede adquirir su Carnet B y comprar un vehículo de 300 CV y a nadie se le pasa por la cabeza hacer un B1 y un B ? ¿ esto no es una discriminación?. La cual aceptamos, aunque no compartimos. Pero si queremos resaltar que esta mejora más progresiva aún no suponga más coste y más dinero para el aspirante al A. ¿Por qué desde la implantación de este sistema de acceso progresivo se ha incrementado el precio de la obtención del carnet A en más de un 70%? ¿ Esto no supone otra discriminación más para este colectivo?.

¿Estas mejoras irán también dirigidas a los formadores y a los examinadores que en muchos casos con no poseen el permiso A ? algunos no montaron en una moto en su vida, lo cual no tiene ninguna coherencia.(Y si, conocemos las EXCEPCIONES en los puntos A y B del ANEXO VIII del reglamento General de Conductores)

Es imposible que un examinador de moto sin carnet de moto, y sin ser usuario de la misma empatice y tenga la capacidad de entender el comportamiento de un motorista en la carretera. Esto se está produciendo y ustedes no lo están abordando.

- Control exhaustivo por parte del personal de la DGT para que el A no sea un mero trámite, y control de los profesores que tengan el permiso A.

Programa 2.- Impulso de la formación voluntaria...

Medida 4.- estamos muy de acuerdo con esta medida, la cual venimos proponiendo desde la PMSV desde hace años y se puede contrastar por diferentes registros de entrada en las diferentes administraciones. Pero queremos destacar que ha de ser de carácter gratuito y de acceso libre.

En referencia a la acreditación de las escuelas y centros que impartan estos cursos, esperamos que se acuerden de todas aquellas personas que formando parte de entidades como la nuestra, dando formación no reglada, entre dentro de sus planes de acreditación y no deje excluidos a los colectivos como el nuestro que no tenemos un CIF EMPRESARIAL.

Bonificación de 2 puntos, que no sólo es adquirir conocimientos sino que hay que asimilarlos y luego controlarlos. Todo lo relativo a permisos de conducir, al igual que los cursos de recuperación de puntos, deben ser siempre realizados en escuelas de formación vial habilitadas por la DGT, escuelas de conductores.

Medida 5.- Implantación de nuevos cursos para conductores con permiso B + 3

Esta medida, aunque a algún colectivo perteneciente al GT-52 no quiera reconocerlo y no le guste leerlo, del acceso a las motos 125 CC con tres años de B, fué una medida pensando en la industria de la moto y sus ventas, para salvar una crisis, lejos de pensar en el aumento de las víctimas que iba a suponer y que ha supuesto. Ahora estos cursos deberían ser de implantación obligatoria y el coste de los mismo tendría que recaer en la industria, que han sido los beneficiarios, tanto que el sector del 125 CC ha cambiado y es el más impulsado por los fabricantes. Ahora es cuando le toca a la esa INDUSTRIA devolver el favor recibido, pagando esos cursos de capacitación o introducción a la motocicleta, pus mientras ellos ganaban clientes, nuestra SANIDAD también los ganaba, eso en el mejor de los casos, pues muchos de esos clientes no han podido contarlos, forman ya parte de esas estadísticas de víctimas mortales.

Medida 6.- Cursos específicos de seguridad vial para colectivos PROFESIONALES

Destacar que este punto está unido al referente al E.P.I, todo trabajador tiene derecho a estar debidamente formado, y es responsabilidad de la empresa, sea pública o privada, el garantizar dicha formación. Además, destacar una vez más la marginación del colectivo de las dos ruedas, ya que las empresas en sus planes de PRL no hacen formación para el motorista y debería de estar contemplado.

Programa 3.- Educar en la concienciación y sensibilización...

Medida 7.- No solo debería crearse la Sub-comisiones Provinciales de Educación Vial. Algunos de Sus Coordinadores de Seguridad Vial deberían estar más sensibilizados con este colectivo de moto y utilizar sus siglas de coordinador para establecer equipos de trabajo con las diferentes administraciones y colectivos y no como ocurren en muchas Jefaturas en las que se cierra la puerta directamente a tratar con asociaciones como la que nuestra. No se entiende que sean más imprescindibles las asociaciones de víctimas, que las asociaciones PREVENTIVAS. ¿ No tiene mayor peso educar en la prevención para no pertenecer nunca a una de esas Asociaciones víctimas de tráfico? ¿ Qué está fallando para que se invierta más en REEDUCAR que en EDUCAR ?

Medida 4.- Creación de subcomisiones con personal que acredite experiencia en el sector.

2.- Área de Comunicación

Programa 1.- Campañas concienciación y sensibilización.

Medida 8.- ¿El casco? ya llevamos más de 20 años, podríamos renovarnos y sin olvidar esta campaña aplicar otras que vayan más allá. Enseñando a los usuarios a PENSAR, mostrar cómo se realizan los test de idoneidad de ciertos materiales utilizados en la indumentaria del equipamiento de motorista, test en donde se muestren cómo se prueban esas prendas, los resultados de una mala elección, como NO todo vale en el equipamiento.

La gente tiene que convencerse de que comprar un elemento de seguridad pasiva va más allá de “evitar una multa”, al final, cuando OBLIGAS Y NO ARGUMENTAS, una mayoría comprará lo primero que vea que sea homologado, lo que no quiere decir que sea lo más idóneo.

Otro elemento a tener en cuenta y que se debería incentivar su utilización, es el airbag. Pero esas medidas deben ir acompañadas de otras, como por ejemplo la exención del IVA (o al menos el IVA REDUCIDO) en todas las prendas de protección pasiva.

Se recomienda usar ropa equipo pero sólo se exige el casco, es una contradicción.

Programa 2.- Otras actuaciones.

Medida 9.- “Delegado de moto”

Aquí nos surgen varias dudas, ¿ Ese representante va a suponer un coste extraordinario dentro de la DGT?, ¿ Por que un solo representante y no una coordinación con los coordinadores de educación vial de las distintas jefaturas? Ese representante, que entendemos ya será FUNCIONARIO de la administración y trabajará dentro de algún departamento relacionado con la Dirección General de Tráfico, ¿ sabrá también que es una moto y como se circula en ella? , y NO, no estamos diciéndolo en sentido irónico, esto es muy muy serio, pues al igual que hay examinadores que no saben ir en moto, no tienen permiso de conducir en ninguna de las modalidades de moto/ciclomotor (el B+3 no cuenta), entendemos que para ser “zapatero” tendrás que saber que son unos zapatos.

o que sea para no ser los olvidados está muy bien pero repito los coordinadores viales de la Jefaturas no deben dedicarse a lo que les gusta deben atender a todos los usuarios y además deben tener una formación amplia en materia de seguridad vial lo cual lamentablemente decirlo aquí no siempre es así.

3.- Área de Normativa y su cumplimiento.

Programa 1.- Modificación de normativa.

Medida 10.- Aquí damos un paso más, no solo sancionar el casco, también el mal uso del mismo (abrochado), el no estar homologado(que no es lo mismo que certificado), conducción con un casco modular abierto sin la debida doble homologación (P/ J) pero es imprescindible que el usuario haya adquirido la formación e información necesaria al

respecto, advirtiéndole, que aún teniendo la doble homologación, en caso de siniestros, las lesiones pueden ser más graves en caso de llevar dicho casco abatido.

Medida 11._ NO se puede OBLIGAR al usuario, sin enseñarle antes a PENSAR , esta medida de OBLIGATORIEDAD será más contraproducente que efectiva. Porque al final, el usuario (sobre todo esos que han adquirido una 125cc gracias al B+3) , comprarán cualquier cosa para evitar la multa (como ya ocurrió con los famosos cascos “calimeros”, lo que hay que enseñar al usuario es las consecuencias de ir sin protección en las manos (no solo en las manos, sino extensible al resto del cuerpo), campañas visuales en donde se muestran las diferentes pruebas por las que deben pasar unos guantes de protección antes de salir al mercado, para dejar constancia de la idoneidad o no de dicha prenda.

Por otro lado, los guantes no van REDUCIR la siniestralidad, evitaban abrasiones, e incluso en algún caso, alguna rotura de falanges, etc.. Pero ¿ dónde está el estudio que indique la reducción de la siniestralidad por el no uso de guantes?

No por ello dejamos de pensar que no ha de ser NECESARIO por parte del USUARIO.

Proponemos:

. Normalizar y definir los elemento de alta visibilidad (donde y como hay que llevarlos) en las prendas de moto para la circulación en las vías Españolas, dando un periodo de carencia desde la entrada en vigor, de cinco años para todos los usuarios de motos con carnets anterior a la publicación de la obligatoriedad de su uso. Los fabricantes de prendas ya van incorporando elementos de alta visibilidad, pero se les debería exigir que se haga en todos los modelos.

. Empezar por una prenda como la chaqueta de moto (Norma EPP 425/2016, la normativa aplica a la fabricación de las prendas, no a la venta de las mismas. Por lo que todas las prendas que ya han sido producidas antes de la entrada en vigor de la normativa 2016/425 podrán seguir vendiéndose durante los próximos 5 años hasta el 21 de Abril del 2023 no dispongan de la certificación pertinente.) , pero haciendo PENSAR al usuario sobre la idoneidad de invertir mejor en una prenda con el marcado CE EN 13595, con TODAS las protecciones y teniendo la seguridad de que dicha prenda ha pasado las pruebas de resistencia a la abrasión y las costuras. (no como hasta ahora en donde se exige solamente que incluyan en las chaquetas, las coderas y hombreras)

Programa 2.- Vigilancia especifica....

Medida 12.- Estamos desacuerdo en aumentar la vigilancia, pero echamos de menos la presencia policial en nuestras carreteras. Se pueden recorrer hoy 1000 km de vías y no encontrar ni un solo agente de la Guardia Civil, eso sí, radares, helicópteros, drones . . . de esos, nos cuantos. Pedimos inversión para crear puestos y reforzar las presencia policial en nuestras carreteras, mayor visibilidad aporta mayor PREVENCIÓN.

Sí a los controles preventivos, no con fin recaudatorio.

Medida 13.- Establecimientos de controles ITV...

Esta medida no acabamos de entenderla, La DGT tiene registro del parque de motocicletas /ciclomotores, a su vez de si están o no aseguradas, y también si tienen o no la ITV en vigor. Creen una unidad dentro del Sector de Tráfico que se dedique a localizar

estos vehículos que presentan alguna anomalía (ejemplo falta de itv) y citen al propietario para que justifique el porqué del estado de su vehículo.

Añadiremos a este programa de vigilancia, un apartado más, que siempre se les pasa por alto. Un departamento de control de carreteras, vías y calzadas tanto en zona urbana como interurbana, para así obtener información completa sobre la responsabilidad patrimonial de los titulares responsables del mantenimiento de esas vías, o lo que es lo mismo, esos INSPECTORES DE VÍAS que dicen tener ya en DGT (en las jefaturas), que pasen a denominarse DEPARTAMENTO ITV VIAL, no puede ser que siempre recaigan las obligaciones en los usuarios, y muchas administraciones están haciendo verdaderas barbaridades escudándose en la INTOCABILIDAD por el mero hecho de ser una administración.

Con ello, desde la DGT, se presentarían informes a los distintos responsables de las vías, y evitaríamos inventos de muchos Ilustres Ayuntamientos como el paso de peatones con forma de vaquita, multicolor, con RVD pegados al mismo paso para peatones, o dos RVD seguidos con apenas 40 centímetros de separación, o carreteras nacionales como la N-630 en donde hay tramos que más parece un campo de minas, y de los sistemas de contención...mejor ya ni hablamos... Todo esto, TODO merece su PROPIA ITV MOVIL

4.- Área de seguridad en el vehículo.

Medida 14.- Sistemas de seguridad para motos.

Estamos de acuerdo. Sobre el sistema eCall sería muy interesante, una vez más esperamos que no sea a costa del bolsillo del usuario de moto, y lo implante de manera obligatorio como elemento a entregar por el fabricante al comprador de una moto.

Añadiremos un sistema básico de seguridad en la moto, que es el sistema de intercomunicadores en el casco, debería regularse su uso, incluso ante una caída, puede iniciar una llamada de emergencia, con solo la voz. Y es sabido por todo que su uso está muy extendido en el motorista tanto que en la misma DGT los utilizan los motoristas de la Agrupación de Tráfico. Creemos que ya va siendo hora de regularizar su uso en la motocicleta.

5.- Área de Infraestructura.

Programa 1.- Mejora infraestructura.

Programa 2.- Vías Urbanas.

Ambos programas son la unidad que anteriormente hemos propuesto que elabore, no denuncias sino informes del estado de la vía, facilitando copia tanto a la titularidad de la misma como al Fiscal de seguridad vial.

Oficios, denuncias, informes que llevamos presentando a las administraciones y podemos decir que quizás 1% la valoran, el resto al salir de los despacho van a la basura.

Propuesta: Cambiar la legislación para que a la hora de crear una vía nueva o reparar una existente, el informe técnico sobre la idoneidad del Sistema de Protección para Motoristas se presente solo para justificar su NO colocación, siendo la norma general la implementación del mismo.

6.- Área de conocimiento

Nada que decir al respecto, la obtención de información y los estudios de todos los hechos que intervienen en un siniestro nos darán más información para poder elaborar un verdadero plan de prevención de siniestralidad .

CONCLUSIONES:

Es posible que este documento pueda parecer agresivo, e incluso ofensivo, lejos de nuestra intención, pero son ya muchos años intentando aportar soluciones para mejorar la seguridad de nuestro sector y por consiguiente, reducir la siniestralidad.

Son muchas las razones que nos llevan a seguir comprometidos con esta actividad, pero la más contundente, es tal vez la más primitiva y a su vez la más básica, LA SUPERVIVENCIA.

Porque nosotros somos motoristas/moteros y estamos en esas estadísticas, muchos de nuestros amigos, seres queridos, ya forman parte de esos porcentajes tan elevados de siniestros con resultado de muerte.

Mañana uno de esos números estadísticos de los que se presentan aquí ,podemos ser cualquiera de nosotros, eso incluye a quienes estamos sentados en esta mesa de trabajo del GT-52. Nosotros no hablamos por lo que otros nos cuentan, ni hablamos de oídas, cuando decimos que un “guardarraíl” es una cuchilla y mata, es porque lo hemos sufrido en primera persona, lo hemos visto y alguna que otra vez (por desgracia) lo hemos presenciado.

Cuando un Sr. Alcalde pinta un paso de peatones de colores, no nos quejamos porque no nos gusta el partido político al que representa, ni porque le tengamos fobia a los colores, nos quejamos porque ese paso para peatones se ha convertido en una trampa al paso de una moto (amén de que incumpla el RGC en su artículo 168 C) y lo peor es que el resto del mobiliario urbano que se encuentre en los inmediaciones no se ha diseñado para proteger a ningún usuario ante un impacto, por ejemplo una señal vertical, poste de un semáforo, una marquesina, una jardinera,el bordillo de una acera, un pivote colocado donde no debe, un segregador de carril, un árbol....

¿Qué sensaciones tenemos después de todos estos años? , que no existe una línea de trabajo general a seguir, pero eso no es lo peor, lo peor que aquí en el GT- 52 donde todos los que estamos formando parte de esta reunión, venimos año tras año asintiendo y aceptando Pues la PMSV quiere decir aquí hoy, no más perder tiempo, porque eso supone a fecha 26 de noviembre **313** motoristas muertos, en lugar de reducir , se están incrementando las cifras, desde luego que la culpa no es exclusivamente nuestra, sino de todos

Para reducir estas cifras tan alarmantes, cada uno de los que estamos aquí, más allá de los intereses personales que les muevan, hemos de querer cambiar esta situación, pero quererlo EN SERIO.

La Plataforma Motera para la Seguridad Vial hoy solo busca una reflexión de todos los que están hoy aquí, una reflexión donde, dentro de lo que cada uno de ustedes represente, su primer objetivo pase a ser la reducción de las víctimas de motos, y seguro que así, lejos de segundos interés particulares del tipo que fuere, acogerán estas medidas que proponemos a estudio, y muy probablemente muchas salgan adelante.