

SEGURETAT VIÀRIA

BARCELONA ÉS LA CIUTAT AMB MAJOR PERCENTATGE DE CONDUCTORES DE MOTO

Barcelona és la ciutat amb més moteres d'Espanya. En aquesta localitat, una quarta part de les motos les porten conductores.

Altres municipis on cada vegada és més habitual veure a una dona manejant un d'aquests vehicles són **Girona, Sant Sebastià, Mijas, Fuengirola, l'Hospitalet de Llobregat** i Cadis. En totes aquestes localitats, elles representen més d'un 20% dels conductors de motos, escúters i ciclomotors. Aquesta és una de les conclusions que llança la tercera edició de l'informe Les dues rodes a Espanya elaborat per Estamos Seguros en col·laboració amb ANESDOR i Centre Saragossa.

Els vehicles de dues rodes han generat entusiasme entre els conductors homes des de la seva creació, però no havien aconseguit despertar el mateix interès entre elles. Encara avui, les dones amb prou feines representen el 16% dels conductors de motos, d'acord amb la informació de què disposa l'assegurança. Un percentatge modest si es compara amb la seva presència en altres categories d'automòbils. Elles són el 25,6% dels conductors declarats de qualsevol vehicle a motor i, en el cas específic dels turismes, encara més: el 28,5%.

Diversos factors juguen a favor de la creixent afició de les dones per les dues rodes. Entre ells figuren els nous hàbits de la mobilitat urbana, el desenvolupament de materials que permeten que les motos siguin més lleugeres i l'existència d'una forta cultura motera local. Les províncies on més s'estilen els vehicles de dues rodes solen ser,

també, les que presenten percentatges de conductores més elevats. Els territoris on elles tenen una major presència en el món de les dues rodes són Girona, **Guipúscoa**, Cadis i **Balears**.

AFICIÓ MOTERA PER PROVINCIAS

Les províncies que alberguen les majors ciutats d'Espanya són les que presenten una major quantitat de vehicles de dues rodes en termes absoluts. El rànquing el componen **Madrid**, Barcelona, **València** ... Una anàlisi en termes

dera la classificació dels escúters (4.720).

Si es prenen en consideració tots els vehicles de dues rodes junts, el podi de províncies amb més afició el componen, en aquest ordre, Girona, **Granada** i Màlaga. En cada un d'aquests territoris hi ha un vehicle de dues rodes per cada 10 habitants.

L'informe inclou una radiografia de les ciutats de més de 75.000 habitants on hi ha una major tirada per les motos d'alta cilindrada. Aquesta anàlisi revela que vuit de les 10 localitats que encap-



proporcionals, és a dir, mesurant la quantitat d'unitats en funció de la població, revela un panorama diferent. Sota aquest prisma, Cadis és la terra dels ciclomotors (2.576 unitats per cada 100.000 habitants); **Màlaga**, la província amb més motos (5.750), i Girona li-

çalen aquesta classificació són municipis ubicats a la Comunitat de Madrid. Són **Las Rozas, Parla, Rivas-Vaciamadrid, Fuenlabrada, Alcorcón, Getafe, Móstoles** i **Torrejón d'Ardoz**. Els dos restants es troben a les **Illes Canàries**. Són **Telde** i **Sant Cristóbal de**



SEGURETAT VIÀRIA

la Laguna.

L'estudi també realitza una anàlisi dels conductors. Tot i que cada vegada més dones s'animen a anar amb moto o escúter, el motorista típic és un home, d'entre 45 i 48 anys que, a més, és l'únic conductor habitual del seu vehicle. I és que, si en alguna cosa es diferencien les motos dels cotxes és que, a l'contrari del que passa en els turismes, en les assegurances dels vehicles de dues rodes no sol aparèixer un segon conductor habitual.

La perícia i exigència física que comporta gestionar una moto es percep quan es comparen la cilindrada dels vehicles amb l'edat dels seus conductors. Els conductors de motos van augmentant la potència dels seus vehicles d'acord s'aficionen més a les dues rodes. Però complert el mig segle, aquells que continuen al capdavant d'un manillar afluixen el seu gust per l'accelerador i tornen a optar per motos menys potents.

MÉS DE LA MEITAT DE MOTOS SÓN JAPONESES

El III informe sobre Les dues rodes a Espanya també revela la passió que generen les marques japoneses a Espanya: Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki ... Aquestes quatre ensenyes nipones sumen la meitat de les motos escúters i ciclomotors que hi ha al país. D'acord amb aquest treball, Honda aplega un 18,22% de parc nacional

de les dues rodes. El segueix Yamaha, amb un altre 17,45% i el tercer lloc és per a la italiana Piaggio-Vespa, amb un 11,9% de l'mercat. A la llista dels 10 primers fabricants hi ha lloc per a altres ensenyes nipones (Suzuki i Kawasaki), així com per europees (BMW i Peugeot), taiwaneses (Kymco i SYM), a més d'una nord-americana (Harley Davidson).

A Espanya hi havia al tancament de 2018 (últimes dades disponibles) un total de 3,23 milions de vehicles de dues rodes. Des de 2010, aquest segment de el parc mòbil ha crescut en unes 490.000 unitats. Aquest increment sostingut any rere any es fonamenta en la creixent acceptació que tenen motos i escúters. Els ciclomotors, en canvi, han perdut adeptes.

Una anàlisi per cilindrades revela que un 30% de les motos que circulan per carrers i carreteres té cubicatge d'entre 76 i els 150 centímetres cúbics (cc). Les motos d'entre 500 i 750 cc també tenen força acceptació. Representen una quarta part de parc. Els vehicles de dues rodes tenen una edat a Espanya pròxima als 10 anys, si s'exclouen les unitats considerades clàssiques (> 25 anys), pròpies de l'col·leccionisme. Els ciclomotors, amb 13 anys de mitjana sobre els seus xassís, són els que tenen una vida útil més prolongada. La rotació més ràpida es dona amb les motos lleugeres, l'antiguitat mitjana no arriba als 8 anys.

CINC TRESTS CARACTERÍSTICS DEL MOTORISTA ACCIDENTAT

Aquest any, fins al 21 de juliol, hi ha hagut 10 motoristes morts i 102 ferits greus a la xarxa viària interurbana, quan en el mateix període de l'any 2019 hi va haver 27 motoristes que van perdre la vida i 169 ferits de gravetat. Si radiografem la sinistralitat d'aquest col·lectiu dels darrers cinc anys, s'observen cinc trets distintius que predominen en els accidents amb morts i ferits greus:

- En carretera: el 60% dels accidents mortals en moto ocorren en zona interurbana.
- Edat de 25 a 54 anys: aquesta franja d'edat acumula dues terceres parts del total de víctimes greus en moto a la carretera.
- Homes: representen el 86% del total de motoristes morts i ferit greus en carretera i el 80% en ciutat.
- Franja de tarda: tot i que els matins de dissabte i diumenge acumulen un 22% del total de morts o ferits greus, la franja de la tarda acumula més víctimes

en carretera. Les tardes de divendres, dissabte i diumenge mostren una accidentalitat més elevada que la resta de tardes de la setmana.

- Amb bon temps: entre maig i octubre es produeix un augment de víctimes en aquest col·lectiu en carretera, quan la meteorologia és més favorable a l'ús de la moto.

Atès que ens trobem en plena època estival, amb múltiples desplaçaments de llarg i curt recorregut, i tenint en compte que la població ha viscut un llarg confinament, des del Servei Català de Trànsit insistim a evitar qualsevol relaxament en els desplaçaments d'oci. Tal com manifestava el director de l'SCT, **Juli Gendrau**, «després del confinament, hi ha moltes ganes d'anar en moto, però venim de moltes setmanes en què hi havia una falsa sensació de seguretat perquè hi havia menys trànsit i ara aquest s'està recuperant i cal estar més atents».