

En Canarias Queremos Proyectos para poder Utilizar la Moto.

jueves, 24 de enero de 2008

EN CANARIAS QUEREMOS PROYECTOS PARA PODER UTILIZAR LA MOTO.

Queremos proyecto para la promoción del uso de los vehículos de dos ruedas en la Ciudad

En la situación actual en que la venta de coches supera con creces la capacidad de las ciudades y de las administraciones que las gobiernan para dar cabida a los mismos, en que, debido a los altos precios de la vivienda, los ciudadanos viven cada vez más lejos de sus lugares de trabajo, en el que el precio de las gasolinas es cada vez mayor y en el que la preocupación ciudadana por la contaminación se hace cada vez más importante, se hace necesaria la búsqueda de medios de transporte que, a ser posible, mitiguen el impacto que, tanto a nivel circulatorio como ambiental, provocan los automóviles.

Por supuesto, parte de la solución habrá de venir de la mano del transporte público, pero dichos medios de transporte, ni tienen capacidad infinita, ni la agilidad y rapidez que en numerosas ocasiones necesitan los ciudadanos.

Los usuarios de la moto quieren que se potencie los vehículos de dos ruedas como los que verdaderamente pueden suponer una solución a corto y medio plazo para los problemas de tráfico y contaminación mencionados anteriormente. Debemos partir de una serie de premisas que hemos de aclarar desde un primer momento, y que son las siguientes: La moto cuenta con una serie de ventajas claras respecto del automóvil: tiene menos peso, ocupa menos volumen de calzada y es más ágil en su circulación.

Como consecuencia de lo anterior, la moto gasta bastante menos combustible que los automóviles, ocupa menos espacio de calzada y aparcamiento y tarda bastante menos tiempo en trasladar a sus ocupantes.

Esto a su vez tiene una clara repercusión en tres elementos fundamentales de las preocupaciones de los ciudadanos. La moto contamina menos, no solo porque gasta menos, sino porque al tardar menos en desplazarse (está menos tiempo en funcionamiento)

El hecho de que la moto sea tan ágil a la hora de circular, y de que le sea más fácil encontrar aparcamiento a la llegada, implica que el tiempo consumido por los ciudadanos en desplazarse sea del orden de un tercio del invertido por conductores de automóviles, lo que libera tiempo tanto de trabajo como de consumo. Es decir que la moto es una fenomenal herramienta de mejora de la productividad global de las ciudades.

La moto genera menos estrés en sus conductores pues no se ve tan afectada por los atascos, e igualmente al ser un vehículo en el que el conductor está más expuesto a sufrir daños en caso de accidente, éste suele ser más precavido a la hora de circular, lo que nos lleva a que en la mayoría de los accidentes en que interviene una moto, tan solo en mucho menos de la mitad tiene la culpa el conductor de dicho vehículo.

La moto es un elemento descongestionador del tráfico de las ciudades. La moto no solo consume mucho menos tiempo que un automóvil en trasladarse, sino que también consume bastante menos superficie de aparcamiento que éstos.

Para ello baste pensar que un coche ocupa la superficie media donde se pueden aparcar cuatro motos. Además, el 80 % de los coches van ocupados por una sola persona, lo que quiere decir que partiendo de la misma tasa de ocupación por vehículo en la moto, es decir uno por moto, tendríamos que en el mismo espacio que ocupa una persona con su automóvil, habría permitido desplazarse a cuatro ó cinco ciudadanos en moto. Si pensamos en una tasa de ocupación del 100 % (difícil de ver en los coches en días laborales), el espacio ocupado por un coche (cinco personas) permite desplazarse hasta diez personas en moto.

Los inconvenientes

Evidentemente no todo son ventajas en las motos. Para el usuario, el hecho de circular al aire libre le hace más vulnerable a las inclemencias del tiempo, si bien es un inconveniente que la mayoría está dispuesto a asumir si con ello ahorra tiempo y dinero.

También tiene una mayor tasa de accidentalidad. Aunque el motorista solo sea culpable de un porcentaje muy bajo de los accidentes que lo involucran, lo cierto es que la moto, por sus características de fragilidad y poca visibilidad para el resto de conductores, la hace más propensa a sufrir un accidentes, así como a que los ocupantes de dicho vehículo sufran lesiones más graves que en el caso de los automóviles.

Las Administraciones públicas, y en especial los Ayuntamientos, tendrían que promocionar el uso de los vehículos de dos ruedas en las ciudades, ya sean estos motos, ciclomotores o bicicletas, como los vehículos que a corto y medio plazo pueden lograr que se mejore significativamente el tráfico rodado en las ciudades y zonas metropolitanas, se reduzcan los niveles de contaminación, se descongestione el problema del aparcamiento y se mejore significativamente la productividad de las ciudades.

Para ello, tendrían que tener en consideración que se aplique una política tendente a la igualación de trato legal con respecto al resto de vehículos, si bien en determinados aspectos el colectivo solicita una serie de medidas de "discriminación positiva" a favor de los vehículos de dos ruedas, con el fin de que se incite a los ciudadanos a usar este tipo de vehículo en detrimento del automóvil.

Medidas a considerar:

La reserva de plazas de aparcamiento exclusivas de vehículos de dos ruedas equivalentes en términos globales al porcentaje de participación de dichos vehículos respecto del parque de automóviles de cada ciudad.

Es decir, a título de ejemplo, que si los vehículos de dos ruedas representan un veinticinco por ciento de la suma total de

motos y automóviles, en cómputo global de toda la ciudad la reserva de plazas sea de, al menos, ese veinticinco por ciento.

Que el porcentaje de participación de la reserva de aparcamientos para vehículos de dos ruedas se vaya incrementando conforme nos acercamos al centro de la ciudad, de tal forma que en la zona centro el porcentaje de zonas reservadas moto, sea de al menos el 50 % del total de aparcamientos.

Que se reserve en todos los garajes, ya sean de gestión pública o privada, un porcentaje de plazas para motos igual a los mencionados en los dos puntos anteriores.

Igualmente las tarifas de aparcamiento para motos en dichos garajes deberá ser proporcional al tamaño del vehículo. Esto quiere decir que si en el espacio de un coche caben cinco ciclomotores o cuatro motos, los ciclomotores deberán tener una tarifa equivalente al veinte por ciento de la cobrada a los coches, y las motos, de un veinticinco por ciento.

Que en aquellas zonas donde no exista otra posibilidad de aparcamiento (calzada o garaje), se permita, si la anchura de las aceras lo admite, el aparcamiento de motos en éstas. Dicho aparcamiento deberá ser regulado de forma que no moleste a los peatones, así como deberán identificarse correctamente y de forma visible las zonas permitidas.

Debido a la facilidad de robo de este tipo de vehículos, si queremos incentivar su uso sin temor para sus dueños de que puedan ser robados, las zonas habilitadas para aparcamiento de vehículos de dos ruedas deberán contar con instalación de elementos fijos donde poder enganchar o atar el antirrobo del vehículo.

La autorización, regulada mediante la correspondiente ordenanza, para que los vehículos de dos ruedas puedan circular por carriles bus-taxi, así como por zonas reservadas para vehículos residentes.

La exención del impuesto de circulación a aquellos vehículos de dos ruedas motorizados que tengan un bajo índice de consumo y contaminación (ciclomotores, scooters y motocicletas).

Estas medidas no solo implican un incentivo para el uso de este tipo de vehículos, sino que suponen un reconocimiento fiscal a su contribución a la reducción de la contaminación de nuestras ciudades y en especial a la mejora de la productividad de las mismas.

En cuanto a la contribución de la ciudad a la mejora de la seguridad vial y a la reducción del número de accidentes y víctimas de los mismos, proponemos las siguientes medidas:

Eliminación de todos los obstáculos puestos en la calzada que no sean verdaderamente necesarios, como especialmente, los delimitadores del carril bus-taxi.

Consideramos que estos dispositivos pueden ser substituidos por cámaras fijas que puedan descubrir y sancionar a los vehículos que no respeten la normativa.

Substitución de las pinturas horizontales por otras no deslizantes.

Substitución de las señalizaciones por otras menos agresivas en caso de accidente. Ejemplo de estas serían los quitamiedos metálicos y las señales verticales metálicas.

Realización de las rotondas con el peralte correcto, o en el peor de los casos sin peralte.

Mantener el correcto mantenimiento de las fuentes y de los sistemas de riego de jardines, con el fin de que el agua no se derrame en la calzada.