

## Conferencia de Barcelona

**John Chatterton-Ross, Director de Asuntos Públicos, Federación Internacional de Motociclismo**

*Notas del ponente - se facilitan para asistir a los intérpretes*

*Esta es una nota suministrada para su uso por los intérpretes. No puedo decir de antemano que me vaya a adherir exactamente a este guión, pero voy a estar cerca. Espero que estas notas ayuden.*

Contexto para ayudar a los intérpretes: **(no forma parte de las notas)**

A veces pienso que es de ayuda para los intérpretes saber un poco más de lo que en realidad trasluce en la breve presentación sobre los antecedentes de la organización que realiza el ponente.

La FIM es el órgano rector internacional del motociclismo. Se compone de 111 federaciones nacionales en todos los 6 continentes habitados.

- América del Norte
- Latinoamérica
- Asia
- Europa
- África
- Oceanía

La FIM fue fundada en 1904 por lo que ahora tiene 110 años.

La historia es muy similar a la federación de carreras de coches (la FIA), que es el más conocida por las carreras de Fórmula 1 .....

La FIM y la FIA son amigas ..... pero no hay vínculo entre nosotros, ya que somos organizaciones separadas.

Igual que la FIA, la FIM también está interesada en otras cosas además de las carreras de motos:

- El uso del deporte del motociclismo para desarrollar la tecnología y mejorar los vehículos de carretera
- El uso del motociclismo deportivo para ayudar a desarrollar nuevos tipos de vehículos. (Por ejemplo, que también corran motos eléctricas en una serie especial para ellas)
- Promoción de la mujer y el motociclismo (actividades deportivas y no deportivas)
- Dar dinero y ayuda práctica a organizaciones benéficas
- Trabajar a nivel internacional (por ejemplo, la Unión Europea y las Naciones Unidas) para mejorar la seguridad en carretera
- Trabajar con otras organizaciones no gubernamentales, tales como el Consejo de Seguridad del Transporte Europeo y la Fundación FIA (separada de la FIA)
- La organización de eventos internacionales para motociclistas turísticos y de ocio - una muy buena manera de promover el entendimiento internacional entre las personas

Ahora llegamos a lo que tengo previsto decir .....

---

Señoras y Señores:

(Diapositiva inicial que muestra el logotipo de la FIM)

Gracias por la invitación a hablar para ustedes hoy en esta importante y prestigiosa conferencia.

El FIM es el órgano rector del deporte internacional de la motocicleta. También tratamos de ser un defensor mundial de motociclismo en el sentido más amplio, incluyendo el uso de motocicletas como transporte y para actividades de ocio.

Estamos compuestos por 111 federaciones nacionales en los seis continentes habitados.

2014 marca 110 años desde la fundación de la FIM en 1904.

Quiero hacerme eco de los comentarios realizados a principios de abril en Nueva York en una reunión de las Naciones Unidas por el Presidente de la federación de carreras de coches, la FIA.

El presidente Jean Todt dijo en esa reunión:

"Nosotros no glorificamos velocidad ....."

Continuó diciendo que, además de los coches de carreras, la FIA estaba interesada en la seguridad vial. Lo mismo sucede con la FIM. Pero antes, creo que a las mujeres del público le va a gustar esta foto. Las mujeres están en primer y segundo lugar, el hombre en tercero.



Voy a cubrir los siguientes aspectos en relación con la seguridad urbana:

- Cumplimiento de la ley
- Infraestructura
- Indumentaria de protección y cascos
- Formación
- Las fuentes de información para los responsables políticos

Cumplimiento de la ley:

La mayoría de los visitantes internacionales a este evento habrán llegado en avión o en tren. Se trata de sistemas "cerrados" gestionados por profesionales.

La carretera es un sistema "abierto". Abierto a cualquier persona con permiso y seguro si se conduce un vehículo. Abierto también para cualquier peatón o ciclista.

Sin el cumplimiento de la ley nada funciona en este sistema.

Trabajé muchos años como oficial de policía en el Reino Unido, por lo que soy muy sensible a este tema.

- No funciona a menos que el sistema esté limpio y libre de corrupción.
- Debe estar respaldado por una campaña de publicidad constante en promoción del cumplimiento.
- Se necesita la aceptación del público.
- Se requiere un cierto grado de "autocontrol" por parte de los conductores, con la ayuda de cosas como cámaras de velocidad bien visibles.
- Se necesita la aplicación del sentido común. Las motocicletas tienen las placas de matrícula en la parte trasera. Las cámaras de velocidad orientadas hacia adelante no detectan a los motociclistas infractores.

Por último, hay los que tratan de engañar al sistema haciendo que otros miembros de su familia o amigos mientan y finjan que estaban conduciendo cuando la cámara fotografió el vehículo.

Si se comete ese tipo de delito, se corre el riesgo de ser enviado a la cárcel.

Los tribunales del Reino Unido han encarcelado recientemente un miembro del Parlamento, su ex-esposa, y hace dos semanas a un juez por conspirar e intentar engañar al sistema.

Esto envía un fuerte mensaje de que esto no se tolerará.

Ya no soy agente de policía. No hay mucho que la FIM, como organización de la sociedad civil, pueda hacer acerca del cumplimiento de la ley. Nosotros podemos ayudar, por supuesto, con campañas de publicidad. Y podemos aparecer en público como lo hago hoy, diciendo lo que acabo de decir.

Infraestructura en el área urbana:



Bergen - Noruega

Este ejemplo de medida de bajo coste proviene de Bergen, al oeste de Noruega. Como se puede observar, el árbol se ha envuelto con neumáticos viejos y estos se mantienen en su lugar mediante tiras ligeras de madera.

No se ve muy atractivo y no todos los árboles junto a la carretera se han tratado de esta manera.

Lo que los ingenieros noruegos han hecho es tratar unos pocos árboles porque son los que están cerca de una curva en el camino.

La comunidad del motociclismo habla mucho sobre el tema de la infraestructura vial. Pero no estamos solos; peatones y ciclistas también se enfrentan a problemas idénticos o similares.

La realidad es que en el mundo desarrollado tenemos una infraestructura diseñada para coches, camiones y autobuses.

La década de 1960, en particular, fue un momento en que parecía que el coche era el "rey" y todo se hizo en torno suyo.

También se han desarrollado otras medidas, pero tienden a ser más relevantes para el medio ambiente urbano.

En infraestructura urbana hay muchas cosas de bajo coste que se pueden hacer. Incluyen el uso del tipo correcto de pintura para las marcas viales, de modo que no sean demasiado resbaladizas. Poner señales en los lugares correctos ..... Podría seguir, pero estoy seguro de que vds. son bien conscientes de estas medidas.

### **Indumentaria de protección**



Esta fotografía muestra Milán hace unos años en una tarde de noviembre húmeda y fría. Nos dice un montón de cosas. En primer lugar, que la edad de la masificación del uso de la motocicleta para el transporte urbano no ha terminado ni mucho menos.

También la diversidad de motos utilizadas tanto para desplazamiento como para motociclismo. La gran motocicleta Harley no se utiliza solo para el ocio.

Los italianos utilizan una gran cantidad de scooters y motocicletas pequeñas con grandes ruedas.

Lo que nos devuelve a la cuestión de la infraestructura.

Las ruedas más grandes hacen que la conducción sea más suave en zonas muchas veces en mal estado de las calles de la ciudad.

El motociclista de la moto de tamaño medio es interesante.

Lleva su casco como corresponde y también tiene uno en la parte posterior listo para el pasajero que está a punto de recoger.

Lleva una chaqueta de calidad , y si miramos la foto de cerca podemos ver algo más.

Los vaqueros no son normales, son de motociclismo, reforzados con tejido de Kevlar para proporcionar protección en caso de accidente.

No obstante, yo aconsejaría un calzado algo más fuerte.

Podría usarlo y aun así mantener el estilo de ropa casual.

Por cierto, algunas de las prendas tejadas existentes hoy en día son lo bastante buenas para pasar las pruebas CEN establecidas en virtud de la Directiva de Equipos de Protección Personal de la UE.

Aunque esto no era un accidente urbano, a continuación tenemos un ejemplo donde la ropa de protección no funcionó muy bien.

Fue una caída a unos 100 kph debido a gasoil derramado en una carretera principal.

Yo llevaba la ropa de alta calidad - no toda con la marca CE. Por desgracia, la chaqueta me falló.

Iba equipado con un protector de brazo con la marca CEN. Sin embargo, se "giró" en el impacto, ya que no estaba bastante bien anclado dentro de la chaqueta.

La chaqueta no se rompió del todo, y la herida fue una lesión por quemadura causada por la rotación del "protector".



Actualmente, la UE está mirando nuevamente la cuestión de las normas de las prendas de protección, y recientemente la FIM se ha asociado con otros para una revisión de las mismas dentro del Proyecto "MOSAFIM".

En la FIM hemos estado en carreras de motocicletas más de 100 años. Sabemos que la ropa de protección adecuada para las condiciones y la velocidad funciona bien.

Pero hay que ser cautos. Lo que es apropiado para las carreras no siempre lo es para la carretera. Un ejemplo es la tecnología de airbags en la ropa.

Los sistemas que ayudan a los pilotos de carreras en MotoGP no se adaptan a la dinámica de los accidentes que encontramos en las zonas urbanas.

Esto es reconocido por los fabricantes de estos productos, que han ideado prendas muy distintas para los motoristas de la calle.

También es importante tener en cuenta que estas ayudas en la ropa son sólo eso.

No hacen, ni pueden hacer, lo que hace un airbag de coche para sus ocupantes. No estamos atados a nuestros vehículos.

En un accidente, el motorista se separa de la moto.

## Formación:

Sólo unas breves palabras sobre esto.



Esto no es un circuito de carreras. Es un centro de instrucción de conductores y pilotos construido especialmente en Arlanda, a cinco minutos en coche del aeropuerto de Estocolmo Arlanda.

O se tiene una instalación maravillosa como esta, o para cualquier cosa básica se necesita un manual.

Hace muchos años, la Unión Europea pensó que debería haber un manual básico para formación de seguridad de motociclistas. La FIM, junto con muchos otros asociados, entre ellos la industria de la motocicleta, ayudó a escribir uno.

El problema fue que el producto final estaba sólo en Inglés, por lo que no era de gran utilidad.

Así que de inmediato financiamos ediciones en español y francés.

Recientemente hemos añadido una versión en árabe.

La UE encontró entonces un poco más de dinero y ahora este manual está disponible como descarga gratuita en internet en un total de doce idiomas.

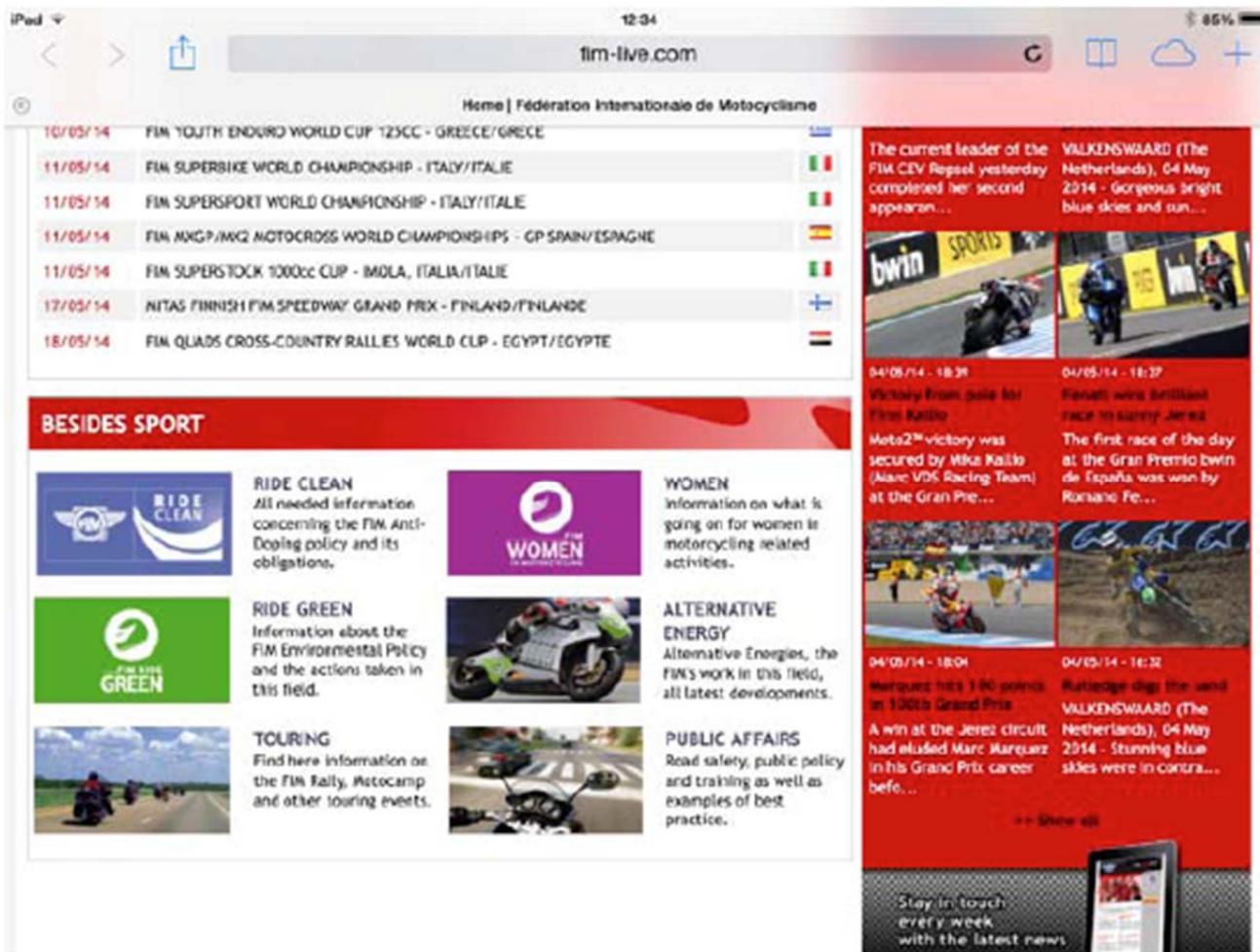
Debo reconocer que ninguno de nosotros en el consorcio ha hecho mucha promoción. Y ahora hemos decidido ponernos de nuevo manos a la obra.

Una ruta es a través de nuestra página de internet:

[www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)

Seguir los enlaces desde la página de inicio a "Public Affairs", y luego a informes y programas ....

Está ahí, junto con otros materiales cuidadosamente seleccionados que creemos que son de la mayor calidad.



[Board of Directors](#)[Administration](#)[2014 FIM Yearbook](#)[Road Racing](#)[Motocross](#)[Trial](#)[Enduro](#)[Cross-Country Rallies](#)[Track Racing](#)[Technical](#)[Women in Motorcycling](#)[Touring and Leisure](#)[Public Affairs](#)[> Newsletters](#)[> Reports and Programmes](#)[> FIM/CONU Developments](#)[> Experienced Rider Training](#)[> Symposium \(ERTS\)](#)[Environment](#)[Alternative Energy](#)[Medical](#)[Judicial](#)[Marketing / Communications](#)[FIM Headquarters](#)[Continental Unions](#)[Affiliated Federations](#)[Associated Members](#)[FIM Seminars](#)[FIM Extranet](#)[FIM Official documents](#)

affects motorcycling. It also supports the Continental Unions and National Federations of the FIM, and riders in general, in dealing with national governments and agencies. It has a major role in the promotion of rider training.

Today there is an increased overlap between the pressures on motorcycling generally and the interests of our sport so the work assists all the FIM. Good cooperation is maintained with industry - both manufacturers and companies who supply accessories.

#### COMPOSITION OF THE COMMISSION



iPad 12:34 84%

firm-live.com

Reports and Programmes | Public Affairs | FIM Organisation | FIM | Fédération Internationale de Motocyclisme

Environment  
Alternative Energy  
Medical  
Judicial  
Marketing / Communications

- FIM Headquarters
- Continental Unions
- Affiliated Federations
- Associated Members
- FIM Seminars
- FIM Extranet
- FIM Official documents
- FIM Homologations
- Distinctions
- Honorary Members
- FIM Identity
- Careers
- Contact Us
- Advertise with Us!
- Legal mentions

Click here to open the document

**ETSC report on Vulnerable Riders**  
 FIM has been a member of the European Transport Safety Council (ETSC) since it was founded. In 2008 FIM contributed to their report "Vulnerable Riders." The report attracted the support of the motorcycle industry, ACEM, when it was launched. It is brief and easy to read. We think it will be of value to everyone interested in motorcycle safety issues and thank the ETSC for allowing us to give it wider circulation.



European Transport Safety Council



**CLICK HERE TO OPEN THE REPORT**

More information on the ETSC can be found at [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)

**Initial Rider Training Programme (IRT)**  
 French text of the programme - Spanish text of the programme - Arabic text of the programme

This programme, developed through the IRT Project, was jointly funded by the Directorate-General for Energy and Transport of the European Commission, the Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), the Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), the Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) and Vägverket, the Swedish national road traffic authority.

As well as being a financial partner, the FIM was also fully involved in the execution of this project.

In order to have a broader dissemination of this programme, the FIM has financed its translation into French and Spanish.

Information on IRT and the text of the manual in eleven different languages as free downloads (PDF files) can be found at the following dedicated internet site:

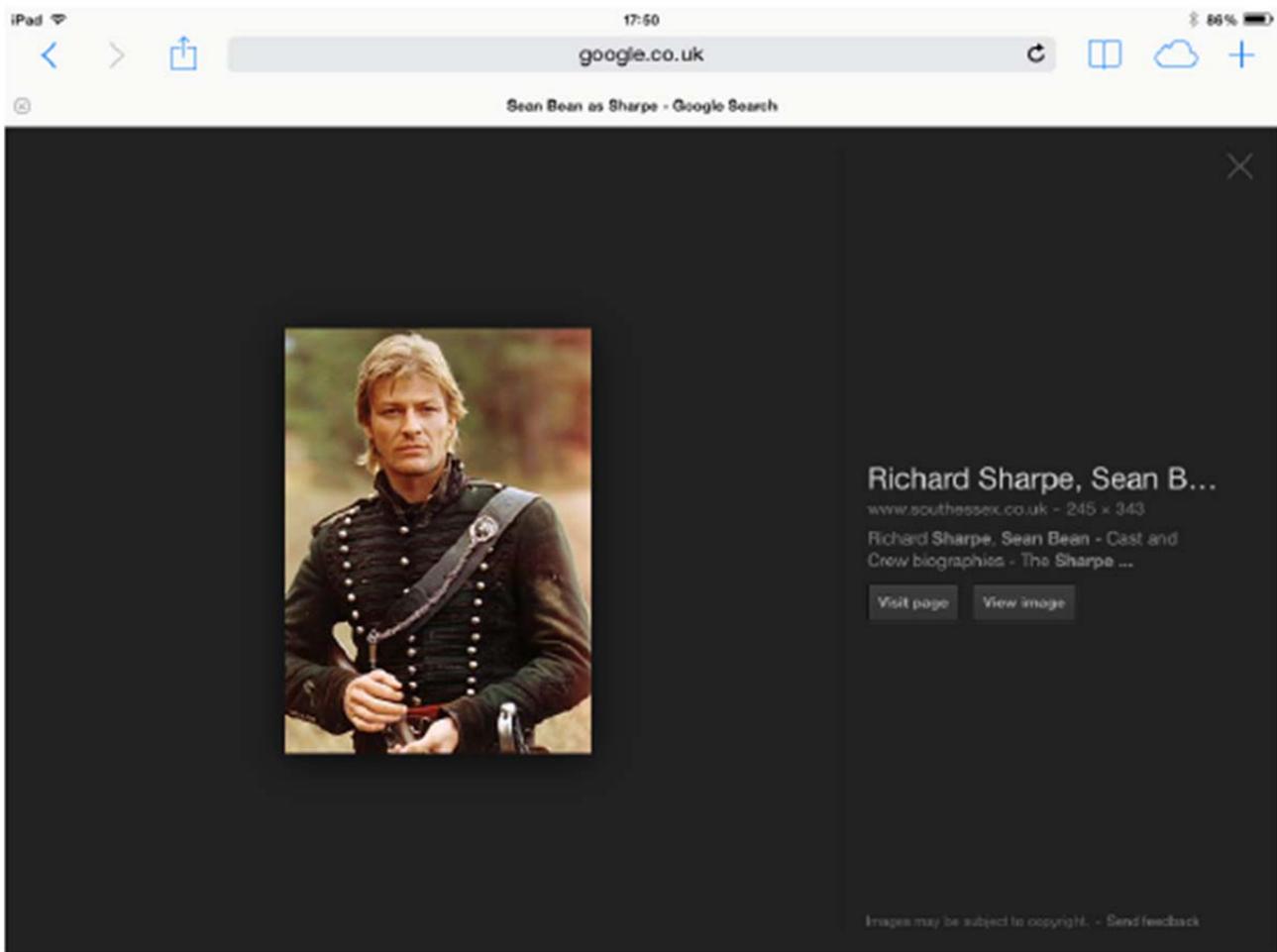
[www.initialridertraining.eu](http://www.initialridertraining.eu)

**"Full Control": a guide to precise and efficient machine control**  
 This book was written by Norwegian riders and we think it is one of the best manuals on safe motorcycle riding ever written. It is produced by the Norwegian Motorcycle Union (NMU) and the FIM is pleased that NMU allows us to also distribute this material through our internet site.

Como se observará, en nuestro sitio web hay también un documento del ETSC. Se llama Vulnerable Riders (Motoristas Vulnerables) y fue publicado en 2008, pero sigue siendo muy válido hoy en 2014. Tuvo una fuerte influencia en gran parte de la reciente legislación de la UE.

Lo que me lleva a mi último punto. Antes de que se hiciera famoso en películas de Hollywood, el actor británico Sean Bean estaba en una popular serie de aventuras en el papel de un soldado en las guerras napoleónicas.

Aquí aparece en ese papel. Espero que lo puedan ver, es lo mejor que he podido encontrar.



En un episodio, está luchando a espada con uno de sus muchos enemigos y le pregunta por qué lucha por Napoleón Bonaparte.

Él responde:

"Napoleón trae la luz de la razón ...."

Mi llamamiento a los responsables políticos es éste:

Por favor, hagan lo mismo.

Cuando necesiten ayuda, acudan a aquellos que tienen un enfoque basado en la ciencia, como el ETSC.

Por supuesto, a nivel internacional no estamos de acuerdo en todo. Pero hemos sido miembros del Consejo Principal del ETSC desde su fundación y creo que sólo nos hemos perdido una o dos reuniones en todos estos años.

Nos tomamos sus consejos muy en serio, y vds. también deberían hacerlo. Basta con echar un vistazo a quienes son sus miembros.....