

SEGURIDAD VIAL

El respeto al ciclista salva vidas

LOS apabullantes datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) demuestran fehacientemente que circular con una bicicleta resulta cada día más peligroso. Más aún si el tránsito se realiza por vías extraurbanas, donde más de 400 ciclistas han perecido en nuestras carreteras en la última década. Estamos, por tanto, ante una de las causas de mortalidad que más preocupan a nuestros dirigentes debido a la escalada de accidentes de este tipo que se viene registrando en los últimos años.

El respeto al ciclista, al conductor, a las normas viales, a la carretera... El simple hecho de conducir y conducirse con el debido respeto podría evitar buena parte de esos sucesos luctuosos que tanto impacto nos generan cuando suceden.

En los últimos diez años prácticamente se han duplicado los per-

cances con ciclistas involucrados, siendo la falta de respeto a las más elementales normas de seguridad o de la conducción las causantes de tal escalada de siniestros en nuestras vías públicas y que han aumentado las cifras de vidas perdidas en el asfalto. Resulta más que ineficaz intentar descifrar si el mayor porcentaje de accidentes se produce como consecuencia de las imprudencias de los ciclistas o si este se debe a una conducción irrespetuosa hacia los ocupantes de los vehículos de dos ruedas impulsados por pedales, ya que no conviene en ningún momen-

to olvidar que esas inofensivas bicicletas también son vehículos y también han de respetar el espacio vial público. De nada sirve pedir respeto de los vehículos a motor para los que no lo portan, si estos no se avienen a hacer lo propio con sus obligaciones, que más adelante repasaremos.

No obstante, tampoco podemos olvidar nunca jamás que ese vehículo frágil y tremendamente liviano, llamado bicicleta, siempre es el que peor parado sale de cualquier embroque o accidente que se produzca bien sea en carretera o vía urbana. La siempre peligrosa combinación de un conductor desbocado por los efectos de sustancias o del alcohol y una carretera en principio inocente para rodar muy especialmente en



periodos de climatología benigna, componen un cóctel ciertamente letal y que cada día provoca más situaciones irreversibles y accidentes fatales que sesgan vidas y destrozan familias sin piedad.

No en vano, la citada combinación se está revelando especialmente dramática en los últimos veranos e incluso en determinados puntos negros de nuestras vías interurbanas. Este tipo de vías, son las que encabezan el macabro ranquin de ciclistas muertos (82%), si bien son las vías situadas dentro de las ciudades las que polarizan el mayor número de accidentes con las bicis como protagonistas (72% del total de los percances registrados).

COLECTIVO VULNERABLE

La vulnerabilidad de los ciclistas, y por extensión a quienes se desplazan en vehículos sin carrocería (motos) y más aún la de los viandantes o peatones, es palmaria y su fragilidad compone un colectivo azotado por la siniestralidad vial. El denominado *colectivo vulnerable*, compuesto por ciclistas, peatones y motoristas, supone casi la mitad, un 47% en concreto, en el dato acumulado del año 2016 de las víctimas mortales del total de accidentes de tráfico. Una cifra que ha aumentado de manera alarmante en los últimos años. Desgraciadamente, y a falta de cerrar los datos totales de 2017, no es nada difícil asegurar que pueden llegar a superar la mitad de las víctimas totales, según un estudio elaborado recientemente por la consultoría Pons Seguridad Vial.

Las revelaciones del estudio firmado por la citada consultora son ciertamente significativas: Hace 13 años, en 2004, la siniestralidad de estos colectivos vulnerables rozaba el 30%. Es decir, 1 de cada 10 fallecidos en las carreteras era motorista, ciclista o peatón. A partir de entonces, resultó agradable constatar un

descenso progresivo y muy notable durante los años siguientes de dicha siniestralidad. De hecho, incluso se redujo en caso del colectivo vulnerable hasta prácticamente la mitad, siendo la siniestralidad general un 67% menor... Pero eso fue hasta 2016. Después, se ha producido un funesto repunte de la siniestralidad que por ahora no tiene freno.

El estudio concluye, además, que la motivación evidente de esa mayor siniestralidad en aquellos que conducen sin carrocería que les



El *colectivo vulnerable* (ciclistas, peatones y motoristas) supone casi la mitad de las víctimas mortales de los accidentes de tráfico.

proteja es precisamente la ausencia de protección, infinitamente menor que la de un turismo, furgoneta, autobús o camión. Tal es así, que la propia DGT reconoce que el riesgo de muerte en un accidente de carretera es 17 veces superior si vas a bordo de una bicicleta o moto que si lo haces en un automóvil.

Al tiempo, también reconoce el organismo que vela por la seguridad vial que el factor velocidad es crucial: Está demostrado que la mayoría de atropellos a 50 km/hora resultan fatales. Así, Ramón Ledesma, asesor de la

consultora, conjuga esos dos elementos al señalar que «la fiscalización eficiente de la velocidad y la mejora en la seguridad de los vehículos ha tenido una especial importancia en esa diferenciación de la siniestralidad entre unos y otros usuarios».

Está claro, en este sentido, añade el experto, que «a menor velocidad, un fallecido pasa a ser herido grave, y un herido grave a leve». Además, insiste en que hay que tener en cuenta que las velocidades máximas que alcanzan los vehículos son ahora menores: «Si en 2002 el porcentaje de vehículos que circulaban en autopista a más de 150 km/h era del 6%, ahora está por debajo del 1%». Teniendo

en cuenta, además, que los vehículos tienen ahora muchas más medidas de asistencia a la conducción que se traducen en una mayor seguridad. Si a comienzos de la década pasada el control de estabilidad ESP era muy poco común en los vehículos, y casi siempre suponía un sobrepeso, hoy es obligatorio en todos los nuevos modelos.

NORMATIVA VIGENTE

Todos los avances serán pocos si queremos acabar con esa lacra que





La siniestralidad se reduce cuando todos respetamos escrupulosamente la normativa de seguridad vial.

está plagando nuestras carreteras, donde desgraciadamente no todos sus usuarios, sean conductores de coches o ciclistas, respetan las normas en vigor. En algunos casos es la ignorancia de las mismas la causa de su no cumplimiento

Por eso no está de más recordar qué normas y por dónde deben manejarse tanto vehículos como bicicletas, que deben ser conscientes de que su seguridad aumenta siempre y cuando respeten escrupulosamente la normativa de seguridad vial de la DGT en vigor que recordamos a continuación.

¿Por dónde circulan las bicicletas en carretera?

Los ciclistas deben circular por el arcén de las carreteras interurbanas. Es decir, fuera de las ciudades. Si el arcén no fuera transitable, las bicicletas pueden utilizar la parte imprescindible de la calzada. En las autovías, solo podrán circular por el arcén siempre que sean mayores de 14 años y que no esté específicamente prohibido por la señal correspondiente.

¿Pueden ir los ciclistas en pelotón en carretera?

La última ley de seguridad vial establece que los ciclistas pueden circular en grupo, no en pelotón. Es decir, sin necesidad de dejar entre una bicicleta y otra el espacio libre suficiente de seguridad para evitar colisiones en caso de frenada brusca. La norma establece que siempre que circulen en grupo deben extremar las precauciones para evitar alcances entre ellos. Además, podrán circular en paralelo, en columna de un máximo de a dos, siempre lo más a la derecha posible de la vía.

No obstante, deberán colocarse de uno en uno en tramos sin visibilidad o cuando las circunstancias de la vía o la peligrosidad del tráfico lo exijan.

¿Cómo adelantar a un ciclista? Respeto máximo a la distancia de 1,5 metros.

El conductor de un automóvil que pretende adelantar a un ciclista o a un grupo de ciclistas debe ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, incluso cuando la

línea es continua. Y debe mantener una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros.

Está prohibido adelantar a un ciclista si dicha maniobra puede poner en peligro o entorpecer la marcha de los ciclistas que circulen tanto en el mismo sentido como en el sentido contrario al vehículo que se va a adelantar.

¿Cuándo tienen prioridad de paso los ciclistas?

Cuando los ciclistas circulan en grupo y el primero ha iniciado ya un cruce o ha entrado en una glorieta, tienen prioridad de paso con respecto a los vehículos de motor. Según la DGT «cuando los ciclistas circulan en grupo son considerados como una única unidad móvil a los efectos de prioridad de paso».

Además, los ciclistas también tienen prioridad de paso cuando circulan por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados, y cuando para entrar en otra vía el vehículo a motor deba girar a derecha o izquierda y haya un ciclista en sus proximidades.



¿A qué velocidad puede circular un ciclista?

Un ciclista puede circular a un máximo de 45 kilómetros por hora y siempre debe respetar la velocidad máxima establecida. Es decir, en una vía limitada a 30, no podrá rebasar esta velocidad.

Además, pueden circular a una velocidad por debajo del límite mínimo establecido. Es decir, no tienen que respetar la norma que obliga a conducir a una velocidad superior al 50% del límite marcado. Por ejemplo, en una carretera en ciudad limitada a 50 kilómetros por hora, podrá circular a menos de 25 kilómetros, lo que puede resultar útil en carreteras de subida.

¿Puede un ciclista saltarse un semáforo o hablar por el móvil?

Cuando una persona conduce una bicicleta, está subida en un vehículo, por lo que debe cumplir todas las normas de circulación. De modo que debe respetar las señales de tráfico, los límites de velocidad y todas las normas que afectan a los conductores de vehículos, como la

prohibición de utilizar el móvil o conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas.

Por eso, los ciclistas, al igual que el resto de conductores, están obligados a someterse a las pruebas de alcohol y drogas cuando les sea requerido en un control preventivo, hayan cometido alguna infracción o estén implicados en un accidente de tráfico.

¿Puede un ciclista perder puntos?

Los ciclistas no pierden puntos del carné, independientemente de que posean licencia para conducir otro tipo de vehículo, ya que las bicicletas no requieren un permiso de conducción. No obstante, si incumplen las normas, reciben las mismas sanciones.

¿Qué elementos de seguridad son obligatorios para los ciclistas?

Los ciclistas deben usar casco en vías interurbanas, mientras que en las urbanas el casco solo es obligatorio para los menores de 16 años. Además, tanto en carretera

como en zona urbana, es preceptivo el uso de luz delantera y reflectante trasero, así como la utilización de una prenda reflectante cuando se circule de noche.

Bajo estos parámetros, de obligado cumplimiento, y siempre teniendo como premisa fundamental el respeto, es de esperar que mejoren no solo las estadísticas funestas en cuanto a siniestralidad se refiere, que también, sino las relaciones entre conductores y ciclistas con el fin de que la convivencia sea razonable y cordial como todos deseáramos.

Para ello, el respeto absoluto de las normas, guardar las medidas de protección y seguridad y la paciencia por parte de los conductores de vehículos resultan fundamentales, imprescindibles más bien. En estas condiciones se establecerá una buena relación y, a partir de ella, podremos conseguir rebajar una tasa de accidentes y siniestralidad intolerable desde cualquier punto de vista.

RAFA BEATO