

# La seguridad vial, una tarea de todos

**Los débiles.** El número de ciclistas fallecidos en España bajó en 2016 con respecto de 2015, sin embargo hubo un aumento de los peatones que fueron arrollados y que perdieron la vida

**María José García**  
SEVILLA

► El accidente ocurrido a principios del mes de mayo en Valencia en el que una conductora, que dio positivo en drogas y alcohol, arrolló a un grupo de seis ciclistas, de los cuales tres fallecieron a causa de las heridas sufridas, dispararon todas las alarmas por la vulnerabilidad de este colectivo de deportistas. Además, pocos días después de este siniestro, se repitió la historia en Tarragona y en Navarra, donde otras dos conductoras atropellaron a sendos grupos de ciclistas, aunque en estos dos casos no hubo que lamentar víctimas mortales.

A raíz de estos hechos, el ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, anunció un plan especial de protección y seguridad con el fin de reducir la accidentalidad entre los ciclistas, uno de los colectivos más vulnerables en las carreteras, junto a los peatones y los motoristas. Entre las acciones que ya se han puesto en marcha para frenar esta sangría se encuentran aumentar la vigilancia en vías secundarias sobre las que se tenga conocimiento de mayor afluencia de ciclistas los fines de semana; incrementar los controles de alcohol y drogas los sábados y domingos por la mañana a los conductores; realizar vuelos de vigilancia; iniciar una nueva campaña de concienciación; y trabajar sobre los causantes de la accidentalidad, entre otras acciones.

Estos dramáticos accidentes pusieron a la sociedad en alerta, pero, en base a los fríos datos, los siniestros mortales en el conjunto de España en los que había usuarios de bicicletas impli-



**EL DATO**  
En línea continúa se puede adelantar a un ciclista respetando la distancia de seguridad -1,5 metros- y evidentemente siempre que no venga nadie en sentido contrario.

cados en 2016, cayeron con respecto a 2015. El año pasado fueron 33, 10 menos que en 2015, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Estas cifras son un rayo de esperanza a nivel nacional, pero, en cambio, en la provincia de Sevilla los datos no son igual de positivos. En 2015 hubo 387 accidentes en vías urbanas e interurbanas, en los que hubo ciclistas implicados, frente a los 420 de 2016. Además, el número de víctimas mortales también fue más elevado. En 2016 hubo cuatro muertos en 24 horas, mientras que en 2015 no hubo fallecidos ni en vías urbanas ni en interurbanas.

Uno de los últimos accidentes mortales y que más movilizó a los sevillanos fue el de un ciclista que murió arrollado en diciembre en la avenida Montesierra de la capital hispalense. El hombre, de 37 años, circulaba en su bicicleta a primera hora de la mañana, cuando un turismo que iba a más velocidad de lo permitido le arrolló, causándole la muerte. Falleció horas después del siniestro en un centro sanitario de Sevilla. El conductor del coche, un joven de 27 años, dio positivo en las pruebas de alcoholemia y estupefacientes.

Este suceso conmocionó a la provincia por cómo se produjo el accidente y porque el ciclista muerto era un profesor, padre de dos niños pequeños y uno de los responsables de la organización de La Capitana de Guadalcanal, una prueba ciclista de larga distancia ya consolidada en la provincia de Sevilla.

Desde ese fatídico mes de diciembre del año pasado, el número de accidentes en Se-



La Policía Local regula el tráfico en la avenida de la Paz tras ser atropellado un peatón. El suceso tuvo

villa en los que ha habido ciclistas afectados han sido nueve, todos ocurridos en vías interurbanas, con 12 heridos, aunque ninguno de ellos requirió ser hospitalizado en 24 horas, según in-

## // Aumentan los controles de alcohol y droga los sábados y domingos

formación facilitada por la DGT.

En el conjunto de España, los motoristas fallecidos en 2016 con respecto a 2015 también bajaron. El año pasado murieron 214 usuarios de moto, 10 menos que en

2014, y 21 conductores de ciclomotor, seis menos que en 2014.

Sin embargo, en el balance de Seguridad Vial de 2016 de la DGT, se destaca que el colectivo de peatones sigue siendo un punto débil, al crecer el número de víctimas mortales. Si en 2015 hubo 113 peatones muertos, en 2016 el número subió a 118 en el conjunto de España.

Unos datos que no son nada esperanzadores. De hecho, en el mes de febrero, A Contramano: Asamblea Ciclista de Sevilla, emitió un comunicado alertando del alarmante incremento de los atropellos mortales tanto de ciclistas como de peatones por parte de vehículos a motor. Según sus datos, en mes

y medio -enero y 15 días de febrero- dos peatones murieron atropellados en Sevilla, que se unían a los siete viandantes arrollados mortalmente en 2016.

A Contramano en su escrito comparaba estas cifras con las de años anteriores, en las que las víctimas mortales eran inferiores, por lo veía la necesidad de que se abriese una comisión de investigación.

El que fuera presidente de A Contramano y miembro de esta asociación, Ricardo Marqués, señala, no obstante, que gracias a los carriles bicis el riesgo de accidentes disminuye en las ciudades como es el caso de Sevilla. Explica, sin embargo, que el análisis del au-



lugar en 2004. / Gregorio Barrera



Un coche atropelló mortalmente a un ciclista en la avenida de Montesierra el año pasado. / El Correo



Lugar donde una conductora arrolló a un grupo de seis ciclistas en Valencia. Tres de ellos murieron. / Natxo Frances (Efe)

## Datos en vías interurbanas en 2016

# 386

NACIONAL

En 2016 el número de fallecidos a 24 horas en vías interurbanas ascendió a 386. De ellos 118 fueron peatones, 33 ciclistas y 235 motoristas y ciclomotoristas.

# 68

ANDALUCÍA

El número de muertos a 24 horas en vías interurbanas en 2016 en Andalucía fueron 68. El grupo más vulnerable fue el de moto-

ristas y ciclomotoristas: 40, seguido del de peatones, con dos, y del de ciclistas, con uno.

# 11

SEVILLA

En la provincia de Sevilla en 2016 en vías interurbanas hubo 11 víctimas mortales entre peatones, ciclistas y motoristas y ciclomotoristas. El número más elevado de fallecidos fue el de motoristas y ciclomotoristas, con ocho muertos, seguido del de peatones con dos y ya en último lugar el de ciclistas con una víctima.

mento o de la disminución de los accidentes es complejo, porque en las ciudades con red de carriles bici los accidentes sí han aumentado, pero remarca que esto también se debe a que el número de ciclistas también ha crecido considerablemente.

Marqués indica asimismo que uno de los problemas que hay actualmente en España es el Código Penal, porque tras la despenalización de las faltas por imprudencia, la mayoría de los conductores que atropellan a un peatón o a un ciclista salen impunes, «porque no cometen una penalización si es que no hay alcohol de por medio». Explica que esto no sucede en otros países, porque existe el concepto de

responsabilidad objetiva, que no se basa en la existencia de culpa o negligencia, sino en la mera existencia de un riesgo objetivo.

En esta misma línea se pronuncian varias asociaciones de ciclistas, que re-

**// Los afectados reclaman que se endurezca el Código Penal**

claman que vuelva al Código Penal la imprudencia en cualquiera de sus grados, con resultados de lesionados y fallecidos como supuesto penal, además de la creación de un delito especí-

fico por darse a la fuga. También solicitan que se revise el concepto de imprudencia grave cuando se provoque un accidente con alcohol y/o drogas para ser considerado delito por dolo eventual y que se incremente la vigilancia, entre otras medidas para reducir los accidentes en los que estén involucrados ciclistas o peatones.

De hecho, el Ministerio del Interior ya ha planteado la necesidad de realizar una gran reforma de la Ley de Seguridad Vial y los reglamentos que regulan la velocidad, los reincidentes en alcohol y drogas, el permiso por puntos y la educación vial a lo largo de la vida, entre otros aspectos. ■

**ANA LUZ JIMÉNEZ****Directora de la DGT en Sevilla**

**La jefa provincial de Tráfico en Sevilla, cargo que ocupa desde 2015 tras 15 años al frente del Centro de Gestión de Tráfico, pone el acento en el respeto a los colectivos más vulnerables en las vías. Jiménez alerta del peligro del uso móvil al desplazarnos**

# «Las distracciones están tras un tercio de los accidentes»

**Rocío Velis**  
**SEVILLA**

►¿Cuántos ciclistas perdieron la vida el año pasado en las carreteras sevillanas?

—El año pasado en las carreteras de Sevilla se produjeron 41 accidentes con implicación de ciclistas heridos o fallecidos. En lo que llevamos de año, ha habido nueve accidentes con víctimas y con implicación de ciclistas. En los últimos años se ha producido un incremento importante de ciclistas en las vías urbanas y al haber una mayor exposición se han incrementado los accidentes con víctimas en las zonas urbanas. En estas hubo tres ciclistas fallecidos, mientras que en carretera hubo uno.

—¿Y qué se puede hacer para protegerles?

—Lo primero es que el ciclista debe ser consciente de que es vulnerable si hay un accidente las mayores lesiones las va a sufrir él. Debe saberse vulnerable para autoprotegerse y no asumir riesgos y ser muy prudentes con las maniobras. Además, al resto de usuarios hay que explicarles que los ciclistas son vulnerables y por eso se modificó la Ley de Tráfico para elevar el rango normativo que fija el metro y medio de protección para adelantar a un ciclista. Incluso si es necesario, se puede invadir el carril contrario con línea continua siempre que no haya peligro. Además, el casco es obligatorio en carretera, y en zonas urbanas lo es para los menores de 16 años.

—¿Qué otras medidas está tomando la DGT?

—Cuando se observa la circulación de ciclistas en carretera se señala en los paneles de mensajes variables. Los fines de semana y festivos se fijan itinerarios con velocidad reducida, porque hay riesgo en la circulación cuando existe mucha diferencia de velocidad entre un usuario y otro. El fin de semana pasado se estableció una vigilancia especial con el helicóptero Pegasus y los agentes de Tráfico de la Guardia Civil de las rutas frecuentadas por ciclistas. El 23 de mayo se reunió el pleno del Consejo Superior de Tráfico donde se acordaron una serie de medidas: plan especial de vigilancia, mayor presencia,



Ana Luz Jiménez durante la entrevista realizada en su despacho de la Jefatura de Tráfico. / Manuel Gómez

aumento de los controles de alcohol y droga en las primeras horas de la mañana de sábado y domingo, los vuelos de los helicópteros y vigilancia de las rutas. Hemos puesto en marcha la aplicación *Commobity*, para poder alertar de incidencias; y hacemos campañas de concienciación.

—¿Y cuántos motoristas y peatones murieron en 2016?

—En carretera, dos personas fallecieron en ciclomotor y seis en motocicleta y fueron dos los peatones fallecidos. Los motoristas son un colectivo que nos preocupa, porque el parque de motocicletas es pequeño con respecto al número de fallecidos. Todos llevaban el casco, pero además hay que llevar ropa adecuada que proteja de otro tipo de daños. Este colectivo también tiene que saber que es vulnerable, aunque vaya en vehículo a motor, porque el riesgo de sufrir daños por accidente en una motocicleta es 17 veces mayor que un coche.

—¿Son las carreteras sevillanas seguras?

**«El riesgo de sufrir daños por accidente en una motocicleta es 17 veces mayor que en un coche»**

**«El 47 por ciento de los fallecidos presentaba alcohol, medicamentos o psicofármacos»**

—Para hablar de siniestralidad no podemos darnos por satisfechos con otra cifra que no sea el cero. La DGT se ha marcado como objetivo la visión cero: cero lesionados, cero fallecidos, cero congestión, y cero contaminación. Mientras haya un solo fallecido seguiremos trabajando para erradicar ese dolor y ese coste social y económico que no podemos permitirnos.

—¿Cuáles son las causas que están tras estos accidentes?

—Las distracciones están detrás de casi un tercio de los accidentes mortales en la provincia de Sevilla, muy relacionadas además con el uso del móvil. Hace un tiempo se hablaba pero es que ahora también se escribe. La conducción bajo los efectos del alcohol y especialmente bajo los efectos de las drogas, que aparecen un porcentaje positivo importante. El Instituto de Toxicología señala que el 47 por ciento de los fallecidos en un accidente presentaban alcohol, o algún tipo de sustancia sico-trópicas o medicamento. No solo los conductores, sino también los peatones. Y la velocidad excesiva. Son factores que nos preocupan mucho.

—¿Cuáles son las zonas más frecuentadas por ciclistas?

—El entorno metropolitano tiene una intensidad circulatoria de bicicletas ciclomotoras y motocicletas importante. Los ciclistas suelen frecuentar la N-630, la N-IV y la A-471, vías en las que tenemos especial atención. En la N-630 y las carreteras de la Sierra Norte son muy

frecuentadas también por motociclistas.

—Antes hablaba de concienciación, ¿sigue pensando el conductor de un vehículo que el ciclista es un estorbo?

—El espacio público es de todos y cada uno ha de utilizarlo según la regulación que está establecida. Igual que la calle es un espacio compartido, las carreteras también lo son y en ellas tenemos que convivir y respetar las normas. No debemos perder los nervios por esperar para poder adelantar a un ciclista.

—¿Hay que fomentar más la educación vial en las escuelas?

—La educación vial es uno de los pilares, es una inversión a corto, medio y largo plazo, pero no solamente tenemos que circunscribirla a los niños. Ellos son los mejores prescriptores de seguridad vial al interiorizar las conductas adecuadas. Pero no podemos olvidar que la educación vial debe ser permanente. La seguridad vial es de todos y todos podemos hacer algo.

—Arranca ahora una campaña especial para los ciclistas...

—El fin de semana pasado ya tuvimos una especial vigilancia por parte del helicóptero Pegasus y de las patrullas de la Guardia Civil dado los últimos accidentes registrados. Hay que llamar la atención a la sociedad de que hay un usuario vulnerable y hay que protegerlo desde todos los ámbitos.

—Para este objetivo cero, ¿ayudaría un endurecimiento del Código Penal?

—Desde de la DGT se trabaja de forma intensa con la Fiscalía den Seguridad Vial y realmente es importante adaptar la norma a la realidad social. Siempre hemos de reprochar mediante la aplicación de la ley aquellas conductas que no son asumibles por la sociedad, y poner en riesgo la vida de los demás no es asumible.

—Desde que se estableció el carné por puntos y que ciertas conductas se consideran delitos, ¿han bajado las infracciones?

—La reforma del Código Penal y la implantación del carné por puntos ha sido un hito en la seguridad vial en España y hay que seguir trabajando y profundizando en esa línea para lograr esa misión cero.

—¿Cómo influye las infraestructuras la seguridad vial?

—Unas buenas infraestructuras facilitan, pero al final la decisión es de la persona. Una carretera será peligrosa si no tomamos las decisiones adecuadas, son las que establecen el nivel de riesgo. ■

**Gregorio Serrano**

Director de la Dirección  
General de Tráfico



*El objetivo pasa por poner en el punto de mira a los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) cuyas cifras de siniestralidad han tenido un comportamiento más irregular en los últimos años*

**Q**uince años han tenido que pasar para que España diera un paso hacia delante en materia de seguridad vial. Quince años para pasar del furgón de cola de países de la Unión Europea con una de las tasas más altas de siniestralidad vial (136 fallecidos por millón de habitantes) a situarnos en la cuarta posición junto con Dinamarca y con una tasa que para 2016 es de 37 fallecidos.

Este avance al que ha contribuido toda la sociedad en su conjunto nos permitió reducir el número de fallecidos por accidente de tráfico un 55 por ciento entre 2001 y 2010 mientras que la rebaja media de la UE fue un 43 por ciento. Entre 2010 y 2015 volvimos a reducir la tasa en un 32 por ciento, porcentaje, que pese a ser menor que el anterior, fue casi el doble del porcentaje de descenso medio de la UE que se situó en el 17 por ciento.

Pese a estos datos de mejora tenemos que seguir trabajando para conseguir ese anhelado objetivo cero, objetivo que pasa por poner en el punto de mira a los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) cuyas cifras de siniestralidad han tenido un comportamiento más irregular en los últimos años, a diferencia de la bajada continuada que se ha producido en el resto de usuarios de automóviles gracias a la protección que ofrecen los vehículos.

Una radiografía rápida de la siniestralidad de los usuarios más vulnerables nos muestra que los fallecidos en moto en 2015, último año con cifras consolidadas, fueron 329, lo que representa el 19 por ciento de los fallecidos, mientras que las motos constituyen el 9 por ciento del parque automovilístico. Los ciclistas fallecidos fueron de 58 (17 menos que el año anterior) lo que suponen el 3 por ciento del total de fallecidos en accidente de tráfico. Y los peatones, el usuario más vulnerable de la vía, supusieron el 22 por ciento de los fallecidos (367) y siete de cada diez peatones fallecidos fueron en accidentes que tuvieron lugar en vías urbanas.

Desde el principio, la Dirección General de Tráfico ha sido consciente de este problema, motivo por el cual introdujo a los vulnerables en los objetivos, medidas y actuaciones a desarrollar en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. En la revisión que hemos realizado en 2015 y que acabamos de presentar en el Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible les hemos otorgado un papel principal, incluyéndoles dentro de las áreas estratégicas, objetivos y acciones a desarrollar.

Varias de las medidas a ejecutar tendrán un desarrollo a medio o largo plazo y muchas de ellas necesitan de una reforma legislativa, una reforma profunda de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y de los reglamentos que la desarrollan de modo que nos permita diseñar la movilidad del siglo XXI, una movilidad que apuesta por nuevos medios de transporte y que relega a un segundo plano, sobre todo en el ámbito urbano, al vehículo tradicional. Nuevos modos de desplazamiento (a pie, en bicicleta o en moto) que requieren de un rediseño del tráfico en las ciudades que es en lo que ya están realizando muchos ayuntamientos.

Desde la DGT estamos trabajando de forma consensuada con todos los agentes sociales e instituciones con los que compartimos responsabilidad en seguridad vial en las modificaciones normativas de lo que será la nueva

## La protección de los vulnerables: un reto a conseguir



**//  
Varias de las  
medidas a  
ejecutar  
tendrán un  
desarrollo a  
medio o largo  
plazo y muchas  
de ellas  
necesitan de  
una reforma  
legislativa**

movilidad. Además, seguimos adoptando, con todos los medios humanos y materiales de los que disponemos, otras medidas que puedan ayudar, de forma más inmediata, a proteger a los vulnerables.

Respecto a los ciclistas, la DGT ha adoptado varias medidas encaminadas a la protección de los mismos: señalización de rutas seguras para ciclistas en carreteras convencionales donde se advierte a todos los usuarios de la vía de los periodos, tramos y rutas con elevada intensidad circulatoria de ciclistas y donde se establecen limitaciones de velocidad durante días y horario concreto; campañas de concienciación basada en testimonios reales de personas que han sufrido accidentes o sus familiares; campañas de información para dar a conocer a los conductores la normativa relativa a ciclistas, mensajes en paneles de mensaje variables o el fomento de la aplicación gratuita de la DGT Comobity que avisa con antelación al resto de usuarios de la vía de la presencia de ciclistas o peatones en su recorrido.

Los usuarios de motos también son otro de los colectivos con los que la DGT históricamente viene trabajando para incrementar su seguridad. Campañas de concienciación, de vigilancia, de formación para mejorar la capacitación y las actitudes de los motoristas...son sólo algunos ejemplos de las acciones que se llevan a cabo con ellos. La colaboración es máxima y cada vez son más las asociaciones de motoristas que demandan recursos formativos para impartir conocimientos entre sus asociados.

Respecto a los peatones, Tráfico está trabajando especialmente con las personas mayores y con los niños que son los grupos de edad más vulnerables debido a sus propias características. Con los mayores se trabaja en jorna-

das, campañas divulgativas y de concienciación sobre cuestiones tales como la importancia de hacerse ver, sobre todo en zonas rurales, donde es muy habitual circular por carretera sin ningún tipo de prenda reflectante; la conveniencia de cruzar por los lugares habilitados para ello, las precauciones que se deben tener al subir y bajar de los transportes públicos.... También se está trabajando con los médicos de familia, figuras que gozan de un respeto social por parte de los mayores, para que aconsejen a sus pacientes sobre la importancia de respetar las normas de circulación bien sea en calidad de conductor, peatón o pasajero. Con los menores, Tráfico desarrolla varias áreas de actuación, tanto en su faceta de pasajero, como de conductor de bicicleta o peatón. Con esta intención de promover la movilidad segura y sostenible desde edades tempranas, la DGT está colaborando en proyectos europeos que fomentan la movilidad de los menores y con la Federación Española de Municipios y Provincias con la acción de los caminos escolares seguros, medida que estimula el desplazamiento a pie, en bici o en transporte público en la ida y vuelta al colegio. Actualmente hay más de 100 municipios de 35 provincias y más de 300 centros escolares que ya cuentan con estos caminos escolares seguros.

Por último y no por ello menos importante, el derecho de todos los ciudadanos a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuada y segura, obliga también a la DGT a trabajar con el colectivo de discapacitados, no solo en lo que se refiere a mejorar el acceso a la conducción a personas con discapacidad motora, sino también a su papel como peatones o incrementar la seguridad como pasajeros, que por su vulnerabilidad necesitan estar especialmente protegidos. ■

# «Tienes las de perder **siempre**»

**Ciclistas.** Los miembros del CC Giralda, que recorren cada domingo las carreteras de la provincia, señalan las rotondas y los adelantamientos como situaciones más peligrosas



Foto de familia con una amplia representación de los integrantes del Club Ciclista Giralda, que tiene en la avenida de San Lázaro su lugar de inicio para las salidas. / CC Giralda

## Horacio Raya SEVILLA

►Cada domingo es una nueva aventura. Es el día en el que entre 30 y 40 miembros del Club Ciclista Giralda -aunque tiene casi un centenar de socios- se citan en la avenida de San Lázaro y se lanzan a las carreteras de la provincia para dar rienda suelta a su pasión, no exenta de riesgos, por dar pedales. Son conscientes del peligro que entraña la bicicleta, pero no les queda otra que ser prudentes y confiar en que lo sean los demás.

«Salimos en grupo, todos juntos hasta el pueblo que hayamos elegido esa semana -Villanueva del Río y Minas, El Castillo de las Guardas, El Garrobo o El Ronquillo son buenas opciones-. Allí paramos una media hora a desayunar y a cargar los botes de agua antes de afrontar la vuelta a Sevilla», cuenta Rafael Velis, secretario del club. Son salidas con carácter lúdico, «para que los socios estén en contacto y para ir conociéndonos todos».

En sus cinco años de experiencia -los socios más veteranos llevan 12- Velis ha vivido «algún que otro percance, aunque afortunadamente con vehículos de por medio han sido sólo conatos. Lo más típico y habitual es el conductor que no sabe que en una rotonda un grupo de ciclistas funciona como un solo vehículo, como si fuéramos un camión o un autobús, e irrumpe en la rotonda entre unos ciclistas y otros. Se debe parar y dejar que pasemos todos, pero hay algunos que se meten y rompen la unidad del grupo y eso es muy peligroso, ya que nosotros no podemos frenar en seco como un



**Convivir en la carretera con coches resulta en ocasiones complicado, sobre todo en la maniobra de adelantar.**  
/ CC Giralda

## El detalle

### EL TRAMO DE ALCALÁ DEL RÍO A CANTILLANA, UN 'PUNTO NEGRO'

Velis denuncia que «la crisis ha llevado a que se abandone mucho la conservación de las carreteras, te encuentras con arcnos sucios, grietas inmensas sin sellar que no se aprecian si vas en coche, pero en bici son muy peligrosas...». Un punto negro muy significativo en la provincia es «el tramo de Alcalá del Río a Cantillana. Antes era

una carretera magnífica y ahora está repleta de grietas y socavones. Lo único que hacen de vez en cuando es pintarla... la ponen bonita y punto», se queja. En contraposición, «la N-630 que va a Mérida en paralelo a la autovía está genial. Apenas hay coches y por ahí solemos entrenar la mayoría de los cicloturistas de Sevilla».

coche. No son conscientes del peligro que entraña», explica.

El otro incidente más frecuente es el que se produce cuando los ciclistas son adelantados por un vehículo, «por lo cerca que pasan de nosotros, no respetan el metro y medio de separación que marca la ley», se queja.

#### En grupos reducidos

Velis advierte que, de todos modos, «un grupo grande al conductor le genera más respeto. Lo peor viene en las salidas para entrenar entre semana, cuando vamos dos o cuatro ciclistas, los coches se pegan mucho». Y recuerda el último episodio que vivió «hace dos semanas» muy cerca del zoológico de Guillena. «Íbamos dos ciclistas y un autobús pasó tan cerca que me movió el manillar y casi tiro al compañero al terraplén que teníamos a la derecha. Yo me mantuve sobre la bici como pude», evoca apurado.

En general, los ciclistas «el sentimiento que tenemos es que los conductores piensan *qué hace este aquí*, como si fuéramos un estorbo, cuando normalmente tú vas por el arcén, sin interrumpir la marcha de los coches. No se dan cuenta de que si levantan un poco el pie del acelerador, esperan a que pase el coche que viene de frente y luego nos adelantan, lo más que les va a retrasar es 20 segundos», argumenta.

A los pedalistas se les suele achacar que se saltan los semáforos en rojo y las señales de stop. «Yo he visto hacer eso a algunos. Desde la directiva (que preside Jorge Rodríguez Hartmann) siempre hacemos hincapié en respetar la señalización

porque el que se expone siempre es el ciclista». Y alude al reciente fallecimiento del piloto de motos Nicky Hayden en Italia a lomos de una bici: «Al parecer se saltó un stop, pero la cuestión es: ¿quién ha fallecido? Tienes las de perder siempre», sentencia.

Este directivo del CC Giralda sostiene que «por lo general los ciclistas observan de forma escrupulosa el reglamento: ir en paralelo de dos en dos y no más; ir lo más pegado posible a la derecha; cumplir el resto de indicaciones (ceda al paso, stop...); indicar los giros con antelación suficiente; llevar ropa reflectante, la luz trasera reflectante, casco blanco o amarillo...», enumera. «Aunque son normas que dicta la

**// Sienten que «los conductores piensan que los ciclistas somos un estorbo»**

DGT, las cumples por tu propia voluntad, porque te va en ello la vida», asegura antes de exponer un detalle: «El sábado pasado nos paró la Guardia Civil en una rotonda cerca de Santiponce para darnos una charla de concienciación. Me parece muy bien, es un breve aldabonazo a la conciencia de cada uno».

Este domingo 28 el CC Giralda tiene programada una salida hasta El Ronquillo y regreso, de unos 90 kilómetros. El objetivo es llegar al mediodía a casa sin contratiempos y que el único tema de conversación haya sido el desenlace del Giro de Italia. ■



# El peligroso placer de la moto

Un motorista se ajusta los guantes antes de comenzar un viaje por carretera. / El Correo

**Tráfico.** Circular sobre dos ruedas aumenta el riesgo de accidente. Los motoristas piden mejoras en las vías con menos tráfico y la eliminación definitiva de los quitamiedos

**Antonio Delgado-Roig**  
SEVILLA

►El colectivo de motoristas es también, junto a los ciclistas, el otro gran desprotegido de las carreteras. Circular sobre dos ruedas es un placer para los cientos de motoristas que los fines de semana salen en ruta para disfrutar de la naturaleza con sus vehículos, pero también conlleva un gran peligro. La estabilidad es bastante menor que cuando se circula sobre cuatro ruedas y cualquier accidente puede resultar mortal.

Así lo cuenta Paulino Nieto, un motorista que lleva varias décadas haciendo rutas en moto -ahora sobre una BMW R1200 GS Adventure- y anualmente hace unos 10.000 kilómetros por carretera junto a su grupo de amigos. Sí reconoce que las carreteras han evolucionado mucho en las últimas dos décadas y que «están bastante mejor que antes». «Están mucho mejor señalizadas y al haber muchas autovías el tráfico se reparte más: Las carreteras convencionales con curvas son las que nos gustan a los moteros ya que además tienen menos coches», explica Nieto. Para ellos, circular por una



Los quitamiedos de las carreteras son auténticas cuchillas para los motoristas que sufren un accidente. / El Correo

sinuosa carretera con curvas «es como un baile entre la carretera, tú y la moto». Por contra, ocurre que como estas vías tienen ahora mucha menos circulación de coches en numerosos casos «están tremendamente descuidadas y abandonadas», lo cual aumenta de forma importante el riesgo de sufrir un accidente. «Son vías que normalmente no vas con el coche y al tener menos tráfico pues la administración les echa menos cuenta», denun-

cia este motorista. «Muchas tienen mucha grava, lo cual es muy peligroso para nosotros, y también están muy mal señalizadas. Si no hay pintura en la medianera es probable que tanto tú como quien venga de frente pueda estar invadiendo el carril contrario, algo muy peligroso», denuncia Nieto al tiempo que resalta que otras vías con poco tráfico «sí están en muy buen estado». «La carretera de Constantina a las Navas de la Concepción es

de las mejores para nosotros. Son 365 curvas en 23 kilómetros y es una de mis preferidas. Vas despacio, a 60 o 70 kilómetros por hora y puedes disfrutar de un paisaje extraordinario. Por el contrario, la que une Las Navas de San Juan a San Nicolás del Puerto es una carretera que está completamente rota. Es la SE-155 y es una gran pena porque es precioso circular por ahí».

Aunque el mal estado de una calzada es un peligro

importante, el colectivo de motoristas siempre critica los quitamiedos, y lo seguirán haciendo mientras estén en las carreteras. «Son un auténtico peligro porque estos postes están muy separados unos de otros y en el momento que te vas al suelo y chocas con uno de ellos es como si chocaras con una cuchilla. Conozco a muchos motoristas con un brazo o una pierna amputadas por culpa de los quitamiedos». En este sentido, insiste en la necesidad de seguir insistiendo ante las autoridades para que sean eliminados definitivamente por unos que no dejen pasar el cuerpo. «Deberían ser como una especie de murete -lógicamente, de un material que amortigüe el golpe- que no dejen pasar el cuerpo más allá, lo que hay ahora es una auténtica barbaridad», insiste el motorista.

Por último, Nieto quiso recordar a todos los motoristas que para disfrutar de la moto y la carretera no es necesaria la velocidad. «Es peligroso y encima además de multar y cuesta el dinero. Circular a una buena velocidad se puede disfrutar tanto de la conducción como de los paisajes», finalizó. ■



**TRÁFICO REPARTIDO**  
La proliferación de autovías favorece que haya menos tráfico en las carreteras favoritas de los motoristas, pero muchas necesitan una mejor conservación