

Nº 465
12 DE
JULIO
DE
2016

MOTOR

CON EL PELIGRO EN LOS PEDALES

El 'boom' de la bici exige la implicación de todos, incluida la Administración, para que se pueda reducir su siniestralidad

ILUSTRACIÓN ULISES CULEBRO
PÁGINAS 10 Y 11



ENSUEÑO BENTLEY
MULSANNE EWB, PASAJEROS
QUE SON REYES P. 4

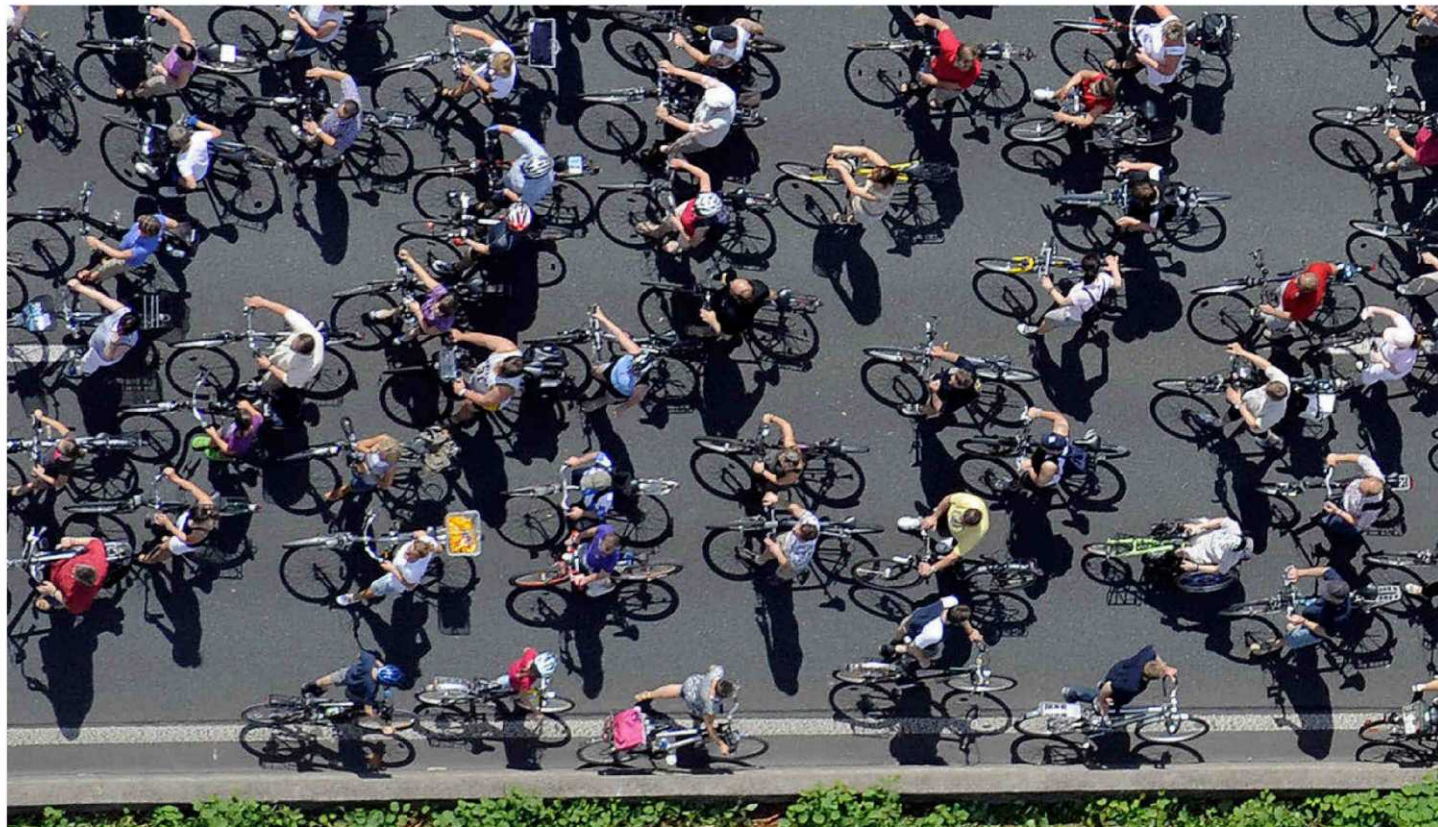
NOVEDADES CITROËN CAMBIA EL
REGISTRO AL NUEVO C3 MIENTRAS
AUDI ABRE CAMINOS CON EL Q2 P. 6-8

PRUEBAS NUNCA UN JAGUAR OFRECIÓ
TANTO COMO EL F-PACE, UN SUV DE LUJO
QUE DARÁ MUCHA GUERRA P. 12

RUTA EL CAMINO VADINIENSE, ENTRE
CANTABRIA Y LEÓN, CREA OTRA FORMA DE
LLEGAR A SANTIAGO P. 19



S E G U R I D A D V I A L



EL 'BOOM' DE LOS CICLISTAS

ESPECIE EN VÍAS DE PROTECCIÓN

Los usuarios de la bici no dejan de crecer mientras su vulnerabilidad se traduce en altas cifras de fallecidos

FÉLIX CEREZO

El ciclista se acerca al paso de peatones. Por la calzada llega un coche de autoescuela. El vehículo sigue su camino sin ceder el paso. El ciclista se queja y el profesor le saca del error: «No tienes la preferencia, es un paso de peatones. Deberías haberte bajado y pasarlo andando», le grita.

El ejemplo es verídico, lo vio quien esto firma y las lecturas, muchas.

Primera, que como dice el Barómetro de la Bicicleta de 2015, debe

ser cierto que hasta el 40% de quienes usan una desconocen parte de las normas sobre su circulación.

Segunda, que sus usuarios crecen como la espuma. La misma fuente precisa que el 50% de los españoles montan en bici de forma frecuente, nueve puntos más que en 2011. Uno de cada 10 lo hace a diario. Se entiende, pues, que en 2014 se vendieron 1,1 millones de unidades, más que coches nuevos. A lo que hay que añadir el auge de los modelos eléctricos y la progresiva implantación de servicios públicos de alquiler.

Tercera, que es imprescindible adelantarse a lo que se viene encima visto que los últimos años verifican el axioma: a más bicis, más accidentes. Entre 2011 y 2014, el número de siniestros pasó de 4.704 a 7.370; el de víctimas -ya con el nuevo método de cómputo- subió de 49 a 75 (+53%). Como en ese tiempo la siniestralidad general descendió una quinta parte, los ciclistas han pasado a ser menos

de tres de cada 100 muertos por accidentes, a casi seis.

«Hay que distinguir dos grandes grupos. Los urbanos, que emplean la bici como transporte y son usuarios muy maduros. Y los lúdicos, de fin de semana, sean aquellos que salen a montar donde no hay coches o los que lo hacen por carretera. Pero, en todos los casos, suelen ser vistos como intrusos por los otros conductores, que no han estado acostumbrados a compartir la vía con ellos», se-

ñala Javier Villalba, subdirector de normativa de la DGT.

Alfonso Triviño, de la Asociación de Ciclistas Profesionales, y Carlos Lancha, del Race, comparten esa idea. El último recuerda que un estudio que hicieron el año pasado revelaba que «sólo un 18,6% de los automobilistas consideran buena o muy buena la relación con los ciclistas, a los que piden que respeten más las normas (semáforos, stop, uso de las aceras) y señalicen mejor las manio-

TECNOLOGÍA

SEGURIDAD AL CUIDADO DE LOS MÁS DÉBILES

que incrementa la visibilidad de la ropa, el casco o la propia bici rociados con el producto, que es lavable y no se aprecia de día. Por su parte, el Bike Sense de Jaguar es una tecnología también en pruebas que advierte al conductor mediante colores, vibraciones y sonidos -como el que imita un timbre- del riesgo de una colisión y por qué lado se puede producir.

Volvo, que en 2013 ya presentó un sistema que identifica ciclistas y frena el coche para evitar su atropello, trabaja en otro que, a través de la nube de internet, avisaría a conductor y ciclista del peligro de accidente. Incluso cuando no se puedan ver uno a otro. Asimismo, ha desarrollado una pintura reflectante





bras. Aunque admiten que, después del transporte público, la bicicleta es la otra gran medida para mejorar la movilidad y el tráfico en las urbes.

«Es cierta la anarquía de los ciclistas? Villalba apunta que en carretera la culpa suele venir del lado de los otros conductores. Muchos desconocen la norma que permite pisar la raya continua para adelantarse a una bici y así, hasta el 20% no respeta la distancia mínima de 1,5 metros, según Ponle-Freno AXA. «En cambio, en ciudad la concurrencia de culpas está mucho más repartida» apunta.

El 90% de los usuarios dice cumplir siempre las normas. La observación del tráfico urbano lo desmiente categóricamente y, en el término medio, están los datos de la DGT. En 2014, el 30% de los ciclistas involucrados en un siniestro con víctimas había cometido alguna infracción, pero el dato es de ocho a 15 puntos

inferior al del total de conductores.

«Hay que tener un plus de valor para ser ciclista», señala Triviño, quien piensa que si cometen más infracciones en ciudad es «porque se sienten en una jungla donde se juegan la vida. Que no haya matrículas y sea más difícil que te pillen, también puede favorecer esos comporta-

EL DESENCUENTRO DE CONDUCTORES Y CICLISTAS ES MUY ALTO EN CIUDAD

mientos», añade.

Entonces, ¿habría que modificar la norma, introducir una licencia o permiso? Sarah Martín, directora general de PONS Seguridad Vial, cree que «podría desincentivar su uso,

LEGISLACIÓN SÍ HAY MULTAS, NO RETIRADA DE PUNTOS

De día, un ciclista no tiene por qué llevar luces o prendas reflectantes. De noche o en túnel, sí. En carretera podrán circular en paralelo, pero sólo de dos en dos y sin obstaculizar. En ciudad, nunca se puede ir por la acera, salvo que lleve de la mano. Como conductores de un vehículo, se les puede sancionar por saltarse un stop, conducir bebidos o drogados (se tienen que someter a las pruebas) o usando el móvil y escuchando música. Incluso por exceso de velocidad (el genérico es de 45 km/h, superable por ejemplo en un descenso). La diferencia es que, como una bici no requiere permiso, al ciclista infractor no se le pueden quitar puntos.

De día, un ciclista no tiene por qué llevar luces o prendas reflectantes. De noche o en túnel, sí. En carretera podrán circular en paralelo, pero sólo de dos en dos y sin obstaculizar. En ciudad, nunca se puede ir por la acera, salvo que lleve de la mano. Como conductores de un vehículo, se les puede sancionar por saltarse un stop, conducir bebidos o drogados (se tienen que someter a las pruebas) o usando el móvil y escuchando música. Incluso por exceso de velocidad (el genérico es de 45 km/h, superable por ejemplo en un descenso). La diferencia es que, como una bici no requiere permiso, al ciclista infractor no se le pueden quitar puntos.

cuando se busca lo contrario. Por ejemplo, en Copenhague estiman que, en términos de ahorro de tiempo y de salud, un kilómetro en hora punta en bicicleta reporta a la sociedad un beneficio de 0,21 euros. Y en coche le cuesta 0,73 euros. Además, ni esta ciudad ni otras referentes como Amsterdam o Berlín tienen algo así. Pero la base de los conflictos entre la bicicleta, los vehículos a motor y el peatón está en la falta de normativa común, en la escasa infraestructura y en el poco civismo de algunos usuarios», señala.

ARRIESGADO La mitad de los ciclistas afirma haber tenido algún percance. A pesar de ello, entre un 27,6% y un 84,6% de las víctimas no llevaba casco.

En este sentido, la Fundación Mapfre estima que una ciudad con una buena red de carriles bici puede casi triplicar el número de ciclistas urbanos, y elevar hasta cerca del doble el respeto a la señalización.

La educación y la formación –por supuesto desde la escuela– son otro manto en el que coinciden los expertos, que piden aplicarlo a todos los usuarios hasta crear una cultura de respeto mutuo.

«El futuro Gobierno debería acometer un plan integral, con retoques mínimos en carretera y numerosos en ciudad», señala Villalba, para quien este trabajo tendría que «haberse empezado ya en los años 90». La medida más importante que se sugiere es (dada la fragilidad de los ciclistas) la introducción de Calles 30 que pacifiquen el tráfico. Otra: permitir que las bicis circulen por el centro del carril, como otros vehículos, y no siempre escoradas a la derecha.

En carretera, las actuaciones han sido, sobre todo, campañas de vigilancia específica, y se están empezando a crear tramos para ciclistas: en ellos, durante el fin de semana y unas pocas horas cada día, se baja el límite de velocidad para protegerlos. Ya hay 16 de ellos.

En cambio, algunas de las cuestiones legales que se han sustanciado en los últimos tiempos han recibido duras críticas de los ciclistas. Una es la despenalización de las imprudencias leves que, a veces, están detrás de accidentes con fallecidos. La otra queja se refiere al nuevo baremo de indemnización que, desde este mismo año, ha reforzado la protección de las víctimas mortales o grandes lesionados a costa de dificultar o negar la indemnización a los heridos leves, que son el 95% de los casos.



777 MUERTOS 16%

A bordo de una bici en España entre 2004 y 2014. Ese año y 2007 registraron los máximos: 89 fallecidos. El mínimo, 49 en 2011. En 2014 fueron 75.

Porcentaje en el que se ha reducido el número de muertos en bici desde 2004. En el mismo periodo, la siniestralidad global descendió en un 66%.

75%

Proporción de accidentes que ocurren en ciudad, aunque tres de cada cuatro muertes tienen lugar en carretera por la mayor lesividad.

1,5 METROS

Distancia mínima de separación lateral que debe dejar un coche con el ciclista al que rebasa. Para ello, se permite pisar la raya continua siempre que no implique peligro para quienes vengan de frente.

16 AÑOS

Edad por debajo de la cual los ciclistas tienen que usar el casco de seguridad en ciudad. En los trayectos por carretera, este elemento de seguridad es siempre obligatorio.

66% LESIONES GRAVES O MORTALES

Que se pueden evitar usando el casco. El porcentaje baja en carretera, donde la alta velocidad provoca otras heridas muy graves aparte de las de la cabeza.

2008-2013

84,6% 72,4%

NIÑOS DE HASTA 14 AÑOS Que sufrieron un accidente y no llevaban casco. De 15 a 24 años, baja al 72,9%.

DE LOS DE 55 A 64 AÑOS Si llevaban protegida la cabeza, que es la que sufre más lesiones mortales.

44.1%

De quienes montan a diario o casi a diario han sufrido algún accidente, aunque el 70% de ellos ha sido sin terceros implicados.

3.800.000 USUARIOS DIARIOS DE BICI EN ESPAÑA

Quienes la usan con frecuencia llegan a la mitad de la población.

7% DE MUERTOS EN ACCIDENTE EN LA UE SON CICLISTAS

La mitad de ellos tienen lugar en siniestros por la colisión con un vehículo a motor.

200€ 60%

Es la sanción por no llevar el casco y también es la multa (más cuatro puntos del carné) para el automovilista que no respeta los 1,5 metros de distancia.

Proporción de españoles que no conocen la normativa que regula la circulación de las bicicletas en su ciudad. El desconocimiento llega al 40% entre los propios usuarios de la bicicleta.