

Carta abierta de perico delgado por la inseguridad que sufren los ciclistas

publicada en <http://www.marca.es/>

Las bicicletas ya no son ni para el verano

El ciclismo en general no está viviendo sus mejores momentos, si bien es verdad que el nivel competitivo en el ámbito profesional es bueno (nuestros equipos son tomados como un ejemplo y nuestros corredores, junto con los italianos son los más combativos). Los mensajes en cambio no son muy positivos: por un lado, el trato discriminatorio que sufre este deporte en la lucha antidoping, y por otro, la inseguridad en las carreteras, provoca que muchos padres casi prohiban que sus hijos practiquen el ciclismo. Dándose como resultado que en las escuelas de ciclismo no hay prácticamente niños.

Por el contrario, el número de practicantes al ciclismo deportivo ha aumentado considerablemente en los últimos años (se llega a hablar de la presencia de casi 500.000 ciclistas en nuestras carreteras los fines de semana). Este ciclista corresponde a una persona adulta que toma la bicicleta como ocio, con intención más deportiva que competitiva, son los llamados cicloturistas o ciclodeportistas.

El panorama puede tornarse aún mas negro, pues en los últimos años y con la intención de solucionar la siniestralidad en las carreteras del ciclista, el Congreso de los Diputados aprobó una Ley (Ley sobre Adaptación de las Normas de Circulación a la Práctica del Ciclismo, del 14 de noviembre de 1999, y está en vigor desde su publicación en el B.O.E.), conocida en el entorno del ciclismo como "ley anticiclista" porque los artículos de esta nueva Ley imponen nuevas restricciones a las bicicletas e impedimentos para su uso racional. En un mundo dominado por los números y las estadísticas, es posible que en un futuro den la razón a nuestros políticos, porque los ciclistas van a dejar de serlo y se quedarán en sus casas. Una Ley muy criticada en medios de la bicicleta, pero que se podría aliviar en muchos aspectos pues necesita del desarrollo de un Reglamento (facultad de la DGT) para la puesta en curso de muchos de sus artículos.

Recientemente, el pasado 3 de enero de 2001, se aprobó una reforma de texto de la Ley sobre Seguridad Vial, que esperábamos suavizase algunos aspectos, pero de momento no parece ser así. Destaca por su repercusión en el mundo del ciclismo el Artículo 18.

Este artículo demostró anteriormente la incapacidad de la Dirección General de Tráfico de tramitar las cientos de peticiones de ciclistas para lograr esa autorización, así como de informar de las vías alternativas a un recorrido en particular. Sobre las dificultades de cumplir este párrafo, la DGT argumentó que debería existir un acto administrativo para conceder esta autorización especial. Tampoco se establecen las bases para su concesión, ni las razones que la justifiquen. Ni, tampoco, lo que son vías alternativas, ya que en la circulación de vehículos a motor esto tiene una importancia menor si la fluidez, la velocidad y la seguridad compensan la mayor distancia a recorrer, pero cuando se trata de la circulación en bicicleta (como saben todos ustedes, vehículo de tracción muscular) adquiere una gran importancia.

En España, el plan de carreteras diseñado por el Gobierno prevé, en los próximos años, convertir muchas de las carreteras nacionales en autovías, con el aumento de perjuicio para la práctica de la bicicleta. Recientemente el Congreso de los Diputados acaba de

rechazar una dotación presupuestaria para crear una red estatal de carriles bici (sesión del 13 de noviembre de 2000).

Inversiones en la vía pública El ciclismo se practica, mayoritariamente, en la vía pública y es aquí donde es preciso hacer inversiones equiparables a los campos de fútbol, piscinas, polideportivos y tantas otras infraestructuras deportivas. Invertir en ciclismo no son, por desgracia, las pistas de ciclismo o los velódromos, porque en España no hay tradición y tienen un uso corto de tiempo. Están bien para iniciar a los niños pero en seguida se les queda pequeño el dar vueltas y más vueltas, no quieren perder esa sensación de libertad que da la bicicleta. Por desgracia, en nuestro país no cuaja el ciclismo en pista, si no que se lo digan al 5 veces campeón del Mundo y campeón Olímpico de ciclismo en pista, Joan Llaneras. El dinero habría que dedicarlo a algo más práctico como serían los carriles bici o la creación de vías de servicios en las nuevas autovías.

Con esta normativa, el ciclismo de las grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, ...) desaparecerá, pues no hay manera de salir de las grandes ciudades sin pisar una autovía. Mi caso, en concreto, será de no volver a practicar el ciclismo en Madrid y sólo realizarlo en Segovia. No sé si será la intención del Gobierno vetar a los ciclistas que viven en las grandes ciudades, la práctica de su deporte favorito.

Los números aportados oficialmente desde 1993 (en 1995 fue la Ponencia sobre ciclismo en el Congreso de los Diputados), son que el número de ciclistas muertos o heridos se mantiene o incluso va bajando (1993, muertos 98; en 1994, 122; en 1995, 91; en 1996, 78; en 1997, 93; en 1998, 84; en 1999, 91), mientras las víctimas de otros vehículos (especialmente automóviles y ciclomotores) van en aumento. No sirve, por tanto, el argumento que justifique la restricción de la circulación del ciclista y si tomar otro tipo de medidas. El problema de los accidentes de tráfico no se resuelve eliminando a los ciclistas de las vías públicas. Un enfoque más moderno sería el sueco de "Visión Cero", que se plantea como meta una reducción de los accidentes de tráfico hasta 0, otorgando un máximo de movilidad a los más débiles y con bajo potencial de causar daño - peatones, sobre todo niños y ancianos, ciclistas etc. - y actuando contra el causante del peligro, no contra las víctimas. Mejoras en las infraestructuras viales, limpieza de los arcenes, respetar la distancia de 1,50m en los adelantamientos a ciclistas, fomento de la educación y formación vial, como campañas de concienciación... Hoy en día todas están basadas en vehículos a motor, pero las concernientes a la práctica del ciclismo brillan por su ausencia.

Conclusión

Esta Ley es susceptible de mejora en bastantes aspectos técnicos y si en su planteamiento inicial pretendía favorecer el uso de la bicicleta y dotar de mas seguridad a los ciclistas se ha convertido en un manual de deberes y obligaciones para éstos.

Los ciclistas son las víctimas, no las culpables. Los automovilistas se sienten muy a menudo los dueños de la carretera y dan "sustos" a los ciclistas para que no "estorbemos", pues se sienten prioritarios ante todos, y esta nueva ley no debe servir nunca para darles la razón en su actitud amenazante contra los usuarios de la bicicleta, sea su uso como ocio, transporte u otro motivo.

Seguro que no era esta la idea de los políticos y aún están a tiempo de aliviar un poco la presión de esta nueva ley sobre el ciclista.

Comisión de seguridad vial (CSV)

La sensibilidad creada por esta Ley ha provocado la creación de una Comisión de Seguridad Vial para el Ciclista (CSV) integrado por distintos colectivos de usuarios de la bicicleta destacando la Federación Española de Ciclismo y la Asociación de Ciclistas Profesionales. La CSV pretende lograr una concienciación social del problema mediante campañas basadas en educación (la bicicleta como primer vehículo del futuro conductor, concienciación a los conductores de vehículos a motor a compartir la carretera) y lograr una sensibilización de las administraciones públicas y que den facilidades a la práctica del ciclismo tanto en infraestructuras como en normativas.

La preocupación de los padres

Los padres deben quitarse el miedo a que sus hijos monten en bicicletas. Los niños han sido y siempre serán propensos a caerse, a magullarse las rodillas u otra parte de su cuerpo. No les podemos criar ni atados, ni en una jaula, se caen del columpio, de los sitios más inesperados. Si no pueden ir en bicicleta, se caerán con sus patines, patinetes, monopatines, etc. O si no se convertirán aún más en zombis televidentes o de videojuegos, obesos, estresados y con problemas de salud.

Más tarde les llegará la hora del ciclomotor o de la moto y no habrán tenido tiempo suficiente para desarrollar habilidades y equilibrio sobre dos ruedas. Con el consiguiente peligro para ellos.

El casco

La obligatoriedad del uso del casco en zonas no urbanas, cuando se había logrado su uso de una manera generalizada, dependiendo de circunstancias meteorológicas o de otro tipo. El casco no reduce el número de accidentes, ni lesiones graves o muertes, pues en caso de atropello el casco protege muy poco, siendo España el único de los países comunitarios en que es obligatorio el uso de casco protector. Sus consecuencias, aparcan la bicicleta en casa si no son muy asiduos a su práctica.

En muchos pueblos, la piscina y/o el campo de fútbol está fuera del casco urbano, y no existe ningún carril-bici para llegar allí. Estos chavales no solamente perderían la bici, sino también el balón y la piscina. Los niños perderían aún más su movilidad independiente, imprescindible para su desarrollo integral, Dependerían aún más del coche, con el consiguiente aumento de peligro y una insalubre falta de ejercicio físico.

Números y otros datos

Datos de la Dirección General de Tráfico de 1994. El 21,70% de los casos donde falleció un ciclista, este circulaba en grupo, en tanto que casi el 80% el ciclista circulaba en solitario. El ciclista desconoce esto, pero si saben, la mayoría de ellos, que circular en grupo les hace mucho más visibles para los demás vehículos, con la consiguiente precaución del conductor cuando va a realizar el adelantamiento. Para afianzar más este aspecto, algunos grupos de practicantes sacrifican alguno de sus miembros para que éste

vaya en un coche de apoyo y dar una mayor protección a los ciclistas. Este aspecto tan positivo también se ha prohibido.

Más números.

En 1998, sólo un 14,2 % de los accidentes de tráfico con ciclistas implicados eran accidentes de un solo vehículo (o sea, caída del ciclista y similares). El resto eran colisiones de algún tipo. Lo que demuestra que es más un problema del conductor de vehículo a motor de no tomar precauciones al adelantar a los ciclistas.

En cuanto a condición de la víctima, de los 1.064 usuarios de bicicletas o triciclos sin motor lesionados en accidentes de carretera en 1998, sólo 14 eran pasajeros, 11 de ellos heridos leves, los otros 3 graves, ningún muerto. En zona urbana, un total de 1.358 usuarios accidentados, 41 de ellos pasajeros, 36 heridos leves, 4 graves y 1 muerto. Respecto al transporte de niños, no es tan peligroso llevarlos en la bicicleta, aunque otros piensen lo contrario. Según el Reglamento General de Circulación de 1992, que dice expresamente en su artículo 12: "Los ciclos o ciclomotores no podrán ser ocupados por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola". El Reglamento de vehículos, reformado en 1999, también prohíbe expresamente todo tipo de remolques y semirremolques en la bicicleta (art. 22, 6). España es el único país de Europa y quizás del mundo que prohíbe expresamente el transporte de niños en una bicicleta, y también el único que prohíbe expresamente los remolques.

Pedro Delgado