

Bicicleta y seguridad vial

**Informe para la Subcomisión sobre seguridad vial
y prevención de accidentes de tráfico
en el seno del Congreso de los Diputados**

Diciembre 2003

Presentado por:



C/ Demòstenes, 19
E-08028 Barcelona
Tel/Fax: (+34) 93 339 40 60
e-mail: info@amicsdelabici.org
<http://www.amicsdelabici.org>

Contenido

	Página
Presentación	4
Introducción	5
Replanteamiento de la política estatal de tráfico y movilidad	7
a) Peatones	7
b) Ciclistas	8
c) Legislación	8
Medidas para aumentar la seguridad y disminuir la accidentalidad .	11
I. <u>Educación y formación vial</u>	11
a) Niños/as y jóvenes	11
b) Conductores/as de automóviles	11
c) Ciclistas	11
II. <u>Aumento de la disciplina viaria</u>	12
III. <u>Infraestructuras viarias</u>	12
1) Mejorar las infraestructuras existentes y eliminar obstáculos	12
a) Tramos con pavimento deficiente	12
b) Escalones laterales	12
c) Entradas y salidas de vías	12
d) Protectores laterales de perfil metálico	12
e) Reflectores en el pavimento	13
f) Limpieza y mantenimiento de arcenes	13
2) Crear infraestructuras seguras	13
a) Redes de vías ciclistas bien diseñadas	13
b) Arcenes más anchos, limpios y señalizados	13
c) Rutas señalizadas con preferencia para ciclistas.....	13
IV. <u>Leyes que protejan a los y las ciclistas y no que les culpabilicen</u>	13
1) Eliminar los peligros para ciclistas de la legislación vigente	14
a) Prohibir el adelantamiento de ciclistas en las intersecciones	14
b) Autorizar la utilización adecuada del espacio del carril	14
2) Eliminar los contrasentidos de la legislación actual	14
a) Garantizar que las bicicletas se vendan como vehículos	14
b) Modernizar la normativa sobre luces y reflectantes	15
c) Volver a convertir el casco en un elemento opcional	15
d) Autorizar los portabicicletas posteriores	16
e) Permitir el transporte de niños en sillas y carritos para bicicleta	16

3)	Crear una legislación positiva y conservar las mejoras alcanzadas ..	16
a)	El principio de defensa del más vulnerable	16
b)	Uso de la calzada por los/as ciclistas	17
c)	Uso de carriles reservados para el transporte público	17
d)	Uso opcional de las aceras en el caso de niños/as	17
e)	Uso de las autovías o rutas alternativas	18
f)	Regulación de los adelantamientos de automóviles a ciclistas ...	18
g)	Permitir la circulación de dos ciclistas en paralelo	18
h)	Considerar los grupos de ciclistas como un solo vehículo	18
i)	Crear i incorporar la señal "Vía preferente para ciclos"	19
V.	<u>Otras propuestas</u>	19
	No a la luz diurna para coches	19
	Resumen	21
	Notas	22

Presentación

Amics de la Bici es una entidad de usuarios y usuarias de la bicicleta con sede en Barcelona. Desde hace más de veinte años, promueve el uso de la bicicleta en la ciudad y el turismo respetuoso con el medio ambiente.

Es miembro fundador de ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici, cuya Oficina Permanente ocupó de 1999 a 2001, y tiene representación en el Secretariado de ConBici. Desde 1997, un miembro de Amics de la Bici coordina el grupo de trabajo de ConBici sobre legislación.

Asimismo, a través de su afiliación a la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, Amics de la Bici está vinculado a la Federación de Ciclistas Europeos/as (ECF), que representa a 400.000 ciclistas no deportivos en todo el continente, participando, de esta manera, de la amplia experiencia acumulada en materia ciclista a nivel internacional. De 1995 a 1999, un miembro de Amics de la Bici ocupó la vicepresidencia de la ECF.

Amics de la Bici impulsó la creación, en el Parlament catalán, de un Intergrupo de apoyo a la bicicleta, que se reúne con regularidad desde 1998, con la participación de todos los grupos parlamentarios y las entidades ciclistas.

Es una de las entidades firmantes del Pacto por la Movilidad de Barcelona (1998) y de l'Hospitalet de Llobregat (2003), y participa en el desarrollo de las actividades que prevé el Pacto.

Es miembro de la Comisión Cívica de la Bicicleta de Barcelona desde sus inicios en 1994.

Varios miembros de Amics de la Bici han participado en jornadas y congresos nacionales e internacionales relacionados con el tema de la bicicleta y la movilidad, presentando ponencias relacionadas con la promoción del uso de la bicicleta, el turismo en bicicleta y la seguridad vial para ciclistas.

Igualmente, han colaborado en la elaboración de propuestas para adaptar las infraestructuras viarias y la legislación de tráfico a las necesidades de los y las ciclistas y promover el uso de la bicicleta desde las instituciones públicas.

Introducción

La bicicleta tiene consideración de vehículo de pleno derecho en la legislación de tráfico de todos los países de la Unión Europea, así como en los convenios internacionales en esta materia.

El uso de la bicicleta se promueve en la mayoría de los países de nuestro entorno europeo por sus efectos positivos sobre el tráfico y la calidad de vida en las ciudades (ruido, contaminación atmosférica, atascos), para fomentar el turismo respetuoso con el medio ambiente, y por ser un vehículo de muy bajo riesgo debido a su reducida masa y velocidad. En el lado opuesto, España ocupa el último lugar en cuanto al uso de la bicicleta por persona y año en los países de la Unión Europea, según datos del año 2000 de la propia UE.ⁱ

La bicicleta es también el único vehículo cuyo uso recomienda activamente la Organización Mundial de la Salud, por los beneficios que aporta tanto al individuo como a toda la ciudadanía en una sociedad con un aumento alarmante del sedentarismo y la obesidad.ⁱⁱ En la página web de la OMS dice textualmente: "*Walking and cycling are one of the key tools for achieving transport that is sustainable for health and the environment. To this aim, it is important to promote walking and cycling as well as to provide the conditions for it to be safe.*" [Caminar e ir en bicicleta representan una de las herramientas clave para conseguir un transporte sostenible para la salud y el medio ambiente. Para este fin, es importante promover el caminar e ir en bicicleta, así como proporcionar las condiciones de seguridad necesarias.]ⁱⁱⁱ

Asimismo, amplios estudios epidemiológicos internacionales^{iv} coinciden en sus conclusiones que el beneficio de ir en bicicleta para la salud de las personas supera con creces las pérdidas asociadas al riesgo de sufrir un accidente de tráfico, incluso en condiciones de tráfico hostiles como es el caso de Gran Bretaña. Para este último país, se ha calculado recientemente^v que el beneficio de ir en bicicleta para la salud supera en 17 veces las pérdidas asociadas a los accidentes de tráfico que sufren los y las ciclistas, y hasta los cálculos más pesimistas arrojan una ratio de 5:1 a favor del uso de la bicicleta en comparación con las pérdidas por accidentes.

Cada vez más, se impone la colaboración de las autoridades en materia de transporte, salud y medio ambiente para atender debidamente los fenómenos, efectos y costes interrelacionados que provoca el tráfico motorizado en la sociedad actual. Como máximo exponente de estos esfuerzos se puede considerar el Programa Pan-Europeo de Transporte, Salud y Medio Ambiente (THE PEP), auspiciado por la Organización Mundial de la Salud y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE).^{vi}

En este sentido, entendemos que a la hora de tomar medidas para aumentar la seguridad vial de los y las ciclistas también hay que tener en cuenta que la presencia de un gran número de ciclistas en las calles y carreteras de nuestro país, lejos de ser un "estorbo" (como, en su día, lamentablemente tuvimos que oír decir públicamente al Director General de Tráfico), es altamente deseable, tanto por su efecto benéfico sobre las personas, la economía y el medio

ambiente, como por la necesidad imperante de reducir el número de siniestros graves y mortales que produce el tráfico motorizado.

Acompañada de una normativa de tráfico adecuada y que se haga respetar, la presencia de un número suficiente de ciclistas (la llamada "masa crítica") es capaz de moderar la velocidad punta del tráfico motorizado y propiciar una conducción más atenta; dos factores imprescindibles para reducir la siniestralidad. Una explicación lógica de este fenómeno es que, en este caso, una proporción importante de los ciclistas también conduce un vehículo de motor en otro momento, respetando más a quienes circulan en bicicleta por conocer sus necesidades en cuanto a un espacio de seguridad. Cuanto más ciclistas, más automovilistas concienciados.

Exponemos a continuación nuestras propuestas para aumentar tanto la seguridad vial para los y las ciclistas como el atractivo de ir en bicicleta. Agradecemos la colaboración de la Comisión de Seguridad Vial de la Federación Catalana de Ciclismo y la Coordinadora Catalana de Usuarios de la Bicicleta en la articulación de muchas de estas propuestas.

Replanteamiento de la política estatal de tráfico y movilidad

Para hacer frente al reto y a la obligación moral e institucional que conlleva una reducción drástica de los siniestros que provoca el tráfico motorizado, así como la necesidad de tener en cuenta otros aspectos como la salud pública y el medio ambiente, consideramos que es imprescindible una reforma profunda de la actual Dirección General de Tráfico. El enfoque primordial en la circulación y fluidez del tráfico motorizado debería dejar paso a un planteamiento más de acuerdo con las nuevas necesidades, que se centran en la promoción de la movilidad sostenible.

No hay que olvidar que el 100 % de la población es peatón al menos en algún momento durante el día, y que solamente una pequeña parte tiene acceso discrecional a un automóvil. Incluso el conductor o conductora de bicicleta se convierte en peatón cuando pone los pies en tierra y lleva la bicicleta de la mano. Por ello, la política relativa a los peatones también concierne a nuestro colectivo.

En la política de tráfico y movilidad, se debería tener en cuenta la necesidad sanitaria apremiante de realizar suficiente ejercicio físico y reducir la contaminación atmosférica y acústica causada por los automóviles. Todo ello produciría una redefinición del espacio viario como un espacio de uso múltiple, uno de los cuales es el desplazamiento de automóviles. Este camino ya se ha iniciado en Bélgica, con la reciente reforma de la legislación de tráfico, que entrará en vigor a principios de 2004. Las calles y plazas reciben una nueva definición como espacios para estarse las personas y para realizar diversas actividades, entre las cuales figuran tanto el juego infantil y el descanso como la circulación de vehículos.

a) Peatones

El nuevo enfoque permitiría desviar la atención primordial de los automóviles y centrarla en las personas. Permitiría así proveer un entorno más seguro incluso a los colectivos más indefensos de la ciudadanía: niños y niñas, personas mayores, personas con movilidad reducida o con alguna discapacidad, personas en tratamiento médico que reduce sus facultades normales, etc.

En este contexto, y para poner un ejemplo de la necesidad de reforma, nos parece especialmente desafortunada la campaña de la DGT del año 2002, en la cual se instaba a los peatones a ser más prudentes, aunque los automovilistas no los respeten. Desafortunada e inadecuada, diríamos, porque desde al propia DGT se han empeorado las condiciones de seguridad ya de por si precarias de los peatones: No solamente establece el Reglamento General de Circulación de 1992 en su Art. 124.1.c que los peatones solo pueden hacer uso de su derecho a la prioridad de paso en un paso de peatones tras haber realizado unos cálculos de velocidad y distancia que están fuera del alcance de muchas personas. La reforma de este Reglamento en 1998 también permite (Art. 94.b y d) que los automóviles estacionen en la proximidad inmediata de un paso de peatones e incluso en intersecciones, lo cual dificulta aún más el cruce, porque los vehículos estacionados no permiten que los peatones tengan una visibilidad suficiente, y éstos tienen que adentrarse en la calzada sin ver ni ser vistos, con el consiguiente peligro.

b) Ciclistas

El empeoramiento de la situación para peatones afecta de manera directa también a los/as ciclistas, reduciendo también la visibilidad de éstos en las intersecciones, con el agravante de que, si el vehículo estacionado es una furgoneta, un monovolumen, un todo terreno o similar, hay que introducir una parte de la bicicleta en la calzada sin ninguna visibilidad y sin poder apreciar si el cruce se podrá realizar con seguridad.

Por otra parte, los ciclistas hemos sido calificados de "estorbo" para el tráfico por el Director General de Tráfico, en situaciones en que tanto los automovilistas como los ciclistas se desplazaban por motivos de ocio, y mientras reivindicábamos poder circular en paralelo para mayor seguridad y salvaguarda de la integridad física.

En concordancia con lo expuesto en la introducción a este informe, creemos que la circulación de bicicletas, tanto en zona urbana como fuera de ella, debería ser considerada preferible a la circulación de automóviles. En la política de tráfico y movilidad, los desplazamientos y la seguridad vial de los/as ciclistas deberían tener prioridad sobre las consideraciones centradas en la velocidad y "fluidez" del tráfico motorizado. No olvidemos que, especialmente en ciudad, pero también en muchas vías interurbanas, cada bicicleta supone un automóvil menos, reduciendo así las retenciones, la contaminación y los riesgos del tráfico.

Las medidas que proponemos en el siguiente capítulo para mejorar la seguridad vial de los/as ciclistas han de entenderse desde esta perspectiva de prioridad para las personas. No obstante, pueden implantarse en cualquier momento, con la debida voluntad política, se entiende, sin tener que esperar el momento de la gran reforma de la legislación de tráfico española.

c) Legislación

Somos conscientes de que las reformas en la legislación de tráfico deben tramitarse en el Parlamento, que es el órgano legislador. Los reglamentos y otras normas de rango inferior solamente pueden seguir la tendencia marcada. En este sentido, valoramos muy positivamente las mejoras introducidas en la reforma de la Ley de Tráfico de 2001 para aumentar la protección legal y la seguridad vial de los y las ciclistas sin desincentivar el uso de la bicicleta.

En el lado opuesto, lamentamos tener que decir que hemos observado un uso un tanto "selectivo" de informes y estudios sobre la seguridad vial de los/as ciclistas, tanto en la elaboración de la Ley sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (1999) como en el texto del Reglamento General de Circulación aprobado el 21 de noviembre de 2003 con modificaciones importantes en algunos puntos respecto al texto consensuado con los colectivos ciclistas e informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. En ambos casos ha sido en detrimento del uso de la bicicleta en España.

Así, un estudio de la DGT editado en marzo de 1999,^{vii} diseñado para verificar la justificación de las medidas restrictivas propuestas para ser incluidas en la Ley sobre adaptación ... (la conocemos con el nombre más corto de Ley anticiclista), llegó a conclusiones diametralmente opuestas a los planteamientos de la nueva ley en todos y cada uno de los puntos sobre los que hubo controversia con los usuarios (alcoholemia, casco, alumbrado y prenda reflectante, prohibición de autovías, prioridad de paso). No se ha tenido en cuenta, sea por desconocimiento de este estudio, sea por falta de voluntad política de ver la realidad de los/as ciclistas. Posteriormente, la mayoría de los siete artículos de esta ley han sufrido una o varias modificaciones, la primera solo quince días después de entrar en vigor.

Más recientemente, posterior ya al informe del texto del nuevo Reglamento General de Circulación por parte del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, se publicaron, en febrero de 2002, los resultados y conclusiones de un estudio realizado en la Universidad de Granada sobre el casco para ciclistas,^{viii} basándose en los datos de las estadísticas de accidentes de la DGT. Este informe concluye que los resultados que ha obtenido justifican como "poderoso argumento" que todos los ciclistas deban ponerse un casco. Esta afirmación, sin embargo, no deriva del contenido del texto del estudio, que admite que los resultados obtenidos son puramente teóricos al no disponerse de datos médicos sobre las lesiones ni haberse realizado los estudios epidemiológicos y de comportamiento correspondientes.

Lo que también se desprende de una lectura atenta del estudio es que la metodología usada no corresponde a la buena práctica de los ensayos llamados "de doble ciego" que se usan para estudios estadísticos en el campo de la medicina, para excluir que la valoración quede sesgada involuntariamente. En el estudio en cuestión, se utiliza como conjunto de datos de entrada la valoración subjetiva del agente de tráfico sobre cuál es la zona del cuerpo que ha sufrido la lesión única más importante de la víctima ciclista de un accidente de tráfico. Es famoso el caso de la vacuna de la poliomielitis en la que los médicos que tenían que diagnosticar no conocían si el paciente estaba vacunado o no (conociendo este dato, el médico tendía a diagnosticar mayor proporción de afectados entre los no vacunados).^{ix}

Si esto ocurre con el diagnóstico de enfermedades entre los médicos, es muy probable que pueda ocurrir entre los agentes de tráfico a la hora de tomar los datos para el estudio, decantándose a reseñar más frecuentemente la cabeza en el caso de ciclistas sin casco y obviarla si la víctima llevaba casco. En todo caso, al no mediar ningún diagnóstico médico sobre cuál es realmente la lesión más importante, estos datos carecen de toda fiabilidad.

También flaquea la coherencia interna de los datos. Sorprenden los datos indicados para ciclistas accidentados de los que se ignora si usaban o no casco. La única forma de que sean coherentes con el resto de los datos es que prácticamente todos correspondan a ciclistas con casco lo cual no parece probable. Son casi un 15% del total que no se han tenido en cuenta para el análisis y que pueden cambiar las conclusiones estadísticas.

Criticamos que los investigadores de la Universidad de Granada se hayan prestado a realizar un estudio cuyas conclusiones estuvieran probablemente preestablecidas y no se corresponden con lo que afirma el texto mismo del estudio (resultados teóricos y con muchos puntos débiles que requieren más investigación). Criticamos asimismo a quien haya recurrido a un procedimiento de ética dudosa, como es el encargar o utilizar un estudio visiblemente sesgado para justificar la extensa obligatoriedad del casco que se ha impuesto a los ciclistas en vías interurbanas, en contra de la política europea y en contra de la opinión de los colectivos afectados y con representación en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

El hecho de que el nuevo Reglamento General de Circulación se haya aprobado con modificaciones pocos días antes de nuestra comparecencia ante la Subcomisión sobre seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico nos impide valorar los restantes preceptos relacionados con el uso de la bicicleta, por no haber podido estudiar el texto aprobado.

Medidas para aumentar la seguridad vial y disminuir la accidentalidad

Según estadísticas facilitadas por la Federación de Ciclistas Europeos (ECF), el número de víctimas ciclistas por 100 millones de km, en los países europeos, tiene una relación inversa con el número de km recorridos en bicicleta por persona y año.^x Estos resultados concuerdan con el concepto de "masa crítica" y dan a entender que las medidas que pretendan reducir el número de accidentes de ciclistas imponiéndoles restricciones, quizás reduzcan el número total de accidentes ciclistas, pero no la peligrosidad del tráfico ni el riesgo que supone para cada ciclista.

Por otra parte, los datos sobre transporte de la UE del año 2000 muestran que ir en bicicleta conlleva un riesgo de muerte en accidente de tráfico claramente inferior al de caminar o ir en motocicleta/ciclomotor.^{xi}

De ahí que pensamos que las medidas más apropiadas para proteger a los y las ciclistas han de estar pensadas para que al mismo tiempo faciliten el uso de la bicicleta. Algunas de ellas han sido recogido ya, al menos en parte, en la reciente reforma de la Ley de Tráfico (2001) y la consiguiente modificación del Reglamento General de Circulación (2003). No obstante, consideramos que, con la perspectiva de futuras reformas necesarias de la legislación de tráfico española, conviene incluirlas también en este documento, para dejar constancia de la utilidad o necesidad de tales medidas.

En su conjunto, las medidas y actuaciones que defendemos y reivindicamos se pueden agrupar en los siguientes apartados:

I. Educación y formación vial

Fomento de las conductas responsables a todos los niveles y del respeto a los/as ciclistas en particular, con enfoques especiales a:

- a) Niños/as y jóvenes. En las escuelas y los institutos, enfocar la educación vial hacia una educación para una movilidad sostenible y segura, incluyendo prácticas en bicicleta en entornos reales (no limitarse a los parques infantiles de tráfico).
- b) Conductores/as de automóviles. Campañas de respeto hacia los/as ciclistas recordando la obligación de mantener la distancia de seguridad en los adelantamientos y giros, y recomendando reducir la velocidad en presencia de ciclistas. Reforzar, desde las autoescuelas, la enseñanza del comportamiento correcto hacia los/as ciclistas.
- c) Ciclistas. Formación en la conducción segura por ciudad y carretera. Difusión de consejos de seguridad. Información de cómo evitar los puntos negros o peligrosos.

II. Aumento de la disciplina viaria

El cumplimiento de los límites de velocidad y de las normas sobre prioridad de paso y adelantamiento evitarían no solamente un gran número de accidentes de automovilistas, sino también muchos sustos y accidentes a los y las ciclistas, disminuyendo tanto el riesgo real como la sensación de riesgo provocada por adelantamientos incorrectos.

III. Infraestructuras viarias

En la provisión de infraestructuras para ciclistas, se deberían tener en cuenta unos criterios comunes, y establecer un entramado o una red nacional de vías ciclistas. Esta red ha de ser segura, coherente, conectada a las poblaciones, y tener en cuenta adecuadamente los diferentes usos de la bicicleta (no siempre compatibles del todo), que son:

- Uso conectivo, que implica el acceso diario al lugar de trabajo, de estudio etc.; necesita un trazado de conexión directa, rápida y segura.
- Ocio familiar, con mucha circulación de niños y niñas; necesita un trazado suave y la conexión segura de las poblaciones con puntos de interés cercanos.
- Turístico-deportivo, con grupos y individuos en circulación rápida; necesita especialmente un pavimento liso.
- Turístico de larga distancia; necesita conexiones con núcleos urbanos y con el transporte público.

Sería necesario, específicamente:

- 1) Mejorar el diseño y mantenimiento de las infraestructuras viarias existentes y eliminar los puntos de alto riesgo y obstáculos para los ciclistas en la carretera, como son:
 - a) Tramos con pavimento deficiente.
Tener que esquivar baches pone en peligro al ciclista. Mejorar el mantenimiento de las vías mejorará su seguridad.
 - b) Escalones laterales (por asfaltado parcial del arcén).
Hacen que la circulación por el arcén sea peligrosa. Ahorrar unos centímetros de asfalto no es un buen negocio.
 - c) Entradas y salidas a la vía de alto riesgo para los/as ciclistas.
Es necesario estudiar (caso por caso) nuevos diseños, evitando que la incorporación o salida de la vía sea una maniobra arriesgada. Allá dónde la solución sea difícil se deberían habilitar y señalizar vías alternativas para ciclistas.
 - d) Modificación de los protectores laterales con perfil metálico.
Los llamados "quitamiedos" o "guardarrailes" pueden causar heridas graves a los/as ciclistas en caso de colisión con los soportes. Es necesario

hacer un nuevo diseño o revestir los guardarrailes actuales con materiales blandos.

e) Eliminación de los reflectores colocados en el pavimento dentro de los arcenes o sobre la línea blanca lateral.

En algunos casos, hacen que circular por el arcén sea dificultoso o arriesgado para los/as ciclistas. Es necesario buscar una alternativa, recuperando el arcén para la circulación de ciclistas.

f) Limpieza y mantenimiento de arcenes.

En las vías dónde existe un arcén lo suficientemente ancho para circular, el hecho de que haya desperfectos del firme, vidrios u otros objetos obliga al ciclista a hacer una maniobra para evitarlos que puede resultar peligrosa. Sólo un arcén limpio y en buen estado es garantía de seguridad para los ciclistas.

2) Crear infraestructuras viarias que permitan reducir los riesgos

a) Redes de vías ciclistas bien diseñadas.

Una vía ciclista no es intrínsecamente segura; es necesario aplicar criterios técnicos que hagan que lo sea.

b) Arcenes más anchos, limpios y señalizados.

No es necesario hacer carriles para bicicletas en todas las vías. Las carreteras con arcenes anchos, y en buen estado de mantenimiento, permiten la circulación de ciclistas con un riesgo muy inferior al correspondiente a las carreteras sin arcén.

c) Rutas señalizadas con preferencia para ciclistas.

Canalizar el tráfico de ciclistas deportivos y cicloturistas por una red de carreteras preferentes los fines de semana, como se hace en el País Vasco, puede aumentar sus condiciones de seguridad.

IV. Leyes que protejan a los y las ciclistas y no que les culpabilicen

Modificación de las leyes y normas equivalentes y creación de otras nuevas que favorezcan el uso de la bicicleta y la seguridad de sus usuarios/as.

- Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (obsérvese que su nombre ya indica el grado de consideración que tiene en ella la circulación de peatones y bicicletas; la reforma de 2001 no ha sido suficiente)
- Reglamento General de Circulación
- Reglamento de Vehículos
- Ordenanzas municipales
- Normativa de industria y homologación
- Leyes de creación y adaptación de infraestructuras viarias a la circulación segura de bicicletas.

Concretamente, se trataría de:

1) Eliminar los peligros para ciclistas que contiene la legislación vigente:

- a) Prohibir que se adelante a vehículos de dos ruedas en los pasos de peatones y pasos a nivel, en las intersecciones y en las proximidades de ellos.

Los adelantamientos son una maniobra peligrosa prohibida, entre otros, en los pasos de peatones y pasos a nivel y sus inmediaciones, así como en las intersecciones y sus inmediaciones. Sin embargo, la legislación de tráfico actual permite expresamente que se adelante a vehículos de dos ruedas en estos puntos de mayor complejidad y conflictividad potencial, alegando que estos vehículos no impiden la visibilidad necesaria a los otros conductores. Nada dice de sus requisitos de seguridad en estos puntos conflictivos, que ya de por sí requieren toda la atención de los/as ciclistas (y motoristas) sin el peligro añadido por los adelantamientos, en la práctica demasiado a menudo incorrectos, por parte de otros conductores. La supuesta "transparencia" de los vehículos de dos ruedas no los elimina del espacio viario ni hace invulnerables a sus conductores y ocupantes.

- b) Autorizar la utilización adecuada del espacio del carril, especialmente en zona urbana.

Los ciclistas relegados a la orilla de la calzada a menudo quedan fuera del campo de visión de los conductores de automóviles, y, al ser adelantados "a un palmo", no tienen espacio de maniobra para esquivar vidrios, baches o puertas de coches estacionados. Asimismo, la maniobra de adelantamiento a un ciclista sin cambiar de carril puede no ser percibida como tal por el conductor del vehículo siguiente, con el consiguiente peligro para el/la ciclista. Por el contrario, otorgarles el derecho a ocupar el espacio viario que necesitan para su propia seguridad e integridad física facilita también la eliminación del peligro que emana de los automóviles que corten el paso al ciclista en los giros a la derecha. Especialmente para la circulación en zona urbana, se debería establecer explícitamente que la expresión "lo más cerca posible del borde de la calzada" significa para un/a ciclista circular en la zona central del carril correspondiente (derecho o, en su caso, izquierdo). De hecho, algunos Ayuntamientos, como el de Barcelona, ya lo entienden así, pero sería importante generalizar esta interpretación de la Ley de Tráfico.

2) Eliminar los contrasentidos de la legislación actual:

- a) Garantizar que las bicicletas se vendan como vehículos completamente equipados.

Actualmente, al adquirir una bicicleta, se compra un artículo de deporte o un juguete, que se convierte en vehículo cuando pisa la calle. ¡Ningún otro vehículo se puede comprar sin luces y reflectantes! La obligación de incorporar un alumbrado adecuado antes de la venta de la bicicleta debería ser lo suficientemente flexible como para permitir sistemas fijos y de quita-y-pon, y asimismo, tendría que prever adecuadamente el caso especial de las bicicletas construidas a partir de componentes y/o destinadas exclusivamente a los desplazamientos diurnos (bicicletas de carrera), que podrían llevar la advertencia oportuna sobre la ausencia de

alumbrado y la restricción al uso diürno en estas condiciones. De la obligación a incorporar un alumbrado se deberían excluir también las bicicletas infantiles para uso en parques y zonas reservadas a peatones, que continuarían tendiendo la consideración de juguetes. De manera análoga al procedimiento en el caso de la incorporación de nuevos elementos en los automóviles (cinturón, airbag, luces adicionales de freno etc.), debería empezarse con la implantación sistemática del alumbrado en bicicletas nuevas, y extenderlo paulatinamente a las bicicletas ya en uso.

b) Modernizar la normativa sobre luces y reflectantes de la bicicleta.

En este tema, rige un Real Decreto del año 1985, que solo prevé la dinamo como sistema de alumbrado (opcional), y estipula como obligatorio solamente el reflectante de atrás. Hoy en día existen múltiples sistemas de reflectantes y de alumbrados que superan la dinamo en cuanto a prestaciones y adaptabilidad a varios tipos de bicicleta.

Una normativa adecuada sobre elementos de visibilidad en la bicicleta haría innecesaria la regulación actual que obliga al ciclista a llevar una prenda reflectante cuando se encuentre con una situación de alumbrado obligatorio (humo, niebla, túnel etc.) sobrevenida o no prevista en el inicio del desplazamiento. A diferencia del coche, una bicicleta no dispone de un espacio seguro donde guardar esta prenda. Para estas situaciones pasajeras o imprevisibles, los elementos de visibilidad obligatorios de fábrica de la bicicleta deberían ser suficientes.

c) Volver a convertir el casco en un elemento opcional de seguridad pasiva para los ciclistas.

La obligatoriedad del casco ciclista en carretera que estipulan la Ley 43/1999 "de adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo" y el nuevo Reglamento General de Circulación, recientemente aprobado por el Gobierno, es una disposición única en Europa y contraria a la política de seguridad vial de la Unión Europea, que ve más aspectos negativos que positivos en la implantación del casco obligatorio para ciclistas.^{xii}

El casco ciclista no está homologado para resistir las fuerzas generadas por el impacto de un automóvil - causa de la abrumadora mayoría de ciclistas muertos o heridos graves -, y disuade a muchas personas de utilizar la bicicleta, lo cual perjudica directamente su salud por privarles de un ejercicio físico saludable.

Los intentos de reglamentar la obligatoriedad se han encontrado con múltiples impedimentos y la oposición de sectores importantes de los colectivos afectados. En este momento, parece que aún prevalece en una parte de la clase política la percepción de que la bicicleta solamente se utiliza para hacer deporte en la carretera (percepción errónea en vista de las cifras de venta de bicicletas y de los datos sobre uso reflejados en el estudio de la DGT mencionado más arriba, que sitúa el uso deportivo en un tercio del total de desplazamientos de bicicletas en vías interurbanas). Así se justifica que las medidas impuestas reflejen las condiciones de la vertiente deportiva del uso de la bicicleta, hasta el extremo de perjudicar otros usos y comportamientos menos arriesgados.

El casco es un ejemplo claro de ello: Para un grupo de ciclistas en circulación rápida, que practican su deporte favorito en compañía, el riesgo principal es topar con los propios compañeros y sufrir una caída, sin intervención de ningún automóvil. En esta situación, el casco puede ser útil, porque los cascos para ciclistas son diseñados para amortiguar un golpe resultante de una caída simple del ciclista. De ahí que muchos clubes y federaciones deportivas promueven el uso del casco. No obstante, el reciente estudio de la Federación Valenciana de Ciclismo^{xiii} no puede constatar más que una "ligera reducción" de muertos y heridos graves entre los portadores de casco frente a los ciclistas accidentados sin casco.

Por el contrario, cuando el riesgo principal de sufrir un accidente proviene del impacto de un automóvil, lo cual es el caso en la mayoría de los siniestros registrados en carretera, el casco para ciclistas no es capaz, por su diseño y construcción, de proteger suficientemente al ciclista. En este caso, la única medida eficaz es la prevención del accidente.

Llevar casco o no ha de ser una opción personal que depende de las circunstancias del uso de la bicicleta.

d) Autorizar los portabicicletas posteriores y los montados sobre la bola de remolque.

España es el único país que, alegando motivos técnicos de seguridad de los vehículos, solo autoriza, para transportar bicicletas, los dispositivos que se montan sobre el coche, aunque éstos han demostrado ser más peligrosos y mucho menos fáciles de utilizar que los de montaje posterior (que se ven en los coches de matrícula extranjera). Por este motivo, la Coordinadora estatal ConBici interpuso una queja ante la Unión Europea en 2000. Esperamos que, en consecuencia, el nuevo Reglamento General de Circulación autorice plenamente estos dispositivos.

e) Permitir el transporte de niños/as en bicicleta en dispositivos específicos (sillas y carritos), y sin limitarlo a determinadas vías.

La legislación vigente (Reglamento General de Circulación, de 1992) prohíbe expresamente que se transporte más de una persona en una bicicleta, con lo cual se queda solo en Europa. Todos los demás países autorizan expresamente o al menos toleran que se lleven criaturas con la bicicleta, tanto en sillas como en remolques. Y la sociedad civil ya hace años que sigue el ejemplo europeo. El nuevo Reglamento General de Circulación autoriza probablemente las sillas, pero no los carritos.

3) Crear una legislación positiva y conservar las mejoras alcanzadas

a) El principio de defensa del más vulnerable.

Actualmente se exige un mismo nivel de responsabilidad ante la norma a todos los usuarios de la vía pública, cuando el nivel de riesgo de unos y otros es bien diferente. El principal generador de riesgo, y por tanto quien tiene mayor posibilidad de controlarlo, es el conductor de automóvil, mientras que los que sufren peores percances son los peatones y ciclistas. Se trataría de recoger como objeto de precaución especial a los ciclistas

usuarios de la vía y a los peatones en general, haciendo especial énfasis en la responsabilidad de los conductores de vehículos a motor sobre los elementos débiles del tráfico.

Este "principio de defensa" no es nuevo. Se encuentra implantado, por ejemplo, en la legislación de tráfico de Francia o Bélgica, en el sentido de que la conducta de los usuarios de la vía, en orden decreciente, deberá respetar los criterios de la proporcionalidad del riesgo y de seguridad vial, como elemento de defensa. Concretamente los vehículos de mayor categoría serán responsables por la seguridad de los menor categoría, los motorizados por los no motorizados y, todos ellos, por la seguridad de los peatones, y muy especialmente cuando se trata de menores, ancianos, invidentes, u otras personas manifiestamente impedidas.

En concordancia, las sanciones impuestas por incumplimiento de las normas de tráfico también deberían ser proporcionales al riesgo para otras personas que la conducta incorrecta provoca, en función del vehículo implicado: mayor para los vehículos con más capacidad de causar daño, y progresivamente menor para vehículos de masa y velocidad más reducida.

b) Uso de la calzada por los/as ciclistas.

En carretera, el espacio de la calzada que pueden usar los ciclistas debe ajustarse a las necesidades de seguridad vial de éstos. Un ciclista o grupo de ciclistas que circula dentro del campo de visión de los automovilistas corre menos riesgo de no ser visto a tiempo. Además, en las bajadas con curvas, se resiente la estabilidad del vehículo si ha de mantener una trayectoria al borde de las mismas. (Este último supuesto está recogido en la reforma de la Ley de Tráfico.) En ambos casos, debe ser exigible a los conductores de automóviles que aminoren su marcha (igual que la aminorarían detrás de un cuatriciclo ligero, para poner un ejemplo), para no poner en peligro a los ciclistas.

c) Uso de carriles reservados para el transporte público.

En muchas ciudades de nuestro entorno europeo, entre ellas París, las autoridades permiten la circulación de bicicletas en todos o determinados carriles reservados para el transporte público, para favorecer el desplazamiento de bicicletas en una vía menos concurrida por los vehículos de motor como es el caso del carril bus. En la práctica se ha demostrado que esta cohabitación no perjudica el transporte público ni la seguridad vial de los/as ciclistas, especialmente si el carril bus tiene un sobrecarril.

Las autoridades municipales de nuestro país son reacias a implantar este sistema, porque no se sienten amparadas por la legislación estatal en materia de tráfico, que excluye todos los demás vehículos de una vía reservada. Sería deseable, por tanto, una referencia a la posibilidad de admitir no solamente taxis sino también bicicletas en los carriles bus.

d) Uso opcional de las aceras en el caso de niños/as.

Siguiendo el ejemplo de otros países, y en este caso específicamente la alemana, la legislación de tráfico española debería incluir la posibilidad de que las personas menores de 10 años circulen en bicicleta por aceras,

paseos, zonas peatonales etc., sin embargo, sin hacerlo obligatorio, ya que en muchos casos de poca intensidad de tráfico tampoco existen aceras suficientes. Proponemos en este sentido que se incluyan en la definición de peatones los menores de 10 años que conduzcan una bicicleta u otro ciclo en una zona reservada a los peatones.

e) Uso de las autovías o rutas alternativas suficientes y aptas para la circulación de bicicletas.

Las autovías como vías de tráfico motorizado rápido no son deseables para la circulación de bicicletas y otros vehículos lentos. No obstante, el legislador no puede pasar por alto que un creciente número de poblaciones tienen como única vía de comunicación entre ellas una carretera convertida en autovía. Por otra parte, las autovías son frecuentemente las únicas vías con un arcén suficientemente ancho y en buen estado de mantenimiento, para circular en bicicleta en condiciones de seguridad. Consideramos, por tanto, que es necesario que cada tramo de autovía (entre dos entradas) especialmente conflictivo para la seguridad vial de los/as ciclistas debe contar obligatoriamente con una ruta alternativa señalizada, suficiente y apta para bicicletas y otros vehículos lentos, asfaltada, sin pendientes pronunciadas y con un recorrido no superior al que supondría el del tramo de la autovía más un veinte por ciento.

f) Regulación de los adelantamientos de automóviles a ciclistas.

Adelantar a un o una ciclista que circula por la derecha del carril (no olvidemos que hay muchas carreteras sin arcén suficiente y transitable) y respetarle el metro y medio de distancia lateral es matemáticamente imposible sin salirse del carril. Este hecho debe quedar reflejado expresamente, previendo también la situación en que la visibilidad de la carretera permita adelantar a un/a ciclista, pero no un coche. Igualmente, se debe tener en cuenta que adelantar otro automóvil no garantiza el espacio de seguridad a los ciclistas que vienen en sentido contrario. La reforma de la Ley de Tráfico de 2001 recoge estos supuestos.

g) Permitir la circulación de dos ciclistas en paralelo, ocupando un carril (no sólo en el arcén).

Según los datos de la DGT analizados en un estudio reciente (véase la nota xii), el 80% de ciclistas muertos en carretera iban solos; sólo un 20% iban en grupo. Por su mismo volumen, un grupo de ciclistas en un carril está dentro del campo visual de los conductores de automóviles, llamando su atención - como también lo haría una máquina agrícola que circula a la misma velocidad. Esta ocupación del carril también aclara los adelantamientos: sólo se pueden hacer si el carril contrario está libre, garantizando así la distancia lateral de seguridad. No se debería dar prioridad a la velocidad de los automóviles sobre la vida de los ciclistas. La reforma de la Ley de Tráfico permite la circulación en paralelo, remitiendo al Reglamento para las condiciones concretas.

h) Considerar los grupos de ciclistas como un solo vehículo.

Para un grupo de ciclistas resulta muy peligroso, al entrar en una rotonda, pasar un semáforo o atravesar una intersección, dejar al criterio individual si parar o no en función de las circunstancias del momento. De igual

manera que un vehículo largo tiene preferencia de paso desde el frontal hasta la cola, lo mismo se tendría que considerar para un pelotón o grupo de ciclistas. El resto de vehículos tendría que ceder el paso a todo el grupo y no individualmente.

- i) Crear la señal "Vía preferente para ciclos", i incorporarla en el catálogo de señales de tráfico.

En el catálogo actual de señales de tráfico, solo encontramos la señal "Camino de uso obligado para ciclos (y ciclomotores; a eliminar por el nuevo Reglamento General de Circulación)" y la señal de "Entrada prohibida a los ciclos". No existe señal unitaria para todas aquellas situaciones a las que no son aplicables ninguna de las dos anteriores, por tratarse, por ejemplo, de una vía preferente para ciclistas que, sin embargo, no es obligatoria para ellos. Con el fin de unificar las diversas soluciones que adoptan los municipios y otras autoridades, sería deseable la creación de una señal rectangular con fondo azul y una bicicleta blanca, a semejanza de las que identifican los carriles bus, y con un significado análogo.

V. Otras propuestas

No a la luz diurna para coches.

En el seno de la Unión Europea se está debatiendo, a propuesta de los países nórdicos, la posibilidad de obligar a que todos los automóviles, no solamente las motocicletas, lleven la luz encendida aún cuando circulen de día. A primera vista, esta medida parece útil para aumentar la seguridad vial. Pero la consideración global de los fenómenos de tráfico, que incluye peatones, ciclistas, ciclomotoristas, motoristas, etc. muestra que el hecho de aumentar aún más el estímulo visual de los vehículos ya de por sí más voluminosos y, por tanto, más fáciles de ver, convierte automáticamente en "invisibles" no solamente a los peatones sino también todos los vehículos que no sean automóviles de cuatro o más ruedas. Los elementos luminosos que puedan portar aquellos no podrán competir en ningún caso con la potencia de dos faros, que sería el nivel de estímulo al que reaccionarían los conductores. Por ello, las asociaciones de ciclistas y de motoristas europeas (que normalmente no tienen muchos puntos en común) están unidas en su reivindicación de que no se debe implantar la luz diurna para automóviles de cuatro ruedas.

Nosotros también creemos que esta medida, lejos de aumentar la seguridad vial en nuestro país (cuyas condiciones de iluminación natural distan mucho de las que hay en Escandinavia), incitaría a una conducción aún más desatenta de los automovilistas, porque la psicología humana tiende a ignorar los estímulos que no son "importantes", como p. ej. un vehículo con una potencia capaz de causarle a uno mismo un daño serio. Si aumenta la intensidad de estos estímulos "importantes" o "de peligro potencial para uno mismo", el nivel de atención se adaptará a éstos y descartará otros más débiles, como es la presencia de ciclistas, motoristas o peatones, o, dicho en otras palabras, el conductor o conductora no prestará atención a su posible presencia, con lo cual no podrá reaccionar a tiempo. Y esto es lo más grave: Dudamos que, tras un breve período de adaptación, la luz diurna para automóviles de cuatro ruedas sea

capaz de reducir las colisiones entre ellos. Por contra, sería la causa inmediata, directa e inevitable de un mayor número de víctimas del tráfico entre peatones, ciclistas y motoristas, confiriendo categoría de autenticidad a la vieja excusa del "no le he visto".

Resumen

Lo que más beneficiaría la seguridad vial de los y las ciclistas - y, con ello, la de todos los colectivos que usan la vía pública - es una política de tráfico y movilidad orientada en el espíritu de la "Visión Cero", es decir, un máximo de protección y movilidad para los más indefensos (niños, ancianos, impedidos, peatones en general, así como ciclistas), obligando a una conducción atenta de los automovilistas, y una legislación de acuerdo con estos principios.

A corto plazo, necesitamos que se haga cumplir mucho más estrictamente la legislación vigente en cuanto a distancias de seguridad en los adelantamientos, reducción de la velocidad en la proximidad de ciclistas, y atención a la posible presencia de ciclistas en la vía. Necesitamos arcones en buen estado de mantenimiento y suficientemente anchos y, en su defecto, carreteras o vías ciclistas que garanticen por su diseño y señalización la seguridad de los/as ciclistas. La circulación en paralelo es esencial en cualquier vía, así como la posibilidad de hacer uso apropiado del espacio del carril.

Para aumentar la seguridad vial de los/as ciclistas, pero también el estado de salud y ejercicio físico de la población, hay que promover fuertemente el uso de la bicicleta en todas sus modalidades. El casco obligatorio es un obstáculo importante para la promoción de este vehículo de bajo riesgo y para la afluencia de cicloturistas extranjeros, que escogerán otros destinos más acogedores.

Por último, el uso de la bicicleta en las zonas urbanas y periurbanas debería tener preferencia sobre otros vehículos en la política urbanística y de movilidad, otorgando a la bicicleta un lugar relevante en la calzada y en la conciencia de la ciudadanía.

Barcelona, 1 de diciembre de 2003

Notas

- ⁱ http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/transport_passenger_b/road_cycling.html
- ⁱⁱ Ministerio de Salud (2003) Encuesta Nacional de Salud 2001.
www.msc.es/salud/epidemiologia/ies/encuesta2001/presentacion.pdf
www.msc.es/salud/epidemiologia/ies/encuesta2001/ficha-tecnica.pdf
www.msc.es/salud/epidemiologia/ies/encuesta2001/resultados-0-15.pdf
www.msc.es/salud/epidemiologia/ies/encuesta2001/resultados-16-mas.pdf
- ⁱⁱⁱ http://www.euro.who.int/transport/modes/20030701_1
 Más documentación:
 OMS (2002) "Move for Health": World Health Day 2002.
http://www.who.int/archives/world-health-day/euro_factsheet.pdf
 OMS (2002) "Beneficios de la actividad física".
http://www.who.int/archives/world-health-day/notas_descriptivas6.es.shtml
- ^{iv} Ralph S. Paffenbarger, Jr (1988) "*Contributions of epidemiology to exercise science and cardiovascular health*". En: *Medicine and science in sports and exercise*, 20, p. 426-438.
 Thomas Krag (1989) "*Safety, an Achilles' Heel for Cycling*". En: Niels Jensen (ed.) *Velo City '89 Proceedings*. Copenhagen, p. 203-206.
 Mayer Hillman (1993) "*Cycle helmets. The case for and against*". Policy Studies Institute, Londres.
 Lars Bo Andersen, Peter Schnohr, Marianne Schroll, and Hans Ole Hein (2000) "*All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work*". En: *Archives of Internal Medicine*, Jun 2000; 160, p. 1621-1628.
- ^v Harry Rutter (2003) "*The ratio of life years gained through health benefits to those lost through traffic injury among regular cyclists*". En: *Velo-city 2003 Proceedings*, París (en imprenta).
- ^{vi} <http://www.unece.org/the-pep>
- ^{vii} Dirección General de Tráfico (1999) "Estudio sobre accidentes de ciclistas en carretera".
- ^{viii} Pablo Lardelli Claret et al. (2003) "Valoración del efecto del uso de casco en los ciclistas sobre el riesgo de sufrir lesiones craneales y de morir en España, entre 1990 y 1999". En: *Medicina Clínica*, 1-2-2003, vol 120 nº 3, p. 85-88.
- ^{ix} Tanur, J.M. et al. *La Estadística: Una guía de lo desconocido*. Alianza Editorial.
- ^x C. Hydén, A. Nilsson & R. Risser (1998) "*WALCYNG - How to enhance WALKing and CyclING instead of shorter car trips and to make these modes safer*" (informe final). En: *Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 165*.
- ^{xi} http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/transport_safety/fatalities_by_mode.html
- ^{xii} "Resolución del Consejo de la Unión Europea de 26 de junio de 2000 sobre el refuerzo de la seguridad vial". *Diario Oficial de la Comunidades Europeas*, 13-07-2000, C 218/01.
- ^{xiii} Comisión por la Seguridad Vial del Ciclista de la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana (2003) "Estudio sobre accidentalidad ciclista en España. Período 1996 - 2001".