

C

El eslabón más débil sobre el asfalto

ALICIA NEGRE

✉ anegre@laverdad.es



Las carreteras murcianas registran en un decenio casi 300 atropellos a ciclistas, que dejaron 22 muertos y 140 heridos de gravedad. La elevada tasa de siniestralidad del colectivo es uno de los caballos de batalla de Tráfico

Aquel día David Falgas salió a poner a prueba sus piernas en la subida al puerto del Garruchal. Tenía 25 años y una pasión desmedida por la bicicleta que le acompaña desde bien pequeño. «Iba solo y un coche se puso a adelantar», explica, mientras rememora aquella lejana mañana de 2004. «El conductor iba hablando por teléfono y no se dio ni cuenta. Iba a mucha velocidad». Un roce fue suficiente para que Falgas saliese despedido y acabase en la cuneta. «Fue un impacto frontal y sufrí una fractura de cráneo», recuerda este deportista nato. Catorce años después, solo arrastra varias cicatrices fruto de un brutal accidente, que, sin embargo, no logró descabalarle de las dos ruedas. «La familia entró en pánico, pero yo, en cuanto pude volverme a subir, me subí», recalca. «porque no depende de ti».

Como Falgas son miles los aficionados a la bicicleta que cada día eligen este medio para ir al trabajo, a llevar a los niños al colegio o que, principalmente los fines de semana, se echan a las carreteras de la Región a rodar y rodar. Una elección que, sin embargo, no se ve exenta de cierta peligrosidad. En la última década, las carreteras murcianas han sido testigo de cerca de 300 atropellos que han afectado a este colectivo, considerado como uno de los más vulnerables –junto a peatones y motoristas– y cuya accidentalidad será uno de los caballos de batalla de Tráfico en los próximos meses, según avanza el responsable de la DGT, Pere Navarro.

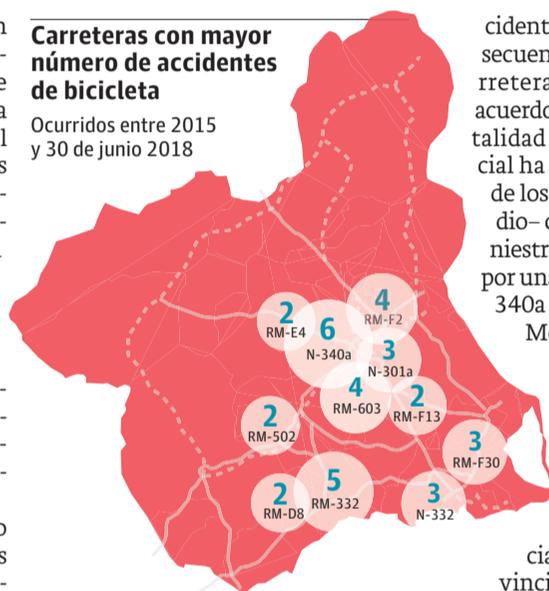
No en vano, estos arrollamientos

dejaron en los últimos diez años en la Región hasta 22 ciclistas fallecidos y más de 800 heridos –140 de ellos graves–. De un tiempo a esta parte, además, la siniestralidad del colectivo se ha disparado. En los tres últimos años los ciclistas han sufrido hasta 204 accidentes con víctimas en la comunidad, de acuerdo a los datos facilitados por Tráfico. La cifra multiplica por diez los siniestros que se registraron en los tres años anteriores. Solo en el primer semestre de este 2018, una treintena de atropellos a aficionados a la bicicleta han dejado tras de sí un fallecido y más de medio centenar de heridos, siete de ellos graves.

La siniestralidad de este colectivo está prácticamente dividida entre vías urbanas e interurbanas, pero es en estas últimas donde se producen los ac-

Carreteras con mayor número de accidentes de bicicleta

Ocurridos entre 2015 y 30 de junio 2018



cidentes más graves y con consecuencias más trágicas. Las carreteras convencionales –de acuerdo al análisis de la accidentalidad que la Jefatura Provincial ha elaborado con los datos de los tres últimos años y medio– copan el 88% de estos siniestros. Entre estas, destacan por una mayor incidencia la N-340a (paralela a la autovía del Mediterráneo), la RM-332 (que une Mazarrón con el Puerto de Mazarrón), la RM-603 (que enlaza las pedanías murcianas de El Palmar y Sangonera la Verde) y la RM-F2 (que une Murcia con el límite de la provincia de Alicante).

«En las carreteras secunda-

rias es donde hay más problema, porque muchos conductores que han salido de fiesta se meten por ellas a la vuelta para evitar los controles», explica Antonio Cárceles, vicepresidente de la Federación de Ciclismo de la Región de Murcia. «Salen de fiesta, se toman dos copas y la paga, al final, el más indefenso». Efectivamente, casi la mitad de los siniestros que afectan a ciclistas en vías interurbanas se concentran en los fines de semana y en horario diurno. «Nosotros salimos muy temprano para entrenar y el conductor regresa de fiesta», recalca Nacho Tomás, secretario técnico de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) y gran aficionado a las dos ruedas.

Un metro y medio sagrado

La preocupación por el incremento de los atropellos en los que entran en juego el alcohol o las drogas es generalizado. Este verano, dos ciclistas fallecieron en Tarragona tras ser arrollados por un joven que dio positivo en drogas. Antes, una mujer, en Palma de Mallorca, se llevó por delante a todo un pelotón de aficionados, cobrándose la vida de uno de ellos. Los análisis revelaron que había fumado marihuana. En los últimos estíos, se han repetido varios episodios de atropellos masivos de ciclistas vinculados a jóvenes que regresan de una noche de desfase.

De acuerdo a la estadística que maneja Tráfico, sin embargo, solo el 6% de los siniestros ocurridos en los últimos años en la comunidad tuvieron el alcohol como su causa más probable –aunque las circunstancias pueden ser complicadas de determinar si el automovilista no se detiene–. Siete de cada diez golpes se producen por no respetar la prioridad de paso (35%) y por las, cada vez más presentes, distracciones (35%). «Hay un peligro claro y es el móvil», recalca Ángel Ruiz Arusa, del club ciclista MTD. «Ves a mucha gente mirando el teléfono

Jerez: «Es esencial que se interioricen unas normas de convivencia»

«Es esencial que se interioricen unas normas y consejos de convivencia y respeto entre usuarios vulnerables y conductores de vehículos no vulnerables». La jefa provincial de Tráfico, Virginia Jerez, tiene claro que la reducción de los accidentes en los que se ven implicados ciclistas debe pasar por más in-

formación, más educación y «por la incuestionable importancia de la presencia de los agentes de vigilancia y regulación del tráfico en vías urbanas e interurbanas».

No en vano, recuerda Jerez, más de la mitad de los fallecidos este año en la Región pertenecían al colectivo de usuarios vulnerables, entre los que se encuentran también peatones y motoristas.

«Puesto que la movilidad intermodal y sostenible se impone por cuestiones de salud, contaminación y fluidez del tráfico,

es de vital importancia transmitir los riesgos y los estudios sobre accidentalidad que detectamos en las vías urbanas e interurbanas para que se corrijan comportamientos que provocan siniestralidad en ciclistas», subraya.



Virginia Jerez

Jerez recuerda, además, que el próximo año está prevista la publicación del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, un proyecto liderado por la Dirección General de Tráfico (DGT) que busca impulsar las dos ruedas y que esbozará medidas en ámbitos muy diversos.

no, hablando o leyendo mensajes de WhatsApp. Son dos segundos, pero es tiempo suficiente para llevarse a un ciclista por delante».

La jefa provincial de Tráfico, Virginia Jerez, sostiene que en la mayoría de estos siniestros la causa hay que buscarla en un incumplimiento de las normas por parte del ciclista o del conductor. En el caso de los aficionados a las dos ruedas, el principal error se encuentra en no respetar las señales. En el segundo caso, se lleva la palma la falta de respeto de los conductores a la distancia mínima -1,5 metros- que se debe guardar para adelantar a una bicicleta o la tendencia a no obedecer la prioridad de paso del ciclista en algunos puntos. A estos aspectos, recalca Jerez, se suman factores recurrentes, como el consumo de alcohol y drogas o las distracciones, que «serán elementos de estudio a la hora de revisar el sistema del permiso por puntos en los próximos meses».

De acuerdo a los datos que maneja Tráfico, el usuario de la bicicleta es el culpable en el 47% de los casos, frente al otro 53% que es fruto de las malas prácticas de conductores de coches, furgonetas o camiones. Un porcentaje bastante equiparado. Las consecuencias para unos y otros, sin embargo, sí son muy dispares.

«Muchos conductores lo hacen bien, pero con uno solo que lo haga mal, las consecuencias pueden ser irreparables», recalca Navarro, nueva cara visible de la DGT. Efectivamente, los ciclistas, en la carretera, tienen las de perder. «Tú vas

completamente desnudo», reconoce Falgas. «La única protección que puedes llevar es el casco». Una medida de seguridad cuyo uso, de acuerdo al análisis de la Jefatura Provincial, es mayoritario. Siete de cada diez ciclistas implicados en

un atropello lo llevaban puesto. ¿Dónde se encuentra, entonces, la solución a la elevada tasa de accidentalidad que atenaza a este colectivo -el 7,5% de los accidentes tienen involucrado a un ciclista, según datos la Asociación Profesional de

Empresas Formadoras en Seguridad Vial (Formaster)-? Según Francisco Pagán, aficionado a la práctica del ciclismo y miembro del club MTD Murcia, «deben juntarse todos los implicados para buscar una solución» y hace hincapié en el poten-

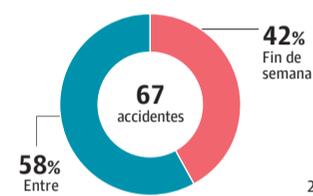
cial que tiene la Región en materia de cicloturismo.

Nacho Tomás incide, por su parte, en la necesidad de que se lleve a cabo una adecuada reforma de la Ley de Seguridad Vial de tal forma que esta suponga una me-

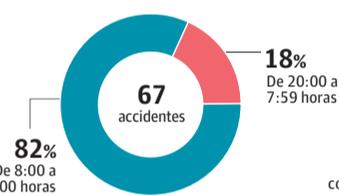
Análisis de la accidentalidad sobre dos ruedas

En vías interurbanas. De 2015 a 30 de junio 2018

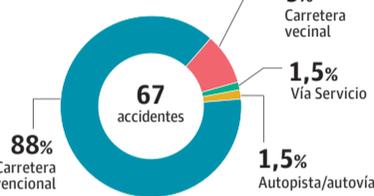
Por días



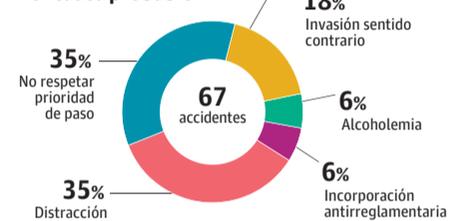
Por horas



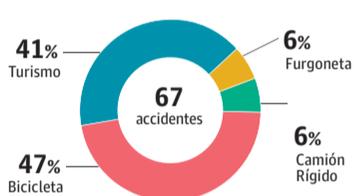
Por tipo de vía



Por causa probable

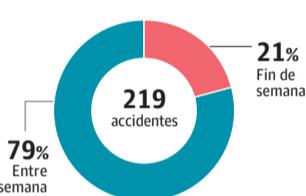


Causante del accidente

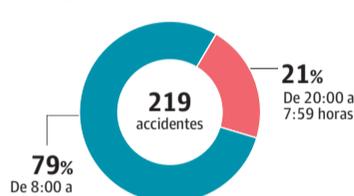


En vías urbanas. De 2015 a 30 de junio 2018

Por días



Por horas



Normas de seguridad para la convivencia en carretera

Al adelantar a un ciclista, dejar una distancia lateral de 1,5 metros. En caso de que sea necesario, se permite rebasar la línea continua.



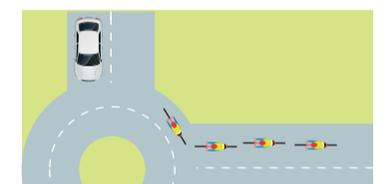
Respete la distancia de seguridad. Las bicis frenan con mucha eficacia y es fácil provocar un accidente por alcance.



Al adelantar, el aire que desplaza el vehículo puede desequilibrar al ciclista. En su presencia, reduzca la velocidad y circule con precaución.



En las rotondas, los ciclistas que circulan en grupo tienen prioridad si el primero ha iniciado el cruce o entrada a la glorieta.



Señales básicas del ciclista

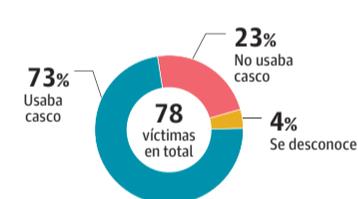


«Muchos conductores se meten por las carreteras secundarias para evitar los controles», advierten desde la Federación de Ciclismo de la Región

Fomento ha señalado 193 kilómetros de vías regionales para alertar del uso frecuente por los ciclistas; avanza que lo hará en otros 26

Uso de casco protector

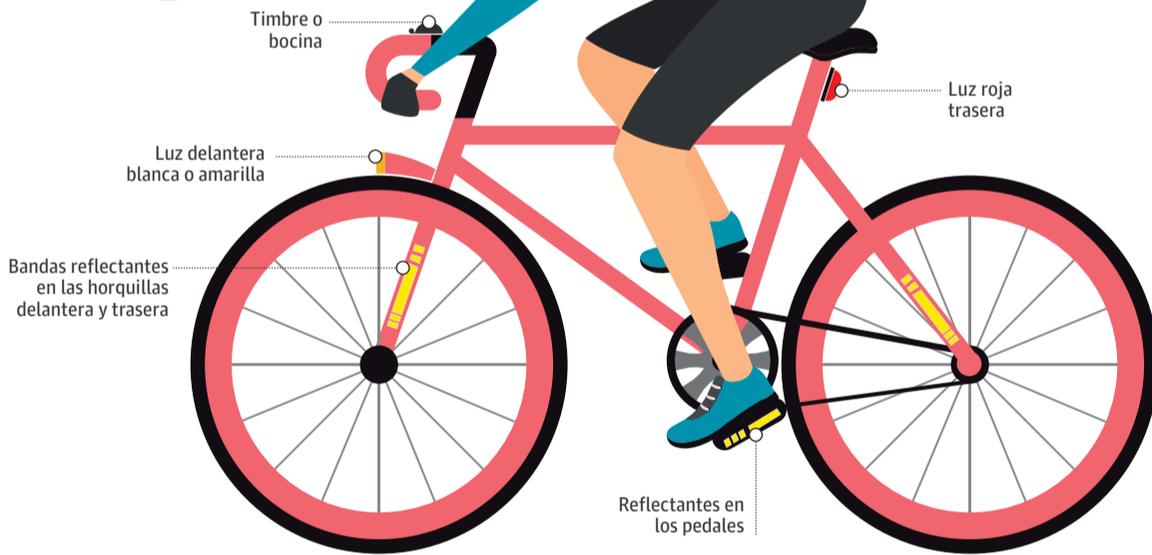
En vías interurbanas. De 2015 a 30 de junio 2018



No se recomienda el uso de auriculares

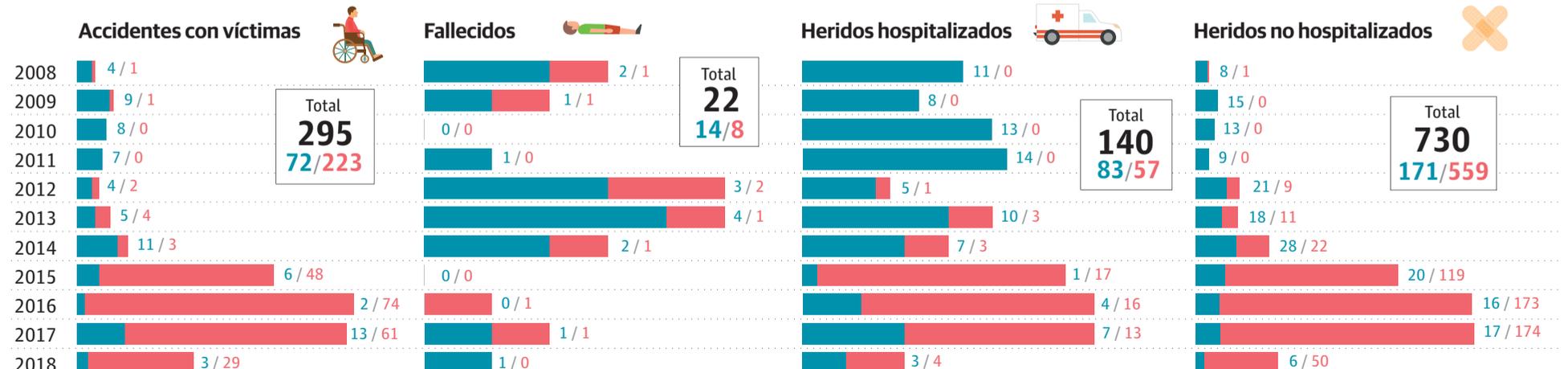
Equipamiento de seguridad en la bicicleta

De noche es conveniente llevar chaleco reflectante



Evolución de la siniestralidad de ciclistas en la Región (2008-2018*)

* Datos registrados del 1 de enero al 30 de junio



Nota: Hasta el año 2013 los ayuntamientos no comunicaban los accidentes, solamente los fallecidos

Fuente: Dirección General de Tráfico :: INFOGRAFÍA J. MERLOS



Un grupo de ciclistas circulando esta semana por una carretera de la Región. :: JAVI CARRIÓN / AGM

► jora de la protección de este colectivo. «A día de hoy sale más barato atropellar a alguien con una bicicleta que parar en la zona azul», lamenta el secretario de la RCxB, que critica la «impunidad» en esta materia. Un aspecto en el que también incide el vicepresidente de la Federación de Ciclismo regional. «Hay que endurecer las penas en este sentido», remarca.

Cárceles denuncia, además, el «mediocre» estado en que se encuentran varias de las carreteras de la Región. «En algunas deberíamos circular por el arcén pero, dado su estado, no podemos y el riesgo aumenta», critica. Pagán, por su parte, explica que, en algunas rutas deportivas, el corte de caminos de servidumbre obliga a los grupos a variar sus rutas y a rodar por carretera, una opción que siempre entraña un mayor riesgo.

Rutas ciclistas seguras

En los últimos años, la DGT ha desplegado por las carreteras hasta 138 rutas ciclistas seguras. En la Región, existen cuatro de estas rutas que se extienden por más de 58 kilómetros ubicados en tramos de la RM-E10, que une Alhama de Murcia con la pedanía mazarronera de Gañuelas; de la RM-A10, que pasa por La Zarza y Casablanca; de la RM-C1, que discurre entre Calasparra y Alcantarilla, y de la RM-B-35, que pasa por Moratalla. En todas ellas, se debe reducir el límite de velocidad en 20 kilómetros por hora desde las 9 hasta las 14 horas de los sábados, domingos y festivos de todo el año.

La Comunidad ha colaborado en esta actuación pionera. Además, según explicaron fuentes del Ejecutivo regional, la Consejería de Fomento e Infraestructuras ha reforzado la seguridad en 193 kilómetros de una

docena de carreteras regionales colocando señales que advierten de la presencia de ciclistas. La intención, según avanzan fuentes de la Administración regional, es señalar otros 26 kilómetros más de tal manera que se cierre un circuito muy utilizado por los aficionados al ciclismo –y que discurre entre el Puerto del Garruchal-Beniján-Los Ramos. Carretera de Sucina-Cabezo de la Plata y Hacienda Riquelme–.

Más allá de la mejora de las carreteras, de una adecuada señalización y un refuerzo de la vigilancia, los expertos de Tráfico se han devanado los sesos en los últimos años buscando soluciones novedosas, vinculadas a la tecnología, que ayuden a aminorar el riesgo de este colectivo. Estos especialistas analizan la efectividad de varias medidas, como la ubicación de señales que se activen de forma automática al paso del ciclista en curvas cerradas y cambios de rasante para avisar a otros usuarios de la vía mediante ultrasonidos; guías sonoras o marcas en las carreteras que indiquen la separación de 1,5 metros.

Los aficionados al ciclismo reciben con los brazos abiertos cualquier medida que les ayude a disfrutar de las dos ruedas con más tranquilidad, pero están convencidos de que el paso más importante, en este sentido, no vendrá de la mano de la tecnología, ni de una mayor vigilancia. El respeto al eslabón más débil sobre el asfalto debe calar en la mente de los conductores. «La cultura es fundamental», recalca Falgas, que disfruta este verano de unos días de asueto en los Alpes que aprovecha para rodar y tomar nota. «El respeto al ciclista aquí en Francia, por ejemplo, es máximo. Y eso se nota».

«Me embistió y salí despedido desde el carril bici hasta la mediana»

Juan Vives aún arrastra secuelas después de que una furgoneta lo arrollara el verano pasado en San Javier

:: A. NEGRE

MURCIA. Juan Vives tardó meses en poder encaramarse de nuevo a su bicicleta. Una furgoneta lo embistió de lleno cuando circulaba por un carril bici de la zona de San Javier y aún arrastra numerosas secuelas fruto de aquel golpe. «Salí despedido hasta la mediana», recuerda. «Gracias al casco salvé la vida». Este aficionado al ciclismo batalla, cada vez que rueda de nuevo, con el dolor y con un temor que ya no le abandona. «Ahora cuando llego a un cruce y me pasa un coche cerca siento miedo», reconoce. «No sé si con el tiempo se me pasará».

Ya hace más de una década que a Juan le invadió la pasión por el ciclismo. Aquella mañana del 3 de agosto del verano pasado se levantó temprano para hacer unos kilómetros. Eran alrededor de las nueve de la mañana cuando circulaba por un carril bici de la zona de Vistalegre, en San Javier. «Una furgoneta accedió a la vía principal por dirección prohibida», recuerda. «Solo miré en la dirección en que venían los coches –el ca-



Juan Vives con su bicicleta en Santiago de la Ribera. :: G. CARRIÓN

«Me partió el casco, pero, si no lo hubiera llevado, me habría partido el cráneo. Me salvó la vida»

rрил bici era de doble dirección– y cuando salió me llevó por delante». Fruto del impacto, este ciclista salió disparado varios metros y quedó tendido en el asfalto, inconsciente. «Me rompió el manillar y una rueda», explica. «Me partió el casco, pero, si no lo hubiera llevado, me rompo el cráneo».

Cuando recobró la consciencia,

Juan asegura que el conductor, lejos de asumir su culpa, le reprimió que circulase por allí. «Todos nos equivocamos, pero esa reacción fue lo que peor me sentó».

Tras cinco meses de intensa rehabilitación, este ciclista pudo, en Navidad, retomar su afición. El accidente ha dejado a Juan secuelas en un codo y una protusión cervical, pero sobre todo la conciencia de su propia vulnerabilidad. «Aquí no hay una cultura de respeto al ciclista», lamenta. «En otros países, como Bruselas y Holanda, el uso cotidiano de la bicicleta es mayor y lo tienen más asumido».