

OBSERVACIONES SOBRE LA ACCIDENTALIDAD DEL CICLISTA EN CARRETERA

Autora

Consuelo Cuenca. Licenciada en Psicología. Grupo de Trabajo de Psicología del Tráfico y Seguridad del Colegio Oficial de Psicología de Castilla y León.

Resumen

Las diferentes estadísticas y estudios de accidentalidad de los ciclistas en carretera informan que se pueden relacionar algunos de sus datos con factores como el humano, mecánico, ambientales, exceso en los límites de velocidad, insuficiente educación vial, déficits en las infraestructuras viarias y señalización, entre otros. Se han encontrado distintas fuentes de información que muestran datos significativos acerca de las diversas actuaciones de los conductores y ciclistas españoles en carretera; por lo tanto, conductores y ciclistas se ven obligados a entenderse. Esto pone de manifiesto, que a pesar de la existencia de una normativa, planes de actuaciones vigentes y medidas preventivas, sigue surgiendo la necesidad de seguir trabajando en esta temática para reducir en la medida de lo posible la tasa de accidentes en el mundo del ciclismo.

Palabras clave

Ciclista, Accidentalidad, Peligro, Educación y Seguridad Vial, Medidas Preventivas y Normativa.

En las últimas décadas, ha aumentado el número de bicicletas en España. El incremento de su uso deriva de diferentes motivos, ser un medio de transporte alternativo a los vehículos contaminantes, y tener un uso turístico, recreativo o de práctica deportiva. Es significativo que algunas personas hayan modificado sus patrones habituales de movilidad utilizando prioritariamente la bicicleta se debe en gran medida a la construcción de infraestructuras para circular dentro y/o fuera de la zona urbana, las prestaciones que ofrece la bicicleta, su facilidad de uso y un mantenimiento económico. Ello da lugar, a un crecimiento de utilización particular, así como que se llegue a ofertar el alquiler de bicicletas como un medio de transporte alternativo y eficiente en diferentes poblaciones españolas. Sin embargo, la dificultad surge ante el riesgo de peligro cuando el ciclista opta por rodar en carretera para entrenarse ante una futura competición, para mantener estado físico y saludable, por disfrute de este deporte, etc. En general el ciclista lleva un buen equipamiento, sobre todo el ciclista de carretera con una práctica de ocio o de entrenamiento para

competición cuida su indumentaria y los accesorios para proporcionar seguridad, protección y confort.

Las diferentes estadísticas de accidentalidad de los ciclistas en carretera informan que se pueden relacionar algunos de sus datos con los problemas de educación y seguridad vial. Un ejemplo de ello son las maniobras inadecuadas, la falta de civismo, el factor humano...

La Dirección General de Tráfico de España (DGT) entre las diferentes funciones que ejerce, elabora planes de actuación e investigación. Propone normativa comunitaria, convenios y tratados internacionales que afectan al tráfico, a la seguridad vial y circulación. Realiza análisis detallados de los datos estadísticos e indicadores de accidentes de tráfico, vehículos, conductores y denuncias. Por tanto, es una de las fuentes de información que evidencia las actuaciones de los conductores españoles en materia de educación y seguridad vial para el desarrollo de la siguiente exposición.

En relación a las definiciones recogidas en la Orden INT/2223/2014, del 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico se consideran accidentes de tráfico con víctimas los que se producen, o tienen su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuentan con la implicación de al menos un vehículo en movimiento y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas.

En un accidente de tráfico, se combinan diferentes elementos, entre los factores de riesgo se encuentran el factor humano en relación a errores distractores, conducción bajo sustancias tóxicas, exceso de velocidad, maniobras inapropiadas o conducta temeraria. El factor mecánico por avería o la falta de mantenimiento hace que el vehículo no responda adecuadamente ante el peligro de accidente. Otros factores son los ambientales como la meteorología, deficiencias en iluminación, estado de las vías, señales viales, etc. A lo que suma la Comisión Europea en materia de seguridad vial, que la accidentalidad está relacionada con la regulación de los límites de velocidad, la educación vial, las características de las infraestructuras viarias y las medidas sobre seguridad activa de los vehículos.

Un elemento importante es el que todos los conductores veteranos o noveles, con mayor o menor experiencia práctica, conducen un vehículo en función de sus variables personales como destrezas motoras, conocimientos, estrategias para la resolución de problemas, actitudes, sensaciones y emociones, necesidades y motivaciones, procesamiento de la información. Por lo tanto, es prioritario que el conductor a la hora de conducir debe de mostrar una aptitud

adecuada, tiene que poseer habilidades psicomotoras, cognoscitivas y afectivas idóneas para poder ajustar su comportamiento en la interacción con los demás en el ámbito de la circulación.

Para algunos expertos como Crundal, Horswill, McKenna y Horswill, Pelz y Krupat, Quimby o Wells, es capital analizar la habilidad de la percepción de los peligros en la conducción. Desde esta perspectiva, se plantea que el desarrollo de esta habilidad tiene como fin detectar, evaluar y responder a eventos de la carretera que tienen alta probabilidad de producir una colisión. Es decir, lo que Horswill y McKenna consideran como “consciencia situacional” de incidentes potencialmente peligrosos en el contexto del tráfico. Bajo esta postura, se contemplan como peligros pasivos o conflictos de tráfico aquellas situaciones en la que durante la conducción es necesario reducir la velocidad o cambiar la trayectoria para conseguir evitar un choque con otro usuario de la carretera. Por ejemplo, implicación en una situación de peligro generada por otro conductor como no mantener la distancia de seguridad entre vehículos, exceso de velocidad, adelantamientos o maniobras peligrosas a una unidad móvil de ciclistas sin mantener separación.

La predicción de presentación de peligro en un escenario puede llegar a estar en función de las claves del entorno y de las diferencias individuales en la percepción de riesgos, pero no en el tiempo de reacción. Por ejemplo, un conductor de furgón que avanza con carga detrás de la misma furgoneta. Una curva cerrada y sin visibilidad en la que circula un ciclista.

Algunos conductores noveles o expertos presentan una ejecución básica de maniobras y déficits en la conducción, llegando a mostrar inseguridad al conducir, o bien, un patrón de reincidencia por problemas de tráfico o accidentalidad. Por ello, durante la instrucción uno de sus componentes es el entrenamiento cognitivo en la percepción de peligros mediante situaciones de conducción filmada, simulada y real, al medir el tiempo de reacción del conductor y estimar los movimientos oculares. Su finalidad es tomar conciencia de la situación para tomar adecuadamente las decisiones precisas y efectuar las maniobras requeridas que logren prevenir accidentes.

En nota de prensa de la DGT, se indica que en el año 2017 fallecieron 1.830 personas en accidente de tráfico siendo los colectivos más vulnerables los peatones, ciclistas y motoristas, representando el 46% de todos los fallecidos. Señala que las vías convencionales registran el 77% de los fallecidos en vías interurbanas y que más de 500 personas fallecen en accidentes ocurridos en ciudades españolas. De ello se desprende la necesidad de seguir buscando soluciones para solventar esta problemática.

Los accidentes en los que se ven implicados ciclistas y conductores, tienden a provocar lesiones o fallecimiento. Por consiguiente, generalmente, es el ciclista el herido más grave ante el impacto con el vehículo o una maniobra inadecuada del conductor. Es decir, la bicicleta es un sistema integrado por la persona y una estructura metálica, altamente vulnerable, cuya fragilidad es evidente ya que el cuerpo humano hace la función de carrocería y mantiene su equilibrio sobre dos ruedas. Por ello, debido a su condición frente a los vehículos a motor es importante llevar a cabo acciones preventivas y normativas.

Ante los accidentes menores entre vehículos motorizados y usuarios de la bicicleta no suelen formalizar denuncias por parte de estos últimos. Llegan a considerar que existen diferentes trabas para su demostración, tener que dedicar tiempo a tramitar una denuncia, y sobre todo, por las escasas probabilidades de obtener resultados favorables. Luego, prima el principio del fuerte sobre el débil.

La Fundación MAPFRE-Ciclistas en su estudio, matiza respecto a la existencia de ciclistas lesionados por accidente, la no intervención de vehículos en algunos de ellos, así como que las lesiones en la cabeza de los lesionados con secuelas graves y muy graves se producen tanto en carretera como en ciudad. Siendo estas lesiones en la cabeza, las que más secuelas dejan en las víctimas de accidente.

Diferentes Federaciones, Asociaciones, Organizaciones o Instituciones redactan y siguen mejorando sus diferentes guías didácticas sobre la conducción de bicicletas y conductores, las normas básicas de circulación de la bicicleta y conductores, los elementos de seguridad, etc. Un ejemplo de ello es la DGT.

El Decálogo del Buen Ciclista y Ponle Freno- Axa nos recuerdan comportamientos básicos para mantener la bicicleta equipada como llevar frenos delante y detrás, la obligación de llevar timbre, el casco para niños, jóvenes y adultos. Por tanto, hazte visible, utiliza ropas claras y llamativas. Utiliza la luz roja trasera y la blanca delantera así como elementos reflectantes para la noche. Es aconsejable protegerte los ojos con gafas y las manos con guantes.; además de conducir con seguridad insisten en seguir la normativa de circulación como en ciudad está prohibido circular por el carril bus, y para cruzar un paso de peatones, hay que bajarse de la bicicleta, a no ser que tenga carril bici o paso para ciclistas. En las Autovías y otras vías interurbanas se debe circular como norma general siempre por el arcén, que la circulación en paralelo está permitida exceptuando en tramos sin visibilidad y sin formar aglomeraciones de tráfico. Se puede llevar un pasajero si es mayor de edad, pero sólo si es menor de 7 años y va en asiento homologado. No consumir

alcohol si va a montar en bici. No exceder la velocidad máxima para un ciclista en vía urbana es 45 km/h. En vía interurbana puede llegar a la velocidad permitida por la vía.

La bicicleta es un vehículo, por lo tanto, no hay que olvidar que no se tiene la condición de peatón. Utilizar las aceras y las zonas peatonales, puede molestar y dañar a los peatones. Luego, es más conveniente utilizar los lugares habilitados para ciclistas. Si se va por carretera usar el arcén derecho o el borde derecho de la calzada, si se va por poblado, el carril derecho. Cumplir las normas de circulación, en especial, aquellas que se refieren a prioridades. En poblado no te cruces ni te pegues a los otros vehículos, es muy peligroso hacer maniobras imprevistas ya que no eres un coche y puede que los otros conductores no hayan visto tus indicaciones. Puedes contratar un pequeño seguro de responsabilidad civil, puedes necesitarlo en caso de accidente. Es conveniente, que puedas llevar contigo alguna herramienta para reparar tu bici. Disfruta de tu bicicleta, cumple las normas y respeta a los demás usuarios.

El uso de la bicicleta se asocia a numerosos beneficios personales, ambientales y sociales. Esta práctica deportiva, desde hace años va creciendo, no sólo por ser un medio no contaminante sino por los beneficios para la salud que genera, *Greg LeMond, expresó <<No hay ninguna píldora, ningún fármaco, que pueda hacer lo mismo que una hora de ejercicio de bicicleta... >>*; además, pedalear facilita ampliar la red social y conocer lugares poco accesibles o únicos.

La práctica deportiva del ciclismo en carretera, a diferencia del ciclismo recreativo o turístico, requiere grandes dosis de motivación, disciplina, control del estrés, evaluación del rendimiento, entrenamiento cognitivo y regulación emocional en un nivel óptimo, un gran cuidado físico y destrezas para rodar para poder competir y hacer frente a los diferentes desafíos. Los entrenamientos tienden a buscar una mejora en el sistema cardiovascular, la fuerza y la potencia, a aumentar los depósitos energéticos, a perfeccionar la técnica y biomecánica, así como atender a los aspectos psicológicos durante el entrenamiento o competición. Por ejemplo. La Fase de Euforia, desde antes del comienzo de la carrera hasta los primeros kilómetros, la Fase de Conversación con compañeros para reducir los nervios iniciales. La fase de Transición donde se evidencia los efectos de la preparación y entrenamiento. La fase Latente es el estado real del deportista, sintiendo el peso de la carrera y aparece el sufrimiento físico y mental. La fase de Sufrimiento, surge ante un abuso de intensidad, no regulando el desgaste ni haber seguido las pautas marcadas en el entrenamiento. Ello puede generar angustia, llegando a abandonar la pruebas con una sensación de frustración ante el incumplimiento de objetivos. La fase de éxtasis surge como recompensa al esfuerzo y sufrimiento pasado

durante la prueba. Es habitual ver llorar a los deportistas, donde sufrimiento y emociones se mezclan en la llegada a la meta.

El ciclista profesional sale a entrenar a la carretera como parte de su trabajo para poder afrontar con éxito la prueba deportiva, en las que en ocasiones, viven situaciones de peligro o accidentes por conductores poco responsables o respetuosos; algunos de ellos, han perdido la vida en accidentes o han quedado de tal forma lesionados, que no pueden avanzar en la carrera profesional en el mundo del ciclismo. Existe una amplia lista de ciclistas que han fallecido tras sufrir un accidente por factores humanos, ello ha provocado la movilización de diferentes instituciones para adoptar diferentes medidas sancionadoras, de prevención y educación, campañas de publicidad y denuncias informativas para visibilizar este problema de capital importancia para que se tome conciencia y poner en marcha todas aquellas actuaciones precisas desde los diferentes estamentos para que se produzca una reducción de la tasa de accidentes en el mundo del ciclismo.

Tradicionalmente, se considera que el accidente es un fenómeno causal, incontrolable e impredecible; sin embargo, si modificamos esa idea, prevaleciendo, que las medidas de prevención son efectivas y se pueden controlar los factores de riesgo, ello favorecerá el acercamiento de diferentes posturas para la toma de conciencia de nuestros comportamientos y actitudes como ciclistas, conductores o ambas condiciones. Por tanto, ante lo expuesto no da lugar a que la siniestralidad viene dada por azar y casualidad, sino la causalidad.

LISTA DE REFERENCIAS

Caparros-Egea, D. (2012). Estudiando la percepción de peligros en tráfico (Hazard perception) en el laboratorio: una revisión. *Anales de Psicología*, 28, 240-265.

Castro, C., Padilla, J.L., Benítez, I, García-Fernández, P., Estévez, B., López-Ramón, M.F., Roca, J., y Crundall. (2012). Aproximación inicial a la tarea de detección de peligros durante la conducción en el contexto español. *Estudios e informes DGT*.

Estudio Fundación MAPFRE. (2013). *Ciclistas: Cascos y lesiones en la cabeza*.

Universidad de Valencia. *Estudio: Análisis de la siniestralidad en ciclistas. (2008-2013)*. Ponle freno. Seguros AXA.

RECURSOS EN INTERNET

Dirección General de Tráfico (2012). Indicador rápido de accidentalidad en carretera. Año 2011. Ministerio del Interior.
http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estadistica/accidentes_24horas/resumen_anual_siniestralidad/resumen_siniestralidad039.pdf

<http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/07/NP-Siniestralidad-vial-2017-datos-consolidados.pdf>

<http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclista-marcadores.pdf>