



Seguridad vial depende también del comportamiento de todos

El año pasado, 379 ciclistas fallecieron y 2.748 resultaron lesionados en el país.

En el país, cada día fallece un ciclista en un accidente de tránsito y siete resultan lesionados por el mismo motivo.

Según las cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad adscrita al Ministerio de Transporte, los accidentes de tránsito causaron el año pasado la muerte de 379 usuarios de bicicleta y lesiones a 2.748.

Si bien en las cifras totales los usuarios de las bicis sufren menos accidentes que los otros actores viales, estas no dejan de ser preocupantes, y más si el biciusuario, después del peatón, es el más vulnerable.

De hecho, de las 72.110 personas que perdieron la vida en accidentes de tránsito entre el 2005 y el 2016, unas 4.466 eran ciclistas. Para ese mismo periodo, las víctimas no fatales (lesionados) fueron 502.964 y de ellos, 32.154 eran ciclistas.

En este contexto se realizará el Foro Nacional de la Bicicleta, del 3 al 6 de agosto, en Villavicencio, una de las ciudades en donde cada día este vehículo gana más usuarios. La idea es incentivar el uso de las bicis y hacer más seguros los viajes de los ciclistas.

“El tema de los incentivos a formas de movilidad, como el de la bicicleta, es algo que ha ido generando un nuevo estilo de vida y una nueva forma de verse y abocar la ciudad en sus medios de transporte”, dice Ricardo Galindo Bueno, director de la ANSV.

Galindo agrega que las ciudades han ido adoptando medidas para adecuar su infraestructura, algunas de manera incipiente y otras con esfuerzos importantes. “Bogotá, por ejemplo, que ha liderado el tema, tiene proyección de nuevos kilómetros para bicicleta, pero esto todavía es corto frente a las necesidades de la ciudad”.

Al lado de esos esfuerzos se expidió la Ley 1811 del 2016, que tiene por objeto incentivar el uso de los ‘caballitos de acero’, con miras a reducir el número de viajes en carro para mejorar la movilidad, así como reducir las emisiones de carbono y su impacto ambiental.

El esfuerzo no es en vano, más si se tiene en cuenta que tan solo en Bogotá, según datos de la Secretaría de Movilidad, los 650.000 viajes en bicicleta realizados a diario evitan la emisión de más de 1.200 toneladas de dióxido de carbono al año.



Todos son responsables

A todo esto se suman, según Galindo, la mayor infraestructura, la señalización y la cultura o concientización que debe tener cada ciclista en las calles y carreteras, espacios donde debe existir corresponsabilidad de todos los involucrados en la movilidad.

“Los bicusuarios tienen que hacerse visibles, y a ellos les corresponden también ciertas obligaciones: utilizar los chalecos reflectivos, seguir las señales de tránsito y llevar luces adelante y atrás; también, utilizar los elementos de protección (como el casco, aunque este no es obligatorio) y hacer uso de sus manos para anunciar sus cruces y cambios de ruta”, explica.

La recomendación cobra aún más vigencia cuando las cifras indican que, como consecuencia del trauma de cabeza o cuello, el año pasado 143 ciclistas perdieron la vida, es decir, un 37,7 por ciento del total de las muertes de usuarios de la bicicleta. El mayor porcentaje fue el de los politraumas, con 193 casos y un 50,9 por ciento.

Las cifras oficiales también señalan un problema que debería preocupar a los hombres ciclistas: al menos 9 de cada 10 fallecidos y 8 de cada 10 lesionados son de sexo masculino. Y llama la atención que el 40,1 por ciento de las víctimas fatales y casi la mitad de los lesionados están entre los 20 y los 49 años de edad.

Pero la gran mayoría de los mal llamados accidentes de tránsito no sucedieron por una casualidad de la vida o, como decía un comercial de televisión, porque ‘le tocaba’. Todo lo contrario. Esos trágicos hechos se presentaron por imprudencias.

Para la ANSV, uno de los errores más frecuentes es olvidar que los conductores de carros tienen puntos ciegos, en los cuales les es imposible ver al ciclista, lo que produce muchos de los accidentes fatales. Tenga en cuenta que si el ciclista puede ver al conductor por el espejo retrovisor, él también lo está viendo.

“Para reducir al máximo el riesgo de accidentalidad es necesario que la máquina esté en muy buenas condiciones –frenos, discos y una soldadura sin fracturas–, como también que haya una buena señalización y buen comportamiento de todos los actores viales”, recomienda la entidad.

En fin, los miles de usuarios de bicicleta que hay en el país, como tampoco los otros usuarios, no deben olvidar que la seguridad vial no depende de la infraestructura ni de la suerte, sino, sobre todo, del comportamiento en la vía, del cumplimiento de las normas y del estado del vehículo.



Si todos esos factores se conjugan, los viajes seguros serán cada vez más posibles, con lo cual las cifras de muertos y lesionados caerían sustancialmente.

El Foro Nacional de la Bicicleta

Con el lema 'La bici pedalea segura', entre el 3 y el 6 de agosto próximo, se realizará el Foro Nacional de la Bicicleta, en Villavicencio. El evento, organizado y liderado por colectivos de usuarios de este vehículo, busca ser un escenario de encuentro entre las instituciones, las empresas y los ciudadanos en torno a la movilidad y seguridad en la vía. El objetivo es generar acciones y propuestas que puedan contribuir a la construcción de la política pública de la bicicleta.

Entre los temas por debatir están los de las bicicletas públicas, las mujeres en Iberoamérica que andan en bici y el biciturismo.

También se hará el lanzamiento del foro en Popayán, en 2018. En redes sociales el evento aparecerá como #FNB.

Consejos para una movilidad más segura

Los usuarios de bicicletas, junto a los peatones, son los actores viales más vulnerables, por eso los expertos les hacen algunas recomendaciones a los conductores de vehículos y motociclistas:

1. Adelantamiento

Si usted conduce un vehículo y busca adelantar a un ciclista debe hacerlo a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1,5 metros) y a velocidades que no le generen inestabilidad o riesgo al bicusuario.

2. Información segura

Al realizar maniobras de adelantamiento, detención o giro es importante que use sus luces direccionales y/o estacionarias para informar al ciclista de su próximo movimiento, y así, él sabrá cómo reaccionar. Manténgase atento y revise siempre la posición de los bicusuarios a través de sus retrovisores.

3. Respetar los derechos

Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y de los ciclistas, dándoles preferencia y espacio en la carretera.



4. Estacionamiento

Recuerde que está prohibido estacionar vehículos en las ciclorrutas o en los carriles exclusivos o con prioridad al tránsito de bicicletas y peatones.

Diario EL TIEMPO, 27 de Julio de 2017. Página 9