

LA LEY DEL CICLISMO SEGURO

Cuando salga a la luz este artículo, estará estrenándose una nueva Ley que ha mejorado con mucho la hasta hace poco vigente Ley Anticiclistas. Os vamos a explicar en los siguientes artículos los aspectos de implicación práctica concreta, cuales son mis derechos y las obligaciones dimanantes de la nueva normativa.

Breve historia.

Tras la desastrosa situación a la que nos abocó la anterior normativa, un grupo de personas reaccionaron de modo inmediato, encabezados por Pedro Delgado y José Rodríguez, presidente de la Asociación de Ciclistas Profesionales. Tras numerosas reuniones mantenidas dominadas por buenas palabras y pocas acciones de nuestros mandatarios, saltó la alarma social tras el atropello de los Hermanos Ochoa. Los ciclistas nos manifestamos en duelo hacia la Moncloa, y, a partir de ese momento, se produjo la auténtica revolución, pues el Sr. Rajoy nos recibió y aceptó la inclusión de una sustancial mejora legislativa. Con la inestimable ayuda de Ana Torme, y el Grupo Parlamentario del PNV, pudimos redactar unas normas que, en su mayoría, fueron aceptadas en su integridad, y que pasamos a detallar.

Utilización del Arcén:

-Antes:

Hasta ahora, al ciclista se le obligaba a transitar por el arcén de modo inequívoco, con una salvedad: Que resultara intransitable o no existiera. Incluso, en estas circunstancias, la Ley nos obligaba a ceñirnos completamente a la derecha. Ahora, imaginaos un puerto revirado, con arcén muy estrecho, plagado de rampas descendentes muy pronunciadas: Para circular conforme a derecho nunca se podría pasar de 45 km/h y por el arcén con lo que el riesgo de reventón era patente y, por añadidura, no había más que bajar cuadrados y haciendo equilibrios para no salirse del arcén.

Las consecuencias:

Todo ciclista que se saliera del arcén y superara 45 km/h, caso de sufrir un accidente, por ejemplo, con un vehículo que, circulando en sentido contrario invadiera nuestra trayectoria **por la calzada**, vería como los abogados del conductor que golpeó al ciclista le acusaría a éste de salirse del arcén, y, no digamos, de superar la velocidad reglamentaria de 45 km/h. Eso suponía en ocasiones la reducción de la indemnización a la que tendríamos derecho por causa de la “compensación de culpas”, algo que un juez aplica cuando, en un accidente, quienes están implicados incumplen ambos alguna norma.

-Ahora:

Con la actual redacción hemos conseguido que se pueda superar la velocidad de 45 km/h en aquellos tramos que, por razones de seguridad vial, sea aconsejable circular más deprisa, esto es, a la velocidad del resto de los vehículos. Esos tramos corresponderían a descensos prolongados con curvas, tal y como ocurre en la bajada de los puertos. La Ley permite, además, salirse del arcén para recortar la trazada de la curva en estos tramos, siempre y cuando utilicemos, claro está, nuestra mitad de la calzada.

Consecuencias: ya no estaremos fuera de la Ley en cualquier tramo rápido de descenso, ni podrá alegarse que el ciclista es el culpable cuando cualquier desaprensivo invada nuestro carril y nos cause un accidente.

Vehículo de apoyo:

-Antes:

Una de las históricas reivindicaciones del mundo del ciclista de carretera consistía en poder circular con un vehículo de apoyo que disuadiera a otros conductores de adelantar sin respetar el famoso metro y medio o causarnos un atropello masivo. Una de las negociaciones más duras, y en las que la DGT no soltaba prenda, consistió en que se aceptara este medio de protección. ¡Cuántos clubes han sido multados por situar su coche tras los ciclistas por el arcén! Se alegaba que entorpecía la circulación, que era un factor de riesgo para el resto de usuarios por el riesgo de alcances... Vamos, que la prohibición era taxativa y la multa segura.

-Ahora:

No sólo se permite el famoso coche de apoyo, sino que se le autoriza expresamente para que circule por el arcén. Ha habido que retocar el articulado, introduciendo al coche de apoyo en la lista de vehículos que han de circular por esta vía auxiliar marginal. Pero no sólo esto: Además, si no hay arcén o es intransitable, se autorizará a que ocupe la calzada, aunque eso sí, lo más a la derecha posible, y por ello se le permitirá **circular a una velocidad anormalmente reducida**. El futuro reglamento matizará bajo qué circunstancias se utilizará este coche de apoyo, pero os adelantamos que será necesario aportar el libro de ruta con los horarios de salida en la Jefatura Provincial en la que estéis incardinados.

Circulación por autopistas:

-Antes:

La célebre Ley Anticiclistas estableció la prohibición taxativa de introducirse en estas vías rápidas con la bici. Alegaban que la diferencia de velocidad entre los vehículos a motor y los ciclos provocaban situaciones de enorme riesgo. Sin embargo, sus creadores debieron pensar que algún tipo de usuario ciclista estaba hecho de un material más resistente a los impactos que los demás, pues contemplaban la posibilidad de conceder permisos individuales para entrar en autopistas a aquellos privilegiados que, tras una solicitud formal, la Administración tuviera a bien concedérselo, si es que ese día el responsable de la concesión se despertaba de buen humor. No, no es una broma: De hecho, el Reglamento que se venía preparando planteaba incluso a posibilidad de obligar a federarse para que prosperara esta solicitud, tomando la norma, por ello, el camino de una discriminación inaceptable, pues, no olvidemos, no llega a la cifra de cuarenta mil el número de federados existentes en España, mientras que los ciclistas reales ascienden al millón de practicantes.

Se les demostró a los políticos que las estadísticas de la propia DGT averiguaban que la incidencia de siniestralidad en autovías era mínima (recogidas además cuando no existía la prohibición) Y el papel activo de algunos lectores de Ciclismo a Fondo resultó decisivo, ya que presentaron debidamente cumplimentado un formulario que publicamos en estas mismas páginas por el que formalmente se solicitaba permiso para circular en autovía. Gracias a la presentación masiva de este

escrito, las Jefaturas Provinciales de Tráfico se vieron en un serio apuro, de modo que se decidió cambiar la norma.

-Ahora:

Se permite, de modo genérico, circular por el arcén de la autovía, salvo que, por razones de seguridad vial (peligrosidad extrema), se prohíba mediante la señalización correspondiente.

Esta sencilla norma ha sido de lo más difícil de conseguir, pues pretendieron los legisladores incluso cambiar las tornas y sólo permitir entrar en autovías en algunos tramos, para lo cual sería preciso crear una nueva señal que permitiera a los ciclistas ejercer su derecho. Tras una enorme presión, se consiguió este permiso genérico tan sólo limitado en algunos lugares peligrosos. Incluso el Partido Socialista votó en contra de esta propuesta, pues, no olvidemos, fueron los padres de la anterior legislación.

Os iremos desarrollando en sucesivos números un completo dossier, pues esto que os hemos avanzado no es más que el principio.

Que disfrutéis de un ciclismo seguro.