

RISK INSIGHT

Compartiendo la carretera con los ciclistas



El número de ciclistas que utilizan la carretera va en aumento, lo que se traduce en un mayor número de ciclistas involucrado en colisiones. Dada la vulnerabilidad de estos usuarios de la carretera, es importante minimizar el riesgo de verse involucrado en un accidente con un ciclista, sobre todo para aquellas organizaciones que operan con vehículos de grandes dimensiones.

La magnitud del problema

En 2013, el 4% de los fallecidos en accidentes de tráfico y el 6,36% de los heridos graves en las carreteras españolas fueron ciclistas. Los accidentes de tráfico de los ciclistas son más frecuentes en los meses de verano, probablemente porque en nuestro país sigue asociándose la bicicleta, en buena medida, al ocio, y más gente la usa durante sus vacaciones. Los grupos de edad con mayor índice de ciclistas accidentados son hombres de 15 a 17 años y de 55 a 64 años. Este Risk Insight tiene como objetivo proporcionar ideas sobre lo que se puede hacer para ayudar a prevenir este tipo de accidentes.



¿Cuáles son los riesgos?

El principal riesgo está asociado con vehículos de grandes dimensiones girando a la izquierda, porque el conductor no suele ver al ciclista antes de hacer la maniobra, ya sea porque no lo ha detectado o porque el ciclista está en un ángulo muerto cercano al vehículo. Esta situación probablemente se produce porque el conductor ha adelantado al ciclista justo antes de girar a la izquierda, está reduciendo la velocidad y el ciclista está tratando de pasar por el lado del vehículo, o bien porque el conductor se ha detenido (especialmente en un semáforo) y el ciclista se ha situado junto al vehículo. Girar a la izquierda, pues, es una de las situaciones principales de riesgo, pero compartir la carretera con esos usuarios vulnerables que son los ciclistas lleva asociados otros riesgos que hay que conocer y prevenir:

- Vehículos de grandes dimensiones que adelantan a ciclistas y, o bien no les dejan suficiente espacio o bien finalizan el adelantamiento demasiado pronto.
- Los ciclistas suelen tener que evitar obstáculos como desagües o pavimento en mal estado, por lo que repentinamente abandonan el arcén, o circulan más cerca del centro de la calzada para evitar maniobras bruscas para evitar obstrucciones del arcén - esto es especialmente frecuente por la noche, cuando es más difícil para el ciclista detectar un obstáculo.
- En bicicleta y cuesta arriba, los ciclistas tienen más probabilidades de "balanceo", ya que su velocidad disminuye, por lo que se les debería dejar más espacio libre.
- En condiciones de viento, los ciclistas pueden ser succionados por el paso de vehículos más grandes, o por ráfagas de viento al pasar entre edificios, árboles y setos.
- Al pasar cerca de vehículos estacionados, los ciclistas suelen apartarse de ellos para evitar el riesgo de colisión al abrirse una puerta, por lo que se desplazan hacia el centro de la calzada más de lo previsto.
- Cuando hay tráfico lento, los ciclistas pueden circular entre los vehículos.
- En las rotondas, los ciclistas pueden circular por un carril diferente a otros vehículos, por lo que su posición puede no ser un buen

indicador de la salida que tienen la intención de tomar. Además, necesitan más tiempo para acelerar hasta la rotonda, y por tanto requieren más espacio.

- Aunque la mayoría de los ciclistas tienen buena iluminación delantera y trasera (cada vez es más común ver a ciclistas llevando reflectantes en el cuerpo o en el casco), algunos no llevan los dispositivos adecuados, por lo que puede ser difícil detectarlos cuando la luz disminuye.
- En las zonas urbanas algunos ciclistas optan por cruzar cuando los semáforos están en rojo.
- Muchos ciclistas señalizan sus intenciones, pero algunos no lo hacen (o lo hacen muy tarde).
- Cuando las condiciones de la vía son resbaladizas (por ejemplo, en el clima frío o cuando hay hojas mojadas en la carretera), las posibilidades de que un ciclista se caiga de la bicicleta aumentan, por lo que debemos aumentar la distancia de seguridad.

¿Qué pueden hacer las empresas para reducir los riesgos?

Desde gerencia, los principales aspectos que se deben tener en cuenta (asumiendo que el viaje es necesario) son:

- ¿Hemos evaluado los riesgos de nuestros viajes/rutas atendiendo al riesgo de colisión con ciclistas y según las horas de alto riesgo de día (especialmente durante la hora punta)? ¿Sería posible reprogramar cualquiera de estos viajes?
- ¿Hemos minimizado la presión de tiempos de entrega sobre el conductor, de modo que sean capaces de conducir de manera segura para lograr sus objetivos? Un ejemplo de este problema son los plazos de entrega poco realistas, lo que significa que el conductor tenga que asumir riesgos inaceptables para lograr sus objetivos.
- El bienestar general de los empleados es un importante elemento de riesgo en cualquier programa efectivo de gestión de seguridad vial. Un conductor cansado tiene menos capacidad de reacción frente a imprevistos, por lo que se debe implantar una sólida política de gestión de la fatiga y realizar auditorías para comprobar que está siendo seguida, así como garantizar que los conductores no conducen en estado de fatiga. Deben tomar un descanso

de 15 minutos cada dos horas, o antes si es que comienzan a sentirse cansados (independientemente de todos los requisitos legales), y la duración total de la jornada de trabajo más cualquier desplazamiento no debe inducir a fatiga. Del mismo modo, se debe instaurar una política de prevención de consumo de drogas y alcohol (incluyendo medicamentos), y realizar las auditorías que garanticen su cumplimiento.

- ¿Las necesidades operativas del negocio van en contra de los requisitos de conducción segura? La mejor política de conducción segura del mundo no será eficaz si por requisitos operacionales el conductor no puede cumplirla. A menudo es más eficaz hacer un pequeño cambio en las prácticas operacionales que permitan a los empleados conducir con seguridad. Si esas prácticas las dictan los clientes, explíqueles los riesgos que se derivan de sus peticiones.
- ¿Nos hemos preguntado por la vulnerabilidad de otros usuarios de la carretera, como ciclistas, peatones (especialmente niños) y jinetes? Solo si los conductores son conscientes de riesgos específicos asociados con otros

Conductores

- ¿Está el conductor plenamente concentrado durante todo el trayecto, sin ningún tipo de distracciones? ¿Se usan dispositivos de manos libres, sistemas de navegación por satélite etc.? Se debería implantar una política de control de distracciones (especialmente el uso de teléfonos móviles), con auditorías que aseguren su cumplimiento. Es importante que los conductores mantengan la concentración en condiciones de tráfico lento, especialmente cuando van a efectuar giros, ya que en ese momento es cuando existe un mayor riesgo de colisión con ciclistas.
- ¿Está el conductor sometido a fatiga? Es importante que los conductores descansen adecuadamente antes de ponerse a conducir, y que se les permita detenerse cuando lo consideren oportuno.
- ¿Ha realizado el conductor algún examen de visión en los últimos dos años? En caso de que necesite gafas o lentes de contacto, ¿las lleva puestas durante la conducción?
- ¿Los conductores son conscientes de los riesgos? Si un conductor busca algo específico, como un ciclista situado junto al vehículo, es más probable que lo detecte, por lo que elevar la conciencia sobre el tema ayudará a asegurar que los conductores siempre estén pendientes de los ciclistas.
- ¿Los conductores señalizan de forma clara y con tiempo suficiente las maniobras? Es importante ofrecer al resto de usuarios de la carretera, y en este caso especialmente a ciclistas, las máximas advertencias de los cambios inminentes de dirección. Esto es necesario incluso en condiciones de tráfico lento o estacionamiento. También se debe recordar a los conductores que el mero hecho de señalar una maniobra no da, automáticamente, el derecho de llevarla a cabo. Deben cerciorarse de que la maniobra es segura (y legal) antes de realizarla..

Vehículos

- Está el vehículo en buen estado de mantenimiento, especialmente en lo que respecta a luces e indicadores? Si un indicador no funciona, un ciclista no sabrá hacia dónde girará el vehículo. Asegúrese de que las ventanillas de los vehículos y los retrovisores están limpios, ya que esto facilitará que el conductor evite potenciales peligros.
- ¿Ha instalado espejos adicionales en su vehículo para reducir (que no eliminar) los ángulos muertos?
- Considere la instalación de sensores de proximidad, que permiten al conductor detectar la presencia de ciclistas (o peatones).
- Considere la instalación de sistemas de aviso de giro, que incorporan una alerta verbal: "Advertencia, giro del vehículo a la izquierda" con señales acústicas, similar a las alertas de marcha atrás instaladas en algunos vehículos.

Cualquier característica de vehículos mejorados, como se indica arriba, debe ir acompañada de la formación adecuada para los conductores, que tanto tienen que saber cómo usarlas con eficacia, como conocer sus limitaciones (por ejemplo, un ciclista con auriculares no oír una señal acústica), para no confiar en estos sistemas como una forma de mitigar el riesgo. Muchos de los temas abordados permitirán que los empleados sean conductores más seguros en todas las situaciones de conducción por carretera. Conducir es un actividad de alto riesgo que a menudo se pasa por alto, y para la mayoría empleados, sus posibilidades de sufrir lesiones o causar lesiones a un tercero es mayor mientras se conduce que durante cualquier otra actividad laboral. Un conductor seguro tratará de evitar colisiones, independientemente de quién tenga la culpa. Muchos ciclistas conducen de forma muy segura, pero como también hay quienes no lo hacen, si se siguen los consejos citados se podrá minimizar la posibilidad de que uno de sus conductores se vea involucrado en una colisión con un ciclista.



Zurich Insurance plc Sucursal en España

Vía Augusta, 200

08021 Barcelona

Entidad inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, tomo 41342, folio 164, hoja B 390869, inscripción 1ª. Con dirección y domicilio social en Vía Augusta 200, 08021 Barcelona.

NIF: W0072130H

www.zurich.com

Copyright © 2015 Zurich Insurance plc, Sucursal en España

Ni Zurich Insurance plc, Sucursal en España (en lo sucesivo 'Zurich') ni ninguna de sus filiales o entidades vinculadas se responsabiliza por la exactitud o integridad de los datos contenidos en el presente material. Parte de la información contenida en este documento puede variar con el tiempo, por lo que deberá consultarse la versión más reciente en todo caso.

La información contenida en este documento se refiere a ingeniería de riesgos o a otros servicios de gestión de riesgo, como una descripción general y orientativa, no directamente aplicable a casos concretos.

No tiene carácter contractual ni publicitario y no pretende proveer información sobre coberturas, servicios u ofertas de seguros, ni altera o modifica ningún contrato, oferta, o cotización de seguros, así como ninguna otra documentación suscrita con Zurich o de la que se deriven obligaciones para ésta. Para obtener detalles sobre los servicios y condiciones, le rogamos que contacte con Zurich.

Zurich, sus representantes y empleados no asumen responsabilidad de ningún tipo que pudiera ser consecuencia del uso de cualquier información, material o procedimiento contenido en el presente documento. Zurich, sus representantes y empleados no garantizan ningún tipo de resultados en base a esta información.

