

ECF

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

FEDERACIÓN DE CICLISTAS EUROPEOS/AS · FÉDÉRATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



AUMENTAR LA SEGURIDAD EN BICICLETA **sin implantar el uso obligatorio del casco para ciclistas**

Posición oficial de la Federación de Ciclistas Europeos/as

AUMENTAR LA SEGURIDAD EN BICICLETA sin implantar el uso obligatorio del casco para ciclistas

Presentamos en este folleto propuestas y métodos que, en nuestra opinión, son eficaces para mejorar la seguridad vial y la calidad de vida de las personas.

ÍNDICE

	Página
1. Promover la seguridad y el uso de la bicicleta	3
2. Los mitos sobre el casco	5
3. Por qué es tan importante la bicicleta	8
3.1. La bicicleta previene enfermedades	8
3.2. Ir en bicicleta sin casco es más sano que no ir en bicicleta en absoluto	9
4. El casco obligatorio para ciclistas y sus consecuencias	10
4.1. Cumplimiento dudoso.....	10
4.2. Menos ciclistas	11
5. ¿Por qué sólo para ciclistas?	12
6. Hablan los médicos	13
7. Un nuevo enfoque de la seguridad vial	14
8. Recomendaciones	15
9. Fuentes, bibliografía y direcciones de Internet	16

Redacción: Ulla Baden, Ernst Poulsen, Tom Godefrooij, Hildegard Resinger y Daniel Eritja
Traducción: Daniel Eritja y Hildegard Resinger
Publicado por: ECF asbl.
Diseño y maquetación: Estudio Mariscal, Barcelona
Impreso por: Gràfiques Gispert, C/Pere IV 29-35, b. 1ª, Barcelona

Depósito legal: D/1998/8471/1
Noviembre 1998

© Se permite la reproducción siempre y cuando se indique la fuente.

Federación de Ciclistas Europeos/as (ECF asbl)
Av. de Broqueville, 158, Box 3
B-1200 Bruselas, Bélgica
Teléfono: +32 2 771 87 68
Fax: +32 2 762 30 03
E-mail: ecf_brussels@compuserve.com

Contacto en España:
Daniel Eritja, vicepresidente de la ECF
C/ Mare de Déu de Port, 397, 17è 1ª
E-08038 Barcelona
Tel/Fax: 93 431 53 79
E-mail: deritja@pangea.org

Esta publicación ha sido apoyada económicamente por la Dirección General XI (Medio Ambiente) de la Unión Europea.

1. PROMOVER LA SEGURIDAD Y EL USO DE LA BICICLETA

Hay muchas razones para tomar en serio el tema de la bicicleta. Esta máquina tan discreta ayuda a preservar el medio ambiente y no ocupa mucho espacio en nuestras saturadas ciudades. No produce humos ni congestión. La bicicleta ofrece una movilidad al alcance de todos los sectores de la población. Y, por encima de todo, ir en bicicleta es sano.

Por estos motivos, el uso de la bicicleta merece ser promovido, y las políticas de transporte deberían incitar al mayor número de personas posible a circular en bicicleta.

El mayor obstáculo para un verdadero despegue en el uso de la bicicleta está casi siempre en la falta de seguridad. Por eso, la mejora de la seguridad vial ha de ser un aspecto básico de cualquier estrategia en favor de la bicicleta.

En algunos países se ha planteado la conveniencia de introducir la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas. Ciertamente puede ser deseable llevar casco en algunas situaciones. Pero con una obligación generalizada, mucha gente renunciaría a ir en bicicleta. Otros/as optarían por hacer caso omiso de una norma cuya utilidad no perciben. Pero lo peor es que el casco ciclista no es eficaz en las colisiones con automóviles, que constituyen la gran mayoría de los accidentes graves y mortales de ciclistas.

La seguridad de la bicicleta sólo mejorará reduciendo los riesgos en su origen: calmando el tráfico.

El casco puede proteger (parcialmente) la cabeza en caso de colisión, pero no puede prevenir que el accidente ocurra. **Es opinión de la Federación de Ciclistas Europeos/as que, en vez de plantear el uso obligatorio del casco, los poderes públicos deberían esforzarse en prevenir los accidentes. La promoción del uso del casco no es una manera eficaz de mejorar la seguridad de los y las ciclistas.**

2. LOS MITOS SOBRE EL CASCO

En la discusión sobre la seguridad vial ciclista suelen aparecer determinados argumentos a favor del casco obligatorio que, a primera vista, parecen irrefutables. A continuación, le ofrecemos un enfoque que revela la fragilidad de estas "verdades míticas".

ARGUMENTO: Los cascos para ciclistas salvan vidas.

RESPUESTA: Ciertamente, los cascos pueden salvar vidas, pero su potencial no debería sobreestimarse. Un casco ciclista homologado sólo resiste impactos inferiores a 23 Km/h. Además, una ley que obligara a los/as ciclistas a llevar casco provocaría un menor uso de la bicicleta. Esto, a su vez, llevaría a un aumento de muertes debidas a ataques al corazón y a otras enfermedades de la vida sedentaria (véase el punto 3.1 más adelante). **El efecto final sería: más muertes prematuras.**

ARGUMENTO: El casco obligatorio para motoristas también suscitó polémica, pero su eficacia ha quedado demostrada. Para la bicicleta sería lo mismo.

RESPUESTA: La protección que ofrece un casco integral no se puede comparar con la de un casco para ciclistas. Un/a ciclista tiene que hacer un esfuerzo físico para subir pendientes, por lo que la cabeza ha de estar bien ventilada. No podría soportar sin perjuicio para la salud el peso de un casco con "protección integral" (ver punto 5). Los/as motoristas se desplazan a mayor velocidad, y sufrir un accidente puede depender sólo de un leve movimiento del puño derecho, sin ningún esfuerzo físico. **El número de ruedas no es una base suficiente para equiparar dos vehículos y aplicar los mismos patrones.**

ARGUMENTO: Los/as ciclistas de competición y de montaña son un grupo de alto riesgo y deben llevar protección.

RESPUESTA: Es cierto que la práctica de algunos deportes sobre dos ruedas requiere protegerse con rodilleras, cascos, etc., pero una actividad como las carreras en bicicletas todo terreno tiene muy poco que ver con conducir una bicicleta entre el tráfico (véase el punto 3.2). Además, casi todas las federaciones deportivas han redactado ya sus propias normas a este respecto. **La existencia de algunas modalidades de ciclismo más arriesgadas no justifica que se obligue al uso del casco a todos/as los/as ciclistas.**

ARGUMENTO: El fomento del uso del casco es una vía económicamente eficaz de reducir las muertes de ciclistas.

RESPUESTA: Los dispositivos de autoprotección que deben pagar las personas usuarias son baratos para las autoridades, pero ¿es realmente eficaz la suma total de dinero gastado? Los cascos para ciclistas son insuficientes en muchos casos, y las colisiones entre ciclistas y vehículos a motor demasiado rápidos serán igual de mortales con casco que sin él (para más detalles, vea el punto 6). **Los cascos para ciclistas no protegen contra la mayoría de los accidentes mortales.**

ARGUMENTO: Al menos los niños, que son más vulnerables que otras personas, deberían llevar casco.

RESPUESTA: La ECF contestaría a ello que son las condiciones del tráfico las que deberían adaptarse a las posibilidades de los usuarios y usuarias más vulnerables de las vías públicas: niños/as, personas mayores, minusválidos/as... y no al revés. No obstante, queremos matizar que los/as niños/as tienen una menor percepción del riesgo, y se ven a menudo involucrados/as en "accidentes individuales" como caídas de la bicicleta. Éste es el tipo de accidente donde un casco diseñado para impactos hasta 18 Km/h brindaría protección, pero por otra parte, un casco puede apartar un niño o niña de la bicicleta (punto 4.2). Es esencial para el éxito de cualquier política de promoción de la bicicleta que no se desincentive a los niños y niñas. Si ellos dejan de ir en "bici", la siguiente generación probablemente nunca llegue a usar la bicicleta. **Son los padres quienes deberían decidir, con la información suficiente, si quieren que sus hijos/as lleven casco o no.**

ARGUMENTO: Las campañas en favor del uso voluntario del casco no funcionan, por tanto el casco debe ser obligatorio.

RESPUESTA: Este argumento presupone que el casco es el "último grito" en materia de seguridad vial, lo cual no es cierto. Crear condiciones de tráfico más seguras es infinitamente más efectivo. Legislar sobre el casco puede incluso distraer esfuerzos en favor de un entorno viario más seguro, lo cual sería contraproducente en términos de seguridad vial real. Por otra parte, una legislación que obligue a los/as ciclistas a llevar casco requeriría una continua vigilancia para que se cumpla, y aún así es muy probable que no se consiga un nivel satisfactorio de cumplimiento (véase al respecto el punto 4.1). **Con ello, se contribuiría a disminuir la credibilidad de las normas de tráfico y de las leyes en general.**

3. POR QUÉ ES TAN IMPORTANTE LA BICICLETA

Ir en bicicleta es una actividad que implica muchos beneficios para la sociedad. La bicicleta es un vehículo respetuoso con el medio ambiente; no emite gases nocivos ni ruido. Puede contribuir eficazmente a resolver los problemas de congestión en nuestras ciudades. Está al alcance de casi todos los bolsillos. Nos invita a practicar un ejercicio físico sano y agradable.

3.1. La bicicleta previene enfermedades

Cuatro horas de ejercicio moderado cada semana bastan para reducir sustancialmente el riesgo de padecer una amplia gama de enfermedades. Incluso una hora por semana es beneficiosa.

Es fácil pedalear cuatro horas por semana: una ruta de media hora al trabajo y vuelta a casa cada día... y se ha sobrepasado ya este objetivo. En media hora cualquier persona recorre en bicicleta entre 3 y 8 Km. Esta es una distancia en la que la bicicleta es casi siempre más rápida que el coche. Y el ejercicio realizado mientras uno/a se desplaza al trabajo deja intacto nuestro valioso tiempo de ocio.

Por otra parte, las personas que usan regularmente la bicicleta causan menos baja laboral. Un experimento de una compañía de seguros americana demostró que la media de días de baja disminuye un 20% si los/as empleados/as practican ejercicio tres veces por semana. Estos resultados fueron confirmados por la empresa sueca de coches Saab-Scania, que realizó un estudio entre sus empleados de 50 a 60 años de edad. Los sedentarios tuvieron una media de 30 días de baja al año, mientras que los físicamente activos sólo estuvieron de baja ocho días.

Ir al trabajo en bicicleta es bueno para el individuo, para la empresa, para la salud pública y la sociedad en general.

El ejercicio moderado genera muchos beneficios físicos y mentales:

- mejora la regulación del azúcar en la sangre
- previene las altas presiones sanguíneas
- compensa la absorción del colesterol perjudicial
- refuerza el sistema inmunológico
- fortalece el corazón, los músculos, los huesos y los tendones
- reduce el riesgo de padecer diabetes, fragilidad ósea, enfermedades cardiovasculares y cáncer
- reduce el estrés, las tensiones, la ansiedad y las formas benignas de depresión.

Para beneficiar la salud, el ejercicio debe ser regular. Usar la bicicleta para los múltiples recorridos cortos de cada día es una manera sencilla de conseguirlo.

3.2. Ir en bicicleta sin casco es más sano que no ir en bicicleta en absoluto

Como cualquier otro modo de transporte, ir en bicicleta no es seguro al cien por cien, pero no es, ni mucho menos, tan peligroso como mucha gente piensa.

En los últimos años, el doctor Mayer Hillman, del instituto de investigación británico Policy Studies Institute, ha publicado varios estudios sobre ciclismo y salud. Ha calculado en uno de ellos que los años de vida ganados al ir en bicicleta regularmente sobrepasan a los años de vida perdidos en accidentes en una proporción de 20 a 1, y eso en un país donde la tasa de accidentalidad ciclista es alta. Cifras del Reino Unido muestran también que la gente que utiliza la bicicleta vive más años y en mejor estado de salud que quienes no lo hacen.

Los años de vida ganados gracias al uso de la bicicleta son 20 veces más que los años perdidos por ciclistas en accidentes de tráfico.

Estudios similares fueron realizados por la Federación Danesa de Ciclistas. Usando datos de investigación médica, se calculó que 5 millones de daneses y danesas, que circulan en bicicleta una media de 3 Km diarios, añaden un total de 40.000 años a sus vidas. Por otro lado, una media de 80 ciclistas daneses/as mueren en accidentes de tráfico cada año; con una esperanza de vida media de 70 años, y teniendo en cuenta la edad media de los/as ciclistas muertos/as, esto implica una pérdida de 3.500 años de vida. Es decir: En Dinamarca se ganan anualmente un total de 36.500 años de vida

gracias al uso de la bicicleta.

Aunque todavía haya un cierto número de factores no estudiados, este cálculo muestra que **el uso regular de la bicicleta es beneficioso para la salud de una nación.**

Muestra también que, aunque sólo un diez por ciento de la población ciclista dejara de ir en bicicleta - cosa que indudablemente sucedería si una ley de uso obligatorio del casco fuera aprobada - la salud de todo el país sufriría las consecuencias.

4. EL CASCO OBLIGATORIO Y SUS CONSECUENCIAS

4.1. Cumplimiento dudoso

Para que un casco ciclista pueda cumplir su función, es imprescindible que se ajuste bien a la cabeza, esté colocado y fijado correctamente y sea renovado después de un golpe o cada cierto tiempo aunque no presente signos externos de deterioro. En caso contrario, incluso puede agravar las consecuencias de un accidente.

Una persona que opte voluntariamente por ponerse un casco probablemente también se ocupará de estos aspectos. No se puede esperar lo mismo de una persona que se ponga el casco meramente para evitar una multa. Además, el esfuerzo económico de renovar los cascos adecuadamente es difícil de soportar en algunos sectores de la población que usan la bicicleta habitualmente. Sería prácticamente imposible controlar si llevan un casco apropiado, y más aún cuando se trate de niños y niñas.

Muchos/as ciclistas se opondrían a una ley que les obligue a llevar casco, con lo cual se producirían actitudes individuales o colectivas de desobediencia civil. Ante ello, o bien los agentes de control de tráfico habrían de desviar su atención de los problemas serios que causa el tráfico motorizado, dedicándose a perseguir ciclistas, o bien las autoridades se resignarían a aceptar el hecho de que esta ley se incumple sistemáticamente y que, por tanto, es inútil.

Promulgar leyes que es difícil que se cumplan desprestigia a las instituciones y favorece el incumplimiento de otras normas.

4.2. Menos ciclistas

En 1991, el uso del casco se hizo obligatorio para los y las ciclistas de Australia y Nueva Zelanda. Dorothy L. Robinson, de la Universidad de Nueva Inglaterra, analizó los efectos de la ley y concluyó que, como consecuencia directa de ella, del 30 al 40 por ciento de los/as ciclistas de Australia abandonaron el uso de la bicicleta. Además, Robinson descubrió que sólo se produjo un ligero descenso en el número de heridas graves en la cabeza, aunque más gente llevaba casco que antes y había menos ciclistas.

Durante el mismo período, el número de heridas craneales de peatones, a quienes no se requirió que llevaran casco, disminuyó un 30 por ciento. La causa más probable de ello fue una campaña estatal altamente eficaz contra la conducción bajo los efectos del alcohol y contra el exceso de velocidad.

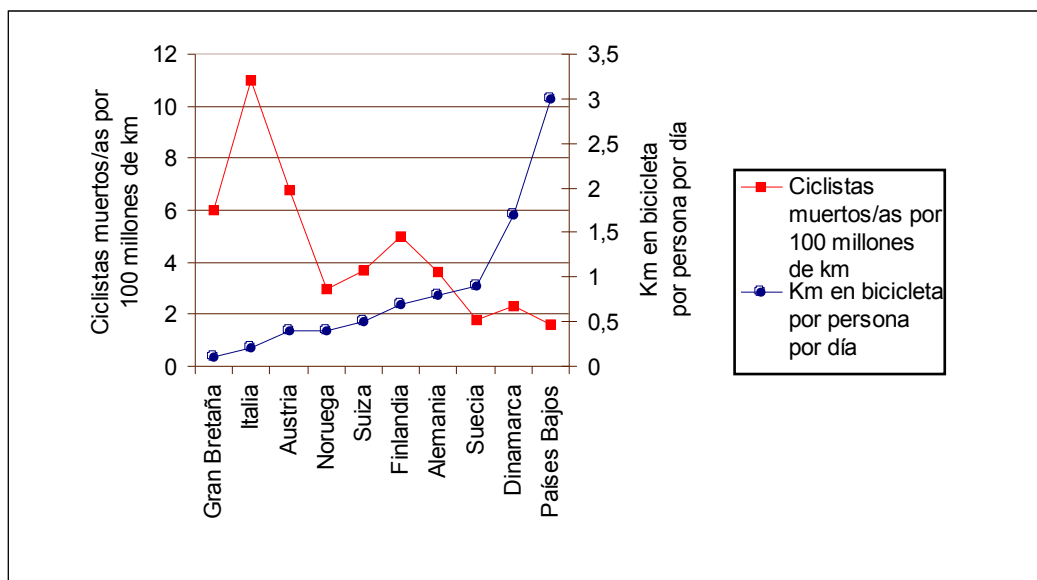
La lección de Australia y Nueva Zelanda es que la obligatoriedad del casco podría incluso hacer más peligroso el uso de la bicicleta. Una posible explicación de este fenómeno sería que quien lleva un casco se siente menos vulnerable y, sin quererlo, toma riesgos que de otra forma habría evitado (el conocido Efecto de Compensación de Riesgos), aumentando así la posibilidad de un accidente.

Del mismo modo, quien conduce un coche percibiría que un/a ciclista con casco está protegido/a, y compensaría subconscientemente este menor riesgo conduciendo más deprisa o dejando menos espacio al adelantar.

Se afirma también que un número determinado y suficiente de ciclistas en las calles y carreteras (una "masa crítica") tiene un efecto positivo sobre el comportamiento de los/as conductores/as de automóviles. Estadísticas de diversos países confirman que, a más ciclistas, menos accidentes por Km recorrido.

El uso obligatorio del casco tiene, en el mejor de los casos, poco efecto positivo sobre la seguridad; en el peor (y más probable), tiene además un marcado efecto negativo sobre el número de ciclistas.

Riesgo por no ir en bicicleta



Relación entre el uso de la bicicleta y los/as ciclistas muertos/as en accidente de tráfico. Fuente: C. Hydén, A. Nilsson & R. Risser, 1998

5. ¿POR QUÉ SÓLO PARA CICLISTAS?

Vivir es ya de por sí una actividad arriesgada, y la gente se hiere o muere en muchos tipos de accidentes. Comparado con otros modos de transporte y con otras actividades, el ciclismo no es ni mucho menos tan peligroso como las personas que no van en bicicleta lo perciben a menudo. Las campañas a favor del uso voluntario u obligatorio del casco refuerzan esta falsa percepción. En realidad, tanto para ciclistas como para peatones, los accidentes de tráfico graves y mortales suelen tener un origen común: atropellamiento por un vehículo motorizado. Para resolver este problema, habría que eliminar la causa de los atropellos: la velocidad excesiva y la falta de atención.

Son muchas las víctimas de accidentes de tráfico que padecen traumatismos craneales, aparte de los y las ciclistas, como muestran estas estadísticas del Reino Unido (muertes por heridas en la cabeza, 1987-91):

Automovilistas	40,5 %
Peatones	39,1 %
Motociclistas	11,9 %
Ciclistas	8,5 %

Mirando objetivamente estas estadísticas, la conclusión lógica es que **las personas que van en coche y los peatones ganarían mucho más que los/as ciclistas si llevaran un casco.**

Ir en bicicleta es menos peligroso que caminar

Uso de las vías públicas	Número de muertes	Número de víctimas	%
Bicicleta	116	2.527	4,39
Otros vehículos	4.520	109.944	3,95
Peatones	967	12.777	7,04
Total	5.603	125.248	4,28

Gravedad de los accidentes de tráfico, expresada en porcentaje de muertes sobre el total de víctimas en cada categoría de uso de las vías públicas.
Fuente de datos: Anuario Estadístico Accidentes 1997. Ministerio del Interior, Madrid

6. HABLAN LOS MÉDICOS

La preocupación que muestran los/as traumatólogos/as respecto al casco es comprensible: cualquiera que tenga que ocuparse de las víctimas del tráfico mirará obviamente de reducir la gravedad de las lesiones. En consecuencia, algunas organizaciones de la salud consideran que la promoción del uso del casco y la legislación al respecto sería un medio positivo de prevención.

Pero desde el punto de vista de la seguridad vial, promover el casco es sólo tratar los síntomas en vez del mal de origen: la verdadera prevención consistiría en reducir las causas y la frecuencia de los accidentes.

Algunas investigaciones médicas sugieren que el uso del casco ha reducido el número de heridas craneales en ciclistas entre un uno y un cincuenta por ciento. Pero en general no se informa del motivo de tal reducción. Si es a causa de la reducción paralela del número de ciclistas, entonces no es el casco sino la disuasión la que provocó el fenómeno.

Hay que tener en cuenta, además, que los traumatismos craneales no son los únicos que padecen los/as ciclistas en los accidentes mortales. Muy a menudo las demás lesiones sufridas habrían bastado para causar la muerte (véase la tabla). Un dato esclarecedor: **De cinco ciclistas muertos en Cataluña entre enero y junio de 1998 en accidentes de tráfico, cuatro llevaban casco. No les salvó la vida.**

"Si un coche alcanza a un ciclista a 46,5 km/h y le golpea, la fuerza sería suficiente para enviarle hasta un 13º piso."*

¿Le protegería un casco contra esto?

* Revista *Tráfico*, Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior de España

En su congreso anual de julio de 1998, la Asociación de Médicos de Gran Bretaña rechazó una moción de apoyo a la obligatoriedad del casco para ciclistas. Consideraron que el uso obligatorio del casco produciría una reducción significativa del número de ciclistas, tal como sucedió en Australia, y que esto sería contrario al objetivo de la Asociación de promover un estilo de vida sano.

Las heridas mortales a menudo son múltiples.

Heridas mortales en %	Ciclistas	Grupo de control
Cráneo	82	86
Columna	29	29
Tórax	39	71
Abdomen	14	29

Resultados de la autopsia de ciclistas y de un grupo de control del mismo tamaño (peatones y ocupantes de automóviles), muertos en accidentes de tráfico. Fuente: A. Kennedy, 1995

7. UN NUEVO ENFOQUE DE LA SEGURIDAD VIAL

La Federación de Ciclistas Europeos/as considera que las calles y carreteras deberían garantizar la libertad de movimientos a todos los miembros de la sociedad, incluyendo los niños y niñas y las personas mayores. La mejor manera de reducir heridas y muertes es dar por terminada la posición dominante de los vehículos a motor en la jerarquía de la calle.

Ello implicaría disminuir la velocidad de los coches y el volumen del tráfico motorizado, y promulgar nuevas leyes que otorguen una mayor responsabilidad a quienes más daño hacen: conductores/as de vehículos a motor.

Ya hay políticos que actúan en esta línea. La Unión Europea está promoviendo el uso de la bicicleta como parte de un sistema de transporte más equitativo y sostenible.

Dinamarca se propone reducir a la mitad el número de accidentes hasta el año 2005 mediante estas medidas:

- Límites de velocidad más bajos en las áreas urbanas
- Terapias para las personas condenadas por este delito
- Campañas dirigidas a los/as conductores/as jóvenes y campañas contra la conducción bajo los efectos del alcohol
- Educación vial mejorada para jóvenes entre 15 y 19 años
- Investigación y supresión de los puntos negros de accidentes
- Endurecimiento general de los requisitos de diseño y equipamiento de los grandes vehículos de transporte
- Mayor control del tráfico motorizado
- Nuevos carriles-bici y pistas-bici

No se incluye el uso obligatorio del casco para ciclistas entre las medidas para fomentar la seguridad vial.

En los Países Bajos, la práctica que se aplica es segregar la circulación de bicicletas cuando el tráfico motorizado es rápido o de gran volumen. Cuando ello no es posible o deseable, las velocidades de todos los vehículos se limitan a 30 Km/h. Los Países Bajos ya poseen un récord en la mejora de la seguridad vial: redujeron la mortalidad de ciclistas a menos de la mitad en los últimos 26 años, mientras crecía tanto el número de bicicletas como el de coches. Y el número de ciclistas llevando casco sigue siendo próximo a cero.

Gran Bretaña también está cambiando su política de tráfico, poniendo en práctica una ambiciosa Estrategia Nacional de la Bicicleta que pretende duplicar el número de ciclistas para el año 2002, y duplicarlo otra vez para el 2012.

En conclusión, resulta que países con los mayores niveles de uso de la bicicleta y con los menores riesgos por Km recorrido han escogido crear un entorno viario todavía mas seguro, en vez de promover el casco ciclista. Han considerado que sería injusto dejar intactas las causas de los peligros y forzar a la gente a protegerse contra un sistema de tráfico inhumano.

Nosotros compartimos esta apreciación, y deseamos que esta publicación ayude a brindar un ambiente vital más seguro y saludable a la población de todos los países de Europa.

8. RECOMENDACIONES

Desde su posición de responsabilidad política y ciudadana, Ud. puede contribuir a mejorar la seguridad vial ciclista:

- **Reduzca la velocidad y el volumen del tráfico motorizado.**
- **Apoye todas las medidas que fomenten el uso de la bicicleta.**
- **Cree condiciones de tráfico que minimicen el riesgo de colisiones fatales entre vehículos a motor y bicicletas.**
- **Segregue la circulación de bicicletas cuando la intensidad o la velocidad del tráfico sea alta, pero reduzca esta velocidad y/o intensidad donde la segregación no sea deseable o posible.**
- **Evite situaciones complejas e incomprensibles para los/as ciclistas en las intersecciones.**
- **Tome serias medidas contra la conducción bajo el efecto del alcohol y otras drogas.**
- **Evite legislar el uso obligatorio del casco. Es contraproducente.**

"Hemos estado demasiado tiempo diseñando las calles residenciales con los flujos de tráfico en mente, en lugar de pensar en la seguridad de la gente que vive en ellas. Es hora de actuar para equilibrar la balanza."

(Gavin Strong, Ministro de Transporte de Gran Bretaña)

9. FUENTES, BIBLIOGRAFÍA Y DIRECCIONES DE INTERNET

- Don't kill the goose that lays the golden egg*, de Thomas J. Demarco, Journal of the Canadian Medical Society, 1993
- Mandatory use of Bicycle Helmets*, informe de la Asamblea Legislativa de Canadá, 1997
- Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan*, Libro Blanco de la Comisión Danesa de Seguridad Vial, Ministerio danés de Tráfico, 1988
- Head Injuries and Bicycle Helmet Laws*, de Dorothy L. Robinson, Accident Analysis and Prevention, vol. 28, núm. 4, 1996
- Cycling: Towards Health and Safety*, del Dr. Mayer Hillman, British Medical Association, 1992
- Cycle Helmets: the Case For and Against*, del Dr. Mayer Hillman, Policy Studies Institute, Londres, 1993
- Is It Safe?*, del Dr. Robert Davis, Road Danger Reduction Forum, Leeds, UK, 1997
- The Pattern of Injury in Fatal Pedal Cycle Accidents and the Possible Benefits of Cycle Helmets*, del Dr. Alexander Kennedy, 8º Congreso Velo-city, Basilea, Suiza, 1995
- The Health of Nations: An Essay on the Costs of Not Promoting Cycling*, de Harry Owen, Congreso Velo-Australis, Fremantle, Australia Occidental, 1996
- La bicicleta en la ciudad*, de Alfonso Sanz Alduán, Rodrigo Pérez Senderos y Tomás Fernández, Ministerio de Fomento, Madrid, 1996
- Calmar el tráfico*, de Alfonso Sanz Alduán, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, 1996
- The Effect of Commuter Cycling on Physical Performance and on Coronary Heart Disease Factors*, de Ingrid Hendriksen, Amsterdam, 1996
- WALCYNG - How to enhance WALKing and CyclING instead of shorter car trips and to make these modes safer*, informe final de C. Hydén, A. Nilsson & R. Risser, en: Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 165, 1998
- Cycling in Urban Areas*, posición oficial de la ECF, 1993, actualizado 1998
- The bicycle and its basic necessities*, posición oficial de la ECF, 1991
- CO₂ and Transport, Developing a Community Approach*, Comunicación de la Comisión Europea, COM(98)204, 31-03-1998
- Walking and Cycling in the City*, publicación de la Organización Mundial de la Salud, serie Town Planning, 1998
- "Organización Mundial de la Salud", <http://www.sph.emory.edu/Helmets/> - La OMS tiene un programa a favor del casco.
- "The Bicycle Helmet Safety Institute", <http://www.bhsi.org/> - El BHSI posee una extensa biblioteca sobre estándares de cascos e investigación a favor del casco. El BHSI está fuertemente a favor de una ley del casco.
- "The Cyclists Rights Action Group", <http://www.pcug.org.au/~psvansch/crag/> - El CRAG trabaja activamente para que sea revocada la vigente ley del casco obligatorio en Australia.
- "The International Pro Choice Bicycle Helmet Coalition", <http://pauli.uni2.dk/dcf/helmet> - Este grupo tiene como objetivo evitar que se extiendan las leyes que obligan al uso obligatorio del casco. La coalición desea que las personas individuales puedan decidir libremente si usar casco o no usarlo.
- "Amics de la Bici", <http://www.pangea.org/org/amicsbici> - En su página web, la agrupación barcelonesa de usuarios/as de la bicicleta (miembro de la ECF) difunde su argumentación y la de la coordinadora estatal ConBici, contraria al uso obligatorio del casco.

La Federación de Ciclistas Europeos/as, ECF, reúne a 52 organizaciones de ciclistas en 31 Estados, con un total de más de 400 000 miembros. La ECF fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte eficaz, sano y no contaminante. No se opone al uso del casco para ciclistas pero cree firmemente que esta decisión debe ser tomada por cada persona individualmente.