

Tres años de casco obligatorio en España.

Algunos resultados de una ley inconveniente

Juan Merallo Grande (Pedalibre y ConBici)

Texto presentado en el Congreso VeloCity celebrado en Munich en junio de 2007

Introducción

En el año 2004 se aprobó una reforma del Reglamento General de Circulación que contenía algunas mejoras para los ciclistas. Sin embargo también hubo algunos puntos en ese reglamento que rompieron esa positiva tendencia. La obligatoriedad del uso del casco en vías interurbanas creó una grave sensación de que la bicicleta era un deporte de riesgo, ignorando su función como medio de transporte, como medio de ocio saludable y como herramienta para el cicloturismo.

dat

El Reglamento, presentado por el gobierno pero en realidad desarrollado por los técnicos de la Dirección General de Tráfico, tuvo que desarrollar la *Ley de Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo*, dictada por los políticos del Parlamento, que ya colocaba el casco ciclista como un elemento obligatorio.

Para los técnicos de la DGT fue un desafío abordar el desarrollo de esa Ley que, a todas luces, se había hecho a espaldas de muchos de los usuarios de la bicicleta. El Reglamento propuso unas condiciones un tanto subjetivas en las que el casco no sería obligatorio. Esta doble moral de obligar restrictivamente por un lado y abrir la mano por otro lado, mostraba las profundas contradicciones de una ley que nunca tuvo que haberse llevado a cabo.

Después de tres años de la entrada en vigor del Reglamento, intento analizar sus resultados, demostrando que tras este tiempo aún no se ha conseguido los propósitos que la ley perseguía con el casco obligatorio y sí una profunda falta de éxito en la intención primaria de la ley: mejorar la seguridad de los ciclistas.

Los ciclistas no han sido una prioridad

España no se preocupa por sus ciclistas, de hecho es uno de los países de Europa más despreocupada por este colectivo. No se conocen datos fiables sobre el número de ciclistas que existe en el país, tampoco del número de bicicletas que existen ni de los kilómetros recorridos con ellas. Asimismo no existen porcentajes de las razones para los desplazamientos de los ciclistas (ocio, deporte, transporte...)

Al no conocer estos datos, las estadísticas de accidentalidad ciclista no pueden ser totalmente fiables. Sin conseguir una idea más global de los comportamientos y causas de los desplazamientos, que permita determinar la contribución que unos y otros factores puedan tener en la accidentalidad, se está perdiendo una enorme cantidad de información que impide comprender el fenómeno y encontrar sus posibles soluciones.

El contexto en el que se han intentado solucionar los problemas sobre la seguridad vial de los ciclistas en España hasta el año 2004 (año de la aprobación de la reforma del reglamento) han sido básicamente dos:

1) Intentar mejorar la seguridad de los ciclistas en las carreteras, ignorando en buena parte las áreas urbanas.

El característico error de mirar el ciclismo desde un punto casi exclusivamente deportivo evitó una concepción más global de la bicicleta y ello ha llevado a que ni siquiera la seguridad en las carreteras se haya visto sustancialmente mejorada, a tenor de las cifras de siniestralidad ciclista que se vienen recogiendo.

2) Implementar medidas de obligatoriedad para los ciclistas, algunos de los cuales son al mismo tiempo de disuasión del uso de la bicicleta, haciendo responsables a los propios ciclistas de lo que les ocurre, sin un estudio previo de cuáles eran las verdaderas causas que llevaban a los ciclistas a ser un colectivo tan vulnerable.

El problema de la violencia vial se intenta arreglar sólo tratando los síntomas del eslabón final, culpando y responsabilizando a los agentes más indefensos del tráfico, cuando debería atajarse principalmente de raíz, es decir, desde la propia agresividad automovilística y la responsabilidad de la administración pública.

Lo que dicen la ley y el reglamento sobre el casco para ciclistas

En la "Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo", la tristemente conocida como "Ley anti-ciclistas" del año 1999, se impuso la obligatoriedad del casco para ciclistas en vías interurbanas con el siguiente texto: *"Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan."*

En la propia justificación de la ley se reconocía que *"el casco no es la solución para acabar con la siniestralidad de los ciclistas en carretera"*¹. Y también se afirmaba: *"Si de cada 100 ciclistas se salva uno..."*². Es decir, se conformaban con un 1% de efectividad, sin determinar si ese 1% de ciclistas se iba a perder por otras causas precisamente producidas por la propia implantación obligatoria del casco. El tráfico se cobra en España alrededor de 4.000 vidas al año, casi 100 de ellas son ciclistas. Para que el número de víctimas baje a 3.999, más de dos millones de ciclistas (estimación admitida, pero no oficial del número de ciclistas que usan la bicicleta en vías interurbanas) tendrán que ponerse un casco en cada salida.³

El Reglamento General de Circulación que entró en vigor en Enero de 2004 desarrolló la Ley, con el siguiente texto:

"Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas."

Como podemos ver, una de las modalidades del ciclismo en la que se corren más riesgos, la bicicleta de carreras, está exenta del uso del casco para su entrenamiento (para la competición es obligatorio según norma UCI) y mientras tanto, al resto de los usuarios se les obliga alegando motivos de seguridad.

Refiriéndonos al contenido del texto, no se sabe exactamente lo que es una *"rampa ascendente prolongada"* ¿A partir de que porcentaje de subida se considera *"ascendente"*? ¿A partir de que distancia se considera *"prolongada"*?

La exención por *"condiciones extremas de calor"*, si bien es necesaria y va justificada por la misma razón de las rampas ascendentes prolongadas (un esfuerzo excesivo y/o el calor pueden impedir una adecuada disipación del calor en la cabeza para la mayoría de cascos para ciclistas⁴)

¹ Agencia Efe, "El Congreso aprobará el casco obligatorio para ciclistas en carretera", El País, Madrid, 1 noviembre 1999.

² J.M.M., "Ciclistas más seguros", Tráfico, XV, julio-agosto 1999, Dirección General de Tráfico (Ministerio de Interior), Madrid.

³ Hildegard Resinger, "El casco para ciclistas y la seguridad vial", Congreso Ibérico La bicicleta y la ciudad. Aveiro, Portugal. 2000

⁴ Paul Bruhwiler, Empa, "Heat transfer variations of bicycle helmets", *Journal of Sports Sciences*, British Association of Sport and Exercise Sciences

sin embargo es una frase también ambivalente. ¿Qué se considera “condiciones extremas de calor”?

La sensación de calor no será la misma para un español que para un europeo del norte. Tampoco será la misma para alguien que va de paseo que para alguien que va a una marcha rápida. Ni la misma para alguien con pelo largo que para alguien con pelo corto o sin pelo. Pero nada de esto se puede medir. ¿Hay que discutir con el agente de tráfico sobre si las condiciones del momento son de “extremo calor”?

La solución no es, lógicamente, implantar parámetros de cuál es la temperatura extrema, ni las condiciones en las que se puede considerar calurosa la práctica del ciclismo, ni los parámetros para considerar prolongada o ascendente una subida. La solución es no hacer obligatorio un uso del casco que ni el mismo reglamento sabía muy bien como afrontar.

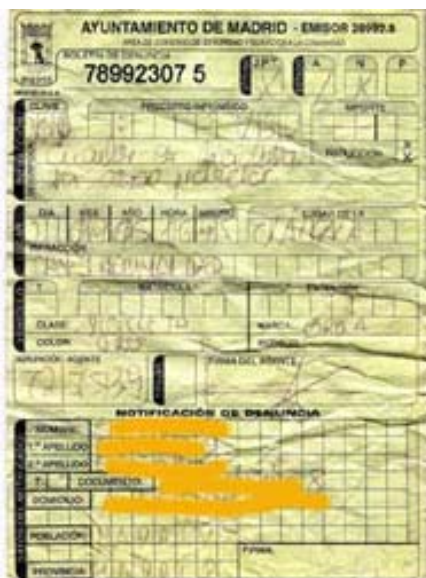
Ante estas circunstancias no es extraño que los agentes responsables del tráfico interurbano no consideren una prioridad (excepto contados, pero existentes, ejemplos) el poner multas a los ciclistas que no llevan casco, lo que incide en la innecesaria regulación normativa en esta materia.

Según la Dirección General de Tráfico, la mayor parte de los ciclistas muertos son atropellados por un automóvil cuando circulaban por carreteras de un ancho suficiente, en condiciones de buena visibilidad y en tramos rectos, sin que el ciclista hubiera cometido infracción alguna⁵. En estas circunstancias, el hecho de si el ciclista llevaba o no casco no tiene sentido.

La multa para un ciclista por no llevar casco puede ser de **hasta 150 euros**.

Impacto en las áreas urbanas

La obligatoriedad del casco en vías interurbanas ha llevado a culpar al ciclista de todo lo que le



ocurre por el hecho de no llevar casco, incluso si está circulando en área urbana, donde no es obligatorio. La persecución a la que se está viendo sometida el colectivo ciclista en algunas ciudades es preocupante. Ese es por ejemplo el caso de Madrid, donde los agentes de movilidad y la policía local están continuamente llamando la atención a los ciclistas por no llevar casco. Incluso se conocen casos de multas a ciclistas en Madrid por esta causa, pese a no ser obligatorio (véase imagen adjunta, ejemplar de multa a ciclista en área urbana por no llevar casco, en ella se puede leer la infracción cometida como “Circular en bicicleta sin casco protector”. Lugar de la infracción, calle Alcalá, una calle urbana). Lógicamente, dichas multas no se pagan, pero dicha persecución es disuasoria para la población a la hora de utilizar la bicicleta. Si ya de por sí está resultando duro imponer una cultura del uso de la bicicleta como medio de transporte en Madrid, principalmente debido a

que la ciudad está pensada para el coche, esta persecución a los ciclistas no ayuda precisamente a promocionar el uso de la bicicleta en esta ciudad.

Culpabilidad y responsabilidad

Hoy en día si un automovilista realiza una acción antirreglamentaria poniendo en peligro al ciclista y el ciclista recrimina al automovilista su acción, éste último culpa al ciclista por no llevar casco. El mensaje subliminal es: “si te atropello por culpa de la barbaridad que acabo de hacer y no llevas casco, buena parte de la culpa será tuya.” ¿No es así, en realidad? Las

⁵ Estudio sobre accidentes de ciclistas en carretera, 1999. Ministerio del Interior, España

compañías de seguros se acogen al hecho de que el ciclista no llevara casco (ya incluso en áreas donde no es obligatorio) para pagar menos cantidad en concepto de daños por accidente en el que el culpable es el automovilista de la entidad aseguradora. Y todo ello pese a que está demostrado que si un ciclista es atropellado por un coche, el casco no funcionará y no prevendrá una lesión grave o incluso mortal.⁶

La bicicleta es peligrosa

Desde la entrada en vigor de la ley no ha habido una información insuficiente de cómo es la norma, pero eso no es lo peor, lo peor ha sido el mensaje subliminal que se ha ido dando a la sociedad: **Ir en bici es MUY peligroso, por eso hay que ponerse casco.** ¿Es eso verdad? ¿Es eso compatible con una promoción del uso de la bicicleta para ayudar a descongestionar las ciudades llenas de automóviles y otros vehículos contaminantes? El casco está consiguiendo que vaya aumentando el sentimiento de que la actividad de circular en bicicleta es insegura, cuando de hecho es una actividad muy segura.

Campaña sobre seguridad vial del ciclista y el casco

En la campaña en radio y prensa que en el verano de 2005 llevó a cabo la Dirección General de Tráfico, se informaba a los ciclistas de algunos de sus deberes y derechos, pero no de todos. Desde luego, de la obligatoriedad del uso del casco sí.

En la cuña de radio, se podía escuchar: “...Y por supuesto, el casco es mejor llevarlo siempre, aunque sólo sea obligatorio en carretera...” De ahí que luego no nos resulte extraño que incluso en ciudad estemos sufriendo la persecución que sufrimos. Además en la información no se informa de



las exenciones de llevar casco en vías interurbanas (calor, cuestas, razones médicas)

En la imagen gráfica de esta misma campaña aquí adjunta se dice: “...72 deportistas hubieran salvado la vida el pasado año.” Se asocia el uso de la bicicleta al deporte una vez más, y con ello, al riesgo y a la necesidad de protegerse activamente con cascos de protección. Algunos de esos 72 ciclistas que murieron no eran deportistas en absoluto, simplemente utilizaban su bicicleta como un medio de transporte o como un medio de ocio (viajes

cicloturistas), para cuyas dos actividades no es necesario tener una especial forma física, ni se lleva atuendo alguno que implique hacer deporte.

En la misma imagen gráfica, se mezclaron los consejos a automovilistas en su relación con los ciclistas con los que se daba a los propios ciclistas. Después de decirles a los conductores de vehículos a motor que tuvieran cuidado con los ciclistas, se explicaba que el casco es obligatorio para los ciclistas, lo que semióticamente culpa al ciclista en caso de atropello por no llevar casco.

Estadísticas y estudios

En el único estudio oficial sobre accidentalidad ciclista realizado hasta ahora en España⁷ se afirmaba: “No se pudo establecer la relación existente entre el uso del casco y el tipo de lesión

⁶ Dr. Michael Schwartz, neurocirujano y miembro de la comisión para establecer normas de cascos de la Canadian Standards Association, citado en: Ontario Coalition for Better Cycling, *Bicycle Helmets. Frequently asked questions*, <http://www.globalx.net/ocbc/hfaq.html>, 1999.

⁷ ESTUDIO SOBRE ACCIDENTES DE CICLISTAS EN CARRETERA (Dirección General de Tráfico, marzo 1999)

sufrida a nivel craneal. Las diferencias encontradas pueden haberse debido al azar. Tampoco se pudo establecer, a partir de los datos de que se dispone en este estudio, las ventajas del uso del casco frente al tipo de lesión craneal sufrida (traumatismo frente a fractura)."

Pese a ello, incomprensiblemente, se instauró ese mismo año la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas.

Las estadísticas muestran que los accidentes en solitario solamente constituyen un porcentaje pequeño de los siniestros de ciclistas. La mayoría tienen más de un vehículo implicado, la mayoría vehículos de motor. En estos siniestros, la industria del casco no se hace responsable de la insuficiente protección que brinda su producto, porque siguiendo las mejores pautas de comodidad, ligereza y disipación del calor de la cabeza "...es imposible fabricar un casco para ciclistas que ofrezca una prevención significativa contra impactos"⁸. De hecho, la mitad de ciclistas que pierden la vida hoy en día en las carreteras españolas llevaban casco.

La obligatoriedad del uso del casco es, como hemos dicho, para vías interurbanas. No hay hasta ahora datos fiables que

confrontar para ver como ha afectado su aplicación. No es útil el número de muertos o accidentados en los años anteriores y posteriores a la puesta en marcha, pues al mismo tiempo no se sabe estadísticamente si el número

AÑO	Ciclistas heridos en carreteras interurbanas	Ciclistas heridos en áreas urbanas	Ciclistas muertos en carreteras interurbanas	Ciclistas muertos en áreas urbanas
2001	753	1239	78	22
2002	803	1238	78	18
2003	766	1320	62	15
2004	820	1455	68	21
2005	733	1434	59	23

de ciclistas aumentó o disminuyó en ese tiempo. Como podemos ver en la tabla adjunta, no hay incidencia alguna en el número de ciclistas accidentados antes y después de la implantación de la obligatoriedad. Al ser números relativamente pequeños las variaciones en las estadísticas pueden ser fortuitas y no significativas. Inclusive el primer año de implantación hubo un crecimiento importante de accidentes y muertos que al año siguiente se corrigió.

Estudio de Evaluación de la Dirección General de Tráfico

En un pequeño estudio de evaluación en el primer año de implantación del uso del casco⁹ se sacan las siguientes conclusiones:

- El primer año de implantación del casco obligatorio los accidentes aumentan un 8,93%.

Dato que como hemos dicho no resulta necesariamente significativo al estar estimándose en cifras bajas y de hecho, aunque no esté reflejado todavía en ese estudio, al año siguiente hay una disminución.

- Se detecta un aumento de uso del casco entre los ciclistas accidentados tras la obligatoriedad (del 35,6% al 48%)

Se podría decir que, dado que el número de accidentados en general subió un 8,93%, de los años del estudio (1999-2003) al año de implantación de la obligatoriedad (2004), y el número de accidentados con casco subió en ese mismo periodo un 12,6%, el uso del casco llevaría a accidentarse con mayor frecuencia. Pero lo cierto es que para poder afinar, sería necesario conocer el número de ciclistas que utilizaban el casco antes y después de la obligatoriedad, sin embargo se desconoce este dato. En las carreteras, el colectivo más numeroso son los ciclodeportistas, que mayoritariamente ya utilizaban el casco ¿No será que ahora, debido al

⁸ Dr. George Shively de The Snell Memorial Foundation, citado en Ontario Coalition for Better Cycling, *Bicycle Helmets. Frequently asked questions*, <http://www.globalx.net/ocbc/hfaq.html>, 1999

⁹ "Estudio de Evaluación. Obligatoriedad del uso del casco en ciclistas en vías interurbanas." Instituto de Tráfico y Seguridad Vial. Universidad de Valencia. 2005

efecto de compensación del riesgo, la euforia de sentirse más protegidos les lleva a cometer más irregularidades y a correr más riesgos?

- Se asegura que hay un descenso de las lesiones en la cabeza, pues pasan del 30,2% al 25,1%.

Resulta chocante que el uso del casco entre los ciclistas accidentados haya crecido un 12,6% y, sin embargo, el descenso de lesiones en la cabeza “sólo” haya decrecido en un 5,1%. Más aún cuando esta disminución en el peso de las lesiones de cabeza haya de verse necesariamente compensada por un incremento relativo del peso de las lesiones en otras localizaciones. El propio estudio nos advierte que *“En este punto cabe tener en cuenta que en el procedimiento de registro estadístico de datos en la variable de “localización de las lesiones” los agentes deben señalar una sola alternativa. Por otro lado, dadas las características de los accidentes de ciclistas, es habitual que estos presenten lesiones en más de una localización. Ante la existencia de una lesión constatable en la cabeza junto a otras lesiones, los agentes van a tender a señalar la lesión de la cabeza, asumiendo una mayor gravedad potencial de esas. Así, cabe plantear la hipótesis de que esas localizaciones de lesiones que pasan a tener un mayor peso relativo ya existieran previamente a la introducción de la reglamentación, pero se dejaban en un segundo lugar ante la presencia de lesiones en la cabeza.”*

A esto hay que unir el fenómeno del infraregistro¹⁰. En este fenómeno, se excluye un importante porcentaje de accidentes y víctimas ciclistas ya que, debido a diversas razones, no hay parte policial alguno, aunque sí ingresos hospitalarios u otras acciones similares. Además, los datos recogidos por los agentes de tráfico tras el accidente no ofrecen una visión acerca de como el entorno afectaba a la movilidad ciclista (por ejemplo, situaciones de riesgo para ciclistas por una inadecuada limpieza de los arcones). Tampoco se pueden explotar como fuente fiable de carácter médico las apreciaciones limitadas por definición (no se permite respuesta múltiple) y puramente subjetivas de los agentes de tráfico (personal sin cualificación médica) sobre la ubicación y la gravedad de las lesiones.

Esto implica tener mucha prudencia a la hora de estudiar la evolución de los accidentes de ciclistas a partir de los datos ofrecidos por los agentes responsables del tráfico.

Estudio de la Universidad Politécnica de Valencia

Este estudio¹¹, realizado para el período 1996-2001 sobre los datos de la propia Dirección General de Tráfico, y al ser anterior al realizado por la DGT, nos permite poder una visión comparativa aún más amplia que mostramos en la siguiente tabla:

	Universidad Politécnica de Valencia 1996-2001	Estudio Dirección General de Tráfico 1999-2003	Estudio Dirección General de Tráfico 2004 (Obligatoriedad del casco)
Porcentaje de ciclistas accidentados con casco en vías interurbanas	28,1%	35,6%	48%

¹⁰ "Under reporting of road traffic accidents". Traffic, Engineering and Control, diciembre de 1991. Londres). Helen James

¹¹ "Estudio sobre accidentalidad ciclista en España. Período 1996-2001" Universidad Politécnica de Valencia-Comisión por la Seguridad Vial del Ciclista de la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana

Porcentaje de lesiones en la cabeza	22,4%	30,2%	25,1%
-------------------------------------	-------	-------	-------

De estos datos podemos extraer nuevas conclusiones:

- El número de ciclistas accidentados que llevaban casco en vías interurbanas parece ir creciendo. Esto se podría deber a que hay mayor número de ciclistas que utilizan el casco, pero este dato no es constatable.
- No hay correlación entre las lesiones en la cabeza y el supuesto mayor uso del casco.
- Previo a la ley anti-ciclistas, que apuntaba la obligatoriedad del casco (período 1996-1999) el porcentaje de lesiones en la cabeza era mucho menor pese a que los ciclistas accidentados con casco era también menor... ¿o precisamente por eso?

Prohibiciones y obligaciones para los más contaminantes

La ciudad de Madrid incumple el número máximo de días al año que está permitido sobrepasar los niveles máximos de contaminantes en la atmósfera. Hay otras muchas ciudades españolas con problemas similares. Y sin embargo no hay una imposición seria para combatir este problema, imponiendo a los causantes (automovilistas) **prohibiciones y obligaciones** que contribuyan a evitar esto. Lógicamente esas medidas serían disuasorias del uso de los automóviles, pero todos saldríamos ganando con ello. Sin embargo, a la hora de “intentar” solucionar el problema de la accidentalidad ciclista, sí se ve adecuado **imponer y obligar** a los ciclistas el uso de un elemento que además no está demostrado sea una firme solución para el problema que causa. Es el mundo al revés: se culpa y obliga a los más débiles y menos contaminantes y, sin embargo, se es permisivo y tolerante con los más peligrosos y contaminantes, los vehículos motorizados.

Datos sobre bicicletas existentes y su relación con el casco

Se venden cada año 750.000 bicicletas en España, número bajo si lo comparamos con los datos del año pasado de nuestros países vecinos. Francia: 3.500.000, Alemania: 4.500.000 o Holanda: 1.323.000)¹².

Si bien en la mayor parte de las ciudades y pueblos de España el uso de la bicicleta urbana es residual, hay datos concluyentes de aumento lento pero continuado del uso de la bicicleta en un buen número de áreas urbanas en nuestro país en los últimos años. A finales del siglo pasado sólo una ciudad llegaba a duras penas al 1% del uso de la bicicleta urbana en la distribución modal de las ciudades. Hoy alcanzan ya el 1% del uso modal varias capitales de provincia, algunas andan ya por el 3% (San Sebastián y Vitoria) y un buen número de ciudades de tamaño mediano-pequeño están entre el 4 y el 7 %.¹³ Recordamos que el uso del casco no es obligatorio en las áreas urbanas. Indudablemente esta falta de obligación del uso del casco en áreas urbanas para ciclistas no es la única, ni por supuesto la principal causa de que se pueda estar aumentando el número de ciclistas urbanos, pero algunos estamos convencidos de que si se hubiera hecho la barbaridad (contemplada en un principio en la ley anti-ciclistas) de imponer el casco obligatorio también en las ciudades, la cosa iría mucho peor.

En carretera (donde sí es obligatorio el uso del casco) el uso de la bicicleta estaría estancado o incluso podría haber indicadores que dirían que está disminuyendo muy ligeramente. En el año 2000 el 5% de las bicicletas vendidas en España eran bicicletas de carretera¹⁴. Según la

¹² Revista CDM Bike, número 219. Abril de 2007.

¹³ Encuesta realizada a los entonces 32 grupos pertenecientes a la Coordinadora ConBici en febrero de 2007.

¹⁴ SEEB, la Sociedad Española de Empresarios de la Bicicleta

Dirección General de Tráfico¹⁵ el uso de las bicicletas de carretera en 2006 sería sólo el 2% respecto del total.

Según datos de la superficie comercial Decathlon en Cataluña, con el 32% del total de ventas de esta Comunidad Autónoma, la venta de bicicletas de carretera ha supuesto en el año pasado el 4% del total, mientras que las Mountain Bike fueron el 27%, las bicicletas urbanas el 31% y las de paseo el 38%. Teniendo en cuenta que las ventas de Cataluña representan entre el 20 y el 25% del total del país, no sería descabellado decir que sería un espejo fiable de lo que ocurre en España. No hemos conseguido datos de otras tiendas de importancia.

Está claro que las actitudes no ocurren por una sola razón, pero tampoco hay duda de que la suma de ellas son las que cambian las tendencias y, como en otros países del mundo, podría ser que la obligatoriedad del uso del casco fuera un factor más para la disuasión del uso de la bicicleta, en este caso en áreas interurbanas.

España, destino turístico

España es uno de los países preferidos como destino turístico en Europa y en el mundo. De hecho el turismo es uno de los pilares de la economía nacional. Un destino turístico tan poco amigable con una actividad en apogeo como es el cicloturismo, está claramente perdiendo opciones de ser un destino turístico para los ciclistas que buscan buen tiempo, paisajes peculiares y búsqueda de ejercicio. Tanto la obligatoriedad del uso del casco, como la nefasta accesibilidad de las bicicletas en los trenes españoles son reconocidos por los miembros de la Federación de Ciclistas Europeos (www.ecf.com) como inconvenientes para fijar sus visitas cicloturistas a España, haciéndoles cambiar sus planes vacacionales por otros destinos más atractivos y menos restrictivos de la libertad personal de decidir como circular sobre una bicicleta.

Ningún otro país europeo tiene tal grado de obligatoriedad del uso del casco y, curiosamente, España es el país con menos kilómetros recorridos en bicicleta al año por habitante¹⁶.

Con este panorama muchos menos ciclistas quieren venir a visitarnos en bicicleta, especialmente conscientes del agobio que el casco puede causar con el calor que puede llegar a hacer en nuestro país y la ambigüedad de la norma en este punto. Adiós al turismo verde y a los turistas respetuosos con su entorno.

Esperanzas

En la redacción del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes¹⁷ se incluyó un apartado especialmente destinado a los modos no motorizados¹⁸. En dicho texto se hacía la siguiente mención entre las medidas de implantación a favor de la bicicleta:

“Evitar la introducción de medidas que, con la pretensión de mejorar la accidentalidad ciclista, penalizan el uso de la bicicleta.”

La obligatoriedad del uso del casco es una de estas medidas cuya pretensión fue mejorar la accidentalidad ciclista y que, tanto desde esta ponencia, como desde otros ámbitos, se ha demostrado que no ha sido eficaz. De hecho la versión original del texto fue una propuesta de ConBici, la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, cuyo propósito era claramente la de la derogación de la **obligatoriedad** del uso del casco en nuestro país.

En la actualidad se está redactando el texto del Plan de Promoción de los Modos no Motorizados. Esperamos y deseamos que se cumpla el PEIT y por lo tanto se solicite la retirada de la polémica obligatoriedad del casco para ciclistas.

Conclusiones:

¹⁵ “Opiniones sobre Seguridad Vial de los Ciudadanos Españoles” Junio de 2006. DGT

¹⁶ Cycling, the way ahead for towns and cities. European Commission. 1999.

¹⁷ PEIT, Ministerio de Fomento. 2005

¹⁸ 6.10.4. Plan de Promoción de los modos no motorizados. PEIT. Ministerio de Fomento. 2005

- La ley que obliga el uso obligatorio del casco no reduce la tasa de muertos y heridos. En lugar de esto, podrían estar alejando a algunas personas de la bicicleta, contribuyendo así a los problemas de salud causados por el estilo de vida sedentario. A la vez estaría obrando de forma negativa en algunos ámbitos urbanos, por presión a los ciclistas cotidianos a usar el casco para moverse por la ciudad, pese a no ser obligatorio.
- La bicicleta ha pasado a ser un vehículo peligroso, mensaje que no es cierto y que está costando mucho contrarrestar.
- No hay correlación clara entre un mayor uso del casco y menos lesiones en la cabeza.
- Todo parece apuntar que en las áreas urbanas (sin obligatoriedad del casco), el uso de la bicicleta está creciendo, mientras que en las zonas interurbanas (obligatoriedad del casco) no crecería o incluso podría estar bajando, al menos porcentualmente.
- Se podría estar perdiendo clientela turística “verde” por culpa de una ley con muchos detractores entre los cicloturistas extranjeros.
- Confiamos en que la norma cambie, eximiendo de la obligatoriedad del uso del casco a los ciclistas

Gracias a Hildegard Resinger por su colaboración y a Pilar Rivero y Dermot Ryan por la traducción al inglés.