



Casco para ciclistas. (L. art. 47 y RGC art. 118).

Propuesta de eliminación de la obligatoriedad
del uso del casco para vías interurbanas

¿Por qué es obligatorio el casco en España? Contexto y perspectiva

El contexto de la obligatoriedad debe ser visto dentro de la aprobación de la “Ley de adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo” que la mayor parte del entorno ciclista rebautizó como “Ley anticiclistas”. Fue una ley aprobada por el Parlamento en la que la concepción de la bicicleta era exclusivamente deportiva, error que ha lastrado a la bicicleta en este país durante muchos años. El posterior Reglamento General de Circulación maquilló esa obligatoriedad absoluta, al entender que era única en Europa, pero sigue constituyendo una rémora para el uso de la bicicleta como vehículo habitual o de ocio no deportivo.



Dicho reglamento contiene diversos supuestos que en realidad se introdujeron para contentar a ciertos colectivos, que quedan con ello exentos del uso del casco en determinadas circunstancias, dado que políticamente nadie se atrevía a reconocer que lo más lógico era eliminar la obligación de uso.

La motivación del cambio legislativo debería ser adecuar nuestra normativa a los países más avanzados, en los que la bicicleta ya está instaurada, y estandarizar las normas con las Europeas.

Los tiempos han cambiado, pero la normativa sigue perteneciendo a esos días en los que a un ciclista por la calle se le llamaba “Indurain” aunque vistiera de chaqueta y zapatos.

Los ciclistas deportivos de carretera no son la mayoría hoy en día y el ciclista potencial actual es el cotidiano y de ocio no deportivo, para el cual el uso obligatorio del casco para ciclistas es desincentivador y técnicamente



inadecuado, con lo que se genera una aversión lógica a una ley que le obliga a usar una medida que no considera efectiva.

Falta de rigor

Ante cualquier asunto que tratar, el proceso, a grandes rasgos, debe ser siempre el siguiente:

1. Detectar un problema
2. Analizar las causas
3. Buscar soluciones y aplicarlas
4. Evaluar resultados

Respecto al tráfico ciclista, en España no se ha realizado ninguno de estos pasos. ¡Ninguno! El único problema detectado es que hay mucha accidentalidad ciclista pero no se ha detectado como problema que haya muchas lesiones craneales (no se ha podido detectar porque no se ha estudiado), no se han analizado las causas de los accidentes ni sus consecuencias. Se ha propuesto una presunta solución a un problema que no se ha detectado y que tiene una única intención populista y, para más inri, no se ha hecho ningún estudio posterior para evaluar la eficacia (o su falta) de las medidas. Y, aunque se hubiera hecho, tampoco había nada previo con lo que comparar para hacer una correcta evaluación.

Se ha aplicado una medida que pretende resolver un problema que no se sabe si existe y, nueve años después, no hay ningún dato sobre sus posibles efectos. Las cosas no se pueden hacer así. No puede salir bien.

En los países donde sí se han seguido todos estos pasos, la conclusión casi unánime ha sido que el casco obligatorio no es una medida adecuada: no soluciona ningún problema existente y, además, aporta problemas nuevos que no existían.

Disminución del uso de la bicicleta y disminución de la seguridad

Investigaciones tanto independientes como gubernamentales realizadas en el mundo determinan que la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas disminuye el uso de la bicicleta. También está ampliamente comprobado que el mayor factor de seguridad para el ciclista es tener muchos ciclistas pedaleando. Más ciclistas en calles y carreteras significa mayor visibilidad, aumento de conciencia de su presencia y sensación de legitimidad de su circulación. En este escenario de mayor visibilidad ciclista, quienes conducen



vehículos a motor tienden a percibir a las bicicletas no como un elemento intruso que les molesta sino como un actor más del tráfico y aumentan su precaución con naturalidad. Por lo tanto, más ciclistas pedaleando sin casco proporcionan más seguridad que menos ciclistas pedaleando con casco.



¿Están equivocados países que promocionan o han pasado en los últimos años a promocionar la bicicleta como Dinamarca, Alemania, Francia, Reino Unido, Países Bajos, Irlanda y un largo etc.? Estos países no obligan al uso del casco. Vistas las cifras de uso de la bicicleta ¿no estarán en el camino correcto y España en el erróneo?

En todos los países donde se ha estudiado el tema con seriedad antes de imponer la obligatoriedad del casco han acabado por concluir que el casco de ciclista puede salvar algún cerebro, pero destruye muchos corazones. Un gobierno que vela por sus ciudadanos tiene la responsabilidad de considerarlo.

Razones médicas

Muchas veces se mencionan razones médicas para defender el uso obligatorio del casco. Paradójicamente, la Asociación de Médicos de Gran Bretaña rechazó una moción de apoyo a la obligatoriedad del casco para ciclistas. Consideró que el uso obligatorio del casco produciría una reducción significativa del número de ciclistas, tal como sucedió en Australia¹, y que esto sería contrario al objetivo de la Asociación de promover un estilo de vida sano.

¹ Reducción del 40% del uso de la bicicleta tras la implantación de la obligatoriedad del uso del casco. (European Cyclist Federation)



Existen estudios que cuestionan las bondades del casco. En ellos, se indica que el casco para ciclistas puede producir lesiones por rotación². Estas lesiones no se habrían producido de no haberse utilizado el casco.

Conducción y riesgo

La obligatoriedad de uso del casco en vías interurbanas refuerza la creencia errónea de que la bicicleta es un vehículo inherentemente peligroso y evita reconocer los diferentes usos que se pueden hacer de ella. Ciertamente, con una bicicleta se pueden tomar riesgos en la conducción, condición típica del ciclismo deportivo competitivo. Pero no todo en la bicicleta es competir, correr y arriesgar. Existe una multitud de personas usuarias de la bicicleta con objetivos distintos y conducción acordemente diferente. Muchas de estas personas son turistas potenciales que, hoy por hoy, eligen evitar España en sus viajes ante una norma que no comprenden y no existe en prácticamente ningún país de nuestro ámbito socio-económico.

El viaje en bicicleta es un sector en auge en Europa: en Alemania, en el año 2009, movió nueve mil millones de euros sólo en el sector turístico³.



Desde instancias de la Unión Europea se están incluyendo políticas estructurales y de cohesión con destacada relevancia en la promoción del cicloturismo⁴. España se auto-excluye de esta rueda evolutiva con medidas

² <http://www.cyclehelmets.org/1039.html>

³ *ADFC Radreiseanalyse 2010*, Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), Marzo de 2010

⁴ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/The-European-Cycle-Route-Network.pdf> *THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO. Challenges and opportunities for sustainable tourism*. Documento solicitado por la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo (Ver páginas 16 y 17 punto 1.3 Desarrollo del turismo sostenible y cicloturismo; páginas 24 a 26 punto 2.1.2 El mercado del cicloturismo (cifras); páginas 35 a 39, punto 2.4. Impactos económicos).



anacrónicas e incomprensibles para los gobiernos y sociedades más avanzados.

Seguridad ciclista y vehículos a motor

Existe práctica unanimidad en que el riesgo en la conducción de bicicletas proviene de la posibilidad de atropello por parte de vehículos motorizados. Paradójicamente, la obligatoriedad del uso del casco y su supuesta eficacia refuerza la idea de la responsabilidad del ciclista en los accidentes que sufre. Se pretende colocar dicha responsabilidad en las personas que conducen las bicicletas. Esto es injusto y resulta poco menos que inútil. Poco pueden hacer los ciclistas por su seguridad si quienes atropellan no hacen algo por dejar de atropellar.

El casco se vende como una forma de proteger de los atropellos a las personas que conducen bicicletas. El casco ciclista no sirve para esto.

El casco no evita los accidentes. Los accidentes se deben evitar en origen, calmando el tráfico, educando y haciendo normas que aumenten la legitimidad del tráfico en bicicleta y mejoren su seguridad. Además de, como hemos dicho, aumentando el número de ciclistas, cosa que, justamente, la obligatoriedad del uso del casco no consigue.



En definitiva, si los vehículos a motor cumplen con su normativa, el casco obligatorio es innecesario y si no la cumplen el casco es inútil.

Ciclismo inseguro. Ciclista culpable

La obligatoriedad del casco está consiguiendo que vaya aumentando el sentimiento de que circular en bicicleta es inseguro, cuando de hecho es una actividad inherentemente muy segura. Su inseguridad es creada por factores externos y ajenos y es sobre esos factores sobre los que se debe actuar.

Las compañías de seguros que defienden a un conductor de vehículo a motor justifican una menor indemnización en caso de accidente en el que se ve implicado un ciclista sin casco exigiendo un reparto de culpas, amparándose en la actual e injusta ley. Como si llevando casco el accidente hubiera dejado de



ocurrir o como si sus consecuencias hubieran podido ser diferentes. Está demostrada la ineficiencia del casco para ciclistas en casos de impacto con vehículos a motor, pero se penaliza económica y socialmente a la víctima. De nuevo, la víctima aparece como culpable.

Estudio independiente

Si, pese a las fuertes evidencias, no se llega al convencimiento de la necesidad de retirar la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas, solicitamos que se encargue un estudio independiente sobre estos particulares, en el que se consulte a todos los agentes implicados, incluidos los usuarios. También se debe tener en cuenta los estudios que han llevado en los últimos años a no considerar apropiada la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas a países como Dinamarca y Francia. No podemos permitirnos seguir perdiendo usuarios de la bicicleta por culpa de una norma que no demuestra efectividad.

Hasta ahora, las estadísticas de accidentalidad ciclista en España no han dicho cuál es la relación entre accidentes y casco, menos aún cuando 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. Tampoco existen porcentajes fiables de las razones para los desplazamientos de los ciclistas (ocio, deporte, transporte...) Al no conocerse estos datos con cierta exactitud, las estadísticas de accidentalidad ciclista no pueden ser totalmente fiables ni se pueden tomar decisiones correctas, algo impropio de un país como el nuestro.

Postura de ConBici

Queremos dejar claro que desde ConBici no estamos en contra del uso del casco. Todo ciudadano tiene el perfecto derecho a utilizarlo; de hecho, muchos socios de ConBici lo utilizan para algunas de sus actividades, principalmente las más relacionadas con el deporte. Pero si estamos en contra de su obligatoriedad, porque dadas todas las evidencias existentes, el uso del casco debe ser una decisión personal en aras a evitar el estancamiento e incluso el descenso del número de personas que utilizan la bicicleta.

Hay que promover actitudes responsables en los ciclistas. En este caso, la peor forma es obligar al uso del casco, principalmente porque supone una acción de seguridad pasiva que no evita los accidentes y porque carga toda la responsabilidad de la seguridad en las eventuales víctimas (es decir, en los ciclistas).



Promover (ya no hablemos de obligar) el casco en condiciones de ausencia de promoción del uso de la bicicleta tiende a reforzar la percepción de la bicicleta como vehículo inseguro, lo que es un error. El casco solo debe ser promovido en un contexto de promoción del uso de la bicicleta, para reafirmar, junto con la seguridad, otros valores asociados con la bici: libertad de movimiento, medio ambiente, economía, salud, etc. De no ser así, la promoción del casco solo puede concluir en un menor número de ciclistas en las calles y carreteras. Si esto es así, no hay beneficio en un mayor uso del casco, pues los beneficios asociados con tener más ciclistas en las calles son mayores en términos de salud y calidad de vida.



Además, es importante la comprensión de la seguridad urbana y vial detrás de la discusión sobre la obligatoriedad del casco. Para ello, deben quedar claras ciertas cosas:

1. La causa de los accidentes está principalmente en el excesivo número y altas velocidades de los vehículos motorizados y diseños viales que las permiten y las alientan, junto a la irresponsable dejación de funciones por parte de las autoridades, que deberían velar por la seguridad de todos los usuarios de las vías, unida a la falta de concienciación social acerca de que quien excede la velocidad permitida es un criminal en potencia, como ha venido apuntando reiteradamente el propio fiscal de seguridad vial.
2. El casco no protege contra los accidentes sino contra algunas de las consecuencias de algunos de ellos. Los daños a los ciclistas se producen preferentemente en otros lugares que no son la cabeza. Consecuentemente, el objetivo debe ser crear condiciones más sanas para circular y caminar y en ese contexto promover (pero no obligar) el uso del casco junto con otras medidas de seguridad.
3. Aparte de otros cuestionamientos ya expresados, se sabe que la principal causa de muerte o lesiones en los ciclistas procede de los



atropellos por vehículos de motor, ante los que el uso del casco deviene absolutamente irrelevante.

Creemos que ha habido un tiempo de obligatoriedad que puede haber servido para visualizar el uso del casco. Hecha esa función, ahora es nuestra responsabilidad unirnos al resto de países de Europa y eliminar la todavía subsistente obligatoriedad del uso del casco para vías interurbanas. De otro modo, seguiremos teniendo la triste cifra de ser el país de Europa con menor uso de la bicicleta por habitante/kilómetro⁵



Permítasenos esta anécdota: Más que la obligatoriedad del casco, lo que necesitamos es una obligatoriedad del uso de la bicicleta para ciertos desplazamientos que se realizan, sin ser necesarios, en vehículos que disminuyen la calidad del aire que respiramos y provocan accidentes, estos sí, más que serios. Según datos de la propia DGT, alrededor del 40% de las muertes por accidentes en automóvil lo son por traumatismo craneoencefálico. La obligatoriedad de un casco integral para automovilistas podría salvar muchas vidas. No entendemos por qué no es obligatorio entonces. ¿Quizás porque no lo es en ningún país del mundo? El casco para ciclistas tampoco lo es en ningún país de Europa y prácticamente en ninguno del mundo y, sin embargo, lo es en España. ¿No estaremos equivocados?

Algunas conclusiones tras nueve años de casco obligatorio

1. El casco obligatorio no ha hecho disminuir la gravedad de las lesiones ni el número de accidentes. Desde la obligatoriedad en España del uso del casco en las vías interurbanas, el uso de la bici se ha mantenido estable (e incluso algunas fuentes, como el Sector Empresarial de la bicicleta, argumentan que ha descendido ligeramente las ventas de las bicicletas más usadas en esas vías) y, sin embargo, los accidentes han aumentado, pasando a ser, según un reciente estudio de la aseguradora MAPFRE, el país número uno en el ranking de muertos ciclistas en vías

⁵ datos de ECF/UITP reflejados en el libro de la Comisión Europea “En bici, hacia ciudades sin malos humos”)



interurbanas de Europa, lo que unido a que somos el único país europeo con obligatoriedad del casco en dichas vías no dice mucho a favor de esta obligación.

2. En vías urbanas, donde el casco no es obligatorio, el uso de la bici ha aumentado mucho en los últimos años y, sin embargo, el número de accidentes no lo ha hecho proporcionalmente, con lo que, de forma efectiva, se puede concluir que la accidentalidad ciclista ha disminuido allí donde el casco no es obligatorio.
3. Resulta obvio que el casco no está teniendo ningún efecto positivo, ni sobre la accidentalidad ciclista ni sobre sus consecuencias, pero se puede concluir que puede estar funcionando como elemento disuasorio del uso de la bici (que sólo aumenta allí donde el casco no es obligatorio, en vías urbanas) e incluso podría estar funcionando como elemento provocador de accidentes a causa de la compensación del riesgo del ciclista que lleva un casco, es decir, asumiendo más riesgo en la conducción al incrementar la velocidad⁶.
4. Todas estas conclusiones estarían alineadas con las de aquellos países donde sí se han hecho esos estudios específicos que aquí echamos de menos: Austria, Australia, Francia, los Países Bajos o Dinamarca⁷.



Otra documentación de interés

- Tríptico "Ask me why I cycle without a helmet" (Pregúntame por qué pedaleo sin casco): <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF-Helmet-brochure-2012-for-web.pdf>
- Ponencia casco obligatorio en España: http://www.conbici.org/joomla/images/pdf/casco_obligatorio_esp.pdf
- Folleto sobre la postura de la Federación de Ciclistas Europeos: <http://www.conbici.org/joomla/files/legislacion/casco-ecf.pdf>

⁶ Men cycle faster with helmets? <http://www.cyclehelmets.org/1207.html?NKey=89>. Risk Compensation and Bicycle Helmets <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1539-6924.2011.01589.x/abstract>

⁷ El gobierno de Dinamarca quería instaurar el uso obligatorio del casco para ciclistas. Previamente hizo un estudio cuya conclusión fue la de no implantar dicha obligatoriedad.