La obligatoriedad del casco ciclista: entre la desproporción y la legislación simbólica

Publicado por Cicloturismo - 25 Nov 2012 17:22



Red Ciclojuristas por Francisco J. Bastida, Catedrático de Derecho Constitucional. Universidad de Oviedo .

Cuando existen dos bienes jurídicamente protegibles pero contrapuestos en la práctica (por ejemplo, la libertad de información del periodista y el derecho a la intimidad de la persona sobre la que se quiere informar) se suele aplicar el "**test de proporcionalidad**" para hallar una solución al conflicto. En el caso de la norma que impone el casco obligatorio nos encontramos con un problema previo, que es identificar los bienes jurídicos que están en juego. Uno es claro, al menos en abstracto: la protección de la integridad física del ciclista. Pero al otro lado de la balanza no existe un solo bien, como pudiera pensarse. Junto al más inmediato, la libertad personal del ciclista para llevar o no casco, hay que contemplar también posibles bienes sociales que se verían negativamente afectados por la medida. Por ejemplo, la mejora en la salud de la población, tanto de los potenciales usuarios de la bicicleta, como de los que se verían favorecidos por la disminución del tráfico de vehículos a motor. También, en general, las mejoras medioambientales (menos polución, menos ruido) y el decrecimiento de la siniestralidad de peatones.

Por tanto, hay una primera cuestión importante: el debate sobre la obligatoriedad del casco ciclista no tiene paralelismo con el debate sobre la obligatoriedad del cinturón de seguridad (o del casco para los motociclistas). En los tres casos aparece en un lado de la balanza como bien protegible la integridad física del conductor; sin embargo, sólo en el caso del casco ciclista aparecen en el otro lado de la balanza, junto a la libertad del conductor, un conjunto de beneficios sociales que podrían no desplegarse de prevalecer la obligatoriedad de la medida.

Dicho esto, veamos cómo se aplicaría el **test de proporcionalidad** para saber si es aceptable la norma que obliga a llevar el caso. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional, el
principio de proporcionalidad
se concreta en tres requisitos o condiciones que constituyen un test: que "la medida sea idónea para alcanzar el fin legítimo perseguido (
juicio de idoneidad
); que la misma resulte necesaria o imprescindible para ello, esto es, que no existan otras medidas menos gravosas que, sin imponer sacrificio alguno de derechos fundamentales o con un sacrificio menor, sean igualmente aptas para dicho fin (
juicio de necesidad
), y, por último, que se deriven de su aplicación más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o intereses en conflicto o, dicho de otro modo, que el sacrificio impuesto al

derecho fundamental no resulte desmedido en relación con la gravedad de los hechos y las sospechas existentes (
juicio de proporcionalidad en sentido estricto
)". (STC 206/2007, FJ 6).

Veamos cada uno de ellos.

Juicio de idoneidad de la obligatoriedad del casco

Es evidente que el uso del casco puede proteger la integridad física del ciclista, pero esta evidencia se circunscribe únicamente a determinadas lesiones. La inmensa mayoría de las lesiones producidas por caídas de bicicleta no tienen relación con el hecho de no llevar casco; en tales casos el llevarlo aparece como un dato irrelevante, porque los miembros afectados son los pies, las piernas o los brazos. Los accidentes mortales de ciclistas se deben sobre todo a atropellos y en el politraumatismo causado no incide la variable de portar o no casco. Es más, según las estadísticas oficiales la mayoría de muertes de ciclistas se produce en vías interurbanas, donde es obligatorio el uso del casco, y las víctimas lo llevaban. En suma, *la obligatoriedad del casco es una medida sólo parcialmente idónea, para determinados supuestos que, además, constituyen un porcentaje muy bajo.*
Aquí podría concluir el test de proporcionalidad, dando por injustificada la medida, dada su insuficiente idoneidad. Pero sigamos con los otros requisitos.

Juicio de necesidad de la obligatoriedad del casco

La pregunta es sencilla. ¿Es "necesaria o imprescindible" la obligatoriedad del casco para preservar la integridad física del ciclista?. La respuesta es globalmente negativa. A diferencia del cinturón de seguridad o del casco del motorista, el casco ciclista se manifiesta como necesario o imprescindible en muy contados accidentes. En el conjunto de siniestralidad ciclista el carácter grave de las lesiones es porcentualmente muy bajo y allí donde podría ser necesario, por afectar a daños en la cabeza, la contundencia del accidente convierte frecuentemente al casco en una medida inútil. Por tanto, *la medida es necesaria e imprescindible sólo en supuestos excepcionales, tanto por lo escaso del número, como por su eficacia real.*

Por otra parte, a la pregunta "¿existen otras medidas menos gravosas que, sin imponer sacrificio alguno de derechos o con un sacrificio menor, sean igualmente aptas para dicho fin?", la respuesta es sí. *Si se quiere preservar la integridad física del ciclista, hay medidas menos gravosa y más adecuadas para el fin perseguido*
. El casco no procura una protección integral del ciclista, sólo de su cabeza. La protección integral se consigue, por un lado, con medidas de educación vial del ciclista (entre las que puede estar la recomendación del uso del casco y de prendas visibles) y de los conductores de vehículos a motor. Por otro, con medidas dirigidas a calmar el tráfico, a dar preferencia al ciclista y a crear en torno a él un

anillo de seguridad, estableciendo distancias (órdenes de alejamiento) que han de ser respetadas. También aquí podría paralizarse la aplicación del test, por no superar la obligatoriedad del casco el requisito analizado.

Juicio de proporcionalidad en sentido estricto

Por último, incluso admitiendo que la medida sea adecuada y necesaria para el fin perseguido, lo cual sólo se cumple en muy reducidos supuestos, la norma que impone la obligatoriedad del casco debe ser proporcionada en sentido estricto, esto es, como dice el Tribunal Constitucional, “que se deriven de su aplicación más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o intereses en conflicto”. Aquí es donde acaba por fracasar definitivamente la justificación de la medida.

Los beneficios de la obligatoriedad del casco para el interés general son mínimos, porque, como queda dicho, la medida es escasamente idónea y sólo en contados casos necesaria para el fin perseguido, que es la protección de la integridad física de los ciclistas. En cambio, los perjuicios para el interés general son elevados, porque desincentiva el uso de la bicicleta, tanto por el engorro de tener que llevar el casco a cuestas cuando uno deja la bicicleta, so pena de sustracción inmediata, como por la amenaza de la sanción, y, además, se perjudica el servicio de alquiler de bicicletas públicas. Este freno al uso de la bicicleta desencadena nuevos efectos perversos para el interés general: se desalienta una práctica saludable que combate el sedentarismo y la obesidad, y que redunda en la mejora del tráfico, de la siniestralidad y del medio ambiente. En suma no hay ningún dato que avale la idea de que el llevar casco aminore significativamente la gravedad de las lesiones de ciclistas accidentados, más allá de casos puntuales. Por contra, hay una sospecha real, avalada por lo que ha sucedido en países que han implantado la medida, de que la obligatoriedad del casco desincentiva el uso de la bicicleta y con ello el ejercicio de una práctica saludable. El daño emergente que puede suponer la no obligatoriedad del casco es mucho menor que el lucro social cesante que comportaría su obligatoriedad. Por tanto, la medida es desproporcionada, además de poco idónea y escasamente necesaria.

Las posibles ventajas de llevar el casco, previniendo lesiones en la cabeza, sólo justifican como medida proporcionada *la recomendación* de su uso. La obligatoriedad de su uso sería un ejemplo de lo que la doctrina llama “l *egislación simbólica*”, es decir, una legislación que realmente no se dedica a proteger, o lo hace en muy pequeña medida, al teórico destinatario de la norma, el colectivo ciclista, sino, sobre todo, a proclamar enfáticamente ante la ciudadanía en general lo “en serio” que el poder público se toma “la seguridad del tráfico”.

Leer Más...

==========