

## El casco obligatorio para bicicletas, beneficios versus inconvenientes.

### -El casco no previene accidentes-

Lo primero que debemos aclarar es que el casco no es una medida que prevenga los accidentes, sino que forma parte de esas medidas que sirven para minimizar las consecuencias de los mismos. **No es pues un elemento de primer orden en seguridad vial y dejar esta en manos de este elemento no hace más que poner de manifiesto la incapacidad de quien lo promueve, lo obliga o lo elige.** Es pues, la guinda que al final se coloca a un pastel. Pero un pastel y la seguridad vial se construyen desde bases más firmes.

### -El casco es solo la guinda de la seguridad vial-

Como toda guinda, **el casco debe ser voluntario**, pues cada cual tiene una percepción y una forma particular de valorar el riesgo. Ahora bien, nosotros creemos que **no es bueno recomendarlo fuera de los ámbitos deportivos** por la sencilla razón de que la bicicleta como medio de transporte no es un vehículo que cause peligro o sea arriesgado por si mismo, **y mucho menos imponerlo** porque esa medida además de desmedida puede ser contraproducente, ya que puede producir un efecto de desincentivación del uso de la bicicleta con repercusiones negativas para la seguridad global y la seguridad de los ciclistas en particular.

Nos explicamos:

### -el casco de bici y la bici no tiene nada que ver con la moto-

Respecto a su voluntariedad/recomendación y peligrosidad/riesgo empezamos por decir que la bicicleta es un vehículo que solo es coincidente con las motos en que tiene dos ruedas y un manillar. **En peso y velocidad no tiene nada que ver y estos dos factores son los más importantes para generar peligro** (es por ello por lo que apenas hay heridos graves y muertos causados por colisiones contra bicicletas ) **y riesgo.**

### -la obligatoriedad del casco apenas tiene incidencia sobre la mortalidad ciclista-

Mientras los datos estadísticos en todo el mundo revelan que **la obligatoriedad del casco en motos reduce las víctimas a más o menos la mitad**, en los dos países y aquellos estados del Canadá donde es obligatorio el casco para ciclistas **hay datos que reflejan que no hay ningún cambio positivo relevante entre la obligatoriedad o no del casco en bicicleta**, algo que corroboran en nuestro país las estadísticas de la DGT<sup>1</sup>. **La razón principal de esto es muy sencilla: la mayor parte de la accidentabilidad se da por colisión con otros vehículos (81% según datos de la DGT) y en estos casos las heridas graves y la muerte suelen estar causadas por politraumatismos quedando el papel protector del casco relegado a un segundo plano.**

### -la homologación del casco ciclista no es comparable a la del casco de moto-

Además, el casco para bicicletas tiene sus limitaciones de homologación<sup>2</sup> y **no resiste impactos a más de 20 km/h por lo que sirve básicamente como amortiguador ante caídas a baja velocidad.** Es decir, puede convertir en nada o en menos leves determinados golpes producidos por caídas a baja velocidad, pero no es efectivo del todo para caídas a mayores velocidades

(reducirá las lesiones pero no las eliminará) y menos todavía en impactos con otros vehículos, razón por la cual hay tantos o más accidentados con casco que sin él en los hospitales españoles como efecto de accidentes de tráfico. Esto lo atestiguan las estadísticas en carretera y ciudad de la DGT. Son más heridos graves y muertos en carretera (un poco más de la mitad con casco) donde la velocidad que alcanza la bicicleta y los automóviles lo propician, que **en ciudad, donde la mayor parte de los accidentes y las lesiones en la cabeza son leves** a pesar de los peligros que generan los vehículos motorizados.

-entendemos que el casco tiene más inconvenientes que ventajas para el desarrollo de la bici como medio de transporte-

El casco a nuestro entender puede ser un elemento recomendable para la práctica deportiva de la bici sea en carretera, pista o montaña pero estimamos que su posible utilidad versus inconvenientes (es feo, molesto, un incordio de llevar cuando no se usa, efectivo solo hasta cierto punto y sobre todo su obligación ha producido en aquellos países donde se produjo un descenso del uso de la bici) no lo hacen recomendable en el uso como medio de transporte urbano o interurbano. **La DGT estima que un poco menos del 20% de los ciclistas muertos y heridos graves, en ciudad y en carretera, lo son por una lesión craneal. Eso supone el 0,0001% de los ciclistas urbanos de España, un poco más en carretera pues mueren más en estas.** Un muerto siempre es un muerto con una vida y unos familiares detrás y no una estadística, pero a la hora de fijar políticas públicas hay que valorar si la solución es la adecuada y si su puesta en práctica generará más problemas que beneficios.

-es innegable que el casco reduce las consecuencias de las lesiones craneales pero puede aumentar la accidentabilidad-

El casco solo es una pequeña parte de la solución a los efectos de los accidentes pero su uso es neutro o incluso peor a la hora de prevenirlos: **el efecto psicológico de la compensación de riesgos<sup>3</sup> o la muy probable desincentivación de la bicicleta y sus efectos sobre la seguridad lo atestiguan.**

-el casco salva vidas pero la bici salva más-

**La bicicleta es en sí misma una fuente de vida y salud que no hay que desincentivar. La obligatoriedad del casco para motoristas salvó vidas y su posible desincentivación también, pero la desincentivación de la bicicleta más que salvarlas las arruina.** La pérdida de una vida es algo a lamentar pero creemos que los porcentajes de mortalidad entre los ciclistas respecto a otros usuarios de las vías no son alarmantes, no son una epidemia sanitaria y se acercan a otros porcentajes que forman parte de los riesgos naturales de la vida diaria<sup>4</sup>.

-la obligatoriedad del casco culpabiliza a las víctimas-

Recomendarlo fuera de las actividades de cierto riesgo como pueden ser las deportivas (bici de montaña o deportiva de carretera) vendría a dar una **idea equivocada de lo que es la bicicleta como medio de transporte. Lo que interesa generar, entre otras cosas porque responde a la realidad, es que quien mata es el coche** y que los riesgos que corren los ciclistas por culpa de estos no son mayores que los que corren otros usuarios de las

ciudades y carreteras (por encima de peatones, igualado con automovilistas y por debajo de motoristas). **Recomendar u obligar al uso del casco no solo es reconocer que las víctimas somos los que debemos protegernos, sino reconocer que es efectivo ante los accidentes y eso como hemos visto es una verdad muy a medias pues según un estudio solo protege en el 19% de los accidentes<sup>5</sup>.**

-salvemos una vida, prohibamos los coches-

Si de lo que se trata es de salvar una vida y que una vida es lo que cuenta, que es lo que argumentan los defensores de la imposición del casco a los ciclistas, tendríamos que poner casco a todos los usuarios de las vías públicas o mejor todavía: prohibir los coches.

-la imposición del casco puede reducir el uso de la bici actual o futura hasta casi el 50%-

Respecto a su imposición y los efectos contraproducentes que esta produce, empecemos hablando de los estudios que atestiguan un descenso de entre el 30% y el 45% de los usuarios de la bici en los dos países donde se obligó. Son cifras que claramente chocan con el 17-20% de entre los muertos (2 en las ciudades de España en 2011) o el 0,0001% anual de los usuarios de la bici en ciudad en nuestro país (se estiman unos 3 millones). Sinceramente, creemos que no compensan.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que **los países donde más seguridad hay entre los ciclistas (accidentes por km recorrido) son aquellos en los que más ciclistas circulan por sus calles y carreteras. Cuantos más ciclistas haya, más respeto, más acostumbrados están los otros usuarios de la vía pública a su presencia, más probabilidades de que el que conduce un vehículo a motor use en otras ocasiones la bicicleta y sepa ponerse en la piel del ciclista, más baja es la velocidad de circulación en calzada, etc, etc, y ello redundará en la seguridad global de las vías y en la seguridad individual de los ciclistas.** Todos sabemos que a más bicicletas, menos contaminación, menos atascos, menos accidentes graves y por lo tanto, que el casco salva algunas vidas, pero la bicicleta salva muchísimas más.

-hay medidas más efectivas que el casco, pues este no es más que un elemento de distracción sobre los verdaderos problemas de seguridad vial-

Visto lo visto, que cada cual juzgue si le compensa llevar o no el casco, si con ello contribuye a su seguridad y la de todos de verdad o está contribuyendo a disuadir del uso de la bici porque genera una imagen de peligro que no es real y contribuye a mantener la idea de que como los coches están ahí y son producto de la creación divina no tenemos más remedio que convivir con ellos protegidos al máximo. **Hay otras medidas mucho más efectivas que el casco, que ahondan en las causas de los accidentes y en su prevención y es en estas en las que los ciclistas y los no ciclistas debemos ahondar para salvaguardar nuestras vidas. El verdadero casco es la educación vial y la ciudad 30.**

<sup>1</sup> <http://bicicletas.us.es/?p=4113>

<sup>2</sup> <http://mejorenbici.es/2013/04/27/la-homologacion-del-casco-ciclista/>

<sup>3</sup> Téngase en cuenta que hay estudios que atestiguan que los conductores al llevar elementos de protección pasiva arriesgan más en la conducción pues se sienten protegidos. Esto les beneficia a la hora de competir, pero les perjudica en la conducción diaria.

<sup>4</sup> **Bajo el epígrafe "una caída tonta la puede tener cualquiera" presentamos esta serie de cifras de 2011 del INE:**

- muerte por rayo: 3 muertes
- muerte por objeto que te cae (maceta/cornisa): 8 fallecidos (3 vía pública)
- muertes por caerse al bajar unas escaleras: 156 fallecidos (2 en vía pública)
- muerte por caídas al suelo (Alias "se tropezó y se mató"): 43 fallecidos (6 muertes sólo en vía pública)

<sup>5</sup> <http://mejorenbici.es/2013/05/15/los-numeros-hablan/>

<http://mejorenbici.es/2013/06/08/los-numeros-hablan-ii-las-lesiones-craneales-en-espana/>