



El casco obligatorio en España **Análisis y perspectivas**

Ricardo Marqués y Vicente Hernández

Cronología

- Hasta 1994: Uso del casco voluntario.
- De 1993 hasta hoy: Modificación de la Ley de Tráfico y del RGC. Uso del casco obligatorio sólo en vías interurbanas.
- 2012: Ministro del interior: *“El mismo riesgo para su integridad existe para el ciclista cuando está conduciendo en ciudad que cuando está conduciendo en vías interurbanas”* → Reforma del RGC incluyendo la obligatoriedad del casco en todas las vías.

La DGT se extralimita

- Casco ciclista obligatorio en zonas urbanas
contraviene:
 - Ley de Tráfico y Seguridad Vial (Art. 47.1, párrafo segundo)
- Autorización de “*usos excepcionales de la vía*”
contraviene:
 - Constitución española (Art. 21)
 - LO 9/183 (Arts. 3 y 8)
 - Ley de Tráfico y Seguridad Vial (Arts. 5 y 7)

Muertos en accidente de tráfico (España 2010)

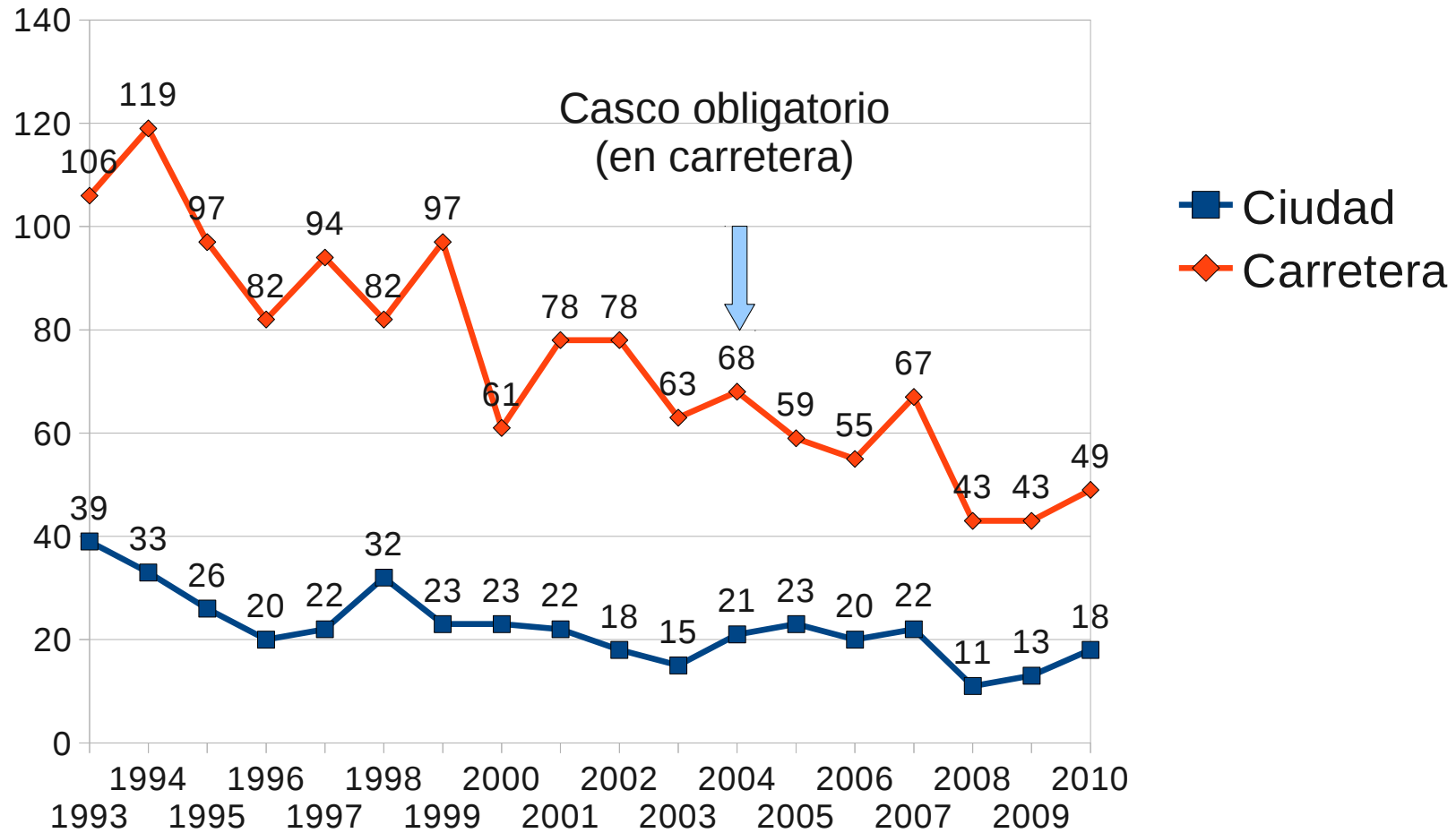
	Peat.	Ciclistas	Motos(*)	Coches	Otros	Total
Total	471	67	486	1.193	261	2.478
Z. Urbana	278	18	153	81	20	550
Carretera	193	49	333	1.112	281	1.928

(*) Incluye ciclomotores

Fuente: DGT Anuario Estadístico de Accidentes 2010

Ciclistas fallecidos en carretera y ciudad

Escenarios muy diferentes en cuanto a mortalidad



Fuente: DGT Anuario Estadístico de Accidentes 2010

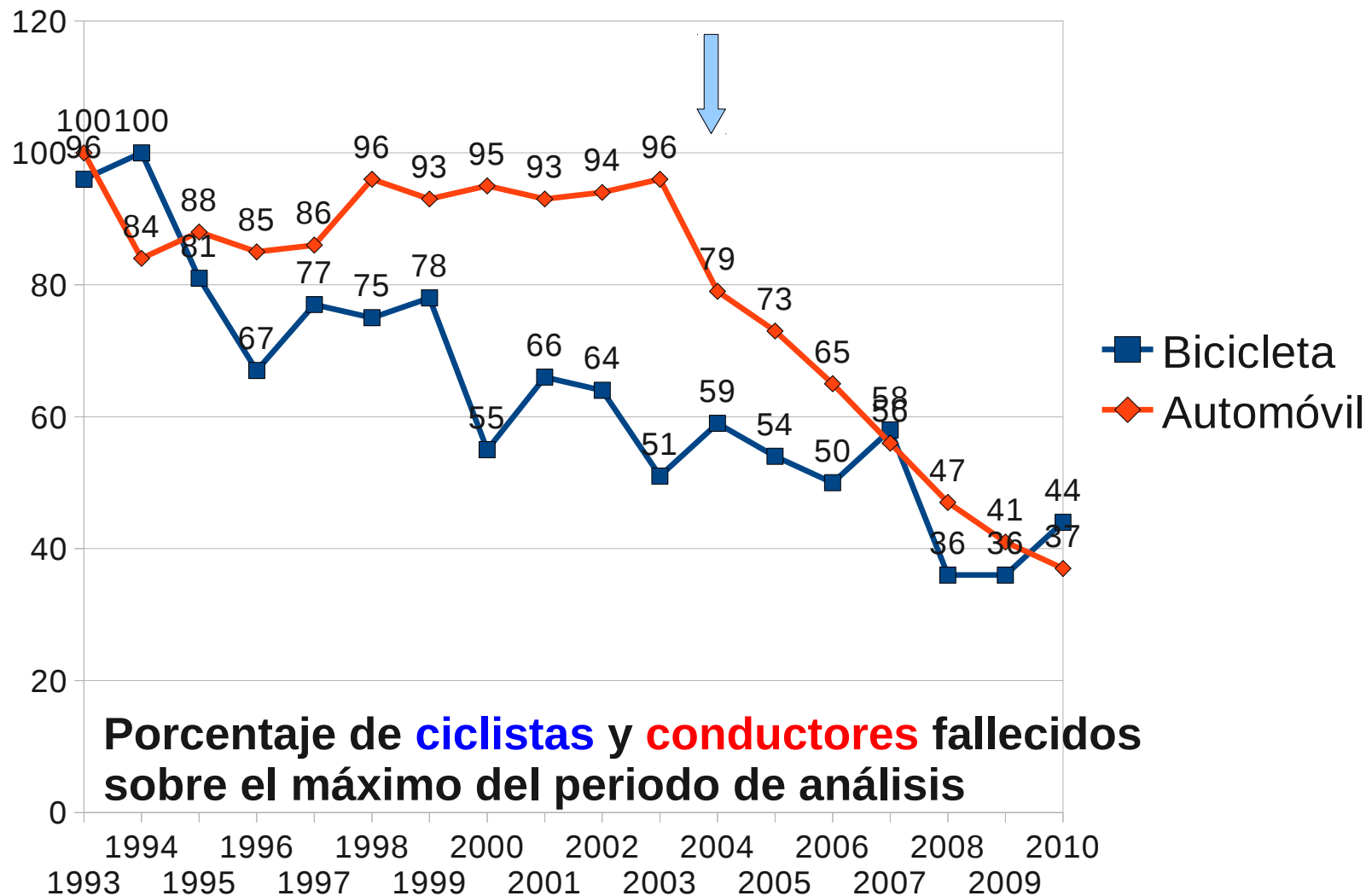
Una medida desproporcionada

- Número total de ciclistas fallecidos en carretera
 - Año 2008: 11
 - Año 2009: 13
 - Año 2010: 18
 - Año 2011: 12
- Número total de personas fallecidas por ahogamiento en playas, ríos, lagos y embalses.
 - Año 2011: 165 (en piscinas + 28)

¿No sería mas lógico hacer obligatorio el chaleco salvavidas?

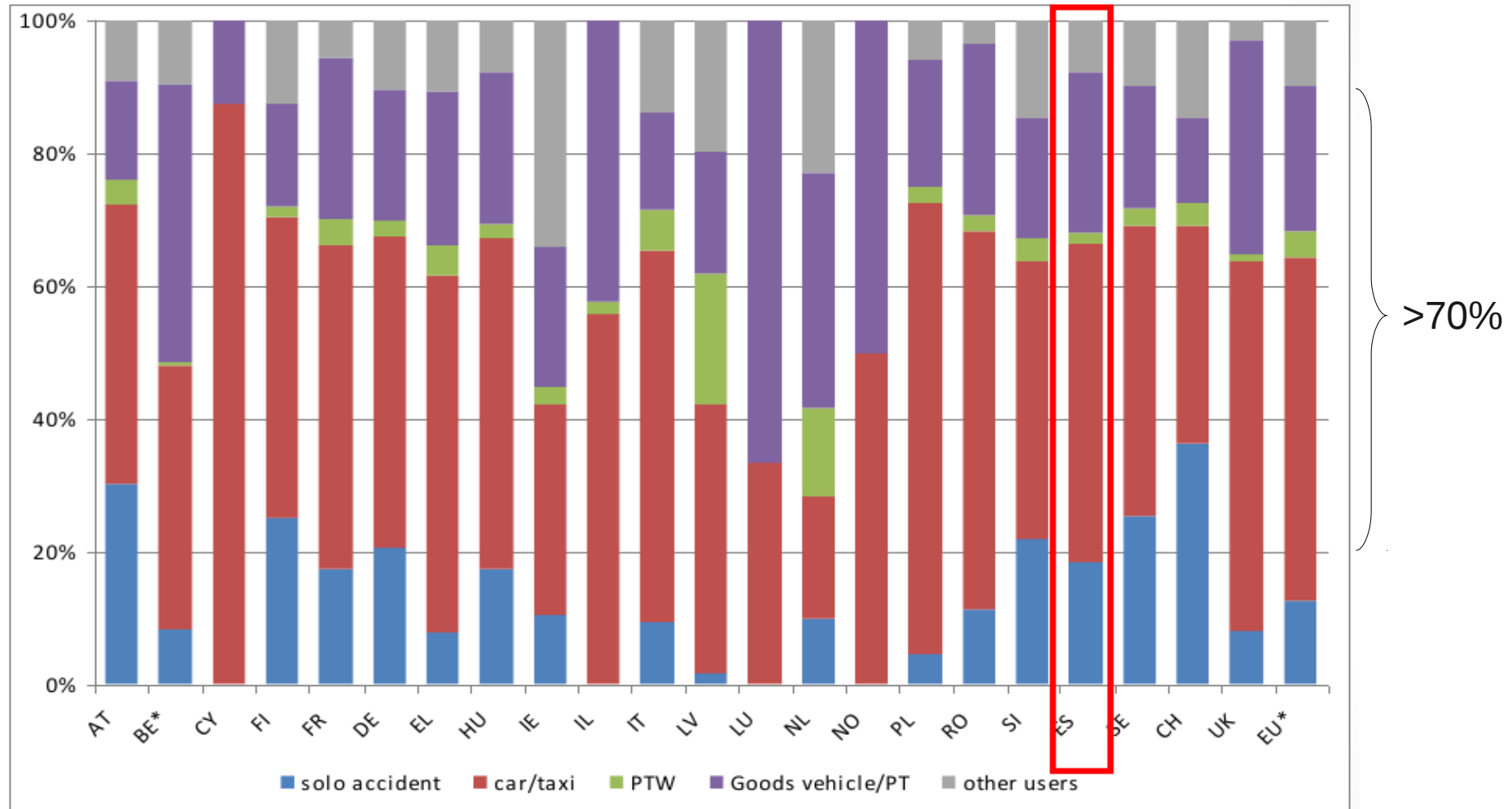
Una medida de escasa efectividad:

No se observa cambio de tendencia tras la obligatoriedad del casco en carretera en 2003



Una medida muy parcial

Inútil para los accidentes mas comunes (colisiones)



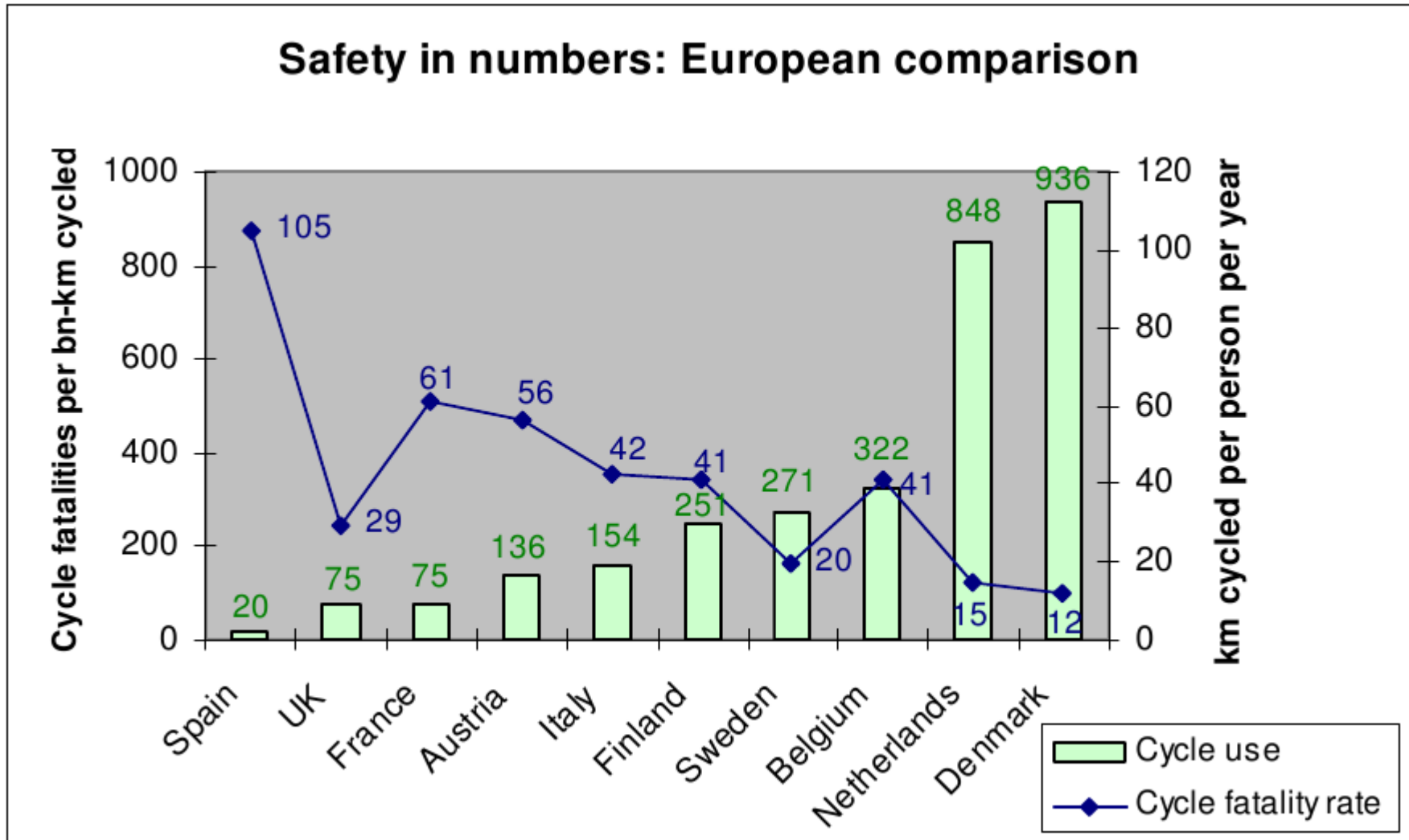
Número de ciclistas fallecidos por colisión con diferentes tipos de vehículos. Media de los 3 últimos años.

Fuente: Fundación MAPFRE "El colectivo ciclista y los accidentes de tráfico"

Una medida desincentivadora del uso de la bicicleta (El ejemplo de la bicicleta pública)

Nombre	Ciudad	No. de bicicletas	No. estaciones	No. de abonados larga duración	No. de usos por bicicleta y día
Bike Share	Melbourn	600	51	1.237	0,3-0,4
City Cycle	Brisbane	2.000	150		0,35
Sevici	Sevilla	2.600	260	50.078	5,94
Bicing	Barcelona	6.000	420	113.787	5,8
Valenbici	Valencia	2.750	275	111.399	9,1

Una medida contraproducente para la propia seguridad de los ciclistas



Fuente: ECF “Halving injury and fatality rates for cyclists by 2020”,

Una medida perjudicial para la salud pública

- Efecto equivalente anual del *Bicing* (Rojas-Rueda, BJM, 2011)
 - **12 muertes evitadas al año** (muertes prematuras en edad inferior a la esperanza de vida media)
- Efecto equivalente anual del uso de la bici en Sevilla (SIBUS – Universidad de Sevilla, 2011)
 - **24 muertes evitadas al año**
- Extrapolación a toda España
 - **> 200 muertes evitadas al año**

“El casco obligatorio salva algunas cabezas, pero destruye muchos corazones” (De Marco - 2001)

Una medida excepcional en Europa y antieconómica

- España será el único país europeo donde el casco ciclista será obligatorio en zonas urbanas
- El turismo en España es el 10% del PIB
- En Alemania el sector cicloturístico movió 9.000 M-euros en 2009
- En Francia el cicloturismo generó 16.500 empleos entre 2008 y 2010
- En Baleares el sector genera 64 M-euros al año
- **Todo el sector se resentirá de esta medida, especialmente el cicloturismo playero y urbano**

Una reforma de corto recorrido

- Oposición de los afectados: ciclistas urbanos, deportivos, cicloturistas... Fabricantes, distribuidores... Empresas de alquiler...
- Oposición de los que han de aplicar la medida: los Ayuntamientos con mayor presencia de la bicicleta urbana: Barcelona, San Sebastián, Sevilla, Valencia, Vitoria ... hasta 18.
- Oposición del principal partido de la oposición

**Necesitamos empezar de nuevo,
generando una reforma consensuada**

