



Este Ayuntamiento en sesión ordinaria del Pleno Municipal, celebrada el día 13 de junio de 2013, adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

“VISTA moción presentada por la Asociación Biciclistas

CONSIDERANDO la oportunidad de adopción de la misma.

SE APRUEBA por unanimidad de los presentes la siguiente moción:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La bicicleta ha experimentado un notable auge en muchas ciudades españolas durante los últimos años, de lo que debemos congratularnos por sus indudables efectos positivos sobre el medio ambiente y la salud pública. La contribución de la bicicleta a un mejor medio ambiente urbano es innegable y su contribución a la mejora de la salud pública ha sido reconocida por la Organización Mundial de la Salud, que recomienda el uso cotidiano de la bicicleta como medida preventiva frente a la obesidad y las enfermedades coronarias. Así lo ha reconocido también la Dirección General de Tráfico (DGT), al incluir el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente entre los objetivos de su recientemente presentado Proyecto de Reforma del Reglamento General de Circulación. Esta reforma contiene numerosos aspectos positivos que favorecen la seguridad vial y pueden ayudar a promover el uso de la bicicleta, especialmente la apuesta por la pacificación del tráfico. Sin embargo, el borrador incluye una medida excepcional en nuestro entorno europeo, cuyo efecto global sobre la seguridad del tráfico, la salud pública y la mejora del medio ambiente urbano es discutible. Nos referimos a la obligación de utilizar casco para circular en bicicleta por la ciudad.

El casco ciclista es una medida “de fin de tubería”, de la que no cabe esperar una reducción de la accidentalidad ciclista sino, en todo caso, una reducción de los peores efectos de dicha accidentalidad; en especial, de la mortalidad o del número de accidentes graves producidos por heridas cráneo-encefálicas. Hay que decir, en todo caso, que dicha efectividad es dudosa cuando se trata de colisiones con vehículos a motor que circulan a velocidades superiores a 30 km/h. Este tipo de colisiones son, como confirman los propios estudios de la DGT, la principal causa de accidentes ciclistas en las ciudades españolas.

La mortalidad ciclista por accidente en las ciudades españolas no es muy elevada, oscilando entre 10 y 15 fallecimientos al año (a efectos de comparación, el total de fallecidos por accidente de tráfico en zona urbana ascendió a 457 en el año 2.011). Esta mortalidad muestra una clara tendencia a la baja, pese al indudable aumento del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad urbana en muchas ciudades. Esta tendencia a la baja muestra la efectividad de las medidas que ya se están tomando en muchas ciudades españolas para mejorar la seguridad del tráfico ciclista, como la implantación de redes de vías ciclistas y otras infraestructuras. También confirma el hecho de que, a mayor número de ciclistas, mayor seguridad, debido a la mayor visibilidad de la bicicleta y al hecho de que cada vez más conductores son conscientes de la presencia de ciclistas en la vía pública, y los respetan cada vez más (entre otras razones porque muchos de ellos son también ciclistas).



No parece por tanto que la situación reclame una medida tan drástica como imponer la obligatoriedad del casco ciclista, lo que por otro lado podría tener efectos negativos sobre el fomento de la bicicleta como modo de transporte en las ciudades. Existen numerosos estudios que confirman este efecto, aparte del hecho significativo de que en ninguno de los países donde la bicicleta ha llegado a ocupar un lugar importante en la movilidad urbana es obligatorio el uso del casco para los ciclistas.

En particular, el impacto negativo de la obligatoriedad del uso del casco sobre los sistemas de bicicletas públicas es evidente. Y no debemos olvidar que dichos sistemas ocupan un lugar de primer orden en la estructura de la movilidad ciclista de muchas ciudades españolas como Barcelona, Sevilla, Valencia, Zaragoza etc..., con importantes porcentajes de uso sobre el número total de desplazamientos en bicicleta. El colapso de tales sistemas significaría un notable retroceso en el uso de la bicicleta en dichas ciudades, así como efectos negativos para su imagen exterior y la pérdida de una inversión en muchos casos elevada.

Estimamos por tanto que los posibles efectos positivos de la imposición del uso del casco como medida paliativa de las peores consecuencias de los accidentes de tráfico que sufren los ciclistas podrían verse superados con creces por sus efectos negativos. Estos efectos negativos serían consecuencia del descenso del uso de la bicicleta y de su impacto sobre la salud pública (incremento de los índices de obesidad y de enfermedades coronarias), sobre la calidad del medio ambiente urbano y sobre la propia seguridad del tráfico en general. A este respecto no debemos olvidar que la bicicleta, por sus especiales características, es un vehículo potencialmente muy seguro tanto para el propio usuario como para los demás usuarios de la vía. Mucho más seguro que otros vehículos privados, como las motocicletas o el automóvil. En particular, un descenso en el uso de la bicicleta como consecuencia de la obligatoriedad del uso del casco ciclista, podría ir acompañado de un incremento paralelo del uso de motocicletas y ciclomotores, con las consecuencias negativas que cabe imaginar para la seguridad global de tráfico urbano.

En consecuencia, y ante las dudas que suscita dicha imposición, **SE ACUERDA:**

Instar a la Dirección General de Tráfico y a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, a que en la Reforma del Reglamento General de Circulación, no se incorpore la obligación de utilizar casco para circular en bicicleta por la ciudad.

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos.

Corella, 17 de junio de 2013.
LA SECRETARIA



ASOCIACION DE BICICLISTAS DE CORELLA
A/a. Juan Luis Echarri
C/ Laurel, 30-3º D

Ciudad.-