EL DIARIO VASCO
DONOSTI
24/04/13
Prensa: Diaria
Tirada: 77.782 Ejemplares
Difusión: 66.108 Ejemplares
Cód: 69581036
Página: 4
Sección: LOCAL Valor: 6.376,00 € Área (cm2): 836,7 Ocupación: 95,56 % Documento: 1/2 Autor: Núm. Lectores: 207000

El casco de la discordia

La propuesta de la DGT de su uso obligatorio en vías urbanas solivianta a asociaciones ciclistas

Frente a los que defienden la incorporación de este dispositivo de protección, los detractores aseguran que disuadirá del uso de la bicicleta

:: ANE URDANGARIN

SAN SEBASTIÁN. Aunque el aumento del límite de velocidad hasta los 130 km/hora en algunas vías rápidas fue la que acaparó todos los titulares, ha sido otra de las propuestas de la Dirección General de Tráfico (DGT) incluida en el borrador del Reglamento General de Circulación la que últimamente está levantando una considerable polvareda. La obligatoriedad de usar el casco en todo tipo de vías, incluidas las urbanas, cuando se circula en bicicleta se ha encontrado con el rechazo frontal de las asociaciones de ciclistas. Frente a los que defienden este dispositivo de seguridad que proporciona protección y evita lesiones cerebrales, sus detractores aseguran que los datos de siniestralidad de ciclistas en ciudad no justifican una obligatoriedad que, a su juicio, disuadirá a mucha gente de seguir desplazándose en bicicleta.

«No hay más que echar un vistazo al resto de Europa, a países como Holanda, Bélgica, Dinamarca o Alemania, que nos llevan años en ciclismo urbano. Allí no es obligatorio el uso del casco y no entienden esta norma», comenta Higinio Otazu, socio y una de las cabezas visibles de la asociación de ciclistas urbanos Kalapie, que a mediados de mes organizó una protesta en Donostia en la que pedalearon a gritos de «Ez, ez, ez, kaskorik ez». Para Otazu, una medida de este tipo da al traste con las políticas de promoción de la bicicleta que están impulsando algunos municipios, y se plasmará en un descenso del número de ciclistas. «Los ahuyenta. Imagínate tener que ir con un casco todo el día para hacer un pequeño trayecto por el centro de Donostia, o quien va hacer recados, los chavales que van a clase, o quien ha quedado para dar una vuelta en un momento de ocio... ¿Dónde dejas el casco si tienes que ir haciendo recados por la ciudad? Al final puede resultar incómodo y dejas de usar la bicicleta». Otazu asegura que en Australia, donde sí es obligatorio, el número de ciclistas urbanos «descendió un 40%».

El socio de Kalapie cree que los datos de siniestralidad urbana no justifican una medida que considera desproporcionada, y advierte por contra de los efectos negativos que puede acarrear, «porque desplazarse en bicicleta, además de ser una forma de moverse barata y no contaminante, supone hacer ejercicio y evita problemas de corazón, obesidad... Hace unos meses el ministro francés de Salud dijo que Francia debía a la bicicleta millones de euros ahorrados en salud pública».

Las cifras se han convertido en uno de los argumentos que usan tanto los defensores como los detractores de la medida. Según la última memoria del Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián, que refleja un aumento desde los 7.540 desplazamientos diarios en bicicleta en 2003 a los 15.424 de 2011, ese último año se registraron 87 accidentes con víctimas y ciclistas implicados, frente a los 73 de 2010 y los 70 de 2009. El informe constata que «sigue aumentando» el número de siniestros con ciclistas, eso sí, «disminuyendo, respecto al año anterior, el número de heridos graves».

La mayoría de los ciclistas, 33, se accidentaron ellos solos, sin que se viese implicado ningún otro vehículo. En 26 siniestros se produjo una colisión con turismos y en otros 9, con ciclomotores. En 10 había algún peatón presente, de los cuales 9 resultaron heridos leves. La última víctima mortal se registró en 2007.

LAS FRASES

Higinio Otazu Kalapie
«En el resto de Europa, donde nos llevan años en ciclismo urbano, no es obligatorio»

Pablo Busca Urgencias
«Es difícil estar en contra de algo que persigue aumentar la seguridad y que te protege»

Inst. Seguridad Vial Mapfre
«Mientras solo haya un herido o fallecido, la medida, que no es tan drástica, es válida»

Luis Murguía RAC
«Si se pone una norma, que me parece excesiva, hay que hacer cumplirla. ¿Quién va a multar?»

Lesiones cerebrales

La directora de la DGT, María Seguí, tiene previsto explicar en el Congreso el nuevo reglamento. Desde Tráfico responden que «no comentamos borradores» a la petición de este diario de argumentar una medida que Seguí ha defendido con firmeza en alguna ocasión, señalando que hay más de 150 artículos científicos que evidencian la utilidad del casco para reducir la probabilidad de lesión craneal. Según datos de la DGT, en 2011 murieron 12 ciclistas en vías urbanas españolas, 285 resultaron heridos graves y 2.593 leves. Más que los fallecimientos, a la directora de Tráfico le preocupan las lesiones cerebrales, «un mal silente en España», como aseguró a 'El País'.

Desde Kalapie, echan mano del informe de 2010. «5.174 personas sufrieron lesiones craneoencefálicas. Los lesionados graves fueron 86 ciclistas, 282 peatones, 226 motoristas, y 678 ocupantes de otros vehículos (automóviles, autobuses, etcétera.)», explica Higinio Otazu, quien concluye: «Todos con casco y sobre todo los que viajan en automóviles».

¿Cuántos lesionados tendrían que registrarse entonces para tomar este tipo de medidas? Es la pregunta que se hace Pablo Busca, el jefe del premiado servicio de Urgencias del Hospital Universitario Donostia, donde atienden a ciclistas heridos, especialmente los fines de semana que hace buen tiempo. «¿Qué opinaba la gente cuando obligaron a usar cinturón de seguridad en el coche? ¿O el casco en la moto? Son medidas que la gente va integrando. ¿Cuál es el problema?».

Busca apunta a otro aspecto, y es la «dificultad de diferenciar el uso urbano del que no lo es. En realidad vas a dar un paseo en bicicleta y luego te alejas de la ciudad». El experto en Urgencias apoya la obligatoriedad y cree que «es difícil estar en contra de algo que persigue aumentar la seguridad, porque es obvio que cuando vas en bicicleta te puedes caer y sufrir una lesión en la cabeza. Entonces, qué menos que protegerte».

María Jesús Gómez, del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, es de la misma opinión. «En algún foro he tenido que escuchar comentarios de que no usan el casco por incomodidad, cómo lo van a llevar en la mano... Es el mismo debate que se suscitó cuando se empezó a hablar de la obligatoriedad del uso en motocicletas. El impacto es mucho menor, pero ante un golpe cuanto mejor protegido vayas, mejor. Y sobre todo cuando hablamos de la población infantil. Si ponemos en la balanza qué es más importante, la



Bidegorri en Donostia, donde se mezclan ciclistas sin casco con los que sí lo llevan, que son minoría. :: MICHELENA

EL DIARIO VASCO
DONOSTI
24/04/13
Prensa: Diaria
Tirada: 77.782 Ejemplares
Difusión: 66.108 Ejemplares
Cód: 69581036
Página: 5
Sección: LOCAL Valor: 4.755,00 € Área (cm2): 623,9 Ocupación: 71,27 % Documento: 2/2 Autor: Núm. Lectores: 207000

comodidad o la protección, pues la protección», asegura.

El Instituto de Seguridad Vial ha analizado varios estudios sobre el uso del casco y concluye que los ciclistas que no lo usan tienen casi el doble de riesgo de sufrir una lesión en la cabeza que aquellos que sí lo usan, y el riesgo de lesiones en el cerebro aumenta 2,13 veces en los ciclistas sin casco. «Mientras haya un herido o fallecido me vale este tipo de medida, que además no es tan drástica», opina Gómez, quien considera que si el reglamento se aprueba en los términos que recoge el borrador, pasará como con la Ley Antitabaco. «Cuando tenemos que cambiar algún hábito o rutina nos cuesta, el ser humano es así por naturaleza. Pero una vez que se toma la decisión y la gente se conciencia, no pasa nada. Hay que pensar que es por nuestro bien y por bajar la cifra de siniestralidad».

¿Y los peatones por qué no?

Luis Murguía, asesor de movilidad del Real Automóvil Club, lleva 40 años desplazándose en bicicleta, «aunque llueva», por San Sebastián. El experto sí usa casco cuando va a practicar bici de montaña, pero no en ciudad. La propuesta de la DGT le parece excesiva. Cree que estamos llegando a «en el que la sociedad quiere que nos protejan de todo. Queremos subir al Everest y que si nos pasa algo vaya un helicóptero a la cima a buscarnos. Suelo poner un ejemplo: después del siniestro del túnel de Mont Blanc con el incendio del camión, en todos los túneles incorporaron unas medidas de seguridad que costaron una millonada, y a los cien metros igual no hay ninguna. Es como si fuera responsabilidad del gobierno que muera alguien en un túnel y luego fuera ya no».

Murguía defiende las medidas de seguridad, y recuerda que antes de la obligatoriedad de llevar cinturón en el coche «había muchos más muertos en accidentes de tráfico que ahora». Pero cree que las dos medidas no son comparables porque parten de un contexto distinto: «Las cifras de ciclistas fallecidos que he visto no dicen eso. Porque puestos, podemos llevar espalderas y coderas». Llegado a este punto, se pregunta si los ciclistas urbanos han de llevar casco, «¿por qué no se lo ponemos a los peatones en caso de atropello?».

Murguía ve la bicicleta como un vehículo de transporte «práctico. Y que conste que voy con luz, timbre y con todo». Como miembro del RAC procura dar ejemplo. Así que se para en los semáforos. «Una vez un peatón me dijo que era el único ciclista que había visto que se paraba en un semáforo, algo que debería ser normal. Durante años los ciclistas se han mostrado contra los conductores de coches, a los que acusaban de actuar con superioridad, y luego los ciclistas no respetan al peatón. Si somos iguales, vayamos en bici, moto, coche o patines». En todo caso, lo importante es el respeto, subraya. «Y otra cosa», apunta para finalizar. «Si se pone una norma hay que hacerla cumplir, porque si no, que no la pongan. ¿Quién va a multar?».

¿Y qué pasará con las bicis públicas de alquiler?

Ayuntamientos que han apostado por este medio de transporte, como Barcelona o Sevilla, han aprobado mociones en contra de la medida

:: A.U.

SAN SEBASTIÁN. «Es como si te dijeran que para coger el autobús tienes que llevar casco o una prenda determinada. Tendrías que ir con esos elementos encima todo el día para cinco o diez minutos de trayecto. A menos que seas usuario cautivo o tengas los trayectos muy programados, muchos dejarían de usar el bus y buscarían opciones alternativas. Con las bicicletas públicas de alquiler, pasaría lo mismo». Joan Vals, presidente del Bicicleta Club de Catalunya, recurre al bus para ejemplificar el daño que, a su juicio, hará la nueva medida al sistema de bicis públicas. Vals es también técnico de movilidad de Bonopark, la empresa que gestiona el nuevo DBizi, que a partir de verano proporcionará más unidades y puntos de recogida en Donostia. Un modelo de transporte que está triunfando en muchas ciudades, algunas de las cuales están aprobando mociones y declaraciones en contra de la propuesta del uso obligatorio del casco, «como Barcelona, Zaragoza, Madrid, Sevilla...». En Donostia el equipo de gobierno ya se ha manifestado en contra de la medida y su exalcalde, Odón Elorza, ha mostrado en el Congreso, donde es diputado, su disconformidad con el nuevo reglamento, que considera «una auténtica barbaridad» que «busca desanimar y expulsar a los ciclistas de la calle».

Habría que incluir cascos y cabinas desinfectantes, «pero al final el servicio se encarece y se entorpece»

Vals cree que la obligatoriedad no afectará tanto a los que usan las bicicletas públicas de alquiler para realizar trayectos programados de forma repetitiva como a aquellos que lo usan sobre la marcha, de forma más improvisada, cuando pasan por un punto y se les ocurren coger una, cuando sale el sol tras una mañana lluviosa... Y estos usos más espontáneos suponen un porcentaje «muy importante» del total de trayectos.

¿Cuál sería, entonces, la alternativa? «Que en el servicio se incluya el casco. Para el aspecto de la higiene hay cabinas que los desinfectan, pero al final el servicio se entorpece y se encarece».

Vals reconoce que si te caes y te das un golpe en la cabeza el casco «te puede proteger», no obstante, recuerda que «este no es el accidente mayoritario en ciudad», y considera que a la hora de establecer medidas de prevención la DGT equipara el uso urbano de la bicicleta «como si se fuese a hacer un descenso en bicicleta todo terreno (BTT). Y no es lo mismo. Es como equiparar hacer escalada con subir escaleras». El técnico en movilidad recuerda que «dentro de los autobuses urbanos también hay caídas», y se pregunta si habría que introducir la obligatoriedad de ir sujetos por cinturones de seguridad.

El técnico en movilidad también asegura que, «analizando el histórico de datos español, que es el único país que obliga a usar el casco en carretera, con esta medida no se han conseguido mejores datos de siniestralidad». Y, dice, se han perdido ciclistas. A su juicio, lo importante es evitar que los accidentes ocurran, dando mayor protagonismo a la bicicleta.



Joan Vals, con las nuevas bicis que se colocarán en Donostia. :: A.M.