



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 415

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 14

celebrada el miércoles 25 de septiembre de 2013

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Elección de vacantes. Mesa Comisión:	
— Elección de la Secretaría Segunda. (Número de expediente 041/000031)	2
Comparecencias:	
— De don Francisco Bastida Freijedo, de la Asociación Ciclojuristas. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000413)	2
— De don Francisco Bastida Freijedo, portavoz de Ciclojuristas, para expresar su opinión sobre el futuro reglamento de circulación. A petición del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 219/000417)	2
— De don Pedro Delgado Robledo, representante de Ciclistas Profesionales, para:	
— Que explique los cambios legislativos necesarios para mejorar la seguridad vial de los ciclistas. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Números de expediente 219/000203 y 219/000204)	10
— Informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000421)	11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 2

- De don David Rojas-Rueda, asesor de la OMS en el área de transporte y salud, para informar sobre la obligatoriedad del uso del casco de bicicletas en las ciudades. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000424) 20

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

ELECCIÓN DE LA SECRETARIA SEGUNDA. (Número de expediente 041/000031).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Señoras y señores diputados, con la renuncia de doña Soledad Cabezón como secretaria segunda de la Mesa, empezaremos por proponer sustituto. ¿Tienen los portavoces algo que decir? **(El señor Corcuera Plaza pide la palabra).**

Señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor presidente, quisiera proponer en nombre de mi grupo parlamentario, en sustitución de doña Soledad Cabezón, al compañero don Joan Canongia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): ¿Algún otro portavoz? **(Denegaciones)**. Siendo así, si les parece bien, podemos hacerlo por asentimiento. **(Asentimiento)**.

Se entiende nombrado secretario segundo a don Joan Canongia. Puede tomar asiento en la Mesa.

COMPARECENCIAS:

- **DE DON FRANCISCO BASTIDA FREIJEDO, DE LA ASOCIACIÓN CICLOJURISTAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000413).**

- **DE DON FRANCISCO BASTIDA FREIJEDO, PORTAVOZ DE CICLOJURISTAS, PARA EXPRESAR SU OPINIÓN SOBRE EL FUTURO REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 219/000417).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Damos la bienvenida a don Francisco Bastida Freijedo, de la Asociación de Ciclojuristas. Tiene usted la palabra por quince minutos.

El señor **PORTAVOZ DE CICLOJURISTAS** (Bastida Freijedo): Muchas gracias, señor presidente, y gracias a ustedes por permitirme comparecer para hablar de este tema, y muy especialmente doy las gracias en nombre de la Red de Ciclojuristas a todos los grupos parlamentarios que propusieron mi comparecencia.

Soy un profesor de universidad que va en bicicleta eléctrica a la universidad y que siempre voy con casco, por tanto a mí la cuestión de la bondad o no del casco me parece un debate que habría que desterrar, al menos en mi caso. Pero el problema que nos trae aquí a hablar de la obligatoriedad del casco ciclista como una mala solución a un problema mal planteado nos conduce a la necesidad de plantear el debate en sus justos términos. Y el debate que hoy nos trae no es qué utilidad traumatológica tiene un casco ciclista, que evidentemente es mucha —si nos llevamos un golpe en la cabeza es mejor tener casco que no tenerlo—, tampoco es qué utilidad tiene el casco en la siniestralidad ciclista, que si es en la cabeza tendrá una eficacia importante, pero, como ven, si es en otras partes del cuerpo no tiene ninguna eficacia. En todo caso, el casco ciclista es bueno y como cuestión buena hay que fomentarla, pero el debate no se centra en esa cuestión, el debate es qué aporta la obligatoriedad del casco a la seguridad del ciclista y, por tanto, qué aporta prohibir circular sin casco. Esa es la cuestión que hay que debatir.

Hay un mal planteamiento porque la visión que se ha hecho de este tema está centrada en el resultado de la inseguridad vial; el resultado de la inseguridad vial es que hay víctimas y como consecuencia se dice ¿cuál es el remedio? La obligatoriedad del casco. Pero si hay inseguridad ciclista hay que analizar no los resultados sino las causas de esa inseguridad ciclista, y por supuesto el casco no interviene para nada en las causas de la inseguridad ciclista. El problema, señorías, en la seguridad del ciclista es que el ciclista no se cae, al ciclista lo tiran. Cuando vemos esos accidentes en la televisión, en los telediarios, etcétera, es que han tirado al ciclista, y aquí preguntarse sobre si el ciclista llevaba casco o no llevaba casco es algo absolutamente secundario. ¿Cuáles son las causas de la siniestralidad ciclista? Pues que existe una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 3

legislación pensada por y para los vehículos a motor y los que fomentan este tipo de tráfico, la falta de medidas de seguridad activa, singularmente el calmado de tráfico, y muchísima falta de educación vial en la escuela, en las autoescuelas, en la policía, y ahora que se está modificando la Ley de Educación sería conveniente que hubiese una asignatura, no sé si obligatoria o no, pero sí una asignatura de seguridad vial. La solución por tanto, señorías, es eliminar las causas de la inseguridad del ciclista y eso significa hacer una legislación favorable a la bicicleta, medidas de seguridad activa y también promocionar una educación vial y de seguridad. En definitiva hay que tomarse en serio la movilidad sostenible, uno de cuyos componentes es la seguridad, porque hasta ahora no se ha tomado en serio esa sostenibilidad. Si mañana se aprobase esta ley y entrase en vigor ¿ustedes dejarían ir a sus hijos al colegio en bicicleta simplemente porque el casco es obligatorio? Supongo que no, que esa no es la razón para enviar a un niño al colegio en bicicleta o no y seguramente encontrarán muchas causas de inseguridad que no tienen nada que ver con el casco obligatorio. Cuando vemos adelantamientos temerarios como los que se han visto estos días en los telediarios, en los que se pone en riesgo la vida de los ciclistas, la pregunta no es si hay que legislar sobre el casco, esa no es la pregunta. Además van con casco porque todos estos adelantamientos que hemos visto se producen en carretera y los ciclistas —tienen ahí la foto— van con casco. El problema no es la obligatoriedad del casco. Por tanto, si el casco es bueno, lo que hay que preguntarse es la proporcionalidad de la medida de imponer la obligatoriedad del casco. Y aquí hay un argumento recurrente que consiste en decir que basta que el casco salve una vida para que ya esté justificada la obligatoriedad. Pero este es un argumento débil porque si eso es así pondríamos el tráfico a 10 kilómetros por hora como velocidad máxima, desde luego se salvarían muchas más vidas. ¿Pero cuál sería la conclusión? Que la medida no es proporcional. Esa es la cuestión. Y por tanto ustedes, como legisladores, tienen que hallar la proporcionalidad de la medida. Hay un consenso generalizado en el ámbito jurídico consistente en que para ver si una medida es proporcional o no se la somete a un test de proporcionalidad que está basado en tres juicios: juicio de idoneidad, juicio de necesidad y juicio de proporcionalidad en sentido estricto. Y voy a analizarlos muy brevemente.

El juicio de idoneidad significa que la medida sea adecuada al fin que se persigue. El fin es la integridad física del ciclista y hay que concluir que la medida es idónea parcialmente. La medida es idónea si es que el golpe es en la cabeza pero si es en otras partes del cuerpo la medida no es idónea, es inútil en atropellos mortales, cuando se arrolla a un ciclista a 100 kilómetros por hora es igual que vaya con casco o sin casco. Y hay que tener en cuenta también la experiencia de todos estos años en la obligatoriedad del casco en carretera. Es obligatorio en España, caso prácticamente excepcional y, sin embargo, ha seguido habiendo accidentes.

El segundo elemento es un juicio de necesidad; es decir, ¿la medida de la obligatoriedad es necesaria e imprescindible?, ¿no hay otras medidas menos gravosas e igualmente aptas? Y aquí también surge otro debate recurrente, que es por qué el cinturón de seguridad y el casco de motorista sí y el casco ciclista no. Pues por una razón muy sencilla, señorías, porque hay un consenso internacional avalado en estudios científicos que demuestra que, dada la naturaleza de estos vehículos, que pueden circular a gran velocidad, se ha demostrado que la obligatoriedad del casco es necesaria y es una medida proporcionada en relación con las limitaciones que para el conductor conlleva. Pero ese consenso no existe ni hay estudios científicos que lleven a la idea de que el casco ciclista obligatorio tendría los mismos resultados, más bien el consenso europeo, casi mundial, es al contrario, el consenso es que no hay que llevar obligatoriamente el casco. Incluso el reglamento actual no considera el casco necesario en quienes presuntamente corren más riesgos, que son los ciclistas profesionales, que cuando entrenan por las carreteras están exentos de llevar el casco y en las pruebas deportivas también. ¿Existen medidas menos gravosas? Sí, promocionar el uso del casco, la educación vial, el calmado de tráfico, etcétera.

Y el tercer elemento del test de proporcionalidad es el juicio de proporcionalidad en sentido estricto. Es decir, cuando la medida tiene más beneficios y ventajas para el interés general que perjuicios para los otros bienes, entonces la medida es proporcional, y quiebra la proporcionalidad si los beneficios y ventajas para el interés general son menores. Pues bien, la bicicleta está vinculada al interés general. A diferencia de los vehículos a motor, la bicicleta cumple una función social con la movilidad sostenible, con el medio ambiente de la ciudad, la salud individual y colectiva, el ahorro de energía, etcétera. Por tanto, establecer medidas que desincentivan el uso de la bicicleta, como sería imponer la obligatoriedad del casco, entraña un daño social —por la obligatoriedad del casco ciclista— que es mayor que el beneficio individual que aporta. Por tanto, sigamos el juicio de proporcionalidad que tienen todos los parlamentos europeos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 4

todos los países europeos, que el casco debe promoverse pero que no es obligatorio, y no podemos ir justamente en la dirección contraria.

Otro argumento que se ha barajado mucho porque lo presenta así también el anteproyecto de ley de reforma de seguridad vial es el de la obligación pero solo para los menores de edad. Y esto, señorías, hay que decirlo, es una añagaza legislativa, porque tal cual está redactado ese precepto establece la obligación general de llevar casco, pero se dice: en los términos que diga el reglamento. Con lo cual, dicho de una manera más llana, señorías, les intentan colar un gol a ustedes; es decir, conseguir una habilitación en blanco para que luego, por reglamento, se extienda en las circunstancias y con las características que se quiera, y es posible que las circunstancias sean todas. Y se dice: En todo caso, será obligatorio para los menores de edad. Y aquí me atrevería a decir que hay una cuestión ideológica contradictoria porque quien presenta este anteproyecto es un Gobierno que tiene la bandera liberal y en cuestión de educación considera que no son los poderes públicos los que les deben decir a los padres cómo educar a sus hijos, si no que son los padres los que tienen ese derecho de educar a sus hijos. En cambio aquí se limita el papel de los padres y se obliga al Estado a imponer esas soluciones, de tal manera que los padres tan pronto pongan al niño con la bicicleta en la acera ya tienen que estar poniéndole el casco. Supongo yo que en esta concepción liberal de que es el padre el que debe decidir qué es lo mejor para su hijo, si lo lleva al parque él decidirá si le pone el casco o no le pone el casco, no que sea ya por ley esta imposición. Y al hablar de los menores de edad estamos hablando de los 18 años hacia abajo y no hay, señorías, una edad para la bicicleta. Hay una edad para la motocicleta, hay una edad para las motos de gran cilindrada, hay una edad para los coches, pero la bicicleta comienza siendo un juguete y después pasa a ser un instrumento de ocio, de movilidad, etcétera.

Por otra parte, la bicicleta es muy versátil, hay una variedad de vías urbanas enorme por las que circula la bicicleta, los parques, las aceras, las zonas peatonales, las calles de plataforma única, es decir, las que tienen el tráfico parcialmente restringido, y por tanto no se puede establecer esa imposición y esa obligatoriedad general. Luego hay que diferenciar entre niños de 3 a 14 años, que nunca van por la carretera o por el asfalto, y jóvenes de 14 a 18 años que ya tienen su madurez para decidir por sí mismos por dónde andan.

Otra cuestión importante es la sanción y la responsabilidad; es decir, la sanción recae en el menor si es que va sin casco pero la responsabilidad es de los padres, que tienen que pagar esa sanción, incluso se llega al contrasentido de que un mayor de 18 años no pagará la multa porque será un insolvente, pero el de 17 años, aunque no la pague él, la pagarán sus padres. Eso está ocurriendo en estos momentos con las multas cuando se pide: identifique al conductor. Y el padre pone al hijo que está estudiando o en paro porque es un insolvente. Y otra cuestión es la aleatoriedad de la sanción. Unos municipios pondrán sanciones, otros considerarán que la Policía local no está para ir sancionando a los que van sin casco ciclista y, por tanto, se crea también una desigualdad grande en ese aspecto. Y luego está el problema de las compañías de seguros y el reparto de culpas. Por último, habría una invasión de competencias municipales, a mi juicio, bastante importante.

La obligatoriedad del casco, señorías, es una de las máximas expresiones de legislación simbólica, es decir, de querer aparentar que nos preocupamos por la seguridad del ciclista, de que por fin hay una norma que se preocupa de la seguridad del ciclista imponiéndole el casco obligatorio, pero sin atajar las causas, porque se sigue diciendo que la bicicleta es un estorbo si va por el centro del carril, que la bicicleta tiene que ir arrinconada a la derecha, no hay un calmado de tráfico, etcétera. Hay cosas buenas en el reglamento, pero al anteproyecto se trae lo malo o una de las cosas malas del reglamento, que es la obligatoriedad, y se trae también la elevación de la velocidad a 130, no se traen los 30 kilómetros por hora en las calles de un solo carril.

Por tanto, señorías —voy concluyendo—, la obligatoriedad del casco es un atropello legislativo a la movilidad sostenible, y ustedes deberían tenerlo en cuenta. Conclusión: que no tenemos que ser diferentes a los otros países europeos, que el casco es recomendable, que debe promocionarse el uso del casco, pero que debe obligarse a establecer todas aquellas medidas de seguridad activa, y en concreto la de ciudad 30, porque esas medidas de seguridad activas sí que benefician la seguridad del ciclista.

Por último señalo como propuesta, y luego se puede hablar si quieren ustedes, que esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible tiene que aunar esos dos conceptos, que no son distintos, o son distintos pero no son antagónicos porque la movilidad sostenible lleva incorporada la seguridad vial. Yo les pediría que pensasen en hacer un libro blanco sobre la bicicleta, la transversalidad de la bicicleta en montones de actividades y de sectores legislativos, que hubiese una memoria de impacto de la movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 5

sostenible en los proyectos que haga el Gobierno y que se haga una ley de nueva planta de tráfico y movilidad, que ya no se titule de vehículos a motor, sino de tráfico y movilidad, en la que haya una prioridad de la bicicleta o, mejor dicho, del ciclista como conductor más vulnerable en caso de accidente y que haya una preferencia de la bicicleta por su función social en la movilidad sostenible.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Turno de portavoces. Empezando por el grupo solicitante de la comparecencia, el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra don Ricardo Sixto. Por cinco minutos.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Quiero dar las gracias al compareciente, señor Bastida, por su magnífica intervención, que mi grupo parlamentario comparte en gran medida.

Nosotros quisiéramos significar que, como ha quedado bien señalado en su intervención, cuando se produce un accidente ciclista y no se ha utilizado el casco, lo normal es que si solo interviene el ciclista en el accidente las consecuencias sean leves —es una caída al suelo—, cosa que no pasa, por ejemplo, con un accidente en moto. Lo digo por experiencia porque normalmente me muevo en motocicleta. La gravedad de los accidentes ciclistas está directamente relacionada con la presencia de otros vehículos, vehículos a motor que tienen una conducta inadecuada para quien va en bicicleta. Y, sin embargo, la medida gravosa que se pretende imponer se impone al ciclista, no al vehículo que agrede a quien va en bicicleta.

Como usted ha dicho muy bien y nosotros compartimos, la medida de introducir el casco directamente, de obligar al casco y sancionar a quien no lleve el casco supone un grave impedimento al uso de la bicicleta en muchos ámbitos. No en el ámbito de la carretera, no en un ámbito más profesional, no en determinados ámbitos, pero en otros lúdicos, continuados, habituales, de transporte por ciudad, de bicicletas que se alquilan en servicios que hay en determinadas ciudades, porque hay muchas en que se alquilan las bicicletas, introducen un factor que dificultará sobremanera el uso de la bicicleta, ya lo está dificultando en determinados ámbitos donde se obliga a utilizar el casco y en este sentido no lo podemos compartir. Le agradecemos su intervención, señor Bastida, porque ha puesto realmente el punto sobre la i correspondiente, y la i correspondiente es actuar sobre quien ocasiona la mayor gravedad en un accidente en el que se ve envuelto un ciclista, que normalmente es quien lleva un vehículo y realiza un adelantamiento indebido, quien lleva un vehículo y no mira a su derecha cuando tiene que girar, quien lleva un vehículo y va a una velocidad inadecuada por una vía en la que hay ciclistas, quien lleva un vehículo y acaba ocasionando problemas con otros vehículos que no llevan defensa alguna, porque cuando vas en una bicicleta vas absolutamente desamparado. Proteger la cabeza con un casco equis no nos va a proteger otras partes del cuerpo, y bien lo sabemos los motoristas que llevamos dañadas varias partes de nuestros cuerpos por otro tipo de accidentes. Por eso compartimos que es fundamental introducir medidas que pacifiquen el tránsito; introducir medidas que hagan que haya vías donde el tráfico ciclista, sobre todo en las ciudades, sea prioritario por encima del tráfico rodado, e introducir medidas que fomenten el uso de la bicicleta por encima de todo y no dificulten precisamente este uso que para nosotros es el bien superior a proteger: el uso de la bicicleta como medio alternativo, como medio ecológico, como medio saludable para moverse en muchos ámbitos en la vida cotidiana. Doy las gracias al señor compareciente por su brillante intervención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Como no hay ningún representante de UPyD, tiene la palabra el señor Jane, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANE I GUASCH**: Desde Convergència i Unió queríamos agradecer la presencia hoy aquí de don Francisco Bastida, de la Asociación de Ciclojuristas, y agradecerle en primer lugar la exposición ordenada que ha realizado en esta comparecencia. Ha aportado datos, reflexiones y lo ha hecho de una manera estudiada, trabajada, si me lo permite, y por tanto útil para los trabajos de esta Comisión de Seguridad Vial en estos momentos en que estamos analizando esa futura regulación o no de la obligatoriedad del casco en los ciclistas en vías urbanas. Usted ha llegado incluso a analizar lo que podría comportar la aprobación del proyecto de ley de reforma de la Ley de Seguridad Vial tal y como se está planteando en estos momentos y eso también es útil porque estamos en fase de enmiendas, y aquello que usted calificaba de posible autogol en el sentido de dejarlo tan abierto que después, vía reglamentos, pudiera desnaturalizarse lo que podría ser una de las conclusiones de esta Comisión es una reflexión interesante. Por tanto, también será misión de este Poder Legislativo intentar acotar ese margen de discreción e intentar que se refleje en la norma legislativa, en este caso no reglamentaria, aquello que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 6

podría ser un mínimo compartido desde el consenso de los distintos grupos aquí en el Congreso y después en el Senado. Por tanto, muy útil esa reflexión.

Por último, hay puntos de coincidencia con la intervención que usted ha realizado y algún punto de reflexión discrepante; no me atrevo a anunciar una discrepancia sino simplemente una reflexión discrepante en el sentido de que a *Convergència i Unió* le encaja la solución final de establecer voluntariedad en el uso del casco para los ciclistas en vías urbanas —voluntariedad ligada a lo que para nosotros debería ser una recomendación de que es mejor para la seguridad que lo utilicen, pero no un imperativo para el ciclista tener que utilizarlo—, pero habría que estudiar lo de la edad. Por tanto, esa reflexión de la voluntariedad ligada a la recomendación de su uso encaja con lo que pretende *Convergència i Unió*, pero en determinadas edades, como prefigura el Gobierno —de entrada pone esa edad de 18 años—, el buscar una fórmula que introduzca una edad y los menores de la misma, que aún no deciden ellos, deban utilizar casco en los núcleos urbanos, no nos parece un planteamiento erróneo en aras a esa ponderación, porque no entendemos que esa ponderación deban realizarla siempre los progenitores, los padres o quienes tienen la patria potestad en un momento dado; no siempre tenemos que dejar esto en manos de quienes tienen la patria potestad, porque esto sería en todo, que los padres decidan también a partir de qué momento una persona puede llevar un ciclomotor o no. No; hay unas edades establecidas y los menores de una edad no pueden llevarlo, aunque los padres quisieran. Y lo mismo en tantas cosas. Los padres no podemos decidir de repente cuándo escolarizamos a nuestros hijos, hay unas edades obligatorias también. Por tanto, hay que ponderar ese valor supremo de la patria potestad en el sentido de conducir a los menores que están bajo tu tutela en las mejores opciones; en determinados aspectos de seguridad, de velar por el interés superior del menor, que es un bien jurídico protegido por nuestro ordenamiento, habría que estudiarlo. A lo mejor los padres dejarían a un hijo menor, que apenas tiene pericia, ir por una vía muy transitada en una ciudad sin casco y a lo mejor sería una temeridad. Por tanto, a nosotros no nos parece mal que en determinados supuestos deba ser el ordenamiento jurídico, sin ánimo de ser intervencionista, el que fije esa edad a partir de la cual un menor de la misma sí que debería llevar ese casco obligatorio.

Por tanto, gracias por sus aportaciones, muy interesantes. Si después nos las pueden trasladar por correo electrónico o de alguna manera en formato escrito para que podamos trabajarlas durante el trámite parlamentario, se lo agradeceríamos porque las entendemos de mucha utilidad y le alabamos una vez más su preparación técnica y la forma que ha tenido de exponer lo que hoy esta Comisión de Seguridad Vial del Congreso le planteaba.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Helena Castellano.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: En primer lugar quiero dar la bienvenida en nombre de mi Grupo al señor Bastida y agradecerle sus aportaciones.

Mi grupo considera este tema de una gran importancia no solamente por el debate sobre el uso y la obligatoriedad del casco sino por la incidencia que esta medida puede tener en el uso de la bicicleta y además creemos que lo debemos enmarcar en un debate mucho más amplio y más profundo, que es el modelo de la movilidad sostenible; esto es, el tipo de ciudad que queremos y hacia dónde nos encaminamos. Ahora mismo nuestras ciudades, nuestras vías y nuestras normas están pensadas por y para los vehículos a motor y son francamente hostiles con peatones y ciclistas. En mi grupo pensamos que sería deseable un modelo de movilidad amable para ciclistas y peatones, puesto que este modelo también sería más seguro, más económico, más saludable y más sostenible medio ambientalmente. Pero consideramos que con medidas como la obligatoriedad del uso del casco nos alejamos de este modelo; es más, la incidencia de una medida como esta puede tener el efecto contrario y perpetuar un modelo de movilidad como el que está actualmente implantado. Por eso nos oponemos a la obligatoriedad, pero no a su promoción y recomendación, como usted señalaba antes.

Dicho esto, lamentamos que haya llegado el anteproyecto de ley de tráfico y seguridad vial sin esperar al debate parlamentario, pero además nos gustaría señalar —y refiriéndonos ya al anteproyecto— que dicha obligatoriedad se establece sin explicación ni motivación alguna en la exposición de motivos. Por eso, señor Bastida, me gustaría preguntarle su opinión como jurista. ¿Cree usted que una norma como esta tiene la entidad suficiente para ser explicada en la exposición de motivos y a qué cree que se debe esta omisión? Permítame además mostrar mi acuerdo con su apreciación en cuanto a la legislación simbólica. En efecto, a juicio de este grupo esta medida parece más bien destinada a crear una apariencia de preocupación por la seguridad vial que a proteger realmente a los usuarios de la bicicleta y atajar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 7

realmente el problema. Como ejemplo, se sigue imponiendo la obligatoriedad de circular por la derecha cuando todos los expertos indican que es lo más inseguro, sería más recomendable circular por el centro de la calzada.

Otra cuestión sería la propia redacción de la norma en el anteproyecto, que dice que al menos será obligatorio el casco para los menores de edad, remitiendo al reglamento la concreción de los demás supuestos. Esto nos plantea dos cuestiones. Por un lado, y es conveniente recordarlo, que los reglamentos son competencia exclusiva del Ejecutivo y por lo tanto no tendrían que pasar por un trámite de debate parlamentario, con lo que correríamos el riesgo de que no solo se impusiera esa norma a los menores de 18 años sino, más adelante, a todos los usuarios. ¿Cree usted que esto es posible? Y, por otro lado, la edad. Muchos informes nos dicen que es en la adolescencia cuando se fijan los futuros usuarios de la bicicleta, que es en la adolescencia cuando se crea un hábito, una costumbre de utilizar la bicicleta y pensamos que el uso del casco desincentivaría a nuestros jóvenes a utilizar la bicicleta. En su opinión, señor Bastida, si hubiera que poner una edad, ¿cuál sería la recomendable, la edad mínima de obligatoriedad del uso de casco?

Usted ha hablado de la proporcionalidad. Mi grupo ha dicho muchas veces que esta es una medida proporcionada jurídicamente porque no cumple los criterios, como usted ha dicho, del Tribunal Constitucional en la fijación del principio de proporcionalidad, que son el principio de idoneidad, el principio de juicio de necesidad y de proporcionalidad en sentido estricto. No querría abundar en este tema puesto que usted ya lo ha explicado, pero sí me gustaría hacer un inciso en el juicio de necesidad, preguntándole si existen medidas menos gravosas que puedan hacer prescindible esta medida de la obligatoriedad y qué medidas serían esas, tanto para los ciclistas, como para los conductores como posibles agresores, dicho entre muchas comillas.

Y por último me gustaría preguntarle si comparte usted mi visión de que esta ley genera una cierta inseguridad jurídica por algunas cuestiones que usted ya ha citado aquí: porque pueda darse el caso de que algunos ayuntamientos sancionen y otros no; el hecho de la responsabilidad de los padres, que no son infractores pero sí asumen la responsabilidad de pagar las multas; que las sanciones no se ejercen contra quiénes ponen en peligro la seguridad del ciclista. Usted mismo ha citado el ejemplo de los adelantamientos indebidos; salvo que haya accidente, no hay una sanción para quien está cometiendo esta infracción. Queda a la voluntad de los ayuntamientos el crear una ciudad adecuada y consistente para el uso de la bici; por lo tanto, podríamos tener ayuntamientos que tuvieran una gran movilidad de transporte para el uso de la bicicleta, ayuntamientos que lo contemplaran solo como algo para ocio y ayuntamientos que no tuvieran absolutamente nada de accesibilidad para las bicicletas. Y también porque esta medida, como usted ha dicho, invade competencias municipales. ¿Comparte usted esta impresión? A su juicio, y a grandes rasgos, ¿qué líneas debería seguir la regulación que se estableciera? Por ejemplo, la nueva Ley de Tráfico y Movilidad Sostenible ¿en qué línea debería ir, que sería lo deseable?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Eduardo Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Quiero comenzar agradeciendo al profesor Bastida la comparecencia, sus reflexiones, sus opiniones sobre un tema que, como es evidente, a todos nos preocupa y sobre el que ha aportado —y quiero empezar diciéndoselo— una perspectiva muy diferente de anteriores comparecencias y eso contribuye a ampliar el debate que tenemos y a afrontarlo desde distintas perspectivas.

Creo que coincidimos todos, y desde luego esa es la voluntad del Grupo Popular, en el deseo de que la bicicleta forme parte de nuestras ciudades, pero queremos que se haga siempre desde la apuesta por una cultura segura de la bicicleta. Por tanto debemos acompañar las normas a la realidad; tenemos que acompañarlas a la realidad, es una obligación. Y para anticiparnos a los problemas estamos aquí todos; desde el diálogo. Yo no sé cómo es posible que nos pongamos a dialogar en el vacío antes de tener algún anteproyecto de ley. En fin, podríamos estar hablando sobre infinidad de cosas sin acotarlas; yo creo que el proceso exacto, el mejor, es el que se está llevando a cabo. Y yo creo que tenemos que adecuarnos a la realidad pensando no solo en aquellos que son conductores, que son ciclistas, que son peatones cívicos, que son peatones, o ciclistas, o conductores atentos, sino en el conjunto de los actores que circulan de verdad en el tráfico de nuestras ciudades. Lo que nos dicen las estadísticas y lo que todos y cada uno de nosotros conocemos por nuestra experiencia directa. Me parece muy bien su planteamiento, no digo que no sea realista, pero le pido que nos diga cómo lo aplicamos luego a la realidad del asfalto de cada una de nuestras ciudades. Todos podemos estar de acuerdo en que lo mejor es que se eliminen las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 8

causas de los siniestros, las causas de los accidentes, pero mientras eso se produce ¿no hacemos nada?, ¿miramos?, ¿mantenemos la situación actual? Como a nuestro juicio la respuesta es no, por eso estamos haciendo algunas cosas, coincidiendo con usted en que lo mejor es que se cambiaran las circunstancias que dan lugar a que se produzcan los accidentes.

Atenerse a esta realidad del tráfico yo creo que tiene dos vertientes, una primera que es ciertamente negativa y sobre la que muchas veces se hacen las reflexiones que aquí nos traen y en la que tenemos la responsabilidad de corregir, que es la de evitar los accidentes, una realidad negativa, que es la de la inseguridad, en un sistema que es crecientemente complejo por la cantidad de actores que inciden en el tráfico, sobre todo urbano, y también por los muy cambiantes factores de ese tráfico en nuestras ciudades. Pero también yo creo que hay una positiva de la que muchas veces pasamos, la soslayamos sin entrar en ella, y es que existe también algo que a nivel de calle es normal, que cada vez se va utilizando el casco con mayor normalidad, con mayor naturalidad por un número creciente de ciclistas. Yo desde luego lo observo en mi ciudad, que es también la de mi compañera la diputada señora Castellano, y usted mismo ha empezado reconociendo que usa el casco y, por tanto, esa es una vertiente normal y positiva que abona la tesis de que la imposición absoluta de la que aquí se habla pues igual no es tan contraria a los usos nuevos que se están imponiendo en las ciudades. En todo caso, es verdad que es nuestra obligación imponer un paulatino cambio de mentalidad que permita conciliar la movilidad con la seguridad, desde los criterios muy encontrados que hemos visto que se tienen en muchos sitios y no sólo por bases ideológicas o de partidos políticos, porque aquí todos tenemos opiniones distintas, incluso dentro de nuestros grupos parlamentarios.

Yo quiero despejar una cuestión que ha quedado flotando en el ambiente y en la que se ha incidido en algunas otras comparecencias también, y nada más lejos que apuntar que una posible regulación legal rigurosa lo que esconde en definitiva es un afán disuasorio del uso de la bicicleta, sobre todo porque se dice que se hace en beneficio de otros medios de transporte. No siempre que se piensa poner en marcha una medida de seguridad vial se está escondiendo detrás un interés oscuro, un interés inconfesado. Aquí se ha citado el uso del cinturón de seguridad. Yo creo que por mucho que se impusiera el uso obligatorio del cinturón de seguridad en todos los casos, no se hacía con el afán de evitar el uso del coche, y de hecho nada se ha conseguido. Probablemente, si termina imponiéndose algún tipo de normativa que instaure alguna obligatoriedad del uso del casco, no va a ser suficientemente disuasorio del empleo generalizado de las bicicletas, porque muchos, como usted mismo, la siguen utilizando a pesar de tener que ponerse casco. Para el Grupo Popular el horizonte que sería deseable para todos nosotros es conseguir unos usos ciudadanos que sean equivalentes a los estándares europeos más avanzados. Yo creo que eso lo tenemos que hacer con independencia de algunas de las cosas que aquí se dicen. En lo que se refiere a que puede haber un uso disuasorio, yo creo que no tenemos que preguntarnos ni por las dificultades puntuales, ni si hay rebeldía entre los dieciséis y los dieciocho, si entre los dieciséis y los dieciocho se alquilan las bicicletas y cómo se les pone un casco también en los alquileres públicos; si simultáneamente, pero no en lugar de ello, tenemos que hacer esfuerzos por mejorar nuestras ciudades.

Termino diciéndole que es fácil compartir su opinión quizás desde otros grupos políticos, desde el mío ha dejado usted aquí algunos asuntos que nos llevarían a un debate, no digo acalorado, pero sí intenso y desde luego largo. Para nosotros con que se produzca la muerte de un sólo ciclista en una sola ciudad eso ya trae consigo una severísima obligación de cautela, porque yo le pregunto: si esa muerte que se produce fuese cercana afectivamente a nosotros, ¿cambiaría nuestra percepción de ese juicio de proporcionalidad propuesto que usted ha dicho aquí? Porque yo creo, y esa es una opinión personal, que en España tenemos una larguísima, una centenaria tradición de laxitud a la hora de hablar previamente de los problemas y una extraordinaria severidad a la hora de juzgarlos una vez se han producido los accidentes, y eso tenemos que tenerlo también presente. Desde luego, yo no creo, desde una experiencia municipal de varios años, que se pueda invadir ninguna competencia municipal. Más nos llevaría debatir —pero creo que no es el momento y podemos hacerlo luego— en relación con que lo que se pretende es una añagaza con cada medida legislativa que luego requiere un desarrollo reglamentario, pasaría muy habitualmente. Yo no sé lo que puede encontrarse en otros sitios, probablemente en el Partido Popular de Madrid se encuentre de todo porque hay un gran número de militantes, pero ese tipo de liberal absoluto al que usted ha hecho aquí mención, que nos impide que regulemos lo más mínimo las condiciones de seguridad con la que nuestros hijos circulan en bicicleta por las calles, le puedo asegurar que ni en mi tierra berciana ni en su tierra asturiana se va a producir. Ese tipo de liberal absoluto que hace que le parezca a usted contraproducente que entremos a regular estas cosas, es más que matizable. **(El señor**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 9

presidente ocupa la Presidencia). Por último, conocida su opinión sobre la no obligatoriedad del uso del casco, me gustaría preguntarle si la disponibilidad —o sea, el ámbito contrario— fuera absoluta si se podría introducir algún tipo de regulaciones intermedias no sé si por edad —se lo ha preguntado también al Grupo Socialista— o si por algún tipo de usos. Y ya que usted ha hecho referencia a la recomendación de uso, me gustaría que nos manifestara —si bien no es ahora el momento nos lo podría enviar— algunas propuestas suyas concretas sobre el fomento del uso como mera recomendación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Bastida para que pueda responder.

El señor **PORTAVOZ DE CICLOJURISTAS** (Bastida Freijedo): Muchas gracias por sus observaciones, la verdad es que me llevaría mucho tiempo contestar a todas y cada una de ellas y, desde luego, yo me ofrezco a hablar con ustedes cuando se desarrollen los trámites parlamentarios oportunos para poder intercambiar opiniones sobre enmiendas, etcétera.

Yo creo que hay un problema de fondo que se sigue repitiendo, pese a la intervención que he tenido, y es que se sigue pensando que aquí hay que atajar los resultados de la siniestralidad ciclista, es decir, los resultados de la inseguridad vial y no atajar las causas que provocan esa inseguridad. Yo creo que ese es el problema de fondo. Voy a ir contestando por orden. Estoy plenamente de acuerdo con la intervención que ha hecho el representante de La Izquierda Plural. Yo les diría, salvando las distancias, que cuando ustedes se han puesto manos a la obra y han atajado o querido atajar de una vez el problema de la violencia de género, la medida o las medidas que han puesto sobre la mesa no ha sido ponerle a la mujer maltratada un casco en la cabeza para así procurar evitar los golpes que pudiera tener. ¿Qué es lo que han hecho? Establecer órdenes de alejamiento al agresor, no medidas sobre la víctima. Aquí también hay órdenes de alejamiento del posible agresor, puesto que hay que adelantar, por ejemplo, con metro y medio de distancia, lo que pasa es que no se cumple. Yo sólo conozco una sentencia donde se ha sancionado a una persona sin causar accidente, y fue porque los que iban en bicicleta eran dos policías y como les pasó cerca entonces lo sancionaron; es la única sentencia que yo conozco. Entonces, si han actuado así con la violencia de género, pues aquí hay que actuar de la misma manera, a la víctima no hay que hacerla doblemente víctima, hay que atajar las causas. Se dice: mientras hay víctimas algo hay que hacer. Pues claro, lo que hay que hacer es atajar las causas. ¿Por qué no ponemos ya la ciudad 30? Cuando hay un sólo carril que la velocidad sea a 30 kilómetros por hora, si hay dos carriles en una misma dirección pues que el de la derecha sea a 30 kilómetros por hora; eso lo pueden hacer con la misma inmediatez que se hace la obligatoriedad del casco ciclista. Pero se opta por lo más fácil, por no incomodar a los conductores, porque la legislación sigue estando pensada para los vehículos a motor y a la víctima pues ponerle un casco a ver si así resolvemos el problema. ¿Por qué? Porque a la Dirección General de Tráfico no le importa la movilidad sostenible, lo ha dicho en repetidas ocasiones la Directora General de Tráfico, y me parece coherente con su función: lo mío no es la movilidad sostenible, es la seguridad del tráfico. Bueno, pero si es la seguridad del tráfico usted debe establecer los medios para que no haya esa inseguridad y, por tanto, atajar las causas.

Casi me atrevería a decir que lo que preocupa son las estadísticas, porque desayunar los lunes con las estadísticas de accidentes eso es realmente preocupante. Pero les puedo decir que si dentro de las estadísticas de accidente de tráfico en la ciudad estuviesen incluidas las enfermedades que puede contraer un ciclista por ir respirando los gases de los coches, pues al día siguiente se diría: hay que poner obligatoria la mascarilla para los ciclistas. En vez de decir: hay que rebajar los gases contaminantes de la ciudad. Por eso, hay que ver la otra perspectiva y la perspectiva no es meterse con aquel que viaja en un vehículo de movilidad sostenible, sino las causas que hacen que sea inseguro, porque andar en bicicleta no es inseguro. ¿Quién hace la inseguridad de andar en bicicleta? Los coches, los vehículos a motor.

El representante de Convergència i Unió —lamento que no esté aquí— hablaba sobre las edades en los núcleos urbanos, pero es que como dije antes, los núcleos urbanos tienen una gran cantidad de vías diferentes, no es lo mismo andar en la bicicleta por la acera que por un parque, que por una zona peatonal, ¿ahí los menores de edad tienen que ir con casco también? o zonas de tráfico restringido, etcétera. En cuanto a la sanción, actualmente la sanción por no llevar casco está conceptualizada como infracción grave y la sanción es equivalente a saltarse un semáforo en rojo o un stop. Si ustedes creen que hay proporcionalidad también en la sanción, pues me lo dicen. Por lo que se refiere a los padres, la sanción, repito, recae sobre el menor, pero la responsabilidad es de los padres y de pagar las multas. Cuando un padre coseche reiteradas multas y las pague, habrá que decir que es un mal padre de familia y que, por tanto, hay que obligarle a hacer cursos de reciclaje, cursos de seguridad vial, ¿ponemos también ese tipo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 10

de sanción para los padres o no, o nos limitamos a una función meramente recaudatoria? Por otro lado, desde luego, no es lo mismo la bicicleta que el ciclomotor. Me dice: es que a lo mejor los padres también quisiéramos que fueran en ciclomotor a los diez años pero las normas nos imponen una edad. Pero es que para circular con un vehículo a motor se necesita una licencia, es decir, está uno en una relación de sujeción especial con la Administración, pero cuando uno circula con la bicicleta no está así directamente necesitado de una previa licencia para circular con la bicicleta, y menos en un parque. Por tanto, no se puede equiparar esa cuestión.

En cuanto a la exposición de motivos, desde luego me parece que la ley del Gobierno incumple lo relativo a lo que debe acompañar a un anteproyecto o a un proyecto de ley, que es ir con las correspondientes memorias y con la explicación. La exposición de motivos es justamente eso, una exposición de los motivos que dan lugar a que se imponga una medida tan importante como la obligatoriedad del casco. De toda la exposición de motivos que hay en ese anteproyecto no se menciona para nada cuál es la justificación, las estadísticas, la memorias que pueden avalar esta medida, desde luego no la legislación comparada.

En lo referente a la edad que debe establecerse, si es que se establece alguna edad, yo diría que no, no tiene que haber ninguna edad. Los menores de doce años no circulan por la calzada, y si circulan por la calzada será preocupación de los padres decir: ¿adónde va mi hijo de doce años con la bicicleta? Yo creo que esa preocupación no puede descansar en el Estado. Estamos haciendo descansar en el Estado una gran cantidad de cosas que es obligación de los padres, como saber adónde van sus hijos. Está pasando casi con el botellón con los menores de edad, no hay que preguntarse: ¿qué hace el Estado con el botellón? No, pregúntese usted ¿qué hace usted con sus hijos? Porque si no llega un momento en que remitimos todo al Estado.

En relación con la liberalidad absoluta, que dijo usted que no hay ningún liberal absoluto, en fin, yo conozco a uno que dijo que quién era el Estado para decirle las copas que tenía que beber. **(Rumores)**. Era un liberal, y no un liberal cualquiera, y diciéndolo además en relación con un vehículo a motor, que puede tener graves consecuencias. Bueno, si eso es un exponente de liberalismo, yo realmente no estoy a favor de ello. No estoy a favor de ello porque beber tiene consecuencias para los demás en el interés general, pero simplemente el ponerse un casco obligatoriamente me parece que en los menores de edad tendría que ser hasta los catorce años obligación de los padres velar por la seguridad de sus hijos y después de los catorce años pues ya tiene una madurez suficiente para que se le aconseje llevar el casco pero no la obligación. En todo caso, la conducta del mayor de catorce años y menor de dieciocho años va por un lado y la responsabilidad del padre va por otro, acaba siendo una responsabilidad pecuniaria pagando las sanciones, eso en el caso de que el Ayuntamiento decida sancionar esas conductas.

Cuando se dice: usted tiene que ir con casco, he de responder que no, yo no tengo que ir con casco, pero considero que debo ir con casco porque me siento más protegido, pero nadie me obliga a llevarlo. La cuestión es que me obligan a llevar el casco y si un día voy de aquí a dos calles más abajo y voy sin casco ¿ya me sancionan? No. Yo creo que debe haber una promoción del casco que no se ha hecho; es que aquí se pasa del cero al infinito, no se ha hecho una promoción del casco hasta hace bien poco y en unos spots publicitarios de antesdeayer me refiero o de ayer. Se pasa de no importar nada la bicicleta a que cuando importa la medida que hay que hacer no es calmar el tráfico, medidas de seguridad activa, señales específicas para la bicicleta, promoción de la movilidad sostenible, no, pongámosles un casco a ver si se rompen menos la cabeza de los que se la rompen ahora, cuando realmente las estadísticas tampoco son tan de alarma social como para llevar a una medida tan profunda y sancionadora como es la de la obligación de llevar casco, que, repito, equivale a prohibir circular en bicicleta si no se lleva el casco.

Podría seguir hablando, pero creo que hay muchos comparecientes y lo dejo aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Francisco Bastida Freijedo, por su comparecencia. Le agradezco en nombre de la Comisión sus opiniones y aportaciones. Vamos a suspender unos minutos para recibir al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

DE DON PEDRO DELGADO ROBLEDO, REPRESENTANTE DE CICLISTAS PROFESIONALES, PARA:

— **QUE EXPLIQUE LOS CAMBIOS LEGISLATIVOS NECESARIOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DE LOS CICLISTAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Números de expediente 219/000203 y 219/000204).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 11

— INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000421).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la siguiente comparecencia, en este caso la de don Pedro Delgado Robledo, representando a la Asociación Profesional de Ciclistas. Evidentemente, la cara es conocida y le damos la bienvenida. Su comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Socialista. Para nosotros, evidentemente, es un placer que haya aceptado estar aquí y participar dándonos su opinión sobre un tema que, como sabe perfectamente el señor Delgado, es polémico. Por tanto, conocer la opinión de las personas que son profesionales, que han vivido y que viven el ciclismo con pasión, con dedicación y con éxito, por qué no decirlo, para nosotros resulta muy importante. La mecánica de la comparecencia es muy simple, el señor Delgado va a tener un cuarto de hora o veinte minutos para contarnos lo que él crea conveniente y luego los portavoces de los grupos parlamentarios que lo deseen le podrán formular también preguntas, que luego podrá responder.

Por tanto, muy bienvenido, deseo que se sienta cómodo, que no sea una pendiente excesiva o si lo es que la forma física la haga subir con todo el ímpetu. Muchas gracias por estar con nosotros. Tiene la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DE CICLISTAS PROFESIONALES** (Delgado Robledo): En primer lugar, quiero darles las gracias por contar con nuestra opinión en este tema, pues lógicamente quienes somos aficionados al ciclismo y practicantes siempre estamos interesados en tratar de hacer una sociedad más ciclista. En cierta manera, todo este anteproyecto que está saliendo a la luz crea mucho pesar e incertidumbre a los que somos usuarios de la bicicleta. Por eso, les agradezco que me hayan invitado para contar cuál es mi visión en este aspecto, sobre todo en el tema del casco, que es lo que me han pedido.

Como me habían dicho que eran diez minutos, para no alargarme y tampoco hacer más pesada mi ponencia, voy a leer un resumen que he hecho para poder tocar todos los puntos que yo considero que al menos hay que tener en cuenta en cuanto a este anteproyecto. Lo primero que yo me pregunto es cuál es el *leitmotiv* de este anteproyecto, qué es lo que quiere buscar ante todo, qué es lo que quiere priorizar. Yo entiendo que, según se ve en el preámbulo de ese anteproyecto, sobre todo en lo que afecta al ciclismo es promocionar y estimular el uso de la bicicleta, o al menos es lo que, como he dicho, está expuesto en ese preámbulo. Yo como ciclista y como muchos usuarios de la bicicleta de todo terreno lamentablemente creemos que esto no es así, y me da rabia porque sobre todo la Dirección General de Tráfico, sobre todo los que han sido el *alma mater* de este anteproyecto, han decidido hacer las cosas a su manera. Es un texto que se ha realizado de una forma unilateral. Hace ya muchos años se creó en la Dirección General de Tráfico un grupo de trabajo que se llama GT-44, para tratar el tema de la seguridad vial del ciclista, y la Dirección General de Tráfico no ha tenido a bien nunca ni mandarnos el texto ni que pudiéramos aportar nuestras ideas. Por lo tanto, a lo mejor también por eso estamos muy en contra de esta iniciativa, de este anteproyecto, porque sobre todo teniéndonos a nosotros al lado no sé por qué tenemos que dedicar tiempo, sobre todo ustedes, a tratar temas que a lo mejor en *petit comité* lo podríamos haber resuelto. Pero bueno, también por eso muchas gracias por habernos invitado porque por lo menos de una manera u otra podemos tener esta oportunidad —que nunca hemos entendido— de cooperar de alguna manera en esa redacción, que hasta ahora no ha sido así.

Esto es un pequeño preámbulo, pero creo que es importante, luego trataré un poco más en profundidad los distintos temas. Yo he estado muchos años representando al ciclismo en la Dirección General de Tráfico, me tuve que salir por la sensación de impotencia y la falta de colaboración y, lamentablemente, vemos que esto no se termina de solucionar, incluso además hay una especie de incapacidad de poder entrar y hacer entender cosas del ciclismo que yo creo que se había logrado años atrás, y ahora mismo estamos contra una pared, no encontramos interlocutor, y queríamos comentarlo aquí. Es más, cuando a veces nos hemos puesto un poquito farrucos para tratar de hacernos nuestro hueco en este aspecto, se han atrevido incluso a amenazarnos de una manera velada de que tienen en cartera otros aspectos que quieren poner como un carnet de ciclista, impuesto sobre las bicicletas, otras locuras que realmente nosotros no entendemos de esta Dirección General de Tráfico que ahora mismo está queriendo defender el mundo del ciclismo. Por lo tanto, con el contacto que hemos tenido no podemos estar nunca contentos de cómo han ido desarrollándose las cosas.

Por otro lado, hay un tema que no entra aquí, pero que yo quería realzar, no todo es el tema del casco, y es lo que se refiere a lo que son las marchas, el anexo 2 del reglamento donde se tratan las marchas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 12

las competiciones. Según nos lo han pasado a nosotros, ese anteproyecto realmente es estremecedor para la gente que hemos hecho ciclismo deportivo y lo seguimos haciendo, porque por medio de unas tasas, seguros complementarios se quieren cargar el ciclismo deportivo. A algunos de ustedes ya he tenido ocasión de decírselo, pero me gustaría manifestar que muchas marchas ciclistas que parece que crean mucho problema a nuestros guardias civiles o a las distintas comandancias, crean una gran riqueza económica, pero mucha, al menos puntualmente esos fines de semana. Puede ser la mía que muevo 2.000 personas, pueden ser otras que mueven 200 en localidades pequeñas, pero yo creo que reactivan mucho la intención económica. Por lo tanto, aunque hoy estemos aquí para hablar del casco, también hay otros aspectos que a nosotros nos preocupan tanto o más que el tema del casco.

En cuanto a la cuestión del casco, para dar fuerza este anteproyecto a la obligatoriedad del casco se apoya en algo tan lógico como es su uso para dar esa protección en casos de llegar a sufrir una caída. Eso yo creo que todos lo entendemos; no sólo lo entienden los que no montan en bici sino los propios practicantes. Entendemos que el casco es una medida interesante a tener en cuenta. Pero en lo que no estamos a favor es en su obligatoriedad, máxime cuando el casco se está incorporando poco a poco en un uso más habitual, y sobre todo si lo que se entiende o se quiere realmente es estimular ese uso de la bicicleta en los traslados y como medio de locomoción, creo que esa obligatoriedad va a cortar las alas a más de uno. Dicen que sobre todo es por un tema de salud, pero en el tema de salud es como todo, hay estudios para todo, unos que confirma realmente el beneficio del casco y otros, como yo, que siempre hemos planteado que hay que ser más originales, yo siempre he dicho que un ciclista no se cae fácilmente. Yo que, como muchos de vosotros sabéis, sigo el ciclismo a diario, no veo caerse ciclistas, ni en la ciudad, ni cuando salgo a montar y los únicos ciclistas que veo que se caen es cuando están compitiendo. Entonces el uso del casco sí que realmente viene bien. Pero esa mezcla de que es una práctica realmente peligrosa, que el ciclista se cae y que necesita estar protegido constantemente, a mí me llena de rubor, porque yo no veo que la gente se caiga, es más, yo cuando salgo a montar en bicicleta con mis hijos —tienen diez y trece años— pues unas veces vamos con casco, otras sin casco, se puede decir que depende de qué actividad vayamos a hacer: si simplemente es ir al campo de fútbol de al lado, pues vamos sin casco; si vamos a dar una vuelta en bici específicamente, pues sí, pero muchas veces he salido con ellos y todavía no se han caído y cuando se han caído ha sido por un tema del pedal que no se les enganchaba. Por lo tanto, yo creo que hay que quitar esa noción de que montar en bicicleta es peligroso, que creo que la gente que no monta tiene muy metida en su cerebro. En cambio, ese peligro donde la salud parece que es una amenaza para el usuario creo que todos tenemos claro que tiene unos factores mucho más positivos que esa desgracia que puntualmente puede suceder y que realmente es muchas veces ajena al propio ciclista, es decir, el problema del ciclista es cuando viene un coche y le atropella. Para mí ese es el único miedo que me da cuando salgo con mis hijos en bici, que venga un coche y nos atropelle. Por lo tanto, puedo ser más o menos consciente de que mi hijo se caiga y que el casco le vaya a quitar una lesión, pero también sé que muchas veces no se cae de cabeza, puede ser otro problema, el hombro, una herida, poquita cosa. Yo no les enseñé a montar en bici, han aprendido ellos solos, curiosamente han aprendido cuando yo no estaba en casa, les ha enseñado mi cuñado. Yo les dejo muy a su aire, de tres hijos que tengo, uno no monta nada, odia la bicicleta, y dos sí. ¿Con esto qué quiero decir? Que yo no soy un padre exigente y que esté preocupado por mis hijos, yo quiero que hagan lo que quieran, pero lo que sí les digo es que cuando monten en bici tienen que ir seguros, ir por la acera, por la derecha, mirar los cruces, insisto más en otro tipo de cosas que en que lleven o no casco. Porque sobre todo para mí la bicicleta aporta una salud mental a muchos, a muchos que nos rodean. Hay menos coches, lógicamente si utilizamos la bicicleta para movernos la gente va a dejar la moto o el coche; hay menos polución, menos ruido, que estamos locos con la contaminación del ruido; ese ejercicio físico moderado está claro que va a aportar unos beneficios de salud a quien lo practica, con lo cual ese tema de salud que tanto defiende la DGT se puede poner en entredicho con estos argumentos que he dado: casi no te caes y si pensamos que te caes, pero si no hay muchos ciclistas realmente no vamos por buen camino.

En relación con este tema de salud y ahora que se está debatiendo mucho en nuestro país lo de si autorizar el fumar o no, concretamente en el tema de Eurovegas, a mí estas cosas me dan mucha risa, porque exigimos una serie de cosas al mundo del ciclismo a veces absurdas respecto a otros niveles de la sociedad. Todos estamos de acuerdo en que fumar es peligroso, que va en contra de la salud y que los riesgos que contrae una persona fumadora realmente son muy altos; si realmente hay tanta preocupación por parte del Gobierno de cuidar la salud de los ciudadanos por qué no prohibirlo directamente, nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 13

ahorraríamos yo creo que muchos millones de euros en este tema del casco. En cambio, por compararlo con el ciclismo, cuando vemos a una persona fumar no veo a nadie rasgarse las vestiduras, ni que le abronquen porque está fumando y lo más normal es decir: allá él con su vida. Por eso, es una actitud que a mí me choca mucho ahora cuando se habla del tema del casco, tan preocupados estamos de la salud del ciclista y no nos preocupamos de la salud del ciudadano en general. Vuelvo a insistir, son casos muy aislados en los que realmente ese casco podría beneficiar a alguno de sus usuarios. Realmente podríamos tener una sociedad mucho más sana si consiguiésemos que la bicicleta se instaurase mucho más en nuestras ciudades.

Hay un tema que trataré luego más adelante, pero el casco es un tema sólo aquí en Europa, a mí me sorprende, en otros países su intención es estimular ese crecimiento de ciclistas en las ciudades y aquí nos preocupa más lo que piensa el conductor; tenemos una visión muy del conductor de vehículo a motor, y a mí me da mucha pena. Siempre me dicen: es que los ciclistas están locos. No. Los ciclistas son personas como otras cualquiera que simplemente tratan de encontrar protección en algo que sinceramente no les da miedo ya que son muchas las veces que han montado en bicicleta y nunca les ha pasado nada. Por supuesto que hay peligro, pero también existe el peligro de que a alguien le caiga un tiesto o que un coche se le meta encima. Yo creo que son peligros latentes pero que, en cierta manera, pueden frenar realmente el uso de la bicicleta en nuestra ciudad si se obliga a ese casco.

En este tema hay algo que nos duele mucho, sobre todo porque en todas las campañas que hay por parte de la Dirección General de Tráfico que afectan al ciclismo siempre sacan el perfil de un ciclista kamikaze, un loco, un irresponsable, un inconsciente, y a mí me comen los demonios, porque yo creo que no es así. Yo, como ciclista, soy consciente del peligro, pero me parece que es un pensamiento muy a la ligera. Creo que ese perfil del ciclista es muy negativo y muchas veces esas campañas han ido marcando el perfil que mucha gente que no es ciclista tiene sobre un usuario de la bicicleta. En cambio, cuando vamos fuera de España y vemos una persona moverse en bicicleta nos da una cierta envidia. Decimos: qué bien, una ciudad moderna, civilizada. La verdad es que nos gusta. Digo esto porque muchas veces, en algunas imágenes que vemos, el político se apunta a subirse en una bicicleta para dar una imagen moderna. Pero claro, luego uno se da cuenta de que aquí en España es otro cantar.

Yo lo del tema del casco no lo entiendo. Estamos en Europa y no entiendo por qué los gobiernos miembros de esa Unión Europea no se preocupan de tener unas normativas más comunes. Yo viajo mucho a Francia, Italia, Bélgica, Holanda, Alemania y a Inglaterra en algunas ocasiones y me sorprende que fronteras que hemos conseguido quitar a nivel político las estamos creando una vez más con este tipo de normativas. A mí me cuesta mucho trabajo entender por qué queremos ir nosotros de otro palo cuando en nuestro país el uso de la bicicleta es minoritario, en lugar de fijarnos en lo que se hace en países de nuestro entorno y estimular ese uso de la bicicleta.

En España, respecto a otros países de la Unión Europea, como decía anteriormente, el uso de la bicicleta es muy pequeño, y aquí nos preocupa más tener una normativa al respecto que estimular su uso, como se hace en otros, donde prácticamente no hay normativa alguna. Vuelvo a insistir en que el único país en el que es obligatorio el casco ahora mismo en Europa es en España en las vías interurbanas, en la ciudad no. Mucha gente me dice que ve a los ciclistas con casco. Ya, el casco es obligatorio en la competición, pero en Bélgica y en Holanda, países en los que se ha visto muchas veces más el casco que aquí, ahí se puede circular como se quiera. Es más, no hay una normativa que diga que la bicicleta tiene que llevar luces ni reflectantes y aquí la hay, y queremos que haya más ciclismo. Bueno, será ciclismo más seguro pero de los dos ciclistas que habrá.

Nuestros dirigentes nos dicen siempre que somos Europa, pero a mí me da la sensación de que es otra Europa la que vivimos aquí en nuestro país. ¿Qué pasa, que de los Pirineos para el norte son unos inconscientes los políticos? A mí me cuesta trabajo pensar eso. Pienso que aquí somos diferentes porque nosotros nos lo marcamos. Yo creo que por un buen entendimiento en todos los niveles deberíamos de seguir lo que hay a nuestro alrededor, en esa Unión Europea. Hace tres o cuatro años en Francia se debatió el tema del casco y ganó por goleada no al casco, y aquí en España ya sabemos que en caso de ir en carretera se necesita llevarlo.

Alguno de ustedes dirán que muchos de esos países europeos tienen carriles bici. Hace unos años estuve representando al mundo del ciclismo dentro de lo que es la Dirección General de Tráfico; pedimos reuniones con distintos departamentos, en este caso fue con Fomento, reclamando un poco esas vías para el ciclista. La respuesta que nos daban era la siguiente: si sois cuatro, ¿para qué queréis carriles bici? Esto es muy caro, esto no se puede hacer. Claro, como no hay ciclistas no hay carriles bici, y como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 14

no hay carriles bici no hay ciclistas. Yo creo que en ese aspecto estamos siempre un poco atados de pies y manos. Si realmente, como comentaba al principio, el leitmotiv de este anteproyecto es estimular el uso de la bicicleta, tendremos que tomar alguna actitud. Hay una actitud que a mí realmente me resulta muy atractiva porque lo he estado viendo los últimos años en Inglaterra, especialmente en Londres, donde he estado unas cuantas veces. Me sorprende que en Inglaterra, que parece que también tiene su parte de país civilizado y todo eso, tampoco tienen carriles bici. Yo pienso: aquí estamos como en España, ni carriles bici ni nada. Además, se circula por la izquierda, por tanto, para nosotros es un caos total. En cambio, uno se da cuenta de cómo el Gobierno y las administraciones han ido estimulando el uso de la bicicleta y desde hace tres años hay un incremento de la bici bestial, y nadie se preocupa de si llevan casco o no, sobre todo porque hay una noción que los que somos ciclistas tenemos siempre. El que ha sido ciclista tiene una sensibilidad especial al ciclista; cuantos más ciclistas haya en nuestras carreteras más seguro será circular en bici y más seguro será adelantar a un ciclista porque ya se está acostumbrado a verlo y hay como un chip interior para no crear alarma. La mujer de un amigo mío me decía que se ponía a temblar cada vez que iba conduciendo y veía a un ciclista porque creía que se iba a caer. Yo le decía que lo adelantase respetando la distancia de seguridad y que no se preocupase. Pero aun así le costaba trabajo adelantar a un ciclista. Esta persona me contó esto hace diez años, pero ahora monta en bici y me dice que se ha dado cuenta de que no era tan peligroso y que los adelanta mejor. Es un poco igual; en el momento en que en nuestras ciudades estemos más acostumbrados a ver ciclistas, el conductor estará mucho más acostumbrado a resolver cualquier situación de temor que pueda surgir por parte del conductor. Por eso sería bueno que ese ciclismo o esa bicicleta en la ciudad se instaurase o se promocionase en su crecimiento, no en cuanto a limitar de alguna manera su uso por el casco u otros aspectos que puedan surgir.

En España, el ciclismo urbano es un tema pendiente desde hace ya muchos años y si esta normativa según está más o menos ahora sale adelante, creo que seguiremos igual que siempre, a la cola de unos países que lo estimulan y que envidiamos mucho. En este anteproyecto hay una sobreprotección al ciclista que, insisto, es poco realista. Yo creo que al ciclista no hay que protegerlo tanto; tengo la sensación de que nos pasa igual con nuestros hijos, que los protegemos demasiado y hay que dejarles que cojan su sitio. Con tanto limitar su uso no favorecemos que sea más seguro, seguramente favorecemos el uso de otras cosas. En España, insisto, es obligatorio el uso del casco en las carreteras, y yo, cuando salió esa normativa, también protesté contra el uso del casco y la gente no lo entendía; tuve que aclarar que sí estaba a favor del casco, pero no a su obligatoriedad.

Voy a poner un ejemplo que viví de cerca y sé de más de un caso que sucedió igual, que es lo que puede pasar perfectamente ahora si el casco se hace obligatorio en las ciudades. Segovia, una ciudad pequeña con muchos pueblos alrededor y el típico agricultor que va a su pueblo donde tiene su huerta, donde tiene su finca, donde trabaja y donde toda su vida ha ido en bici. Ajeno a si era obligatorio el uso del casco, seguía yendo en bici por la mañana, volvía a casa a comer, volvía por la tarde a la finca y volvía a su casa. Después de tener un par de encuentros con la Guardia Civil diciéndole que no podía ir así, que tenía que ponerse el casco, este hombre tuvo la gran idea de aparcar la bicicleta y ahora va en coche a la finca. Es así, si queremos impulsar la bicicleta, cuanto más peros pongamos más difícil será encontrar esa respuesta que lógicamente se quiere. Y hay una cosa realmente muy triste en ese aspecto de la obligatoriedad del casco, y es que si una persona, como ha habido ya muchos casos, es atropellada por un automovilista y no lleva casco, el seguro del coche perfectamente puede librarse de pagarle una indemnización, porque está incumpliendo la normativa. ¿Qué estoy diciendo? Que es una medida desproporcionada que responsabiliza posiblemente a la víctima y no castiga al que tiene la culpa. Esto es lamentable y, como ya he dicho varias veces en algunos foros, es hacer el juego a los seguros, que son los que realmente apoyan todo este tema de la obligación del casco. Ciclista atropellado con casco tiene un precio, sin casco tiene otro, da igual de quién sea la culpa. Me parece lamentable. A mí así me lo han contado.

Recurriendo otra vez al casco y su obligatoriedad en la ciudad, hablemos de la ciudad, porque en la zona rural los chavales más jóvenes utilizan la bicicleta para ir al campo de fútbol, a desplazarse con ella con total normalidad. Son ajenos a los problemas de las ciudades, como Madrid o Barcelona. Piensan: si aquí hay cuatro coches. Estamos creando un problema donde no lo hay. Yo soy de Segovia capital pero me muevo mucho por los pueblos de alrededor, donde tengo muchos amigos, y me da mucha envidia ver cómo se mueve la gente en bicicleta para ir a todos los sitios y nunca pasa nada. ¿Le vamos a decir a uno que ha ido a la piscina en verano todo el día, por la mañana y por la tarde, que se compre un casco? A lo mejor alguno lo hace, pero muchos decidirán saltarse a la torera esa normativa o que su padre le lleve en coche. La verdad es que a mí me preocupa todo esto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 15

Hace años hubo una corriente en Europa, que siempre está latente en todo el tema de seguridad vial, no solo de ciclistas sino sobre todo para disminuir el número de muertos, que se denomina Visión Cero; un proyecto donde no preocupa tanto el número de accidentes, es decir, que haya una caída, un accidente o un choque entre coches, lo que preocupa es que haya muertos no que haya lesiones, ya que, lamentablemente, la accidentabilidad está ahí hoy por hoy. En esa Visión Cero lo que se busca es que no haya muertos. Ese es uno de los motivos por el cual la reducción de velocidad se ha ido incrementando en todos los países europeos. Una corriente dirigida a disminuir la velocidad para evitar muertos y en cambio en este anteproyecto se facilita que haya un aumento de la velocidad. Se obliga al casco por el tema de la seguridad y se permite un aumento de velocidad a los automovilistas. No me deja de sorprender esa actitud, porque es jugar con dos caras de la misma moneda; o es bueno o es malo. Yo creo que es una visión muy del conductor de un vehículo a motor. Yo soy conductor de coche y me parece bien que se aumente a 130 kilómetros por hora, pero en cambio no entiendo por qué, para demostrar de cara a la galería que velamos por la seguridad, obligar a llevar casco al ciclista. Si tan peligrosa es una cosa como la otra, deberían de estar los dos en el mismo saco, no diferenciarlo.

Por último, quiero hacer una reflexión sobre los que para mí sí que han estado trabajando muy duramente en los últimos años por el uso de la bicicleta en las ciudades, me refiero a los ayuntamientos. ¿Qué va a pasar con ellos ahora? Han hecho un grandísimo esfuerzo económico y social para estimular el uso de la bicicleta, con carriles bici, con alquiler de bicicletas... ¿Se les va a penalizar ahora por haber sido tan atrevidos con el tema del casco, o se les va a obligar a que compren cascos para todo el mundo por un tema de higiene, cascos de distintas medidas? ¿Les vamos a obligar a hacer un gasto extra cuando todos sabemos que el dinero no está ahora mismo para jugar con ello? Sería difícil de entender para los ayuntamientos, que han hecho un gasto extra en ese aspecto; han hecho una apuesta valiente y decidida. Me han informado que todos los ayuntamientos que tienen un sistema de alquiler de bicis están en contra del casco, menos uno; no quiero saber quién es. Esos ayuntamientos se van a encontrar ahora en una situación realmente compleja si esta ley se aprueba. Es más, hay muchos ayuntamientos, como el de Madrid, que quiere implantar esa red de alquiler de bicicletas; hay una red de carriles bici, más o menos hecha de esa manera, y quieren imitar a otras grandes ciudades europeas donde el alquiler de bicicletas está bien visto y permite un buen desplazamiento entre usuarios y turistas. Esto a mí me da mucho miedo. Sé que esta historia estaba preparada para 2012, si Madrid hubiese sido ciudad olímpica, estamos ya en 2013, Madrid olímpica no va a ser en 2016 y me da mucho miedo que esto se posponga. Hay voluntad, pero esta ya la tenían en 2010, cuando yo ya tuve la primera reunión con un comité que estaba valorando ese tema de moverse en bicicleta. Con esto quiero decir que, si el casco sale adelante, veo muchos peros, y si, como comentaba al principio, el leitmotiv de esta normativa es impulsar el uso de la bicicleta en las ciudades, realmente yo no soy nada optimista; al contrario. Hay varias ciudades en el mundo que han impuesto el casco y ha disminuido el uso de la bicicleta. Esto ya lo han oído más de una vez aquí, por eso tampoco quiero insistir más en ello. Creo que la obligatoriedad del casco no va a favorecer nunca el impulso de la bicicleta en nuestras ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora vamos a pasar al turno de portavoces. En primer lugar, los que han solicitado la comparecencia. Por el Grupo Socialista, don Carlos Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: En primer lugar, señor Delgado, quería darle la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, y agradecerle que esté hoy usted aquí a hacer sus aportaciones, que sin duda son fruto de su amplia experiencia y su gran conocimiento del mundo de la bicicleta, como es sobradamente conocido.

Usted lo decía, aquí la clave es qué modelo de movilidad queremos para nuestras ciudades. Si queremos un modelo basado en el automóvil o queremos un modelo de ciudad sostenible, con vehículos sostenibles, como es evidentemente la bicicleta. Por aquí han pasado expertos que nos han dado su punto de vista sobre las reformas que plantea el anteproyecto, especialmente en el tema del casco, y todos nos han dicho lo mismo, y es que la seguridad del ciclista no depende para nada de si lleva o no lleva casco, sino que hay muchos otros factores que intervienen, hay muchos otros factores que pueden ayudar a mejorar la seguridad, como también usted decía.

Protección individual voluntaria, que es lo que significa el casco, frente a seguridad, que es lo que pretendidamente busca el anteproyecto y que es lo que todos quisiéramos, que realmente se buscaran medidas para la seguridad del ciclista; no medidas de autoprotección individual solamente, como es el tema del casco. De entrada, le digo que en mi grupo parlamentario estamos a favor del uso del casco,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 16

pero de forma voluntaria, porque es de sentido común, como usted decía. Es de sentido común que aquellos que por su pericia vean peligrar su salud, vean peligrar su integridad física en una ciudad, se pongan el casco, y aquellos que consideren que su pericia es suficientemente buena como para poder circular sin él, que no se lo pongan, tal como hacen en todos los países de nuestro entorno.

Usted, que seguramente ha viajado mucho más que nosotros por esos países que son pioneros, que llevan años utilizando la bicicleta, así nos lo ha dicho. Y eso es lo que parece que el sentido común nos está diciendo. Más bicicletas evidentemente es más seguridad, eso nos lo dicen todos los expertos, y usted hoy también nos lo ha dicho. Son necesarias medidas de promoción de la bicicleta, de uso de la bicicleta, pero también, insisto, promoción de uso del casco, pero siempre de forma voluntaria; medidas de seguridad activa, que no es el casco precisamente, si no, por ejemplo, circular por el centro de la calzada en lugar de ir arrinconado a la derecha.

Sabe usted —lo ha mencionado— que la DGT últimamente nos está bombardeando con algunos mensajes respecto al uso de la bicicleta un tanto preocupantes. Tengo aquí el extracto de la última cuña de radio sobre los ciclistas que ha insertado la DGT y dice lo siguiente: Hay una palabra que define a los malos ciclistas, estorbo, y otra a los malos conductores, peligro. Si no quieres ser ni de los unos ni de los otros, tu palabra es respeto —en lo de respeto, todos de acuerdo—. Para adelantar a un ciclista espera el momento y deja metro y medio entre el vehículo y él —hasta aquí también de acuerdo—. Y si vas en bici circula pegado a la derecha. Los ciclistas y los expertos nos dicen que lo más inseguro es ir pegado a la derecha, porque da la sensación al conductor del vehículo motorizado de que el ciclista es un estorbo que hay que adelantar de forma rápida y lo antes posible, con lo que eso supone de inseguridad para el propio ciclista. Quisiera que me dijera su opinión respecto a anuncios como este, aunque intuyo que no va a estar usted demasiado de acuerdo. Da la sensación de que para la DGT el ciclista es un estorbo. Dicen en el anteproyecto de ley, en la exposición de motivos, que se quiere potenciar el uso de la bicicleta y luego nos ponen anuncios en la radio que lo que nos están diciendo es que el ciclista es un estorbo y si no va por la derecha que deje paso rápidamente al vehículo que va detrás. Lo importante es el vehículo, que no se formen atascos y, secundariamente, a la bicicleta ya se le dará el lugar que le corresponda.

Finalizo haciéndole algunas preguntas que me gustaría que usted me contestara. Ahora nos dice la DGT que estaría de acuerdo —abriendo la posibilidad al reglamento que luego lo hiciera extensible a otras edades— en que solo fuera obligatorio el uso del casco hasta los 18 años. Yo, por sentido común, no estoy de acuerdo. Ahora bien, tengo algunas dudas respecto a si podríamos aceptarlo para edades inferiores. Aunque cuando lo pensaba me hacía la siguiente reflexión. Si obligamos a un niño a llevar el casco cuando usa una bicicleta en un parque ¿por qué no lo hacemos cuando usan patines o un monopatín, por qué no, es igual de peligroso, se puede abrir la cabeza igual? ¿Por qué no le obligamos por ley a que utilice un casco cuando usa patines o un monopatín? Acabo con una última pregunta. Desde esa experiencia internacional que todos sabemos que tiene ¿ha visto alguna preocupación o voluntad de los gobiernos europeos en hacer obligatorio el uso del casco? ¿Qué preocupa en los países de nuestro entorno con respecto a la bicicleta?

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, doña Miriam Blasco.

La señora **BLASCO SOTO**: Muchas gracias, don Perico Delgado —me resulta raro llamarle señor Delgado, por la amistad que nos une—, por estar aquí con nosotros. Nuestro grupo creía que era importante que viniera a dar su opinión por la experiencia que tiene. Creo que es importante que pongamos un poco en contexto esta Comisión. Fue la directora general, doña María Seguí, quien dijo que había que abrir un debate sobre lo que se había hablado al principio de la obligatoriedad del casco en todas las edades; que se hiciera una Comisión especial o que lo hiciéramos de alguna forma para escuchar a gente experta como usted, a otros que han venido y a los que faltan por venir. Creo que lo importante en el Parlamento es el debate, que se escuche a la gente, que se ponga de manifiesto lo que opinamos todos, que cada uno presente sus enmiendas y que al final, con la opinión de todos, se decida. Muchísimos de los anteproyectos que han llegado a esta Cámara no han salido igual que han entrado porque se ha tenido en cuenta la opinión de los expertos y porque los grupos parlamentarios aportamos nuestras ideas o lo que creemos conveniente.

Yo creo que desde el Gobierno se está apostando por la cultura de la bicicleta en todos los sentidos. Se habla de movilidad sostenible porque consideramos que es salud; el Ministerio de Fomento está hablando de movilidad sostenible refiriéndose a la bicicleta, se está hablando del turismo de la bicicleta...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 17

Estamos hablando de una transversalidad que es importantísima y sí que somos conscientes. Muchas veces creemos que regulamos y regular es poner barreras. Es la primera vez que en un reglamento hay un apartado específico de la bicicleta y creo que eso es importante; yo, como usuaria de la bicicleta, creo que sí que es importante, como son importantes las ciudades 30, lo que pasa es que a veces ponemos el foco en algo que no nos gusta. El debate que se está generando en esta Comisión es importantísimo, muy interesante, pero tendremos que ver luego hasta dónde llegamos. Sí que es verdad que en los países de nuestro entorno, si no estoy equivocada, por lo que ha dicho el señor Bastida, en cinco países de Europa es obligatorio el uso del casco en menores de edad en esos supuestos que establece el anteproyecto. Habla de 15 años. Si usted tuviera que poner una edad ¿cuál considera que sería la adecuada? También es verdad, como se ha dicho, que en España la cultura de la bicicleta queremos que exista pero no existe. Decía usted antes que somos dos los que montamos en bici. Hay muchas ciudades que han invertido muchísimo en infraestructuras para el fomento de la bici, el alquiler de las bicicletas también es importantísimo y está dando sus frutos, es verdad que se está haciendo todo eso, pero hay que ver un poco cómo gestionamos que esos ciclistas estén en la carretera. Yo tengo amigos extranjeros que vienen a España y dicen: vaya peligro que es montar en bici en España. Como experto que es y como conocedor de o otros países, querría preguntarle qué podríamos hacer para educar al conductor para que conviva con la bici. Sé que hay ciudades en las que se usa mucho más la bici, por ejemplo, en Alicante, en Sevilla o en Barcelona, que están más habituados y es más fácil, pero yo nunca he pensado que la bicicleta sea peligrosa, jamás en la vida, pero sí que es verdad que hay zonas en las que da miedo montar en bici porque los conductores —lo ha comentado antes y todos lo sabemos— tienen miedo de una bicicleta en la carretera, de si se mueve un poco por una china cómo reacciona el conductor. Sabemos todo esto por los accidentes que ocurren en carretera. Es verdad que sí que se genera ese miedo. Me gustaría saber qué podríamos hacer, porque creo que es importante la educación. Yo nunca he considerado un loco a un ciclista, ni mucho menos, si no una persona que quiere desplazarse, hacer ejercicio y utilizar otra forma de movilidad, pero me pregunto cómo podríamos intentar en España esa cultura, porque se dice que no estamos preparados y que por eso nos ponemos casco. Es lo que tendríamos que intentar para que la gente que venga de Europa no nos diga que por qué conducimos así; buscar la fórmula para que no tengamos que decir a un extranjero que aquí se tiene que poner casco porque no es lo mismo conducir en bici aquí que en Inglaterra o en Amsterdam. Lo principal de estas comparecencias es escuchar a los expertos para llegar a un acuerdo y buscar una conclusión, que es lo que me imagino que se hará en esta Comisión.

A mí me han parecido muy interesantes los casos que ha expuesto y que se pueden ver muchas veces en una vía o en otra, pero me interesa saber, si hubiera una edad mínima, qué edad mínima cree que tendría que ser. Es verdad que se genera mucho follón con la obligatoriedad del casco a todas las edades —se ha hablado de 18—, y es bueno escuchar lo que dice la sociedad y el mundo de la bicicleta. Es verdad que muchos ayuntamientos están en contra, que el alquiler de bicicletas es importante y además habría que ver cómo se gestiona, pero quizá bajar la edad de obligatoriedad del casco podría ser una buena solución.

Creo que ha sido bastante completa su intervención e intentaremos que el anteproyecto de ley o el reglamento que también está sobre la mesa sea válido y bueno para la bicicleta.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo del Partido Nacionalista Vasco, don Joseba Antoni Agirretxea tiene la palabra.

El señor **AGIRRETXEA URRESTI**: Señor Delgado, muchísimas gracias por su comparecencia y por sus palabras. Es un placer escucharle, como lo suele ser en otros ámbitos también, porque es alguien que sabe de lo que habla y que tiene una vivencia en la que la teoría al fin y al cabo está basada en la práctica y en la realidad. Me parece que son reflexiones muy interesantes las que ha hecho usted, entre otras cosas porque son muy reales, es decir, son muy sencillas porque están basadas en la vivencia. Yo creo que es importante para los que tenemos la obligación de legislar y para los que estamos aquí en el entorno legislativo, basarnos sobre todo en la realidad a la hora de tomar decisiones. ¿Eso quiere decir que todo aquello que usted diga después ha de ser exactamente aplicado? Seguramente no, pero no porque no tenga usted razón, si no porque quizá hay que mirar otra serie de cuestiones también.

En la anterior comparecencia lo dije. Mi grupo no se va a posicionar en estos momentos sobre el sí absoluto o el no absoluto. Partimos de un planteamiento del que creo que estamos todos convencidos. Es decir, el casco es un elemento protector; nadie puede decir que sin casco se va más protegido, eso sería

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 18

un absurdo. Todos sabemos que con casco se va más protegido. La pregunta es ¿existe el riesgo como para que sin casco nos sintamos mucho más desprotegidos? ¿El tipo de accidentes que se producen en ciclismo son accidentes que el casco hubiera evitado? ¿El tipo de traumatismos que se producen por el tipo de accidentes que suceden en el ciclismo son un tipo de accidentes en los que el casco ha sido un elemento vital? Habrá casos en los que seguramente la Dirección General de Tráfico nos va a poder mostrar estadísticas en las cuales aparecen politraumatismos y entre ellos existen los daños llamémosle craneales o cerebrales y seguramente con un casco hubiéramos tenido más protección, pero usted mismo ha dicho que el mayor miedo de un ciclista siempre es que lo atropellen, que lo arrolle un coche, y cuando un coche lo arrolla seguramente lo mismo sufre un problema en un muslo, en una rodilla, en la cabeza, o en la clavícula. Es decir, el problema del atropello no es un elemento solamente para la cabeza, es un elemento físico global.

La semana pasada lo comentaba y como es la teoría que mantengo lo voy a volver a repetir. Nadie duda de la protección del casco, nadie pone en cuestión que el casco protege más, por tanto, no se está cuestionando el tipo de protección, si no que lo que estamos poniendo en la balanza es si la incomodidad —en el ámbito más amplio de la palabra incomodidad— que supone tener que llevar el casco es comparable a su capacidad protectora. Ese es el debate al final. Si el casco fuera un elemento que lo podemos meter doblado en el bolsillo de la chaqueta, seguramente no tendría tantos problemas, lo que sucede es que es un elemento físico con una dimensión y tiene un problema de transporte, de incomodidad de ponerse, de quitarse, etcétera, para el tipo de bicicleta que estamos hablando, porque aquí nadie está hablando de correr el Tour de Francia con o sin casco, estamos hablando de la bicicleta como un elemento que nos sirve para ir a nuestro trabajo, etcétera, luego está la parte deportiva privada de cada uno. Yo, como usuario de la bicicleta, ni me lo planteo, es decir, cuando hago *mountain bike* voy con casco porque así lo he decidido, de la misma manera que voy con guantes o alguien va con calapiés y otros no. Es decir, son cuestiones dentro de su comodidad o su voluntariedad. Por tanto, yo creo que aquí hay un elemento de cómo salvamos la incomodidad del casco.

Hay otra cuestión, y es que yo creo que el objetivo final del proyecto que está haciendo la Dirección General de Tráfico es evitar accidentes; no creo que sea promocionar el ciclismo, sino evitar accidentes. Pueden ser compatibles o no, pero evitar accidentes es el objetivo. Quizá hay que buscar, como ha dicho el anterior compareciente, sistemas de seguridad preventivos, es decir, buscar fórmulas que eviten el tipo de accidentes que se produce cuando hay ciclistas.

Dos cosas para acabar. Hay una cuestión que se llama acciones de facto. Un amigo mío siempre me ponía un ejemplo, que aunque no esté directamente relacionado voy a exponer. Me decía: podemos seguir discutiendo los políticos si Turquía es Europa o si no lo es, pero hay cosas que son de facto, y es que la UEFA ya ha decidido que Turquía es Europa y ya nadie lo cuestiona. Es decir, está funcionando como tal porque la UEFA, sin pedir permiso a nadie, ya lo ha hecho. ¿Qué quiero decir con esto? Que si las compañías de seguros empiezan a valorar de diferente manera llevar o no llevar casco, automáticamente quedará el uso obligatorio y a la gente que tenga un accidente, si no lo lleva, no se le va a cubrir de la misma manera, independientemente de lo que diga la ley. Es decir, si una persona tiene un accidente y no lleva casco, el seguro dice que no va a pagarle porque no lo llevaba, con lo que automáticamente se está convirtiendo en algo casi más potente que la ley. Esto es algo que también tenemos que tener en cuenta. Usted ha aludido a algunas de estas cuestiones.

En mi ciudad, San Sebastián, hay otro conflicto y hoy mismo mi grupo político en el Ayuntamiento de Donosti ha pedido que se ponga en marcha el plan de convivencia, pero en este caso es entre ciclistas y peatones, porque hay zonas comunes en las que se mueven ciclistas y peatones y no siempre está claro. Ha habido hasta sentencias judiciales cuando un bidegorri —un carril ciclista— pasa por una zona que es peatonal en la mayoría de los casos y ocurren conflictos. Por tanto, tenemos que mirar el tema de los coches pero también el tema de nuestra convivencia ciclista con los peatones, que es algo de lo que a veces nos olvidamos pero que también es importante.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra al señor Delgado para que en cinco minutos responda a las múltiples cuestiones que le han planteado.

El señor **REPRESENTANTE DE CICLISTAS PROFESIONALES** (Delgado Robledo): Veo que más o menos hay una cierta preocupación por el tema de la edad; si ponemos casco a los niños, a qué edad habría que hacerlo. Mi opinión es que yo no les pondría casco, yo creo que eso tiene que llegar poco a poco. Yo aprendí a montar en bici sin casco, he competido sin casco y aunque sí que da una cierta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 19

protección porque desgraciadamente siempre hay casos que lo pueden demostrar, si mi idea es promocionar la bicicleta, puesto que estamos en un mundo libre, todos tenemos que aceptar nuestros riesgos. Crear tanta normativa a mí me da miedo, me da pavor, creo que nos ahogamos con tanta normativa porque luego esa propia normativa se contradice. Si digo no al casco es no, me da igual que el niño tenga 7 años, que tenga 18 o que tenga 40.

El representante del Partido Socialista preguntaba si existía preocupación en Europa con el tema del casco. Creo que hace dos o tres años en Francia se planteó el uso del casco en carretera y salió que no. En Holanda me dijeron, no sé si fue a finales del año pasado, que querían obligar a llevar casco a partir de los 60 o 70 años porque los reflejos de esas personas no son los mismos que cuando se tienen 20, pero tampoco salió, nadie hizo caso al tema. Pero nunca se ha planteado en gente más joven. Yo es que no entiendo el tema del casco, por eso he venido aquí, porque me preocupa esa sobreprotección que queremos dar a los ciudadanos. La desgracia está en cualquier parte; a mi madre le cayó hace años un tiesto en la cabeza, qué desgracia, pero yo creo que cada uno tenemos nuestra hora. Puede ser un pensamiento muy a la ligera, pero es mi pensamiento. Yo, que he vivido, como muchas veces comentamos entre amigos, peligrosamente, bajando esos puertos a mil por hora, me he caído, me he roto la clavícula, he tenido mi pequeño encontronazo con algún coche... Pero si es que da lo mismo ir en bici o no porque el peligro está ahí.

El representante del Partido Socialista hablaba también de los parques. Cuando yo llevaba a mis hijos al parque y veía las cuerdas, los patines y las tortas que se pegaban pensaba: y luego dicen que la bicicleta es peligrosa. Yo creo que hay tanto peligro en nuestro entorno que obcecarnos en que es solo del ciclista porque va sin casco es totalmente inapropiado y vivir en un mundo irreal, vivir en un mundo utópico, porque eso no es real. La bicicleta es peligrosa como lo es la moto, como es andar a pie, como cuando un peatón no cruza por un paso de cebra o pasa un semáforo en rojo.

Es peligroso que un ciclista se salte un semáforo en rojo, se dice. Ese es uno de los temas que a me da mucho coraje. Seguro que más de uno dirá que los ciclistas no respetan los semáforos. Y yo contesto: me apuesto lo que sea con quien quiera que nos ponemos en un semáforo y veremos saltárselo en rojo antes a un camión, un autobús, una moto o un coche, pero no pasa nada, aunque esos vehículos sí son un arma letal. El ciclista, si lo hace, lo hará mirando para todos lados para evitar un disgusto. La sensación que se ha creado hacia el ciclista de que es un peligro inminente y que es un inconsciente me da mucha rabia como usuario de la bicicleta, porque pienso que no es así. Por eso me parece excesivo buscar tanta protección y estoy en contra de la idea de poner una edad a los chavales. Yo tengo niños pequeños y a veces cogen el casco y otras veces no, dependiendo de adónde vayamos.

Otro tema que se ha planteado es cómo podemos educar al conductor. Para eso están las campañas. Yo soy de la opinión, y lo he comentado aquí, de que cuantos más ciclistas haya más conscientes seremos todos de que el conductor va a ser mejor. Con respecto a los niños, creo que la bici es una buena fuente para que empiecen a entender cómo se mueve la ciudad, para conocer las señales de tráfico. Ahí los padres tenemos que hacer nuestra labor. Más que obligarles a usar el casco se trata de decirles dónde está el peligro. Parece que todo tiene que recaer en el Ministerio de Educación, pero no es así. De hecho, la Asociación de Ciclistas Profesionales está trabajando con colegios en los que se enseña un poco de mecánica y, sobre todo, de educación vial para que los chavales que cojan la bicicleta sean conscientes y respeten las señales y entiendan lo que pasa en la calle. El casco, sinceramente —vuelvo a repetirlo—, me preocupa muy poco. Me preocupa la falta de educación del conductor. Estoy convencido de que cuantos más ciclistas haya, más consciente será el conductor de la presencia de los usuarios.

Miriam comentaba que vienen muchos extranjeros a España y pasan mucho miedo en la bicicleta. Yo montaba en Suiza y he pasado más miedo allí que en España. Suiza es un país al que consideramos todos muy moderno y un ejemplo a seguir, pero para la bicicleta es un desastre, peor que aquí. No me preguntéis por qué, pero yo he pasado más miedo en Suiza que en España. Uno de los grandes problemas que tenemos en España a la hora de movernos en bicicleta es que las alcantarillas están mal puestas, de forma longitudinal en el sentido de la marcha, y puedes caerte, y la carretera está muy sucia, llena de cristales. Es complicado, pero se pueden hacer campañas. De hecho, insistimos en ello a la Dirección General de Tráfico.

Comentaba el portavoz del PNV que el objetivo de la DGT es evitar accidentes. Ese preámbulo me sobra en este anteproyecto, que se diga que vamos a obligar al uso del casco y que vamos a tratar de evitar accidentes. Que se dejen de vendernos la moto, como se dice vulgarmente, porque entonces no me lo creo. Y si la ley dice que el ciclista está obligado a llevar casco y tiene un accidente, bien. Pero si no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 20

lleva casco, los seguros tienen que apechugar con ello. Es que a ver si ahora los seguros van a mandar más que otros. Sabemos que el poder económico es muy fuerte, pero para eso está el Ministerio de Justicia, para hacer justicia, y en ese aspecto, si un ciclista que va sin casco es atropellado pero cumple la normativa porque va por su derecha y ha sido un atropello fatal, el seguro tendrá que apechugar. Por eso, Turquía jugará la UEFA, pero Turquía, de momento, no es Europa. España sí es Europa y en Europa no se lleva el casco. Me gustaría saber en qué países es obligatorio el uso del casco para los menores de edad. Yo no lo sabía, es la primera noticia que tengo que haya algún país en Europa donde se obligue al uso del casco a los niños menores de cierta edad. No lo sabía. Conocía el caso de Nueva Zelanda, Australia y algún otro país, pero sobre los niños pequeños en exclusiva no tenía ni idea. Mi opinión es que eso no va a solucionar nada y que es mejor una educación vial para que los chavales sean conscientes de lo que hay en las calles. Cuanto antes lo sean, mejor. Los míos tienen diez años y les voy señalando la dirección prohibida, que hay que parar con el semáforo en rojo, y creo que eso es mejor que llevar un casco y que vayan como locos, cosa que me preocupa más.

Se ha hablado de ciclistas y peatones. Es un problema que me gustaría vivir, el de ciclistas y peatones. Me preocupa más el tema de coches y peatones y coches y ciclistas. Antes comentaba una corriente que nació en Finlandia según la cual los accidentes no pueden evitarse pero hay que tratar de evitar, por lo menos, las muertes. En ese aspecto, un choque de ciclista con peatón, por suerte aunque por desgracia para quien lo sufra, no suele saldarse con la muerte de los implicados.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Pedro Delgado. Nos cuesta llamarte así. **(Risas)**.

El señor **REPRESENTANTE DE CICLISTAS PROFESIONALES** (Delgado Robledo): No, no, Perico Delgado está bien. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Con todo el respeto, pero también con todo el cariño de los que hemos sido y somos aún seguidores tuyos, te doy las gracias en nombre de todos por la franqueza y porque estos comentarios creo que van a resultar muy útiles para los trabajos de la Comisión. Estamos agradecidos por que hayas querido compartir este rato con nosotros.

Vamos a suspender la sesión cinco minutos para que pueda incorporarse el próximo compareciente. **(Pausa)**.

— DE DON DAVID ROJAS-RUEDA, ASESOR DE LA OMS EN EL ÁREA DE TRANSPORTE Y SALUD, PARA INFORMAR SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO DE BICICLETAS EN LAS CIUDADES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 219/000424).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión con la última de las comparecencias. Se trata de don David Rojas-Rueda, asesor de la OMS en el área de transporte y salud, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. Quiero dar la bienvenida a las personas que han solicitado estar presentes en este debate, aunque sea algo tarde. Algunas de estas personas me han dejado un documento que vamos a hacer llegar a todos los miembros de la Comisión. Por tanto, gracias por su presencia hoy aquí entre nosotros.

Tiene la palabra don David Rojas-Rueda.

El señor **ASESOR DE LA OMS EN EL ÁREA DE TRANSPORTE Y SALUD** (Rojas-Rueda): En primer lugar, quiero dar las gracias por la invitación.

Quiero centrar la comparecencia en la evidencia científica que tenemos que avala, o no, la implementación de este tipo de intervenciones desde la perspectiva de salud pública, no de salud individual. Antes que nada quiero recalcar la relación que tiene la bicicleta con la salud, y un aspecto es el que están viendo en sus pantallas: la accidentalidad. La accidentalidad es muy importante porque produce una gran carga de enfermedad y conlleva un impacto social bastante grande. Después tenemos la contaminación del aire. La bicicleta es un posible reductor de la emisión de contaminantes en áreas urbanas, pero el ciclista inhala más contaminación que cualquier otro ciudadano que se mueva en una ciudad. Y por último y más importante, la actividad física, que muy pocas veces se toma en consideración. Cuando hablamos de salud y bicicleta el eje decisivo de la bicicleta es la actividad física. En este gráfico que ven aquí, en la parte de abajo, en la horizontal, se representa la intensidad de la actividad física y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 21

la vertical tienen el riesgo. La línea continua significa que, conforme aumenta la actividad física, el riesgo de sufrir muerte disminuye. Y estoy hablando de muerte general, muerte por todas las causas. La línea continua representa la actividad física específica del ciclista, cuánto disminuye el riesgo de mortalidad hacer bicicleta. Esta otra gráfica se refiere a enfermedades cardiovasculares. Estas gráficas se mantienen en un gran número de enfermedades, no solo enfermedades cardiovasculares, cerebrovasculares, cáncer de colon, cáncer de mama, diabetes, etcétera, y la tendencia es la misma: la intensidad de actividad física específica, hacer bicicleta, disminuye el riesgo o de muerte o de incidencia de la enfermedad, es decir, que la enfermedad aparezca.

Este es un mapa de Barcelona. Una parte representa el área de la costa de Barcelona, la playa de Barcelona. Hicimos un estudio para saber qué podría pasar si se sustituyeran los viajes en coche de menos de 3 o 6 kilómetros en la ciudad —lo que representan entre un 20% y un 40% de viajes en coche— en cuestión de emisión y concentración de contaminantes, en este caso partículas suspendidas, que son las que producen más enfermedad y muerte en la población. Lo que ven en el gráfico es que las áreas grises, las áreas más oscuras son las áreas en las que habría una mayor disminución en la concentración de este contaminante en la ciudad. Esto se traduce en la tabla que tenemos aquí. Si nos vamos a la parte inferior de la tabla, hay una reducción de un 40 % en los viajes en coche de menos de 6 kilómetros. Si se evitaran cada año, podrían reducirse hasta dieciocho muertes entre la población general de la ciudad. No hablamos de los usuarios, sino de todos. La disminución en las concentraciones produce un beneficio directo a la población en general.

Hemos estudiado otro tipo de escenarios asumiendo políticas de transporte que puedan sustituir los viajes en coche por bicicleta, teniendo en consideración los impactos de la actividad física, y me refiero a los usuarios, el incremento de la inhalación de los contaminantes, en este caso partículas suspendidas, y el riesgo que tienen de sufrir un accidente de tráfico, y lo hemos cuantificado en términos de mortalidad, enfermedad y lesiones. En términos de actividad física, hemos incluido pocas enfermedades porque tenemos poca evidencia que nos aporte la cuantificación por intensidad de actividad física y el efecto directo en la salud. Hay muchas enfermedades que se asocian con la actividad física y la reducción de la incidencia de la enfermedad, pero hay pocas evidencias que nos digan por cada incremento en una unidad específica de actividad física cuánta reducción vamos a tener en una unidad específica de enfermedad. Hemos incluido enfermedades cardiovasculares, demencia, diabetes tipo 2, cáncer de colon y cáncer de mama. En cuanto a la contaminación del aire por partículas suspendidas, hemos incluido enfermedades cardiovasculares, bajo peso al nacer, partos prematuros o infecciones de vías respiratorias bajas.

No me quiero entretener mucho en estos puntos, pero lo que vemos es que si los viajeros sustituyeran algunos viajes en coche por la bicicleta, se produciría una gran reducción de los años de vida perdidos por discapacidad o por muerte en la ciudad de Barcelona. En el escenario cuarto vemos que hay una reducción en el número de accidentes de tráfico. Hay un positivo, un 1.79, que es un incremento del riesgo de los ciclistas por inhalar la contaminación del aire. Pero cuando hacemos el global, la última fila que tenemos, vemos que el riesgo es menor al beneficio. Esto quiere decir que el impacto que tiene la actividad física puede contrarrestar los efectos negativos que produce la contaminación del aire y el accidente de tráfico en los viajeros. Cuando tomamos en consideración no solo a los viajeros sino a la población en general de la ciudad, esta reducción de las emisiones de contaminación produce un beneficio en la salud. Y cuando tenemos en consideración el cambio entre el coche y la bicicleta y la reducción de la contaminación del aire, obtenemos un beneficio en salud pública general mucho más grande.

La siguiente diapositiva es el ejemplo de la bicicleta pública de Barcelona. Lo que hicimos fue cuantificar qué beneficios tiene para la salud este tipo de intervención en un área urbana como Barcelona. Lo que hicimos fue cuantificar los impactos en los accidentes de tráfico, los impactos de la contaminación del aire y los impactos de la actividad física, y en este estudio pusimos el foco en los usuarios que son asiduos de la bicicleta, que la utilizan cuatro o veces al día para ir al trabajo o a la escuela. Y lo que encontramos —y lo verán en este punto— es que este tipo de intervención o de política dentro de la ciudad reduce en doce el número de muertes, y solo hablamos de muertes. El beneficio es setenta veces más grande que el riesgo, y es solo para tener una idea de cuáles son los impactos que tiene una intervención que favorezca la utilización de la bicicleta y sustituir los vehículos motorizados.

Centrándonos en el casco de los ciclistas, sabemos que los cascos producen una disminución en el número de lesiones craneoencefálicas, producen una disminución en el número de lesiones faciales en los ciclistas. La evidencia científica que tenemos es que, en el mejor de los casos, se pueden reducir entre un 80 % y un 88 % las lesiones craneoencefálicas y en un 65 % las lesiones faciales. Es una revisión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 22

sistemática que se hizo. Se ha criticado mucho esta revisión, ha habido cambios, ha habido nuevos estudios, se han reducido las estimaciones, pero las estimaciones siguen siendo positivas. Esto quiere decir que el casco sigue produciendo un beneficio para este tipo de lesiones. Pero existen otros estudios según los cuales cuando los ciclistas llevan casco, tienen un comportamiento de riesgo. En el gráfico que tienen a su derecha la línea punteada son los ciclistas que llevan casco y la línea continua son los ciclistas que no llevan casco. Lo que nos enseña este tráfico es lo alejado del borde de la acera que viaja un ciclista. Cuando lleva casco se aleja lo más posible de la acera, se pone más hacia el centro de la calle. Cuando no lleva casco trata de resguardarse hacia la acera. Es un estudio de seguimiento que se hizo interviniendo en un grupo de la población, se les dio cascos a unos y a otros no y se les hizo el seguimiento. Y en el gráfico de la izquierda se observa qué actitud tiene el conductor del coche hacia el ciclista, el que tiene casco y el que no tiene casco. El conductor de un coche se acerca más a un ciclista que tiene casco y se aleja más del ciclista que no tiene casco. Hay una actitud de riesgo del ciclista pero también del conductor hacia el ciclista, lo que podría explicar las siguientes diapositivas.

La siguiente diapositiva es un estudio reciente que se publicó este año y es el seguimiento temporal de las intervenciones que se llevaron a cabo en las diferentes provincias de Canadá. Lo que ven a su izquierda es un gráfico de las provincias que tienen la ley de obligatoriedad del uso del casco y a la derecha las provincias que no tienen esa obligatoriedad. En el gráfico se ve una línea continua que tiene una tendencia a la baja, dicha línea son los ciclistas menores de dieciocho años. La línea punteada hacia abajo representa a los adultos, la línea vertical punteada representa cuándo se hizo la intervención y cuándo se aplicó la ley en estas provincias. En la siguiente diapositiva se compara que la tendencia es siempre a la baja. Si ponemos la atención en los gráficos que están a su izquierda, donde se implementó una ley de obligatoriedad hay una tendencia a la baja en los menores de dieciocho años. En los mayores de dieciocho años no hay un cambio entre un antes y un después de la intervención. Pero cuando comparamos los dos gráficos que resumen las provincias que aplican la ley y las que no la aplican, vemos que la tendencia es la misma, lo que sugiere que la aplicación de esta ley no produjo un cambio sustancial en el número de hospitalizaciones de ciclistas por lesiones faciales o craneoencefálicas. Es la revisión más larga que existe hasta el momento de una intervención como esta. Es un seguimiento poblacional de todas las provincias de Canadá desde 1994 hasta 2008, es el seguimiento más importante que existe y lo que destaca este estudio es que si comparas las provincias que tienen la intervención con las que no la tienen, no hay diferencia. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la Presidencia).**

La siguiente es el mismo estudio y lo que compara es lo siguiente. Dejando de lado las provincias que no intervinieron, ¿qué pasa con las provincias en donde hay una intervención? Hay un cambio sustancial en el número de hospitalizaciones de ciclistas por lesiones craneoencefálicas y faciales, y lo que representan estos gráficos en la parte superior para los adultos es que no hay un cambio significativo, que esta intervención no aporta nada a la hora de disminuir este tipo de lesiones, y en los menores de dieciocho años tampoco hay un cambio significativo, lo que significa que esta intervención en menores de dieciocho años tampoco reduce las hospitalizaciones por lesiones craneoencefálicas y faciales. Pero ¿qué pasa? Que esto marca un antes y un después en las regiones de Australia donde la ley está implementada. Se vio que después de implementada la ley hubo un incremento del 9% en el uso del casco entre los niños que usaban casco. Entre los niños que no usaban casco, después de la ley se produjo una reducción de un 44% entre los niños que usaban la bicicleta. ¿Qué quiere decir esto? Que esta intervención lo que puede producir es una desincentivación del uso de la bicicleta, un desuso de la bicicleta. Son datos de cada una de las regiones o territorios de Australia y los efectos que tiene tanto en adultos como en niños después de la intervención, después de aplicada esta ley de obligatoriedad, que son que se redujo entre un 30% y un 90% de niños, pero un 50% de adultos, el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano para ir al trabajo, para ir a la escuela. En los niños la tendencia es más marcada. Esto quiere decir que una intervención como esta enfocada solamente en niños va a producir una reducción sustancial en el uso de la bicicleta en este subgrupo poblacional. Esto ha pasado también en Nueva Zelanda. En la parte de debajo de la tabla pueden ver el tiempo dedicado al uso de la bicicleta. Después de la intervención se produjo una reducción de entre un 40% y un 50% del tiempo utilizado con la bicicleta como modo de transporte.

Por último, quiero destacar —y lo ha mencionado el compareciente anterior— que hay estudios que cuantifican el impacto que tiene el incremento del número de usuarios de bicicleta, el número de ciclistas en áreas urbanas con respecto al riesgo de sufrir un accidente. Esto es algo que no se ha estudiado solo en una ciudad del mundo, sino que son evidencias que se han cuantificado en diferentes regiones y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 23

ciudades del mundo. En la parte horizontal del gráfico se ve el porcentaje de uso de bicicleta como modo de transporte para ir al trabajo, y en la parte vertical se refleja el riesgo de sufrir una lesión. Conforme se incrementa el porcentaje de usuarios de bicicleta en un área urbana, el riesgo de sufrir una lesión de forma individual se reduce. Si el objetivo de esa ley es reducir el número de lesiones y el número de accidentes (aunque no es correcto interpretar accidentes como lesiones), sería mejor hacer una ley que promocionara el uso de la bicicleta que una ley que haga obligatorio el uso del casco.

Como conclusión diré que la bicicleta produce grandes beneficios para la salud pública de la población en áreas urbanas, y esto es principalmente debido a la actividad física. Nosotros no estamos de acuerdo con una ley que obligue al uso del casco. Estamos de acuerdo con que se promueva el uso del casco, porque estas leyes que obligan al uso del casco desincentivan el uso de la bicicleta y no van a conseguir el objetivo final, que es mejorar la salud de la población. Y en menores de dieciocho años tampoco se ha demostrado que esta intervención produzca un beneficio.

¿Cuáles serían las opciones para reducir no solo las lesiones sino también los accidentes de tráfico? Estudiar la causa, pero el casco no evita un accidente, el casco evita la lesión cuando se produce un accidente y solamente cuando el ciclista sufre un accidente a 20 kilómetros por hora contra algo que está fijo. El casco no está homologado para un impacto a más de 20 kilómetros por hora. En las zonas 30 de las ciudades los coches viajan de promedio a 30 kilómetros. Fuera de las zonas 30 viajan a 50 kilómetros por hora. Si un ciclista tiene un accidente con un vehículo motorizado, va a tener un accidente mayor que a 20 kilómetros por hora y el casco no va a disminuir el riesgo de que sufra una lesión. ¿Cuál sería la intervención aquí? Tendríamos que ir no tanto a las lesiones, sino a la causa de las lesiones. Habría que prevenir el accidente como tal, hacer una prevención primaria, con acciones como pacificar el tráfico, mejorar las infraestructuras ciclistas, promocionar la bicicleta —con este gráfico que les enseñé se demuestra que aumentar el número de ciclistas en la calle va a disminuir el riesgo de sufrir un accidente—, la intermodalidad, favorecer que haya un cambio entre los modos de transporte para que los largos trayectos puedan ser sustituidos por diferentes modos de transporte, reducir el uso del coche y hay una batería bastante amplia de sugerencias y recomendaciones como leyes en movilidad que pueden favorecer disminuir la aparición del accidente, no solo de las lesiones. En consecuencia, si evitamos el accidente, la lesión no va a aparecer.

Me gustaría que tuviéramos bastante tiempo para las preguntas porque creo que lo más importante aquí son las preguntas y aclarar preguntas puntuales que tengan.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Para contestar a las preguntas que le hagan tendrá todo el tiempo que necesite. Por el Grupo Socialista, don Guillem García.

El señor **GARCÍA GASULLA**: Doctor Rojas, bienvenido. En nombre de mi grupo queremos agradecerle su presencia y reconocer el gran valor que tiene su exposición, no solo en relación con el uso del casco, sino con los beneficios que tiene la bicicleta sobre la salud, e incluso sobre el ambiente y sobre la economía, que los tendrá.

Si me lo permite el presidente, querría hacer un recuerdo onomástico y es que como es costumbre, mi costumbre, el día 30 de agosto celebrábamos el 170.º aniversario del nacimiento de Pierre Lallement, que fue el inventor de la bicicleta con pedales. Quería hacer mención de ello aunque fuera el día 30 de agosto.

Con respecto a la bicicleta, antes de entrar en su exposición, a mí me gustaría explicar un poco mi sorpresa de cómo un vehículo tan simple como es la bicicleta ha logrado desde su invención por el alemán barón Karl Drais, hace más de doscientos años, su capacidad de multiplicar el esfuerzo humano y hacerlo desde una sostenibilidad ambiental que resultaba impensable, y ahora nos damos cuenta de ello. Desde sus inicios, que la ponían en marcha, primero apoyando un pie tras otro en el suelo y avanzaba la bicicleta hasta los más sofisticados sistemas de transmisión desde un pedal de los actuales y los distintos platos y piñones, seguimos utilizando los pies. Pero quizás ahora estamos utilizando algo que antes no utilizábamos, que es la cabeza. Por supuesto la cabeza en el sentido más estricto para mantener el equilibrio en la bicicleta, pero también la cabeza para afrontar la bicicleta de una manera racional.

Otra cosa que me sorprende de la bicicleta es que a lo largo de la historia ha tenido usos completamente distintos, desde el más conocido por nosotros, que es el del ocio, hasta el transporte de mercancías, el transporte de pasajeros, se ha utilizado incluso para la producción de energía, se ha utilizado en los talleres de alfarería, se utiliza incluso de manera doméstica en algunos sitios para producir luz o incluso para ser utilizado como trituradora, como batidora o incluso como máquina de coser. Esto querría ponerlo en valor y por supuesto como ocio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 24

Cuando hablaba del uso de la cabeza, yo como médico que soy tengo la tentación de extenderme sobre los beneficios sobre la salud del uso de la bicicleta, pero ya se ha apuntado a ello y no es necesario abundar más. Pero quiero poner énfasis en algo que ha dicho con respecto al uso del casco, y es que en todos los estudios, tanto los que ha presentado hoy aquí el doctor Rojas como los que nos hizo llegar antes de la comparecencia, parece ser que no hay una conclusión clara que diga que el uso del casco va a mejorar el número de lesiones, en cambio, en muchos de los estudios descubrimos que otras medidas tomadas de manera paralela al uso del casco mejoraban las lesiones y mejoraban la seguridad en la conducción.

A tenor de esto, tengo tres preguntas que hacerle. Una, cuya respuesta ya la ha dado, es respecto a la obligatoriedad del uso del casco para los menores de 18 años como medida de protección al menor. La segunda pregunta sería ¿qué medidas habría que tomar para mejorar la circulación en las ciudades?, que también ha apuntado algo aquí. Y, por último, ¿sería recomendable y políticamente correcto crear en las ciudades áreas de exclusión a los vehículos de motor donde solo se permitiera para cualquier tipo de fin comercial o de ocio el uso de la bicicleta?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): A continuación, tiene la palabra doña Águeda Fumero por el Grupo Popular.

La señora **FUMERO ROQUE**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida y agradecer a don David Rojas-Rueda su participación en esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para informarnos como asesor de la OMS, de la Organización Mundial de la Salud en el área de transporte sobre la modificación de la legislación en cuanto al uso del casco por parte de ciclistas menores en las ciudades. **(El señor vicepresidente, Caicedo Bernabé, ocupa la Presidencia).**

Esta tarde hemos discutido mucho sobre la idoneidad o no del uso del casco, pero me gustaría resaltar, porque se ha cuestionado incluso que el Gobierno tenga políticas encaminadas a una movilidad más sostenible, que el Gobierno está trabajando de una manera coordinada y transversal entre diferentes ministerios y también entre diferentes instituciones para impulsar de manera conjunta el uso de la bicicleta. Hay una estrategia de movilidad sostenible que enmarca varios planes como es el de planificar el transporte y su infraestructura, planes para combatir el cambio climático y reducción de la dependencia energética, planes de calidad del aire y del ruido y sobre todo en seguridad y salud, que es la parte que tocamos.

Dicho esto, el uso del casco se ha convertido en el gran protagonista de esta modificación legislativa cuando realmente hay muchas otras medidas que se están planteando, hay muchas otras políticas que se están planteando para realmente fomentar el uso de la bicicleta. Por eso no comparto que se centre el debate en el uso del casco como una medida aislada y no como un paquete integral, como un gran marco en el que fomenta el uso de la bicicleta y garantiza a los ciudadanos en general un entorno más seguro en sus diferentes facetas como usuarios de la vida, tanto sean peatones, conductores o ciclistas, que es de lo que estamos hablando.

Hemos analizado el resultado en algunos países donde se ha legislado y el uso del casco es obligatorio y hemos visto en este estudio riguroso cómo parece que no afecta a las hospitalizaciones, sin embargo, me llama la atención en muchos datos que he podido analizar cómo en un mismo país, en diferentes provincias, en diferentes zonas, por tanto bajo el amparo y el marco de la misma legislación, los resultados son diferentes, porque en algunas provincias, además de legislar y de modificar esa legislación, echan a andar varias acciones encaminadas a fomentar el uso de la bicicleta. Por eso es tan importante no centrarnos sobre el uso del casco, sino fomentar el uso de la bicicleta.

La modificación del reglamento de circulación prevé muchas acciones paralelas y concretas encaminadas a fomentar su uso. Coincidimos, y usted lo ha dicho en una de sus conclusiones, en alguna de ellas que hacen que sea el uso de la bicicleta más seguro, como son la reducción de la velocidad en vías urbanas, la ampliación de las vías por donde transitar, buscar la integración de todos los modos de transporte y mejorar la visibilidad del ciclista, así como dotarle de medidas de prevención efectiva, esas son algunas de ellas. Quiero insistir también en que la Dirección General de Tráfico lo que ha encomendado a esta Comisión es escuchar a muchos expertos, como usted ha hecho, para luego intentar aportar entre todos y llegar a un consenso y tomar una decisión. Aquí han intervenido muchos comparecientes, unos a favor, otros en contra, unos basados en estudios más rigurosos y otros en pareceres personales. Pero todas ellas son respetables, porque hay muchos estudios publicados. Yo he leído muchísimo sobre este tema y hay mucha literatura científica internacional y muchas de ellas demuestran que la disminución del riesgo de lesión asociado al uso del casco es real y la justifican. Por eso nuestro grupo entiende que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 25

beneficio neto que se obtendría por el uso del casco sería mayor al posible daño o perjuicio por el hecho de llevarlo.

Me gustaría resaltar algunos datos que hacen que nos tomemos con seriedad el uso o no del casco. Más de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes de tránsito en el mundo son peatones, motoristas, ciclistas y pasajeros de transporte público. Durante 2011 se produjeron 4.526 siniestros, con un total de 49 muertos, 589 heridos graves y 4.301 leves y es precisamente en las zonas urbanas donde los malos resultados son mayores. Como sabemos también, el reglamento sigue las pautas, las indicaciones dictadas por la Unión Europea en materia de seguridad vial para el periodo 2011-2020, así como unas recomendaciones que también hace la propia Organización Mundial de la Salud, donde dice que el 70% de las lesiones en la cabeza, si se usa el casco, se reduce este porcentaje.

Termino resaltando que desde nuestro grupo por supuesto daremos traslado a la Dirección General de Tráfico de todo lo que aquí se está discutiendo, pero seguiremos insistiendo en políticas globales de movilidad sostenible y segura, que entendemos que la información y la educación vial deben ir asociadas a la implementación del reglamento que finalmente decidamos.

Si me lo permiten, humildemente, aquí se ha discutido mucho sobre la proporcionalidad del uso del casco o no. Yo como usuaria de la bicicleta y también como madre en mi caso lo tengo claro, es decir, si puedo evitar una posible lesión grave, y no quiero hablar de fallecimiento de mi hijo, lo tengo claro y él también, y lo hace de una manera natural, no limita el uso de la bicicleta por el hecho de que al salir a la calle tenga que usarlo.

Por otro lado, es habitual la resistencia a los cambios normativos, aquí también se ha mencionado el uso del cinturón, en su día muchos protestaban sobre el uso del mismo o el uso del casco en ciclomotores y motocicletas, que lo que hacen es proteger a los usuarios, y hoy en día yo creo que nadie discute la eficacia de llevarlo.

Termino diciendo que analicemos de manera responsable las ventajas y las desventajas y no echemos abajo cualquier modificación sin dar una oportunidad a qué podemos hacer y a qué podemos aportar.

Señor Rojas, reitero el agradecimiento por parte de nuestro grupo y le formulo algunas preguntas concretas. Como ve, nosotros defendemos el uso de la bicicleta, que también algunos grupos lo han cuestionado, la defendemos pero siempre de la mano de la seguridad, hay mucho trabajo, es un gran reto que tiene esta sociedad el conseguir una movilidad sostenible. Hemos dicho que requiere de información y que requiere también de mucha educación vial. Le pregunto ¿no cree usted que al menos en aquellos grupos, en los que las tasas de siniestralidad son mayores, que son los jóvenes, sería conveniente valorar que puedan usar el casco para reducir esa siniestralidad? Por otro lado, ¿cuáles son las medidas que considera usted más importantes para fomentar el uso de la bicicleta? ¿Cree usted que las campañas que se hacen de información recomendando el uso de casco, donde destacamos las lesiones en la cabeza que se pueden evitar puede asustar a los usuarios en cuanto a la utilización de la bicicleta?

Es difícil comparar entre países cuando tenemos culturas en el uso de la bicicleta totalmente diferentes. En España, en las principales ciudades el tráfico a motor es elevado, con una menor cultura del uso de la bicicleta, que hace que el riesgo de siniestro en nuestro país sea mayor. Me gustaría preguntarle si sabemos qué niveles de ciclismo habría si no hubieran aplicado la ley de obligatoriedad del uso del casco en estos países en los que hemos estudiado otros parámetros. Quería saber si existe alguna estadística sobre el número de usuarios que ya utilizan en España de manera voluntaria el casco. Como usted ha puesto como ejemplo los datos de la ciudad de Barcelona, me gustaría saber de qué franjas de edades estamos hablando en los usuarios de las bicicletas de alquiler.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Tiene la palabra para contestar a cada uno de los grupos el compareciente don David Rojas-Rueda, a quien ruego brevedad.

El señor **ASESOR DE LA OMS EN EL ÁREA DE TRANSPORTE Y SALUD** (Rojas-Rueda): La evidencia no justifica la implementación de este tipo de leyes para menores de 18 años, no hay edad que justifique la implementación de este tipo de leyes, así que no podría sugerir una edad límite o tope mínima para implementar esta ley. La evidencia no favorece este tipo de intervención en ningún grupo de edad.

Me referiré a algunas preguntas que se comparten. Respecto a qué otras medidas podían favorecer la disminución de los accidentes, pensemos que los accidentes son la causa de las lesiones, entonces tendremos que ir a la causa de la causa. Hay que disminuir los accidentes. No hay que pensar en las lesiones como tal. ¿Qué medidas podrían realmente disminuir la accidentalidad en los ciclistas? Las intervenciones que más beneficio producen son integrales, no se trata de poner mayor señalización o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 26

incrementar la longitud de los carriles bici, sino que los carriles bici o la infraestructura ciclista tiene que ir acompañada también de seguridad vial en términos de educación, señalización y disminuir el uso de los vehículos motorizados que en el mayor de los casos es el causante de los accidentes dentro de un área urbana. Estas políticas tienen que ser integrales y transversales, no son políticas puntuales, no es una intervención única la que va a cambiar la accidentalidad y, en este caso, las lesiones. Los gráficos que les mostré y las comparativas entre las regiones o territorios o provincias en Canadá, y también ha pasado en Australia, se dan porque hay otras políticas e intervenciones más globales que favorecen el cambio del ambiente construido que es el urbanismo en la ciudad, la educación vial, esto es lo que realmente produce una disminución en los accidentes y, por ende, en las lesiones. Pero una intervención simple, como sería la obligatoriedad del casco, no lo va a lograr. Mi gran preocupación no es si se usa o no se usa el casco, mi gran preocupación es que si se obliga y no pasara nada yo me quedaría tranquilo, pero el problema de la obligatoriedad de la ley es que va en detrimento de los usuarios, al final lo que vamos a obtener es menos usuarios de las bicicletas y, por ende, menos beneficios para la salud pública. Mi perspectiva es de salud pública, no de salud individual. Nosotros promocionamos que se utilice el casco en la bicicleta, pero no que se obligue, por los inconvenientes que se producen en el comportamiento del usuario de la bicicleta, por desgracia.

Mencionaban algo de las áreas de exclusión. Yo no las llamaría áreas de exclusión para ciclistas, sino áreas que son exclusivas o peatonalizar las áreas urbanas o favorecer o reducir o eliminar los vehículos motorizados de ciertas áreas. Ya hay experiencias de intervenciones como estas en ciudades y lo que se ha encontrado es que se promueve más el transporte activo, eso quiere decir la movilidad, la actividad física dentro de las áreas urbanas. Pero esta peatonalización o exclusión de vehículos motorizados de ciertas áreas debe ir acompañada también con un uso mixto del suelo, mayores áreas verdes, reducir los trayectos dentro de las mismas ciudades para que el punto A y el punto B sean factibles de realizarse por transporte público o caminando en bicicleta. Son intervenciones un poco más grandes dentro del área urbana.

Respecto a lo que se mencionaba del coste beneficio de la intervención, es decir, de la obligatoriedad del uso del casco, no hay ningún estudio de coste beneficio que justifique esta intervención. La gran duda que se plantea aquí, y por eso está el debate, es que hay un estudio en Australia que menciona que con la intervención disminuye la hospitalización de personas o de ciclistas con lesiones craneoencefálicas. Después de los años este estudio ha sido muy criticado porque la calidad del estudio era muy deficiente y cuando se volvió a hacer el análisis de esta misma población no se encontró que había un cambio entre antes y después. La contradicción en la evidencia científica existe, pero hay que elegir la evidencia científica más robusta, la que tiene un mayor seguimiento poblacional en un mayor número de tiempo para que podamos aportar mejor evidencia para la toma de decisiones. No es suficiente que un solo estudio mencione una conclusión, necesitamos un acúmulo de evidencia científica para poder sugerir que esto puede ser tomado en cuenta para la toma de decisiones. La contradicción en la evidencia científica siempre va a existir, pero hay que elegir el acúmulo de información más robusta y que aporte más en cuestión de salud pública, en cuestión de población y de seguimiento poblacional.

En la Organización Mundial de la Salud no estimulamos ni se favorece la implementación de estas leyes, favorecemos la promoción del uso del casco y no ponemos en duda que el casco reduzca, en los usuarios, las lesiones craneoencefálicas. La evidencia está ahí, no reduce las lesiones, pero tenemos que centrarnos en reducir los accidentes que desencadenan esas lesiones, y esas intervenciones son más globales.

Por desgracia, no es comparable esta ley de obligatoriedad del uso del casco ciclista con las leyes del cinturón ni del casco de motocicletas. Como mencioné anteriormente, el casco en los ciclistas no está homologado para golpes sufridos a más de 20 kilómetros por hora, y es un caso totalmente diferente el casco que tienen las motocicletas que sí está homologado para otro tipo de lesiones y las velocidades que se registran en una motocicleta son mucho mayores. La comparación con el cinturón creo que no es conveniente, porque no son casos comparables en cuestión de salud.

Me preguntan sobre las medidas para fomentar el ambiente construido, el urbanismo sería una de las grandes medidas. Respecto a si las campañas de la DGT asustan o no, no sabría decir, habría que hacer un estudio para ver cuál es la percepción de los usuarios antes y después de ver este tipo de anuncios. El empirismo como tal no es un justificante para establecer decisiones, la toma de decisiones, la política basada en la evidencia debería ser el sustento de este tipo de intervenciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 415

25 de septiembre de 2013

Pág. 27

Respecto a los usuarios del casco en Australia y Canadá, me preguntaban si había datos de qué hubiera pasado si no se hubiera intervenido en estos territorios, en estas áreas, cuántos usuarios seguirían utilizando la bicicleta si no hubiera existido este tipo de intervención o este tipo de ley. Sí existen estudios y en el peor de los escenarios hasta el 30% de los usuarios la volvería a utilizar. Se ha preguntado actualmente también en Australia, si la ley desapareciera ¿cuántos de ustedes estarían dispuestos a utilizar la bicicleta? En el mejor de los casos un 30% estaría dispuesto a utilizar la bicicleta. Esto quiere decir que 30% es como un rango que se repite en diferentes países donde ya se intervino como el porcentaje de usuarios que podríamos perder de ciclistas. Cuando ponemos el 30% de usuarios de ciclistas, el beneficio que estamos perdiendo en salud pública es mucho más grande que el 12% de las lesiones que se producen. Las lesiones en ciclistas craneoencefálicas y faciales es del 15%. En el mejor de los casos de los estudios la evidencia dice que este tipo de cascos reduce en un 88% las lesiones craneoencefálicas y en un 65% las lesiones faciales. Quiere decir que podríamos evitar el 12% de las lesiones en ciclistas, es un 12% de las lesiones en ciclistas, no son todas las lesiones de los ciclistas y estamos perdiendo un 30% de todos los ciclistas en el peor de los casos. En términos de coste/beneficio no hay justificación de esta intervención.

En cuanto a las edades, la evidencia no establece ningún punto de corte como edad que se justifique para esta intervención.

No sé si tienen alguna pregunta más. **(Pausa).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Caicedo Bernabé): Señor Rojas, agradecemos su intervención, y le damos las gracias por la luz que ha aportado a esta Comisión.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las seis y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-415