



## Asociación de Ciclistas Urbanos **GACETILLA DE PRENSA**

**La obligatoriedad legal del casco para ciclistas  
es una medida a contramano de las mejores prácticas internacionales**

### **AMENAZAN PROHIBIR EL USO DE BICICLETA SIN CASCO**

Mientras las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y la experiencia de los países líderes en seguridad vial apuntan a garantizar un entorno seguro para peatones y ciclistas por medio de ciclovías y reducción de las velocidades, desinformados legisladores pretenden establecer en el nuevo Código de Tránsito de la Ciudad la obligatoriedad del uso de casco para andar en bicicleta, a pesar de que más de 200 países ya descartaron esta medida innecesaria para una estrategia eficaz de seguridad, impracticable y socialmente injusta que beneficia únicamente a las compañías aseguradoras.

**Para mayor información de prensa contactarse al (011) 15-5116-4112**

Buenos Aires, 4 de septiembre de 2006.

Con el argumento de “proteger a los ciclistas” pero desoyendo las recomendaciones de los expertos internacionales e ignorando la experiencia de los países líderes, desinformados legisladores prevén que en el nuevo Código de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires establecer la obligatoriedad del uso de casco para andar en bicicleta mientras:

- No reduce las velocidades máximas.
- No prevé el establecimiento de Areas 30 (velocidad máxima 30 km/h).
- No establece un sistema de licencia de conducir con penalidades por puntaje.

### **POR QUÉ SÍ A LA PROMOCIÓN DEL USO DEL CASCO:**

- El casco resulta un complemento de seguridad que protege principalmente en las caídas en solitario y es deseable su uso.
- La extensión de su uso requiere acciones de promoción y establecimiento de facilidades económicas para las personas de menores recursos.

## **POR QUÉ NO A LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO:**

- **Vulnera los derechos de las víctimas de atropellos en beneficio de las compañías aseguradoras.** Las compañías aseguradoras tienen intereses económicos en esta prohibición, para que la no utilización del casco por parte del ciclista atropellado sea considerada como causa concurrente de las lesiones sufridas, reduciendo así las indemnizaciones y lesionando derechos; obligando al ciclista damnificado a probar pericialmente que el resultado lesivo del impacto habría sido el mismo con o sin casco.
- El casco para ciclistas es un elemento de seguridad pasiva. Como tal **mitiga o reduce las consecuencias de una colisión, pero no la evita.** La verdadera prevención consiste en reducir las causas y la frecuencia de los incidentes de tránsito.
- **Protege en las caídas en solitario pero NO protege al ciclista cuando es atropellado** por un automotor. Para prevenir los atropellos y reducir su gravedad es necesario reducir las velocidades máximas y construir una infraestructura adecuada para el tránsito urbano, que cuente con ciclovías y un diseño de calles e intersecciones que modere la violencia del tránsito motorizado.
- Con el mismo criterio y de acuerdo a un punto de vista médico, para evitar cierto tipo de lesiones **sería recomendable el uso de casco para peatones y para ocupantes de automóviles.**
- La obligatoriedad de casco **desalienta el uso de la bicicleta** y, por ende, todos los beneficios que genera para el tránsito, el medio ambiente y la salud.
- **Condena a la ilegalidad a todas las personas que usan la bicicleta por necesidad y no pueden pagar un casco.** Es sabido que nuestro país no produce cascos homologados para ciclistas. Hacerlos y con estándares de calidad para acceder a una certificación, supondría un precio de venta hoy inaccesible para la mayoría de los usuarios. La misma situación se da para el caso de cascos importados homologados.
- **No existe prohibición del uso de bicicleta sin casco en países líderes como Suecia, Holanda, Reino Unido y Dinamarca ni en más de 200 naciones del mundo.** Los países líderes en seguridad vial desarrollan infraestructuras adecuadas para brindar seguridad a los viajes en bicicleta. Solo dos países, Australia y Nueva Zelanda, establecieron el casco obligatorio, pero lo hicieron después de desarrollar la infraestructura para bicicletas y reducir las velocidades máximas en zonas urbanas.
- En la ciudad de Buenos Aires esta prohibición llevaría a ser el primer caso de obligatoriedad de casco **sin antes desarrollar la infraestructura ciclovitaria, reducir los límites de velocidad y contar con un control eficaz del tránsito automotor,** que son las condiciones básicas para la seguridad de los ciclistas.

**ASOCIACION de CICLISTAS URBANOS**