

## ÚS DEL CASC EN LA BICICLETA

És clar que protegir el cap humà constitueix una mesura de seguretat preventiva. Un mal colp en el crani pot provocar lesions greus que afecten a les nostres funcions més humanes: les cognitives i de mobilitat. L'obligació del casc en els vehicles és norma en totes les motocicletes i cotxes de competició i en alguns països també per als ciclistes. En qualsevol cas, aquest element no és la solució per a evitar la principal causa de mortalitat entre aquest col·lectiu: l'atropellament de ciclistes, en carreteres, encara que també en la via pública urbana. La seguretat amb què circulen els ciclistes en ciutats que han planificat la mobilitat perquè la bicicleta siga majoritària com ara la ciutat italiana de Ferrara o l'holandesa de Groningen on la principal protecció deriva de la limitació del trànsit motoritzat i d'una estricta limitació de la velocitat d'aquest en les vies autoritzades.

Les persones moren més sobre l'asfalt que no per conflictes armats. En la bicicleta, també és la velocitat la que acaba amb el ciclista. En aquest cas no tant la seua velocitat com el fet de rebre un impacte d'un vehicle motoritzat de més de mil quilos de pes a certa velocitat. Davant d'aquesta realitat el casc de la bicicleta no pot oferir cap protecció. Tampoc pot col·locar-se un casc integral de moto a un ciclista ja que el pes del casc incideix directament sobre la seua salut. Per aquest motiu els cascos de bicicleta són molt més lleugers. La millor mesura per a reduir els accidents amb bicicleta són les vies separades per al trànsit de bicicletes, en altres paraules, els carrils bici o vies ciclistes.

### **Què diu la normativa legal**

Com estableix la Llei 43/1999 de 25 de novembre 1999 sobre adaptació de les normes de circulació a la pràctica del ciclisme (BOE, 283 del 26 de novembre 1999) *"En l'actualitat es reconeix que la bicicleta és un eficaç mitjà de transport que representa una alternativa quotidiana viable per a moltes persones."* En aquest sentit s'estableix clarament en l'article cinquè que els conductors i ocupants de bicicleta hauran d'utilitzar cascos de protecció homologats o certificats quan circulen en vies interurbanes, excepte en rampes ascendents prolongades, per raons mèdiques i en condicions extremes de calor. Aquesta mateixa normativa obliga també a circular amb armilla reflectora en les vies interurbanes (encara que una vegada més aquesta mesura no és preventiva sinó més aviat d'alerta per a qui va despistat o amb excés de velocitat). El casc no és obligatori en vies urbanes en cap país de la Unió Europea.

Cal recordar que els cascos de bicicleta estan homologats només en el cas que un ciclista cau de la bicicleta sense que estiga involucrat un vehicle motoritzat i per a minorar l'impacte d'un colp a velocitats inferiors a 20 km/h. El material bàsic d'un casc de bicicleta és el poliestirè expandit o EPS que esmorteix l'energia de l'impacte.

Pedaleja equipat, vesteix-te de manera apropiada:

. Planteja't si no et convé portar casc. Pot ser útil en cas de caiguda, i recomanable per als infants. La veritable seguretat, però, es basa en la moderació de la velocitat i el respecte entre totes les persones usuàries del carrer.

. Els guants augmenten el confort i et protegeixen les mans del fred.

. Es recomana que les sabates subjecten fermament els peus i has de vestir-te per capes, per a ajustar-te als canvis de temperatura al llarg del dia.

Fonts: <http://www.terra.org/articulos/art01497.html>  
[http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vCategoriaDescargasV/926D02FFFA8E5596C125758A00411C76/\\$FILE/CONSEJOBICI-V.pdf](http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vCategoriaDescargasV/926D02FFFA8E5596C125758A00411C76/$FILE/CONSEJOBICI-V.pdf)