

## **MOCIÓ DEL GM DE LA CUP CONTRA LA POSSIBLE OBLIGACIÓ D'UTILITZAR CASC EN ZONA URBANA A LES PERSONES QUE ES DESPLACIN EN BICICLETA**

L'ús de la bicicleta ha experimentat un augment en moltes ciutats durant els últims anys, del que ens hem d'alegrar pels seus indubtables efectes positius sobre el medi ambient i la salut pública. La contribució de la bicicleta a un millor medi ambient urbà és innegable i la seva contribució a la millora de la salut pública ha estat reconeguda per l'Organització Mundial de la Salut, que recomana l'ús quotidià de la bicicleta com a mesura preventiva davant de l'obesitat i les malalties coronàries.

Així mateix ho ha reconegut també la Direcció General de Trànsit (DGT), en incloure el foment de la bicicleta com a mitjà de transport preferent entre els objectius del seu recentment presentat Projecte de Reforma del Reglament General de Circulació. Aquesta reforma conté nombrosos aspectes positius que afavoreixen la seguretat viària i poden ajudar a promoure l'ús de la bicicleta, especialment l'aposta per la pacificació del trànsit. No obstant això, l'esborrany inclou una mesura excepcional en el nostre entorn europeu, l'efecte global del qual és discutible sobre la seguretat del trànsit, la salut pública i la millora del medi ambient urbà. Ens referim a l'obligació d'utilitzar casc per circular en bicicleta per zona urbana.

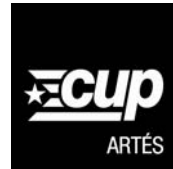
Durant l'any 2011 es van produir arreu de l'Estat gairebé 3.500 accidents ciclistes, dels quals 67 van acabar en tragèdia. La majoria d'aquests accidents es van produir a la carretera, on és obligatori l'ús del casc. La mortalitat ciclista per accident a les ciutats espanyoles no és molt elevada, oscil·lant entre 10 i 15 morts a l'any (a efectes de comparació, el total de morts per accident de trànsit en zona urbana va ascendir a 457 en l'any 2011).

Aquesta mortalitat mostra una clara tendència a la baixa, tot i l'indubtable augment de l'ús de la bicicleta com alternativa de mobilitat urbana en moltes ciutats. Aquesta tendència a la baixa mostra l'efectivitat de les mesures que ja s'estan prenent en moltes ciutats per millorar la seguretat del trànsit ciclista, com la implantació de xarxes de vies ciclistes i altres infraestructures. També confirma el fet que, a major nombre de ciclistes augmenta la seguretat ja que hi ha una major visibilitat de la bicicleta i al fet que cada vegada més conductors són conscients de la presència de ciclistes a la via pública ja que ells i elles també poden ser usuaris de la bicicleta.

L'obligatorietat del casc afectarà negativament a l'ús de la bicicleta. Aquesta és una afirmació sustentada en nombrosos estudis que confirmen aquest efecte, a banda del fet significatiu que en cap dels països on la bicicleta ha arribat a ocupar un lloc important en la mobilitat urbana és obligatori l'ús del casc per als ciclistes.

Un descens en l'ús de la bicicleta com a conseqüència de l'obligatorietat de l'ús del casc ciclista, podria anar acompanyat d'un increment paral·lel de l'ús de motocicletes i ciclomotors, amb les conseqüències negatives que cal imaginar per a la seguretat global de trànsit urbà.

És per tot això que proposem l'adopció dels següents,



ACORDS:

**Primer.-** Manifestar el desacord amb la proposta de la Direcció General de Trànsit del Ministeri de l'Interior, d'implantar l'obligatorietat de l'ús del casc a les i els usuaris de la bicicleta en entorns urbans.

**Segon.-** Instar el Govern de l'Estat a reconsiderar aquesta proposta tenint en compte les opinions del sector de la bicicleta i a implantar mesures de seguretat actives per millorar la prevenció dels accidents de ciclistes.

**Tercer.-** Instar els diferents grups parlamentaris del Congrés de Diputats a portar a terme totes les gestions que s'escaiguin per tal de donar compliment a aquesta proposta de resolució.

**Quart.-** Comunicar els acords al Consell Municipal de Mobilitat, a la Red de Ciudades por la Bicicleta, a la Coordinadora en defensa de la bicicleta (CONBICI), a Bicicleta Club de Catalunya (BACC), Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, als grups parlamentaris del Congrés de Diputats i a la Direcció General de Transit del Ministeri de l'Interior.

No obstant això, el Ple decidirà

Artés, 18 de juliol de 2013