

DILIGENCIA: El presente expediente ha tenido entrada en el negociado de actas el día 13 de marzo de 2013 a las 14,15 horas.

**NO DO**  
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

<b>SALIDA</b>	
Nº Exp.	434
Fecha	13/03/2013
Apart.	Grupo Municipal
	de IULV-CA

EL JEFE DEL NEGOCIADO  
Grupo Municipal IULV-CA  
Antonio Rodrigo Torrijos  
Portavoz

## PROPUESTA DEL GRUPO MUNICIPAL DE IULV-CA DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA INSTANDO A LA DGT Y AL GOBIERNO DE ESPAÑA A NO IMPLANTAR EL CASCO OBLIGATORIO EN ZONAS URBANAS

Al Excmo. Ayuntamiento Pleno

El Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes Convocatoria por Andalucía, al amparo de lo establecido en el artículo 97.3 y 91.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Entidades Locales, formula para su discusión y, en su caso, aprobación en el Pleno la siguiente PROPUESTA:

### Exposición de Motivos

La bicicleta ha experimentado un notable auge en Sevilla durante los últimos años, en buena parte debido a su red de carriles-bici, sobre la que se producen más de 70.000 desplazamientos en un día laborable tipo.

Durante dicho periodo y pese a la creciente utilización de este medio de transporte por parte de la población, no hemos tenido que lamentar más que tres muertes de ciclistas en el casco urbano de nuestra ciudad:

- Una joven atropellada en junio de 2007 por una motocicleta que circulaba ilegalmente por el carril-bici de La Palmera.
- Un profesor de instituto arrollado en mayo de 2012 cuando cruzaba la Avenida Bueno Monreal por un automóvil que transitaba a 90 km/h.
- Un joven abordado el pasado 27 de febrero por un conductor ebrio cuando cruzaba desde el Arco de la Macarena hacia la calle Don Fadrique.

Todos estos siniestros han sido resultado de atropellos por vehículos a motor, frente a los cuales nada hubiera evitado el casco ciclista, que es una prenda deportiva ligera, diseñada para paliar las consecuencias de caídas y otros percances menores que pueden ocurrir en la práctica del ciclismo deportivo.

Esta relativamente baja accidentalidad es fruto, sin duda, de nuestras eficaces medidas de protección de la movilidad ciclista, que se concretan en una red de carriles-bici como la de Sevilla, similar a las ya desarrolladas en las ciudades europeas líderes en el uso de este medio de transporte y en seguridad ciclista, conceptos que suelen ir indisolublemente unidos.

Otra pieza esencial del modelo de movilidad ciclista de la capital hispalense estriba en el sistema de bicicletas públicas Sevici, que en un día laborable normal se sitúa en torno a los 20.000 desplazamientos.

Plaza Nueva, 1  
40101 Sevilla  
Teléfono 95 54 70286  
Fax 95 54 70290  
jmartinez@sevilla.org

Sevici cuenta con más de 50.000 abonados de larga duración, a los que hay que sumar un gran número de abonos semanales, muchos de ellos de visitantes que valoran bastante esta apuesta, como reflejan las guías de turismo internacionales:

Lonely Planet (BBC): <http://www.lonelyplanet.com/spain/seville/travel-tips-and-articles/76948>

Reuters: <http://www.reuters.com/article/2012/05/11/uk-travel-picks-cycling-idUSLNE84A01Q20120511>

Paralelamente, cada vez existen más negocios vinculados, no sólo al auge general que ha experimentado el uso de la bicicleta por parte de la población residente, sino también a la organización de visitas y grupos de turistas que utilizan preferentemente este medio de transporte para conocer nuestra ciudad, generándose empleos en una actividad económica que continúa creciendo.

Esta realidad podría verse, sin embargo, seriamente amenazada por la implantación de la obligatoriedad del casco ciclista.

La aplicación de esta norma supondría, casi con toda certeza, el fin de Sevici, debido a la incompatibilidad de dicho sistema con el casco obligatorio, así como un freno más que previsible a las actividades económicas ligadas a la bicicleta, incluyéndose las de carácter grupal y colectivas.

Esta situación de colapso vendría acompañada, obviamente, de perjuicios bastante graves, no sólo para las más de 50.000 personas asociadas a Sevici, sino para la propia imagen pública de la ciudad, que perdería uno de sus atractivos turísticos mejor valorados por sus visitantes.

La exigencia del casco ciclista en zonas urbanas representaría, además, una medida excepcional en el conjunto de nuestro entorno europeo, difícil de comprender por quienes se acercan a Sevilla provenientes de países donde el uso de la bicicleta se encuentra mucho más extendido y es mucho más seguro, sin que se hayan establecido para ello imposiciones de este tipo.

Una situación parecida podría repetirse en otras ciudades españolas, donde sistemas similares a Sevici han concitado un éxito semejante, como Barcelona, Valencia o Zaragoza.

Lógicamente, todos estos inconvenientes pasarían a un segundo plano si realmente hubiera una evidencia empírica de que, de la obligatoriedad del uso del casco, se derivasen claras ventajas tanto para la seguridad del tráfico ciclista como para la salud pública en general.

Sin embargo, ya hemos visto cómo la utilización de dicho elemento no hubiera impedido ninguno de los accidentes mortales acaecidos en Sevilla durante los últimos años. Es más, ni siquiera se ha probado que su obligatoriedad en carretera (vigente en España desde 2003) haya traído consigo mejora sustancial alguna al respecto, ni hay razón para pensar que su extensión a las vías urbanas vaya a conllevar un impacto diferente.

Lo que sí se ha demostrado hasta la fecha es el beneficio que el uso de la bicicleta implica para la salud pública. De hecho, pedalear 30 minutos al día está reconocido por la Organización Mundial de la Salud como una de las prácticas más eficaces en la lucha contra las enfermedades coronarias y contra la obesidad.

Desde dicha perspectiva, la desaparición de Sevici (así como la de sus homólogos de otros municipios españoles) tendría un impacto negativo sobre la salud pública que superaría con creces las posibles (y no constatadas hasta ahora) consecuencias positivas de la obligatoriedad de casco.

Así lo han entendido los países líderes en el uso de la bicicleta y en seguridad del tráfico ciclista (Holanda, Dinamarca, Alemania...), en los que la obligatoriedad del casco fue rechazada en su día por inútil y contraproducente.

Por último, ha de destacarse que el Ayuntamiento de Sevilla ostenta en la actualidad la Vicepresidencia de la Red de Ciudades por la Bicicleta en la persona de su alcalde, Juan Ignacio Zoido, y que dicho organismo está participando en la elaboración del nuevo Reglamento de la Dirección General de Tráfico, habiendo solicitado además expresamente la no modificación de la normativa actual del casco en ningún sentido.

Por todo lo anterior, el Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes Convocatoria por Andalucía eleva al Pleno del Ayuntamiento de Sevilla la toma de los siguientes

### ACUERDOS

**PRIMERO.-** Instar a la Dirección General de Tráfico a que en la modificación que está redactando del nuevo Reglamento de Tráfico no incorpore el uso obligatorio del casco para los desplazamientos urbanos en bicicleta.

**SEGUNDO.-** Solicitar al alcalde de Sevilla, Juan Ignacio Zoido, en su condición de primer edil pero también de Vicepresidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta, un pronunciamiento firme en contra de la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas en los entornos urbanos.

Sevilla, 13 de marzo de 2013

Antonio Rodrigo Torrijos  
Portavoz Grupo Municipal IULV-CA

Plaza Nueva, 1  
41001 Sevilla  
Teléfono 95 54 70286  
Fax 95 54 70290  
jmartinez@sevilla.org