

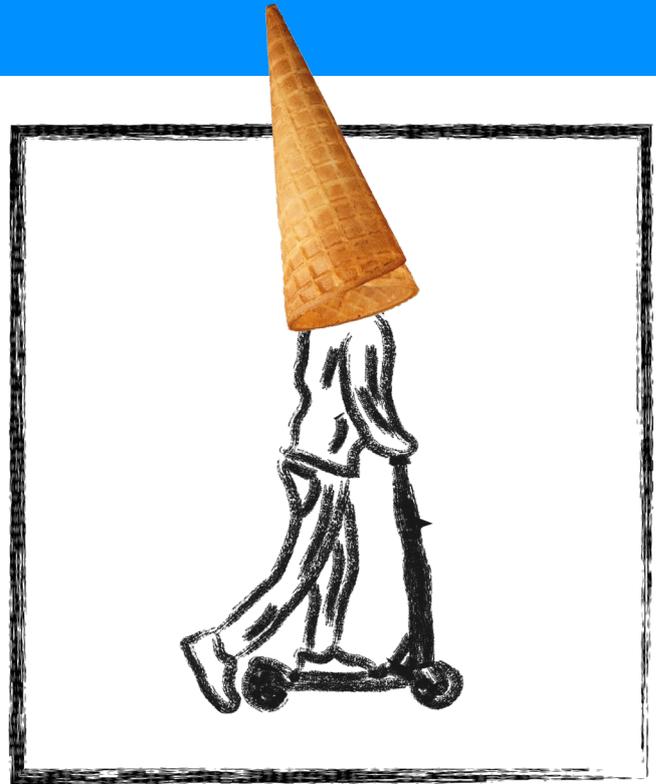
## El casco en patinete: tu salvavidas

**C**ómo han cambiado las calles! Menos tráfico de coches, más bicicletas, patinetes y viandantes... Ciertamente, está cambiando la fisonomía de las ciudades, las formas de movilidad urbana y hasta el “ambiente”, menos ruidoso y contaminante de nuestras calles. Bicicletas y vehículos de movilidad personal (acrónimo VPM), como patinetes eléctricos, segways, monopatines... se han convertido en medios de transporte muy populares en las ciudades.

El Barómetro de la Bicicleta 2019 reveló que **nueve millones de personas usan la bicicleta** al menos una vez por semana y casi un millón y medio la utilizan a diario, con aumentos destacables en los usos cotidianos respecto a 2017. También crece el número de usuarios de VPM: la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal (FEVEMP), calcula que actualmente circulan en España más de 650.000 patinetes eléctricos.

Estos cambios suponen la **modificación urbanística de las zonas compartidas** por donde nos movemos, ya sea en vehículos diversos, o como caminantes. Y esta convivencia requiere un respeto por parte de todos, especialmente de los vehículos hacia los paseantes que son los sujetos más débiles y que más pueden sufrir en caso de atropello o colisión. Así, el aumento del número de vehículos ligeros en circulación en las ciudades también ha supuesto, también, un incremento de su siniestralidad.

Juan Carlos Gómez, enfermero de emergencias y jefe de Recursos Humanos del Servicio de Atención Sanitaria de Urgencias del ayuntamiento de Madrid (SAMUR), afirma que, tras el confinamiento de la pasada primavera, **el número de intervenciones en accidentes de bicicletas y patinetes subió casi el doble**, debido, probablemente al repunte en el uso de la bici. Pensemos que se tratan de vehículos inestables y sus conductores están expuestos a lesiones graves en caso de colisiones y caídas. Es indiscutible que el uso del casco es una de las principales defensas contra esta vulnerabilidad, que puede reducir la gravedad de las lesiones o ser la diferencia entre secuelas permanentes o la muerte en determinadas velocidades.



### Por qué protegernos

Queremos aquí hacer un llamamiento a la conducción con cabeza, y con la cabeza protegida: use el casco para moverse en patinete y/o bicicleta, simplemente, por no perder la cabeza o sufrir lesiones graves e irreversibles en caso de caída.

Los investigadores de accidentes de tráfico explican que el cerebro es el órgano más crítico para proteger frente a traumatismos, debido a que los daños que se producen sobre el mismo ya sean físicos o psicológicos, son generalmente irreversibles.

Según afirma Javier Villacorta, investigador de la Fundación para la Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía (CIDAUT), “los cascos se han diseñado para evitar daños de fracturas en el cráneo por impactos severos en la cabeza. Pero desde hace años sabemos que hay otro tipo de daños producidos por rotaciones violentas de la cabeza –por una brusca deceleración, por ejemplo– que pueden producir roturas internas en el cerebro”.

**Hemos de ser conscientes de que los patinetes alcanzan velocidades próximas a los 30 km/h, con una capacidad de frenado limitada**, y por lo tanto

distancias de frenado largas (superiores a las de una bicicleta).

### Radiografía del caso protector

Estas son las partes principales de un caso homologado para bicicletas y vehículos de movilidad personal, así como los requisitos mínimos de seguridad exigidos:

- Carcasa exterior: puede ser de dos tipos: de plástico duro ABS - casco cerrado, redondo y sin aberturas, con menos ventilación-, y carcasas de policarbonato (PC), -más ligero y ventilado. En igualdad de peso, de los PC absorben mejor los impactos.
- Interior: de poliestireno expandido (EPS), un tipo de “corcho” que absorbe la energía del impacto en caso de choque/golpe.
- Frontal: que cubre la frente, permitiendo la visibilidad frontal y lateral.
- Lateral: El casco deja las orejas al descubierto y permite llevar las gafas con comodidad.
- Trasera: debe cubrir la cabeza por detrás hasta la nuca. Algunos incluyen una luz roja de posición.
- Prueba de resistencia: el casco debe superar una prueba de seis impactos en las partes frontal, lateral y trasera.

### Casco adecuado y uso correcto

**La protección que un casco apropiado puede ofrecer depende en gran medida del uso y ajuste correcto del mismo;** para muchas actividades, las correas para la barbilla están especificadas en la norma y son esenciales para que el casco funcione adecuadamente, deben ser lo suficientemente fuertes para mantener el casco en la cabeza y en la posición adecuada durante una caída o choque.

Los cascos que cumplen una norma determinada mostrarán una etiqueta o marca especial, indicando el cumplimiento con dicha norma (generalmente ubicada en el forro interior del casco, en la superficie exterior o pegada a la correa para barbilla). No se confíe únicamente del nombre o apariencia del casco, ni tampoco de las declaraciones que aparecen en

el envoltorio para determinar si un casco cumple los requisitos apropiados para su actividad

- No debe imperar la estética a la seguridad. Evite aquellos que contengan elementos no esenciales que sobresalgan del casco (p.ej., con cuernos, crestas...) ya que pueden impedir que la superficie del casco se deslice tras la caída, lo que podría aumentar el daño.
- Mida el contorno de su cabeza con una cinta métrica, por encima de las cejas. Los fabricantes suelen especificar los centímetros del perímetro craneal para cada talla.
- El casco debe estar ajustado a la cabeza, pero sin ‘bailar’ ni oprimirla. Ajuste las correas alrededor de las orejas y bajo la mandíbula, que opongá cierta resistencia al abrir la boca.
- Si usa gafas, póngase primero el casco y ajústelo para que las patillas queden por encima de las correas. Así, en caso de una caída las gafas saldrán despedidas y no podrán dañarle la cara y los ojos.

Además:

- No use auriculares ni el móvil al circular.
- Emplee luces y reflectantes para aumentar su visibilidad.
- No vaya por las aceras.
- Revise el estado de ruedas y frenos.
- No vaya asustando a viandantes ni adelante por la derecha.
- Nunca lleve un pasajero detrás.

### Fuentes

1. Revista DGT. Casco: el otro salvavidas.
2. Muévete Azul, Muévete Seguro. Mutua Navarra.
3. ¿Qué casco para qué actividad?