

Los cascos jet de moto no están prohibidos

- Las medidas exploradas por la DGT en torno a este elemento de protección continúan generando incertidumbre a los usuarios y un impacto negativo en la industria y el mercado de distribución.
- No hay un escenario concreto definido sobre qué medidas introduciría la autoridad de Tráfico respecto a la regulación de cascos.
- Todos los cascos homologados protegen de igual manera el cráneo en caso de accidente.

6 de junio de 2024. La Comisión de Cascos y Equipamiento de Protección de ANESDOR, en la que participan los fabricantes nacionales y empresas más relevantes de equipamiento de protección del motorista, ha mostrado su preocupación por el anuncio de la DGT sobre el posible uso obligatorio del casco integral o modular en carretera y la difusión errónea de la misma en diferentes medios de comunicación, dando pie a interpretaciones inadecuadas sobre una posible prohibición de cascos jet o abiertos en conducción interurbana.

El pasado 4 de enero, la DGT, en rueda de prensa sobre cifras de siniestralidad, anunció que tomaría una serie de medidas que afectarían al colectivo motorista, siendo una de ellas el posible uso obligatorio de casco integral o modular en carretera. En este anuncio no se precisaron los detalles de esta posible medida ni su fecha de aplicación. Desde entonces no se ha modificado la normativa de circulación, y no se sabe cuándo se vería modificada ya que la DGT todavía tiene por delante, tal como anunció, trabajo de investigación para ver cómo aplicaría las diferentes medidas.

En los últimos meses varios medios de comunicación se han hecho eco del anuncio de esta posible medida dando pie a importantes confusiones de cara al usuario, afirmando que será multado todo aquel que use casco jet u otro tipo de cascos abiertos en carretera, e incluso que está prohibida la venta de estos cascos. Unas afirmaciones que son rotundamente falsas y que están impactando de manera contundente en el sector, cuando por el momento no se ha

modificado el marco legal al respecto, y en ningún caso se espera que se prohíba la venta de cascos abiertos.

Todos los cascos disponibles en el mercado cumplen con las homologaciones en vigor (ECE R22.05 y ECE R22.06), incluidos los abiertos o jet, lo que garantiza que todos ellos están diseñados y probados para proteger la zona craneal al completo en caso de impacto, protegiendo de la misma manera ante accidentes severos tal y como evidencian diversos estudios científicos. La única diferencia a efectos de homologación entre un casco cerrado o uno abierto se basa en la protección de la zona de la barbilla.

Por lo tanto, llevar a la práctica una medida de prohibición de casco abierto tan radical en ámbito interurbano como la que estudia DGT tendría muchas derivadas negativas. El término "en carretera" es confuso. Una medida así perjudicaría la movilidad eficiente especialmente en aquellos traslados habituales alrededor de las ciudades, así como la comunicación entre zonas rurales, municipios costeros o recorridos off road, que suele realizarse a velocidades medias y bajas; también afectaría severamente a nuevos modelos de negocio como el motosharing (parte ya fundamental de la nueva movilidad urbana), así como a una gran cantidad de usuarios profesionales que utilizan este tipo de cascos, tales como carteros, repartidores a domicilio, policías locales, personal de mantenimiento, vigilancia forestal, etc. que en el desempeño de sus funciones deben circular, aunque sea de forma puntual y generalmente a velocidades bajas o moderadas, por vías no consideradas puramente urbanas. El casco jet no solo es más adecuado para determinados tipos de uso, también para determinadas regiones o momentos cuando el excesivo calor puede afectar a la conducción segura.

Además, el escenario jurídico para llevar a cabo esta medida no parece ser sencillo al estar admitida la homologación de estos cascos en todas las regiones adoptantes de las normas de homologación de Naciones Unidas (UNECE), entre los que se encuentra España y la Unión Europea al completo. De esta manera, una prohibición extrema también podría tener implicaciones respecto al mercado único en la Unión Europea, ya que ningún otro Estado Miembro plantea

esta aplicación ni hay intenciones de regulación a nivel comunitario.

La seguridad vial es un tema que preocupa mucho a ANESDOR como representante de la industria de la moto, por lo que recomendamos el uso adecuado del casco que mejor se adapte al tipo de trayecto que se vaya a realizar, y de la velocidad a la que se realice el mismo. Pero la industria considera que la propuesta inicial de la DGT en torno a los cascos no es acertada, y donde otra serie de acciones serían mucho más efectivas para garantizar la seguridad vial.

En primer lugar habría que enfocar recursos en concienciar al usuario del correcto uso del equipamiento disponible entre todas las modalidades existentes, para que sea cada conductor quien elija no solo el tipo de casco, sino el equipamiento en general (chaquetas, guantes, calzado...) que mejor se adapte a sus necesidades. Igualmente, los cascos actuales disponibles en el mercado bajo la nueva homologación UNECE ofrecen unos niveles de seguridad y confort muy superiores a cascos de hace años con homologaciones obsoletas. Invertir en concienciar al usuario de las ventajas de renovar sus cascos, la importancia de abrocharlo bien y usar la talla adecuada garantizaría un mayor alcance de seguridad.

De igual manera, una labor activa de vigilancia del mercado e importaciones para evitar la venta de equipamiento fuera de homologación o certificación, así como falsificaciones, es necesaria para garantizar la seguridad del usuario.

José María Riaño, secretario general de ANESDOR: *"Durante estos meses se han generado rumores e informaciones falsas alrededor de una posible prohibición de los cascos jet. La posible medida anunciada por DGT en enero, de la que no han trascendido a día de hoy más detalles, no habla en ningún caso de prohibición de los cascos jet, sino de la posibilidad de restringir su uso en carretera. Esta limitación perjudicaría usos periurbanos y off road, así como a colectivos como policías o carteros entre otros. Además, afectaría a una conducción segura en momentos de calor excesivo, cuando estos cascos cumplen con la misma homologación y ofrecen una protección craneoencefálica*

análoga. Desde ANESDOR consideramos que para mejorar la seguridad es mejor invertir en campañas para concienciar al usuario sobre el correcto uso del casco que vayan desde la importancia de abrochar bien el casco hasta su renovación”.

ANESDOR continuará trabajando en realizar propuestas de seguridad vial coherentes y efectivas, que garanticen la máxima seguridad del usuario, pero reduciendo cualquier impacto severo en la industria y la movilidad.

ANESDOR cuenta con un equipo especializado que está a disposición de todo aquel medio de comunicación o entidad relacionada con el sector que pueda tener dudas sobre aspectos técnicos o regulatorios en referencia al sector de la moto.

Fabricantes



Componentes, accesorios y equipamiento



Colaboradores



Sobre ANESDOR

ANESDOR es la entidad que representa a las marcas del sector de las dos ruedas en España. Fundada en 1954, es la asociación del sector de la automoción más antigua de nuestro país.

ANESDOR representa a más del 95% del mercado de las dos ruedas: en concreto, a 81 empresas de la industria (fabricantes e importadores de motocicletas y ciclomotores, triciclos, cuatriciclos industria auxiliar y aftermarket) que comercializan más de 139 marcas.

La entidad vela por los intereses del tejido industrial y comercial del sector de las dos ruedas ante las administraciones e instituciones públicas y privadas, tanto a nivel nacional como internacional, y ante la sociedad en general.

En este sentido, ANESDOR participa en la elaboración de las normativas y planes de movilidad nacionales o europeos que afectan al sector, y que abarcan ámbitos como el de la homologación de los vehículos de categoría L, la legislación ambiental o la seguridad vial.

ANESDOR es miembro de ACEM, la Asociación de fabricantes europeos de motocicletas, y de IMMA, la Asociación internacional de fabricantes de motocicletas.

Para más información

Arantxa Acisclo

aacisclo@anesdor.com / +34 650967939