

Estudio del **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de Seguridad Vial**
sobre siniestralidad y uso de la bicicleta

Los accidentes con ciclistas se han multiplicado por dos en cinco años

Casi la mitad de los ciclistas (48,8%) que sufrió un accidente entre 2008 y 2013 no llevaba puesto el casco

Un 30% de los encuestados en el estudio reconoce no haberse informado nunca sobre la normativa del uso de la bicicleta

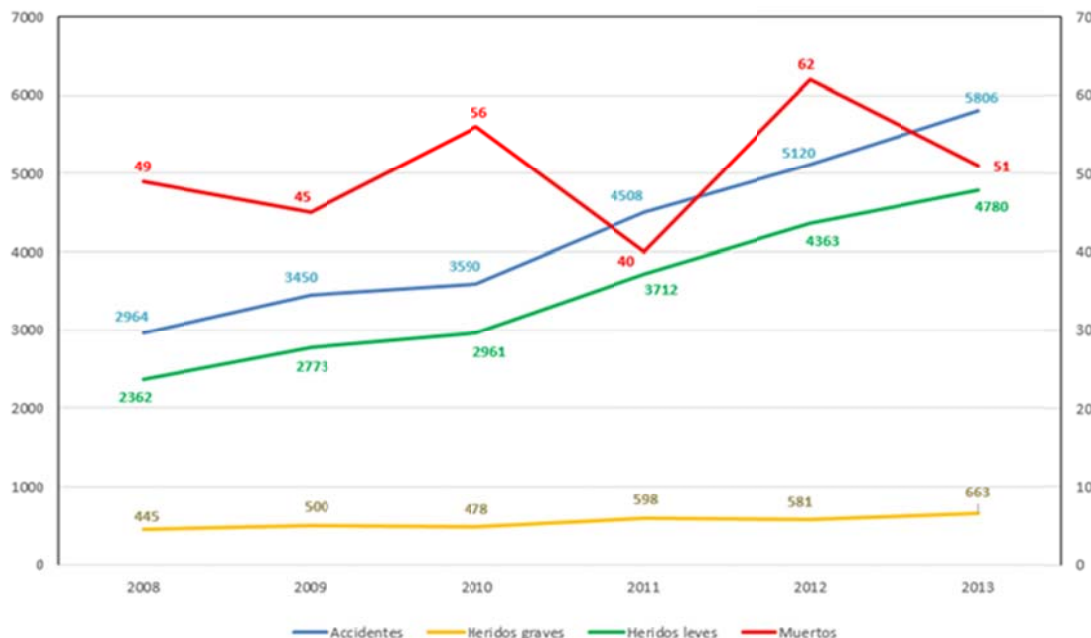
Madrid, 27 de abril de 2016

Los accidentes con ciclistas implicados se han multiplicado por dos entre los años 2008 y 2013. Así, de acuerdo a los últimos datos cerrados y analizados comprendidos en ese lustro, los accidentes en los que ha habido ciclistas han experimentado un ascenso continuado, pasando de 2.964 en 2008 a 5.806 en 2013. Esta es una de las principales conclusiones que se extraen del último informe publicado por el **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de Seguridad Vial** sobre siniestralidad y uso de la bicicleta, elaborado en colaboración con la Universidad de Valencia y el Instituto de Investigación TNS. Un balance inverso al que se produce en la situación automovilística de nuestro país, en la que la tendencia de accidentes y víctimas se ha reducido pese al aumento del número y uso de los vehículos.

Dicho estudio está compuesto por dos partes diferentes: por un lado, analiza la siniestralidad de estos vehículos entre los años 2008 y 2013 y, por otro, el conocimiento sobre la normativa de circulación que afecta a los ciclistas.

Así, del "Análisis de la siniestralidad en ciclistas. 2008-2013", elaborado por la Universidad de Valencia bajo la dirección del Catedrático de Seguridad Vial, Luis Montoro, se extraen significativos datos cuantitativos acerca de los accidentes ocurridos en ese lustro en nuestro país en el que algún ciclista se vio envuelto. La investigación, que se ha realizado a partir de la base de datos de accidentes oficial de la Dirección General de Tráfico (DGT), analiza un total de 25.439 accidentes con ciclistas y las 24.520 víctimas resultantes.

Accidentes y víctimas ciclistas 2008-2013



El casco, ausente en la mitad de los accidentes

En estos años, **solo el 51,2% de los ciclistas llevaba puesto el casco en el momento de sufrir un accidente**. Por edades, los datos muestran que los ciclistas de entre 0 y 14 años presentan el porcentaje más bajo en la utilización de este sistema de protección respecto al resto de grupos. Concretamente, solo el 15,4% de los niños utilizaba el casco en el momento del accidente. Del mismo modo, el grupo de entre 15 y 24 años representa otro de los colectivos con bajo porcentaje de utilización: tan solo el 27,1% de ellos estaba haciendo uso de este protector cuando se produjo el siniestro.

Víctimas	Utilizando casco	Sin casco	Total
De 0 a 14 años	15,4%	84,6%	100%
De 15 a 24 años	27,1%	72,9%	100%
De 25 a 34 años	46,0%	54,0%	100%
De 35 a 44 años	60,3%	39,7%	100%
De 45 a 54 años	67,3%	32,7%	100%
De 55 a 64 años	72,4%	27,6%	100%
De 65 a 74 años	68,0%	32,0%	100%
De 75 a 84 años	43,8%	56,2%	100%
85 años y más	59,8%	40,2%	100%

Utilización del casco en función de la edad de las víctimas

Para Josep Alfonso, director general del Centro de Estudios Ponle Freno-AXA, “Teniendo en cuenta la gran utilidad de este elemento de protección y su beneficio para evitar o disminuir la gravedad de las lesiones, resulta un porcentaje preocupante, muy inferior a lo que sería deseable”.

En relación a la importancia del uso del casco, los datos del análisis indican de manera clara que, en los ciclistas que resultaron muertos, la zona del cuerpo mayoritariamente lesionada fue la cabeza, indistintamente de cuál fuera su edad. Los porcentajes de lesividad en la zona de la cabeza en los ciclistas fallecidos se distribuyen de forma bastante uniforme entre todas las edades. Es importante señalar que, según la normativa actual, tan solo los menores de 16 años o los mayores que circulan en vías interurbanas están obligados a la utilización del casco.

Muertos	Cabeza	Cara	Cuello	Pecho	Abdomen	Extr.sup	Extr. inf	Todo el cuerpo	Total
De 0 a 14 años	77,8%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	100%
De 15 a 24 años	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%	20,0%	100%
De 25 a 34 años	73,3%	0,0%	0,0%	6,7%	6,7%	0,0%	0,0%	13,3%	100%
De 35 a 44 años	56,7%	3,3%	3,3%	6,7%	3,3%	3,3%	0,0%	23,3%	100%
De 45 a 54 años	60,9%	0,0%	4,3%	4,3%	4,3%	0,0%	0,0%	26,1%	100%
De 55 a 64 años	73,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,1%	100%
De 65 a 74 años	70,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	0,0%	10,0%	15,0%	100%
De 75 a 84 años	70,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	30,0%	100%
85 años y más	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%

Zona principalmente lesionada en función de la edad de los ciclistas muertos.

Radiografía de los accidentes en bicicleta

El fin de semana es el periodo más peligroso, ya que el sábado y el domingo se acumula el mayor porcentaje de heridos graves y muertos respectivamente (15,3% y 1,8%). Los días laborables, a pesar de aglutinar la mayoría de los accidentes, no presentan los mayores porcentajes de gravedad, siendo su mayor porcentaje el correspondiente a heridos leves.

Las provincias con mayor porcentaje de accidentes con ciclistas implicados son Barcelona (23%) y Madrid (12,4%), seguidas de Valencia (8,3%) y Guipúzcoa (4,1%). No obstante, aunque dichas provincias sean las que registran mayor porcentaje de accidentes y víctimas, son Cuenca (9,3%), Zamora (8,9%) y Murcia (7,1%) las que mayor porcentaje de muertos han registrado en términos relativos

Los meses con mejores condiciones climatológicas son aquellos que dan lugar a mayores índices de accidentalidad. Concretamente, los meses donde se registran mayor número de accidentes con ciclistas implicados son junio, julio, agosto y septiembre. Los meses de diciembre y enero registran los datos más bajos de accidentalidad del año.

Agosto el mes que porcentualmente registra un mayor número de muertos (1,8%), cifra significativamente superior a la registrada el resto de meses del año. También en agosto se produce mayor porcentaje de heridos graves de los esperados estadísticamente (15,6%).

Además, la mayor cantidad de accidentes con bicicletas implicadas ocurre en la franja horaria comprendida entre las 12:00 y las 15:00 horas (28,4%), seguido de la franja comprendida entre las 7:00 y las 11:00 (27%).

En cuanto a los factores concurrentes en los accidentes en los que se vieron implicados uno o más ciclistas, los datos confirman lo que ya es conocido desde el ámbito de la seguridad vial: en la mayoría de los accidentes no existe un solo motivo causal, sino que son múltiples las circunstancias que llevan a un conductor a verse implicado en un siniestro de tráfico.

Factores concurrentes	Accidentes
Distracción	89,3%
Inexperiencia del conductor	8,2%
Alcohol o drogas	5,1%
Cansancio, sueño o enfermedad	0,1%
Velocidad inadecuada	0,1%

Accidentes en función del factor concurrente.

Por lo que respecta a las causas, el 89,3% de los accidentes se debe a una distracción, seguido por la inexperiencia (8,2%), el alcohol o las drogas 5,1%, el cansancio, sueño o enfermedad (0,1%) y la velocidad inadecuada (0,1%).

Desde el punto de vista del **género**, el 84,2% de las víctimas registradas en este lustro fueron hombres y solo el 15,8%, mujeres. Teniendo en cuenta la lesividad del accidente, en el caso de los hombres se observa un mayor porcentaje de ciclistas fallecidos (1,4%) y heridos graves (14,2%) que en el caso de las mujeres, que tienen un mayor porcentaje de siniestros con resultados de heridos leves (90,5%). Además, los hombres obtienen mayores porcentajes que las mujeres en infracciones de conducción distraída o desatenta (9,5%), adelantamientos, giros incorrectos y circulación en sentido contrario (4,1%). Sin embargo, las mujeres parecen cometer más infracciones relacionadas con las frenadas sin causa justificada y la circulación fuera de pista o arcén.

	Hombre	Mujer
Conducción distraída o desatenta	9,5%	7,7%
Incorrecta utilización del alumbrado	0,4%	0,2%
Adelantamientos/sentido contrario/giro incorrecto	4,1%	2,5%
Incumplir norma señales/distancia	6,5%	6,4%
Ciclistas o ciclomotoristas en posición paralela	0%	0%
Otras /frenar/fuera pista	19%	25,7%
Ninguna infracción	60,4%	57,6%
Total	100%	100%

Presuntas infracciones del ciclista en función del sexo

En cuanto al tipo de vía, el 70,7% de los accidentes con ciclistas implicados se produjo en zona urbana, pero con un menor número de muertos (21,7%), mientras que en carretera se producen menos accidentes, pero mayor porcentaje de muertos (78,3%).

Sobre las infracciones, el 60 % de los ciclistas víctimas no había cometido ninguna infracción. Los conductores que infringieron lo hicieron por frenar sin causa justificada, circular fuera del arcén o pista y otras no especificadas (20%). El análisis constata que cuando el ciclista no ha cometido ninguna infracción el accidente es menos grave.

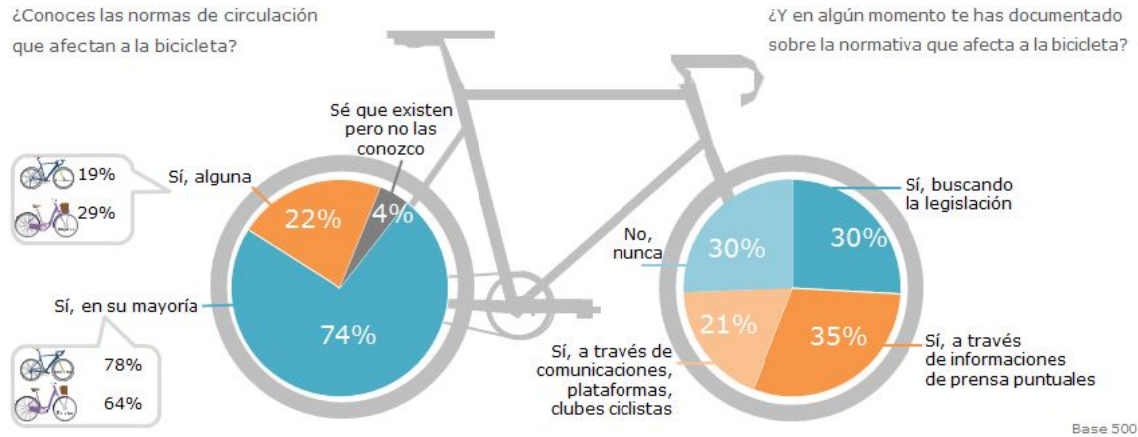
Finalmente, respecto al lugar en que se producen los accidentes, cabe señalar que el 84% de los accidentes son en rectas y en ellas se producen el 82,4% de las víctimas y las curvas tienen el porcentaje de muertos significativamente más elevado.

¿Conocemos la normativa?

El informe publicado por el **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA de Seguridad Vial** sobre siniestralidad y uso de la bicicleta se completa con una segunda parte basada en el **conocimiento de la normativa de circulación para ciclistas** a raíz de una encuesta realizada por el Instituto de Investigación TNS a través de 500 entrevistas representativas de este colectivo, realizadas en toda España a usuarios habituales de la bicicleta en el periodo comprendido del 16 al 24 de febrero de 2016.

Un 30% de los encuestados reconoce no haberse informado nunca sobre la normativa, aunque la gran mayoría (74%) piensa que la conoce ampliamente y solo un 4% dice desconocerla.

Percepción del conocimiento de la normativa



En líneas generales, el estudio concluye que el conocimiento sobre el equipamiento de seguridad es mayor que el de la normativa de circulación y la mayoría de los ciclistas conocen las opciones de equipamiento obligatorias. Sin embargo, en lo que respecta a elementos de seguridad, **como la obligatoriedad de llevar sistemas de frenado en ambas ruedas, un 26% no es consciente de ello. Cifra que se incrementa notablemente, hasta un 57%, cuando analizamos la obligatoriedad de llevar timbre en la bici.**

En lo relativo al **uso de los frenos, el 74% de los ciclistas sabe que debe llevarlos en ambas ruedas**, mientras que un 18% de los ciclistas cree que es solo obligatorio en una de ellas (más en la trasera que en la delantera). **El uso del casco es obligatorio en vía interurbana y para menores de 16 en urbana, circunstancia conocida por el 75% de los ciclistas.** Existe un 9% que cree que se trata solo de una recomendación y no de una obligación en determinadas situaciones.

Pese a que el 74% de los citados encuestados reconoce conocer la normativa, existen importantes lagunas sobre su conocimiento, una de las más llamativas es la circulación por la calzada en autovías. Así, un 15% dio la respuesta correcta (en autovía debe circularse siempre por el arcén) **pero un notable 66% de los ciclistas respondió que la circulación por autovía está prohibida**, ya sea por calzada o por arcén.

Mucho más conocida es la normativa de **circulación por el carril bus, donde la mayoría es consciente de que no se puede circular por él.** A pesar de ello 2 de cada 10 ciclistas piensan que se puede ir por el carril bus en alguna circunstancia.

La circulación por los **pasos de peatones también genera cierta confusión y 4 de cada 10 ciclistas no saben exactamente cómo** deben cruzarlo (bajándose de la bici excepto cuando hay carril bici o paso para ciclistas).

A pesar de esta circunstancia, un 14% cree que siempre debe bajarse de la bicicleta (aun existiendo vías creadas para la circulación del ciclista).

El uso de auriculares es la normativa de circulación para ciclistas que goza de mayor conocimiento: **el 85% de los ciclistas es consciente de que está prohibido hacer uso de auriculares.**

Reflexiones y recomendaciones para el uso creciente de la bici

Al igual que en sus anteriores informes publicados, el **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA** analiza situaciones de relevancia y actualidad que afectan a la Seguridad Vial y puedan abrir líneas de debate y reflexión para su mejora. Asimismo, su objetivo es analizar y aportar información sobre las causas de los siniestros y ofrecer recomendaciones que ayuden a reducirlos, a través de estudios basados en la experiencia y el conocimiento en la gestión de la siniestralidad.

Así, tras este estudio, podemos decir que, en líneas generales, el conocimiento teórico de la normativa de circulación en bici es deficitario, específicamente en algunos temas concretos donde se requiere adoptar **medidas orientadas a transmitir las conductas correctas y que formen parte de un decálogo fundamental para los ciclistas.**

En este sentido, durante el estudio presentado este miércoles se han dividido las medidas presentadas por el **Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA** en dos grupos, aquellas prioritarias o de nivel 1 donde haya más de un 35% de la muestra que desconozca la normativa y aquellas menos prioritarias donde el conocimiento correcto sea igual o superior al 70% de la muestra:



Nivel 1: prioridad alta

- ✓ El timbre es un elemento obligatorio y no puede ser sustituido por ningún otro aparato acústico
- ✓ Por la noche siempre debe llevarse una prenda reflectante en vías interurbanas y la bici debe incorporar luces tanto delante como detrás
- ✓ Las bicis pueden ir en paralelo excepto en tramos sin visibilidad o si forman aglomeraciones de tráfico
- ✓ Excepto en descensos prolongados con curvas, las bicis deben circular por el arcén
- ✓ Los ciclistas también tienen una tasa máxima de alcohol permitida
- ✓ La velocidad máxima permitida en bici es de 45Km/h salvo si la vía permite una velocidad mayor



Nivel 2: prioridad Media

- ✓ El freno es un elemento necesario y obligatorio en ambas ruedas
- ✓ El uso del casco en menores de 16 años es siempre obligatorio y para mayores en vías interurbanas
- ✓ La bici no puede circular por el carril bus
- ✓ Los pasos de peatones hay que cruzarlos bajado de la bici excepto si hay carril bici o haya paso específico para ciclistas
- ✓ Bajo ninguna circunstancia está permitido llevar auriculares mientras se va en bici
- ✓ El transporte de pasajeros está permitido solo si el conductor es mayor de edad y el pasajero menor de 7 años y siempre en asientos homologados

Por otro lado se han evaluado diferentes medidas que podrían favorecer o incrementar el uso de la bici, entre las que se destacan:

Las acciones que deberían ser foco para incrementar el uso de la bici es adecuar y garantizar la seguridad en las vías, fomentar su uso como transporte sostenible, saludable y habilitar más carriles bici tanto en la calzada como fuera de ella. Por el contrario eliminar o reducir las limitaciones reglamentarias o exigir un permiso específico sobre conocimiento de normativas son acciones poco prioritarias.

El Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA es un proyecto que nace, en mayo de 2013, un año después de la entrada de la aseguradora AXA como socio estratégico de **PONLE FRENO**. Desde su creación, entre otras acciones, ha publicado una decena de informes sobre siniestralidad y hábitos, y ha lanzado diversas campañas de concienciación. Todo ello con el objetivo de lograr el objetivo del Manifiesto Ponle Freno, "2020 Cero Víctimas". Juntos, sí podemos.