



Estudio observacional

¿Qué uso hacen los usuarios vulnerables de los dispositivos de protección cuando circulan por las ciudades?

- DGT ha realizado un estudio en las capitales de provincia y ha observado a más de 32.800 usuarios que se desplazaban en bicicleta, vehículo de movilidad personal, moto o ciclomotor.
- Los conductores profesionales hacen un mayor uso de los elementos de seguridad respecto a la media observada en todos los tipos de vehículos analizados.
- El uso de equipamiento de seguridad por los conductores de bicicleta y VMP de hasta 16 años es menor que la media para todos los tipos de equipamiento observados.

17 de abril 2024.- La Dirección General de Tráfico ha publicado en su página web un estudio observacional [sobre el uso de equipamiento de seguridad por parte de los usuarios vulnerables](#) cuando se desplazan por ciudad en bicicleta, vehículo de movilidad personal (VMP), ciclomotor o motocicleta.

El trabajo se ha llevado a cabo en todas las capitales de provincia durante el pasado año y se han realizado 32.872 observaciones a usuarios de vehículos anteriormente mencionados.

A partir de los resultados obtenidos, el Observatorio de Seguridad Vial de la DGT ha realizado un análisis de las correlaciones entre el uso de los diferentes equipos de seguridad y diversas variables observadas, como son: la propiedad del vehículo (privado/compartido/alquiler), el motivo del desplazamiento (particular, reparto), la sensación térmica o la iluminación, entre otros. Además, dichos datos se han complementado con las cifras de uso de los dispositivos de protección por parte de los usuarios vulnerables víctimas de siniestros (procedentes de los registros de siniestralidad del



ONSV), en todos los casos en los que se dispone de ellos en situaciones similares a las del estudio observacional.

USUARIOS DE BICICLETAS

Se han observado 7.718 usuarios de bicicletas, de los cuales 6.784 eran conductores y 934 pasajeros.

Respecto al **uso del casco** por parte de los ciclistas observados, menos de la mitad (41,4%) de los conductores de bicicleta utilizaban este dispositivo de seguridad mientras circulaban por las ciudades. Hay que recordar que su uso es obligatorio en ciudad para los menores de 16 años y recomendable para los mayores de 16. En el caso de los pasajeros, el uso del casco apenas superaba el diez por ciento (10,5%).

Los conductores profesionales superaban la media en el uso del mismo, alcanzando un 56,9%, mientras que los conductores de bicicletas de "sharing" o alquiler estaban por debajo de la media, con un 26,8%.

En el año 2022, los datos de siniestros revelaron que el uso del casco entre las víctimas superaba la media observada, con un 69% de los fallecidos y un 62% de los heridos graves llevando puesto el casco en el momento del accidente.

Los ciclistas muestran una baja adopción del uso de **chalecos reflectantes**, una prenda importante para mejorar su visibilidad en la vía pública. Solo un 22% de los ciclistas los utilizaban durante los tramos nocturnos, siendo más común entre los hombres (23,6%) que entre las mujeres (13,5%). Además, su uso es más frecuente los fines de semana (25,2%) en comparación con los días laborales (19,3%). Asimismo, es más prevalente entre los usuarios de bicicletas de pedaleo asistido (eléctricas) (45,7%) que entre los usuarios de bicicletas convencionales (19,9%).

Al igual que lo que sucede con el casco, son los usuarios profesionales (37,6%) y los conductores de bicicletas de sharing o alquiler (32,9%) los que tienen tasas de uso superiores a la media.

En este contexto, los datos de siniestros revelan que el uso del chaleco reflectante entre las víctimas fue notablemente inferior al promedio general observado. Para diversas categorías de víctimas y durante los años 2016 a



2022, la cifra más alta de uso del chaleco reflectante alcanzó únicamente el 9%.

En lo que respecta a la **iluminación** propia de la bicicleta en tramos nocturnos, son los usuarios de bicicletas de pedaleo asistido (eléctrica) bien en su condición de conductor profesional o particular los que hacen un mayor uso de la iluminación en bicicleta que los ciclistas particulares y con bicis propias.

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Respecto a los usuarios de VMP analizados, el estudio se ha realizado sobre 5.146 usuarios, de los cuales 4.838 eran conductores y 308 pasajeros incluidos en la observación, pese a que la normativa de tráfico establece expresamente que son vehículos de una única plaza y por tanto tienen prohibida la circulación si va más de una persona en dicho vehículo.

El comportamiento de estos usuarios en relación con el **uso de casco**, chaleco reflectante e iluminación durante los tramos horarios nocturnos, no muestra grandes diferencias respecto a la práctica que realizan los usuarios de bicicletas.

A nivel general, se observa que el 49% de todos los usuarios de VMP utilizaban casco, con una diferencia significativa entre conductores (49,3%) y pasajeros (16,3%). Asimismo, se observa un mayor uso del casco entre conductoras (53,2%) en comparación con conductores masculinos (47,7%).

Significativo su utilización si se tiene en cuenta la edad de los usuarios. Los conductores mayores de 16 años muestran un mayor uso del casco (51,2%) en comparación con los conductores menores de 16 años (24,6%). La menor percepción del riesgo entre los más jóvenes, puede llevarlos a experimentar sensaciones más intensas y a no ser conscientes de las consecuencias que pueden tener ciertas actitudes que adoptan.

Como ocurre con los usuarios de bicicletas, los conductores profesionales hacen un mayor uso del casco (73,4%), en comparación con la media. Sin embargo, los datos de siniestros del año 2022 revelan que la utilización del mismo entre las víctimas fue más baja que la media observada, con un 20% de fallecidos y un 38% de heridos graves que si lo llevaban.



Respecto al uso del **chaleco reflectante**, el 21,9% de los usuarios observados utilizaban chaleco reflectante durante los tramos horarios nocturnos. Al igual que con el casco, los conductores mayores de 16 años muestran un mayor uso del chaleco reflectante (22,4%) en comparación con los conductores menores de 16 años (12,8%). Asimismo, los conductores profesionales lo utilizan más (39,1%) en comparación con la media observada.

Estos datos contrastan con los datos de los siniestros que revelan que el uso del chaleco reflectante entre las víctimas fue notablemente inferior al promedio observado, es decir, muy pocas víctimas mortales o heridas graves estaban utilizando chaleco reflectante en el momento del siniestro. Esta disparidad entre la incidencia de accidentes y el uso del chaleco reflectante sugiere una posible subutilización de este equipo de seguridad entre los usuarios de VMP.

En relación con el uso de la **iluminación** en los tramos horarios nocturnos, el 72,2% de los usuarios observados utilizaban iluminación, siendo mayor su uso por parte de los conductores mayores de 16 años (74,7%) frente a los menores de 16 años (36,1%) y entre los conductores profesionales (84,6%), cuyo uso es superior a la media.

Hay que recordar que, desde el 22 de enero de 2023, los VMP que se comercializan tienen que estar certificados, lo que significa que tienen que cumplir una serie de requisitos técnicos específicos recogidos en el [Manual de características de los vehículos de movilidad personal](#), editado por la DGT. En dicho manual hay un apartado dedicado exclusivamente a la iluminación tanto de los VMP destinados al transporte de personas como de mercancías u otros servicios.

USUARIOS DE MOTOCICLETA Y CICLOMOTOR

En el caso de los usuarios de moto y ciclomotor, 20.008 usuarios fueron los observados, de los cuales 16.178 eran conductores y 3.830 pasajeros.

La casi totalidad de los conductores (99,11%) y un porcentaje menor de pasajeros (61,36%) hacían **uso del casco**. Entre los conductores, no se detectaron diferencias notables en el uso del casco según las otras variables, manteniéndose consistentemente por encima del 94% en todas las categorías observadas.



Según los registros de siniestros en vías urbanas entre los años 2013 y 2021, se observó que entre el 84% y el 93% de las víctimas mortales conductores de motocicleta llevaban puesto el casco en el momento del accidente.

El **uso de guantes** muestra variabilidad dentro de la muestra observada, siendo más común entre los hombres (58,8%) que entre las mujeres (49,1%). Además, se observaron diferencias significativas según la temperatura ambiente. En condiciones de frío (menos de 10°C), el 85,2% de los usuarios llevaban guantes, mientras que en condiciones de calor (más de 30°C) este porcentaje disminuía a un 49,2%. Por su parte, los datos de siniestros en áreas urbanas entre 2014 y 2021 revelaron que entre el 33% y el 45% de los conductores de motocicletas fallecidos llevaban guantes en el momento del accidente.

En cuanto a la **iluminación** durante tramos nocturnos, casi la totalidad de los usuarios observados (95,59%) la llevaban puesta.