

ANÁLISIS DEL ESTUDIO INTERNACIONAL SOBRE USO DE BICICLETAS, ACTITUDES Y SEGURIDAD CON ÉNFASIS EN EL USO DEL CASCO

Referencia SPIP2015-01723



Investigador Responsable: Dr. Pedro Valero Mora

Investigadores: D. Òscar Mascarell Claver

Dr. Ignacio Pareja Montoro

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

Índice

1	Justificación	12
1.1	Descripción de COST	14
1.2	Descripción de la acción tu1101	15
2	Objetivos.....	17
3	Planificación del proyecto.....	17
4	Descripción de la Encuesta Internacional COST sobre Uso de la Bicicleta y el Casco.....	19
4.1	Descripción de las preguntas.....	19
4.2	Método de recogida de datos	21
4.3	Depuración de la Información	21
4.4	Principales incidencias	23
5	Metodología de análisis.....	25
6	Resultados	26
6.1	Variables sociodemográficas.....	26
6.1.1	País de residencia	26
6.1.2	Edad	28
6.1.3	Género	31
6.1.4	Estado civil.....	32
6.1.5	Hijos	34
6.1.6	Nivel de estudios	36
6.2	Uso de la bicicleta, beneficios y limitaciones	38
6.2.1	Antigüedad del carnet de conducir.....	38
6.2.2	Frecuencia de uso de la Bicicleta	40
6.2.3	Acceso a coche	42

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

6.2.4	Años de experiencia en bici.....	44
6.2.5	Finalidad de uso de la bici y frecuencia.....	46
6.2.6	Frecuencia del uso de la bici según el tipo de vía	52
6.2.7	Kilómetros recorridos en bici a la semana	58
6.2.8	Tipo de bicicleta.....	60
6.2.9	Uso de bicicletas de alquiler.....	62
6.2.10	Afirmaciones sobre la bicicleta (beneficios y limitaciones).....	64
7	Uso del casco de bicicleta, beneficios y limitaciones	70
7.1.1	Disponibilidad de casco de bicicleta	70
7.1.2	Uso del Casco de bicicleta	72
7.1.2.1	Uso del casco en función del motivo de desplazamiento	74
7.1.2.2	Uso del casco en función del tipo de vía.....	78
7.1.3	Afirmaciones sobre el Casco (beneficios y limitaciones).....	80
7.2	Implicación en accidentes de bicicleta.....	88
7.2.1	Accidentes de bicicleta en el último año.....	88
7.2.2	Tipo de accidente grave	90
7.2.3	Reporte del accidente a la policía.....	91
7.2.4	Casco en el momento del accidente	92
7.2.5	Casco abrochado en el momento del accidente.....	92
7.2.6	Decremento de la gravedad de las lesiones de cabeza gracias al casco	93
8	Conclusiones.....	94
9	BIBLIOGRAFÍA.....	97
	Anexo I: Tablas de resultados.....	98
	Anexo II: Encuesta Internacional sobre el uso del casco y la bicicleta	141

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Colaboradores por país en HOPE	16
Ilustración 2. Árbol de limpieza de datos	22
Ilustración 3. Encuestas cumplimentadas por País de residencia.....	27
Ilustración 4. Edades de los participantes por País de residencia.....	29
Ilustración 5. Mapa mundial de la media de Edad de los participantes por país de residencia	30
Ilustración 6. Sexo por Países	31
Ilustración 7. Estado Civil por Países	33
Ilustración 8. Hijos menores por países.....	35
Ilustración 9. Nivel de estudios por países	37
Ilustración 10. Antigüedad del permiso por Países.....	39
Ilustración 11. Uso de la Bicicleta por países.....	41
Ilustración 12. Acceso a coche	43
Ilustración 13. Experiencia por Países	45
Ilustración 14. Finalidad del uso de la bici	47
Ilustración 15. Comparación del motivo de desplazamiento de España y el Resto de Países	49
Ilustración 16. Comparación del motivo de desplazamiento de España y cada País	51
Ilustración 17. Uso de la bicicleta según el tipo de vía.....	53
Ilustración 18. Uso de la bicicleta según el tipo de vía (España frente al resto de países).....	55
Ilustración 19. Uso de la bicicleta según el tipo de vía para cada país.....	57
Ilustración 20. Kilómetros recorridos semanalmente por Países.....	59
Ilustración 21. Tipo de Bicicleta por Países.....	61
Ilustración 22. Uso de bicicletas de alquiler por Países.....	63
Ilustración 23. Beneficios y Limitaciones de la bici	65
Ilustración 24. Beneficios de la bici (españa/resto de países)	67
Ilustración 25. Limitaciones de la bici (españa/resto de países)	69

Ilustración 26. Disponibilidad de casco de bici por Países.....	71
Ilustración 27. Uso del casco de bici por Países.....	73
Ilustración 28. Uso del casco de bici por Motivo de desplazamiento	75
Ilustración 29. Uso del casco de bici por Motivo de desplazamiento (España/resto de países).....	77
Ilustración 30. Uso del casco de bici por tipo de vía	78
Ilustración 31. Uso del casco de bici por tipo de vía (España/resto de países).....	79
Ilustración 32. Beneficios y limitaciones del casco de bici.....	83
Ilustración 33. Beneficios del casco de bici (España/resto de países).....	85
Ilustración 34. Limitaciones del casco de bici (España/resto de países).....	87
Ilustración 35. Gravedad del Accidente de bici por países	89
Ilustración 36. Tipo de Accidente de bici más grave por países.....	90
Ilustración 37. Reporte del accidente a la policía por países.....	91
Ilustración 38. Casco en el momento del accidente por países	92
Ilustración 39. Reducción de lesiones de cabeza por uso del casco por países	93

Índice de tablas

Tabla 1. País de residencia. - Ítem Q1. ¿Dónde vives? –.....	98
Tabla 2. Descriptivos sobre la Edad - Ítem Q3. ¿Qué edad tienes? –	99
Tabla 3. Género - Ítem Q4. ¿Cuál es tu sexo? -	100
Tabla 4. Estado civil - Ítem Q5. ¿Cuál es tu estado civil? –	101
Tabla 5. Hijos menores. - Ítem Q6. ¿Tienes hijos de edades entre 0 y 18 años? -	102
Tabla 6. Nivel de Estudios. - Ítem Q7. ¿Qué nivel de estudios tienes? –	103
Tabla 7. Descriptivos sobre la Antigüedad del carnet. - Ítem Q10. ¿Cuántos años hace que tienes el carnet de conducir de coche? –.....	104
Tabla 8. Frecuencia de uso de la Bicicleta. - Ítem Q12. En los últimos doce meses, ¿con qué frecuencia has viajado en promedio en los siguientes medios de transporte?	105

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

Tabla 9. Acceso a coche. - Ítem Q13. Indica la frase que describa mejor el acceso que tienes a un coche.	106
Tabla 10. Años de experiencia en bici. - Ítem Q15. ¿En cuáles de estos años has montado en bicicleta habitualmente?	107
Tabla 11. Finalidad del Uso de la Bici	108
Tabla 12. Motivo de Uso de la bici. - Ítem Q16. En los pasados 12 meses, ¿con qué frecuencia has usado la bicicleta una semana normal para cada una de las siguientes finalidades? (E=España / R=Resto de países).	109
Tabla 13. Uso de la bici como actividad saludable o forma física. - Ítem Q16.	110
Tabla 14. Uso de la bici para ir de compras. - Ítem Q16.	111
Tabla 15. Uso de la bici como actividad de ocio. - Ítem Q16.	112
Tabla 16. Uso de la bici para ir o volver del trabajo/centro de estudios. - Ítem Q16.	113
Tabla 17. Uso de la bici para actividades sociales. - Ítem Q16.	114
Tabla 18. Uso de la bici como parte del trabajo. - Ítem Q16.	115
Tabla 19. Frecuencia del uso de la bici según el tipo de vía. - Ítem Q17. ¿En los pasados 12 meses, ¿con qué frecuencia has usado la bicicleta una semana normal en cada uno de los siguientes tipos de vía? (general)	116
Tabla 20. Frecuencia del uso de la bici según el tipo de vía. - Ítem Q17. (E= España R= Resto de países)	116
Tabla 21. Uso de la bici en carretera/calle sin carril bici. - Ítem Q17.	117
Tabla 22. Uso de la bici en carretera/calle con carril para bicicletas en el asfalto. - Ítem Q17.	118
Tabla 23. Uso de la bici en carril bici o carril bici-peatón en la acera. - Ítem Q17.	119
Tabla 24. Uso de la bici en senderos para bicicletas. - Ítem Q17.	120
Tabla 25. Kilómetros recorridos en bici a la semana. - Ítem Q18. ¿Cuántos kilómetros haces en bicicleta una semana normal?.....	121
Tabla 26. Tipo de bicicleta. - Ítem Q21. ¿Qué tipo de bicicleta usas más habitualmente?	122
Tabla 27. Uso de bicicletas de alquiler. - Ítem Q22. ¿Cuántos días has usado bicicletas de algún servicio de alquiler público en el último año?.....	123
Tabla 28. Afirmaciones sobre la bicicleta. - Ítem Q25. Indica cuanto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el uso de la bicicleta (datos generales)	124

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

Tabla 29. Afirmaciones sobre la bicicleta. - Ítem Q25. Indica cuanto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el uso de la bicicleta (beneficios de la bici – españa/resto de países) ...	125
Tabla 30. Afirmaciones sobre la bicicleta. - Ítem Q25. Indica cuanto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el uso de la bicicleta (limitaciones de la bici)	126
Tabla 31. Disponibilidad de casco de bicicleta. - Ítem Q23. ¿Tienes casco de bicicleta?.....	127
Tabla 32. Uso de casco de bicicleta. - Ítem Q24. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco?.....	128
Tabla 33. Uso de casco en función del motivo de desplazamiento. - Ítem Q24. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco? (motivo de desplazamiento) (Datos generales del conjunto de países)	128
Tabla 34. Uso de casco en función del motivo de desplazamiento. - Ítem Q24a. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco? (motivo de desplazamiento).....	129
Tabla 35. Uso de casco en función del tipo de vía. - Ítem Q24b. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco? (tipo de vía).....	129
Tabla 36. Uso de casco en función del tipo de vía. - Ítem Q24b. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco? (tipo de vía) (españa / Resto de países)	130
Tabla 37. Afirmaciones sobre el casco. - Ítem Q27. Indica cuanto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el casco:	131
Tabla 38. Afirmaciones sobre beneficios y limitaciones del casco. - Ítem Q27. Indica cuánto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el casco: (España/resto de países).....	132
Tabla 39. Implicación en Accidentes de bicicleta en el último año. - Ítem Q28.....	134
Tabla 40. Accidentes de bicicleta en el último año. - Ítem Q28. ¿En cuántos accidentes de bicicleta que has tenido sufriste cortes o roces que no requirieron atención médica?, ¿en cuántos fuiste tratado por una enfermera o un médico sin ser hospitalizado?, ¿en cuántos fuiste hospitalizado? información sobre el total de accidentes.	135
Tabla 41. Tipo de accidente grave. - Ítem Q28a. ¿Qué tipo de término describe mejor la mayoría de accidentes graves?	136
Tabla 42. Reporte del accidente a la policía. - Ítem Q28b. ¿Se informó el accidente a la policía?	137
Tabla 43. Casco en el momento del accidente. - Ítem Q28c. ¿Llevabas el casco puesto cuando se produjo el accidente?.....	138
Tabla 44. Decremento de la gravedad de las lesiones de cabeza gracias al casco. - Ítem Q28e. ¿Crees que llevar casco redujo la gravedad de las lesiones de cabeza en esos accidentes?.....	139

Tabla 45. Accidentes de bicicleta de conocidos en el último año. - Ítem Q29a. En los últimos 12 meses, ¿alguien que conozcas y haya tenido un accidente de bicicleta sufrió cortes o roces que no requirieron atención médica? ¿fue tratado por una enfermera o un médico sin ser hospitalizado?, ¿fue hospitalizado?..... 140

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

1 JUSTIFICACIÓN

El uso de vehículos a motor domina el transporte individual en la mayoría de los países lo cual acarrea enormes consecuencias negativas tanto medioambientales como de congestión de tráfico y accidentalidad. Es admitido que un aumento en el uso de la bicicleta podría acarrear beneficios de gran importancia en cuando a disminución de emisión de gases con efecto invernadero, mejora de la calidad del aire, congestión del tráfico, lesiones por accidentes de tráfico y mejora de la salud como consecuencia del aumento de la actividad física. Esto puede suponer una mejora en el futuro de las ciudades. Además, los análisis económicos han demostrado que los beneficios para la salud del uso de la bicicleta superan por mucho los costes por lesiones [1-6].

Hay aspectos sociales, de comportamiento y de percepción importantes que juegan un papel importante en si los ciclistas optan por llevar casco. La decisión depende de muchos factores que podrían actuar ya sea como barreras o facilitadores. Éstos incluyen entre otros: las normas culturales, el nivel de percepción de peligro, los beneficios y la presión social para la conformidad. Además, el tipo de bicicleta, las condiciones de ésta, la edad de los ciclistas, y otras condiciones biográficas y contextuales juegan un papel importante en esta cuestión.

En cuanto a la utilización de la bicicleta existen barreras que dificultan el uso generalizado de la bicicleta y que son especialmente obvios cuando se realizan comparaciones internacionales. Así, existen países en los que la tasa de uso de la bicicleta es mucho mayor que otros. En esta línea, las comparaciones internacionales muestran que el uso de la bicicleta varía enormemente entre los países. Centrándose sólo en Europa las tasas de participación varían enormemente entre países como Holanda, Dinamarca y Alemania liderando su uso, y otros como Rumanía, Grecia, España, Reino Unido y Luxemburgo con niveles mucho más bajos [6]. Además de estas diferencias globales, existen también otras diferencias más específicas tal y como menor tasa de participación para las mujeres que los hombres en algunos países [7-8], del mismo modo hay diferencias entre edades tal y como se ha encontrado en los análisis preliminares de datos propios y como efecto de las distintas legislaciones, infraestructuras, climas, etc. Esto puede aplicarse del mismo modo a lo relacionado con el uso del casco como medida de seguridad primaria para los ciclistas con grandes diferencias entre países y factores sociodemográficos y de otro tipo.

Comprender estas diferencias y encontrar modos de equilibrar la participación de todos los sectores de la población requiere de estudios internacionales. De este modo, entender estas diferencias permite guiar acciones que mejoren el uso de la bicicleta en aquellos lugares con menor uso, ya sea mejoras en la infraestructura, campañas dirigidas a cambiar la percepción de los problemas, u otras. Más importante todavía, puesto que el uso de la bicicleta acarrea ciertos riesgos para sus usuarios, es el análisis del uso del casco. De este modo, es importante saber el porcentaje de uso en España en comparación con otros países, lo que nos orientará a la hora de guiar campañas de promoción de su uso. Igualmente es fundamental entender los factores que mejoran su uso frecuente, lo que puede permitir diseñar nuevos dispositivos o acciones que mejoren su percepción.

El Organismo Europeo “COST” en la acción concreta “TU1101”, que se describen en los subapartados siguientes, tienen como objetivo aumentar el conocimiento científico acerca de los cascos de bicicletas en relación con la seguridad de tráfico y en diseminar este conocimiento a ciclistas, fabricantes, legisladores y la comunidad científica. Sin embargo, aunque este grupo del que es participante el investigador principal de este proyecto, ha recibido financiación para actividades de colaboración, ésta no estaba dirigida a realizar actividades de investigación, siendo responsabilidad de los investigadores implicados en ella, la de hacer este trabajo utilizando sus propios medios. No obstante, de esa colaboración surgió la iniciativa de crear una encuesta internacional que recogiera los diversos aspectos relacionados con la conducta de los ciclistas y el uso del casco, lo que aporta información potencialmente muy interesante. Así pues, el grupo COST TU1101 subvencionó la recogida de datos de esta encuesta.

Con el objeto de conseguir mayor información acerca del uso de la bicicleta y del casco se ha desarrollado este proyecto de Investigación financiado por la Dirección General de Tráfico, cuyo objeto fundamental es analizar los resultados de esta encuesta internacional, de la cual se han recogido aproximadamente 8500 encuestas en 17 países del mundo, entre los que se encuentra España.

La encuesta recoge datos de tipo biográfico, frecuencia de uso de la bicicleta y circunstancias para el uso/no uso del casco, actitudes y razones para ello, implicación en accidentes y nivel de comunicación a las autoridades. Obviamente, uno de los aspectos principales de este estudio radica en el valor potencial de las comparaciones entre países en aspectos claves tal y como el efecto de las infraestructuras sobre el uso de bicicletas, el nivel de uso de la bicicleta, el nivel de uso del casco y los factores que lo determinan.

Este informe técnico pretende mostrar los resultados principales obtenidos en los análisis estadísticos de las cuestiones básicas de esta encuesta a partir de los datos recogidos por el grupo COST TU1101 haciendo especial énfasis en la comparación internacional.

1.1 DESCRIPCIÓN DE COST

COST (European Cooperation in Science and Technology) es el marco europeo más antiguo de apoyo a la cooperación trans-nacional entre investigadores, ingenieros y académicos de toda Europa.

Es un medio único para que puedan desarrollar conjuntamente sus propias ideas y nuevas iniciativas en todos los campos de la ciencia y la tecnología, incluidas las ciencias sociales y humanas, a través de una red pan-europea de actividades de investigación financiadas a nivel nacional. Sobre la base de un marco intergubernamental para la cooperación europea en ciencia y tecnología, COST ha estado contribuyendo - desde su creación en 1971 - a cerrar la brecha entre la ciencia, los políticos y la sociedad en toda Europa y más allá. Como precursor de la investigación multidisciplinaria avanzada, COST juega un papel muy importante en la construcción de un Espacio Europeo de Investigación (ERA-European Research Area).

Este Grupo se anticipa y complementa las actividades de los programas marco de la UE, lo que constituye un "puente" hacia las comunidades científicas de los países-objetivo incluidos en el COST. También aumenta la movilidad de los investigadores en toda Europa y fomenta el establecimiento de la excelencia científica.

La antigua organización de la ciencia, que se estructura en nueve dominios de ciencia y tecnología ha sido reemplazada por una nueva organización con el objetivo de garantizar un enfoque totalmente abierto y de abajo hacia arriba a través del establecimiento de un único Comité Científico. Esto también incluye una evaluación y selección renovada, procedimiento destinado a identificar ideas innovadoras favoreciendo los proyectos interdisciplinarios y multidisciplinarios.

La Asociación COST, es una asociación internacional sin fines de lucro -bajo Ley belga- que integra toda la gestión, de gobierno y las funciones administrativas necesarias para el funcionamiento de la estructura. Cuenta actualmente con 36 países miembros. Para más información se puede consultar www.cost.eu.

1.2 DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN TU1101

La red de colaboración financiada por la Unión Europea, COST Action TU1101: “Hacia un ciclismo más seguro gracias a la optimización de los cascos de bicicleta y su uso”, también conocido como HOPE (Helmet OPTimization in Europe), se forma con el objetivo de estimular la colaboración entre los científicos europeos en el campo de la seguridad y la mejora del casco de ciclista. Al trabajar en una sola acción, se potencian las reuniones entre los investigadores y la difusión de datos de toda Europa, así como se estimula y acelera el conocimiento.

El objetivo principal es aumentar el conocimiento científico sobre los cascos para ciclistas y los factores psicológicos y sociológicos relacionados con su aceptación o rechazo, así como lo que respecta a la seguridad del tráfico y difundir este conocimiento a las partes interesadas, incluidos los ciclistas, los legisladores, los fabricantes y la comunidad científica.

La acción TU1101 se organizó en cuatro grupos de trabajo. De ellos, el grupo WG2, es un grupo de trabajo de Psicología del Tráfico que estudia todo lo que tiene que ver con lo social, de comportamiento y de percepción, aspectos que se asocian con el uso y no uso del casco de bicicleta, en sus diversas formas y bajo diversas condiciones.

Los objetivos del WG2 son: (1) compartir los conocimientos actuales entre las personas que ya están trabajando en el campo, (2) sugerir nuevas ideas para la investigación y la evaluación sobre el diseño de cascos de bicicleta, y (3) analizar las opciones para la financiación de este tipo de investigación dentro de los marcos individuales de los participantes.

En este contexto, el equipo de investigación COST ha desarrollado un estudio internacional uniforme para entender mejor los factores de actitud y de otro tipo que puedan influir en la bicicleta y el casco. Este estudio consistió en el diseño y recogida de datos de una encuesta internacional que ha sido traducida a diferentes lenguajes y que finalmente ha sido aplicada en 21 países con un total de 8645 respondientes en todos estos países. El investigador principal del proyecto presentado en este informe ha liderado la traducción para España y ha colaborado en la de países de Latinoamérica, así como ha organizado la recogida de datos en España. Esta encuesta fue pasada en los países de los miembros participantes en el WG2. El grupo WG2 tuvo representantes de los siguientes países, a los que se suma Argentina:

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 1. COLABORADORES POR PAÍS EN HOPE



Para un listado de los individuos y más información puede consultarse:

<http://www.bicycle-helmets.eu/members/working-group-2>

2 OBJETIVOS

Los objetivos del estudio implican el análisis de los datos recogidos en la Encuesta Internacional desarrollada en el grupo COST Acción TU1101. Concretamente se pretende:

Analizar la frecuencia de uso de la bicicleta en países del mundo y factores determinantes (edad, género, estilo de vida, etc.)

Analizar la frecuencia del uso de casco de bicicleta y factores determinantes (edad, género, estilo de vida, etc.)

Llevar a cabo las comparaciones internacionales de los factores mencionados anteriormente poniendo el énfasis en los resultados obtenidos en España frente al resto de países.

Se trata de un estudio de encuestas así que no es posible realizar controles de variable. Las variables determinadas son las preguntas de la encuesta.

La población utilizada es la de los países en los cuales se han recogido datos. El marco temporal en que se han recogido los datos es el primer semestre del 2015.

3 PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

Para el desarrollo del proyecto se han llevado a cabo las siguientes actividades:

1. Preparación de datos: En esta fase se ha creado el archivo de datos con la información de la encuesta a partir de los datos de los diferentes países teniendo en cuenta el entorno informático de análisis a utilizar. Este trabajo se ha realizado en coordinación con todos los países implicados en la recogida de datos.

2. Depuración de datos: En paralelo a otras actividades se han realizado una serie de análisis exploratorios detallados para detectar y corregir datos claramente erróneos o inadecuados.

3. Ajuste valores perdidos: Existen diferentes procedimientos para imputar valores perdidos que han sido aplicados para aprovechar casos en los que se produzca este tipo de problemas.

4. Análisis del uso de la bicicleta: se ha realizado el análisis de las variables en la encuesta relacionadas con el uso de la bicicleta. Este análisis se ha centrado en cuestiones tales como el propósito para usar la bicicleta (para ir al trabajo, para hacer la compra, para hacer viajes de ocio, etc.), la frecuencia de uso, el tipo de vías en las que se utiliza, las distancias recorridas, el tipo de bicicleta utilizada y si se usa habitualmente un sistema de alquiler de bicicletas. Esta parte del análisis se ha centrado en los datos de España.

5. Variables sociodemográficas y uso de la bicicleta: Los análisis anteriores se han realizado en relación con diferentes aspectos sociodemográficos recogidos en la encuesta: género, edad, estado civil, etc. Este análisis se ha centrado fundamentalmente en los datos de España.

6. Comparación internacional del uso de la bicicleta: Los análisis anteriores se han repetido en sus aspectos fundamentales comparando los resultados generales para todos los países. Esta información ha permitido valorar la posición de los diferentes países y sus circunstancias particulares.

7. Análisis de otras variables que afectan al uso de la bicicleta

8. Análisis del uso del casco de bicicleta: En esta parte del trabajo nos hemos centrado en el análisis de las variables relacionadas con el uso del casco basándonos en los datos recogidos en España.

9. Comparaciones internacionales del uso del casco. Este análisis ha repetido los aspectos fundamentales, comparando los resultados para todos los países.

10. Análisis de otras variables que afectan al uso del casco.

11. Compilación de resultados: Los resultados hallados se han compilado en el presente informe técnico.

12. Redacción presentación de resultados para congreso internacional: los resultados han sido presentados en la International Cycling Safety Conference 2016.

13. Redacción publicación de resultados de comparación entre países: Se presentará un artículo en una revista científica con índice de impacto. En la actualidad, se espera que la revista a la que se destinará el artículo es Accident Analysis and Prevention.

14. Redacción publicación de resultados nacionales: Los resultados de más interés en España se publicarán en una revista de ámbito nacional para su máxima difusión. En este momento no está decidido qué revista podría aceptar estos contenidos.

15. Jornada/Taller de difusión de los resultados: Los resultados han sido difundidos en una jornada celebrada en nuestro centro de investigación el día 22 de noviembre a la que serán invitados responsables institucionales, asociaciones y otras entidades interesadas.

4 DESCRIPCIÓN DE LA ENCUESTA INTERNACIONAL COST SOBRE USO DE LA BICICLETA Y EL CASCO

Para la elaboración de esta encuesta han colaborado los distintos investigadores del grupo COST y se han tenido en cuenta cuestiones planteadas en encuestas para bicicletas realizadas con anterioridad, como es el caso de la Encuesta de la Bicicleta de Queensland y otros cuestionarios anteriores desarrollados en Grecia, por ejemplo. Además, se han incluido nuevas cuestiones que en anteriores cuestionarios no se encontraban disponibles. En primer lugar se realizó una Encuesta Base, la cual se desarrolló en inglés. Posteriormente cada país hizo su propia traducción y se tradujo de nuevo al inglés para corregir la posible traducción indebida. El cuestionario completo (en español) puede consultarse en el Anexo I.

4.1 DESCRIPCIÓN DE LAS PREGUNTAS

La encuesta se compone de 30 preguntas principales que son comunes para todos los países. Además, se han incluido determinados elementos específicos para adaptarse a las circunstancias o cuestiones particulares en países específicos (p.e. conducir con hielo y nieve).

El cuestionario comienza con una pregunta de cribado con respecto a si el participante ha montado en bicicleta en el último mes (aunque esto puede variar ligeramente entre los países). A continuación se presentan los ítems sobre información demográfica, con opciones de respuesta tomadas de encuestas internacionales como las encuestas SARTRE, que nos permitirán diagnosticar la representatividad de la muestra. Las siguientes cuestiones hacen referencia a los permisos de conducción y acceso a medios de transporte dependiendo del propósito (por ejemplo, desplazamiento por salud, ocio...) y en diferentes ambientes (por ejemplo, senderos para bicicletas, carril bici, aceras, en la calzada). A continuación las preguntas consideran las circunstancias de uso y no uso del casco, posteriormente hay algunas cuestiones sobre las actitudes hacia el uso de la bicicleta y actitudes para la utilización del casco. Muchos de los constructos de la teoría de la conducta planificada (acción planeada) [12] se incorporan a las cuestiones. Éstas han sido redactadas cuidadosamente para maximizar la relevancia y utilidad de la información recogida de ambos: portadores y no portadores de casco. Las últimas preguntas recogen información sobre implicación en accidentes (incluyendo uso del casco) y si el accidente fue denunciado a la policía. Así pues, la información que contiene la encuesta la podemos dividir en cinco secciones:

- a) Datos personales. Este apartado hace referencia a las variables sociodemográficas (País de residencia, edad, sexo, estado civil, hijos entre 0 y 18 años, Nivel de Estudios, Profesión).
- b) Alternativas de transporte: uso de la bicicleta. En este apartado se obtienen datos de acceso a medios de transporte: Tipo de permiso, Antigüedad del permiso, uso en verano/invierno, Uso

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

- de distintos medios de transporte, Acceso a coche, Acceso a bici, uso habitual de bici, Finalidad del uso de la bici y frecuencia, km realizados en bici según finalidad y según tipo de vía, tipo de bici, uso de servicio de alquiler de bici...)
- c) Uso del casco de bicicleta. (Disponibilidad de casco, uso del casco en bici según finalidad y tipo de vía...).
 - d) Beneficios y limitaciones de la bicicleta y el casco. Obligatoriedad del casco y creencias de uso, beneficios y limitaciones de la bicicleta y el casco).
 - e) Implicación en accidentes de bicicleta (Gravedad del accidente, creencia de accidente grave, información a la policía, uso del casco en accidente, reducción de gravedad por casco, accidentes de conocidos y gravedad, descripción del accidente grave común, uso del casco en el accidente, reducción de gravedad gracias al casco).

4.2 MÉTODO DE RECOGIDA DE DATOS

Los datos de la encuesta fueron recogidos online, utilizando software específico para este propósito (KeySurvey). Cada país utilizó los métodos a su disposición para dar publicidad a la encuesta ya que no existían fondos para recoger estos datos. Por ello, la muestra estaba constituida por personas que respondieron voluntariamente y que supieron de la encuesta a través de redes sociales, el boca a boca y otros métodos. La participación estuvo limitada a adultos (18 años o más de edad) que hubieran montado en bicicleta durante el último mes.

La recogida de datos se dio por terminada a mediados de 2015. El objetivo era completar toda la colección de datos antes de la temporada de invierno, ya que los patrones de conducción suelen cambiar (especialmente en los países del Norte).

4.3 DEPURACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Una vez terminada la fase de recogida de datos se puso en marcha el proyecto “Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y seguridad con énfasis en el uso del casco” financiado en la convocatoria de Ayudas a la I+D+I en materia de tráfico, movilidad y seguridad vial de la Dirección General de tráfico en el año 2015, cuyos resultados principales se exponen en este informe.

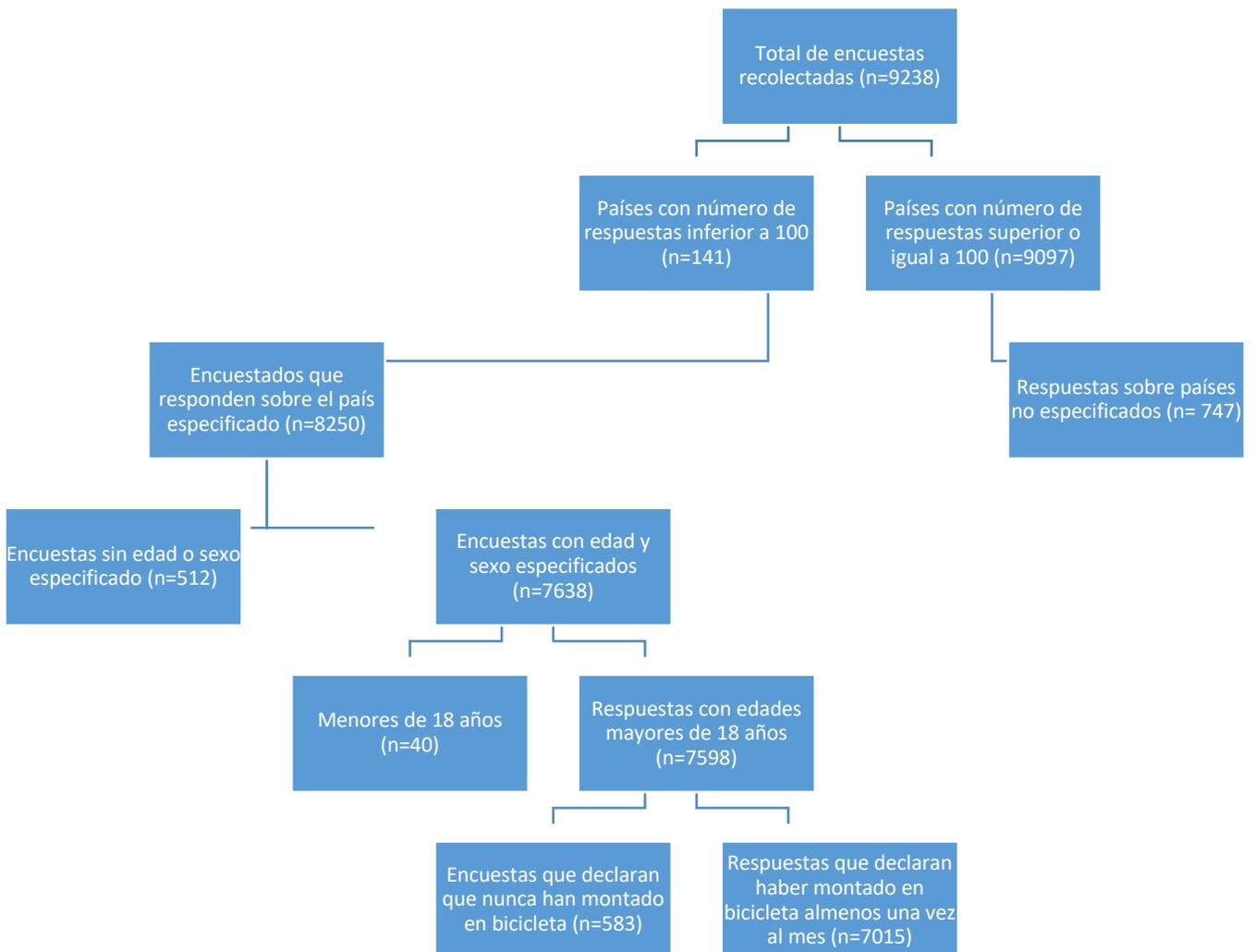
La base de datos presentaba una serie de desafíos que era necesario llevar a cabo para conseguir los objetivos del estudio. Esta etapa se inició con la selección de los datos necesarios y la selección de las principales variables de interés. Para cada una de estas variables se ha realizado un proceso de depuración de las respuestas, orientado a los siguientes aspectos [9], [10], [11]:

- Valoración de uso de pesos para corregir los sesgos muestrales.
- Identificación y tratamiento de valores fuera del rango.
- Identificación y tratamiento de inconsistencias.
- Identificación y tratamiento de datos faltantes.
- Identificación de sesgos sistemáticos.

Finalizado el proceso de depuración, el cual se ha elaborado en varias fases, se ha desarrollado todo un proceso de preparación de la información que ha implicado la modificación de determinados campos de información, así como la elaboración de nuevos campos a partir de los existentes. Esto ha permitido crear la base que finalmente se ha utilizado para los análisis de este informe. La base de datos final incluyó 7015 cuestionarios de 17 países participantes.

La depuración de datos ha consistido en los pasos indicados en la figura siguiente:

ILUSTRACIÓN 2. ÁRBOL DE LIMPIEZA DE DATOS



4.4 PRINCIPALES INCIDENCIAS

Existen una serie de ítems de la encuesta que no se han analizado porque no son relevantes para el estudio, se han identificado problemas en los datos que no permiten su utilización, la casuística es muy amplia... Es el caso de:

- *El ítem Q2 que hace referencia a: ¿En qué estado/provincia/región, vives?* no se ha considerado relevante para este estudio.
- *El ítem Q8. ¿Cuál es tu Profesión?* no se ha analizado puesto que muestra una casuística muy amplia que no nos aporta información relevante.
- *El ítem Q9. ¿Cuáles de los siguientes tipos de permisos de conducir posees actualmente?*, tiene la problemática de que no existe una homogeneidad en cuanto a los distintos permisos de conducción en los países. Esto complica la comparación entre países. No es objetivo de este estudio adentrarnos en este análisis, el cual requiere un estudio específico sobre los tipos de permisos en los distintos países.
- La información recogida en el *Ítem Q11. Comparando verano e invierno, ¿Qué frase de abajo describe mejor cuando usas la bicicleta?*, no se ha analizado puesto que en el banco de datos ensamblado se eliminó por la calidad de la información.
- *El ítem Q14. Indica la frase que describa mejor el acceso que tienes a una bicicleta*, no se comenta en el apartado de resultados ni se representa puesto que prácticamente la totalidad de los encuestados disponen de bicicleta, o tienen acceso a una.
- *El ítem Q19. ¿Cuántos kilómetros haces en bicicleta una semana normal para cada una de las siguientes finalidades?* Y el *Ítem Q20. ¿Cuántos kilómetros haces en bicicleta una semana normal para cada una de las siguientes finalidades?*, son interesantes para estudios específicos. Para los objetivos de este estudio nos ha resultado más adecuado obtener una visión general sobre los kilómetros semanales. La frecuencia de uso para cada motivo de desplazamiento nos aporta la información que necesitamos para nuestros objetivos.
- *El ítem Q26. Donde yo vivo, creo que los cascos de bicicleta son...*, no se analiza porque la información que aporta no dispone de la calidad suficiente.
- *El ítem Q28 (f). ¿Crees que llevar casco habría reducido la gravedad de las lesiones de cabeza en ese/esos accidentes?* no se comenta porque disponemos de un ítem que aporta esta información sobre un accidente real en el que se llevaba casco.
- Los ítems Q29a, Q29b, Q29c y Q29d hacen referencia al tipo de accidente, gravedad y uso del casco de conocidos que han sufrido el accidente. Puesto que los ítems Q28a, Q28b, Q28c,

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

Q28d, Q28e, Q28f, nos aportan la misma información pero en el caso de que la persona entrevistada sea la que ha sufrido el accidente hemos decidido utilizar esta información que consideramos más objetiva.

5 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

Para el desarrollo de este proyecto se han utilizado las técnicas estadísticas que se han considerado más apropiadas en función del tipo de información disponible y de los objetivos perseguidos.

En primer lugar, se han utilizado determinadas técnicas univariadas, las cuales nos permiten obtener una visión global de la problemática, basándonos principalmente en análisis de frecuencias y porcentajes (absolutos y relativos). En segundo lugar, y con el objetivo de profundizar en la caracterización del problema, se han utilizado técnicas estadísticas bivariadas basadas principalmente en el estudio de las relaciones entre variables. Principalmente se han realizado análisis básicos de las preguntas en cuanto a porcentajes de respondientes desglosados por países.

Para cada uno de los análisis se ha realizado una representación gráfica que ayude a llevar a cabo la interpretación de los resultados de forma más visual, lo cual se presenta en el cuerpo del informe, teniendo disponible todas las tablas de resultados en el anexo I por si se requiere realizar su consulta.

6 RESULTADOS

En este apartado se exponen los principales resultados obtenidos en los aspectos más relevantes analizados de la encuesta. Estos resultados se han distribuido a lo largo de cuatro apartados, a partir de las distintas áreas de información recogidas en la encuesta:

- Variables sociodemográficas.
- Uso de la bicicleta, beneficios y limitaciones.
- Uso del casco de bicicleta., beneficios y limitaciones.
- Implicación en accidentes de bicicleta.

6.1 VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS

En este apartado se describen los siguientes aspectos: país de residencia, edad, género de los participantes, estado civil, hijos y nivel de estudios.

6.1.1 PAÍS DE RESIDENCIA

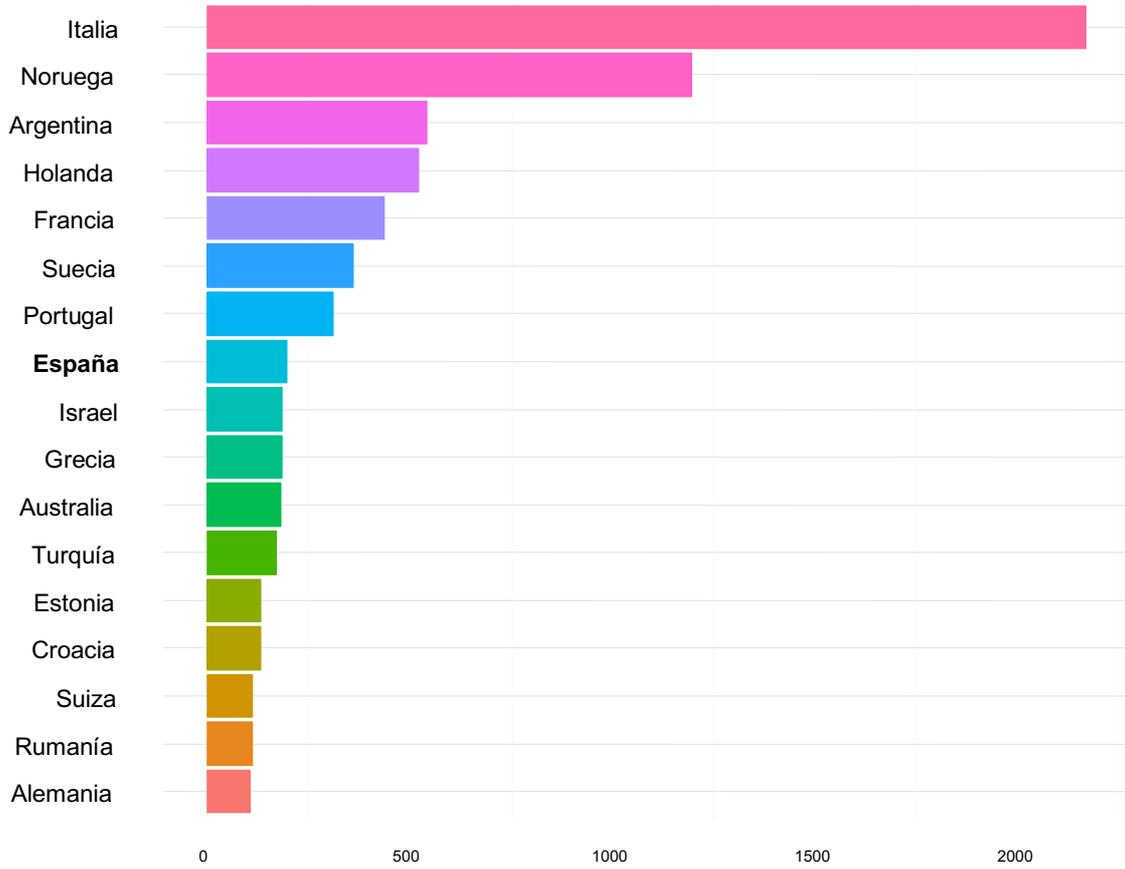
La variable analizada en este punto corresponde al *Ítem Q1. ¿Dónde vives?*

Éste ítem nos muestra el número de personas que han contestado la encuesta por país. Hay que tener en cuenta que cuando comienza la encuesta, la primera instrucción que recibe el respondiente es que la encuesta puede ser realizada por personas adultas que hayan usado la bicicleta en el último mes para cualquier finalidad.

En la **Ilustración 3** en la que se ordenan los países por número descendiente de encuestas contestadas, puede verse que Italia es el país con más respondientes (2164) el cual implica el 30% de la muestra, seguido muy de lejos por Noruega con un 17%. Le siguen Argentina (7,7%), Holanda (6,4%), Francia (6,2%), Suecia (5,1%) y Portugal (4,4%). España se encuentra en el octavo lugar con 194 respuestas (2,8%). Grecia, Israel y Australia representan el 2,6% de la muestra cada uno. Por último, los países como Turquía, Croacia, Estonia, Rumanía, Suiza y Alemania son los que en menor medida han contestado la encuesta. En la **Tabla 1** del Anexo I puede consultarse la información completa.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 3. ENCUESTAS CUMPLIMENTADAS POR PAÍS DE RESIDENCIA



6.1.1.2 EDAD

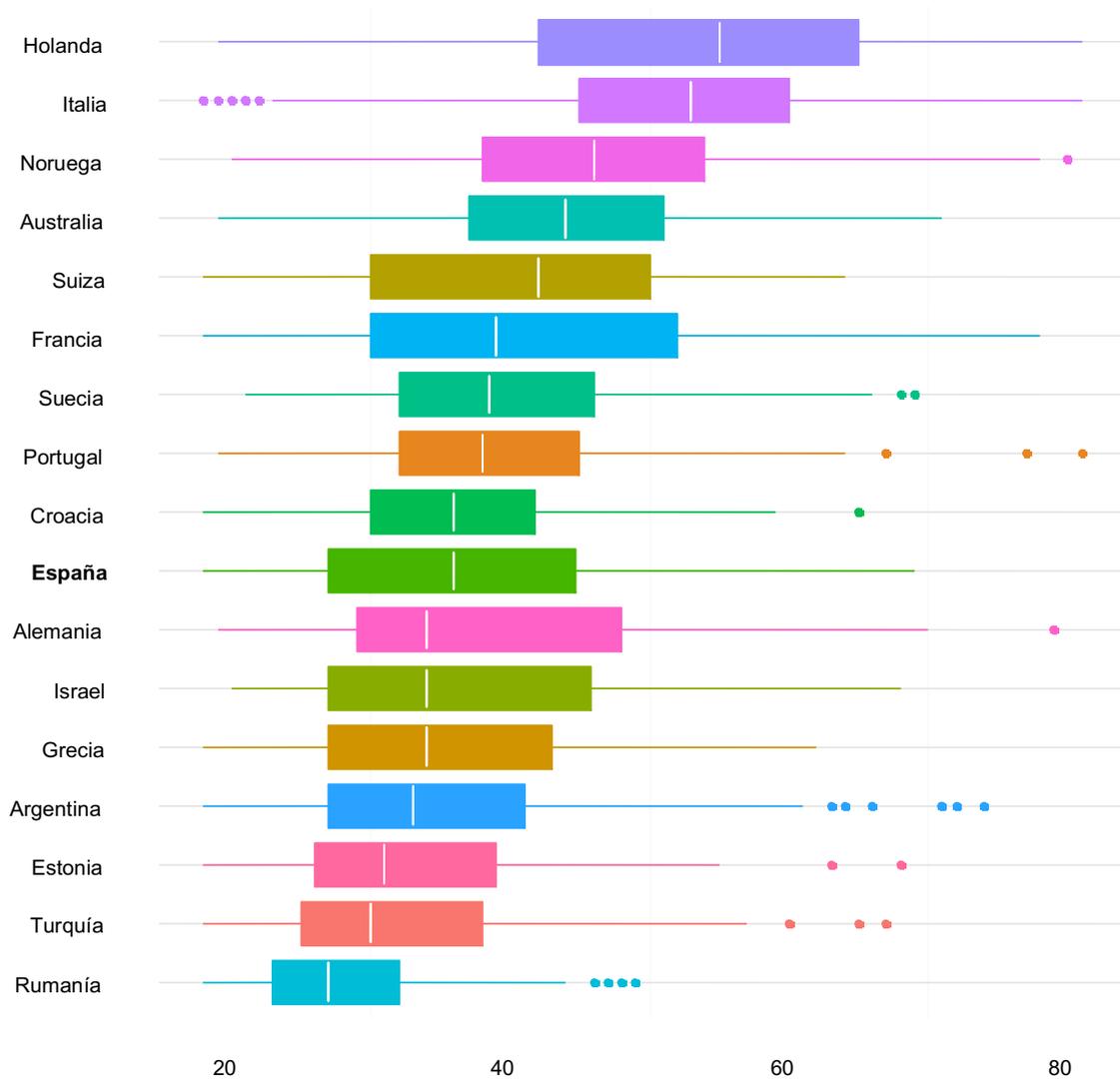
Esta información se obtiene a partir del análisis del *Ítem Q3. ¿Qué edad tienes?* (Rango entre 15 y 80+).

Para llevar a cabo el análisis se han eliminado los menores de edad y los valores perdidos (personas que no han contestado al ítem). Los análisis muestran que la edad máxima entre las personas que han utilizado la bicicleta en el último mes se encuentra a los 81 años y la mínima 18, puesto que hemos seleccionado los mayores de edad. Es de destacar que Holanda es el país que alcanza el máximo de edad de usuarios de bicicleta (81 años), siendo este máximo en el caso de España de 61 años. En el polo extremo se encuentra Rumanía con un máximo de edad de usuarios de la bicicleta de 49 años (ver Tabla 2).

Tal y como se puede apreciar en la **Ilustración 4**, Holanda e Italia son los países en los que la media y mediana de edad de las personas que han utilizado la bicicleta en el último mes es más alta, siendo superior a los 50 años en los dos casos. A continuación, se encuentran países como Noruega, Australia, Francia y Suiza, en los que la media y mediana de edad de los participantes es superior a 40 pero inferior a 47. Los países que le siguen en relación a una media más elevada de edad son Suecia, Portugal, Alemania, Israel, España, Croacia, Grecia, Argentina, Turquía y Estonia, con medias superiores a 30 e inferior a 40, excepto en Rumanía, en donde la media es de 29.6 y la mediana de 29. No hemos encontrado similitudes en la media de edad en función de su localización espacial (ver **Ilustración 5**). Centrándonos en España la media y mediana de edad es de 37 años, siendo la edad máxima de 65 años. Se encuentra entre los países en que la media de edad de usuarios de la bicicleta es menor, ocupando el onceavo lugar de los diecisiete países participantes.

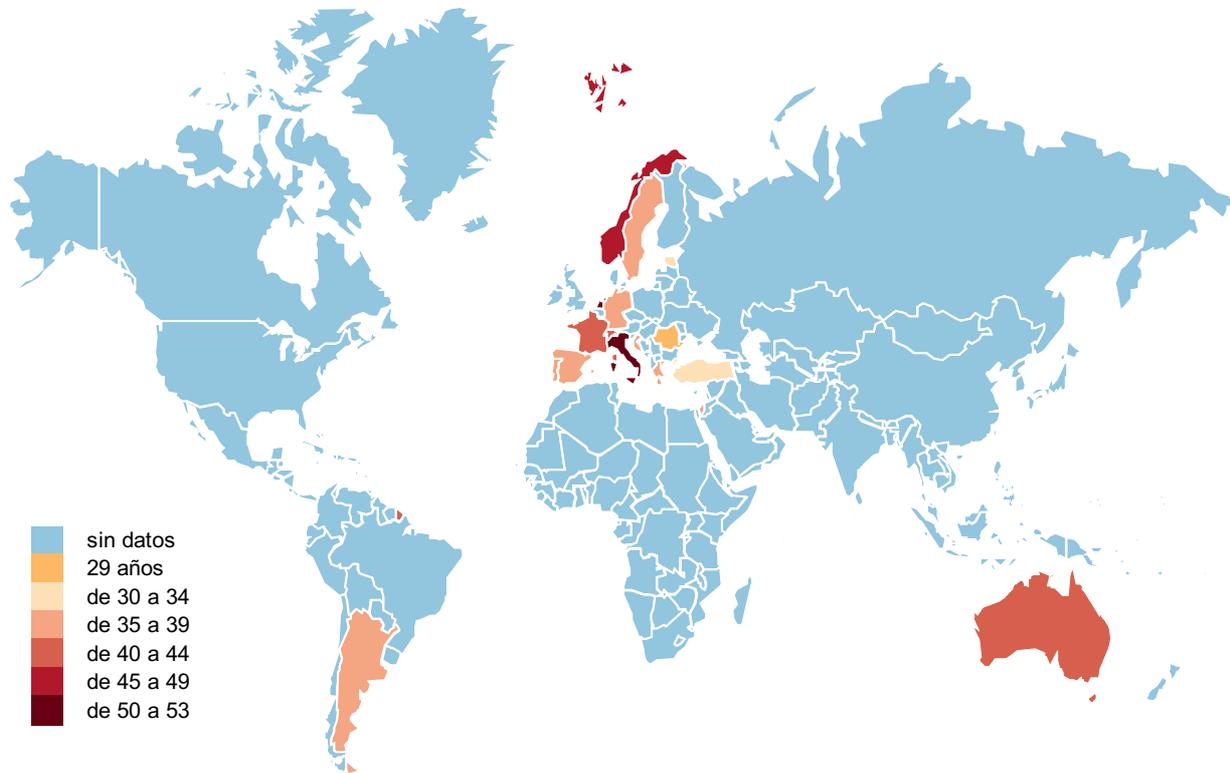
Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 4. EDADES DE LOS PARTICIPANTES POR PAÍS DE RESIDENCIA



Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 5. MAPA MUNDIAL DE LA MEDIA DE EDAD DE LOS PARTICIPANTES POR PAÍS DE RESIDENCIA

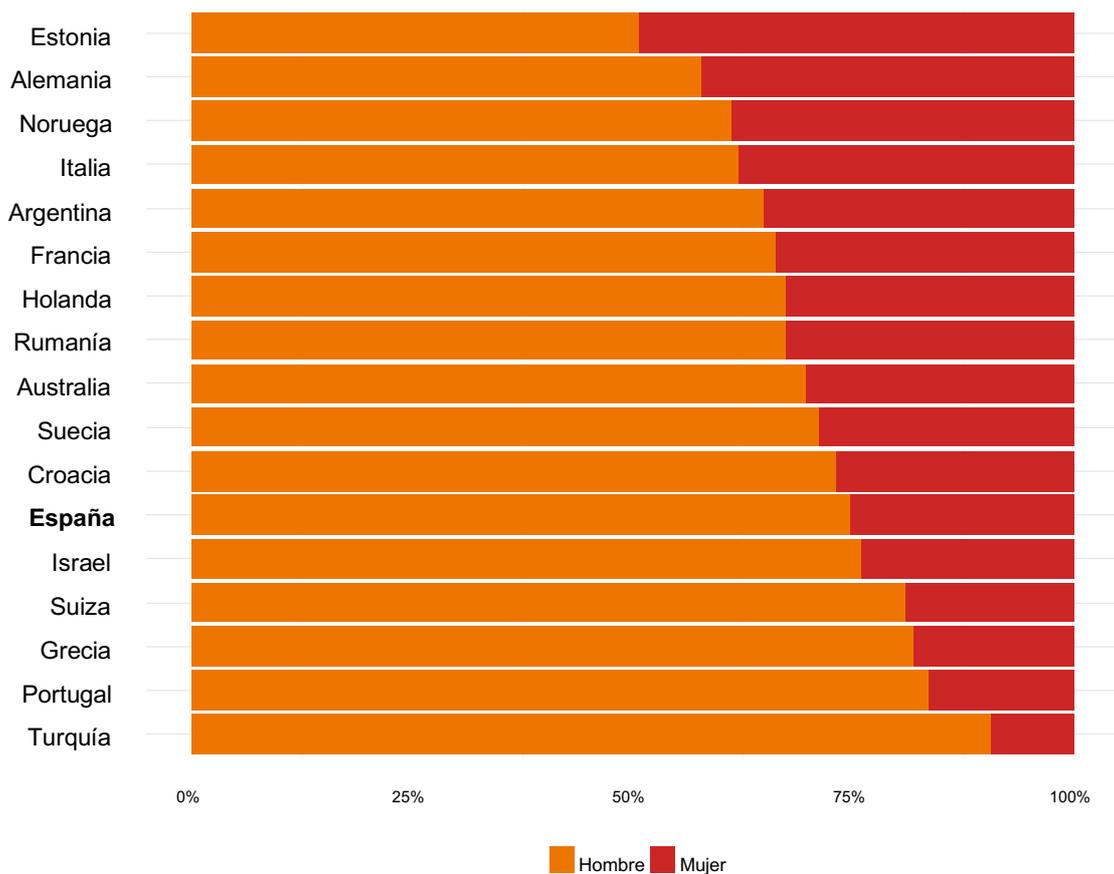


6.1.3 GÉNERO

La información sobre el género la hemos obtenido a partir del Ítem Q4. ¿Cuál es tu sexo?

En el gráfico siguiente (**Ilustración 6**), observamos que la relación entre hombres y mujeres que responden a la encuesta es de cerca de 7 hombres por cada 3 mujeres. Concretamente el número de hombres representa el 66,6% de los casos. No obstante, hay países en los que este predominio es mucho más elevado, como es el caso de Turquía, país en el que cerca del 92% de los respondientes son hombres. Otros casos similares son Portugal y Grecia con más del 80% de representación masculina. En España el 75.5% de los encuestados son varones, superando este valor a la media y por tanto situándose entre los países entre los que el predominio de hombres es mayor. En el otro extremo, países como Alemania y Estonia están más cercanos a la equidad. Para más información se puede consultar la Tabla 3.

ILUSTRACIÓN 6. SEXO POR PAÍSES



6.1.4 ESTADO CIVIL

El estado civil de los usuarios de bicicleta que han cumplimentado la encuesta se obtiene del análisis del ítem Q5. *¿Cuál es tu estado civil?*

Del análisis de esta variable cabe destacar que existen diferencias muy destacadas entre los países participantes (ver Tabla 4). Así, en la **Ilustración 7** se puede observar que en Australia, Francia e Italia, los respondientes son en gran medida casados (más del 70%), frente al otro extremo de Rumanía, país en el que el 76,4% son solteros. En España el 60% de los respondientes fueron solteros, siendo el segundo país con mayor proporción de solteros, por detrás de Rumania. A éste le siguen Argentina, Alemania, Turquía y Grecia.

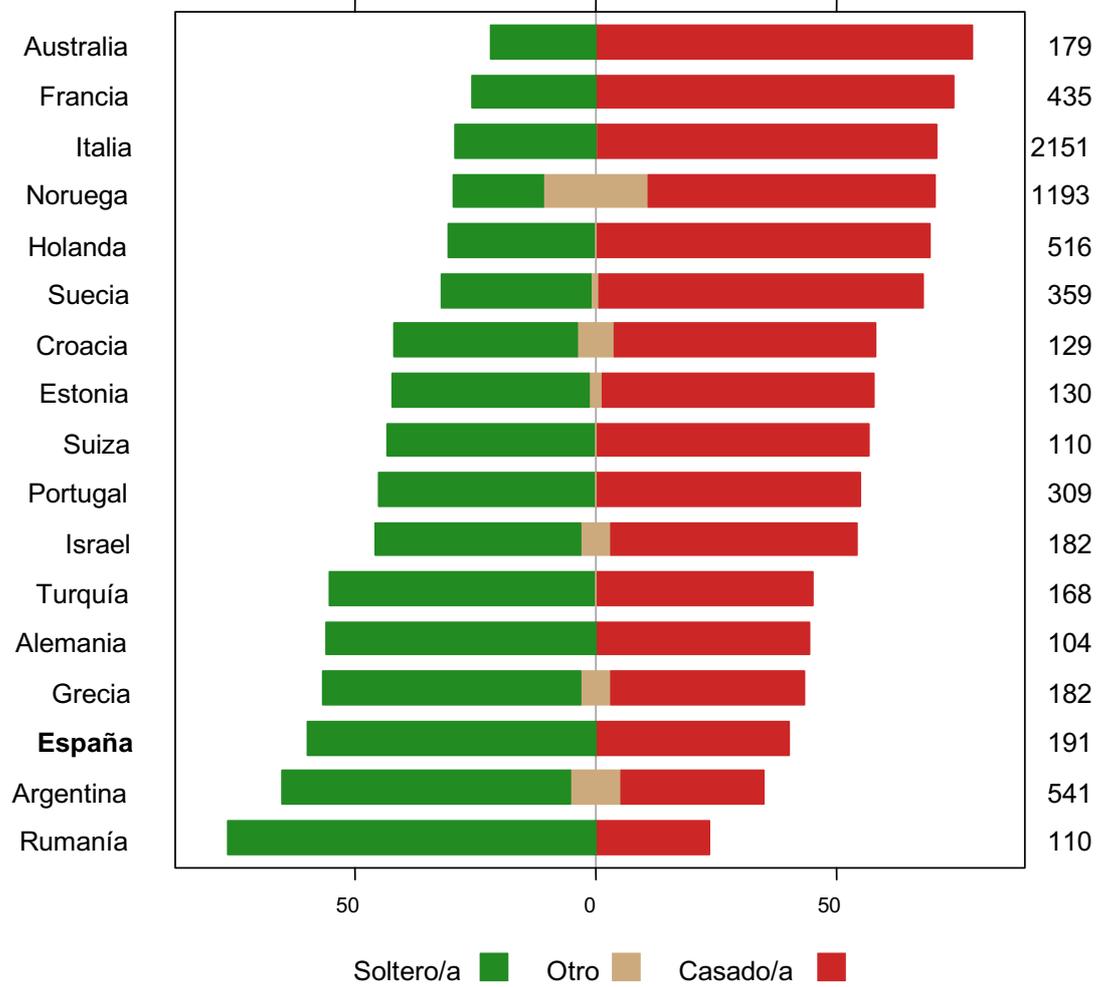
El grupo de países que presenta un porcentaje mayor de Casados entre sus respondientes, son Australia (78,2%), Francia (74,3%), Italia (70,7%), Holanda (69,2%), Suecia (67,1%) Noruega (59,6%).

Suiza, Estonia, Portugal Croacia e Israel tienen valores cercanos al 50% (56,4% - 51,1%) de participación de casados.

Es de resaltar el caso de Noruega, en el que el 22% de los casos no son ni solteros ni casados, es decir se enmarcan dentro de la opción “otros” que hace referencia a las opciones de divorciados/as, viudos/as, separados/as, parejas de hecho, superando esta opción a la de solteros. Argentina también destaca en esta categoría, con el 10,5% de los casos y Croacia con un 7,8%.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 7. ESTADO CIVIL POR PAÍSES



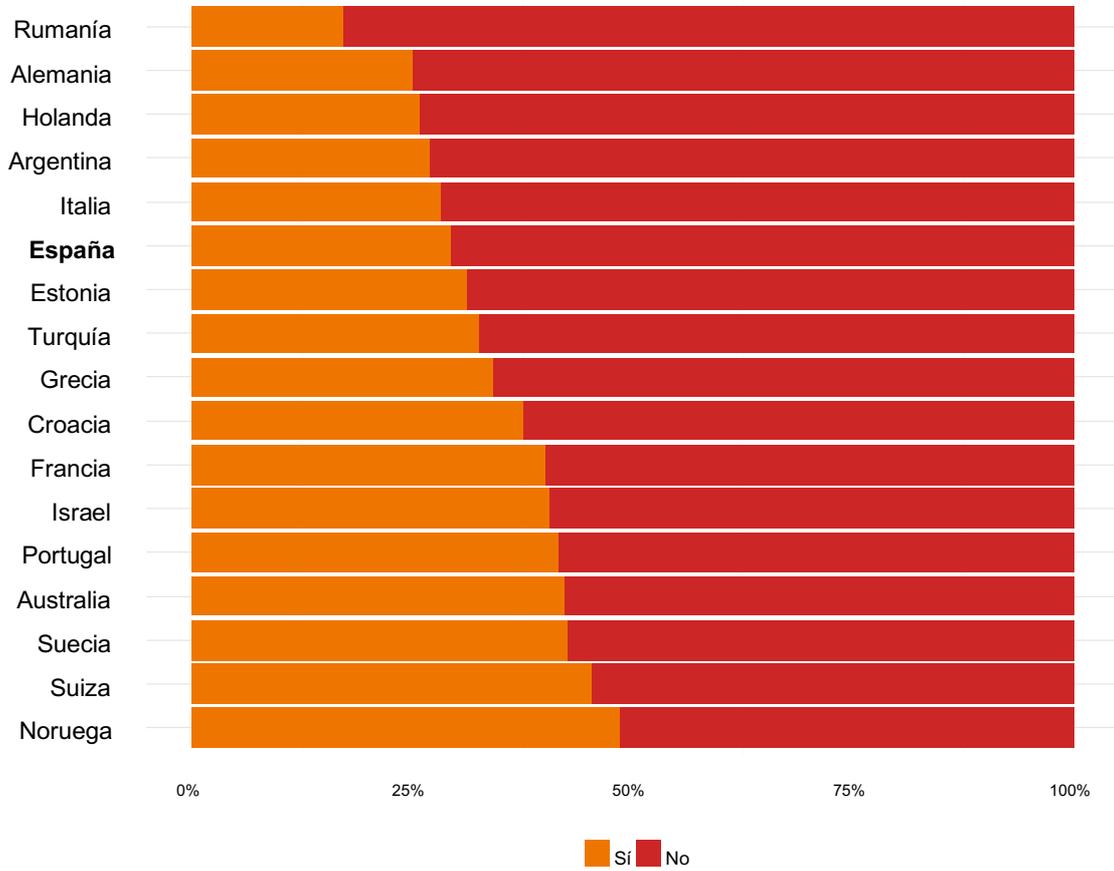
6.1.5 HIJOS

Esta información indica si el usuario de bicicleta que responde a la encuesta tiene hijos menores. Para analizar estos datos se utiliza el *Ítem Q6. ¿Tienes hijos de edades entre 0 y 18 años?*

Como se observa en la **Ilustración 8**, de manera general los respondientes en mayor medida no tienen hijos menores. Sin embargo, las diferencias entre países están muy marcadas. En el caso de Noruega, el 48,5% de los casos tienen hijos, le sigue Suiza, Suecia, Australia, Portugal, Israel y Francia, que son países en los que entre el 45,4% y el 40% de los usuarios tienen hijos menores. Este porcentaje se reduce a porcentajes entre el 40% y el 30% para Croacia, Grecia, Turquía y Estonia. A continuación tenemos a España, país en el que no llega al 30% de los participantes tiene hijos. Por detrás de España se encuentra Italia, Argentina, Holanda y Alemania, destacando como el país en el que los respondientes tienen menos hijos menores Rumanía, son sólo un 17,3%, lo cual tiene su lógica ya que como hemos visto anteriormente es el país con la media de edad más joven y mayor proporción de solteros (ver Tabla 5).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 8. HIJOS MENORES POR PAÍSES



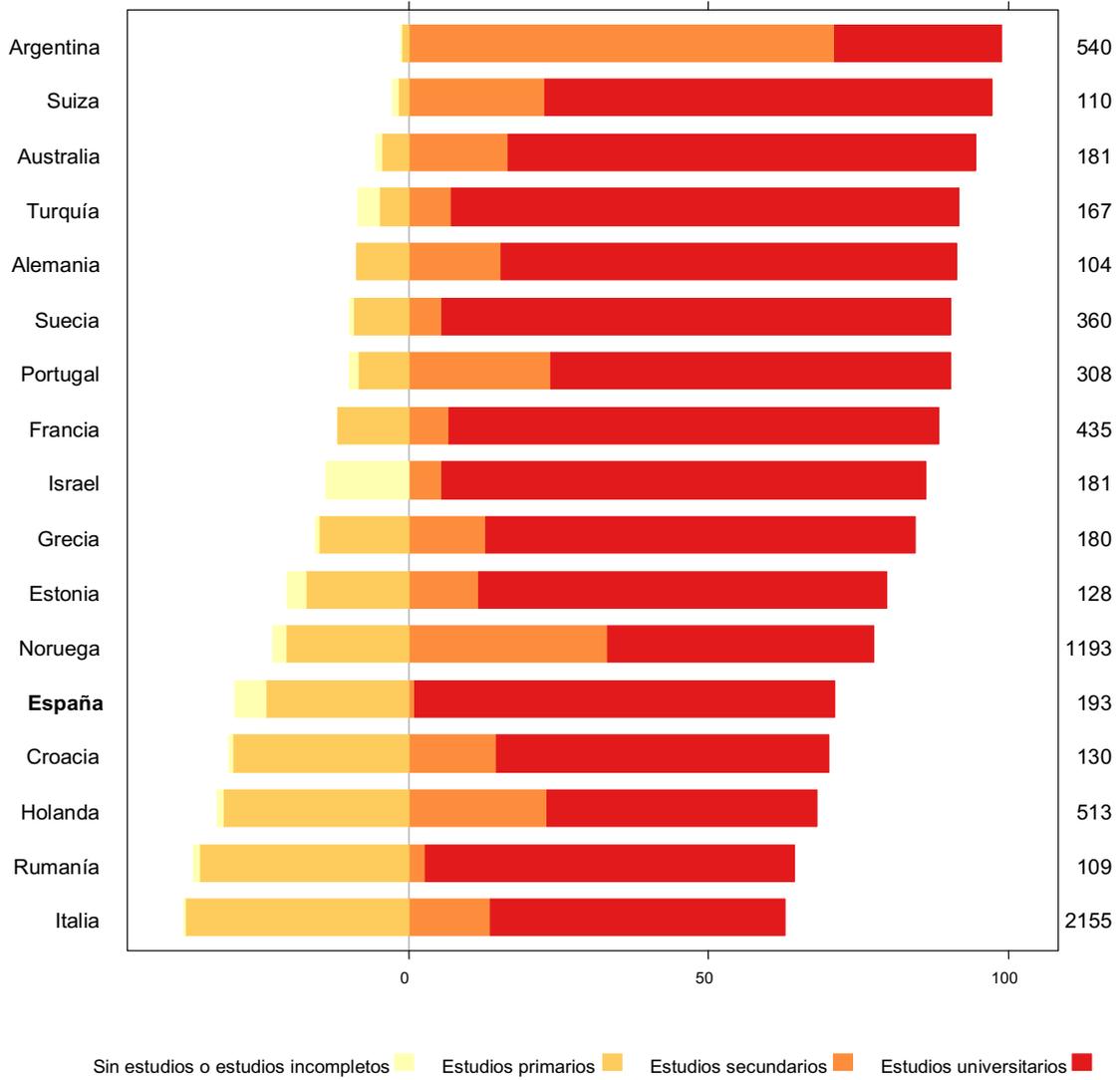
6.1.6 NIVEL DE ESTUDIOS

Para estudiar el nivel de estudios hemos analizado el *Ítem Q7. ¿Qué nivel de estudios tienes?*

En general, cerca del 57% de los respondientes tiene estudios universitarios, seguido por el 21,1% con estudios primarios y el 20.7% con estudios secundarios. La gente sin estudios o incompletos es una minoría (1,4%). Sin embargo, esta distribución no es igual para todos los países. En casi todos los países destacan los estudios universitarios por encima de los demás, aunque esto varía en proporción, tal y como se puede ver en la **Ilustración 9** y en la Tabla 6. La excepción es Argentina, país en el que solo el 28,8% de los respondientes tiene estudios universitarios frente al 69,5% que tienen estudios secundarios, siendo el porcentaje de estudios secundarios mucho menor en el resto de países (entre el 1,3% y el 33,1%). Israel es el país en el cual se presenta el mayor porcentaje de respondientes sin estudios o estudios incompletos (13,8%), grupo aún muy superior a los que tienen estudios primarios o secundarios.

Los países en los que hay una mayor homogeneidad en el reparto son Holanda y Noruega, y en países como Australia, Alemania, Suiza y Portugal, se observa un orden relacionado con el nivel de estudios, es decir, de mayor a menor nivel, es decir, los más abundantes son los respondientes con estudios universitarios, seguidos de secundarios, primarios y sin estudios. Nuestro país presenta una distribución similar a la general, es decir, mayor cantidad de personas con estudios universitarios, aunque superior a la media, concretamente el octavo país con mayor porcentaje de estudios universitarios (70,4%) por detrás de Suecia (83,8%), Turquía (82,0%), Israel (80,7%), Francia (79,3%), Australia (78,1%), Alemania (76,7%) y Suiza (75,4%). El grupo más mayoritario en España tras los estudios universitarios son las personas con estudios primarios con alrededor del 23%, siendo el de estudios secundarios prácticamente inexistente (1,3%). Es de resaltar también que en el caso de España el porcentaje de respondientes sin estudios o incompletos es del 5,4%, valor muy superior a la media general (1,4%), lo que lo convierte en el segundo país en el que han contestado más personas sin estudios o con estudios incompletos y el que menos con estudios secundarios.

ILUSTRACIÓN 9. NIVEL DE ESTUDIOS POR PAÍSES



6.2 USO DE LA BICICLETA, BENEFICIOS Y LIMITACIONES

En este apartado se ha analizado la antigüedad del permiso, frecuencia de uso de la bicicleta, acceso a coche y a bicicleta, años de experiencia en bici, finalidad del uso de la bici, kilómetros recorridos en bici, tipo de bicicleta, utilización de servicios de alquiler de bicicletas y beneficios y limitaciones del uso de la bicicleta.

6.2.1 ANTIGÜEDAD DEL CARNET DE CONDUCIR

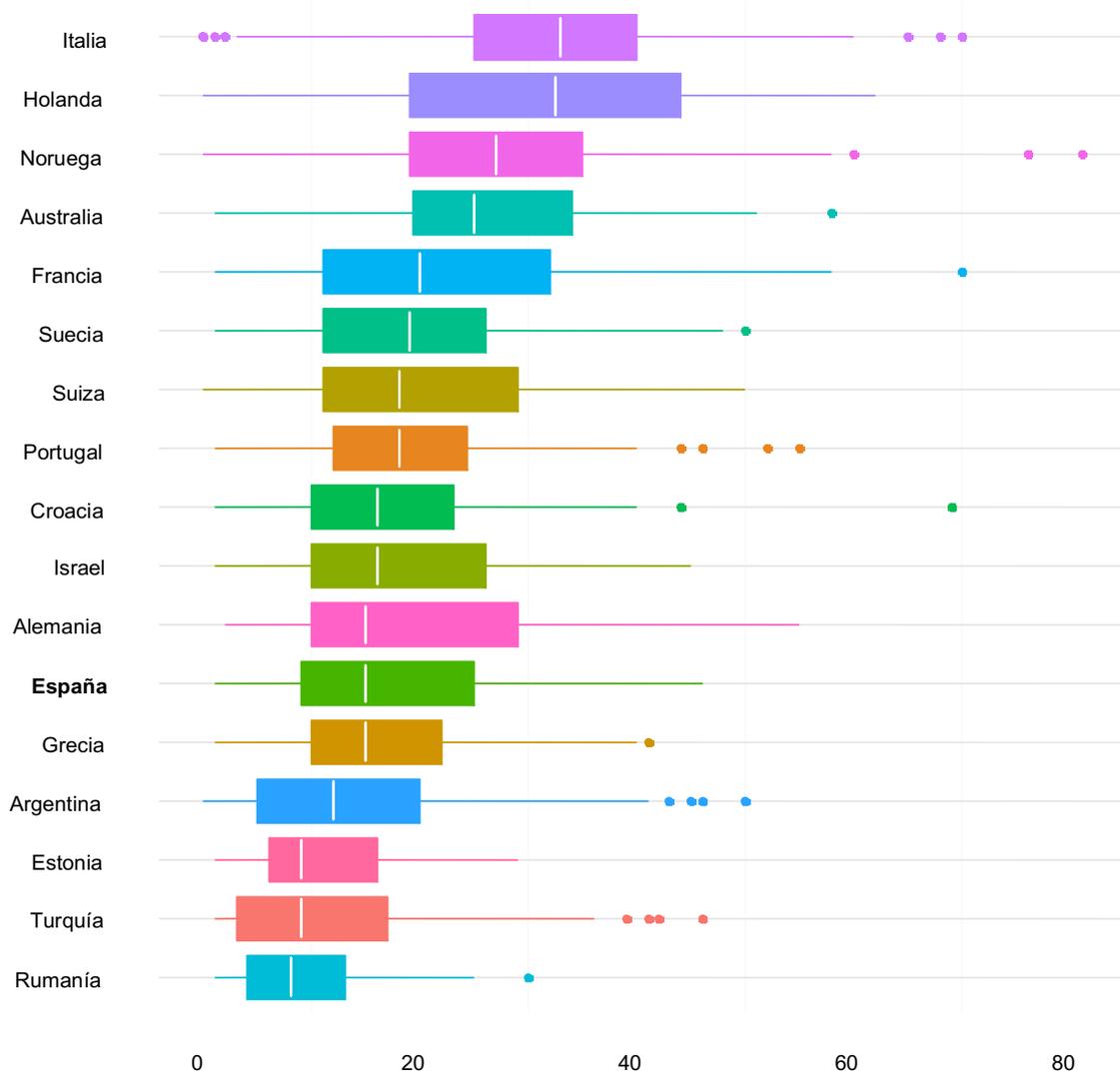
La información sobre la antigüedad del permiso la hemos obtenido a partir del *Ítem Q10*. *¿Cuántos años hace que tienes el carnet de conducir de coche?*

En primer lugar, cabe señalar que 983 de los participantes en la encuesta no han contestado a esta pregunta, por lo que se han eliminado de este análisis. Una vez eliminados los casos perdidos, se ha visto que casi todos los que han contestado esta pregunta disponían de carnet de conducir, a excepción de 24 casos.

Tal y como se puede observar en la **Ilustración 10**, los respondientes con mayor antigüedad en el permiso de conducir de coche son los que viven en Italia (32,12 años de media) y Holanda (31,05 años de media). Le siguen países como Noruega (26,97) y Australia (26,05). Francia, Suecia, Portugal, Suiza, Croacia, Israel y Alemania tienen una media entre 16 y 22 años de antigüedad de permiso. España se encuentra entre los cinco países con una menor antigüedad en el permiso (16,70 años), seguido por países como Argentina, Estonia, Turquía y Rumanía que es el país con menor antigüedad en el carnet (9,30 años). Puede consultarse la *Tabla 7* para ver los descriptivos sobre esta variable.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 10. ANTIGÜEDAD DEL PERMISO POR PAÍSES



6.2.2 FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA

Para el análisis de esta pregunta, hemos consultado las respuestas del *Ítem Q12*. *En los últimos doce meses, ¿con qué frecuencia has viajado en promedio en los siguientes medios de transporte?*

La pregunta dispone de información sobre distintos medios de transporte (coche (conductor/pasajero), motocicleta (conductor/pasajero), caminando, bicicleta, transporte público, ciclomotor). Puesto que el objetivo del estudio es principalmente “la bicicleta”, los resultados los hemos centrado en este medio de transporte (ver Tabla 8). Las respuestas van ordenadas de menor a mayor uso según “Nunca”, “menos de una vez al mes”, “De 1 a 3 veces al mes”, “De 1 a 4 veces a la semana” o “Casi a diario”. En la representación gráfica se ha eliminado la categoría “Nunca” por no existir datos.

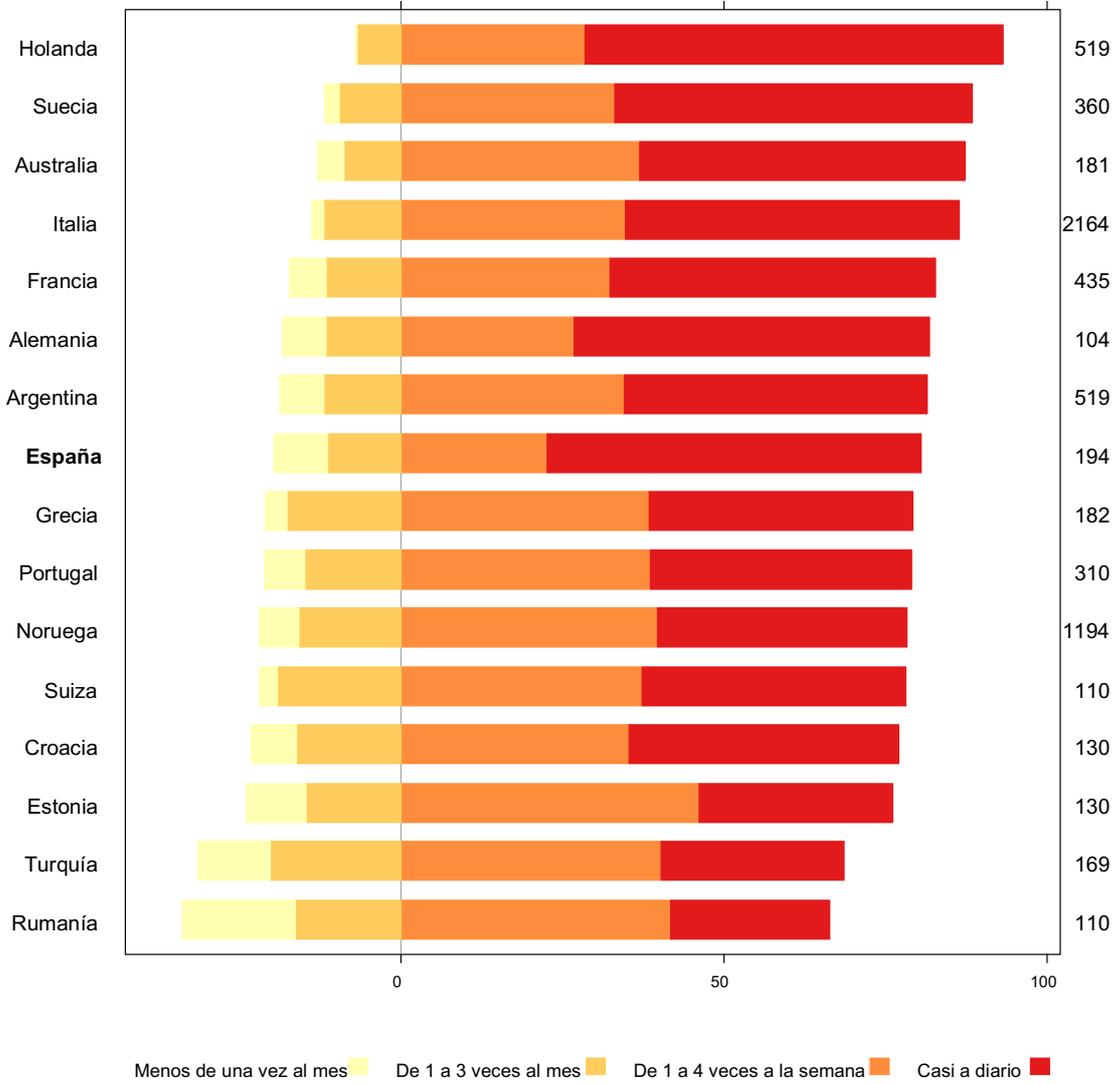
En la **Ilustración 11** hemos representado por orden descendente el uso de la bicicleta en los distintos países. En primer lugar, prácticamente no existe ningún caso en el que se indique que nunca se utiliza la bicicleta. Podemos apreciar claramente que en países como Holanda, España, Suecia, Alemania, Italia, Australia y Francia, más del 50% de los encuestados usa la bicicleta casi a diario. Concretamente, España es el segundo país con el porcentaje más alto de uso de bicicleta casi a diario (57,7%) por detrás de Holanda (64,5%).

Sin embargo, si definiésemos “uso habitual” combinando a aquellos que declaran usar la bicicleta “Casi a diario” con “De 1 a 4 veces a la semana”, en la mayoría de los países se supera el 70%, excepto en Turquía y Rumanía.

Es de comentar el caso de Israel, cuyos resultados en este ítem tienen valores contrarios a la tónica general, lo que nos hace dudar de la calidad de la información. Así, según los datos en Israel la bicicleta se utiliza muy poco, el 80% de los casos la utilizan de 1 a 3 veces al mes (47,3%) o menos de una vez al mes (31,3%). Aún así, hemos querido mantener esta información en la ilustración.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 11. USO DE LA BICICLETA POR PAÍSES



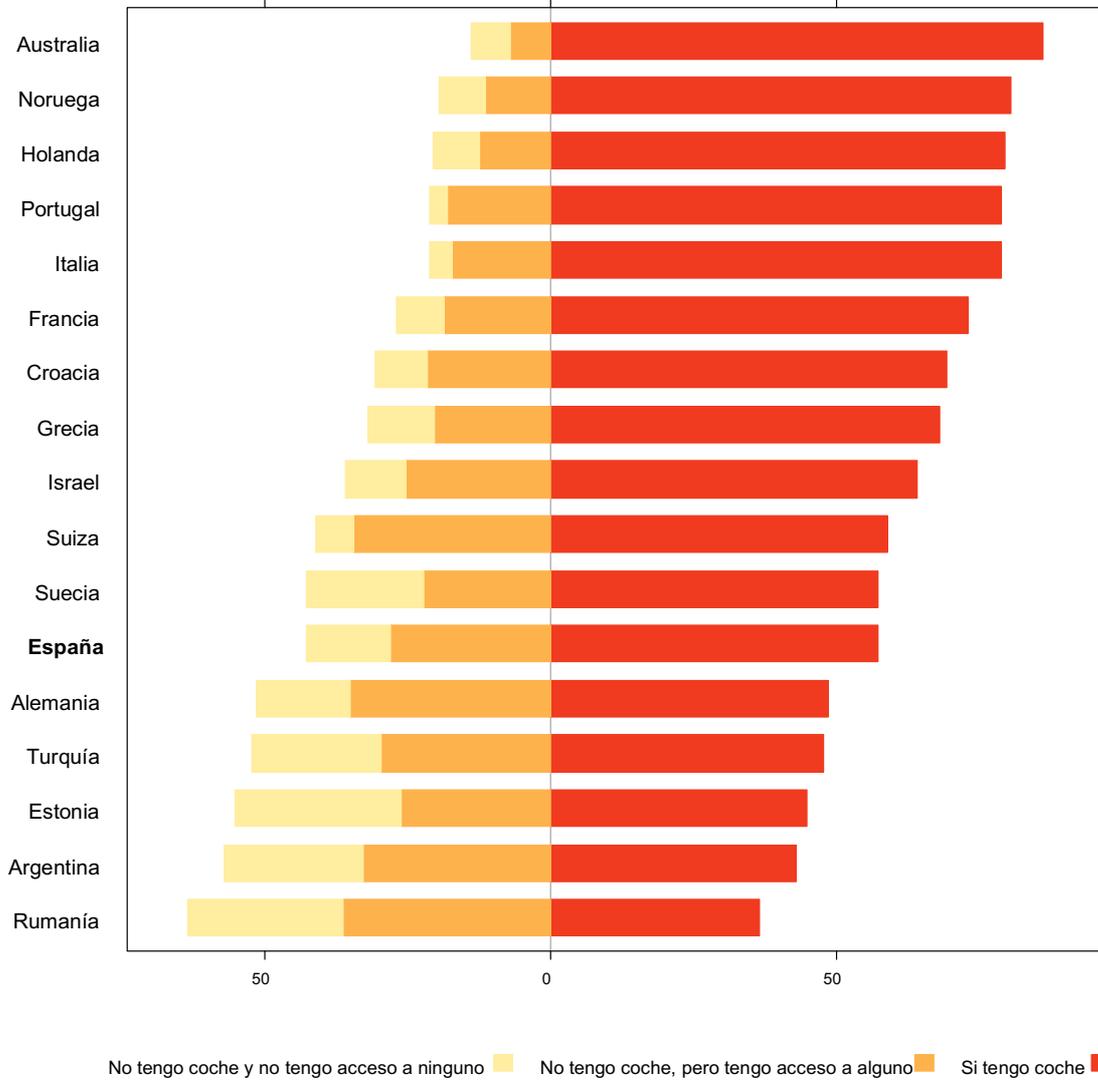
6.2.3 ACCESO A COCHE

El análisis de esta variable ha permitido conocer si el entrevistado disponía de coche. Para averiguar este dato se ha explorado el ítem Q13. *Indica la frase que describa mejor el acceso que tienes a un coche.*

Como mínimo, el 70% disponía de coche o tenía acceso a algún coche. Esto es así en todos los países entrevistados. Los países que en mayor medida no tenían acceso a coche eran Estonia (28,9%), Rumanía (27,3%), Argentina (24,2%), Turquía (22,8%), Suecia (20,5%), Alemania (16,5%). En España sólo el 15% no tienen acceso a coche. En Italia y Portugal más del 95% de los encuestados tiene coche o acceso a alguno (ver **Ilustración 12** y Tabla 9).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 12. ACCESO A COCHE



6.2.4 AÑOS DE EXPERIENCIA EN BICI

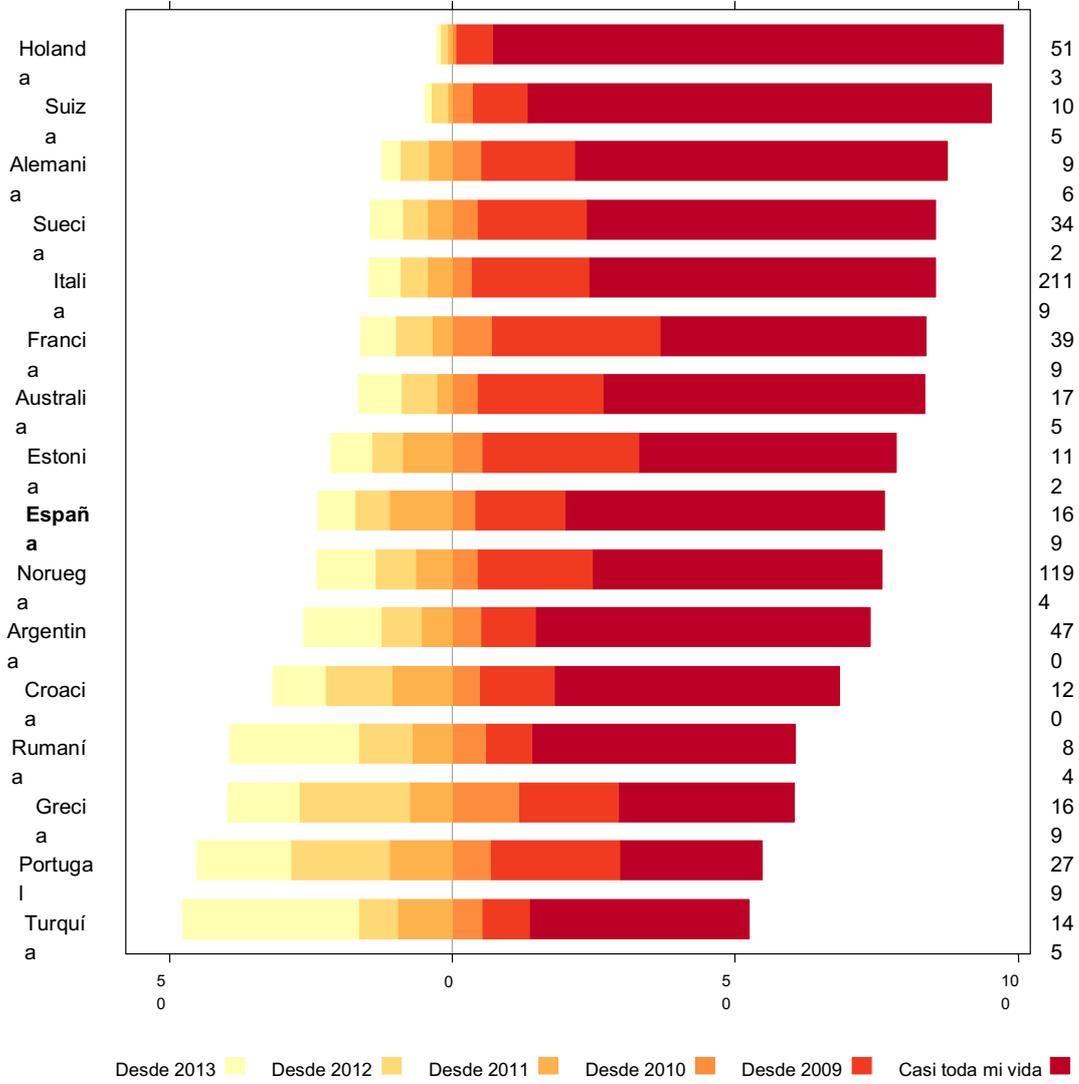
A partir del ítem Q15. *¿En cuáles de estos años has montado en bicicleta habitualmente?*, se puede obtener la información sobre la experiencia de uso de la bicicleta.

La **Ilustración 13**, representa de forma descendente los países que en mayor medida se ha montado en bicicleta “casi toda mi vida”. En general, en todos los países, los respondientes que declaran tener experiencia desde toda la vida son más que los que tienen una experiencia más reciente. Holanda (89,9%) y Suiza (81,9%) son los países más destacados en tener experiencia en bicicleta desde siempre “casi toda mi vida”. Probablemente que más del 80% de los respondientes señalen utilizar la bicicleta casi toda la vida puede ser consecuencia de que la “cultura” de la bicicleta está más difundida. Le siguen Alemania (65,6%), Suecia (61,4%), Italia (61,0%), Argentina (58,9%) y Australia (56,6%). España quedaría en octava posición con un porcentaje del 56,2%.

En el extremo opuesto, con menor experiencia en bici desde toda la vida se encuentran los países como Portugal (25,1%), Grecia (30,8%) y Turquía (38,6%) (ver Tabla 10). En estos países, sobre todo Turquía, destaca una experiencia más novel (en el sentido que han montado en bicicleta más asiduamente a partir del 2013). La distribución en estos países es más homogénea. No se recogen datos para Israel en este ítem, por lo que este país no aparece representado.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 13. EXPERIENCIA POR PAÍSES



6.2.5 FINALIDAD DE USO DE LA BICI Y FRECUENCIA

Otra de las cuestiones que se plantea es si existen diferencias en cuanto al objetivo del uso de la bicicleta, es decir, cual es la función a la que está destinada o motivo de desplazamiento. Para ello analizamos el Ítem Q16. *En los pasados 12 meses, ¿con qué frecuencia has usado la bicicleta una semana normal para cada una de las siguientes finalidades?*

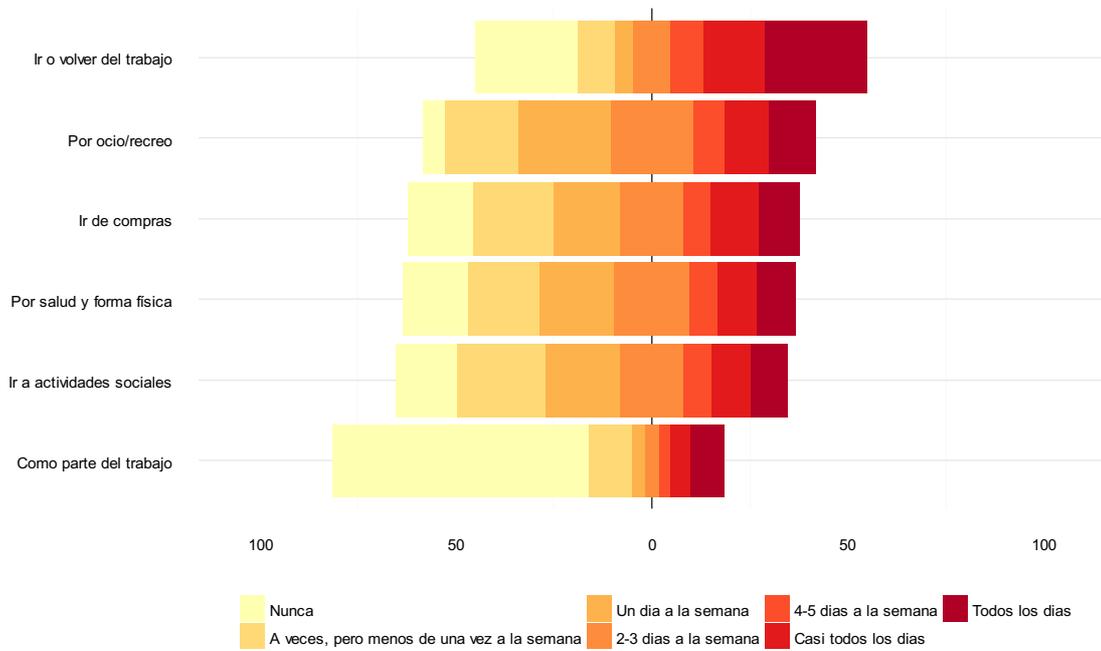
Al analizar los resultados, decidimos eliminar los datos de Israel y Noruega, dado que contienen anomalías (puede deberse a la traducción de la pregunta o al ensamblaje de los resultados de los diferentes países). Esta cuestión es de respuesta múltiple y distingue distintos motivos de desplazamiento: ir o volver al trabajo, por ocio o recreo, ir de compras, por salud y forma física, ir a actividades sociales, como parte del trabajo.

Se codifica la frecuencia de uso de los diferentes motivos de desplazamiento mediante una escala de siete valores que oscila desde “nunca” hasta “todos los días”. No obstante, el encuestado tiene también la posibilidad de no contestar. Hemos analizado como se distribuyen las respuestas de forma general, para luego realizar un análisis más específico destacando los resultados de España respecto al resto de países.

En la **Ilustración 14** y en la Tabla 11 podemos apreciar que las actividades en las que más asiduamente se utiliza la bicicleta es como medio de transporte para ir o volver al trabajo o centro de estudios (75,7%), realizándose todos los días, seguida de una utilización por ocio o recreo (36,1%). Entre las actividades en las que el uso de la bicicleta no es tan frecuente se encuentran “ir de compras” o a “actividades sociales” y “por salud y forma física” que obviamente, se realizan más esporádicamente. Por otro lado, observamos que muy pocos de los respondientes utilizan la bicicleta como parte o herramienta de trabajo.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

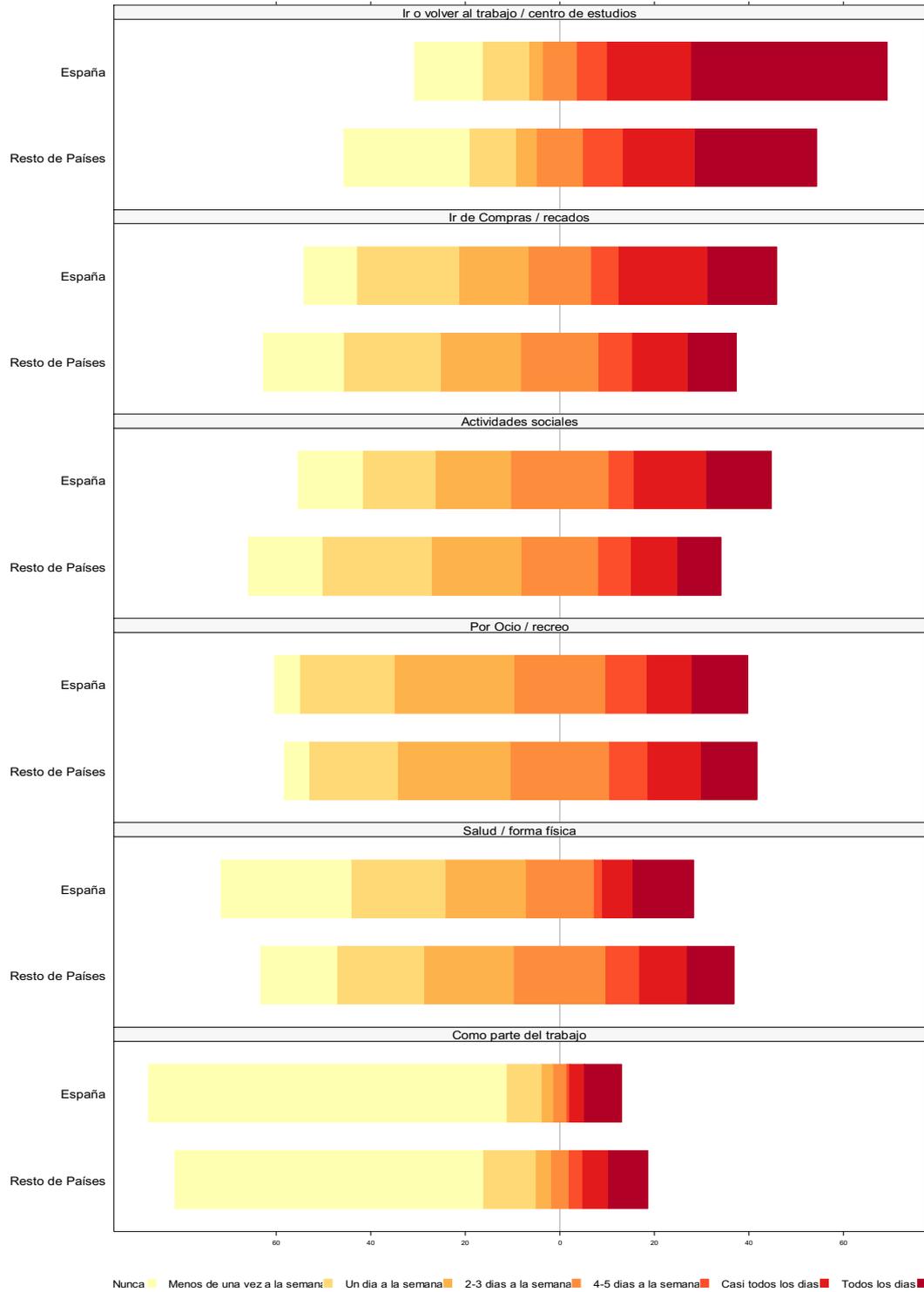
ILUSTRACIÓN 14. FINALIDAD DEL USO DE LA BICI



Si observamos los resultados de España (ver Tabla 12) podemos resaltar que el uso de la bicicleta que más asiduamente se realiza es para ir o volver al trabajo (41,4%), seguido de ir de compras (14,6%), ir a actividades sociales (13,6%), por salud y forma física (12,9%), por ocio y recreo (11,8%) y como parte del trabajo (7,9%). Si agrupamos las categorías y tenemos en cuenta el uso de la bici a partir de dos o tres días a la semana, un 73% de personas indican que la utilizan para ir o volver del trabajo, un 55% para actividades sociales, un 52,7% para ir de compras, un 49,4% por ocio o recreo, un 35,6% por salud y forma física y un 14,7% como parte del trabajo. Actividades como el ocio, o ir de compras se reparte más uniformemente, aunque se aprecia que no son actividades diarias. Los respondientes de este país no indican utilizar la bicicleta como actividad deportiva, sino más bien como actividad de ocio o pasatiempo para el fin de semana, lo cual en ocasiones puede ser similar. Si comparamos los resultados de España respecto al resto de países en general (ver

Ilustración 15 y Tabla 12) podemos apreciar que también es el uso de la bicicleta para ir o volver al trabajo el más destacado, aunque con porcentajes más bajos significativamente que para España. Así, este modo de desplazamiento para todos los días tiene un porcentaje del 26,5%, frente al 41,4% de España, y a partir de 2-3 días tiene un porcentaje del 60,7%, frente a un 72,9% en el caso de España. Lo mismo ocurre en el desplazamiento por actividades sociales e ir de compras, los cuales tienen valores más altos para España. En el caso de utilización de la bicicleta por ocio, salud y como parte del trabajo ocurre lo contrario. Así mientras el uso de la bici a partir de dos o tres días en España por ocio era del 49,4%, para el resto de países es del 53,8%, el uso por salud y forma física era del 35,6% y para el resto de países del 48,4% y como parte del trabajo era del 14,7% en España y para el resto de países un 26,6%.

ILUSTRACIÓN 15. COMPARACIÓN DEL MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO DE ESPAÑA Y EL RESTO DE PAÍSES



Si vamos un poco más allá y analizamos la distribución de cada país en función del motivo de desplazamiento encontramos los siguientes resultados (ver **Ilustración 16**):

Uso de la bici como actividad saludable o forma física: Croacia (23,1%), Grecia (22,5%), Turquía (17,2%), Argentina (15,9%), Rumanía (13,1%) y España (12,9%) son los países por orden descendente que en mayor medida utilizan la bicicleta todos los días como actividad saludable o forma física. Entre estos países destaca España también en sentido opuesto, puesto que casi un 50% no utiliza nunca o casi nunca la bicicleta como actividad saludable. Esto ocurre también en países como Alemania, Holanda, Suiza, Suecia y Estonia, países en los que este uso de la bicicleta es más bajo. En la mayoría de los casos es una actividad que se desarrolla un día a la semana o dos-tres días, probablemente relacionado con las salidas de fines de semana de colectivos, asociaciones o grupos de amigos como una alternativa para realizar deporte (Ver Tabla 13).

Uso de la bici para ir de compras: Holanda (83,1%), Estonia (80,6%), Alemania (73,6%) y España (67,3%) son los países que en mayor medida utilizan la bicicleta para ir de compras al menos un día a la semana. En el extremo contrario se encuentran Rumanía (44,5%) Australia (44,9%) y Portugal (49,3%). Si se observa la distribución del uso de la bicicleta para ir de compras a diario, España queda en segunda posición con un 14,6% por detrás de Croacia (15,9%) y le sigue Alemania, Argentina e Italia con un 12% (Ver Tabla 14).

Uso de la bici como actividad de ocio: Turquía (92,7%), Croacia (88,8%), Italia (83,3%) son los países que en mayor medida utilizan la bici como actividad de ocio al menos un día a la semana. España se sitúa en décima posición (74%). Sin embargo ocurre lo mismo que con el uso como actividad física, cuando se refiere al uso de la bici todos los días, España ocupa la séptima posición con un 11,8%. Croacia (20,5%), Grecia (18,1%) y Turquía (17,9%) son los que realizan un mayor uso como actividad de ocio todos los días. Los países que realizan un menor uso de la bici (al menos un día a la semana) como actividad de ocio son: Suecia (50,2%), con gran diferencia respecto al resto de países y Francia (64%) (Ver Tabla 15).

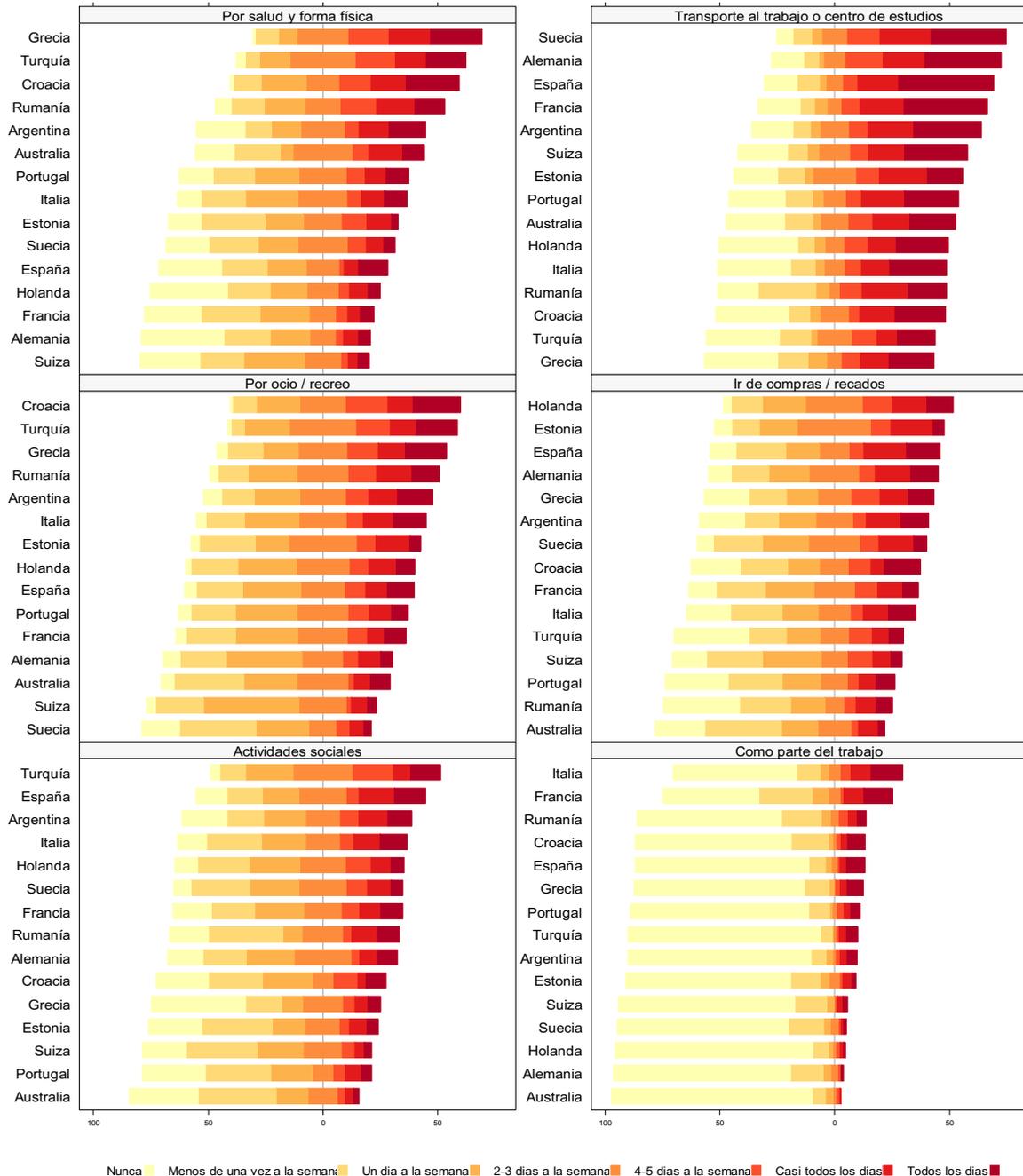
Uso de la bici para ir o volver del trabajo/centro de estudios: Realizando la comparación por países, se observa que en nuestro país, la bicicleta es usada como medio de transporte en actividades principales como ir al trabajo o a los estudios asiduamente (41,4% a diario y alrededor del 66% la usan con este objetivo más de 3 días a la semana), igual que en países como Francia, Alemania y Suecia (todos superan el 30% a diario y más del 60% más de 3 días a la semana). Por el contrario, tenemos países como Grecia, Rumania, Turquía y Estonia en donde este objetivo no afecta en la asiduidad. Sorprenden países como Holanda, en el que hay mayor parte de respondientes (34,4%) que no la usan nunca con este objetivo, al igual que en Italia (Ver Tabla 16).

Uso de la bici para actividades sociales: Como ya se había comentado este uso de la bicicleta obtiene junto con el uso de la bici como parte del trabajo, los porcentajes más bajos. Entre todos los países, España es el que utiliza en mayor medida la bicicleta a diario para actividades sociales (13,6%)

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

seguido de Turquía (13%) e Italia (11,8%). Estos porcentajes se reducen drásticamente para países como Suiza (3,2%) y Australia (2,4%) (Ver Tabla 17). Como parte del trabajo se utiliza mínimamente.

ILUSTRACIÓN 16. COMPARACIÓN DEL MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO DE ESPAÑA Y CADA PAÍS



6.2.6 FRECUENCIA DEL USO DE LA BICI SEGÚN EL TIPO DE VÍA

Análogamente al motivo de desplazamiento aparece una variable interesante de estudiar, como es el tipo de vía que se utiliza para ir en bicicleta. Este análisis nos puede revelar la adecuación de cada país para el uso de la bicicleta, puesto que se trata de entrever si los países tienen disponibilidad de carriles bici o por el contrario conocer si la práctica de la bicicleta se realiza como un medio de transporte más, en las mismas vías que los vehículos a motor con todo lo que ello conlleva (peligrosidad...).

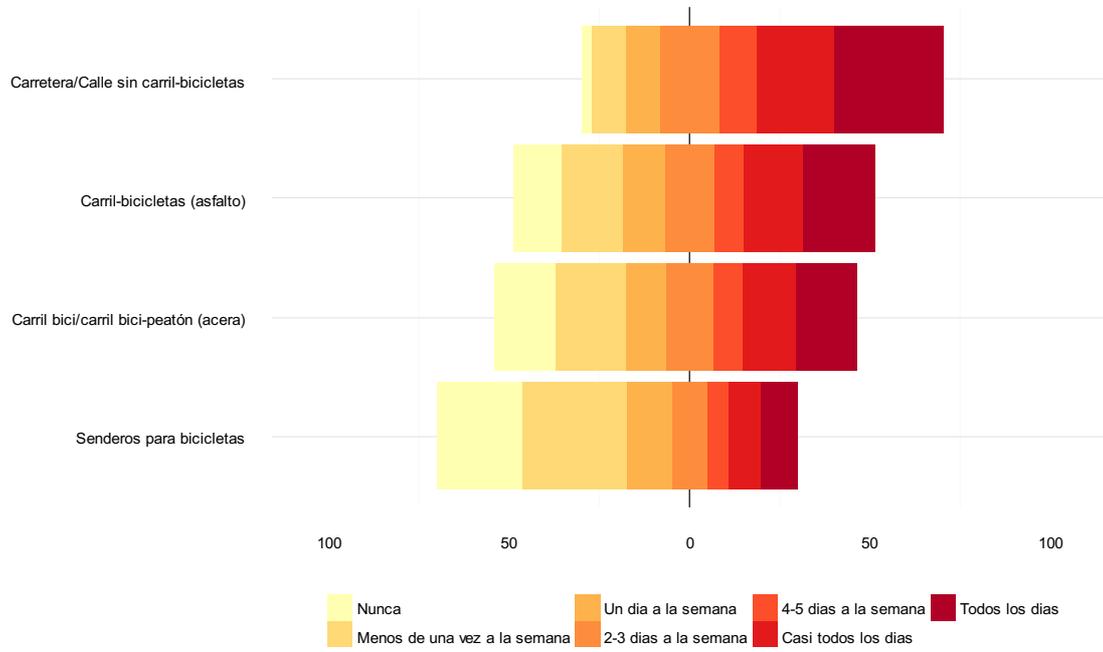
Utilizamos para este efecto el ítem Q17. *En los pasados 12 meses, ¿con qué frecuencia has usado la bicicleta una semana normal en cada uno de los siguientes tipos de vía?*

Esta cuestión trata de escalonar el uso según la misma escala que el ítem Q16 en cuatro tipos de vía: “Carretera/calle sin carril para bicicletas”, “Carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto)”, Carril bici o carril-peatón (en la acera)” y “Senderos para bicicletas”, por lo que es un ítem de respuesta múltiple. En la representación gráfica de este ítem se ha eliminado a Noruega por limitaciones en los datos.

A partir de un análisis general de los datos, se observa que un 62,8% utilizan 4 o 5 veces a la semana o más la carretera o calle sin carril para bicicletas, es decir comparten la vía con los vehículos a motor. Las carreteras o calles con carril para bicicletas en el asfalto se utilizan en menor medida (44,8% 4 o 5 días a la semana o más). La vía que más se utiliza para ir en bici después de las anteriores es el carril bici o bici-peatón en la acera. El 39,8% lo utilizan cuatro o cinco días a la semana o más. Los carriles o senderos expresamente diseñados para la bicicleta son los menos utilizados de manera habitual (24,9%), sin embargo este tipo de vía es el que se utiliza en mayor medida de manera ocasional (26,1%), probablemente para salir de paseo o excursiones en fin de semana (ver **Ilustración 17** y Tabla 19).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 17. USO DE LA BICICLETA SEGÚN EL TIPO DE VÍA

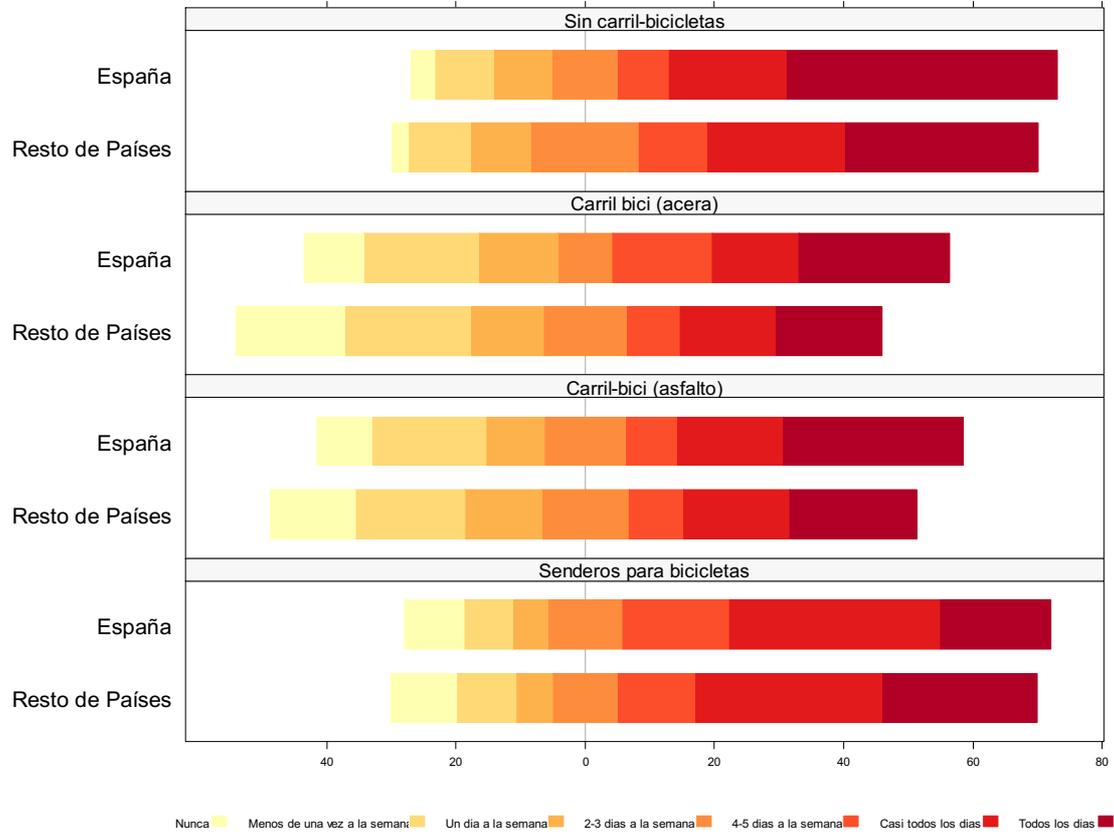


El análisis realizado sobre los datos de España presenta resultados similares a los generales. Concretamente nos permite apreciar que en nuestro país la práctica de la bicicleta se realiza en mayor medida por tipos de vía que no están acondicionadas para este uso en exclusiva, es decir, comparten la calzada con los vehículos motorizados. Así el uso asiduo por carretera/calle sin carril para bicicletas adquiere un porcentaje del 41,8% y el uso por carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto) un valor de 27,9%. El carril bici o bici-peatón para una práctica asidua alcanza un 23,3% y los senderos para bicicletas un 9,2%, por lo que se observa una disminución de uso en estos tipos de vía habitualmente. El uso de los senderos para bicicletas tiene un uso más ocasional (32,5% menos de una vez a la semana), lo que podríamos relacionar con la práctica de salir a pasear algún fin de semana.

Si comparamos los resultados de España con los del resto de países en general vemos como no hay prácticamente diferencias entre España y el resto de países. Así, en España el 78,2% de los encuestados utilizan dos o más días a la semana la carretera/calle sin carril para bicicletas, frente al 78,6% en el resto de países. La utilización de la carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto) es del 64,8%, ligeramente superior al resto de países (58,1%). La utilización del carril bici o carril bici-peatón (en la acera) tiene para España un uso del 60,7% frente al 52,4% en el resto de países. Los senderos para bicicletas en España se utilizan dos días o más a la semana por un 33,7% frente al 35,2% en el resto de países. Por otro lado, en nuestro país la práctica de la bicicleta por carriles o calles que se comparten con vehículos motorizados es más asidua, tanto en carreteras sin habilitar (41,8% todos los días frente al 29,8% en el resto de países) como si están preparadas en el asfalto (27,9% todos los días frente a 19,6% en el resto de países) (ver **Ilustración 18** y **Tabla 20**).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 18. USO DE LA BICICLETA SEGÚN EL TIPO DE VÍA (ESPAÑA FRENTE AL RESTO DE PAÍSES)



Si realizamos un análisis más específico de cada país por tipo de vía se puede apreciar en la **Ilustración 19** y en la Tabla 21, Tabla 22, Tabla 23 y Tabla 24 que los países que utilizan para circular en bici la carretera/calle sin carril para bicicletas son Israel, de forma más habitual (cuatro días o más a la semana) son por este orden Israel (80%), Rumanía (72,1%), Francia (69,7%) y España (67,9%). Le sigue Argentina, Holanda, Australia, Suecia, Portugal y Alemania con un uso habitual superior al 60%. Grecia, Italia, Turquía, Croacia y Suiza tienen un uso de esta vía entre un 50 y 60%. Estonia es el país con un uso menos habitual de esta vía (39,1%).

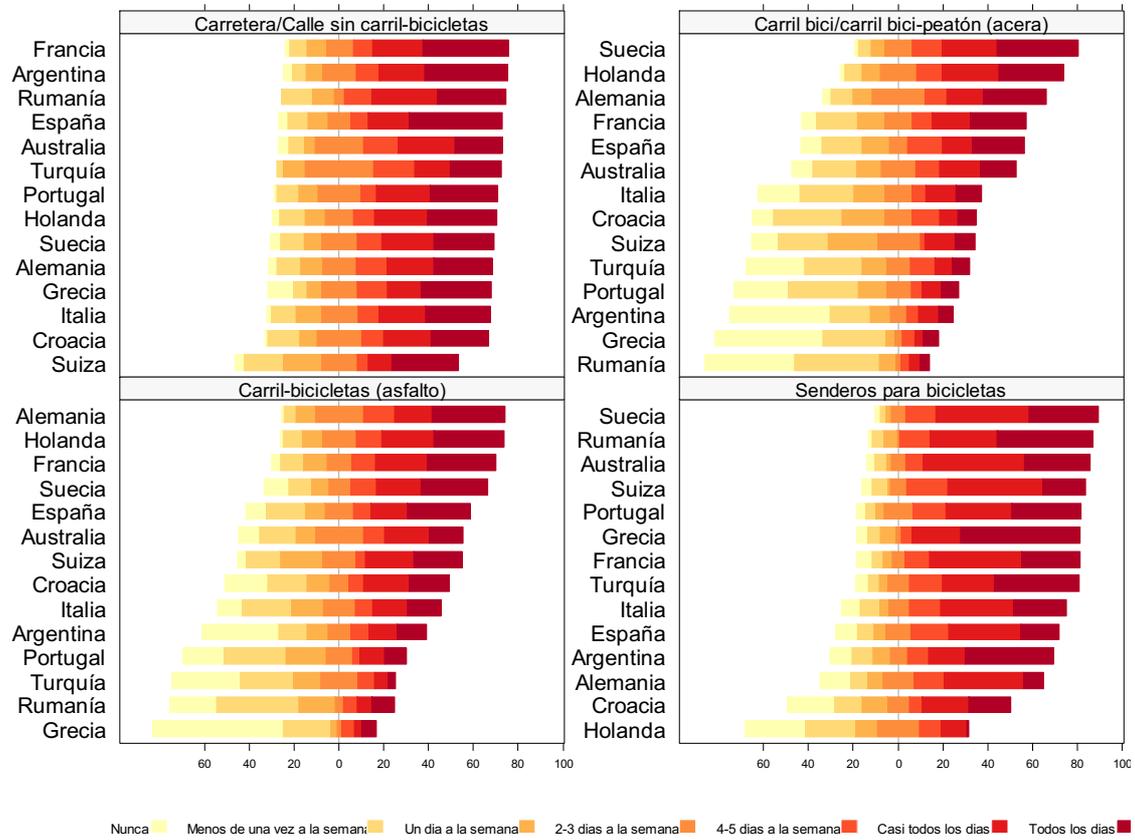
En relación con el uso de carretera/calle con carril para bicicletas en el asfalto, los países con mayor uso habitual de esta vía para circular en bici son Israel. El 93,5% realizan circular en bici habitualmente por esta vía. Holanda (66,3%) es el país con más utilización de esta vía después de Israel. Es destacable que en estos dos países todo el mundo ha circulado en bici por esa vía alguna vez. Francia (64,2%), Alemania (63,1%) y Suecia (61,4%) son los países que más utilizan esta vía para ir en bici después de Israel y Holanda. España se sitúa en sexto lugar (52,2%). Le siguen Suiza, Croacia y Australia con porcentajes entre el 40 y 50% de uso habitual. El país con menos uso de esta vía es Grecia, país en el que sólo el 15,6% la utiliza habitualmente y además cerca del 60% indica no haber utilizado esta vía para ir en bici nunca. Le siguen Turquía muy de cerca (16,9%), Rumanía (22,7%), Portugal (24,1%), Estonia (30,6%) y Argentina (33,8%).

El país que en mayor medida utiliza de forma habitual el carril bici o carril bici-peatón que están situados en la acera es Israel (89,4%). Suecia (74,2%), Holanda (65,6%), Alemania (54,4%), España (52,1%) y Francia (51%) son los países que le siguen. Entre un 30 y un 50% de uso habitual se encuentran Australia (44,7%) y Estonia (42,6%). En Italia, Croacia, Turquía, Suiza, Portugal y Argentina de un 30 a un 20% de encuestados utilizan esta vía de forma habitual. Los países con menos uso habitual son Grecia (16,4%) y Rumanía (12,7%). Estos países utilizan este tipo de vía para desplazarse en bici más esporádicamente. Resaltamos los casos de Israel, Suecia y Holanda, en los que los usuarios de la bicicleta que declaran no utilizar este tipo de vía nunca no llegan al 2%.

Por último, si analizamos el tipo de vía denominada "Senderos para bicicletas", entendiendo sendero como una vía únicamente destinada al uso de la bicicleta, observamos que de forma habitual Israel (88,5%) y Holanda (59%) son los países que utilizan esta vía en mayor medida. En estos países no llega al 1% los que no la utilizan nunca, mientras que en los demás países, puede llegar al 53,6% en el caso de Grecia o 42,5% en el caso de Rumanía. En España habitualmente estos senderos son utilizados por el 22,1% de los encuestados. Los países con menor uso habitual de esta vía son: Suecia (6,9%), Australia (10,8%), Estonia (11,2%) y Portugal (11,9%). En Suiza, Rumanía, Turquía, Francia, Grecia e Italia es utilizado habitualmente entre un 12 y un 20% de los encuestados. Este tipo de vía es mayormente utilizado de forma esporádica (a veces, pero menos de una vez a la semana) por la mayoría de países. Se puede entender que en estos países, el sendero es usado para hacer deporte, es decir, se utiliza este tipo de vía para la práctica de la bicicleta como deporte, principalmente de montaña. La excepción es Israel y Holanda, en los cuales esta vía se utiliza más frecuentemente.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 19. USO DE LA BICICLETA SEGÚN EL TIPO DE VÍA PARA CADA PAÍS



6.2.7 KILÓMETROS RECORRIDOS EN BICI A LA SEMANA

En este apartado se han analizado las respuestas del *Ítem Q18. ¿Cuántos kilómetros haces en bicicleta una semana normal?*

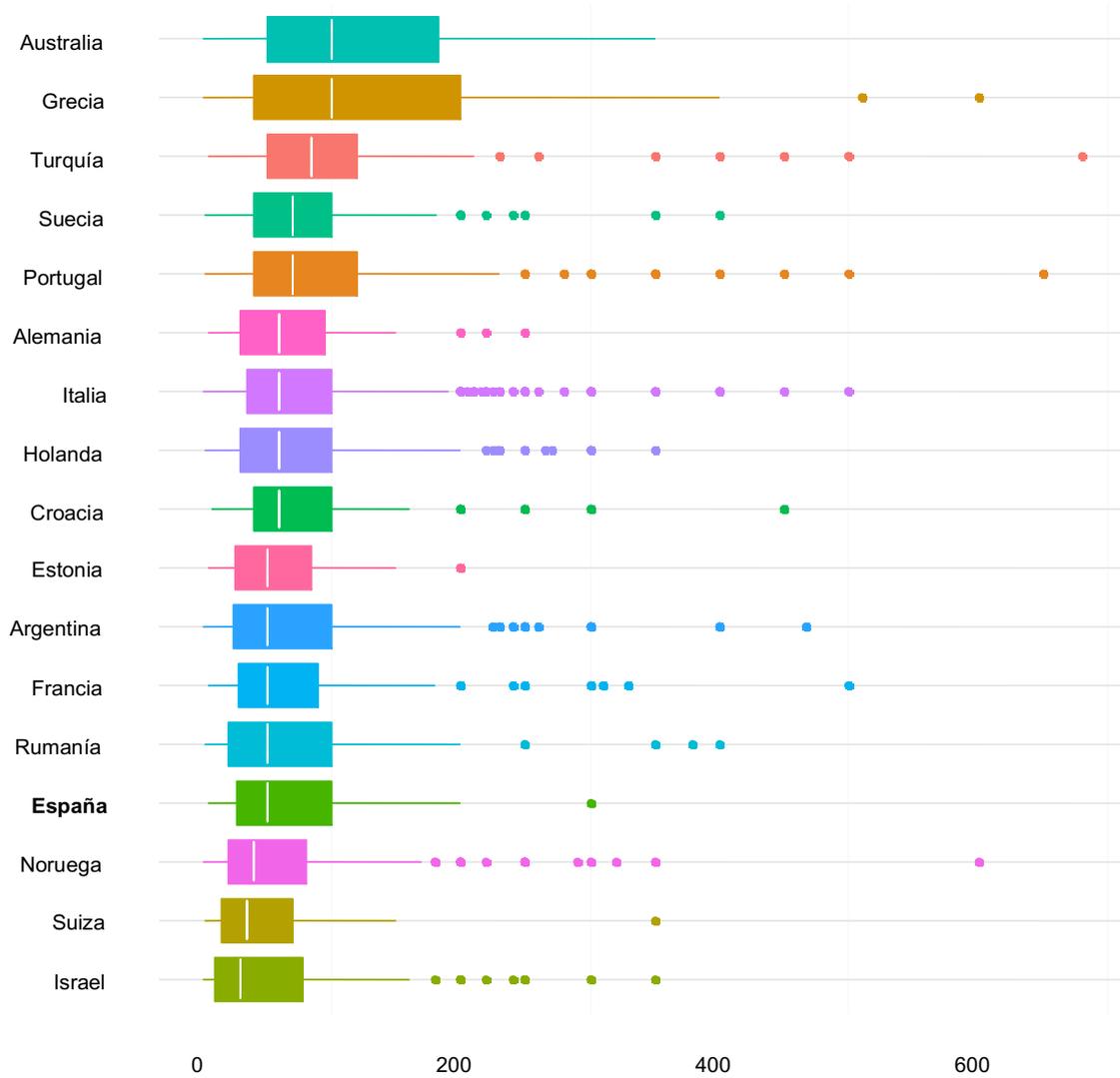
Para el análisis de esta cuestión ha sido necesario realizar una depuración de los datos en el que se han seleccionado como válidas aquellas respuestas que son positivas e inferiores a 1000 km semanales, ya que valores que se encuentren fuera de este rango parecen irreales.

Los resultados obtenidos se pueden apreciar en la Tabla 25. Si observamos las medias, Grecia ($\bar{x}=142,29$), Australia ($\bar{x}=124,04$) y Turquía ($\bar{x}=112,47$) son los países que con mayor medida superan el centenar de kilómetros, aunque en Grecia y en Turquía, los valores son mucho más dispersos que en Australia. Observando las medias, España se sitúa entre los países que realizan menos kilómetros semanales en bicicleta. Concretamente se posiciona en el doceavo lugar de los diecisiete países participantes, por detrás de Alemania, con una media de 67,92 kilómetros en una semana normal y una mediana de 50 km. Los países con menos kilómetros realizados semanalmente son Noruega y Suiza, con medias entre 52 y 55 kilómetros y medianas de 40 y 35 respectivamente.

Existe una variabilidad muy grande en cuanto a los kilómetros realizados, por lo que hemos realizado un diagrama de caja y bigotes que permita representar mejor esta dispersión (ver **Ilustración 20**). En todos los países los datos tienden a concentrarse hacia la parte inferior de la distribución y se extienden más hacia la derecha. La media es mayor que la mediana. La mediana se acerca en mayor medida al primer cuartil, por lo que la distribución está sesgada a la derecha y podemos considerarla asimétrica positiva. Si tenemos en cuenta la mediana, Grecia y Australia son los países con más kilómetros (100 km), quedando España en la décima posición (50 km).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 20. KILÓMETROS RECORRIDOS SEMANALMENTE POR PAÍSES



6.2.8 TIPO DE BICICLETA

A partir de la información obtenida en el *Ítem Q21. ¿Qué tipo de bicicleta usas más habitualmente?*, hemos conocido el tipo de bicicleta más utilizada o preferida por los encuestados, a partir de lo cual podríamos tener un acercamiento del tipo de ciclista que es cada uno. El ítem contiene cinco posibles respuestas: “De carretera”, “De montaña”, “Urbana o híbrida”, “Eléctrica” y “Otra”. Los resultados obtenidos pueden consultarse en la *Tabla 26*.

En la **Ilustración 21**, hemos ordenado los países de forma descendente respecto del uso de la bicicleta de carretera y de montaña. Existen diferencias en el tipo de bicicleta utilizado en cada país.

Centrándonos en España, la bicicleta urbana o híbrida es la que tiene un mayor uso (54,7%), seguido de la bicicleta de montaña (27,0%) y de la bicicleta de carretera (9,5%). La bicicleta eléctrica se utiliza en un porcentaje muy bajo (2%). Resulta destacable que un 6,8% de los encuestados identifiquen su bicicleta como “otro tipo”.

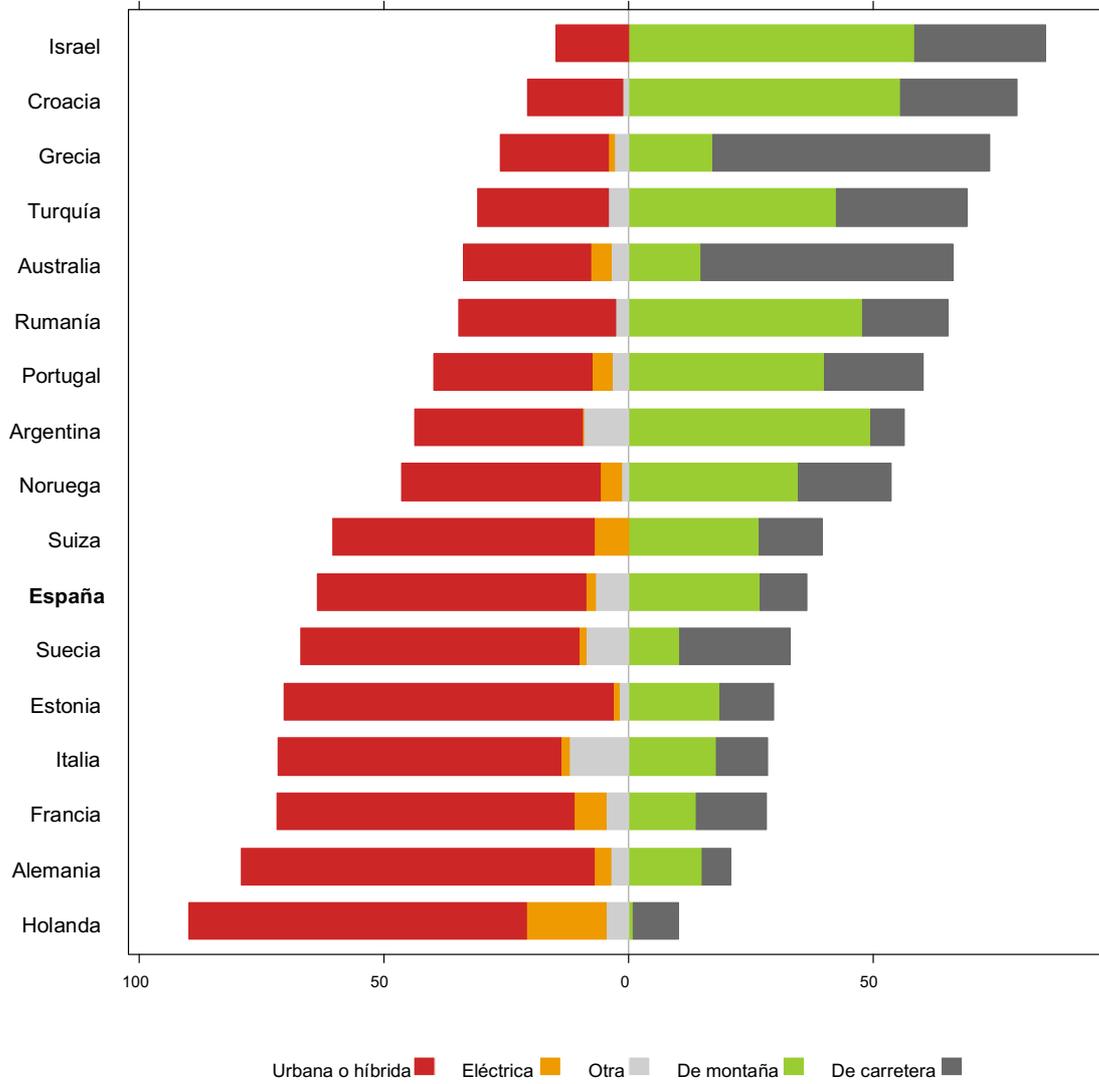
Como España, Alemania (72,1%), Holanda (69,1%), Estonia (67,3%), Francia (60,5%), Italia (57,9%), Suecia (56,8%), Suiza (53,5%) y Noruega (40,6%) utilizan en mayor medida la bicicleta urbana o híbrida. España se encuentra en séptimo lugar en el uso de este tipo de bicicleta. Los países que en menos medida utilizan la bicicleta urbana o híbrida son Israel (14,6%), Croacia (19,6%) y Grecia (22,1%). En Israel y Croacia la bicicleta de montaña tiene un mayor uso (58,5% y 55,7% respectivamente), al igual que en Argentina (49,7%), Rumanía (48%), Portugal (40,1%), Turquía (42,1%). En Grecia destaca la bicicleta de carretera (56,6%) al igual que en Australia (51,5%). Los países que tienen un mayor uso de bicicleta de carretera después de Grecia y Australia son Israel (26,8%) y Turquía (26,7%). España se posiciona en la posición catorce, ya que únicamente el 9,5% de los encuestados usan bicicleta de carretera. Por detrás de España se encuentran los siguientes países: Holanda (9,1%), Argentina (6,7%) y Alemania (5,8%) (ver *Tabla 26*).

Como ya se ha comentado, la bicicleta de montaña está más presente en países como Israel (58,5%), Croacia (55,7%), países en los que este tipo de bicicleta es el más utilizado. Le sigue Argentina (49,7%), Rumanía (48%), Turquía (42,5%) y Portugal (40,1%). España se sitúa en el octavo lugar (27%). Los países con menor uso de bicicleta de montaña son Holanda (1,1%), país en el que prácticamente no se usa la bicicleta de montaña, Francia (13,9%) y Alemania (15,1%).

La bicicleta eléctrica es utilizada en todos los países por un porcentaje inferior al 5% de los casos, a excepción de Holanda (16,2%), Suiza (6,9%) y Francia (6,7%) en los que se incrementa su uso, destacando Holanda.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 21. TIPO DE BICICLETA POR PAÍSES



6.2.9 USO DE BICICLETAS DE ALQUILER

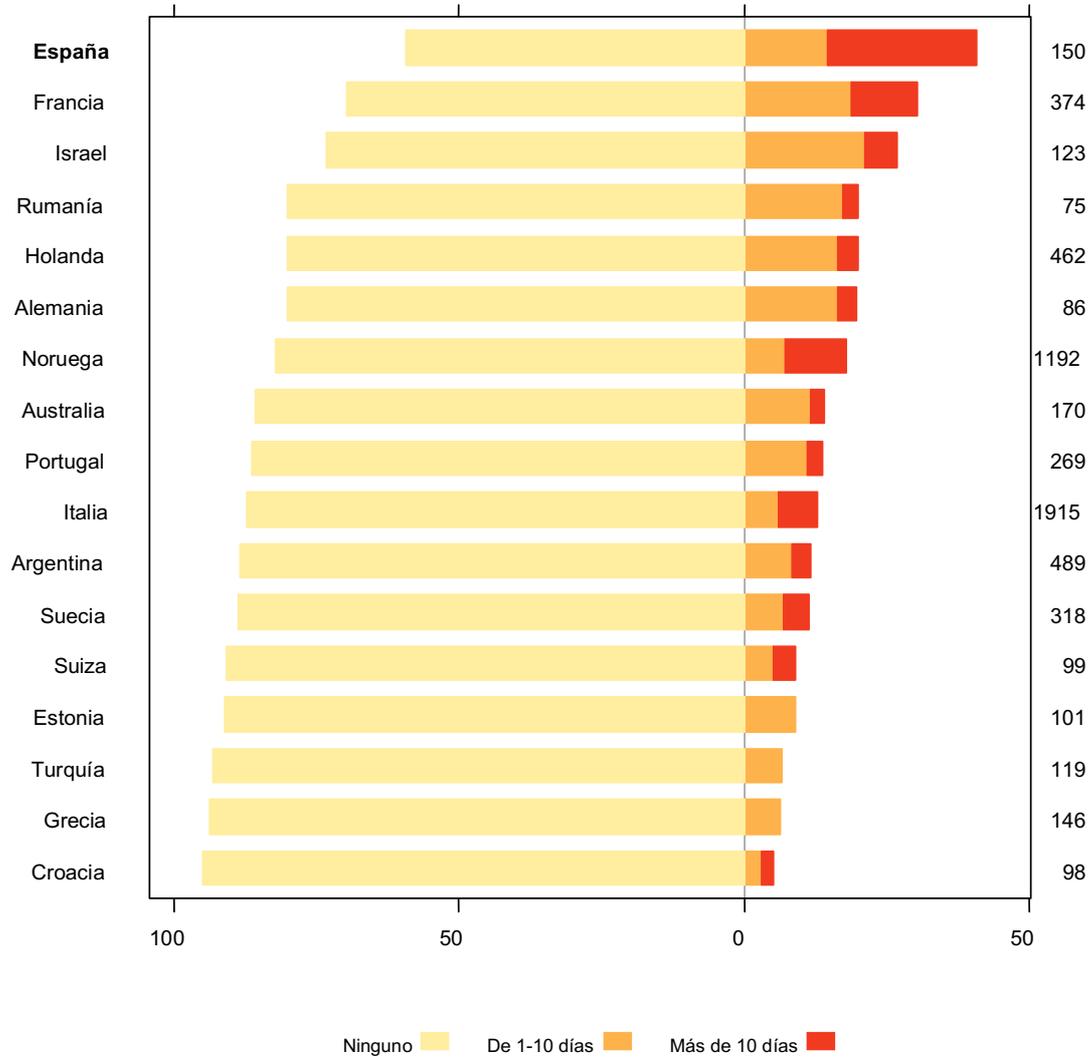
Aunque el uso de la bicicleta urbana está bastante normalizado en muchos de los países que han participado, nos planteamos si los encuestados hacen uso de las bicicletas de alquiler. Para su estudio hemos utilizado el ítem Q22. *¿Cuántos días has usado bicicletas de algún servicio de alquiler público en el último año?*

Esta pregunta cuenta con tres posibles respuestas: “Ninguno”, “De 1 a 10 días” o “Más de 10 días”. Hay que tener en cuenta que los resultados pueden estar influenciados por las infraestructuras de cada país en cuanto a este tema.

En la **Ilustración 22** observamos que España es el país en el que más se utiliza el servicio de alquiler público de bicicletas. Concretamente el 26% de los encuestados han utilizado este servicio más de 10 días al año y cerca del 15% entre uno y diez días. Le sigue Francia. Un 11,5% de los franceses que respondieron a la encuesta han utilizado más de 10 días este servicio y un 18,7% entre uno y diez días al año. Noruega es otro de los países en los que se utiliza este tipo de servicio. Le siguen países como Israel, Rumanía, Holanda y Alemania en los que el uso es más ocasional, es el caso también de Australia y Portugal. En el otro extremo se encuentra Croacia, Grecia Turquía, Estonia y Suiza, con un mínimo uso ocasional (entre uno y diez días al año) de menos del 10% (ver Tabla 27).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 22. USO DE BICICLETAS DE ALQUILER POR PAÍSES



6.2.10 AFIRMACIONES SOBRE LA BICICLETA (BENEFICIOS Y LIMITACIONES)

El ítem Q25. *Indica cuánto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el uso de la bicicleta*, nos permite obtener información acerca de los hábitos y gustos de los respondientes.

Este ítem presenta numerosas afirmaciones. Para cada afirmación se presenta una escala tipo Likert de 7 categorías que va desde “totalmente en desacuerdo” a “totalmente de acuerdo”.

En la **Ilustración 23** y en la Tabla 28 se presentan los resultados generales para cada afirmación, obtenidos de todos los países que han participado. De manera global y sin entrar en los datos específicos de cada país, podemos ver que los beneficios que en mayor medida se valoran del uso de la bicicleta son, por este orden: la mejora de la salud (84,4%), disfrutar de ir en bicicleta (81,9%), ser un medio de transporte económico (72,9%), los usuarios se consideran habilidosos con la bicicleta (64,3%), es un medio de transporte más práctico que el transporte público (71,4%), y es más fácil ir al trabajo en bicicleta que conduciendo (62,9%).

Hay opiniones diversas con un rango similar de acuerdo y de desacuerdo en cuanto a ser un ciclista veloz y ser más peligroso montar en bicicleta que caminar.

Existe un valor ligeramente inferior al 50% de personas que consideran que la bicicleta es más peligrosa que conducir un coche (43,3%). Por otro lado, más de la mitad (60%) indican que no es caro aparcar el coche en el trabajo, o no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con esta afirmación.

En cuanto a vivir cerca del trabajo /centro de estudios las respuestas son también muy variadas, mostrando una distribución bastante similar a lo largo de toda la escala.

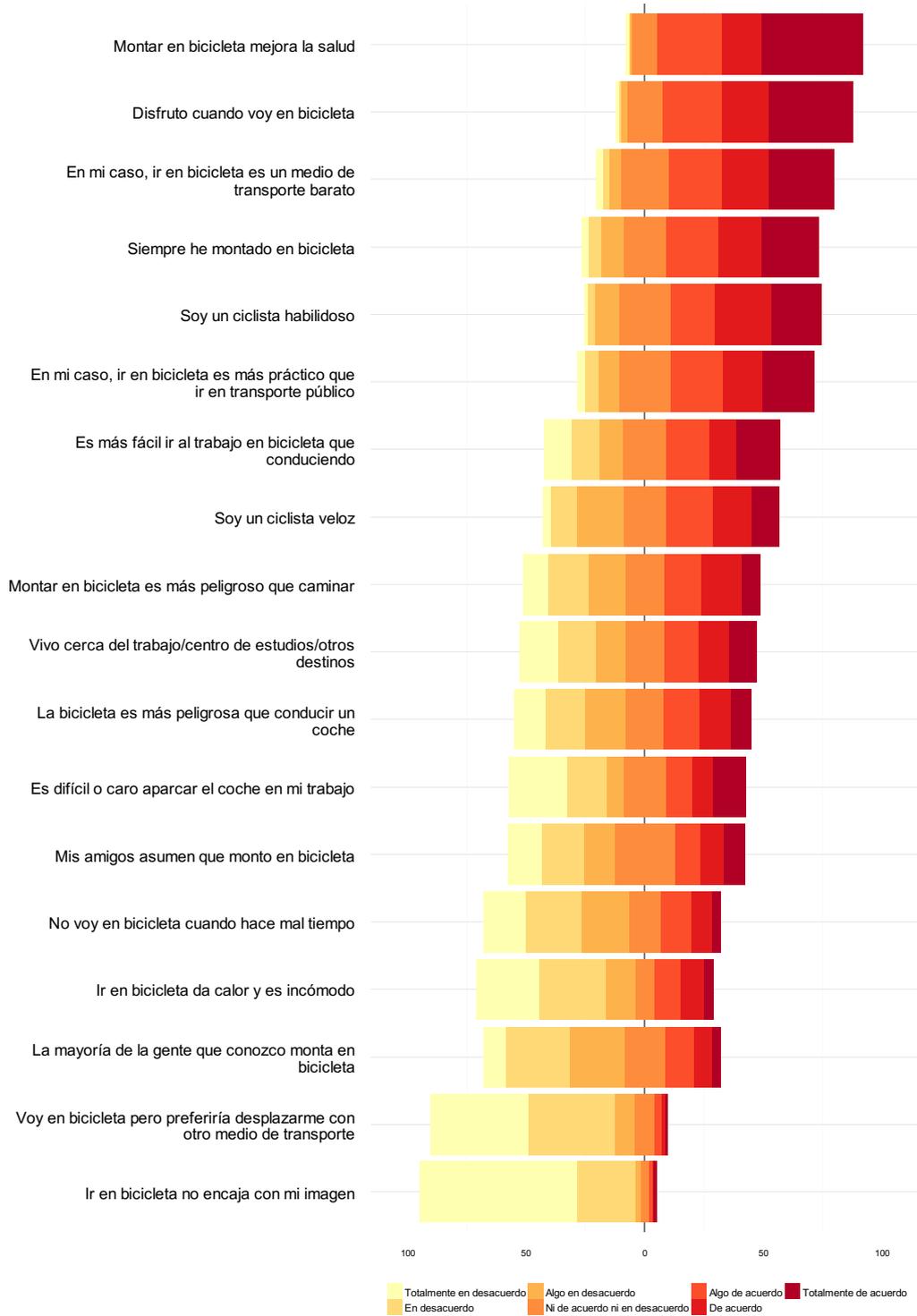
El mal tiempo no parece ser un factor determinante en el uso de la bicicleta, ya que sólo el 14,3% afirman que no van en bicicleta cuando hace mal tiempo, frente al 78% que no está de acuerdo con esta afirmación.

Respecto a la afirmación “ir en bicicleta da calor y resulta incómodo” sólo un 9,3% está de acuerdo con esta afirmación. Por el contrario, están en desacuerdo el 84,2%. Resulta destacable también que solo el 24% de personas indican que la mayoría de gente que conocen monta en bici.

Finalmente, respecto a la afirmación “voy en bicicleta pero preferiría desplazarme con otro medio de transporte”, la gran mayoría responde que no está de acuerdo (91%), lo que indica una valoración adecuada del uso de la bicicleta. De igual modo a la afirmación “ir en bicicleta no encaja con mi imagen”, sólo un 4,6% comparte esta afirmación.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 23. BENEFICIOS Y LIMITACIONES DE LA BICI

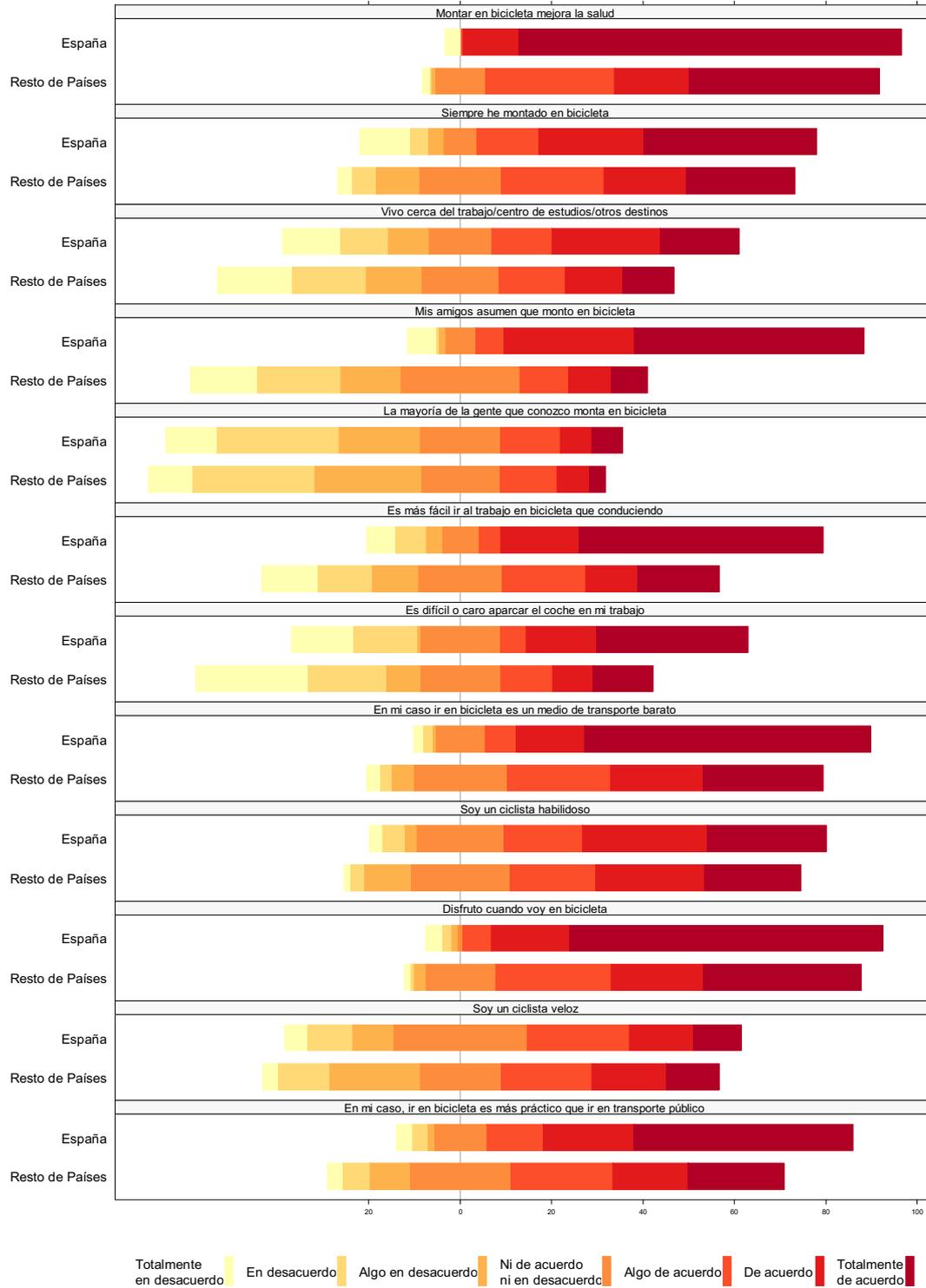


Para representar la situación de España respecto a la de los otros países se ha elaborado la **Ilustración 24** y la **Ilustración 25**, en la cuales se diferencian las afirmaciones sobre beneficios de la bicicleta y dificultades. Se ha optado por esta diferenciación para mejorar la visualización de los resultados y facilitar su interpretación. Los datos pueden consultarse en la Tabla 29 y Tabla 30.

En general, en casi todas las afirmaciones sobre beneficios de la bici (**Ilustración 24**), se observa que España y el resto de países muestran acuerdo en la mayoría de afirmaciones planteadas. Sin embargo, España presenta valores más extremos, es decir, una mayor puntuación en “totalmente de acuerdo”. Esta respuesta extrema puede estar señalando una empatía de España hacia la bicicleta que no está presente en otros países. Por ejemplo, el 83,8% de los españoles han contestado estar totalmente de acuerdo en que montar en bicicleta mejora la salud, frente al 41,6% en el caso del resto de países, sin embargo si sumamos “algo de acuerdo”, “de acuerdo” y “totalmente de acuerdo”, el resultado para España en esta afirmación es del 96,7% y para el resto de países es del 86,2%, así pues las diferencias cuando se agrupan ya no están tan marcadas. La salud es el beneficio que recibe una mayor valoración en los dos casos.

Para España la afirmación sobre la bicicleta más valorada, después de la anterior es el disfrute, por lo que el 68,5% han contestado que están totalmente de acuerdo en que disfrutan cuando van en bicicleta, frente al 34,5% para el resto de países (91,8% frente a 80% en la escala “algo de acuerdo a totalmente”). Otro de los beneficios más destacados para los españoles es que sea un medio de transporte barato. El 62,6% están totalmente de acuerdo con esta afirmación, frente al 26,2% en el resto de países (84,4% vs. 69,1% en la escala “algo de acuerdo a totalmente”). Los españoles además encuentran como beneficio importante que es más fácil ir al trabajo en bicicleta que conduciendo (53,4% están totalmente de acuerdo frente al 17,9% en el resto de países) (75,3% vs 47,4%). De igual modo el 47,9% están totalmente de acuerdo en que es más práctico ir en bici que ir con transporte público. Este porcentaje baja al 21,1% en el resto de países. Si se agrupa la información desde “algo de acuerdo a totalmente” la distribución es de 80,1% vs. 59,8%.

ILUSTRACIÓN 24. BENEFICIOS DE LA BICI (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)



Al igual que ocurría con los beneficios de ir en bicicleta, en la **Ilustración 25** en la que se muestran las afirmaciones sobre las limitaciones que puede tener la bicicleta se observa que el perfil entre España y el resto de países muestra una elevada congruencia, existiendo diferencias fundamentalmente en los valores más extremos.

En España, el 21,8% consideran que montar en bicicleta es más peligroso que conducir un coche. Este porcentaje es superior para el resto de países (37,1%). De nuevo España remarca su radicalidad cuando el 41,5% están totalmente en desacuerdo con esta afirmación, frente al 12,2% en el resto de país.

El 47,2% de los españoles están de acuerdo con la afirmación “montar en bicicleta es más peligroso que caminar”. Este porcentaje se reduce en el resto de países (40,2%), lo que es indicativo de que en España vemos un riesgo superior a circular en bicicleta que no es percibido en otros países.

En cuanto a la afirmación “ir en bicicleta da calor y es incómodo”, en los dos casos apenas existe acuerdo. Así, sólo el 12,9% de los españoles está de acuerdo, frente al 25,3% del resto de países. De nuevo, España remarca en gran medida su total desacuerdo con esta afirmación, que de nuevo se distancia del resto de países (38,8% vs 26,1%).

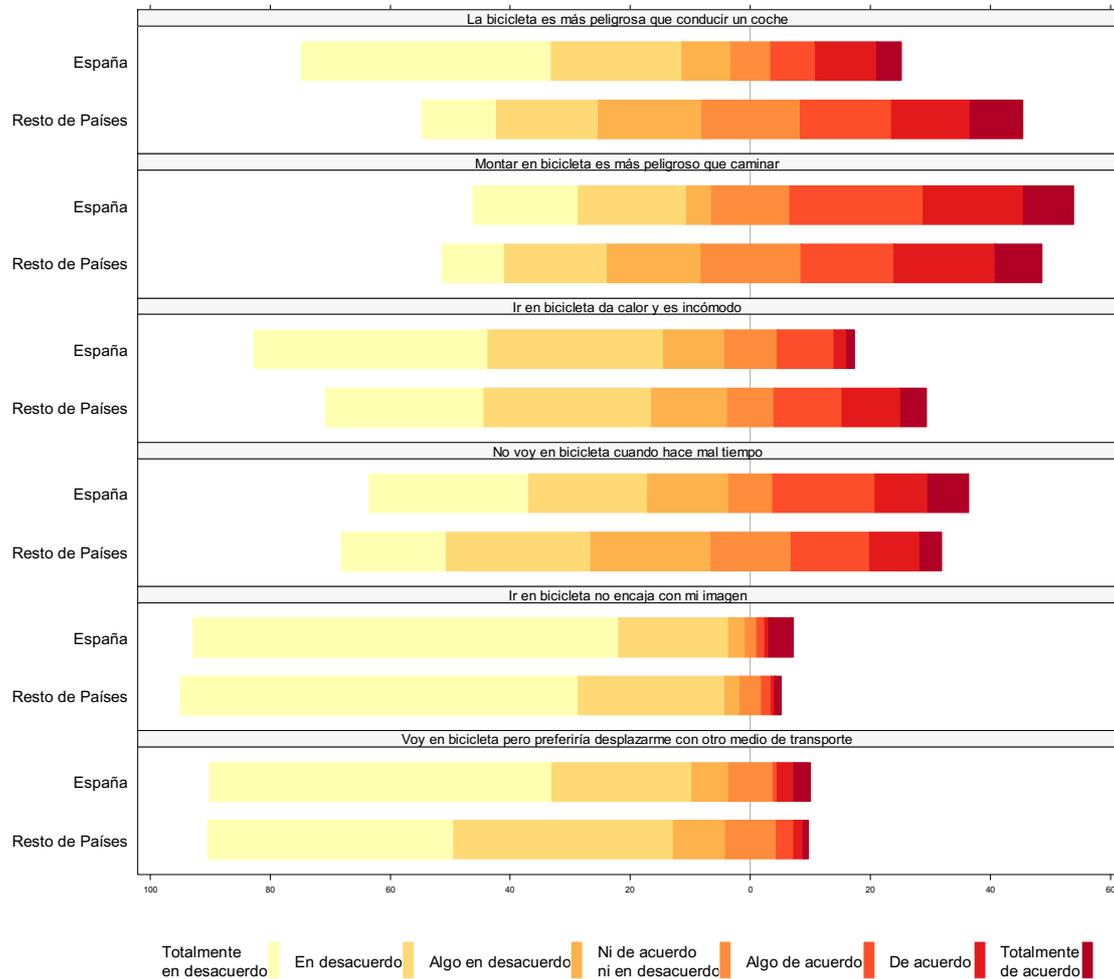
En España cuando hace mal tiempo el 32,3% muestran acuerdo en que no utilizan la bicicleta. Este porcentaje se reduce hasta el 25,1% cuando se trata de otros países, por lo tanto, en España el mal tiempo parece afectar al uso de la bicicleta en mayor medida que en el resto de países.

Por otro lado, sólo el 6,2% de españoles indican que la bicicleta no encaja con su imagen, reduciéndose este porcentaje al 3,3% en el resto de países. El porcentaje de desacuerdo es del 91,8% y 93% respectivamente.

En cuanto a preferir desplazarse en otro medio de transporte, los resultados muestran que en España solo el 6,1% está de acuerdo con esta afirmación y en el resto de países aún tiene un valor inferior (5,3%). El porcentaje de desacuerdo es del 86,3% y 86% respectivamente.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 25. LIMITACIONES DE LA BICI (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)



7 USO DEL CASCO DE BICICLETA, BENEFICIOS Y LIMITACIONES

Uno de los propósitos de la encuesta era investigar el uso del casco entre los ciclistas, buscando patrones y conductas que se generalicen o que les diferencien, tanto a nivel individual como por países. Analizamos pues si dispone de casco de bicicleta, su utilización en función del motivo de desplazamiento y del tipo de vía utilizada y la respuesta a determinadas afirmaciones sobre beneficios y limitaciones del casco.

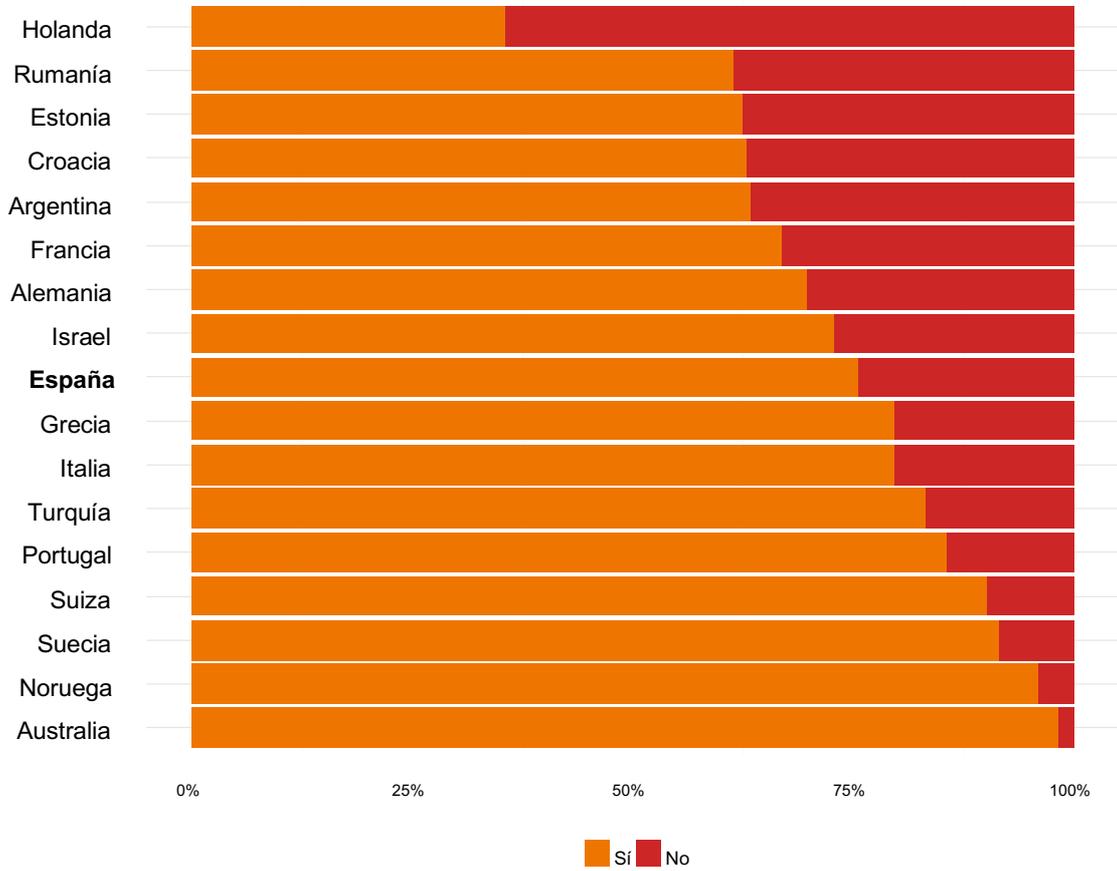
7.1.1 DISPONIBILIDAD DE CASCO DE BICICLETA

A partir del *ítem Q23. ¿Tienes casco de bicicleta?*, se ha obtenido la información sobre si las personas que han contestado que disponen de bicicleta en el *ítem 14*, también disponen de casco de bicicleta. Los resultados del análisis de esta cuestión aportan una variabilidad muy amplia entre los países. Así, en Australia prácticamente el 100% de los encuestados disponía de casco de bicicleta. Noruega y Suecia también obtienen valores muy altos ya que más del 90% disponen de casco de bicicleta. Suiza, Portugal, Grecia y Turquía obtienen valores superiores al 80%.

En España el 78,4% de los encuestados dispone de casco de bicicleta, un porcentaje similar a Italia (79,5%) e Israel (76,8%). A continuación con valores entre el 70 y 60% se encuentran Alemania, Francia, Argentina, Estonia, Rumanía y Croacia. Finalmente lo más destacable es que Holanda es el país en el que menos se dispone de casco (35,4%), con diferencias muy significativas respecto al resto de países. Probablemente esta información esté íntimamente relacionada con la legislación sobre el casco propia de cada país, no obstante nos ha parecido importante conocer la información que nos aporta este ítem (ver Tabla 31 e **Ilustración 26**).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 26. DISPONIBILIDAD DE CASCO DE BICI POR PAÍSES



7.1.1.2 USO DEL CASCO DE BICICLETA

En este apartado se ha analizado el uso del casco a partir de la información recogida en *el ítem Q24. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco?* Ésta es una variable tipo Likert con cinco niveles de respuesta que van desde “Nunca” hasta “Siempre”.

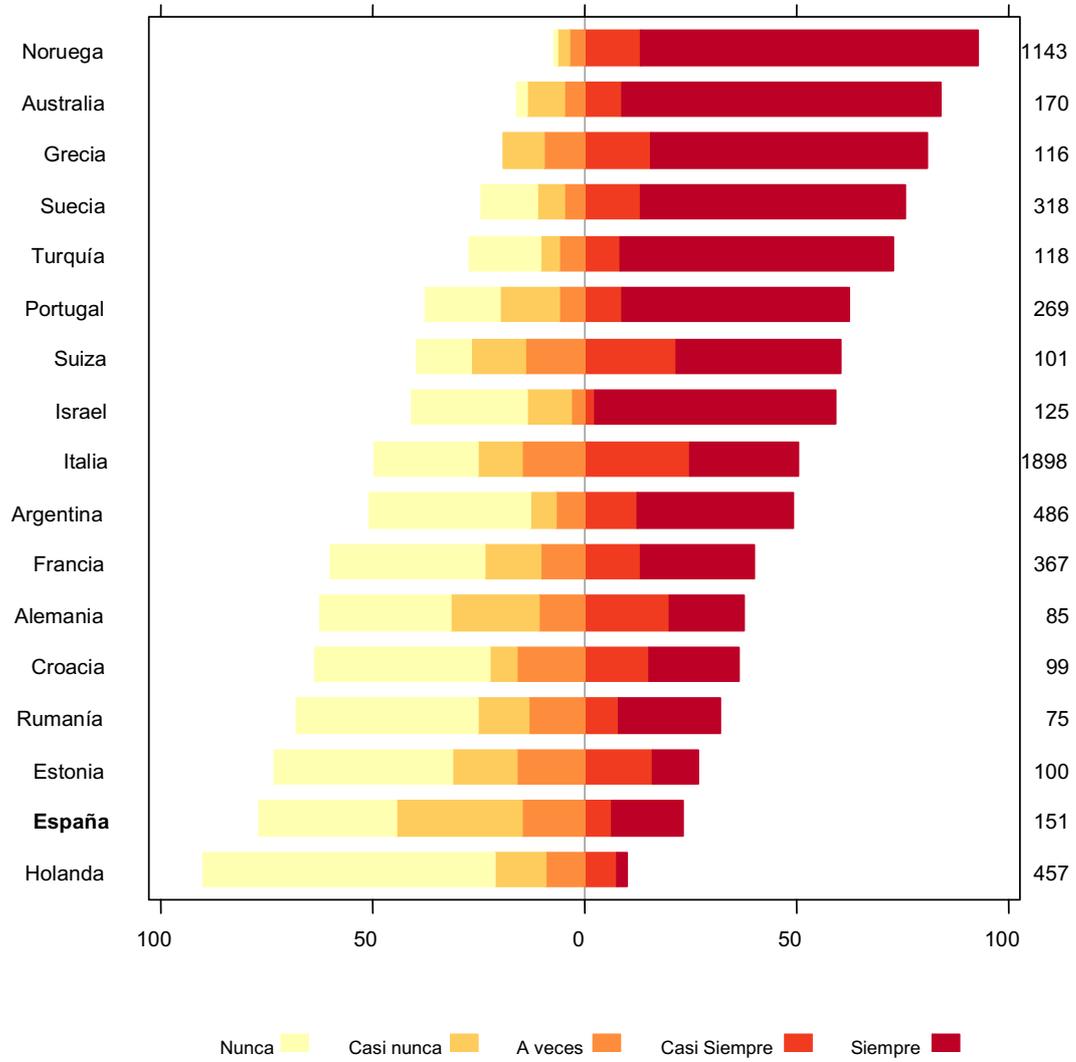
Observamos en la **Ilustración 27** y en la Tabla 32 que en general el 57,1% utilizan el casco siempre o casi siempre y un 9,6% a veces. La relación es de cerca de 7 a 3, lo que indica que es más habitual utilizar casco que no utilizarlo.

Si observamos la distribución del uso del casco en cada país, vemos que existen diferencias muy significativas entre los países en relación al uso del casco. Holanda con mucha diferencia respecto al resto, es el país en el que menor uso del casco se realiza. Concretamente en este país el 68,9% de los encuestados no usan el casco cuando van en bicicleta nunca. Este porcentaje también es muy alto para países como Rumanía (42,7%), Estonia (42%) y Croacia (41,4%). Si unimos la información de uso del casco “nunca” y “casi nunca”, España se encuentra en segundo lugar entre los países que menos utilizan el casco de la bici, por detrás de Holanda. Así, el 32,5% de los usuarios de bicicleta en España nunca utilizan casco y cerca del 30% no lo utilizan casi nunca, el 14,6% a veces, el 6,6% casi siempre, y sólo el 16,6% lo utiliza siempre.

Por el contrario, en Noruega, Australia y Grecia el porcentaje de personas que no utilizan nunca el casco es prácticamente cero. De hecho, estos países son los que tienen un mayor uso del casco. Concretamente el 79,6%, 75,3% y 65,5% respectivamente siempre utilizan casco. Al igual que en el ítem anterior está claro que esta distribución estará afectada probablemente por la legislación sobre el casco en cada país. Para asegurarlo se debería conocer la legislación de cada país sobre el casco, lo cual no es objeto de este estudio.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 27. USO DEL CASCO DE BICI POR PAÍSES



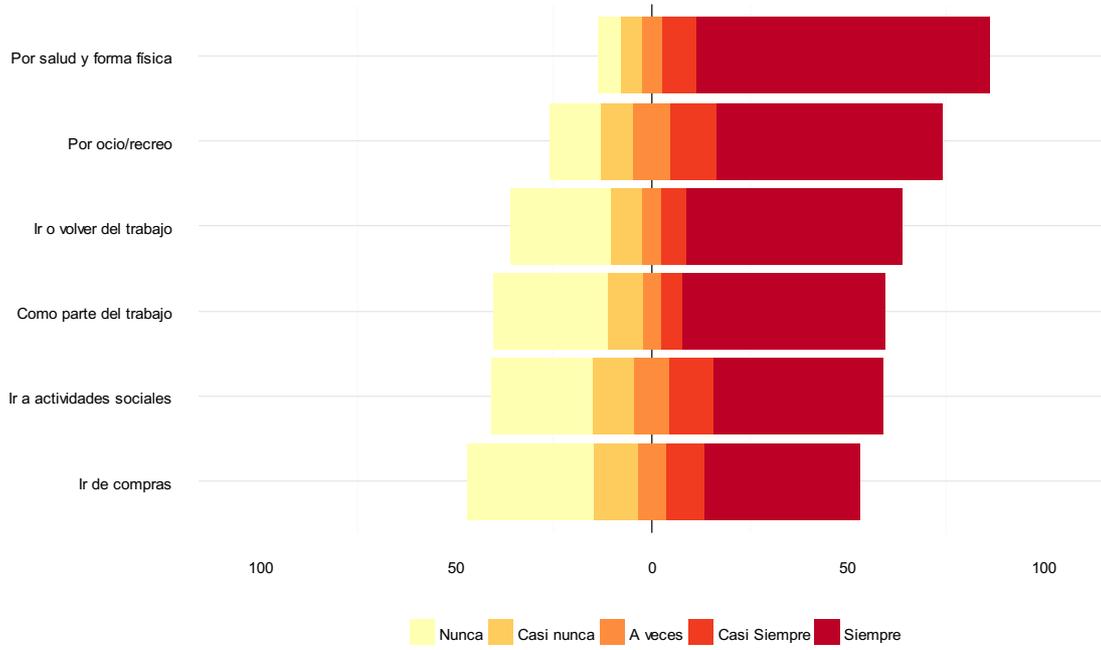
7.1.2.1 USO DEL CASCO EN FUNCIÓN DEL MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO

Mediante el análisis del ítem *Q24a. Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco?* pretendemos conocer si existen diferencias en el uso del casco en función del motivo de desplazamiento que se realice con la bicicleta. Igual que en cuestiones anteriores, esta variable incluye distintas categorías de desplazamiento (salud, ocio, ir o volver del trabajo, parte del trabajo, actividades sociales, ir de compras) y es de respuesta múltiple. Estas categorías van a ser evaluadas en una escala tipo Likert de cinco niveles, desde “Nunca” hasta “Siempre”. Para el análisis de este ítem se ha eliminado a Australia y Noruega porque tienen una escala diferente con siete niveles.

Los resultados se han representado en la **Ilustración 28** y en la Tabla 33 e indican que existen diferencias en el uso del casco dependiendo del motivo de desplazamiento o finalidad del uso de la bicicleta. Así, cuando la bicicleta se utiliza para entrenar (por salud y forma física), el 80% utiliza el casco siempre o casi siempre. Este porcentaje se reduce al 62% cuando el motivo de desplazamiento es por ocio o recreo. Cuando ir en bici es para ir o volver del trabajo el casco es utilizado siempre o casi siempre por el 50,7% de las personas. El uso del casco se reduce cuando ir en bici es parte del trabajo (39,9%), para ir a actividades sociales (46,4%) o para ir de compras (38,8%).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

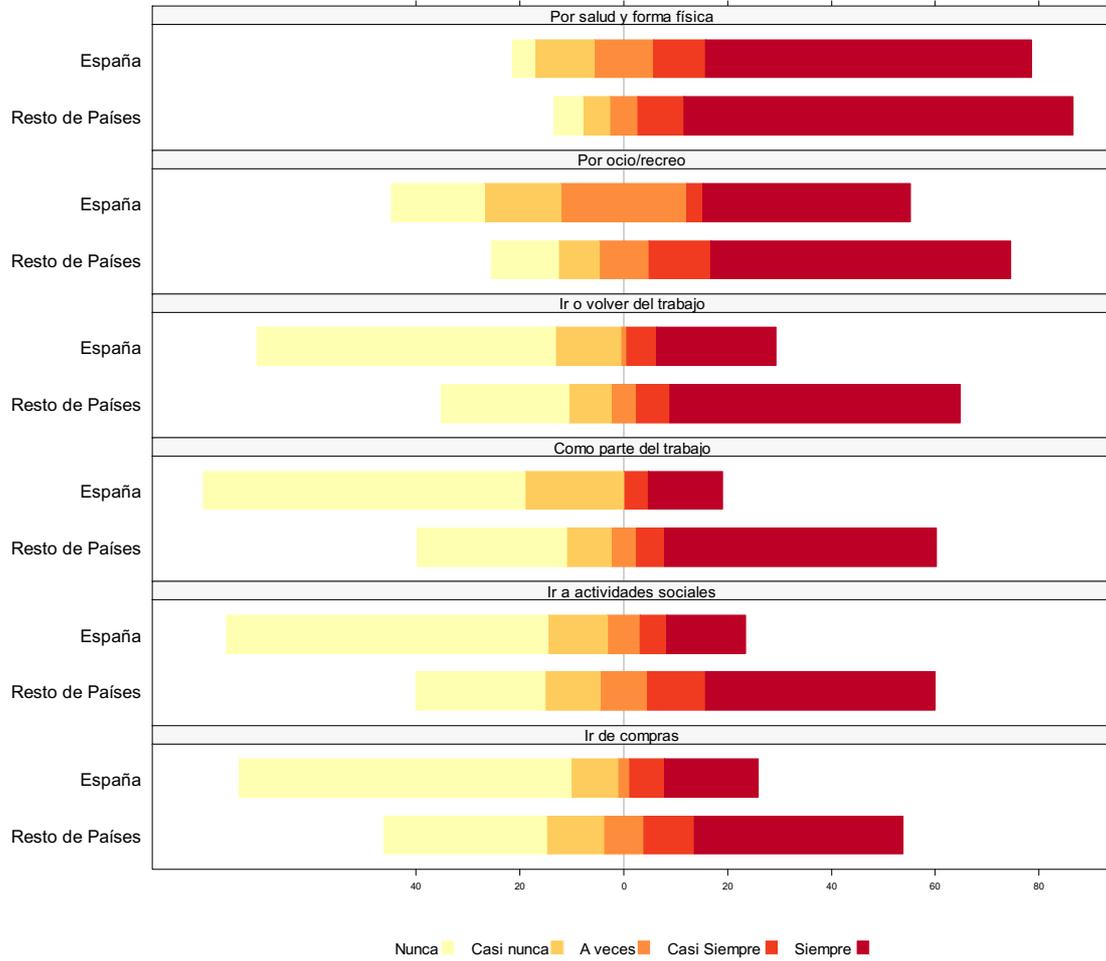
ILUSTRACIÓN 28. USO DEL CASCO DE BICI POR MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO



Si comparamos España con el resto de países (ver Tabla 34 e **Ilustración 29**), el uso del casco cuando la bicicleta se utiliza por salud y forma física y por ocio y recreo muestra una distribución bastante parecida, teniendo un uso ligeramente inferior en el caso de España. De este modo, en España el 72,9% lleva casco siempre o casi siempre que entrena (salud y forma física) frente al 80% en el resto de los países. El 43,2% de españoles llevan casco siempre o casi siempre cuando van en bicicleta por ocio o recreo frente al 62,4% en el resto de países. Las principales diferencias en el uso del casco entre España y el resto de países en general surgen en ir o volver del trabajo (29% vs 51,6% de uso del casco siempre o casi siempre respectivamente), como parte del trabajo (19,1% vs 40,3%), ir a actividades sociales (20,3% vs 38,1%) e ir de compras (24,7% vs 39,2%). Como se observa, el uso de casco en España es mucho más reducido que en el resto de países en general.

Tal vez, entre otros factores, está reticencia en el uso del casco tenga que ver con el apartado relativo al uso del casco de la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial del 9 de mayo de 2014, ya que antes de ponerse en marcha fue fuente de numerosas discusiones en foros de seguridad vial y ciclistas y no estaba claro en que condiciones el casco iba a ser de utilización obligatoria. Finalmente, según esta Ley los menores de 16 años tanto conductores como ocupantes de bicicletas y ciclos deben llevar siempre puesto el casco, independientemente de la vía por la que circulen. Para los mayores de 16 años su uso es obligatorio sólo en vías interurbanas, aunque se recomienda su uso también en urbanas.

ILUSTRACIÓN 29. USO DEL CASCO DE BICI POR MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)

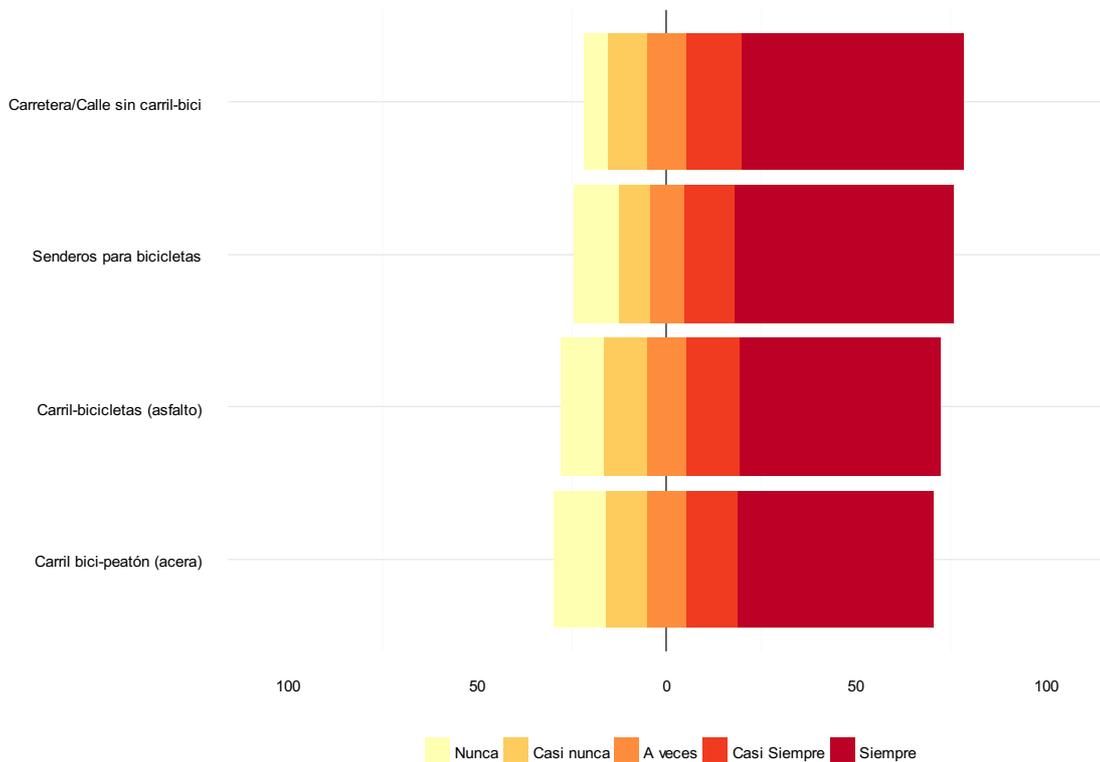


7.1.2.2 USO DEL CASCO EN FUNCIÓN DEL TIPO DE VÍA

En este apartado analizamos el uso del casco en función del tipo de vía en la cual se usa la bicicleta. Para ello hemos explorado los datos del Ítem Q24b. *Cuando vas en bicicleta, ¿usas el casco?*. Al igual que en el apartado anterior, para este ítem se ha eliminado Australia y Noruega, porque tienen una escala diferente.

En general (ver **Ilustración 30** y Tabla 35), los resultados muestran que es más habitual utilizar casco que no utilizarlo. La relación aproximada es de 7 que utilizan casco frente a 3 que no lo utilizan. En general no hay diferencias muy destacadas entre los diferentes tipos de vías. Aún así, pasamos a comentar las principales diferencias encontradas: el casco es utilizado en mayor medida en las carreteras o calles sin carril-bici (66,8% siempre o casi siempre y 12,2% a veces). A continuación las vías en las que más se utiliza el casco son los senderos para bicicletas (el 62,9% lo utiliza siempre o casi siempre y el 11% a veces). El 57,9% utiliza el casco siempre o casi siempre que circula por carreteras o calles con carril para bicicletas en el asfalto y el 12,5% lo utiliza a veces. Cuando se circula por el carril bici o carril bici-peatón en la acera el casco se utiliza un poco menos (55,5% lo utilizan siempre o casi siempre, 11,9% lo utilizan a veces).

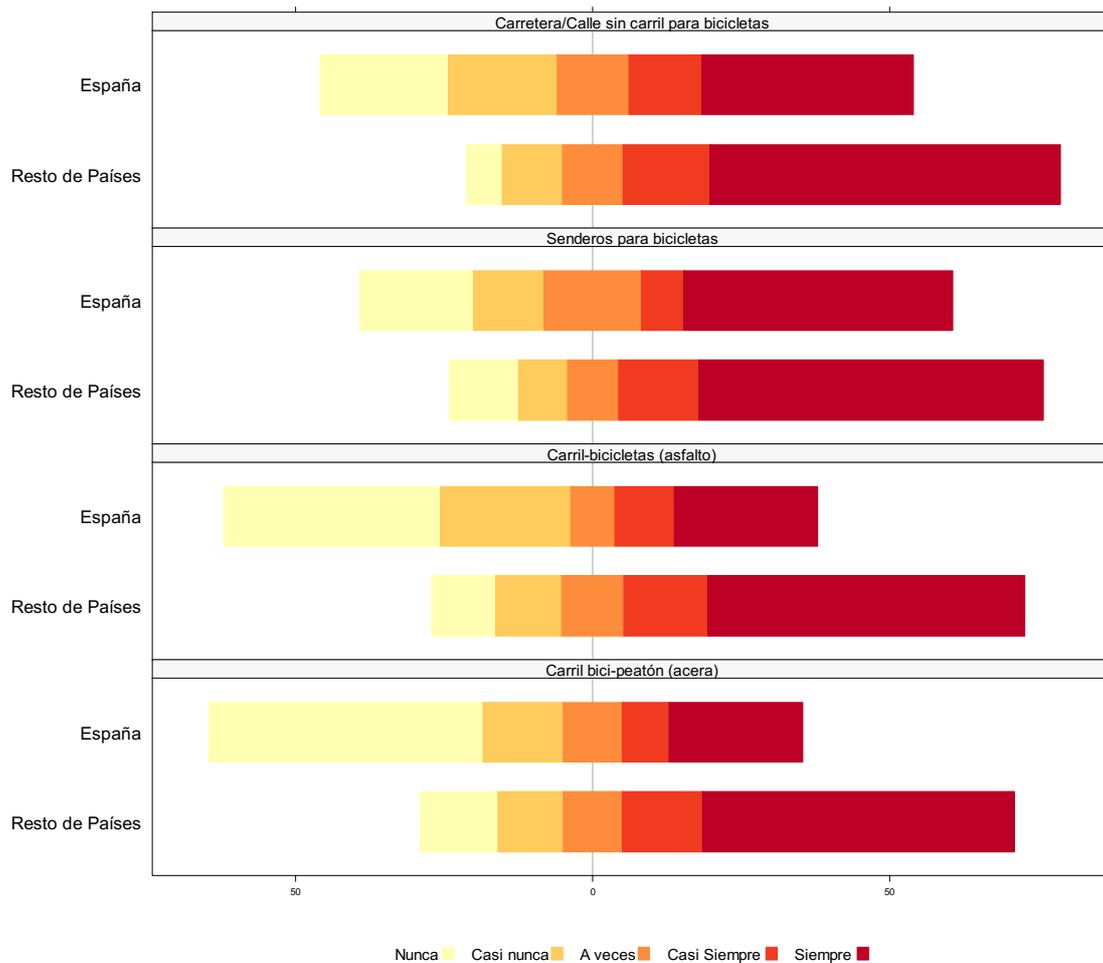
ILUSTRACIÓN 30. USO DEL CASCO DE BICI POR TIPO DE VÍA



Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

Como ya se ha comentado, existen diferencias importantes entre España y el resto de países en el uso del casco. En función del tipo de vía (**Ilustración 31** y Tabla 36), los senderos para ciclistas son el tipo de vía que en España en mayor medida se utiliza el casco. Así, el 52,3% indican utilizarlo en estas vías siempre o casi siempre (el 19% no lo utiliza nunca). Para el resto de países el uso del casco en estas vías es del 63,2%. La siguiente vía con mayor utilización del casco en España es la carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto). El 34,1% de los españoles cuando circulan por estas vías afirman que siempre o casi siempre utilizan casco frente al 58,7% en el resto de países en general. El carril bici es el siguiente con un uso del 30,4% frente al 56,3% del resto de países en general. En España el 46,1% no lo utiliza nunca en estas vías. Por último, en España el 48% afirma que utiliza el casco siempre o casi siempre que circulan por carretera/calle sin carril para bicicletas. Este porcentaje es del 67% para el resto de los países.

ILUSTRACIÓN 31. USO DEL CASCO DE BICI POR TIPO DE VÍA (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)



7.1.3 AFIRMACIONES SOBRE EL CASCO (BENEFICIOS Y LIMITACIONES)

En el ítem Q27. Indica cuanto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones relacionadas con el casco. Los encuestados han dado su opinión sobre varias afirmaciones sobre el uso del casco. Estas afirmaciones incluyen connotaciones positivas y negativas del casco. Para cada afirmación el encuestado debe indicar su nivel de acuerdo a partir de una escala tipo Likert de siete puntos, desde 1= totalmente en desacuerdo hasta 7= totalmente de acuerdo.

En este apartado se ha realizado un análisis general de las respuestas de los encuestados, sin diferenciar entre países. La representación de los resultados se puede ver en la **Ilustración 32** y en la Tabla 37. En general, podemos comentar que las afirmaciones en las que existe un mayor nivel de acuerdo son las que se relacionan con la eficacia del casco para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza, y reducir la mortalidad, la obligatoriedad de uso del casco para los niños, y mayor necesidad del casco para los conductores novatos, relación entre asumir más riesgos y menor uso del casco. Por el contrario las afirmaciones que tienen un mayor nivel de desacuerdo son: el casco da calor y es incómodo, los caros de bicicleta son caros, el casco es un problema porque despeina, probabilidad de tener un accidente, el casco no pega con mi estilo o es feo, el casco impide mover la cabeza y los ciclistas habilidosos no necesitan utilizar casco.

Un análisis más específico de cada afirmación nos permite conocer estos resultados respecto a cada afirmación:

“Probablemente tenga un accidente en el que me golpee la cabeza en los próximos años” el 63,1% de los encuestados están en desacuerdo y un 20,4% indiferentes. En este sentido, los resultados aportan información acerca de la percepción de los individuos acerca de la poca probabilidad de verse implicados en un accidente.

“El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en accidentes de bicicleta si no hay otros vehículos implicados”. En este caso, el 63,3% están de acuerdo en esta afirmación. Esto puede indicar que poco más de la mitad de los encuestados considera el casco como un elemento adecuado en cuanto a seguridad. Además es de destacar que totalmente de acuerdo sólo está el 25,6% y que el un porcentaje nada despreciable (14,4%) no está de acuerdo en que reduzca la gravedad. Si se pregunta en concreto por la eficacia del casco en colisiones entre bicicletas y coches “El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en colisiones entre bicicletas y coches”, los porcentajes cambian levemente sobre los obtenidos en la cuestión anterior en detrimento del casco. Así, el 62% muestra acuerdo en la eficacia del casco en estos casos y un 20% desacuerdo. Sin embargo, cuando se pregunta en negativo “el casco no es particularmente eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza”, el 80% no están de acuerdo con esta afirmación, sólo la apoyan el 11,4%.

Existe otra afirmación, que se sitúa más adelante en la encuesta que también hace referencia a la eficacia del casco “El casco reduce las lesiones graves de cabeza”. Los resultados son coherentes con las

respuestas obtenidas en los ítems anteriores. El 64% indican acuerdo con esta afirmación, un 20,1% indiferencia y el 15,9% se muestran en desacuerdo.

En este sentido se plantea otra afirmación relacionada con la gravedad: “el casco reduce las muertes de ciclistas”. El 50,8% está de acuerdo con esta afirmación, el 22,9% tiene una opinión indiferente y el 26,2% está en desacuerdo. Así pues, se observan porcentajes más bajos en la percepción de la eficacia del casco cuando se trata de un accidente mortal que cuando es un accidente grave.

Respecto a la afirmación “no creo que ir en bicicleta sea tan peligroso como para usar casco”, un 58,1% no están de acuerdo con esta afirmación, lo que indica que consideran que en bicicleta se debería llevar casco. El 8,7% no se decantan ni a favor ni en contra y el 33,2% está de acuerdo, con lo que 3 de cada 10 consideran innecesario el uso del casco para ir en bici porque no ven peligrosidad.

Especialmente interesante nos ha parecido la información recogida en la afirmación “Después de haber estado involucrado o ver accidentes, creo que usar el casco es importante”. Podríamos pensar que cuando se ha tenido una experiencia con un accidente de bici se le da un valor más importante al casco, sin embargo las respuestas indican lo contrario. Así, el 31,3% está en desacuerdo con esta afirmación, el 30,4% manifiesta indiferencia y sólo el 38,3% está de acuerdo. Este porcentaje está muy por debajo al 64% que está de acuerdo con la afirmación de que el caso reduce las lesiones graves de cabeza.

En la afirmación “Mis amigos asumen que uso casco”, el 47,1% indican desacuerdo, un 21,7% indiferencia y sólo el 22,3% muestran acuerdo con esta afirmación. Esta cuestión está relacionada con la siguiente “la mayoría de la gente que conozco usa casco”. En este caso, el 53,3% indica desacuerdo, un 13,2% indiferencia y un 33,5% están de acuerdo con la afirmación. En cuanto al uso del casco por parte de los amigos “Mis amigos llevan casco”, el 49,9% está en desacuerdo, el 15,5% se muestra indiferente y el 34,6% está de acuerdo con esta afirmación, por lo que hay una creencia de que los amigos en mayor medida no utilizan el casco de bici.

Respecto al uso del casco particular, “Siempre uso casco”, el 33,4% está de acuerdo con esta afirmación, mientras que un 56,8% indica desacuerdo. Por lo que en general es más habitual no utilizar casco que utilizarlo, según estas respuestas. Una afirmación relacionada con estos aspectos es: “Estoy acostumbrado a usar el casco de bicicleta”. El 45,7% está de acuerdo con esta afirmación, el 10,9% se muestra indiferente y el 43,4% no está de acuerdo.

Respecto a la incomodidad del casco y al calor que provoca “el casco da calor y es incómodo”, el 60,8% de los encuestados muestran su desacuerdo con esta afirmación, el 15,8% indiferencia y sólo el 23,5% están de acuerdo con esta afirmación. La siguiente afirmación aborda el estilismo del casco “el casco no pega con mi estilo o es feo”, en este caso 7 de cada 10 encuestados no están de acuerdo con esta afirmación, la cual es apoyada sólo por el 11,4%. Que el casco despeine “el casco es un problema porque despeina” al igual que en la anterior afirmación, 7 de cada 10 no están de acuerdo con esta afirmación, siendo únicamente apoyada por el 11,3%. Tener que llevar el casco a todas partes “es un inconveniente tener que llevar casco a todas partes” es un inconveniente para el 27,3% de los encuestados, frente al 58,1% que están en desacuerdo. Así pues parece que un porcentaje más alto de

personas valore esta limitación del casco de temer que llevarlo a todas partes que el que pueda despeinar, dar calor, ser incómodo, no pegue con el estilo o sea feo. Por otro lado, respecto a “el casco impide mover la cabeza cómodamente”, el 77,6% muestran su desacuerdo con esta afirmación.

En cuanto a la opinión de los encuestados sobre si el casco debería ser obligatorio, se encuentran diferencias interesantes:

“El casco debe ser obligatorio para los adultos”: cuando hace referencia a la obligatoriedad para los adultos el 45,2% muestra su desacuerdo, el 16,3% indica indiferencia y el 38,5% están de acuerdo. Totalmente de acuerdo sólo están el 16,8%. Sin embargo, cuando se trata de los niños “El casco debe ser obligatorio para los niños” el acuerdo con esta afirmación es del 62,3%. El 27,1% está totalmente de acuerdo, frente al 21% que no está de acuerdo. Lo mismo ocurre con los conductores noveles: “los ciclistas novatos necesitan usar casco”. Respecto a esta afirmación, el 27,8% no está de acuerdo, el 21% es muestra indiferente y el 51,2% está de acuerdo en que los ciclistas novatos necesitan usar casco. Respecto a los ciclistas habilidosos: “Los ciclistas habilidosos no necesitan usar casco”, el 83,7% se manifiesta en contra de esta afirmación.

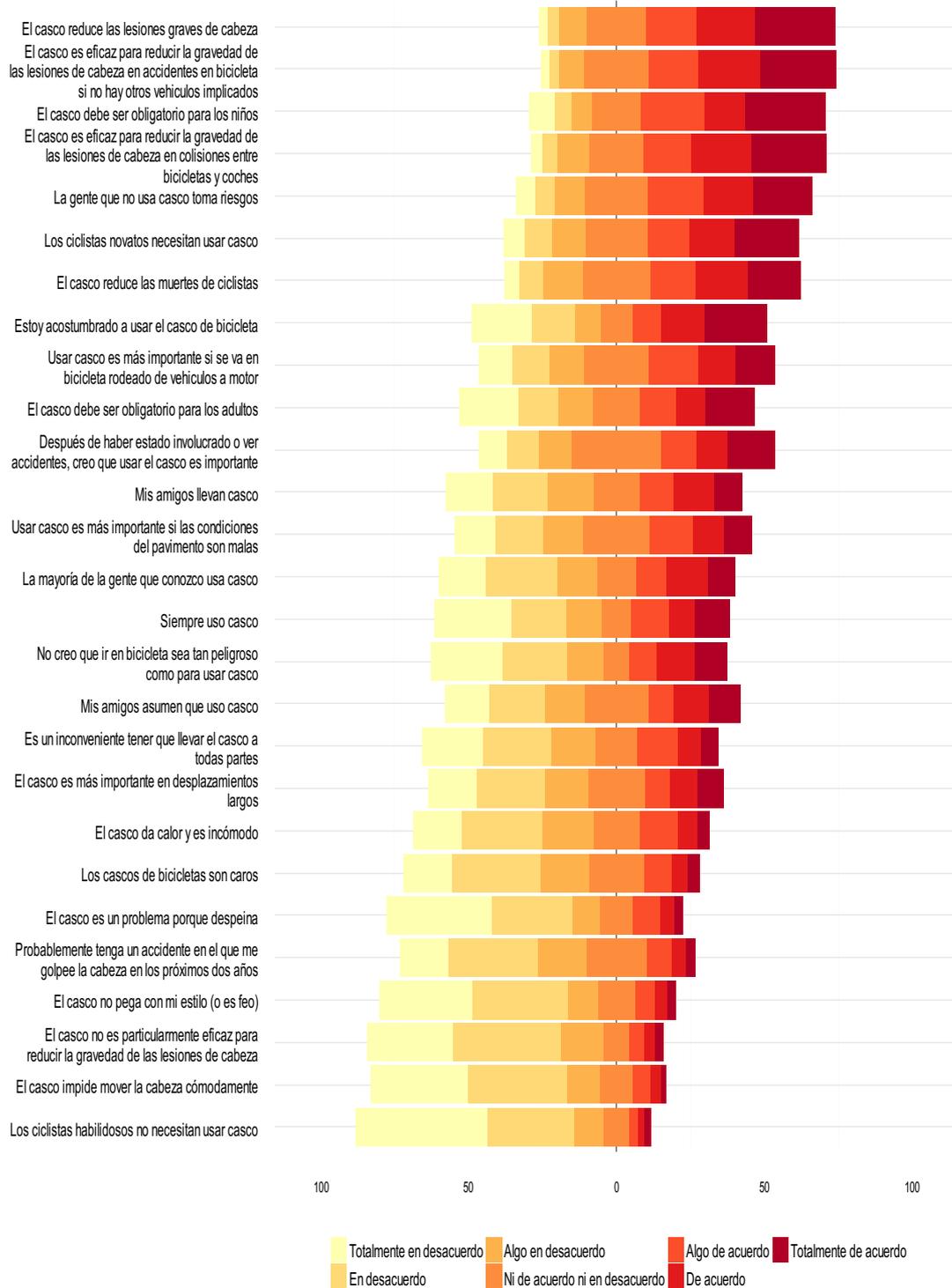
Existe una afirmación que pretende relacionar la asunción de un mayor riesgo con un no uso del casco. “La gente que no usa casco toma riesgos”. El 22,9% no está de acuerdo con esta afirmación, el 21,6% se muestra indiferente y el 55,4% está de acuerdo con la afirmación, con lo que parece que hay una inclinación a pensar que los encuestados en mayor medida relacionan estos dos aspectos.

El tiempo de desplazamiento se ha tenido en cuenta en la encuesta como una variable que podría afectar al uso del casco. Las respuestas obtenidas en la afirmación “el casco es más importante en desplazamientos largos” indican que el 54,1% no está de acuerdo, el 20,1% es indiferente y el 26,6% se muestran de acuerdo. De igual modo también se ha estudiado la opinión acerca de la importancia del uso del casco cuando las condiciones de la vía son malas: “Usar casco es más importante si las condiciones del pavimento son malas”. En este caso, el 43,1% está en desacuerdo, el 22,6% es indiferente y un 34,3% está de acuerdo con esta afirmación. En este sentido también se ha estudiado si circular rodeado de vehículos a motor puede incrementar la opinión en la importancia de uso del casco. Los resultados no aportan un perfil claro, así, respecto a la afirmación “Usar el casco es más importante si se va en bicicleta rodeado de vehículos a motor” el 35,4% no está de acuerdo, el 22,3% se muestra indiferente y el 42,4% está de acuerdo.

También se han recogido datos sobre la opinión sobre el coste del casco, “Los cascos de bicicleta son caros”. El 62,7% no les parecen caros, el 18,4% se muestra indiferente y el 26,6% responden que sí que les parecen caros.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 32. BENEFICIOS Y LIMITACIONES DEL CASCO DE BICI



Las diferencias entre España y el resto de países (ver la **Ilustración 33**, **Ilustración 34** y la Tabla 38), fundamentalmente residen en que para España la opinión de la eficacia del casco en la reducción de las lesiones de cabeza y de la mortalidad varía en función de la afirmación. Por ejemplo, en la afirmación “El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en accidentes de bicicleta donde no hay otros vehículos implicados”, el 68,1% de españoles estuvieron de acuerdo vs al 62,2% en el resto de países. En colisiones entre bicicletas y coches el nivel de acuerdo es de 56,7% para España y 61,3% para el resto de países. De nuevo, en la afirmación “el casco reduce las lesiones graves de cabeza” los españoles muestran estar más de acuerdo que los extranjeros (67,6% vs 63,9%).

Otras diferencias importantes son que los españoles en mayor medida están de acuerdo en que el casco da calor y es incómodo (57,4% vs 22,4% respectivamente). Lo mismo ocurre con la afirmación “el casco no pega con mi estilo o es feo” que tiene un acuerdo de 24,2% vs el 15,1% en el resto de países, y se repite el resultado en la afirmación “el casco es un problema porque despeina”, donde están de acuerdo el 21,3% de españoles frente al 13,1% de extranjeros. La diferencia principal radica en la afirmación “es un inconveniente tener que llevar el casco a todas partes”, ya que el 72,3% están de acuerdo con esta afirmación frente al 27,7% en el caso de los extranjeros. También los españoles encuentran en mayor medida que los extranjeros que el casco impide mover la cabeza cómodamente (20% vs 11,5%).

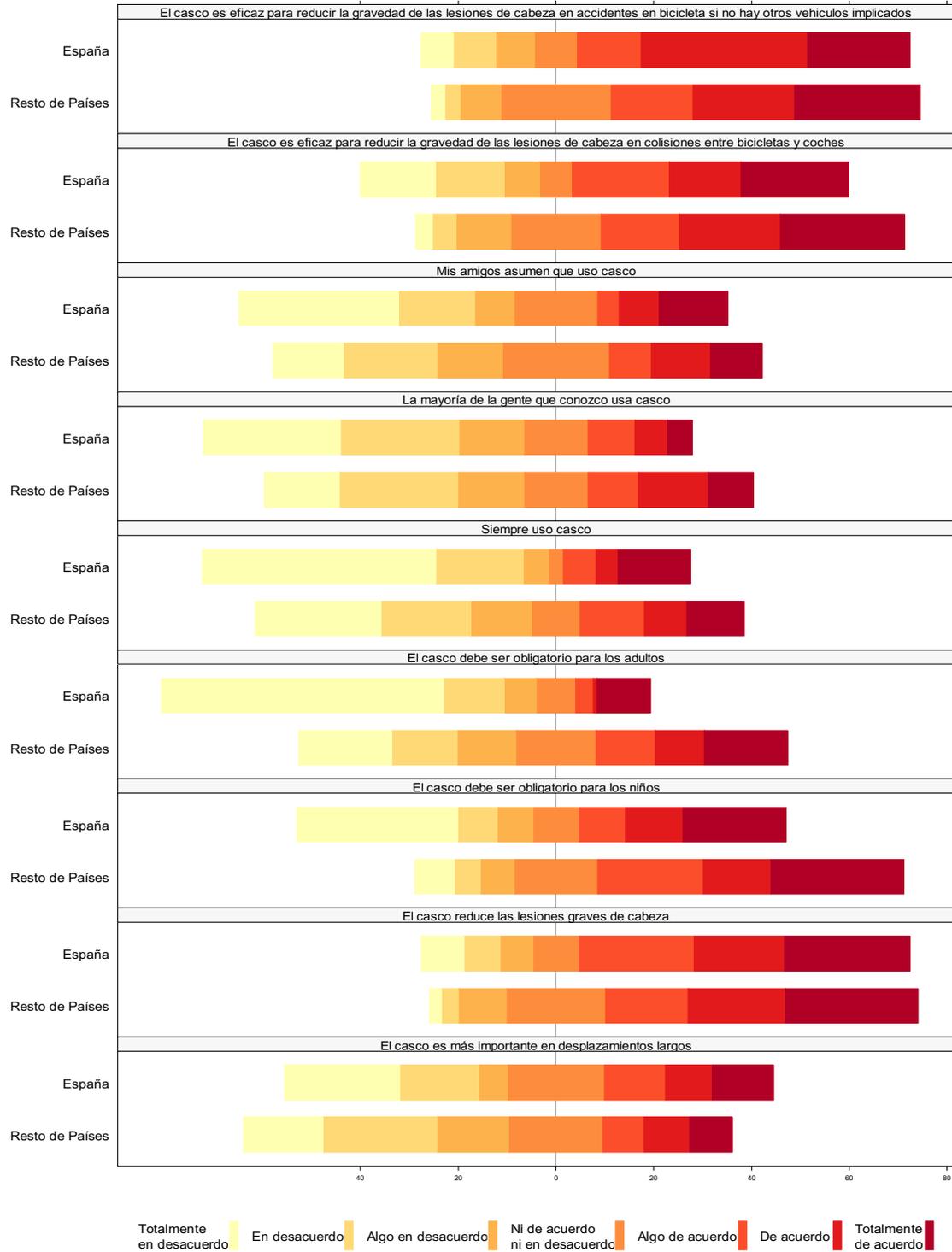
Además los españoles no ven tan peligroso como los extranjeros ir en bicicleta, en cuanto a la necesidad de uso del casco. Así el 54,5% de españoles están de acuerdo en que no creen que ir en bicicleta sea tan peligroso como para usar casco. Este porcentaje es del 32,6% para el resto de países.

En cuanto a la obligatoriedad del casco, los españoles creen en menor medida que los extranjeros que debería ser obligatorio para los adultos. Sólo el 15,2% está de acuerdo en que debería ser obligatorio para adultos, frente al 39,2% en el resto de países. Lo mismo ocurre en la obligatoriedad del casco para niños. En España muestra estar de acuerdo un 42,4% frente al 62,7% en el resto de países. La diferencia entre no uso del casco y asumir más riesgos está también presente en la opinión de los españoles que en el resto de países (32,4% vs 56% respectivamente).

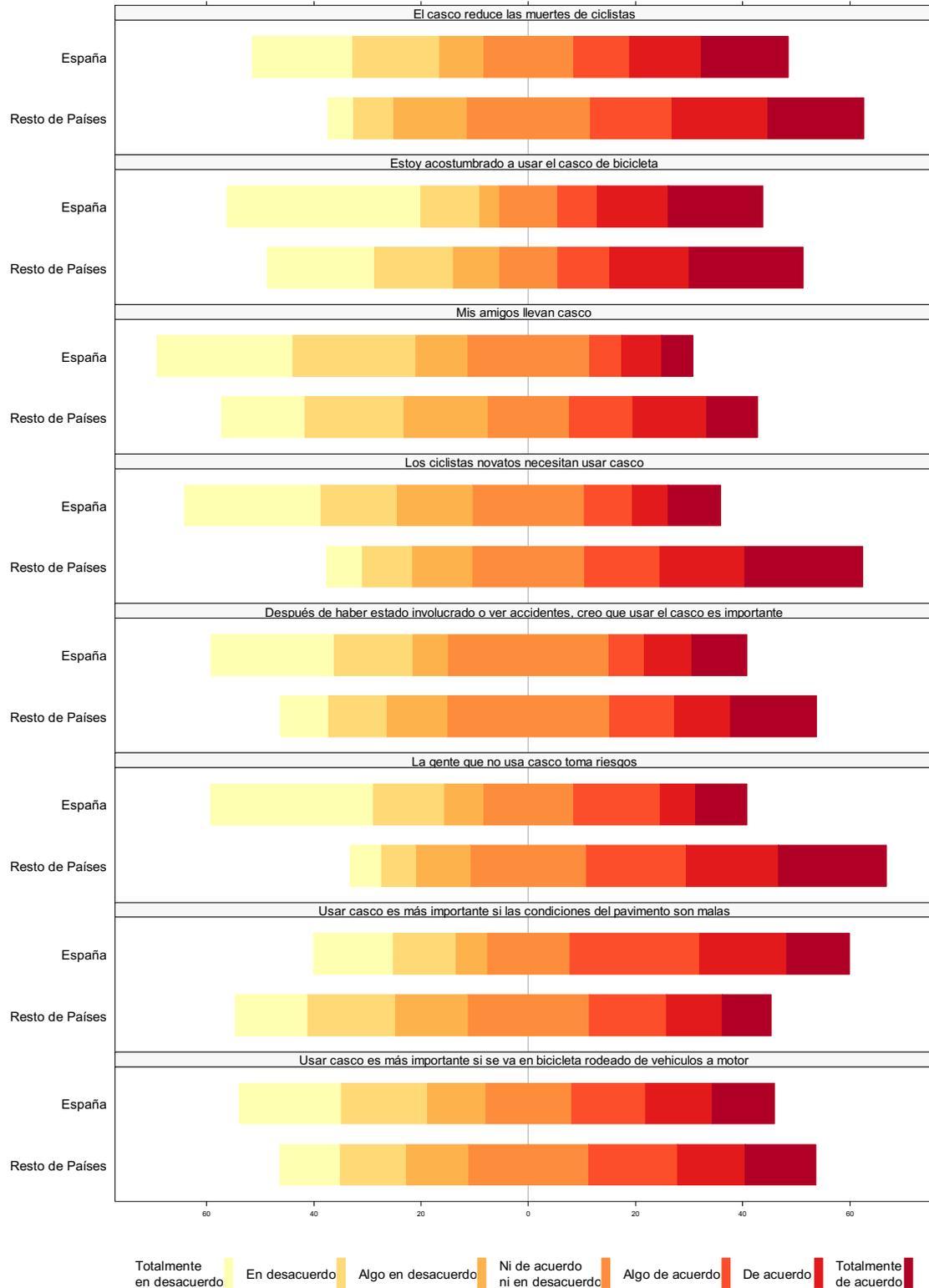
En cambio cuando las condiciones de la vía son malas los españoles en mayor medida consideran que es importante usar el casco (52,3% vs 33,9%).

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 33. BENEFICIOS DEL CASCO DE BICI (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)

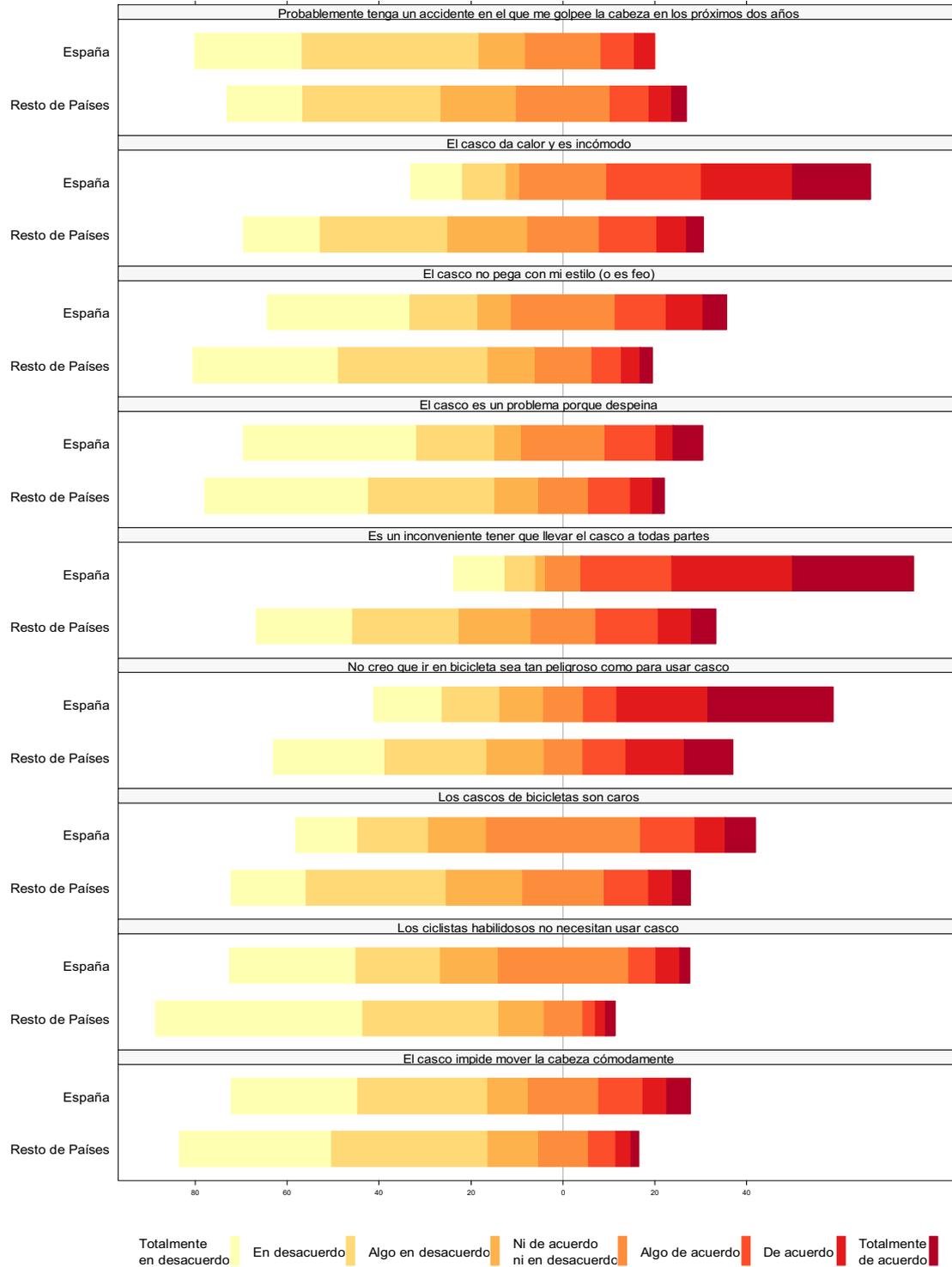


Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco



Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 34. LIMITACIONES DEL CASCO DE BICI (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)



7.2 IMPLICACIÓN EN ACCIDENTES DE BICICLETA

En este apartado se muestran los resultados obtenidos en el análisis de los ítems que aportan información sobre la implicación en accidentes, tipo de accidente y gravedad, reporte a la policía, uso del casco y reducción de la gravedad del accidente por uso del casco.

7.2.1 ACCIDENTES DE BICICLETA EN EL ÚLTIMO AÑO

El Ítem Q28. *En el último año, ¿en cuántos accidentes de bicicleta que has tenido sufriste cortes o roces que no requirieron atención médica?; ¿en cuántos fuiste tratado por una enfermera o un médico sin ser hospitalizado?; ¿en cuántos fuiste hospitalizado?*, nos permite obtener un acercamiento respecto a si la persona ha sufrido un accidente y la gravedad de las lesiones.

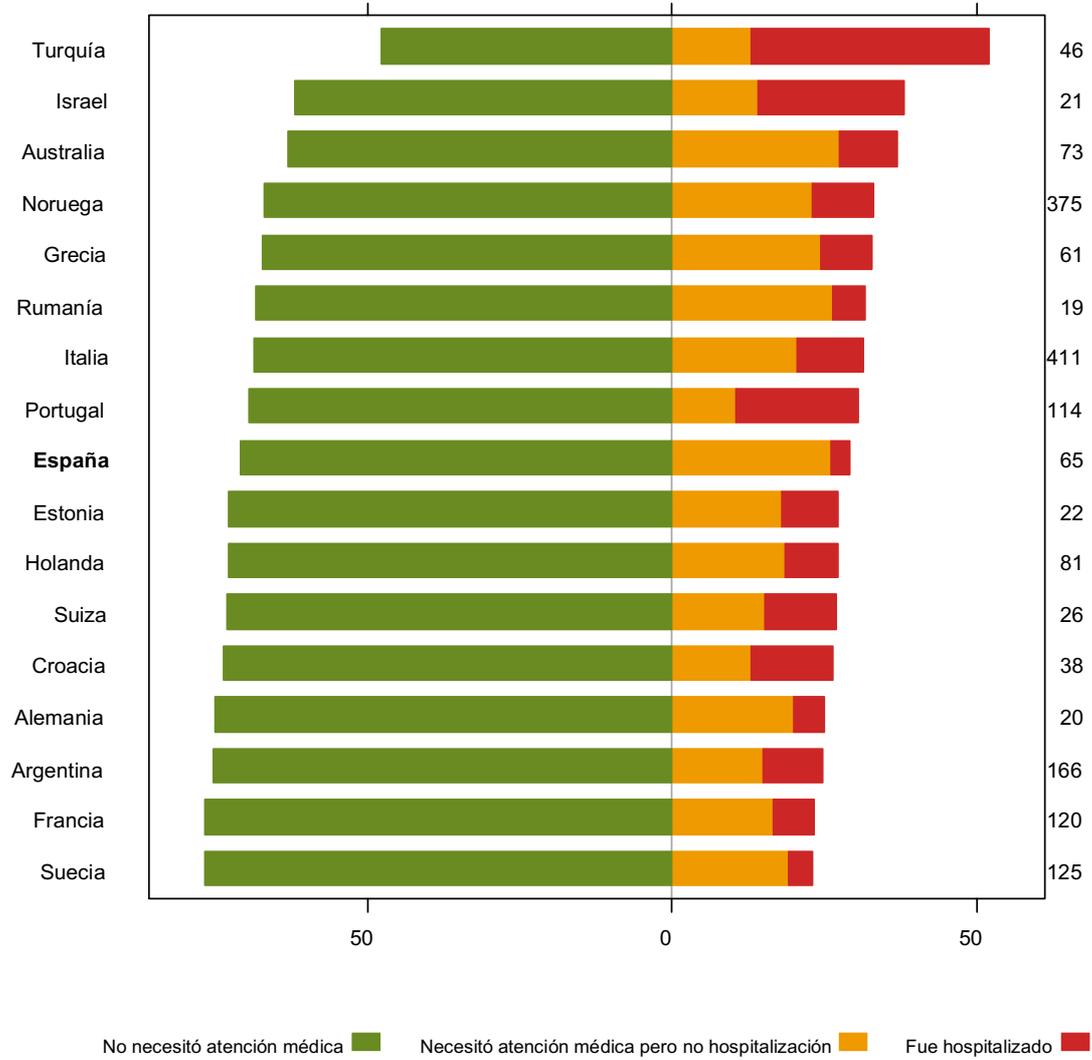
Como dato general (ver Tabla 40), el 25,4% de los encuestados se ha visto implicado en un accidente de bicicleta en el último año. El país con menos accidentados¹ es Israel (11,5%), Holanda (15,6%), Estonia (16,9%), Rumanía (17,3%) e Italia (19%). España es el segundo país con más accidentados (33,5%) igual que Grecia, por detrás de Portugal (36,8%). Estas diferencias pensamos que están relacionadas fundamentalmente con la diferenciación en el concepto de accidente que se tiene en cada país.

En la **Ilustración 35** y en la Tabla 41 se representan los encuestados que indican haber sufrido un accidente de bicicleta en el último año. Los resultados muestran que los accidentes de bicicleta en general son leves, no llegando a ser necesario ningún tipo de atención médica en la mayoría de los casos. Aquí se observan de manera más marcada las diferencias en cuanto al concepto de accidente en cada país. España es el noveno país con más accidentes que no requieren asistencia médica (70,8%), el 26,2% requiere asistencia médica sin ingreso y el 3,1% han tenido que ser hospitalizado. Los países con más accidentes que no requieren asistencia médica, respecto a accidentes más graves son por este orden: Suecia (76,8%), Francia (76,7%), Argentina (75,3%), Alemania (75,0%), Croacia (73,7%), Suiza (73,1%), Holanda (72,8%) y Estonia (72,7%). En el otro extremo, los que tienen accidentes de mayor gravedad (requieren ingreso) son Turquía (39,1%), Israel (23,8%) y Portugal (20,2%).

¹ Hay que tener en cuenta que para hacer el análisis se ha considerado la categoría “No” y “No Contesta” como que no ha tenido accidente, puesto que no es posible diferenciarlo.

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

ILUSTRACIÓN 35. GRAVEDAD DEL ACCIDENTE DE BICI POR PAÍSES

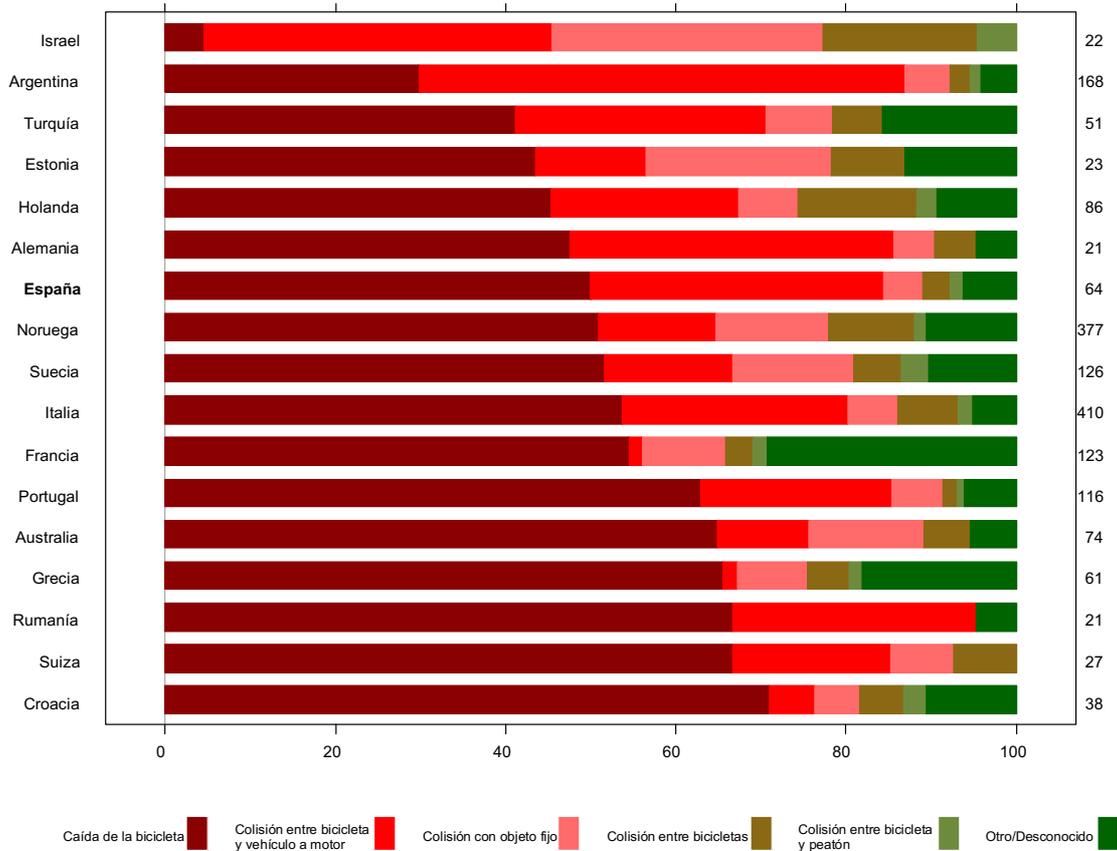


7.2.2 TIPO DE ACCIDENTE GRAVE

Un análisis global del ítem Q28(a). ¿Qué tipo de término describe mejor la mayoría de accidentes graves?, muestra que los usuarios de bicicleta consideran la caída de la bicicleta como el tipo de accidente que causa las lesiones más graves (51,3%), seguido de la colisión entre bicicleta y vehículo a motor (22,2%), otro tipo de accidente o se desconoce (9,3%) y la colisión con objeto fijo (9,1%). Los tipos de accidente considerados de menor gravedad son la colisión entre bicicletas (6,6%) y la colisión entre bicicleta y peatón (1,5%).

La caída de la bicicleta se considera el accidente más grave en casi todos los países, a excepción de Argentina e Israel, países en los que consideran más grave la colisión entre bicicleta y vehículo a motor. En España, el 50% consideran que la caída de la bicicleta es el accidente más grave. La colisión entre bicicleta y vehículo a motor también se considera uno de los accidentes de mayor gravedad (34,4%). Para más información se puede consultar la Tabla 41.

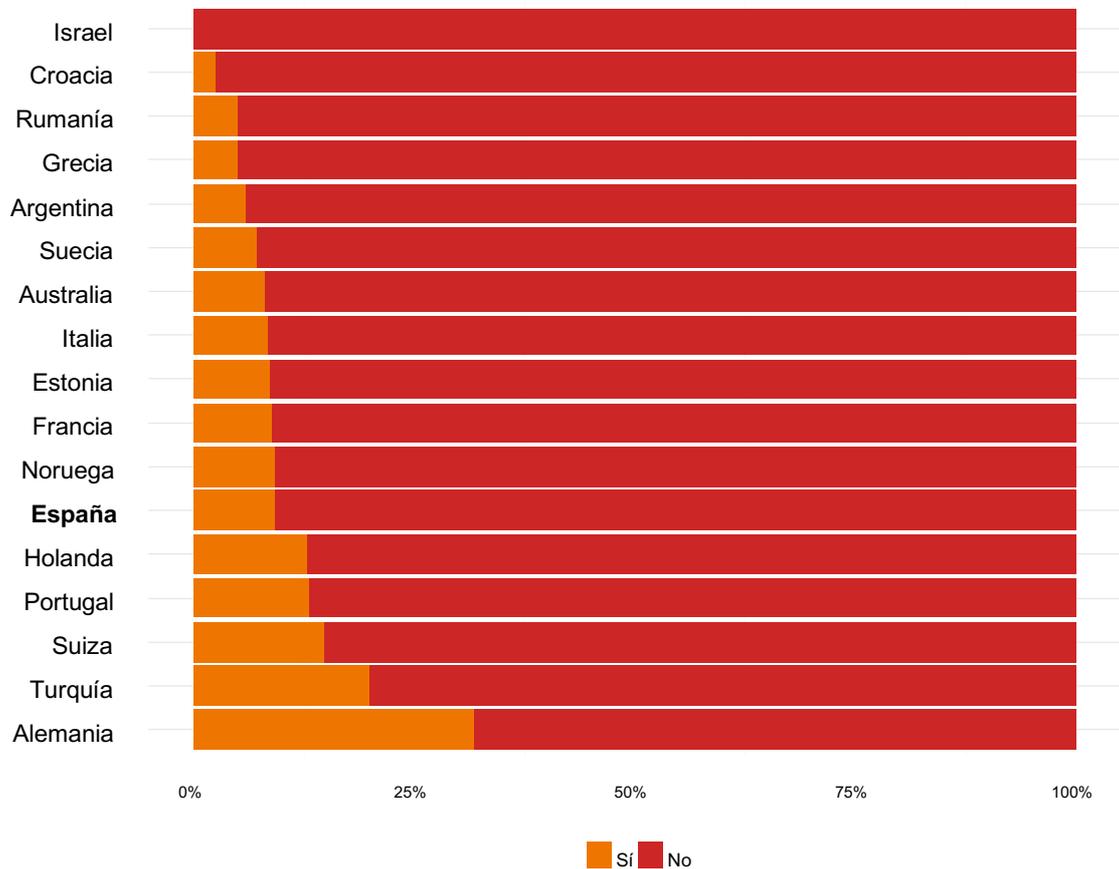
ILUSTRACIÓN 36. TIPO DE ACCIDENTE DE BICI MÁS GRAVE POR PAÍSES



7.2.3 REPORTE DEL ACCIDENTE A LA POLICÍA

El ítem Q28(b). ¿Se informó del accidente a la policía? aporta información acerca de si el accidente se ha comunicado a la policía. Un análisis global de la variable señala que únicamente se ha reportado el 9,2% de los accidentes de bicicleta. Sin embargo, si se realiza un estudio por países se puede observar que existen diferencias importantes entre ellos. Alemania y Turquía son los países que más informan a la policía de la ocurrencia de un accidente de bici (31,8% y 20% respectivamente). Suiza, Portugal y Holanda reportan entre un 12 y un 15% de los accidentes de bici. A continuación le sigue España, el cual ya se ha dicho que reporta el 9,2%. En el otro extremo se encuentra Israel, el cual no reporta ningún accidente y Croacia (2,6%) (ver Tabla 42). En este análisis hay que tener en cuenta que la definición de accidente manejada en cada país influye en el tipo de accidente que se reporta.

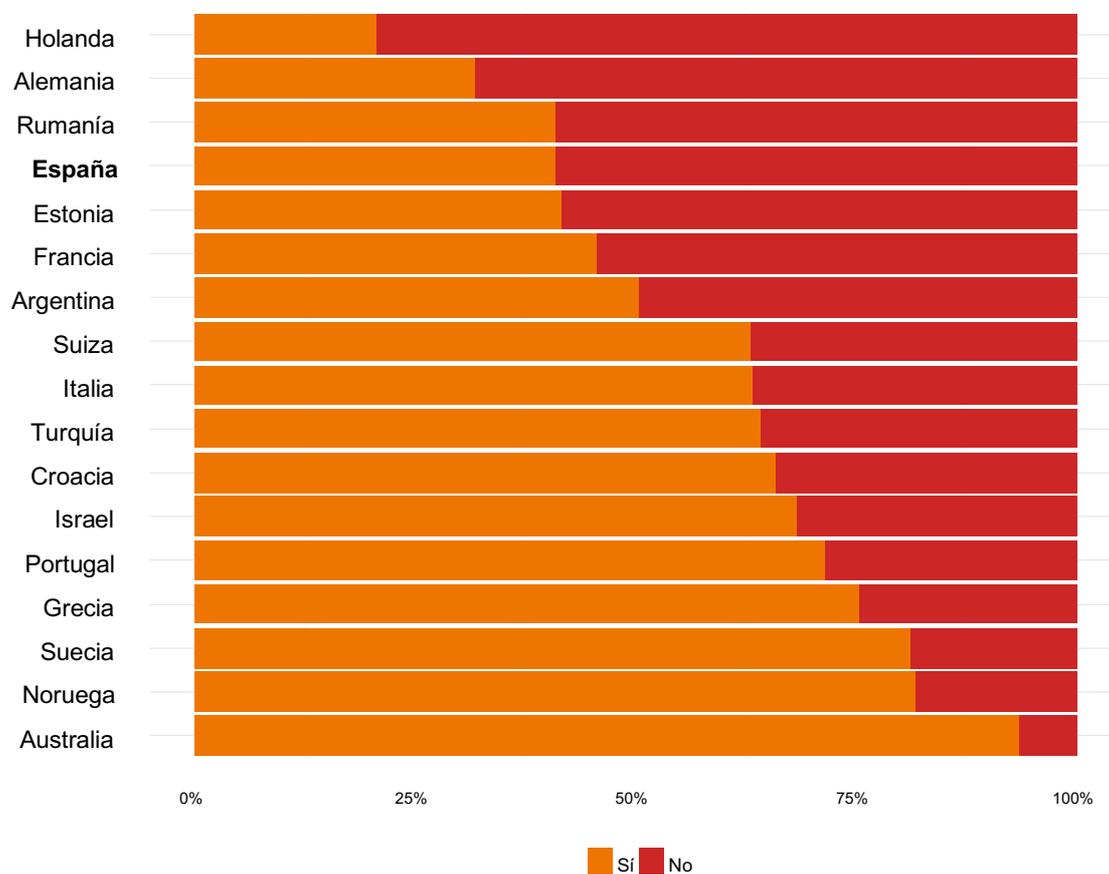
ILUSTRACIÓN 37. REPORTE DEL ACCIDENTE A LA POLICÍA POR PAÍSES



7.2.4 CASCO EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

El estudio del Ítem Q28(c). *¿Llevabas el casco puesto cuando se produjo el accidente?* Indica que de manera global el 64,3% de los que indicaron que habían sufrido un accidente de bicicleta llevaban el casco puesto. Existe una gran variabilidad entre los distintos países. Así, en Australia prácticamente la totalidad de los accidentados afirman llevar casco en el momento del accidente (93,3%). Noruega y Suecia también tienen porcentajes superiores al 80%. Por orden descendente le siguen Grecia (75,4%), Portugal (71,4%), Israel (68,2%) y Croacia (65,8%). En el extremo contrario se encuentran Holanda (20,7%), Alemania (31,8%), España (40,9%) y Rumanía (40,9%), siendo éstos los países con menor uso del casco en el momento del accidente. (Para más información consultar la Tabla 43).

ILUSTRACIÓN 38. CASCO EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE POR PAÍSES



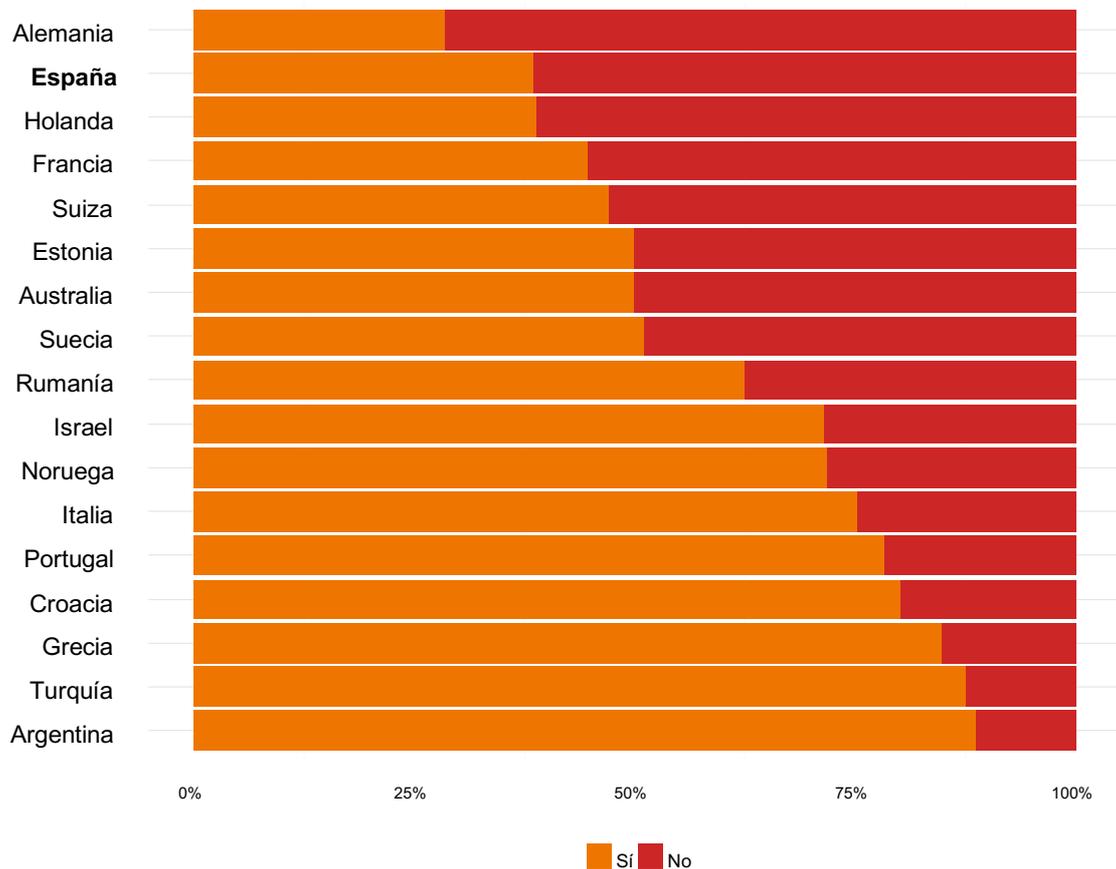
7.2.5 CASCO ABROCHADO EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

Respecto al Ítem Q28(d). *¿Llevabas el casco abrochado cuando se produjo el accidente?*, únicamente cabe comentar que sólo en Noruega hubo alguien que declaró no llevar abrochado el casco.

7.2.6 DECREMENTO DE LA GRAVEDAD DE LAS LESIONES DE CABEZA GRACIAS AL CASCO

El ítem Q28 (e). *¿Crees que llevar casco redujo la gravedad de las lesiones de cabeza en esos accidentes?*, pregunta acerca de la opinión acerca de si el casco reduce las lesiones en la cabeza en caso del accidente. Los resultados generales de este ítem indican que un 68,8% de los accidentados que llevaban casco en el momento del accidente piensan que el uso del casco sirvió para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza. Al igual que en las variables anteriores existen diferencias significativas entre los países. Argentina (88,6%), Turquía (87,5%), Grecia (84,8%) y Croacia (80%) son los países que más fe tienen en el uso del casco como elemento de seguridad. En el otro extremo se encuentra Alemania (28,6%), España (38,5%) y Holanda (38,9%), que son los países que en menor medida piensan que el casco puede ser un reductor de la gravedad de las lesiones de cabeza.

ILUSTRACIÓN 39. REDUCCIÓN DE LESIONES DE CABEZA POR USO DEL CASCO POR PAÍSES



8 CONCLUSIONES

Este proyecto financiado por la DGT ha permitido conseguir mayor información acerca del uso de la bicicleta y del casco. El análisis de los resultados de la encuesta internacional sobre uso de la bicicleta y del casco diseñada en el marco del proyecto COST Acción TU1101 han permitido valorar distintos aspectos sociales, de comportamiento y de percepción que juegan un papel importante en la decisión de utilizar la bicicleta y utilizar el casco y la posición de España respecto al resto de países que han participado. Hemos visto que existen múltiples factores que afectan a esta decisión que pueden actuar como barreras o como facilitadores y que afectan de manera distinta dependiendo del país de residencia. Así, la utilización de la bicicleta y del casco, así como la percepción de cuáles son sus ventajas y desventajas varía enormemente entre los países.

La edad de los usuarios de la bicicleta varía entre los distintos países. Los países con un perfil de mayor edad son Holanda e Italia, ya que los ciclistas tienen como media un poco más de cincuenta años, España tiene un perfil más joven (treinta y siete años), aunque no tanto como Turquía, Estonia y Rumanía cuya media de edad está sobre los treinta años. Los hombres en general realizan un mayor uso de la bicicleta que las mujeres siendo la relación de siete hombres por cada tres mujeres. España se sitúa entre los países en los que el predominio de hombres es aún mayor, así, la relación es de una mujer por cada cuatro hombres. Esta correspondencia aún es más marcada en países como Turquía, Portugal y Grecia, donde la participación de la mujer como usuaria de la bicicleta es mucho menor.

En general, el usuario de la bicicleta es en mayor medida una persona con estudios universitarios (seis de cada diez). Este perfil se repite en la mayoría de los países.

En relación con el uso de la bicicleta hemos visto que en la mayoría de los países, a excepción de Turquía y Rumanía, al menos siete de cada diez encuestados afirma utilizar la bicicleta una vez a la semana o más. España es el segundo país con un mayor uso de la bicicleta casi a diario, por detrás de Holanda. La experiencia en bici de los usuarios varía enormemente dependiendo del país. España se encuentra en una posición intermedia, siendo Holanda y Suiza los países en los que mayor experiencia se tiene y en el extremo opuesto Grecia, Portugal y Turquía. Hemos podido apreciar que las actividades en las que más se utiliza la bicicleta (dos días a la semana o más) es principalmente para ir o volver al trabajo o centro de estudios, por ocio o recreo y por salud. En España destaca la utilización de la bici para ir o volver del trabajo, también se utiliza para actividades sociales y para ir de compras, sin embargo por salud y forma física se utiliza en menor medida que en el resto de países. El tipo de vía que se utiliza en mayor medida es la carretera/calle sin carril bici, y el carril bici en el asfalto. En menor medida utilizan el carril bici-peatón en la acera, y el sendero para bicicletas. En España los carriles bici se utilizan en mayor medida que en el resto de países.

En cuanto a los kilómetros que se realizan en bicicleta semanalmente, existen diferencias abismales entre países. Nos encontramos desde Australia, Grecia y Turquía, con una cifra aproximada de

unos cien kilómetros semanalmente, a Suiza e Israel con apenas treinta kilómetros. España se encuentra entre los países que menos kilómetros realizan a la semana en bici (cincuenta kilómetros).

El tipo de bicicleta utilizado en cada país también muestra diferencias importantes. La bicicleta Urbana se utiliza en mayor medida en España, Alemania, Holanda, Estonia, Francia, Italia, Suecia, Suiza y Noruega. La bicicleta de montaña es más propia de países como Israel, Croacia, Argentina. En Grecia y Australia predomina el uso de bicicleta de carretera. La bicicleta eléctrica tiene muy poco uso en todos los países, siendo Holanda el país en el que más se utiliza. España es el país en el que las bicicletas de alquiler público se utilizan en mayor medida.

En general, en casi todas las afirmaciones sobre beneficios de la bici se observa que España y el resto de países muestran acuerdo en la mayoría de afirmaciones planteadas. Sin embargo, España presenta valores más extremos. Los beneficios que en mayor medida se valoran del uso de la bicicleta son, por este orden: la mejora de la salud, disfrutar de ir en bicicleta, ser un medio de transporte económico, los usuarios se consideran habilidosos con la bicicleta, es un medio de transporte más práctico que el transporte público y es más fácil ir al trabajo en bicicleta que conduciendo. Los españoles respecto al resto de países perciben que circular en bicicleta tiene un mayor riesgo que caminar y utilizan en menor medida la bici cuando hace mal tiempo.

La disponibilidad del casco varía en función de los países de forma muy apuntada. Así, en Australia prácticamente todo el mundo tiene casco, mientras en Holanda solo tienen casco tres de cada diez. España se sitúa en el rango medio, ocho de cada diez personas disponen de casco.

El uso del casco de bicicleta es utilizado como media por siete de cada diez usuarios de la bici, existiendo diferencias muy significativas entre países, siendo Holanda el país con menor uso junto con España. En el otro extremo, Noruega, Australia y Grecia son los países que más se utiliza. Cuando la bicicleta se utiliza para entrenar el casco se utiliza en mayor medida que cuando se circula en bici por ocio o recreo. Este uso se reduce más cuando es para ir o volver del trabajo, para ir a actividades sociales o para ir de compras. En general no hay diferencias muy destacadas entre los diferentes tipos de vías, aunque cuando se circula por el carril bici o carril bici-peatón en la acera el casco se utiliza un poco menos.

En cuanto a las afirmaciones sobre el casco, las que existe un mayor nivel de acuerdo son las que se relacionan con la eficacia del casco para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza, y reducir la mortalidad, la obligatoriedad de uso del casco para los niños, y mayor necesidad del casco para los conductores novatos, relación entre asumir más riesgos y menor uso del casco. Por el contrario las afirmaciones que tienen un mayor nivel de desacuerdo son: el casco da calor y es incómodo, los cascos de bicicleta son caros, el casco es un problema porque despeina, probabilidad de tener un accidente, el casco no pega con mi estilo o es feo, el casco impide mover la cabeza y los ciclistas habilidosos no necesitan utilizar casco. En España sin embargo estos aspectos desfavorables del casco tienen un mayor grado de acuerdo, lo que muestra la reticencia de España a utilizar el casco. Una de las diferencias más destacadas es que para los españoles llevar el casco a todas partes es un inconveniente que no está casi

presente en el resto de países. Además los españoles no ven tan peligroso ir en bici como para tener que llevar casco.

En relación con los accidentes de bicicleta, como dato general uno de cada cuatro encuestados se ha visto implicado en un accidente de bici en el último año. Existen diferencias importantes relacionadas con la definición de accidente propia de cada país. Los resultados muestran que los accidentes de bicicleta en general son leves, no llegando a ser necesario ningún tipo de atención médica en la mayoría de los casos. En estos accidentes como media seis de cada diez indicaron que llevaban el casco, aunque existe un rango muy variable dependiendo del país. Holanda, Alemania, España y Rumanía son los países que en menor medida llevaban el casco. Siete de cada diez indicaron que creían que el uso del casco había reducido las lesiones de gravedad de la cabeza, de nuevo Alemania, España y Holanda son los que piensan en menor medida en que el uso del casco ha reducido esta lesión. El tipo de accidente de bici que los encuestados consideran que es más grave es la caída de la bicicleta, seguido de la colisión contra vehículo de motor.

En relación con el reporte a la policía de los accidentes, un análisis global señala que únicamente se ha reportado el 9% de los accidentes de bicicleta, existiendo diferencias destacadas en el reporte dependiendo del país.

Conocer estas diferencias esperamos que sirva de guía a los implicados en la seguridad vial y movilidad para emprender las acciones necesarias para incrementar el uso de la bicicleta, por los beneficios que ya se ha visto que comporta este medio de transporte a nivel medioambiental y de salud, así como a tomar decisiones a partir de los resultados obtenidos respecto a los factores de uso del casco y la posición de España respecto al resto de países. Esta información además pensamos que aporta indicadores que pueden ser claves para permitir diseñar nuevos dispositivos o acciones que mejoren su percepción.

9 BIBLIOGRAFÍA

- [1] Medibank Private, "The cost of physical inactivity", (2007).
- [2] J. Stephenson, A. Bauman, T. Armstrong, B. Smith, B. Bellew, The costs of illness attributable to physical inactivity in Australia. A preliminary study, Report for Comm Department of Health and Aged Care and the Australian Sports Commission, 2000.
- [3] L.B. Anderson, P. Schnohr, M. Schroll, H.O. Hein, "All-cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work", Archives of Internal Medicine, 160, (2000), pp 1621-1628.
- [4] J. de Hartog, "Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? ", Environmental Health Perspectives, 118, (2010), pp 1109-1116.
- [5] I.J.M. Hendriksen, M. Simons, F. Garre, V.H. Hildebrandt, "The association between commuter cycling and sickness absence", Preventive Medicine, 51, (2010), pp 132-135.
- [6] OECD/ITF, Cycling, Health and safety, OECD Publishing/ITF, 2013.
- [7] J. Pucher, R. Buehler, "Cycling for Everyone Lessons from Europe", Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2074, (2008), pp 58.
- [8] J. Garrard, S. Crawford, N. Hakman, Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling for recreation and transport, Deakin University School of Health and Social Development, Burwood, 2006.
- [9] T. Lumley "Analysis of complex survey samples" Journal of Statistics Software, 9, 8, pp 1-19
- [10] R. J. A. Little and D. B. Rubin, Statistical analysis with missing data, New York, John Wiley and Sons, Inc.
- [11] P. M. Valero-Mora Procesamiento de Datos en Psicología. 2006.
- [12] Icek Ajzen. "The theory of planned behavior". Organizational Behavior and Human Decision Processes 50, 2, 179-211

ANEXO I: TABLAS DE RESULTADOS

En este informe hemos presentado la mayor parte de la información de modo gráfico. No obstante, para aquellos interesados en consultar los valores específicos pueden consultarlos en las tablas presentadas en este anexo.

TABLA 1. PAÍS DE RESIDENCIA. - ÍTEM Q1. ¿DÓNDE VIVES? –

	<i>Recuento</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Italia</i>	2164	30.8
<i>Noruega</i>	1194	17.0
<i>Argentina</i>	541	7.7
<i>Holanda</i>	519	7.4
<i>Francia</i>	435	6.2
<i>Suecia</i>	360	5.1
<i>Portugal</i>	310	4.4
<i>España</i>	194	2.8
<i>Grecia</i>	182	2.6
<i>Israel</i>	182	2.6
<i>Australia</i>	181	2.6
<i>Turquía</i>	169	2.4
<i>Croacia</i>	130	1.9
<i>Estonia</i>	130	1.9
<i>Rumania</i>	110	1.6
<i>Suiza</i>	110	1.6
<i>Alemania</i>	104	1.5
<i>Total</i>	7015	100.0

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 2. DESCRIPTIVOS SOBRE LA EDAD - ÍTEM Q3. ¿QUÉ EDAD TIENES? -

	Desviación						
	Recuento	Mínimo	Media	estándar	Mediana	Moda	Máximo
<i>Holanda</i>	386	20	52.7	14.6	55	61	81
<i>Italia</i>	2125	19	52.0	11.2	53	52	81
<i>Noruega</i>	1149	20	46.3	11.8	46	53	80
<i>Australia</i>	130	19	44.0	11.1	43	40	71
<i>Francia</i>	361	18	41.6	13.3	40	29	78
<i>Suiza</i>	84	18	40.0	12.4	40	30	64
<i>Suecia</i>	281	21	39.4	9.6	39	38	66
<i>Portugal</i>	272	19	38.8	10.4	38	37	81
<i>Alemania</i>	85	20	38.0	12.1	34	31	79
<i>Israel</i>	173	23	37.2	11.5	34	26	68
España	148	18	37.1	10.3	37	44	65
<i>Croacia</i>	111	18	36.8	9.7	36	38	65
<i>Grecia</i>	132	18	36.7	9.7	35	33	62
<i>Argentina</i>	354	18	36.6	10.9	35	35	72
<i>Turquía</i>	93	18	32.9	10.7	30	28	67
<i>Estonia</i>	87	18	32.1	7.9	31	32	55
<i>Rumania</i>	61	18	29.6	7.6	29	23	49

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 3. GÉNERO - ÍTEM Q4. ¿CUÁL ES TU SEXO? -

	Hombre	Mujer	% Hombre	% Mujer
<i>Estonia</i>	66	64	50.8	49.2
<i>Alemania</i>	60	44	57.7	42.3
<i>Noruega</i>	731	463	61.2	38.8
<i>Italia</i>	1343	821	62.1	37.9
<i>Argentina</i>	351	190	64.9	35.1
<i>Francia</i>	288	147	66.2	33.8
<i>Holanda</i>	349	170	67.2	32.8
<i>Rumania</i>	74	36	67.3	32.7
<i>Australia</i>	126	55	69.6	30.4
<i>Suecia</i>	256	104	71.1	28.9
<i>Croacia</i>	95	35	73.1	26.9
España	145	49	74.7	25.3
<i>Israel</i>	138	44	75.8	24.2
<i>Suiza</i>	89	21	80.9	19.1
<i>Grecia</i>	149	33	81.9	18.1
<i>Portugal</i>	259	51	83.5	16.5
<i>Turquía</i>	153	16	90.5	9.5
Total	4672	2343	66.6	33.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 4. ESTADO CIVIL - ÍTEM Q5. ¿CUÁL ES TU ESTADO CIVIL? –

	<i>Soltero/a</i>	<i>Otro</i>	<i>Casado/a</i>
<i>Australia</i>	21.8		78.2
<i>Francia</i>	25.7		74.3
<i>Italia</i>	29.2	.0	70.7
<i>Holanda</i>	30.2	.6	69.2
<i>Suecia</i>	31.2	1.7	67.1
<i>Noruega</i>	18.4	22.0	59.6
<i>Suiza</i>	42.7	.9	56.4
<i>Estonia</i>	40.8	3.1	56.2
<i>Portugal</i>	45.0	.3	54.7
<i>Croacia</i>	38.0	7.8	54.3
<i>Israel</i>	42.3	6.6	51.1
<i>Turquía</i>	54.8	.6	44.6
<i>Alemania</i>	55.8		44.2
<i>España</i>	59.7		40.3
<i>Grecia</i>	53.3	6.6	40.1
<i>Argentina</i>	59.7	10.5	29.8
<i>Rumania</i>	76.4		23.6
<i>Total</i>	34.4	5.3	60.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 5. HIJOS MENORES. - ÍTEM Q6. ¿TIENES HIJOS DE EDADES ENTRE 0 Y 18 AÑOS? -

	Sí	No
Noruega	48.5	51.5
Suiza	45.4	54.6
Suecia	42.6	57.4
Australia	42.2	57.8
Portugal	41.6	58.4
Israel	40.6	59.4
Francia	40.1	59.9
Croacia	37.5	62.5
Grecia	34.3	65.7
Turquía	32.5	67.5
Estonia	31.3	68.8
España	29.3	70.7
Italia	28.3	71.7
Argentina	27.1	72.9
Holanda	25.9	74.1
Alemania	25.0	75.0
Rumania	17.3	82.7
Total	34.8	65.2

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 6. NIVEL DE ESTUDIOS. - ÍTEM Q7. ¿QUÉ NIVEL DE ESTUDIOS TIENES? -

	<i>Sin estudios o incompletos</i>	<i>Estudios primarios</i>	<i>Estudios secundarios</i>	<i>Estudios universitarios</i>
<i>Argentina</i>	.2	1.5	69.5	28.8
<i>Suiza</i>	.6	2.3	21.6	75.4
<i>Australia</i>	.8	5.0	16.1	78.1
<i>Alemania</i>		8.5	14.7	76.7
<i>Turquía</i>	3.9	5.3	8.8	82.0
<i>Suecia</i>	.7	10.1	5.4	83.8
<i>Portugal</i>	1.9	9.1	24.6	64.4
<i>Francia</i>	.2	12.2	8.4	79.3
<i>Israel</i>	13.8		5.5	80.7
<i>Grecia</i>	.4	15.7	13.6	70.2
<i>Estonia</i>	3.4	16.1	11.4	69.1
<i>Noruega</i>	2.1	20.4	33.1	44.4
España	5.4	22.9	1.3	70.4
<i>Croacia</i>	.5	30.5	16.3	52.6
<i>Rumania</i>	1.3	31.3	2.7	64.7
<i>Holanda</i>	1.6	32.1	23.4	43.0
<i>Italia</i>	.2	37.1	13.8	49.0
Total	1.4	21.1	20.7	56.8

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 7. DESCRIPTIVOS SOBRE LA ANTIGÜEDAD DEL CARNET. - ÍTEM Q10. ¿CUÁNTOS AÑOS HACE QUE TIENES EL CARNET DE CONDUCIR DE COCHE? -

	Mínimo	Percentil 25	Mediana	Media	Percentil 75	Máximo
<i>Italia</i>	0	25	33	32.12	40.0	70
<i>Holanda</i>	0	19	33	31.05	44.0	62
<i>Noruega</i>	0	19	27	26.97	35.0	81
<i>Australia</i>	1	19	25	26.05	34.0	58
<i>Francia</i>	1	11	20	22.21	32.0	70
<i>Suecia</i>	1	11	19	19.52	26.0	50
<i>Portugal</i>	1	12	18	18.43	24.5	55
<i>Suiza</i>	0	11	18	20.67	29.0	50
<i>Croacia</i>	1	10	16	17.14	23.0	69
<i>Israel</i>	1	10	16	18.58	26.0	45
<i>Alemania</i>	2	10	15	18.99	29.0	55
<i>Grecia</i>	1	10	15	16.33	22.0	41
<i>España</i>	1	9	15	16.70	25.0	46
<i>Argentina</i>	0	5	12	14.88	20.0	50
<i>Estonia</i>	1	6	9	11.05	16.0	29
<i>Turquía</i>	1	3	9	11.62	17.0	46
<i>Rumania</i>	1	4	8	9.30	13.0	30

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 8. FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA. - ÍTEM Q12. EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES, ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS VIAJADO EN PROMEDIO EN LOS SIGUIENTES MEDIOS DE TRANSPORTE?

	<i>Nunca</i>	<i>Menos de una vez al mes</i>	<i>De 1 a 3 veces al mes</i>	<i>De 1 a 4 veces a la semana</i>	<i>Casi a diario</i>
<i>Holanda</i>	0.0	.2	6.7	28.5	64.5
<i>España</i>	0.0	8.2	11.3	22.7	57.7
<i>Suecia</i>	0.0	2.2	9.4	33.1	55.3
<i>Alemania</i>	0.0	6.7	11.5	26.9	54.8
<i>Italia</i>	0.0	1.9	11.8	34.8	51.5
<i>Australia</i>	0.0	3.9	8.8	37.0	50.3
<i>Francia</i>	0.0	5.7	11.5	32.4	50.3
<i>Argentina</i>	2.6	6.6	11.6	33.6	45.6
<i>Croacia</i>	0.0	6.9	16.2	35.4	41.5
<i>Suiza</i>	0.0	2.7	19.1	37.3	40.9
<i>Grecia</i>	0.0	3.3	17.6	38.5	40.7
<i>Portugal</i>	0.0	6.1	14.8	38.7	40.3
<i>Noruega</i>	0.0	6.1	15.7	39.7	38.5
<i>Estonia</i>	0.0	9.2	14.6	46.2	30.0
<i>Turquía</i>	0.0	11.2	20.1	40.2	28.4
<i>Rumania</i>	0.0	17.3	16.4	41.8	24.5
<i>Israel</i>	0.0	31.3	47.3	15.9	5.5
<i>Total</i>	.2	5.1	13.6	34.7	46.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 9. ACCESO A COCHE. - ÍTEM Q13. INDICA LA FRASE QUE DESCRIBA MEJOR EL ACCESO QUE TIENES A UN COCHE.

	<i>No tengo coche y no tengo acceso a ninguno</i>	<i>No tengo coche, pero tengo acceso a alguno</i>	<i>Sí tengo coche</i>
<i>Estonia</i>	28.9	26.3	44.7
<i>Rumania</i>	27.3	36.4	36.4
<i>Argentina</i>	24.2	32.9	42.9
<i>Turquía</i>	22.8	29.7	47.6
<i>Suecia</i>	20.5	22.2	57.3
<i>Alemania</i>	16.5	35.1	48.5
<i>España</i>	14.9	28.0	57.1
<i>Grecia</i>	11.6	20.3	68.0
<i>Israel</i>	10.5	25.4	64.1
<i>Croacia</i>	9.2	21.7	69.2
<i>Francia</i>	8.4	18.7	72.9
<i>Noruega</i>	8.0	11.6	80.4
<i>Holanda</i>	7.9	12.6	79.5
<i>Australia</i>	6.7	7.2	86.1
<i>Suiza</i>	6.5	34.6	58.9
<i>Italia</i>	4.1	17.2	78.7
<i>Portugal</i>	3.1	18.1	78.8
<i>Total</i>	9.7	19.0	71.3

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 10. AÑOS DE EXPERIENCIA EN BICLI. - ÍTEM Q15. ¿EN CUÁLES DE ESTOS AÑOS HAS MONTADO EN BICICLETA HABITUALMENTE?

	<i>a partir de 2013</i>	<i>desde 2012</i>	<i>desde 2011</i>	<i>desde 2010</i>	<i>desde 2009</i>	<i>casi toda mi vida</i>
<i>Holanda</i>	.6	1.4	.8	.8	6.6	89.9
<i>Suiza</i>	1.0	2.9	1.0	3.8	9.5	81.9
<i>Alemania</i>	3.1	5.2	4.2	5.2	16.7	65.6
<i>Suecia</i>	5.8	4.4	4.4	4.7	19.3	61.4
<i>Italia</i>	5.3	4.9	4.4	3.5	20.9	61.0
<i>Argentina</i>	13.6	7.0	5.5	5.3	9.6	58.9
<i>Australia</i>	7.4	6.3	2.9	4.6	22.3	56.6
<i>España</i>	6.5	5.9	11.2	4.1	16.0	56.2
<i>Noruega</i>	10.3	7.1	6.5	4.6	20.4	51.0
<i>Croacia</i>	9.2	11.7	10.8	5.0	13.3	50.0
<i>Francia</i>	6.3	6.5	3.5	7.0	29.8	46.9
<i>Rumania</i>	22.6	9.5	7.1	6.0	8.3	46.4
<i>Estonia</i>	7.1	5.4	8.9	5.4	27.7	45.5
<i>Turquía</i>	31.0	6.9	9.7	5.5	8.3	38.6
<i>Grecia</i>	12.4	19.5	7.7	11.8	17.8	30.8
<i>Portugal</i>	16.5	17.6	11.1	6.8	22.9	25.1
<i>Total</i>	8.1	6.5	5.3	4.5	18.5	57.1

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 11. FINALIDAD DEL USO DE LA BICI

	Todos los días	Casi todos los días	4 o 5 días a la semana	2 o 3 días a la semana	Un día a la semana	A veces, pero menos de una vez a la semana	Nunca
<i>Ir o volver del trabajo/centro de estudios</i>	75.7	4.7	3.2	3.9	.8	1.9	9.7
<i>Como parte del trabajo (ej. repartidor)</i>	31.3	5.3	2.3	2.9	2.9	10.3	44.9
<i>Ir de compras o hacer un recado</i>	33.6	16.8	7.9	13.6	12.2	10.6	5.2
<i>Ir a actividades sociales</i>	31.1	15.1	8.0	14.1	12.8	12.3	6.6
<i>Por ocio/recreo</i>	36.1	12.0	8.0	12.9	15.6	12.3	3.0
<i>Por salud y forma física (entrenar)</i>	30.0	8.7	6.5	12.3	12.0	15.2	15.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 12. MOTIVO DE USO DE LA BICI. - ÍTEM Q16. EN LOS PASADOS 12 MESES, ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS USADO LA BICICLETA UNA SEMANA NORMAL PARA CADA UNA DE LAS SIGUIENTES FINALIDADES? (E=ESPAÑA / R=RESTO DE PAÍSES).

	Casi						A
	Todos los días	todos los días	4-5 días a la semana	2-3 días a la semana	Un día a la semana	de una vez a la semana	Nunca
(E) Ir o volver del trabajo	41.4	17.8	6.3	7.5	2.9	9.8	14.4
(R) Ir o volver del trabajo	26.5	14.9	8.6	10.4	4.2	9.5	25.6
(E) Ir de compras	14.6	18.7	5.8	13.5	14.6	21.6	11.1
(R) Ir de compras	11.9	12.0	7.2	16.2	16.4	19.7	16.3
(E) Ir a actividades sociales	13.6	15.4	5.3	20.7	16.0	15.4	13.6
(R) Ir a actividades sociales	11.0	9.9	7.2	16.0	18.3	22.2	15.0
(E) Por ocio/recreo	11.8	9.4	8.8	19.4	25.3	20.0	5.3
(R) Por ocio/recreo	12.8	11.8	8.8	20.5	23.0	18.2	5.0
(E) Por salud y forma física	12.9	6.4	1.8	14.6	17.0	19.9	27.5
(R) Por salud y forma física	10.5	10.3	8.2	19.5	18.3	17.8	15.5
(E) Como parte del trabajo	7.9	3.0	.6	3.0	2.4	7.3	75.6
(R) Como parte del trabajo	11.2	5.3	2.8	3.9	3.1	10.7	62.7

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 13. USO DE LA BICI COMO ACTIVIDAD SALUDABLE O FORMA FÍSICA. - ÍTEM Q16.

	<i>Todos los días</i>	<i>Casi todos los días</i>	<i>4-5 días a la semana</i>	<i>2-3 días a la semana</i>	<i>Un día a la semana</i>	<i>A veces, pero menos de una vez a la semana</i>	<i>Nunca</i>
<i>Croacia</i>	23.1	15.4	13.7	14.5	19.7	12.0	1.7
<i>Grecia</i>	22.5	18.1	17.5	22.5	8.1	10.0	1.3
<i>Turquía</i>	17.2	13.3	17.2	28.9	13.3	6.3	3.9
<i>Argentina</i>	15.9	13.2	5.9	19.5	12.7	11.5	21.2
<i>Rumania</i>	13.1	16.7	15.5	15.5	17.9	14.3	7.1
<i>España</i>	12.9	6.4	1.8	14.6	17.0	19.9	27.5
<i>Italia</i>	9.8	9.9	6.0	21.7	22.9	19.2	10.4
<i>Portugal</i>	9.8	9.1	8.0	20.7	19.3	18.2	14.9
<i>Australia</i>	9.7	14.8	6.8	26.1	5.7	19.9	17.0
<i>Francia</i>	5.9	5.4	4.9	11.9	21.4	25.6	24.8
<i>Alemania</i>	5.3	6.4	3.2	11.7	17.0	20.2	36.2
<i>Holanda</i>	5.1	8.1	4.5	14.1	15.9	18.5	33.8
<i>Suiza</i>	5.1	4.0	3.0	16.2	26.3	19.2	26.3
<i>Suecia</i>	5.0	7.6	7.9	22.2	17.2	21.3	19.0
<i>Estonia</i>	2.7	10.7	10.7	17.0	17.0	27.7	14.3
<i>Total</i>	10.0	10.0	6.8	19.5	18.9	18.4	16.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 14. USO DE LA BICI PARA IR DE COMPRAS. - ÍTEM Q16.

	<i>Todos los días</i>	<i>Casi todos los días</i>	<i>4-5 días a la semana</i>	<i>2-3 días a la semana</i>	<i>Un día a la semana</i>	<i>A veces, pero menos de una vez a la semana</i>	<i>Nunca</i>
<i>Croacia</i>	15.9	5.6	9.3	13.1	14.0	20.6	21.5
<i>España</i>	14.6	18.7	5.8	13.5	14.6	21.6	11.1
<i>Alemania</i>	12.1	15.4	6.6	22.0	17.6	16.5	9.9
<i>Argentina</i>	12.0	15.2	5.7	16.3	16.3	14.8	19.8
<i>Italia</i>	12.0	11.1	5.3	14.3	15.8	22.3	19.2
<i>Holanda</i>	11.6	15.1	12.4	25.1	18.9	13.5	3.4
<i>Grecia</i>	11.0	12.3	12.3	14.9	13.6	16.2	19.5
<i>Portugal</i>	8.3	7.5	4.5	12.0	16.9	23.3	27.4
<i>Rumania</i>	7.4	8.6	4.9	8.6	14.8	22.2	33.3
<i>Francia</i>	6.8	10.9	9.6	18.2	21.0	21.6	11.9
<i>Turquía</i>	6.4	7.3	10.0	12.7	14.5	16.4	32.7
<i>Suecia</i>	5.8	15.1	7.8	22.7	20.1	21.5	7.0
<i>Suiza</i>	4.9	7.8	10.8	11.8	25.5	24.5	14.7
<i>Estonia</i>	4.6	18.5	8.3	32.4	16.7	12.0	7.4
<i>Australia</i>	3.0	8.4	3.0	15.0	15.6	33.5	21.6
<i>Total</i>	10.3	12.1	7.0	16.6	16.9	20.4	16.7

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 15. USO DE LA BICI COMO ACTIVIDAD DE OCIO. - ÍTEM Q16.

	<i>Todos los días</i>	<i>Casi todos los días</i>	<i>4-5 días a la semana</i>	<i>2-3 días a la semana</i>	<i>Un día a la semana</i>	<i>A veces, pero menos de una vez a la semana</i>	<i>Nunca</i>
<i>Croacia</i>	20.5	11.1	17.9	20.5	18.8	10.3	.9
<i>Grecia</i>	18.1	11.6	13.5	21.3	15.5	15.5	4.5
<i>Turquía</i>	17.9	11.4	14.6	29.3	19.5	5.7	1.6
<i>Argentina</i>	15.5	12.6	9.6	20.3	19.9	14.0	8.0
<i>Italia</i>	14.4	12.9	7.3	20.7	23.8	16.8	4.0
<i>Rumania</i>	11.9	15.5	11.9	22.6	21.4	13.1	3.6
<i>España</i>	11.8	9.4	8.8	19.4	25.3	20.0	5.3
<i>Francia</i>	9.2	7.4	8.4	21.9	27.0	21.4	4.6
<i>Australia</i>	8.7	7.0	2.3	22.7	23.3	30.2	5.8
<i>Holanda</i>	8.3	11.8	8.3	23.4	25.4	20.5	2.4
<i>Portugal</i>	7.2	9.7	9.0	22.6	26.9	19.4	5.4
<i>Alemania</i>	5.3	9.6	6.4	18.1	33.0	20.2	7.4
<i>Estonia</i>	4.6	14.8	8.3	29.6	14.8	24.1	3.7
<i>Suiza</i>	4.0	6.9	2.0	20.8	41.6	20.8	4.0
<i>Suecia</i>	3.2	6.1	5.5	12.2	23.0	33.2	16.6
<i>Total</i>	11.8	11.2	8.1	21.0	23.8	18.8	5.2

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 16. USO DE LA BICI PARA IR O VOLVER DEL TRABAJO/CENTRO DE ESTUDIOS. - ÍTEM Q16.

	<i>Casi</i>					<i>A veces, pero</i>	
	<i>Todos los días</i>	<i>todos los días</i>	<i>4-5 días a la semana</i>	<i>2-3 días a la semana</i>	<i>Un día a la semana</i>	<i>menos de una vez a la semana</i>	<i>Nunca</i>
España	41.4	17.8	6.3	7.5	2.9	9.8	14.4
Francia	36.4	19.1	7.9	6.5	5.5	6.3	18.3
Alemania	33.3	18.3	16.1	9.7	2.2	6.5	14.0
Suecia	32.7	22.3	14.2	11.3	4.3	8.1	7.2
Argentina	29.4	19.9	8.1	12.9	4.0	7.6	18.0
Suiza	27.5	15.7	7.8	13.7	4.9	8.8	21.6
Italia	24.8	12.4	7.0	9.2	4.0	10.5	32.0
Portugal	23.5	18.7	6.7	10.1	4.9	11.6	24.6
Holanda	22.7	12.4	10.1	8.7	4.7	7.0	34.4
Croacia	21.8	15.5	4.5	12.7	4.5	9.1	31.8
Australia	19.8	16.3	10.5	12.2	3.5	12.2	25.6
Grecia	19.6	12.2	8.1	6.8	8.1	13.5	31.8
Rumania	16.7	20.2	9.5	4.8	6.0	25.0	17.9
Turquía	16.4	9.0	10.7	15.6	2.5	13.9	32.0
Estonia	15.5	20.9	10.0	19.1	3.6	11.8	19.1
Total	26.2	15.3	8.4	9.9	4.3	9.8	26.1

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 17. USO DE LA BICI PARA ACTIVIDADES SOCIALES. - ÍTEM Q16.

	<i>Todos los días</i>	<i>Casi todos los días</i>	<i>4-5 días a la semana</i>	<i>2-3 días a la semana</i>	<i>Un día a la semana</i>	<i>A veces, pero menos de una vez a la semana</i>	<i>Nunca</i>
España	13.6	15.4	5.3	20.7	16.0	15.4	13.6
<i>Turquía</i>	13.0	7.6	17.6	26.0	20.6	11.5	3.8
<i>Italia</i>	11.8	11.5	5.7	15.3	19.1	23.9	12.6
<i>Argentina</i>	10.3	12.7	8.0	15.3	18.1	15.9	19.6
<i>Francia</i>	9.7	9.2	7.6	16.8	21.5	18.8	16.5
<i>Rumania</i>	9.6	10.8	3.6	18.1	8.4	32.5	16.9
<i>Alemania</i>	8.8	7.7	3.3	25.3	20.9	18.7	15.4
<i>Croacia</i>	8.5	3.8	10.4	9.4	21.7	23.6	22.6
<i>Holanda</i>	5.9	8.6	10.7	20.5	22.0	22.4	10.0
<i>Grecia</i>	5.7	5.7	5.0	17.7	9.2	15.6	41.1
<i>Suecia</i>	5.3	10.3	8.8	20.9	21.5	25.6	7.6
<i>Estonia</i>	4.8	7.7	3.8	15.4	14.4	30.8	23.1
<i>Portugal</i>	4.6	6.9	5.0	9.6	18.0	28.4	27.6
<i>Suiza</i>	3.2	4.3	5.3	17.0	20.2	30.9	19.1
<i>Australia</i>	2.4	3.6	3.0	13.3	13.9	33.7	30.1
Total	9.3	10.0	6.9	16.6	18.9	22.8	15.5

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 18. USO DE LA BICI COMO PARTE DEL TRABAJO. - ÍTEM Q16.

	<i>Todos los días</i>	<i>Casi todos los días</i>	<i>4-5 días a la semana</i>	<i>2-3 días a la semana</i>	<i>Un día a la semana</i>	<i>A veces, pero menos de una vez a la semana</i>	<i>Nunca</i>
<i>Italia</i>	13.7	8.7	4.4	5.6	3.5	10.4	53.7
<i>Francia</i>	12.4	8.6	1.4	5.5	6.9	23.5	41.7
<i>España</i>	7.9	3.0	.6	3.0	2.4	7.3	75.6
<i>Croacia</i>	7.5	2.8	1.9	1.9	1.9	16.0	67.9
<i>Grecia</i>	7.1	2.9	2.1	.7	2.1	10.7	74.3
<i>Turquía</i>	5.0	3.0	1.0	2.0		5.0	84.0
<i>Argentina</i>	4.5	3.0	1.6	1.6	3.0	6.6	79.8
<i>Portugal</i>	4.2	2.7	3.1	2.3	1.1	9.2	77.5
<i>Rumania</i>	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9	17.1	63.2
<i>Suiza</i>	2.3	2.3	1.1		3.4	13.8	77.0
<i>Estonia</i>	2.0	3.9	1.0	4.9	3.9	12.7	71.6
<i>Suecia</i>	1.5	.9	.9	3.9	3.0	15.4	74.5
<i>Alemania</i>	1.1		1.1	3.3	3.3	14.3	76.9
<i>Holanda</i>	.6	1.5	1.5	1.9	1.7	6.9	85.9
<i>Australia</i>		.6	1.3	1.9	3.2	5.7	87.3
<i>Total</i>	8.4	5.4	2.8	3.9	3.2	11.0	65.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 19. FRECUENCIA DEL USO DE LA BICI SEGÚN EL TIPO DE VÍA. - ÍTEM Q17. ¿EN LOS PASADOS 12 MESES, ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS USADO LA BICICLETA UNA SEMANA NORMAL EN CADA UNO DE LOS SIGUIENTES TIPOS DE VÍA? (GENERAL)

	Casi				A veces,		Nunca
	Todos los días	todos los días	4 o 5 días a la semana	2 o 3 días a la semana	Un día a la semana	pero menos de una vez a la semana	
Carretera/calle sin carril para bicicletas	30.1	21.3	10.4	16.6	9.3	9.6	2.6
Carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto)	19.9	16.4	8.5	13.5	11.8	17.1	12.9
Carril bici o carril bici-peatón (en la acera)	16.6	14.8	8.4	12.8	11.3	19.5	16.6
Senderos para bicicletas	10.1	9.1	5.7	10.1	12.3	29	23.7

TABLA 20. FRECUENCIA DEL USO DE LA BICI SEGÚN EL TIPO DE VÍA. - ÍTEM Q17. (E= ESPAÑA R= RESTO DE PAÍSES)

		Casi				Menos de		Nunca
		Todos los días	todos los días	4 o 5 días a la semana	2 o 3 días a la semana	Un día a la semana	una vez a la semana	
Carretera/calle sin carril para bicicletas	E	41.8	18.2	7.9	10.3	9.1	9.1	3.6
	R	29.8	21.4	10.5	16.8	9.3	9.6	2.5
Carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto)	E	27.9	16.4	7.9	12.7	9.1	17.6	8.5
	R	19.6	16.4	8.5	13.5	11.8	17.0	13.1
Carril bici o carril bici-peatón (en la acera)	E	23.3	13.5	15.3	8.6	12.3	17.8	9.2
	R	16.4	14.8	8.2	13.0	11.3	19.5	16.8
Senderos para bicicletas	E	9.2	7.4	5.5	11.7	16.6	32.5	17.2
	R	10.1	9.2	5.7	10.1	12.1	28.9	23.8

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 21. USO DE LA BICI EN CARRETERA/CALLE SIN CARRIL BICI. - ÍTEM Q17.

Carretera/ calle sin carril para bicicletas	Todos los días	Casi todos los días	4 o 5 días	2 o 3 días	Un día a la semana	A veces. pero menos de una vez a la semana	Nunca
			a la semana	a la semana			
Israel	31.6	21.1	26.9	20.5	0	0	0
Rumania	30.5	29.3	12.2	4.9	9.8	13.4	0
Francia	38.5	22.3	8.9	12.7	8.4	7.8	1.5
España	41.8	18.2	7.9	10.3	9.1	9.1	3.6
Argentina	37	20.6	9.9	15.6	7.2	6.2	3.5
Holanda	30.9	23.6	9.3	12.9	9.1	11.3	2.8
Australia	21.3	25.3	15.5	21.8	5.2	6.9	4
Suecia	27	23.4	11	16	7.7	11	3.9
Portugal	30.4	23.9	6.9	19.6	8.7	9.8	0.7
Alemania	26.1	20.7	14.1	15.2	9.8	10.9	3.3
Grecia	31.6	14.8	13.5	16.1	6.5	6.5	11
Italia	28.8	21	9.5	16.7	11.2	10.8	2
Turquía	22.7	15.9	18.2	31.1	9.8	2.3	0
Croacia	25.7	21.2	9.7	20.4	8	14.2	0.9
Suiza	29.8	10.6	4.8	16.3	17.3	17.3	3.8
Estonia	10	21.8	7.3	30	11.8	12.7	6.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 22. USO DE LA BICI EN CARRETERA/CALLE CON CARRIL PARA BICICLETAS EN EL ASFALTO. - ÍTEM Q17.

Carretera/ calle con carril para bicicletas (en el asfalto)	A veces. pero menos de						
	Todos los días	Casi todos los días	4 o 5 días a la semana	2 o 3 días a la semana	Un día a la semana	una vez a la semana	Nunca
Israel	63.9	13.9	15.7	6.6	0	0	0
Holanda	31.5	23.4	11.4	15.2	9.1	8.5	0.8
Francia	30.3	23.2	10.7	11.5	10.4	10.2	3.8
Alemania	32.6	16.8	13.7	22.1	8.4	5.3	1.1
Suecia	29.9	19.8	11.7	10.2	7.5	10.2	10.8
España	27.9	16.4	7.9	12.7	9.1	17.6	8.5
Suiza	21.6	21.6	3.9	15.7	18.6	15.7	2.9
Croacia	17.6	20.4	6.5	9.3	10.2	17.6	18.5
Australia	15.1	19.8	9.3	22.1	8.7	16.3	8.7
Italia	15	15.7	7.6	14.8	14.4	21.9	10.7
Argentina	12.9	12.6	8.3	10.5	9.6	12.4	33.8
Estonia	6.5	16.7	7.4	25.9	16.7	13	13.9
Portugal	10	11.1	3	12.5	17.7	27.7	18.1
Rumania	10.1	6.3	6.3	3.8	16.5	36.7	20.3
Turquía	3.4	5.9	7.6	16.8	12.6	23.5	30.3
Grecia	6.4	3.5	5.7	2.1	2.8	21.3	58.2

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 23. USO DE LA BICI EN CARRIL BICI O CARRIL BICI-PEATÓN EN LA ACERA. - ÍTEM Q17.

Carril bici o carril bici-peatón (en la acera)	A veces. pero menos de						
	Todos los días	Casi todos los días	4 o 5 días a la semana	2 o 3 días a la semana	Un día a la semana	una vez a la semana	Nunca
Israel	48.8	18.2	22.4	10.6	0	0	0
Suecia	36.2	24.6	13.4	12.8	5.9	5.9	1.2
Holanda	29.1	25.5	11	17	7.8	7.8	1.8
Alemania	28.3	16.3	9.8	23.9	8.7	9.8	3.3
España	23.3	13.5	15.3	8.6	12.3	17.8	9.2
Francia	24.6	17.2	9.2	12.3	12.3	18.5	5.9
Australia	15.9	18.2	10.6	15.9	11.2	19.4	8.8
Estonia	10.2	18.5	13.9	32.4	11.1	9.3	4.6
Italia	11.5	13.4	6	12.8	13.8	23.9	18.5
Croacia	8.3	8.3	11.9	12.8	19.3	30.3	9.2
Turquía	7.7	7.7	11.1	11.1	11.1	25.6	25.6
Suiza	9.3	13.4	2.1	19.6	21.6	22.7	11.3
Portugal	7.6	8.7	4.9	11.4	12.5	31.2	23.6
Argentina	6.3	9.2	5.3	7.7	9.2	17.9	44.4
Grecia	7.1	3.6	5.7	3.6	4.3	27.9	47.9
Rumania	3.8	5.1	3.8	2.5	7.6	38	39.2

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 24. USO DE LA BICI EN SENDEROS PARA BICICLETAS. - ÍTEM Q17.

Senderos para bicicletas	A veces. pero menos de						
	Todos los días	Casi todos los días	4 o 5 días a la semana	2 o 3 días a la semana	Un día a la semana	una vez a la semana	Nunca
Israel	43.4	19.8	25.3	8.2	0	0	0
Holanda	26.7	22.5	9.8	18.9	10	11.2	0.8
Croacia	20.8	12.3	11.3	10.4	5.7	20.8	18.9
Alemania	13.3	7.8	6.7	14.4	13.3	35.6	8.9
Argentina	9.4	9.6	7.5	8.1	9.6	16.2	39.5
España	9.2	7.4	5.5	11.7	16.6	32.5	17.2
Italia	7.7	8.7	3.8	9.7	14.2	32.6	23.3
Grecia	4.3	5.7	7.1	2.9	5	21.4	53.6
Francia	6.6	5	4.2	5.8	11.1	41.2	26.1
Turquía	5.2	5.2	3.4	10.3	14.7	23.3	37.9
Rumania	1.3	5	6.3	1.3	13.8	30	42.5
Suiza	4	7.1	1	8.1	18.2	42.4	19.2
Portugal	3.7	4.5	3.7	13.1	14.6	29.6	30.7
Estonia	1.9	2.8	6.5	22.2	17.6	36.1	13
Australia	3.6	5.4	1.8	7.1	7.7	45.2	29.2
Suecia	2.1	2.4	2.4	7	13.3	41.8	30.9

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 25. KILÓMETROS RECORRIDOS EN BICI A LA SEMANA. - ÍTEM Q18. ¿CUÁNTOS KILÓMETROS HACES EN BICICLETA UNA SEMANA NORMAL?

	Mínimo	Máximo	Media	Mediana	Desviación estándar
<i>Grecia</i>	1	600	142.29	100	121.39
<i>Australia</i>	1	350	124.04	100	95.54
<i>Turquía</i>	5	680	112.47	85	117.72
<i>Portugal</i>	2	650	97.17	70	90.90
<i>Croacia</i>	7	450	90.06	60	82.56
<i>Rumania</i>	2	400	85.15	50	91.48
<i>Italia</i>	1	500	83.27	60	70.11
<i>Suecia</i>	2	400	81.09	70	60.08
<i>Holanda</i>	2	350	81.06	60	68.50
<i>Argentina</i>	1	467	75.56	50	73.79
<i>Alemania</i>	5	250	70.52	60	53.63
<i>España</i>	5	300	67.92	50	54.45
<i>Francia</i>	4	500	66.50	50	59.05
<i>Israel</i>	1	350	63.77	30	76.98
<i>Estonia</i>	4	200	62.66	50	51.10
<i>Noruega</i>	1	600	55.51	40	53.85
<i>Suiza</i>	2	350	52.77	35	53.16

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 26. TIPO DE BICICLETA. - ÍTEM Q21. ¿QUÉ TIPO DE BICICLETA USAS MÁS HABITUALMENTE?

	<i>De carretera</i>	<i>De montaña</i>	<i>Urbana o híbrida</i>	<i>Eléctrica</i>	<i>Otra</i>
<i>Israel</i>	26.8	58.5	14.6		
<i>Suiza</i>	12.9	26.7	53.5	6.9	
<i>Croacia</i>	23.7	55.7	19.6		1.0
<i>Noruega</i>	18.9	34.7	40.6	4.4	1.4
<i>Estonia</i>	10.9	18.8	67.3	1.0	2.0
<i>Rumania</i>	17.3	48.0	32.0		2.7
<i>Grecia</i>	56.6	17.2	22.1	1.4	2.8
<i>Portugal</i>	20.1	40.1	32.3	4.1	3.3
<i>Alemania</i>	5.8	15.1	72.1	3.5	3.5
<i>Australia</i>	51.5	14.8	26.0	4.1	3.6
<i>Turquía</i>	26.7	42.5	26.7		4.2
<i>Francia</i>	14.4	13.9	60.5	6.7	4.5
<i>Holanda</i>	9.1	1.1	69.1	16.2	4.5
<i>España</i>	9.5	27.0	54.7	2.0	6.8
<i>Suecia</i>	22.5	10.5	56.8	1.6	8.6
<i>Argentina</i>	6.7	49.7	34.2	.2	9.2
<i>Italia</i>	10.4	18.1	57.9	1.6	12.0
<i>Total</i>	16.0	25.3	48.6	3.6	6.5

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 27. USO DE BICICLETAS DE ALQUILER. - ÍTEM Q22. ¿CUÁNTOS DÍAS HAS USADO BICICLETAS DE ALGÚN SERVICIO DE ALQUILER PÚBLICO EN EL ÚLTIMO AÑO?

	<i>Ninguno</i>	<i>De 1-10 días</i>	<i>Más de 10 días</i>
<i>España</i>	59.3	14.7	26.0
<i>Francia</i>	69.8	18.7	11.5
<i>Israel</i>	73.2	21.1	5.7
<i>Rumania</i>	80.0	17.3	2.7
<i>Holanda</i>	80.1	16.2	3.7
<i>Alemania</i>	80.2	16.3	3.5
<i>Noruega</i>	82.2	7.0	10.7
<i>Australia</i>	85.9	11.8	2.4
<i>Portugal</i>	86.2	11.2	2.6
<i>Italia</i>	87.2	6.0	6.8
<i>Argentina</i>	88.3	8.4	3.3
<i>Suecia</i>	88.7	6.9	4.4
<i>Suiza</i>	90.9	5.1	4.0
<i>Estonia</i>	91.1	8.9	
<i>Turquía</i>	93.3	6.7	
<i>Grecia</i>	93.8	6.2	
<i>Croacia</i>	94.9	3.1	2.0
<i>Total</i>	84.1	9.1	6.7

TABLA 28. AFIRMACIONES SOBRE LA BICICLETA. - ÍTEM Q25. INDICA CUANTO ESTÁS DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RELACIONADAS CON EL USO DE LA BICICLETA (DATOS GENERALES)

El ítem se distribuye en una escala tipo Likert: 1-Totalmente en desacuerdo, 2-En desacuerdo, 3-Algo en desacuerdo, 4-Ni acuerdo ni en desacuerdo, 5-Algo de acuerdo, 6-De acuerdo y 7-Totalmente de acuerdo.

	1	2	3	4	5	6	7
<i>Montar en bicicleta es más peligroso que conducir un coche</i>	20.5	20.0	16.2	16.0	12.6	8.7	6.0
<i>Montar en bicicleta es más peligroso que caminar</i>	16.0	20.4	16.1	18.3	12.8	10.3	6.0
<i>Montar en bicicleta mejora la salud</i>	1.7	.8	1.2	12.0	33.1	10.1	41.2
<i>Siempre he montado en bicicleta</i>	3.8	4.5	7.7	17.7	26.5	13.3	26.6
<i>Vivo cerca del trabajo /centro de estudios/otros destinos</i>	12.5	13.3	14.1	21.0	16.8	10.4	12.0
<i>Mis amigos asumen que monto en bicicleta</i>	13.2	13.2	13.5	22.4	11.9	10.2	15.7
<i>La mayoría de la gente que conozco monta en bicicleta</i>	9.9	26.8	22.9	16.5	10.5	7.0	6.3
<i>Ir en bicicleta da calor y es incómodo</i>	38.8	33.6	11.8	6.6	5.9	1.9	1.5
<i>No voy en bicicleta cuando hace mal tiempo</i>	30.7	31.1	15.9	8.0	6.9	4.5	2.9
<i>Ir en bicicleta no encaja con mi imagen</i>	74.5	16.9	1.7	2.3	2.0	.7	1.9
<i>Es más fácil ir al trabajo en bicicleta que conduciendo</i>	8.5	6.3	6.3	16.0	26.1	9.2	27.6
<i>Es difícil o caro aparcar el coche en mi trabajo</i>	22.1	12.6	7.4	17.9	15.0	7.2	17.8
<i>En mi caso, ir en bicicleta es un medio de transporte barato</i>	3.7	1.9	3.4	18.1	28.5	12.0	32.4
<i>Soy un ciclista habilidoso</i>	1.5	2.0	9.0	23.1	21.8	15.8	26.7
<i>Disfruto cuando voy en bicicleta</i>	1.7	.6	2.0	13.8	31.0	10.7	40.2
<i>Soy un ciclista veloz</i>	3.2	8.8	19.6	20.2	18.4	13.8	15.9
<i>Voy en bicicleta pero preferiría desplazarme con otro medio de transporte</i>	58.4	28.0	4.6	4.7	1.7	.9	1.6
<i>En mi caso, ir en bicicleta es más práctico que ir en transporte público</i>	3.2	2.5	5.3	17.6	28.5	12.7	30.2

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 29. AFIRMACIONES SOBRE LA BICICLETA. - ÍTEM Q25. INDICA CUANTO ESTÁS DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RELACIONADAS CON EL USO DE LA BICICLETA (BENEFICIOS DE LA BICI – ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)

(España = E / Resto de países =R). El ítem se distribuye en una escala tipo Likert: 1-Totalmente en desacuerdo, 2-En desacuerdo, 3-Algo en desacuerdo, 4-Ni acuerdo ni en desacuerdo, 5-Algo de acuerdo, 6-De acuerdo y 7-Totalmente de acuerdo.

		1	2	3	4	5	6	7
<i>Montar en bicicleta mejora la salud</i>	E	3,4	0	0	0	0,7	12,2	83,8
	R	1,5	0,4	0,8	11,1	28,2	16,4	41,6
<i>Siempre he montado en bicicleta</i>	E	10,8	4,1	3,4	7,4	13,5	23	37,8
	R	2,9	5,2	9,4	17,9	22,2	17,9	23,5
<i>Vivo cerca del trabajo /centro de estudios/otros destinos</i>	E	12,5	10,4	9	13,9	13,2	23,6	17,4
	R	16,1	15,9	12,1	16,9	14,3	12,5	11,1
<i>Mis amigos asumen que monto en bicicleta</i>	E	6,1	0,7	1,4	6,8	6,1	28,6	50,3
	R	14,4	18	13,1	25,9	10,4	9,4	7,7
<i>La mayoría de la gente que conozco monta en bicicleta</i>	E	11	26,7	17,8	17,8	13	6,8	6,8
	R	9,4	26,5	23	17,2	12,3	7,1	3,4
<i>Es más fácil ir al trabajo en bicicleta que conduciendo</i>	E	6,2	6,8	3,4	8,2	4,8	17,1	53,4
	R	12	11,9	10,2	18,5	18,2	11,3	17,9
<i>Es difícil o caro aparcar el coche en mi trabajo</i>	E	13,4	14,1	0,7	17,6	5,6	15,5	33,1
	R	24,4	17,1	7,5	17,7	11,4	8,8	13,2
<i>En mi caso, ir en bicicleta es un medio de transporte barato</i>	E	2	2	0,7	10,9	6,8	15	62,6
	R	2,9	2,5	4,9	20,5	22,6	20,3	26,2
<i>Soy un ciclista habilidoso</i>	E	2,7	4,8	2,7	19,2	17,1	27,4	26
	R	1,3	3	10,2	21,9	18,7	23,9	21,1
<i>Disfruto cuando voy en bicicleta</i>	E	3,4	2,1	1,4	1,4	6,2	17,1	68,5
	R	1,3	0,6	2,5	15,5	25,2	20,3	34,5
<i>Soy un ciclista veloz</i>	E	4,9	9,8	9,1	29,4	22,4	14	10,5
	R	3,2	11,3	19,8	17,9	19,8	16,3	11,7
<i>En mi caso, ir en bicicleta es más práctico que ir en transporte público</i>	E	3,4	3,4	1,4	11,6	12,3	19,9	47,9
	R	3,3	6	8,8	22,2	22,3	16,4	21,1

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 30. AFIRMACIONES SOBRE LA BICICLETA. - ÍTEM Q25. INDICA CUANTO ESTÁS DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RELACIONADAS CON EL USO DE LA BICICLETA (LIMITACIONES DE LA BICI)

(España = E / Resto de países =R).

El ítem se distribuye en una escala tipo Likert: 1-Totalmente en desacuerdo, 2-En desacuerdo, 3-Algo en desacuerdo, 4-Ni acuerdo ni en desacuerdo, 5-Algo de acuerdo, 6-De acuerdo y 7-Totalmente de acuerdo.

		1	2	3	4	5	6	7
<i>Montar en bicicleta es más peligroso que conducir un coche</i>	E	41,5	21,8	8,2	6,8	7,5	10,2	4,1
	R	12,2	16,8	17,3	16,6	15,2	13,1	8,8
<i>Montar en bicicleta es más peligroso que caminar</i>	E	17,4	18,1	4,2	13,2	22,2	16,7	8,3
	R	10,2	17,2	15,6	16,8	15,5	16,8	7,9
<i>Ir en bicicleta da calor y es incómodo</i>	E	38,8	29,3	10,2	8,8	9,5	2	1,4
	R	26,1	27,9	12,7	7,9	11,3	9,7	4,3
<i>No voy en bicicleta cuando hace mal tiempo</i>	E	26,5	19,7	13,6	7,5	17	8,8	6,8
	R	17,3	24,1	20	13,5	13,1	8,4	3,6
<i>Ir en bicicleta no encaja con mi imagen</i>	E	70,7	18,4	2,7	2	1,4	0,7	4,1
	R	66,1	24,4	2,5	3,7	1,6	0,6	1,1
<i>Voy en bicicleta pero preferiría desplazarme con otro medio de transporte</i>	E	56,8	23,3	6,2	7,5	0,7	2,7	2,7
	R	40,8	36,6	8,6	8,7	2,9	1,5	0,9

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 31. DISPONIBILIDAD DE CASCO DE BICICLETA. - ÍTEM Q23. ¿TIENES CASCO DE BICICLETA?

	<i>Sí</i>	<i>No</i>
<i>Australia</i>	99.4	.6
<i>Noruega</i>	95.9	4.1
<i>Suecia</i>	91.4	8.6
<i>Suiza</i>	89.9	10.1
<i>Portugal</i>	85.4	14.6
<i>Grecia</i>	84.5	15.5
<i>Turquia</i>	84.3	15.7
<i>Italia</i>	79.5	20.5
<i>España</i>	78.4	21.6
<i>Israel</i>	76.8	23.2
<i>Alemania</i>	69.4	30.6
<i>Francia</i>	67.8	32.2
<i>Argentina</i>	64.2	35.8
<i>Estonia</i>	63.3	36.7
<i>Rumania</i>	63.0	37.0
<i>Croacia</i>	62.8	37.2
<i>Holanda</i>	35.4	64.6
<i>Total</i>	78.3	21.7

TABLA 32. USO DE CASCO DE BICICLETA. - ÍTEM Q24. CUANDO VAS EN BICICLETA, ¿USAS EL CASCO?

	<i>Siempre</i>	<i>Casi siempre</i>	<i>A veces</i>	<i>Casi nunca</i>	<i>Nunca</i>
<i>Noruega</i>	79.6	13.2	3.6	2.7	.9
<i>Australia</i>	75.3	8.8	4.7	8.8	2.4
<i>Grecia</i>	65.5	15.5	9.5	9.5	
<i>Turquia</i>	64.4	8.5	5.9	4.2	16.9
<i>Suecia</i>	62.6	13.2	4.7	6.6	12.9
<i>Israel</i>	56.8	2.4	3.2	10.4	27.2
<i>Portugal</i>	53.5	8.9	5.9	14.1	17.5
<i>Suiza</i>	38.6	21.8	13.9	12.9	12.9
<i>Argentina</i>	36.8	12.6	6.6	6.2	37.9
<i>Francia</i>	27.0	13.1	10.4	13.4	36.2
<i>Italia</i>	25.6	25.0	14.8	10.4	24.2
<i>Rumania</i>	24.0	8.0	13.3	12.0	42.7
<i>Croacia</i>	21.2	15.2	16.2	6.1	41.4
<i>Alemania</i>	17.6	20.0	10.6	21.2	30.6
<i>España</i>	16.6	6.6	14.6	29.8	32.5
<i>Estonia</i>	11.0	16.0	16.0	15.0	42.0
<i>Holanda</i>	2.4	7.7	9.2	11.8	68.9
Total	41.2	15.9	9.6	9.4	23.9

TABLA 33. USO DE CASCO EN FUNCIÓN DEL MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO. - ÍTEM Q24. CUANDO VAS EN BICICLETA, ¿USAS EL CASCO? (MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO) (DATOS GENERALES DEL CONJUNTO DE PAÍES)

Para el análisis de este ítem se ha eliminado a Australia y Noruega porque tienen una escala diferente con 7 ítems

	<i>Siempre</i>	<i>Casi siempre</i>	<i>A veces</i>	<i>Casi nunca</i>	<i>Nunca</i>
<i>Ir o volver del trabajo/centro de estudios</i>	43.6	7.1	5.6	10.5	33.2
<i>Como parte del trabajo (ej. repartidor)</i>	33.6	6.3	6.0	12.1	42.0
<i>Ir de compras o hacer un recado</i>	30.2	8.6	7.5	12.6	41.2
<i>Ir a actividades sociales</i>	35.5	10.9	9.4	11.8	32.5
<i>Por ocio/recreo</i>	48.8	13.0	11.6	10.0	16.6
<i>Por salud y forma física (entrenar)</i>	69.6	10.3	6.6	6.4	7.1

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 34. USO DE CASCO EN FUNCIÓN DEL MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO. - ÍTEM Q24A. CUANDO VAS EN BICICLETA, ¿USAS EL CASCO? (MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO)

Para el análisis de este ítem se ha eliminado a Australia y Noruega porque tienen una escala diferente con 7 ítems

		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
<i>Ir o volver del trabajo/centro de estudios</i>	<i>E</i>	23.0	5.7	1.1	12.6	57.5
	<i>R</i>	44.4	7.2	5.7	10.4	32.3
<i>Como parte del trabajo (ej.repartidor)</i>	<i>E</i>	14.3	4.8	0.0	19.0	61.9
	<i>R</i>	33.9	6.4	6.1	12.0	41.6
<i>Ir de compras o hacer un recado</i>	<i>E</i>	18.0	6.7	2.2	9.0	64.0
	<i>R</i>	30.6	8.6	7.7	12.7	40.4
<i>Ir a actividades sociales</i>	<i>E</i>	15.2	5.1	6.3	11.4	62.0
	<i>R</i>	36.1	11.0	9.5	11.8	31.6
<i>Por ocio/recreo</i>	<i>E</i>	40.0	3.2	24.2	14.7	17.9
	<i>R</i>	49.1	13.3	11.2	9.9	16.5
<i>Por salud y forma física (entrenar)</i>	<i>E</i>	62.9	10.0	11.4	11.4	4.3
	<i>R</i>	69.7	10.3	6.5	6.3	7.2

TABLA 35. USO DE CASCO EN FUNCIÓN DEL TIPO DE VÍA. - ÍTEM Q24B. CUANDO VAS EN BICICLETA, ¿USAS EL CASCO? (TIPO DE VÍA)

Al igual que en la variable anterior, se han eliminado los países Australia y Noruega.

	Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
<i>Carretera/calle sin carril para bicicletas</i>	50.1	16.7	12.2	13.2	7.8
<i>Carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto)</i>	42.4	15.5	12.5	14.8	14.8
<i>Carril bici o carril bici-peatón (en la acera)</i>	41.4	14.1	11.9	14.3	18.3
<i>Senderos para bicicletas</i>	47.0	15.9	11.0	10.6	15.4

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 36. USO DE CASCO EN FUNCIÓN DEL TIPO DE VÍA. - ÍTEM Q24B. CUANDO VAS EN BICICLETA, ¿USAS EL CASCO?
 (TIPO DE VÍA) (ESPAÑA / RESTO DE PAÍSES)

Al igual que en la variable anterior, se han eliminado los países Australia y Noruega.

		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
<i>Carretera/calle sin carril para bicicletas</i>	E	35,7	12,2	12,2	18,4	21,4
	R	50,5	16,8	12,2	13	7,4
<i>Carretera/calle con carril para bicicletas (en el asfalto)</i>	E	24,2	9,9	7,7	22	36,3
	R	43	15,7	12,6	14,5	14,2
<i>Carril bici o carril bici-peatón (en la acera)</i>	E	22,5	7,9	10,1	13,5	46,1
	R	42	14,3	12	14,3	17,4
<i>Senderos para bicicletas</i>	E	45,2	7,1	16,7	11,9	19
	R	47	16,2	10,9	10,6	15,3

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 37. AFIRMACIONES SOBRE EL CASCO. - ÍTEM Q27. INDICA CUANTO ESTÁS DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RELACIONADAS CON EL CASCO:

El ítem se distribuye en una escala tipo Likert: 1-Totalmente en desacuerdo, 2-En desacuerdo, 3-Algo en desacuerdo, 4-Ni acuerdo ni en desacuerdo, 5-Algo de acuerdo, 6-De acuerdo y 7-Totalmente de acuerdo.

	1	2	3	4	5	6	7
<i>Probablemente tenga un accidente en el que me golpee la cabeza en los próximos dos años</i>	16.5	30.3	16.3	20.5	8.5	4.8	3.2
<i>El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en accidentes de bicicleta si no hay otros vehículos implicados</i>	2.9	3.2	8.3	22.3	16.6	21.1	25.6
<i>El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en colisiones entre bicicletas y coches</i>	3.7	5.1	11.1	18.2	16.1	20.6	25.3
<i>Mis amigos asumen que uso casco</i>	14.7	19.1	13.3	21.7	8.5	12.0	10.7
<i>La mayoría de la gente que conozco usa casco</i>	15.7	24.2	13.4	13.2	10.3	14.0	9.2
<i>El casco no es particularmente eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza</i>	28.9	36.7	14.3	8.7	5.2	3.5	2.7
<i>El casco da calor y es incómodo</i>	16.4	27.3	17.1	15.8	12.8	6.7	4.0
<i>El casco no pega con mi estilo (o es feo)</i>	31.4	32.1	10.1	12.8	6.5	4.2	2.8
<i>El casco es un problema porque despeina</i>	35.4	27.3	9.4	11.3	9.1	4.9	2.7
<i>Es un inconveniente tener que llevar el casco a todas partes</i>	20.5	22.8	15.3	14.1	13.7	7.8	5.8
<i>No creo que ir en bicicleta sea tan peligroso como para usar casco</i>	23.8	22.0	12.3	8.7	9.3	12.9	11.0
<i>Siempre uso casco</i>	26.2	18.3	12.3	9.7	13.0	8.6	11.8
<i>El casco debe ser obligatorio para los adultos</i>	20.0	13.4	11.8	16.3	11.9	9.8	16.8
<i>El casco debe ser obligatorio para los niños</i>	8.6	5.4	7.0	16.9	21.3	13.9	27.1
<i>El casco reduce las lesiones graves de cabeza</i>	2.7	3.5	9.7	20.1	17.0	19.9	27.1
<i>El casco es más importante en desplazamientos largos</i>	16.4	23.2	14.5	19.3	8.4	9.4	8.8
<i>Los cascos de bicicletas son caros</i>	16.1	30.1	16.5	18.4	9.7	5.3	4.0
<i>El casco reduce las muertes de ciclistas</i>	4.9	7.7	13.6	22.9	15.2	17.7	17.9
<i>Estoy acostumbrado a usar el casco de bicicleta</i>	20.2	14.6	8.6	10.9	9.7	14.8	21.2
<i>Mis amigos llevan casco</i>	15.7	18.6	15.6	15.5	11.7	13.6	9.3
<i>Los ciclistas novatos necesitan usar casco</i>	7.0	9.5	11.3	21.0	13.9	15.6	21.7
<i>Después de haber estado involucrado o ver accidentes, creo que usar el casco es importante</i>	9.1	11.0	11.2	30.4	12.0	10.4	15.9
<i>La gente que no usa casco toma riesgos</i>	6.2	6.6	10.1	21.6	18.5	17.0	19.9
<i>Los ciclistas habilidosos no necesitan usar casco</i>	44.4	29.3	10.0	9.0	2.8	2.3	2.1
<i>Usar casco es más importante si las condiciones del pavimento son malas</i>	13.4	16.3	13.4	22.6	14.6	10.5	9.2
<i>Usar el casco es más importante si se va en bicicleta rodeado de vehículos a motor</i>	11.3	12.4	11.7	22.3	16.6	12.7	13.1
<i>El casco impide mover la cabeza cómodamente</i>	32.8	33.9	10.9	11.3	6.0	3.4	1.9

TABLA 38. AFIRMACIONES SOBRE BENEFICIOS Y LIMITACIONES DEL CASCO. - ÍTEM Q27. INDICA CUÁNTO ESTÁS DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES RELACIONADAS CON EL CASCO: (ESPAÑA/RESTO DE PAÍSES)

El ítem se distribuye en una escala tipo Likert de 7 valores desde 1-totalmente en desacuerdo a 7-totalmente de acuerdo.

		1	2	3	4	5	6	7
<i>Probablemente tenga un accidente en el que me golpee la cabeza en los próximos dos años</i>	E	23,2	38,4	10,1	16,7	7,2	4,3	0,0
	R	16,3	30,1	16,4	20,6	8,5	4,8	3,3
<i>El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en accidentes en bicicleta si no hay otros vehículos implicados</i>	E	6,5	8,7	8,0	8,7	13,0	34,1	21,0
	R	2,8	3	8,3	22,7	16,7	20,8	25,7
<i>El casco es eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza en colisiones entre bicicletas y coches</i>	E	15,4	14,0	7,4	6,6	19,9	14,7	22,1
	R	3,4	4,8	11,1	18,3	15,8	20,5	25
<i>Mis amigos asumen que uso casco</i>	E	32,6	15,6	8,1	17,0	4,4	8,1	14,1
	R	14,1	18,9	13,3	21,6	8,5	11,9	10,5
<i>La mayoría de la gente que conozco usa casco</i>	E	27,9	24,3	13,2	13,2	9,6	6,6	5,1
	R	15,2	23,9	13,3	13	10,2	14,1	9,2
<i>El casco no es particularmente eficaz para reducir la gravedad de las lesiones de cabeza</i>	E	17,4	21,7	15,9	14,5	10,9	14,5	5,1
	R	28,8	36,7	14,1	8,5	5	3,2	2,6
<i>El casco da calor y es incómodo</i>	E	11,0	9,6	2,9	19,1	20,6	19,9	16,9
	R	16,5	27,7	17,4	15,7	12,6	6,4	3,6
<i>El casco no pega con mi estilo (o es feo)</i>	E	30,9	14,7	7,4	22,8	11,0	8,1	5,1
	R	31,4	32,6	10,2	12,6	6,4	4,1	2,7
<i>El casco es un problema porque despeina</i>	E	37,5	16,9	5,9	18,4	11,0	3,7	6,6
	R	35,3	27,5	9,4	11,2	9	4,9	2,6
<i>Es un inconveniente tener que llevar el casco a todas partes</i>	E	10,9	6,6	2,2	8,0	19,7	26,3	26,3
	R	20,8	23,2	15,6	14,2	13,6	7,3	5,3
<i>No creo que ir en bicicleta sea tan peligroso como para usar casco</i>	E	14,7	12,5	9,6	8,8	7,4	19,9	27,2
	R	24,1	22,2	12,4	8,7	9,3	12,7	10,6
<i>Siempre uso casco</i>	E	47,8	17,9	5,2	3,0	6,7	4,5	14,9

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

	R	25,7	18,3	12,4	9,9	13,1	8,7	11,8
<i>El casco debe ser obligatorio para los adultos</i>	E	57,7	12,4	6,6	8,0	3,6	,7	10,9
	R	19,1	13,4	11,9	16,5	12,1	10,1	17
<i>El casco debe ser obligatorio para los niños</i>	E	32,8	8,0	7,3	9,5	9,5	11,7	21,2
	R	8	5,3	7	17	21,6	13,9	27,2
<i>El casco reduce las lesiones graves de cabeza</i>	E	8,8	7,4	6,6	9,6	23,5	18,4	25,7
	R	2,5	3,4	9,8	20,4	16,8	20	27,1
<i>El casco es más importante en desplazamientos largos</i>	E	23,5	16,2	5,9	19,9	12,5	9,6	12,5
	R	16,2	23,3	14,7	19,3	8,4	9,4	8,8
<i>Los cascos de bicicletas son caros</i>	E	13,2	15,4	12,5	33,8	11,8	6,6	6,6
	R	16,2	30,4	16,6	18,1	9,6	5,2	3,9
<i>El casco reduce las muertes de ciclistas</i>	E	18,5	16,3	8,1	17,0	10,4	13,3	16,3
	R	4,6	7,5	13,7	23,1	15,3	17,8	18
<i>Estoy acostumbrado a usar el casco de bicicleta</i>	E	36,0	11,0	3,7	11,0	7,4	13,2	17,6
	R	19,9	14,6	8,7	10,9	9,7	14,8	21,3
<i>Mis amigos llevan casco</i>	E	25,2	23,0	9,6	23,0	5,9	7,4	5,9
	R	15,4	18,5	15,7	15,3	11,9	13,8	9,4
<i>Los ciclistas novatos necesitan usar casco</i>	E	25,4	14,2	14,2	20,9	9,0	6,7	9,7
	R	6,5	9,4	11,2	21	14	15,8	22
<i>Después de haber estado involucrado o ver accidentes, creo que usar el casco es importante</i>	E	22,8	14,7	6,6	30,1	6,6	8,8	10,3
	R	8,8	10,9	11,3	30,4	12,1	10,4	16
<i>La gente que no usa casco toma riesgos</i>	E	30,1	13,2	7,4	16,9	16,2	6,6	9,6
	R	5,7	6,5	10,1	21,7	18,6	17,2	20,2
<i>Los ciclistas habilidosos no necesitan usar casco</i>	E	27,2	18,4	12,5	28,7	5,9	5,1	2,2
	R	44,8	29,6	9,9	8,6	2,8	2,2	2,1
<i>Usar casco es más importante si las</i>	E	14,7	11,8	5,9	15,4	24,3	16,2	11,8

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

<i>condiciones del pavimento son malas</i>	R	13,4	16,4	13,6	22,8	14,4	10,4	9,1
<i>Usar casco es más importante si se va en bicicleta rodeado de vehículos a motor</i>	E	19,0	16,1	10,9	16,1	13,9	12,4	11,7
	R	11,1	12,3	11,7	22,5	16,6	12,7	13,1
<i>El casco impide mover la cabeza cómodamente</i>	E	27,4	28,1	8,9	15,6	9,6	5,2	5,2
	R	32,9	34	11	11,2	5,9	3,3	1,8

TABLA 39. IMPLICACIÓN EN ACCIDENTES DE BICICLETA EN EL ÚLTIMO AÑO. - ÍTEM Q28.

	No o NA	Sí, Sufriste cortes o roces que no requirieron atención médica	Sí, Fuiste tratado por una enfermera o un médico sin ser hospitalizado	Sí y fuiste hospitalizado
<i>Argentina</i>	69.3%	23.1%	4.6%	3.0%
<i>Australia</i>	59.7%	25.4%	11.0%	3.9%
<i>Croacia</i>	70.8%	21.5%	3.8%	3.8%
<i>Estonia</i>	83.1%	12.3%	3.1%	1.5%
<i>Francia</i>	72.4%	21.1%	4.6%	1.8%
<i>Alemania</i>	80.8%	14.4%	3.8%	1.0%
<i>Grecia</i>	66.5%	22.5%	8.2%	2.7%
<i>Israel</i>	88.5%	7.1%	1.6%	2.7%
<i>Italia</i>	81.0%	13.0%	3.9%	2.0%
<i>Holanda</i>	84.4%	11.4%	2.9%	1.3%
<i>Noruega</i>	68.6%	21.0%	7.3%	3.1%
<i>Portugal</i>	63.2%	25.5%	3.9%	7.4%
<i>Rumania</i>	82.7%	11.8%	4.5%	.9%
España	66.5%	23.7%	8.8%	1.0%
<i>Suecia</i>	65.3%	26.7%	6.7%	1.4%
<i>Suiza</i>	76.4%	17.3%	3.6%	2.7%
<i>Turquía</i>	72.8%	13.0%	3.6%	10.7%
Total	5232	1243	351	189
	74.6%	17.7%	5.0%	2.7%

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 40. ACCIDENTES DE BICICLETA EN EL ÚLTIMO AÑO. - ÍTEM Q28. ¿EN CUÁNTOS ACCIDENTES DE BICICLETA QUE HAS TENIDO SUFRISTE CORTES O ROCES QUE NO REQUIRIERON ATENCIÓN MÉDICA?, ¿EN CUÁNTOS FUISTE TRATADO POR UNA ENFERMERA O UN MÉDICO SIN SER HOSPITALIZADO?, ¿EN CUÁNTOS FUISTE HOSPITALIZADO? INFORMACIÓN SOBRE EL TOTAL DE ACCIDENTES.

	<i>Sufriste cortes o roces que no requirieron atención médica</i>	<i>Fuiste tratado por una enfermera o un médico sin ser hospitalizado</i>	<i>Fuiste hospitalizado</i>
<i>Turquía</i>	47.8	13.0	39.1
<i>Israel</i>	61.9	14.3	23.8
<i>Portugal</i>	69.3	10.5	20.2
<i>Croacia</i>	73.7	13.2	13.2
<i>Suiza</i>	73.1	15.4	11.5
<i>Italia</i>	68.6	20.7	10.7
<i>Noruega</i>	66.9	23.2	9.9
<i>Argentina</i>	75.3	15.1	9.6
<i>Australia</i>	63.0	27.4	9.6
<i>Estonia</i>	72.7	18.2	9.1
<i>Holanda</i>	72.8	18.5	8.6
<i>Grecia</i>	67.2	24.6	8.2
<i>Francia</i>	76.7	16.7	6.7
<i>Rumania</i>	68.4	26.3	5.3
<i>Alemania</i>	75.0	20.0	5.0
<i>Suecia</i>	76.8	19.2	4.0
<i>España</i>	70.8	26.2	3.1

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 41. TIPO DE ACCIDENTE GRAVE. - ÍTEM Q28A. ¿QUÉ TIPO DE TÉRMINO DESCRIBE MEJOR LA MAYORÍA DE ACCIDENTES GRAVES?

	Colisión entre bicicleta y vehículo a motor	Colisión con objeto fijo	Caída de la bicicleta	Colisión entre bicicletas	Colisión entre bicicleta y peatón	Otro/Desco nocido
Argentina	57.1	5.4	29.8	2.4	1.2	4.2
Israel	40.9	31.8	4.5	18.2	4.5	
Alemania	38.1	4.8	47.6	4.8		4.8
España	34.4	4.7	50.0	3.1	1.6	6.3
Turquía	29.4	7.8	41.2	5.9		15.7
Rumania	28.6		66.7			4.8
Italia	26.6	5.9	53.7	7.1	1.7	5.1
Portugal	22.4	6.0	62.9	1.7	.9	6.0
Holanda	22.1	7.0	45.3	14.0	2.3	9.3
Suiza	18.5	7.4	66.7	7.4		
Suecia	15.1	14.3	51.6	5.6	3.2	10.3
Noruega	13.8	13.3	50.9	10.1	1.3	10.6
Estonia	13.0	21.7	43.5	8.7		13.0
Australia	10.8	13.5	64.9	5.4		5.4
Croacia	5.3	5.3	71.1	5.3	2.6	10.5
Francia	1.6	9.8	54.5	3.3	1.6	29.3
Grecia	1.6	8.2	65.6	4.9	1.6	18.0
Total	22.2	9.1	51.3	6.6	1.5	9.3

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 42. REPORTE DEL ACCIDENTE A LA POLICÍA. - ÍTEM Q28B. ¿SE INFORMÓ EL ACCIDENTE A LA POLICÍA?

	Sí	No
<i>Alemania</i>	31.8	68.2
<i>Turquía</i>	20.0	80.0
<i>Suiza</i>	14.8	85.2
<i>Portugal</i>	13.0	87.0
<i>Holanda</i>	12.9	87.1
<i>España</i>	9.4	90.6
<i>Noruega</i>	9.3	90.7
<i>Francia</i>	8.9	91.1
<i>Estonia</i>	8.7	91.3
<i>Italia</i>	8.5	91.5
<i>Australia</i>	8.1	91.9
<i>Suecia</i>	7.1	92.9
<i>Argentina</i>	6.0	94.0
<i>Grecia</i>	5.1	94.9
<i>Rumania</i>	5.0	95.0
<i>Croacia</i>	2.6	97.4
<i>Israel</i>		100.0
<i>Total</i>	9.2	90.8

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 43. CASCO EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE. - ÍTEM Q28c. ¿LLEVABAS EL CASCO PUESTO CUANDO SE PRODUJO EL ACCIDENTE?

	<i>Sí</i>	<i>No</i>
<i>Australia</i>	93.3	6.7
<i>Noruega</i>	81.7	18.3
<i>Suecia</i>	81.1	18.9
<i>Grecia</i>	75.4	24.6
<i>Portugal</i>	71.4	28.6
<i>Israel</i>	68.2	31.8
<i>Croacia</i>	65.8	34.2
<i>Turquía</i>	64.2	35.8
<i>Italia</i>	63.2	36.8
<i>Suiza</i>	63.0	37.0
<i>Argentina</i>	50.3	49.7
<i>Francia</i>	45.6	54.4
<i>Estonia</i>	41.7	58.3
<i>Rumania</i>	40.9	59.1
<i>España</i>	40.9	59.1
<i>Alemania</i>	31.8	68.2
<i>Holanda</i>	20.7	79.3
<i>Total</i>	64.3	35.7

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 44. DECREMENTO DE LA GRAVEDAD DE LAS LESIONES DE CABEZA GRACIAS AL CASCO. - ÍTEM Q28E. ¿CREES QUE LLEVAR CASCO REDUJO LA GRAVEDAD DE LAS LESIONES DE CABEZA EN ESOS ACCIDENTES?

	<i>Sí</i>	<i>No</i>
<i>Argentina</i>	88.6	11.4
<i>Turquía</i>	87.5	12.5
<i>Grecia</i>	84.8	15.2
<i>Croacia</i>	80.0	20.0
<i>Portugal</i>	78.3	21.7
<i>Italia</i>	75.2	24.8
<i>Noruega</i>	71.8	28.2
<i>Israel</i>	71.4	28.6
<i>Rumania</i>	62.5	37.5
<i>Suecia</i>	51.0	49.0
<i>Australia</i>	50.0	50.0
<i>Estonia</i>	50.0	50.0
<i>Suiza</i>	47.1	52.9
<i>Francia</i>	44.6	55.4
<i>Holanda</i>	38.9	61.1
<i>España</i>	38.5	61.5
<i>Alemania</i>	28.6	71.4
<i>Total</i>	68.8	31.2

Análisis del estudio internacional sobre uso de bicicletas, actitudes y uso del casco

TABLA 45. ACCIDENTES DE BICICLETA DE CONOCIDOS EN EL ÚLTIMO AÑO. - ÍTEM Q29A. EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES, ¿ALGUIEN QUE CONOZCAS Y HAYA TENIDO UN ACCIDENTE DE BICICLETA SUFRIÓ CORTES O ROCES QUE NO REQUIRIERON ATENCIÓN MÉDICA? ¿FUE TRATADO POR UNA ENFERMERA O UN MÉDICO SIN SER HOSPITALIZADO?, ¿FUE HOSPITALIZADO?

	<i>Sufrió cortes o roces que no requirieron atención médica</i>	<i>Fue tratado por una enfermera o un médico sin ser hospitalizado</i>	<i>Fue hospitalizado</i>
<i>Italia</i>	.5	10.5	89.0
<i>Suiza</i>	7.8	11.1	81.1
<i>Alemania</i>	28.8	9.6	61.5
<i>Portugal</i>	32.0	12.7	55.3
<i>Turquía</i>	37.7	7.5	54.7
<i>Grecia</i>	23.6	22.5	53.9
<i>Australia</i>	33.1	14.5	52.4
<i>Rumania</i>	28.2	35.9	35.9
<i>Noruega</i>	34.8	29.5	35.8
<i>Croacia</i>	38.3	27.7	34.0
<i>Francia</i>	44.5	23.4	32.1
<i>España</i>	50.6	18.5	30.9
<i>Holanda</i>	47.5	25.0	27.5
<i>Suecia</i>	40.7	34.6	24.7
<i>Estonia</i>	67.3	26.5	6.1
<i>Israel</i>	100.0		

ANEXO II: ENCUESTA INTERNACIONAL SOBRE EL USO DEL CASCO Y LA BICICLETA