

**USO DEL CASCO EN
MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES:
RESULTADO DE UNA CAMPAÑA ESPECIAL**



*Dirección General de Tráfico
S.G. de Investigación y Formación
Vial
Dirección de Programas de
Investigación de Accidentes*

ÍNDICE

I. FICHA TÉCNICA

II. MOTOCICLETAS

A. DATOS BÁSICOS

- A.1. Nº de encuestas realizadas
- A.2. Distribución en función del género del conductor
- A.3. Distribución en función de la edad del conductor
- A.4. Ocupación de los vehículos
- A.5. Cilindrada de las motocicletas
- A.6. Desplazamientos previstos
- A.7. Tipo de casco utilizado por el conductor

B. UTILIZACIÓN DEL CASCO

B.1. En función del tipo de usuario

B.1.1. Conductor

B.1.1.1. General

B.1.1.2. Carretera y zona urbana

B.1.2. Pasajero

B.1.2.1. General

B.1.2.2. Carretera y zona urbana

B.2. Por el conductor en función del género

B.2.1. General

B.2.2. Carretera y zona urbana

B.3. Por el conductor en función de la edad

B.3.1. General

B.3.2. Carretera y zona urbana

B.4. Por el conductor en función de la cilindrada

B.4.1. General

B.4.2. Carretera y zona urbana

B.5. Por el conductor en función del recorrido previsto

B.5.1. General

B.5.2. Carretera y zona urbana

B.6. Por el conductor en función del territorio

B.6.1. Carretera

B.6.2. zona urbana

B.7. Por el conductor en zona urbana en función del nº de habitantes

C. MOTIVOS POR LOS QUE SÍ LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

C.1. General

C.2. Carretera y zona urbana

D. MOTIVOS POR LOS QUE NO LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

D.1. General

D.2. Carretera

D.3. Zona urbana

III. CICLOMOTORES

A. DATOS BÁSICOS

- A.1. Nº de encuestas realizadas
- A.2. Distribución en función del género del conductor
- A.3. Distribución en función de la edad del conductor
- A.4. Ocupación de los vehículos
- A.5. Desplazamientos previstos
- A.6. Tipo de casco utilizado por el conductor

B. UTILIZACIÓN DEL CASCO

B.1. En función del tipo de usuario

B.1.1. Conductor

B.1.1.1. General

B.1.1.2. Carretera y zona urbana

B.1.2. Pasajero

B.1.2.1. General

B.1.2.2. Carretera y zona urbana

B.2. Por el conductor en función del género

B.2.1. General

B.2.2. Carretera y zona urbana

B.3. Por el conductor en función de la edad

B.3.1. General

B.3.2. Carretera y zona urbana

B.4. Por el conductor en función del recorrido previsto

B.4.1. General

B.4.2. Carretera y zona urbana

B.5. Por el conductor en función del territorio

B.5.1. Carretera

B.5.2. Zona urbana

B.6. Por el conductor en zona urbana en función del nº de habitantes

C. MOTIVOS POR LOS QUE SÍ LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

C.1. General

C.2. Carretera y zona urbana

D. MOTIVOS POR LOS QUE NO LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

D.1. General

D.2. Carretera y zona urbana

IV. DATOS TRAS LA CAMPAÑA ESPECIAL DE DIVULGACIÓN Y CONTROL

A. Motocicletas

B. Ciclomotores

V. EVOLUCIÓN Y CONCLUSIONES

INTRODUCCIÓN

Todos los estudios coinciden en afirmar los beneficios que se derivan de la utilización del casco por parte de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, convirtiéndose en una sencilla medida que si fuera adoptada por todos los conductores y pasajeros de estos vehículos, conseguiría reducir de manera importante el número y la lesividad de las víctimas de los accidentes en los que se vieran implicados.

Por ello, la Dirección General de Tráfico decidió realizar una campaña especial de divulgación, vigilancia y control sobre la utilización del casco y paralelamente elaborar el presente estudio que tiene como objetivo, por una parte, obtener los índices actuales de la utilización del casco como elemento de seguridad pasiva entre los usuarios de motocicletas y ciclomotores, siguiendo la metodología establecida en anteriores estudios (1995, 1996 y 1998) y, por otra, ver la eficacia de la campaña especial que se desarrolló del 1 al 15 de junio de 2002. Para la valoración de dicha campaña, se ideó un estudio que se compondría de dos fases, una previa y otra posterior a la misma, cuyos resultados se exponen en el presente informe.

Con todo ello se pretende reconducir y localizar las posibles medidas aplicables a los aspectos más necesitados de intervención.

I. FICHA TÉCNICA

Las características técnicas y metodológicas, en las dos fases de encuestas realizadas sobre el uso del casco han sido las siguientes:

- **Universo:** Conductores y otros ocupantes de motocicletas y ciclomotores que circulan por vía urbana e interurbana.
- **Ámbito:** Todo el territorio nacional, a excepción de Cataluña y las vías interurbanas de Ceuta y Melilla debido a sus pocos kilómetros de trazado de vías con estas características.
- **Tamaño de la muestra:** Se solicitaba un total de 6.026 entrevistas en cada una de las fases que conformaron el estudio, 2.322 en vía urbana y 3.704 en vía interurbana, incluyéndose motocicletas y ciclomotores, 2.999 y 3.027 respectivamente. El diseño muestral se hizo en base al censo de los vehículos a motor de dos ruedas, siguiendo los criterios de estudios anteriores.
- **Modalidad de la entrevista:** Personal en gasolineras de zona urbana y carretera u otros lugares de tránsito de dichos vehículos.
- **Selección de la muestra:** Aleatoria.
- **Trabajo de Campo:** El trabajo de campo llevado a cabo por los Investigadores de Seguridad Vial adscritos a cada Jefatura Provincial se compuso de dos fases separadas por una campaña especial de divulgación, vigilancia y control. La primera fase se realizó del 27 al 31 de mayo de 2002 y la segunda del 17 al 21 de junio de 2002.
- **Depuración y Codificación:** Tanto el diseño de la encuesta como su posterior codificación y explotación se llevaron a cabo en la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes. Como herramienta de trabajo se utilizó el programa SPSS en función del plan de análisis establecido previamente.

II. MOTOCICLETAS

A. DATOS BÁSICOS

A.1. N° de encuestas realizadas

Se realizaron 1.999 encuestas de las que el 43% se efectuaron en zona urbana y el 57% restante en carretera.

N° de encuestas	Carretera	Zona urbana
	57%	43%

A.2. Distribución en función del género del conductor

Por lo que respecta al género de los conductores, los datos de la siguiente tabla constatan que siguen siendo los hombres los que constituyen la mayoría de los conductores, representando el 94% de toda la muestra.

Género	Hombres		Mujeres	
	N°	%	N°	%
	1.871	94,2	115	5,8

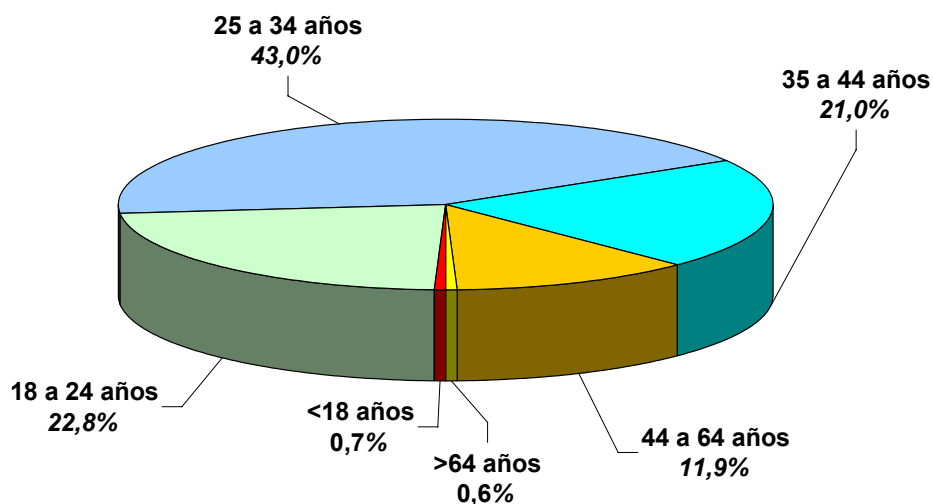
*No consta 13

Estos datos son congruentes con los que ofrece el Registro de Conductores sobre la distribución del censo de los permisos expedidos de la clase A1 y A en el año 2001, de los que el 84,8% correspondió a hombres y el 15,2% a mujeres.

A.3. Distribución en función de la edad del conductor

A.3.1. General

Por lo que se refiere a las **edades de los conductores** entrevistados los datos nos muestran una población de conductores de motocicletas bastante joven, siendo el intervalo más numeroso el de edades comprendidas entre 25 y 34 años, con una media de edad muestral que se sitúa en los 32 años, siendo la más frecuente 30 años.



A.3.2. Carretera y zona urbana

Carretera							
Edad (%)	<18	18 a 24	25 a 34	35 a 44	44 a 64	>64	Total
	0,6	19,7	46,3	21,5	11,4	0,5	100,0

Zona Urbana							
Edad (%)	<18	18 a 24	25 a 34	35 a 44	44 a 64	>64	Total
	0,7	25,1	40,5	20,7	12,3	0,7	100,0

Tanto en la ciudad como en carretera, el intervalo de edad de los conductores comprendido entre 25 y 34 años destaca sobre el resto de los tramos. No obstante, en la zona urbana, el de 18-24 años se incrementa en detrimento de aquel.

A.4. Ocupación de los vehículos

Las motocicletas, en general, van ocupadas solamente por su conductor (85.2%). Sólo en un 15% de los casos van dos ocupantes.

Ocupación	Nº	%
Conductor sólo	1.703	85,2
Conductor y pasajero	296	14,8
Total	1.999	100,0

A.5. Cilindrada de las motocicletas

Tramo de cilindrada en c.c.	Nº	%
<75	29	1,6
75 -250	1.019	54,6
251 - 500	227	12,2
>500	591	31,7
Total	1.866	100

*No consta 133

Como se desprende de la tabla anterior, el mayor porcentaje de motocicletas tiene entre 75 y 250 c.c. seguidas de las de más de 500 c.c. Es un porcentaje similar al de las motocicletas matriculadas en el año 2001 (ver tabla). Todo ello muestra la representatividad de nuestra muestra respecto al parque de vehículos, salvo en lo que se refiere a las motos comprendidas entre 251 y 500 c.c. donde se observa una diferencia de cinco puntos.

Tramo de cilindrada en c.c.	Unidades matriculadas	%
<75	200	0,3
75 -250	35.998	56,1
251 - 500	4.433	6,9
>500	23.565	36,7
Total	64.196	100

A.6. Desplazamientos previstos

A.6.1. General

Se recogieron las distancias que tenían previsto realizar los conductores por considerar que pudieran influir en el uso del casco. De los datos obtenidos se puede concluir que en general (en ciudad y en carretera) no eran largos recorridos. Como se ve en el cuadro siguiente, algo más de 7 de cada diez desplazamientos tiene una longitud inferior a 31 Kms. La media se sitúa en 44,8 Kms y el recorrido más frecuente es de 10 Kms.

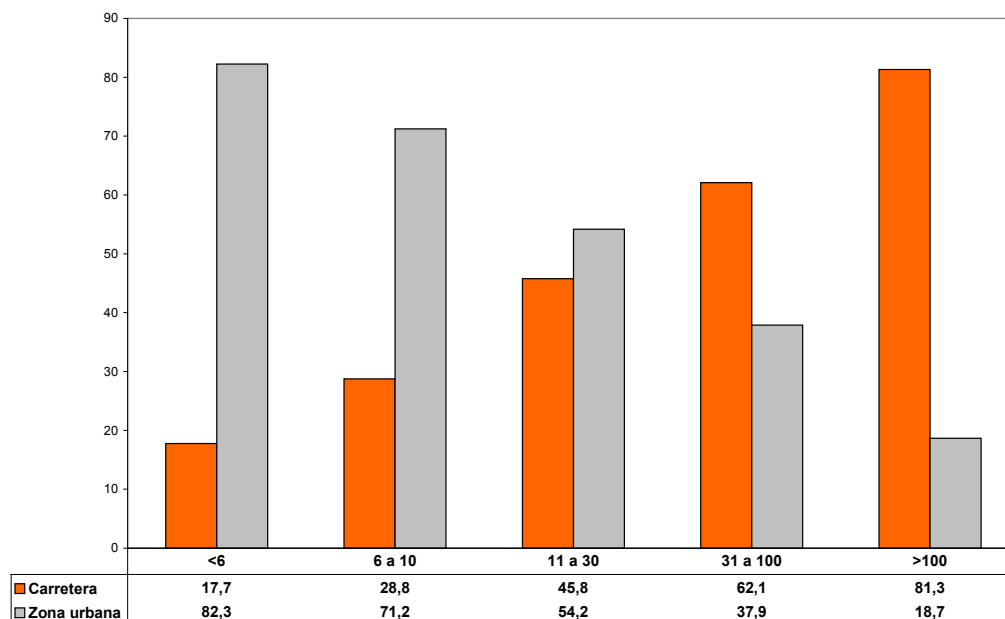
Desplazamiento en Kms	Nº	%
<6	479	24,2
6 a 10	314	15,9
11 a 30	618	31,2
31 a 100	401	20,3
>100	166	8,4
Total	1.978	100,0

*No consta 21

A.6.2. Carretera y zona urbana

Si discriminamos la longitud de los recorridos en carretera y zona urbana, se observan algunas diferencias interesantes de resaltar.

Desplazamientos en Kms. (%)



Por razones obvias, y como queda ilustrado en el gráfico, son más frecuentes los recorridos largos en carretera que en ciudad, donde el mayor número de conductores recorren tramos menores de 6 kilómetros.

En párrafos siguientes se analizará la incidencia en el uso del casco según sea la longitud del recorrido previsto por el conductor. Cabe esperar, por tanto, que el uso del casco en carretera sea significativamente mayor que en ciudad.

A.7. Tipo de casco utilizado por el conductor

En el estudio se registraron tres tipos de casco, que figuran en la tabla siguiente. "Otro" se refería a los modelos "jinete" o similares.

	Tipo de casco		
	Para ciclomotor	Para motocicleta	Otro
Cilindrada			
<75	9	16	0
75 -250	115	825	22
251 - 500	8	216	2
>500	28	546	11
Total	160	1.603	35

*No consta 201

Se entiende que sólo el casco para motocicletas es el que aporta protección suficiente al conductor en caso de sufrir un accidente. No así el casco para ciclomotor u otros modelos.

B. UTILIZACIÓN DEL CASCO

B.1. En función del tipo de usuario

El objetivo fundamental de este estudio era comprobar el uso del casco que hacían los ocupantes de este tipo de vehículos. Los datos se muestran en las tablas siguientes. En principio, se da cuenta del uso que hacen del casco los conductores, para a continuación presentar los datos relativos al uso que hacen de él los pasajeros.

Entre los que llevaban puesto el casco hemos distinguido si lo llevaban bien o mal puesto. El casco de protección es un elemento de seguridad pasiva de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, que, para que pueda ser plenamente eficaz, es necesario, entre otras cuestiones, que esté adecuadamente colocado y abrochado. En efecto, si el casco no se encuentra perfectamente colocado sobre la cabeza o si no está abrochado, en caso de una deceleración brutal, como la que se produce en los accidentes, o de pérdida de equilibrio y caída, corre grave riesgo de salir despedido, sin poder, por tanto, proteger la cabeza de su portador.

Hay que tener en cuenta que, en los ensayos a que son sometidos los cascos para su homologación, entre los que se incluyen pruebas de absorción de impactos, se requiere, por la normativa, que los cascos estén firmemente sujetos a la cabeza. El no llevarlos bien ajustados y sujetos hará que en caso de impacto no puedan desplegar la eficacia que por diseño pueden ofrecer y, en consecuencia, resultar prácticamente inútiles.

Hemos procedido, por tanto, a considerar los aspectos que podríamos llamar "cualitativos" de la utilización del casco de protección.

B.1.1 Conductor

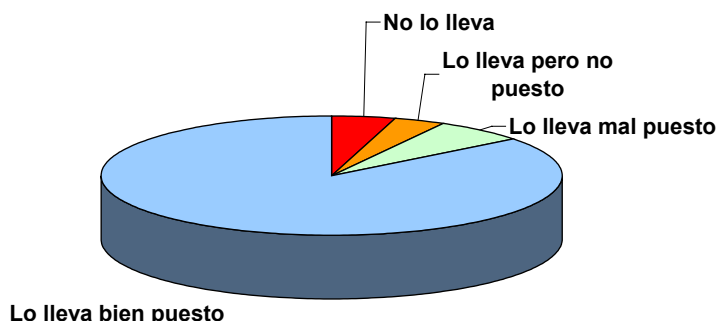
B.1.1.1. General

El uso que hacen los conductores del casco aparece en la tabla siguiente:

Utilización del casco por los conductores	Nº	%
No lo lleva	90	4,5
Lo lleva pero no puesto	71	3,6
Lo lleva mal puesto	127	6,4
Lo lleva bien puesto	1.710	85,6
Total	1.998	100,0

*No consta 1

Utilización del casco en motocicletas por los conductores



El primer comentario que merecen estos datos es que el uso del casco se ha convertido en un hábito entre un porcentaje elevado de conductores de motocicletas. Frente a un 8% que no lo usa, un 85% lo usa correctamente.

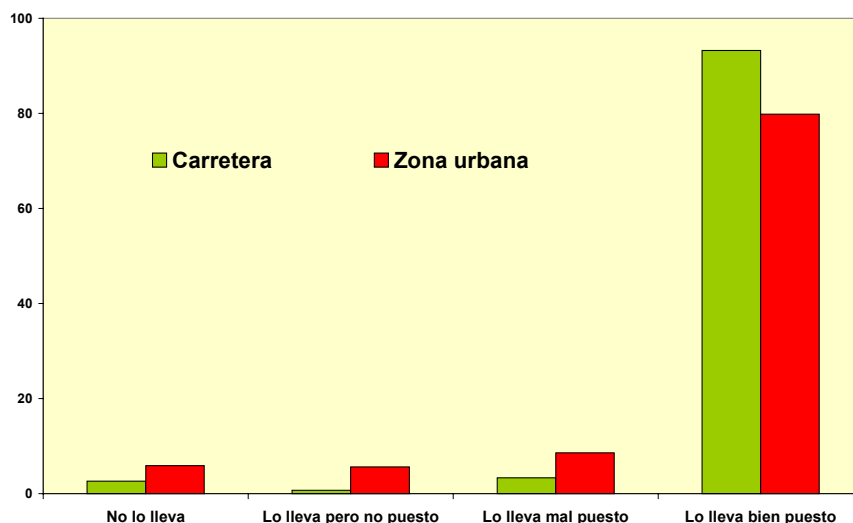
B.1.1.2. Carretera y zona urbana

Como se desprende de la tabla siguiente, es mayor el uso correcto del casco en carretera que en ciudad, y es así quizás por dos razones, una por tratarse de recorridos más largos, como ya se vio en párrafos anteriores (mayor tiempo de exposición al riesgo de accidente) y otra por desarrollar velocidades superiores en carretera que en ciudad. En carretera pues, la percepción del riesgo de accidente y su gravedad aumenta por lo que se incrementa el uso de medidas de seguridad pasiva.

Utilización del casco por los conductores	Carretera	%	Zona urbana	%
No lo lleva	22	2,6	68	5,9
Lo lleva pero no puesto	6	0,7	65	5,6
Lo lleva mal puesto	28	3,3	99	8,6
Lo lleva bien puesto	787	93,4	923	79,9
Total	843	100,0	1.155	100,0

*No consta 1

Utilización del casco en motocicletas por los conductores
%



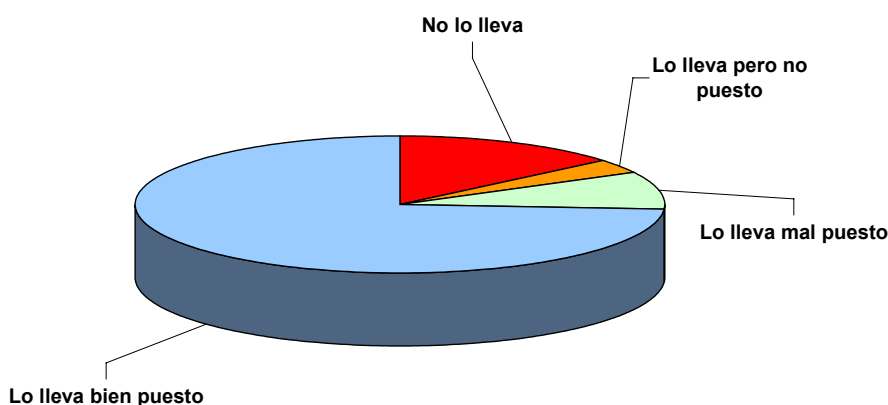
En función de cómo lo llevaran colocado se observa que, del total de los encuestados que llevaban casco, bien o mal puesto, casi el 80% en ciudad frente a un 93% en carretera, lo llevaban correctamente colocado sobre sus cabezas y adecuadamente abrochado lo cual confirmaría lo antes expuesto.

Este dato es significativo si tenemos en cuenta que la toma de datos se realizó en el mes de mayo de 2002, época ya de calor, donde la temperatura podría ser disuasoria, para muchos conductores, en la utilización del casco de protección o de hacerlo adecuadamente.

B.1.2. Pasajero

B.1.2.1. General

Utilización del casco por los pasajeros	Nº	%
No lo lleva	39	13,9
Lo lleva pero no puesto	9	3,2
Lo lleva mal puesto	25	8,9
Lo lleva bien puesto	207	73,9
Total	280	100,0



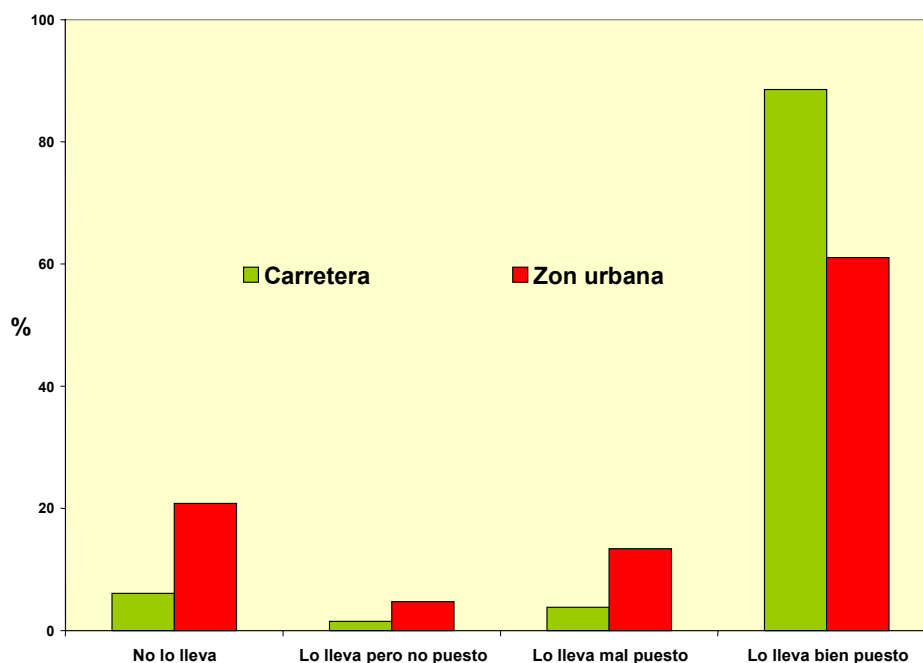
En el caso de los pasajeros el uso baja con respecto a los conductores en casi 12 puntos, siendo mayor el porcentaje de los que no llevan casco casi en 10 puntos. Quizá influya el hecho de tratarse de pasajeros ocasionales de una motocicleta, lo que hace que no lleven casco porque no lo posean. Aunque realmente es responsabilidad del conductor de la motocicleta disponer de este elemento de seguridad para los posibles pasajeros que le acompañen.

B.1.2.2. Carretera y zona urbana

Si discriminamos entre carretera y zona urbana, aparecen algunas diferencias. En ciudad casi cuatro de cada diez o no llevaba el casco o lo llevaba de modo que no ofrecía protección alguna. En carretera, sin embargo, este porcentaje disminuye a uno de cada diez.

Las razones arriba expuestas respecto al mayor riesgo de sufrir accidente y de mayor gravedad en carretera que en ciudad, pueden explicar estas diferencias.

Utilización del casco por los pasajeros	Carretera	%	Zona urbana	%
No lo lleva	8	6,1	31	20,8
Lo lleva pero no puesto	2	1,5	7	4,7
Lo lleva mal puesto	5	3,8	20	13,4
Lo lleva bien puesto	116	88,5	91	61,1
Total	131	100,0	149	100,0



B.2. Por el conductor en función del género

B.2.1. General

General				
Utilización del casco	Hombre	%	Mujer	%
No lo lleva	80	4,3	10	8,7
Lo lleva pero no puesto	65	3,5	4	3,5
Lo lleva mal puesto	114	6,1	11	9,6
Lo lleva bien puesto	1.613	86,2	90	78,3
Total	1.872	100,0	115	100,0

*No consta 12

Aún cuando el número de conductoras de motocicletas es mucho menor que el de conductores, los porcentajes del uso correcto son mayores en estos que en aquellas. Estos datos contrastan con la mayoría de los resultados obtenidos en otros sondeos sobre el uso de medidas de seguridad entre las mujeres, tendentes a ser más conservadoras de la vida y, por tanto, a hacer un mayor uso de medidas de protección.

B.2.2. Carretera y zona urbana

Carretera				
Utilización del casco	Hombre	%	Mujer	%
No lo lleva	19	2,4	3	7,5
Lo lleva pero no puesto	6	0,8	0	0,0
Lo lleva mal puesto	25	3,1	3	7,5
Lo lleva bien puesto	750	93,8	34	85,0
Total	800	100,0	40	100,0

Zona urbana				
Utilización del casco	Hombre	%	Mujer	%
No lo lleva	61	5,7	7	9,3
Lo lleva pero no puesto	59	5,5	4	5,3
Lo lleva mal puesto	89	8,3	8	10,7
Lo lleva bien puesto	862	80,5	56	74,7
Total	1.071	100,0	75	100,0

*No consta 13

Tanto hombres como mujeres perciben un mayor riesgo en carretera por lo que el porcentaje de conductores que utilizan el casco se incrementa en estas vías.

B.3. Por el conductor en función de la edad

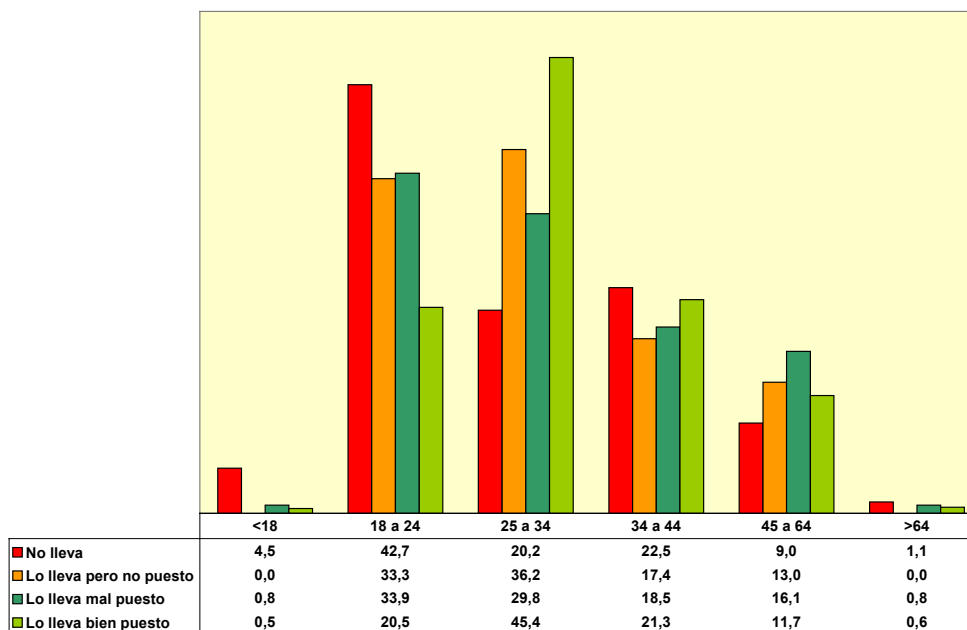
B.3.1. General

General						
Edad	<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva	4	38	18	20	8	1
Lo lleva pero no puesto	0	23	25	12	9	0
Lo lleva mal puesto	1	42	37	23	20	1
Lo lleva bien puesto	8	341	755	354	195	10
Total	13	444	835	409	232	12

*No consta 54

Aquí destaca el comportamiento en el uso correcto del casco del grupo de edad comprendido entre 25 y 34 años. Del total de conductores que llevaban bien puesto el casco, el 45,4% tenían edades comprendidas en ese intervalo. El peor comportamiento lo ostentan los grupos de edad menor de 18 años donde casi cuatro de cada diez conductores no llevaba el casco o no lo llevaba bien puesto y algo más de seis de cada diez lo usaba correctamente. El resto de los grupos se mueven en torno a ocho de cada diez conductores que llevaban el casco bien puesto y apenas llega a uno de cada diez no lo llevaba.

Utilización del casco - Edad (%)



B.3.2. Carretera y zona urbana

Si se compara el comportamiento de estos grupos de edad en función del lugar por donde circulaban se puede observar que se mantienen las diferencias antes apuntadas, si bien parece que se relajan más en el uso correcto en ciudad que en carretera, por razones ya apuntadas en párrafos anteriores.

Carretera						
Edad	<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva	1	7	7	5	1	0
Lo lleva pero no puesto	0	4	0	1	1	0
Lo lleva mal puesto	0	10	7	6	4	0
Lo lleva bien puesto	4	140	364	164	87	4
Total	5	161	378	176	93	4

*No consta 26

Zona urbana						
Edad	<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva	3	31	11	15	7	1
Lo lleva pero no puesto	0	19	25	11	8	0
Lo lleva mal puesto	1	32	30	17	16	1
Lo lleva bien puesto	4	201	391	190	108	6
Total	8	283	457	233	139	8

*No consta 28

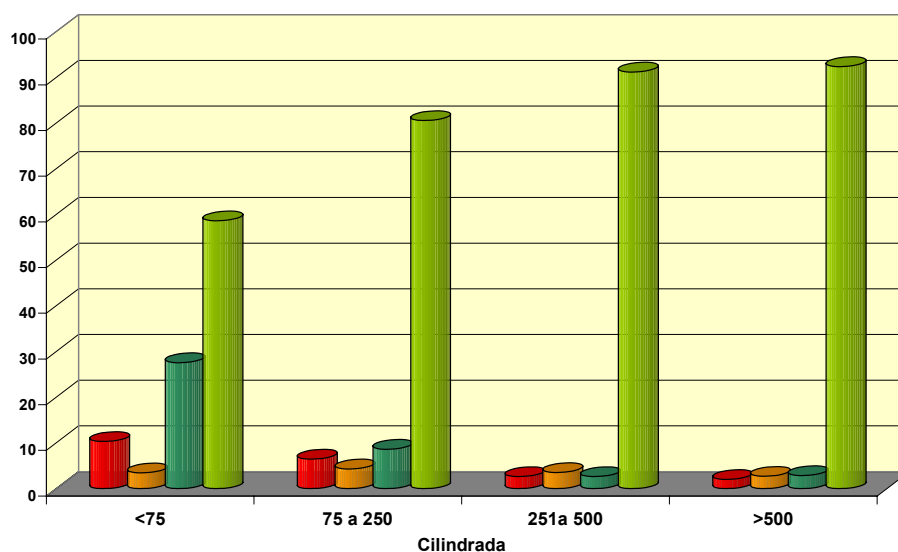
B.4. Por el conductor en función de la cilindrada

Otra de las variables que interesa contrastar es el grado de utilización del casco en función de la cilindrada de la motocicleta. La hipótesis es que, a mayor cilindrada el conductor asumirá niveles de riesgo menores y, por tanto, utilizará más correctamente el casco que los de motocicletas menos potentes. A continuación se analizan los resultados de cruzar estas variables.

B.4.1. General

General					
Cilindrada	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<75	10,3	3,4	27,6	58,6	100,0
75 a 250	6,5	4,3	8,6	80,6	100,0
251a 500	2,6	3,5	2,6	91,2	100,0
>500	2,0	2,7	2,9	92,4	100,0

Utilización casco - Cilindrada
%



■ No lo lleva ■ Lo lleva pero no puesto ■ Lo lleva mal puesto ■ Lo lleva bien puesto

Como se desprende fácilmente de la tabla y gráficos anteriores el uso correcto del casco aumenta a medida que lo hace la cilindrada de la motocicleta. Planteada la hipótesis de si estas diferencias eran debidas al azar, se pudo concluir que no, y que dichas diferencias eran significativas estadísticamente hablando encontrándose estas diferencias en la población con una probabilidad del 99%.

B.4.2 Carretera y zona urbana

Carretera					
Cilindrada	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<75	0,0	0,0	71,4	28,6	100,0
75 a 250	4,5	1,4	3,4	90,7	100,0
251a 500	0,8	0,8	1,6	96,8	100,0
>500	1,6	0,0	2,6	95,8	100,0

Zona urbana					
Cilindrada	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<75	13,6	4,5	13,6	68,2	100,0
75 a 250	7,5	5,9	11,4	75,2	100,0
251a 500	5,0	6,9	4,0	84,2	100,0
>500	2,5	5,8	3,2	88,5	100,0

En zona urbana los conductores de todas las motocicletas relajan su protección en relación con las vías interurbanas.

B.5. Por el conductor en función del recorrido previsto

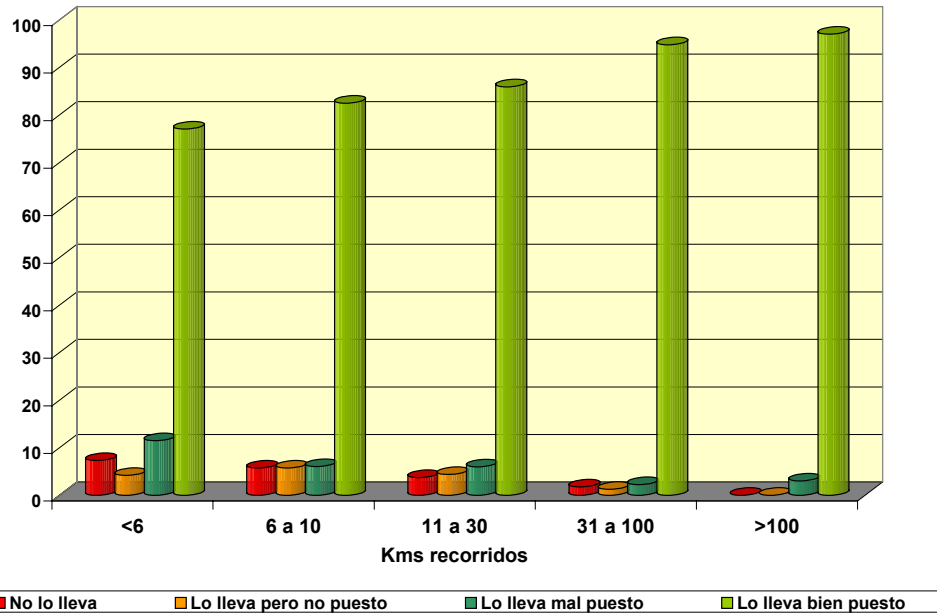
También aquí se sometió a prueba la hipótesis de si a medida que aumentara el recorrido previsto por el conductor este extremaría las medidas de seguridad y en este sentido llevaría en mayor proporción el casco bien ajustado.

B.5.1 General

General					
Distancia	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<6	7,3	4,2	11,5	77,0	100,0
6 a 10	5,7	5,7	6,1	82,5	100,0
11 a 30	3,7	4,4	6,0	85,9	100,0
31 a 100	1,7	1,2	2,2	94,8	100,0
>100	0,0	0,0	3,0	97,0	100,0

Efectivamente, existe una clara progresión en el uso correcto del casco y los kilómetros previstos a recorrer por los usuarios de las motocicletas. Aquí también, como en el caso de la cilindrada, aparece una relación positiva y altamente significativa (estadísticamente hablando) entre el uso correcto del casco y la longitud del recorrido.

Utilización del casco - Distancia recorrida
%



B.5.2 Carretera y zona urbana

Carretera					
Distancia	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<6	9,4	2,4	5,9	82,4	100,0
6 a 10	2,2	1,1	3,3	93,3	100,0
11 a 30	2,8	0,7	4,6	91,9	100,0
31 a 100	1,6	0,4	1,6	96,4	100,0
>100	0,0	0,0	2,2	97,8	100,0

Zona urbana					
Distancia	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<6	6,9	4,6	12,7	75,9	100,0
6 a 10	7,2	7,6	7,2	78,0	100,0
11 a 30	4,5	7,5	7,2	80,9	100,0
31 a 100	2,0	2,6	3,3	92,1	100,0
>100	0,0	0,0	6,5	93,5	100,0

La diferencia antes apuntada, se mantiene al discriminar los recorridos entre carretera y ciudad, por lo que no añade nada a lo apuntado en el párrafo anterior.

B.6. Por el conductor en función del territorio

		% No lo lleva	% Lo lleva pero no puesto	% Lo lleva mal puesto	% Lo lleva bien puesto
Media	Carretera	2,6	0,7	3,3	93,3
	Zona Urbana	5,9	5,6	8,6	79,9

B.6.1. Carretera

En el cuadro anterior se refleja el porcentaje del uso correcto del casco en carretera en el conjunto de provincias que han intervenido en el estudio.

Por debajo de ese 93,3% de conductores que utilizan correctamente el casco en carretera se encuentran las siguientes provincias: Cádiz, Illes Balears, Jaén, Las Palmas, S.C. de Tenerife, Vizcaya, Cuenca, Almería, Ourense, Albacete, Badajoz, Castellón, Granada, Valencia y Teruel.

La provincia de Toledo está en la media y el resto supera dicha media.

B.6.2. Zona urbana

Por debajo de ese 79,9% de conductores que utilizan como media correctamente el casco en zona urbana están las siguientes provincias: Ceuta, Cádiz, Córdoba, Cáceres, Zamora, Sevilla, Melilla, Illes Balears, Granada, Alicante, Castellón, Jaén, S.C. de Tenerife, Almería, Ourense, Las Palmas, Ciudad Real, Madrid y Badajoz.

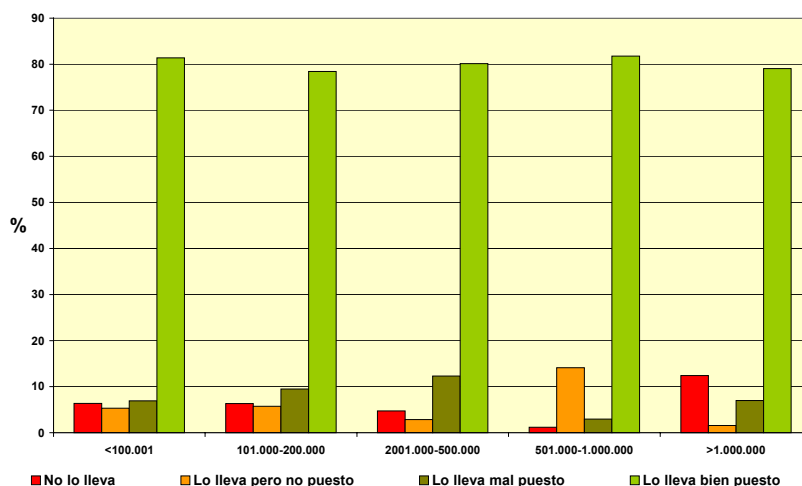
El resto supera dicha media.

B.7. Por el conductor en zona urbana en función del número de habitantes

Zona urbana					
Nº de habitantes	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<100.001	6,4	5,3	6,9	81,4	100,0
101.000-200.000	6,3	5,7	9,5	78,4	100,0
2001.000-500.000	4,7	2,8	12,3	80,1	100,0
501.000-1.000.000	1,2	14,1	2,9	81,8	100,0
>1.000.000	12,4	1,6	7,0	79,1	100,0

Existe una cierta tendencia a incrementarse el uso correcto del casco en las poblaciones que figuran en el segundo, tercer y cuarto lugar de la tabla, lo cual hace pensar que a medida que aumenta el tamaño de la población, el conductor asume niveles de riesgo menores, esto es, lleva bien puesto el casco. También y de modo inverso a medida que aumenta el tamaño de la población disminuye el porcentaje de conductores que no llevan casco. Sin embargo, en las poblaciones de más de un millón de habitantes aumenta el porcentaje de los que no llevan casco y disminuye el de los que lo llevan bien puesto.

Utilización del casco - Nº de habitantes (%)

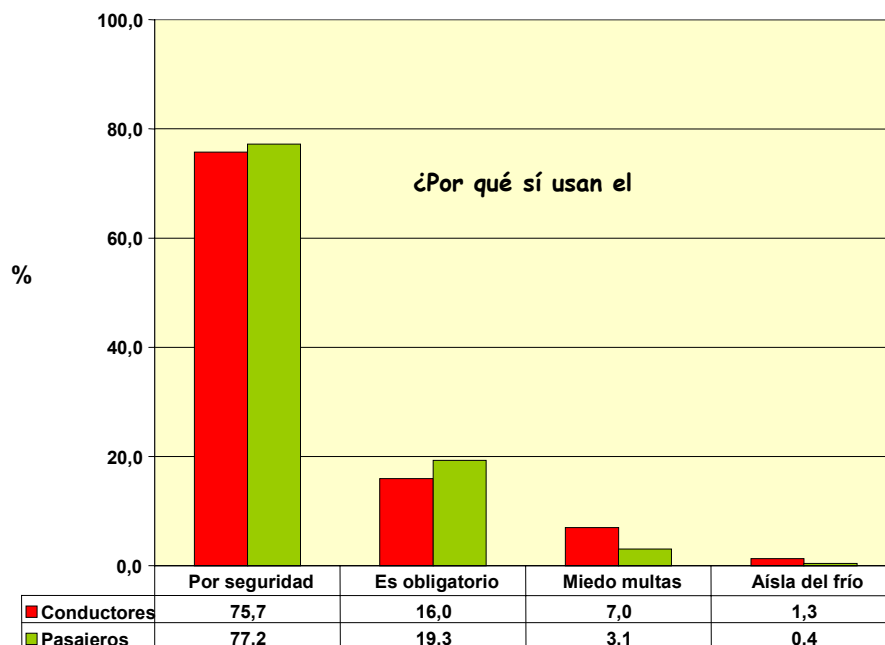


Planteada la hipótesis de si estas diferencias eran debidas al azar, se concluyó que no, que estas diferencias eran significativas (estadísticamente hablando) y, por tanto, se iban a encontrar en la población.

C. MOTIVOS POR LOS QUE SÍ LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

C.1. General

Razones por las que sí usan el casco		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Por seguridad	75,7	77,2
Es obligatorio	16,0	19,3
Miedo multas	7,0	3,1
Aísla del frío	1,3	0,4
Total	100,0	100,0



La razón más aducida por conductores y pasajeros respecto del uso del casco es por su propia “seguridad”. Esto da cuenta de una convicción que hace que el usuario tenga firmemente asumida la ventaja del uso del casco y, por tanto, cabe esperar que no modificara su conducta. No parece suceder así en los que aducen la “obligatoriedad” o “el miedo a las multas” por cuanto, al alegar razones externas al propio sujeto, pueden variar más fácilmente su conducta en función de éstas (p.e. la presencia o no de agentes de tráfico)

C.2. Carretera y zona urbana

Si discriminamos las razones que aducen los conductores y los pasajeros para llevar puesto el casco según circulen por carretera o por ciudad, apenas se encuentran diferencias significativas ni entre los conductores ni entre los pasajeros, manteniéndose en ambos casos la razón de la propia seguridad como la más frecuentemente alegada.

Carretera		
Razones por las que sí usan el casco		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Por seguridad	78,0	78,9
Es obligatorio	14,4	19,5
Miedo multas	5,3	1,6
Aísla del frío	2,2	0,0
Total	100,0	100,0

Zona urbana		
Razones por las que sí usan el casco		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Por seguridad	74,0	76,0
Es obligatorio	17,0	19,2
Miedo multas	8,3	3,8
Aísla del frío	0,6	1,0
Total	100,0	100,0

D. MOTIVOS POR LO QUE NO LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

D.1. General

Veamos a continuación las razones que aducen los conductores y los pasajeros para no llevar puesto el casco o ni siquiera llevarlo.

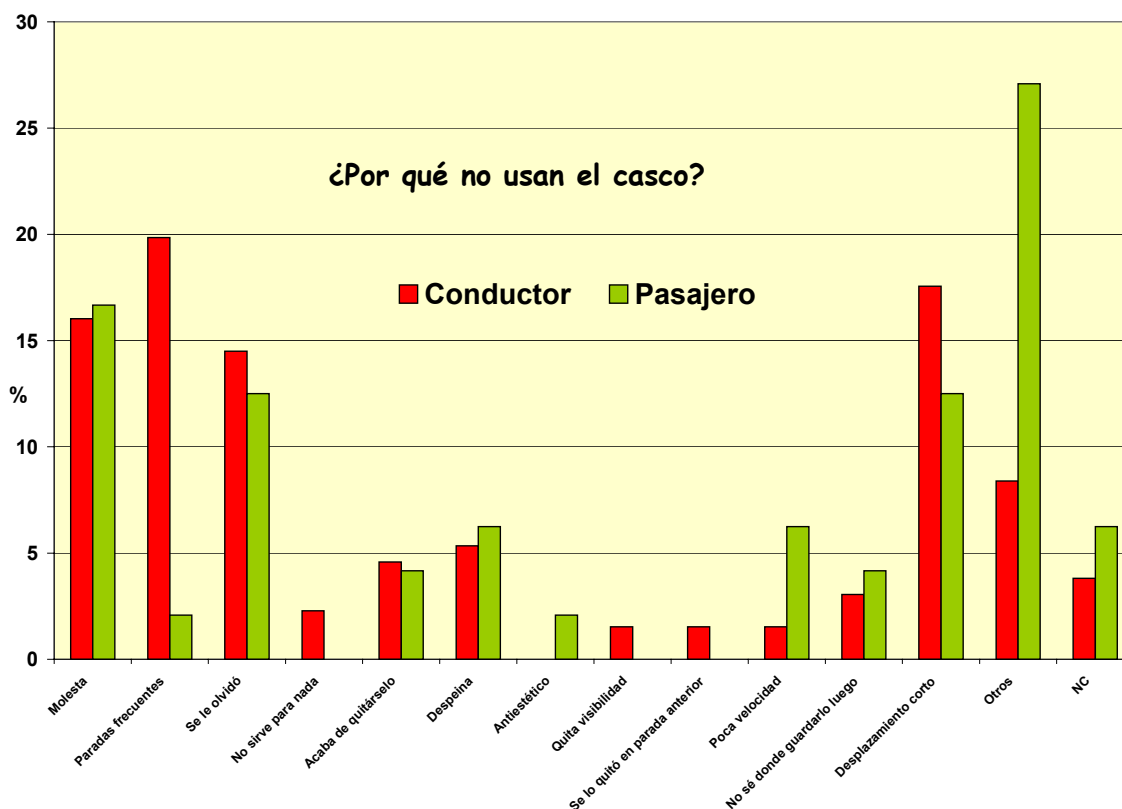
General		
Razones por las que no usan el casco		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Molesta	16,0	16,7
Paradas frecuentes	19,8	2,1
Se le olvidó	14,5	12,5
No sirve para nada	2,3	0,0
Acaba de quitárselo	4,6	4,2
Despeina	5,3	6,3
Antiestético	0,0	2,1
Quita visibilidad	1,5	0,0
Se lo quitó en parada anterior	1,5	0,0
Poca velocidad	1,5	6,3
No sé donde guardarlo luego	3,1	4,2
Desplazamiento corto	17,6	12,5
Otros	8,4	27,1
NC	3,8	6,3
Total	100,0	100,0

De entre los conductores que no llevaban casco, ya sea porque no tuvieran o porque lo llevaran en el vehículo, colgado de brazo...etc, las razones más aducidas son "por realizar paradas frecuentes" o por tratarse de "desplazamientos cortos". Ciertamente hay menos probabilidad de sufrir un accidente en un recorrido corto (que estaría en la línea de paradas frecuentes), que en uno largo. Sin embargo, cuando se produce un accidente la probabilidad no cuenta. Es el caso único.

Otra de las razones más aducidas fue "que molesta". Se entiende que aún cuando no se haya logrado un diseño del casco absolutamente cómodo para el usuario, la balanza coste beneficio sigue inclinándose a favor de este último, es decir, las ventajas derivadas de su uso.

El "olvido", otra de las razones que más aducen los conductores que no llevan casco, suena más a excusa que a una verdadera razón. Y aun cuando fuera cierto, es sabido que se olvida lo que no resulta significativo para la persona, con lo cual se pondría de manifiesto el poco valor que se le atribuye a esta norma de obligado cumplimiento.

Los pasajeros aducen mayoritariamente las razones de "molesta", "desplazamientos cortos" y "olvido".



D.2. Carretera y zona urbana

Carretera			Zona urbana		
Razones por las que no usan el casco			Razones por las que no usan el casco		
	Conductor	Pasajero		Conductor	Pasajero
	%	%		%	%
Molesta	16,0	46,2	Molesta	16,0	14,3
Paradas frecuentes	16,0	7,7	Paradas frecuentes	20,8	0,0
Se le olvidó	28,0	15,4	Se le olvidó	11,3	17,1
No sirve para nada	0,0	0,0	No sirve para nada	2,8	0,0
Acaba de quitárselo	0,0	0,0	Acaba de quitárselo	5,7	0,0
Despeina	4,0	0,0	Despeina	5,7	5,7
Antiestético	0,0	0,0	Antiestético	0,0	2,9
Quita visibilidad	0,0	0,0	Quita visibilidad	1,9	0,0
Se lo quitó en parada anterior	0,0	0,0	Se lo quitó en parada anterior	1,9	0,0
Poca velocidad	4,0	7,7	Poca velocidad	0,9	5,7
No sé dónde guardarlo luego	0,0	0,0	No sé dónde guardarlo luego	3,8	5,7
Desplazamiento corto	20,0	7,7	Desplazamiento corto	17,0	11,4
Otros	12,0	15,4	Otros	7,5	31,4
Total	100,0	100,0	NC	4,7	5,7
			Total	100,0	100,0

Tampoco aquí hay diferencias en las razones que argumentan tanto conductores como pasajeros para no llevar el casco puesto en ciudad o en carretera. En ésta, los conductores alegan en primer lugar “el olvido”, mientras que los pasajeros hacen referencia al “molesta”. En las vías interurbanas, los conductores hablan de las “paradas frecuentes” y los pasajeros de “el olvido”.

III. CICLOMOTORES

A. DATOS BÁSICOS

A.1. N° de encuestas realizadas

Se realizaron 2.081 encuestas de las que el 37% se efectuaron en carretera y el 63% restante en zona urbana. El mayor peso de la zona urbana es lógico ya que las características del ciclomotor lo convierten en un vehículo propio de este tipo de vías.

N° de encuestas	Carretera	Zona urbana
	37%	63%

A.2. Distribución en función del género del conductor

Los datos de la siguiente tabla constatan que siguen siendo los hombres los que constituyen la mayoría de los conductores, representando el 82% de toda la muestra. La utilización de este vehículo por la mujer se incrementa en casi un 12% en relación a las motocicletas.

Género	Hombres		Mujeres	
	N°	%	N°	%
	1.701	82,4	364	17,6

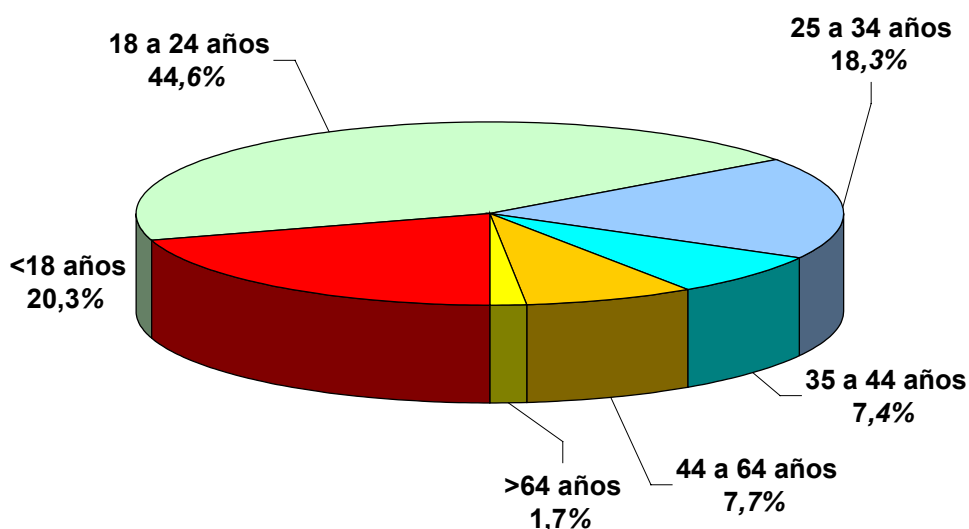
*No consta 16

No obstante, estos datos difieren con los porcentajes que se podrían esperar de acuerdo con lo recogido en el Registro de Conductores sobre la distribución del censo de las licencias para la conducción de ciclomotores en el año 2001, de los que el 65,3% correspondió a hombres y el 34,7% a mujeres.

A.3. Distribución en función de la edad del conductor

A.3.1. General

Por lo que se refiere a las **edades de los conductores** entrevistados los datos nos muestran una población de conductores de ciclomotores muy joven, representando los menores de 24 años casi un 65%. La media de edad muestral se sitúa en los 32 años, bajando la mediana a los 30 coincidiendo con la edad más frecuente que es también de 30 años.



A.3.2. Carretera y zona urbana

Carretera							
Edad (%)	<18	18 a 24	25 a 34	35 a 44	44 a 64	>64	Total
	23,5	41,6	15,6	6,4	10,2	2,7	100,0

Zona Urbana							
Edad (%)	<18	18 a 24	25 a 34	35 a 44	44 a 64	>64	Total
	18,5	46,3	19,8	8,0	6,3	1,2	100,0

Tanto en carretera como en zona urbana los jóvenes menores de 24 años son los que predominan como conductores de ciclomotores. Los mayores de 64 años circulan con mayor frecuencia en la carretera que en las vías urbanas aunque en ambas los porcentajes son muy bajos.

A.4. Ocupación de los vehículos

Los ciclomotores, en general, van ocupados solamente por su conductor (82.9%). No llegan a dos de cada diez los casos en los que van dos ocupantes.

Ocupación	Nº	%
Conductor sólo	1.725	82,9
Conductor y pasajero	356	17,1
Total	2.081	100,0

A.5. Desplazamientos previstos

A.5.1. General

Los trayectos que los encuestados tenían pensado recorrer con su ciclomotor eran, en general, de corto recorrido. Como se ve en el cuadro siguiente, algo más de 7 de cada diez desplazamientos tiene una longitud inferior a 10 Kms. La media se sitúa en 44,8 Kms y la moda en 10 Kms.

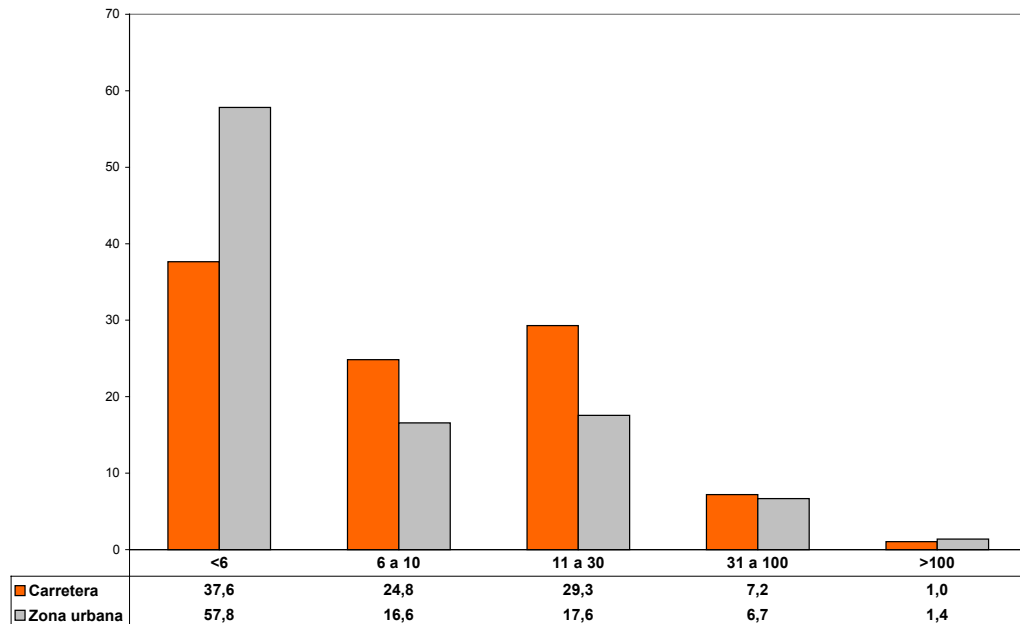
Desplazamiento en Kms	Nº	%
<6	1.043	50,4
6 a 10	406	19,6
11 a 30	453	21,9
31 a 100	142	6,9
>100	26	1,3
Total	2.070	100,0

*No consta 11

A.5.2. Carretera y zona urbana

En carretera tienen mayor peso los desplazamientos menores de 6 Kms. (37,6%) pero no tan marcado como en la zona urbana (57,8%). Los trayectos largos, más de 30 Kms., en ambos casos representan un porcentaje bajo.

Desplazamientos en Kms. (%)



A.6. Tipo de casco utilizado por el conductor

A continuación vemos el tipo de casco que utilizan los conductores.

Tipo de casco	conductor		pasajero	
	Nº	%	Nº	%
Para ciclomotor	932	52,3	135	64,0
Para moto	750	42,1	60	28,4
Otro	99	5,6	16	7,6
Total	1.781	100,0	211	100,0

Hay que destacar que los conductores de los ciclomotores usan en una alta proporción un casco propio de motocicletas. Esto, que en principio puede entenderse como una mayor seguridad, no es así ya que, de acuerdo con la Norma UNE 26-428-91, cuya aprobación fue publicada en el B.O.E. num. 231, de 26 de septiembre de 1991, el gran volumen y consistencia de los cascos de motocicletas serían desproporcionados para los conductores de ciclomotores a los que, por desarrollar una velocidad muy reducida, les resultarían excesivamente pesados, con gran acumulación de calor, faltos de visibilidad lateral y audición, todo ello en perjuicio de su seguridad.

B. UTILIZACIÓN DEL CASCO

B.1. En función del tipo de usuario

El objetivo fundamental de este estudio era comprobar el uso del casco que hacen los ocupantes de este tipo de vehículos. Los datos se muestran en las tablas siguientes. En principio, se da cuenta del uso que hacen del casco los conductores, para a continuación, presentar los datos relativos al uso que hacen de él los pasajeros.

Dentro de los que llevaban puesto el casco se ha distinguido, en función de cómo se llevase, si lo llevaban bien o mal puesto. El casco de protección, como ya se dijo para las motocicletas, es un elemento de seguridad pasiva que si no se lleva bien ajustado y sujeto hará que en caso de impacto no pueda desplegar la efectividad que por diseño puede ofrecer y, en consecuencia, resultar prácticamente inútil.

Hemos procedido, por tanto, a considerar los aspectos que podríamos llamar “cualitativos” de la utilización del casco de protección.

B.1.1 Conductor

B.1.1.1. General

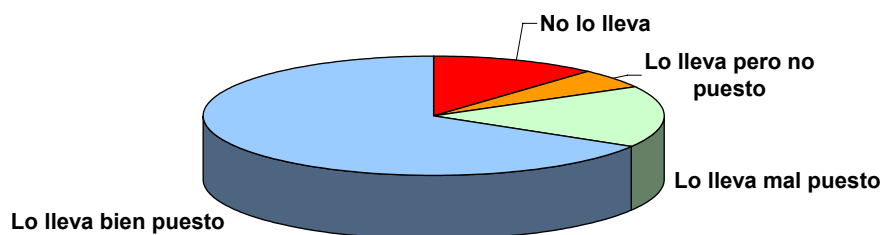
El uso que hacen los conductores del casco aparece en la tabla siguiente:

Utilización del casco por los conductores	Nº	%
No lo lleva	244	11,7
Lo lleva pero no puesto	108	5,2
Lo lleva mal puesto	347	16,7
Lo lleva bien puesto	1.381	66,4
Total	2.080	100,0

*No consta 1

Los resultados que presenta el uso del casco entre los conductores de ciclomotores son peores que los de las motocicletas. El porcentaje de los conductores de motocicletas que llevan casco se sitúa en el 92% y desciende al 83% en los de ciclomotores pero, lo que es preocupante, es el que sólo el 66% de los conductores de ciclomotores tiene plena conciencia de las ventajas de su utilización ya que ese bajo porcentaje es el que representa a los conductores que lo llevan bien puesto. En las motocicletas el porcentaje de este último grupo de conductores concienciado se sitúa encasi el 86%.

Utilización del casco en ciclomotores por los conductores



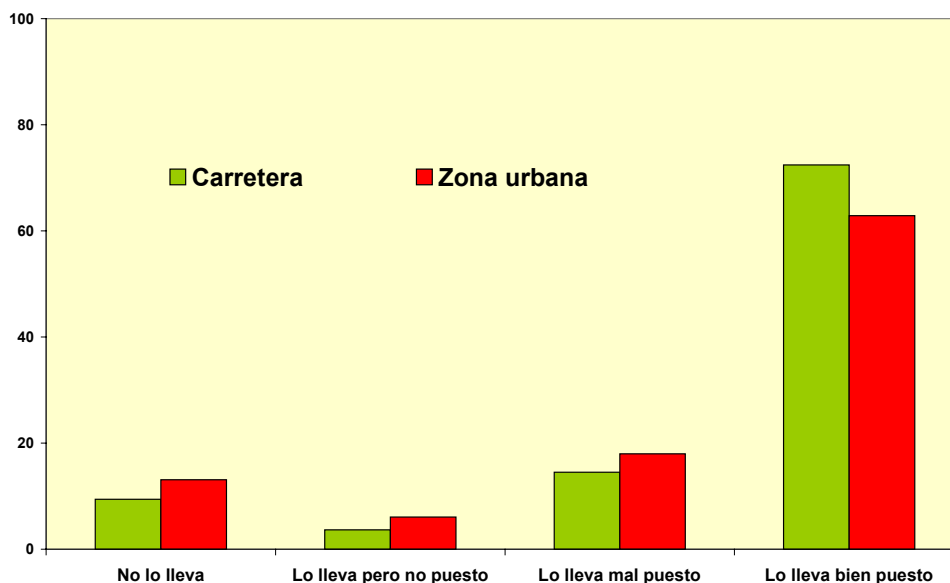
B.1.1.2. Carretera y zona urbana

En los conductores de ciclomotores, igual a lo que ocurría en los de motocicletas, y de acuerdo con los datos de la tabla siguiente, hay una mayor concienciación entre los que circulan por carretera frente a los que circulan por la zona urbana. Estos últimos rebajan la percepción del riesgo y relajan su comportamiento en cuanto a seguridad pasiva.

Utilización del casco por los conductores	Carretera	%	Zona urbana	%
No lo lleva	72	9,4	172	13,1
Lo lleva pero no puesto	28	3,7	80	6,1
Lo lleva mal puesto	111	14,5	236	18,0
Lo lleva bien puesto	554	72,4	826	62,9
Total	765	100,0	1.314	100,0

*No consta 2

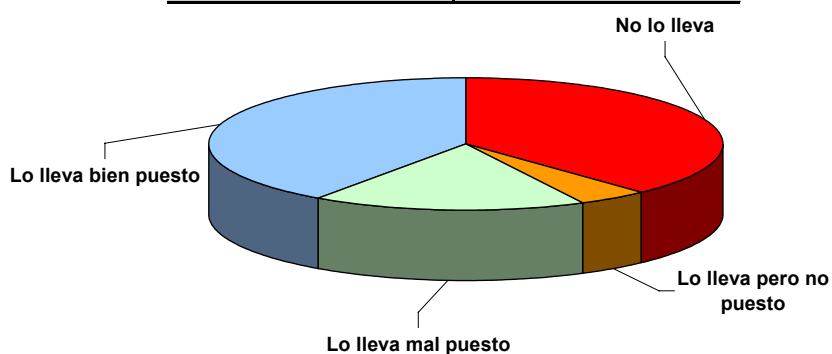
Utilización del casco en ciclomotores por los conductores
%



B.1.2. Pasajero

B.1.2.1. General

Utilización del casco por los pasajeros	Nº	%
No lo lleva	128	38,0
Lo lleva pero no puesto	15	4,5
Lo lleva mal puesto	58	17,2
Lo lleva bien puesto	136	40,4
Total	337	100,0

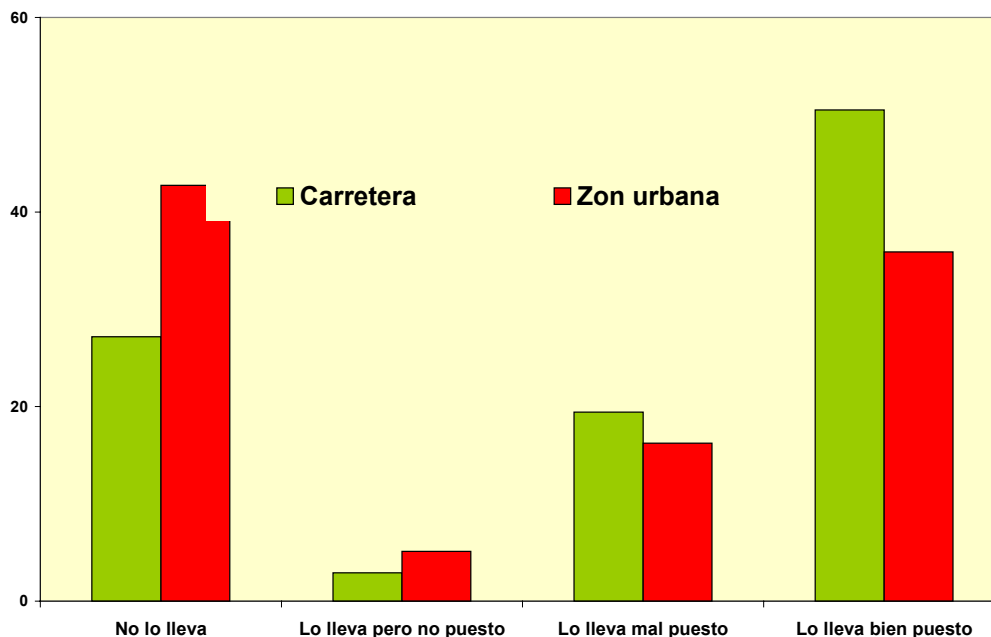


En el caso de los pasajeros el uso baja con respecto a los conductores en casi 26 puntos, y 20 puntos entre los que lo usan correctamente. También existe una gran diferencia entre los que no llevan casco, ascendiendo la misma a 26 puntos.

B.1.2.2. Carretera y zona urbana

Utilización del casco por los pasajeros	Carretera	%	Zona urbana	%
No lo lleva	28	27,2	100	42,7
Lo lleva pero no puesto	3	2,9	12	5,1
Lo lleva mal puesto	20	19,4	38	16,2
Lo lleva bien puesto	52	50,5	84	35,9
Total	103	100,0	234	100,0

Utilización del casco en ciclomotores por los pasajeros
(%)



El comportamiento del pasajero, como era de esperar, es mas positivo en carretera que en ciudad, haciendo un mayor y mejor uso del casco en aquella que en ésta. La razón fundamental de este comportamiento es la percepción de un mayor riesgo de accidente y gravedad, en caso de producirse, en una vía interurbana que en una vía urbana.

B.2. Por el conductor en función del género

B.2.1. General

General				
Utilización del casco	Hombre	%	Mujer	%
No lo lleva	208	12,2	35	9,6
Lo lleva pero no puesto	91	5,4	17	4,7
Lo lleva mal puesto	288	16,9	56	15,4
Lo lleva bien puesto	1.113	65,5	256	70,3
Total	1.700	100,0	364	100,0

*No consta 17

Aquí, y a diferencia de lo que sucede en las motocicletas, las mujeres usan correctamente el casco en mayor medida que los varones. Estos resultados están en la misma línea que los obtenidos en sondeos anteriores sobre el uso de medidas de seguridad pasiva entre hombre y mujeres, detectándose que éstas son más conservadoras de la vida y, por tanto, hacen un mayor uso de estos dispositivos de protección.

B.2.2. Carretera y zona urbana

Carretera				
Utilización del casco	Hombre	%	Mujer	%
No lo lleva	67	10,3	4	3,8
Lo lleva pero no puesto	27	4,1	1	0,9
Lo lleva mal puesto	99	15,2	12	11,3
Lo lleva bien puesto	458	70,4	89	84,0
Total	651	100,0	106	100,0

Zona urbana				
Utilización del casco	Hombre	%	Mujer	%
No lo lleva	141	13,4	31	12,0
Lo lleva pero no puesto	64	6,1	16	6,2
Lo lleva mal puesto	189	18,0	44	17,1
Lo lleva bien puesto	655	62,4	167	64,7
Total	1.049	100,0	258	100,0

*No consta 17

La mayor protección de la mujer frente al varón queda definitivamente clara aún disgregando los resultados en función del tipo de vía, siendo la diferencia, por razones ya apuntadas en párrafos anteriores, mayor en carretera que en ciudad.

B.3. Por el conductor en función de la edad

B.3.1. General

General						
Edad	<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva	64	121	24	6	18	6
Lo lleva pero no puesto	27	52	14	6	5	2
Lo lleva mal puesto	78	153	58	20	28	5
Lo lleva bien puesto	247	587	277	120	107	22
Total	416	913	373	152	158	35

*No consta 34

Como se desprende de la tabla, el grupo más numeroso es el que tiene edades comprendidas entre 18 y 24 años (45% de la muestra). Le sigue el grupo que tiene menos de 18 años (20%) y el comprendido entre 25 y 34 (18%).

Si estudiamos el comportamiento del uso del casco dentro de cada grupo de edad, obtenemos los siguientes porcentajes:

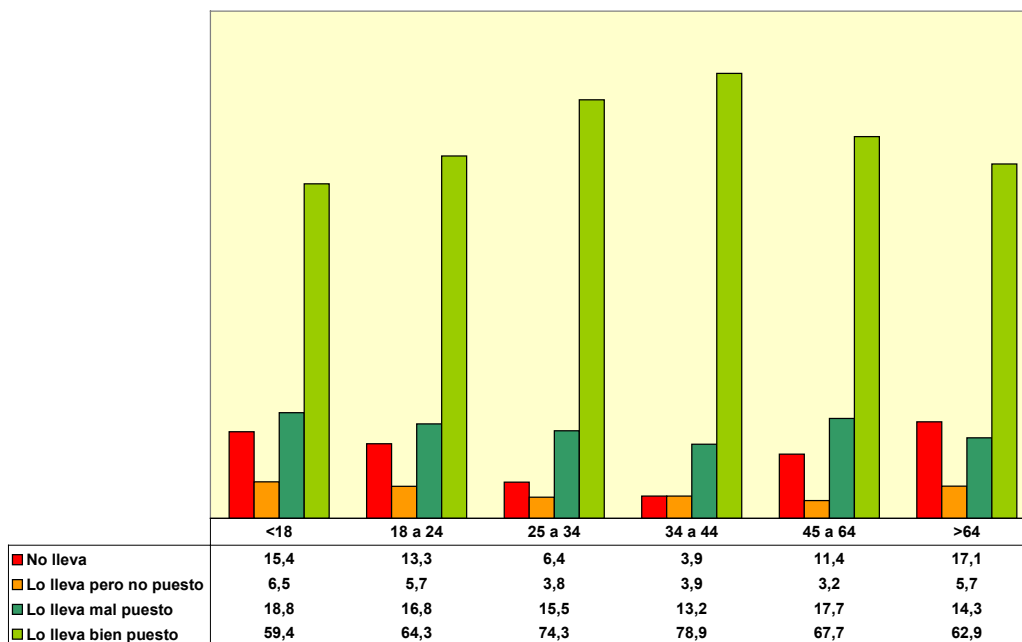
General						
Edad	<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva	15,4	13,3	6,4	3,9	11,4	17,1
Lo lleva pero no puesto	6,5	5,7	3,8	3,9	3,2	5,7
Lo lleva mal puesto	18,8	16,8	15,5	13,2	17,7	14,3
Lo lleva bien puesto	59,4	64,3	74,3	78,9	67,7	62,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Considerando los tres primeros grupos de edad antedichos, el comportamiento en el uso del casco muestra un progresivo uso correcto a medida que aumenta la edad y por el contrario un descenso inverso a la edad en todas las demás opciones que hacen referencia al no uso o al uso incorrecto de dicho dispositivo de seguridad pasiva.

Por tanto, y según estos resultados habría que incidir en los grupos de mayor riesgo por ser los más numerosos y por su peor comportamiento, esto es en el tramo 18 y 24 años y el de edad menor a 18.

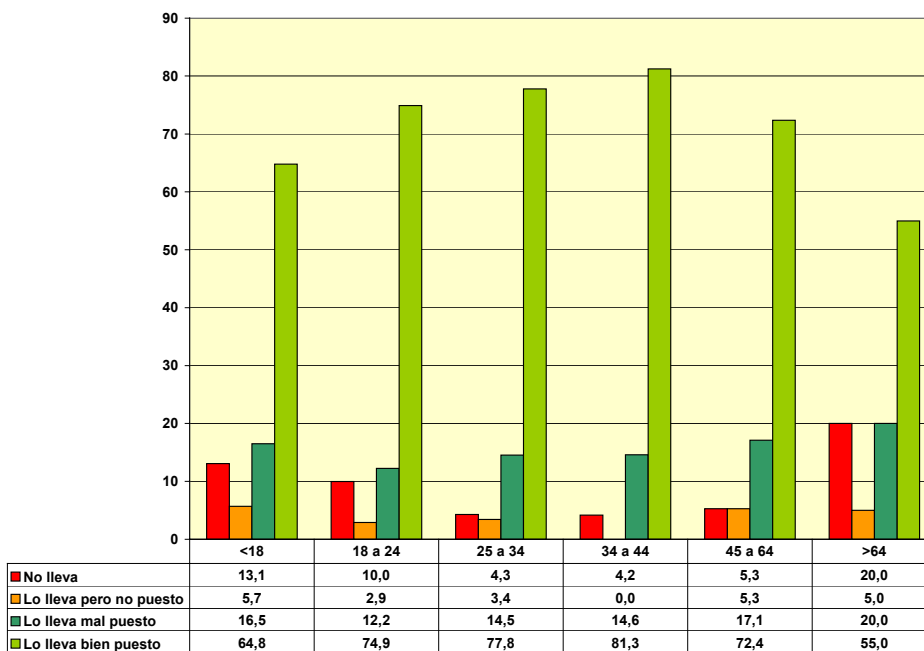
A partir de los 34 años, curiosamente la progresión antes observada se invierte, descendiendo el uso correcto del casco y aumentando sobre todo el número de conductores que ni siquiera disponen de casco, llegando a los mayores de 64 años donde casi el 20% (el mayor de todos los grupos de edad) no disponen de casco. Probablemente el uso que hacen estos conductores del ciclomotor (agrícolas, desplazamientos cortos, etc.) revista características diferenciales al resto de los usuarios, por lo cual no deben de haber incorporado en plenitud la normativa vigente respecto al uso del casco.

**Utilización del casco - Edad
(%)**

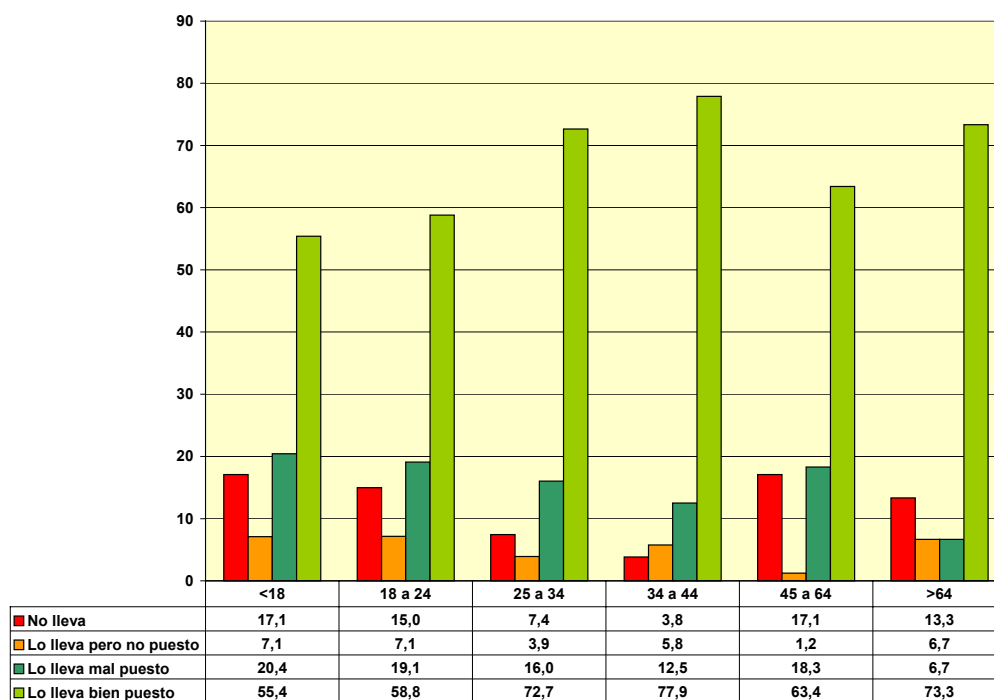


B.3.2. Carretera y zona urbana

		<i>Carretera</i>					
Edad		<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva		23	31	5	2	4	4
Lo lleva pero no puesto		10	9	4	0	4	1
Lo lleva mal puesto		29	38	17	7	13	4
Lo lleva bien puesto		114	233	91	39	55	11
Total		176	311	117	48	76	20



Zona urbana						
Edad	<18	18 a 24	25 a 34	34 a 44	45 a 64	>64
No lleva	41	90	19	4	14	2
Lo lleva pero no puesto	17	43	10	6	1	1
Lo lleva mal puesto	49	115	41	13	15	1
Lo lleva bien puesto	133	354	186	81	52	11
Total	240	602	256	104	82	15



Como se puede observar, los porcentajes en el uso correcto y en las demás opciones de uso incorrecto o no uso muestran las tendencias ya observadas en el apartado anterior, con algunas ligeras diferencias que no merecen apenas ser destacadas.

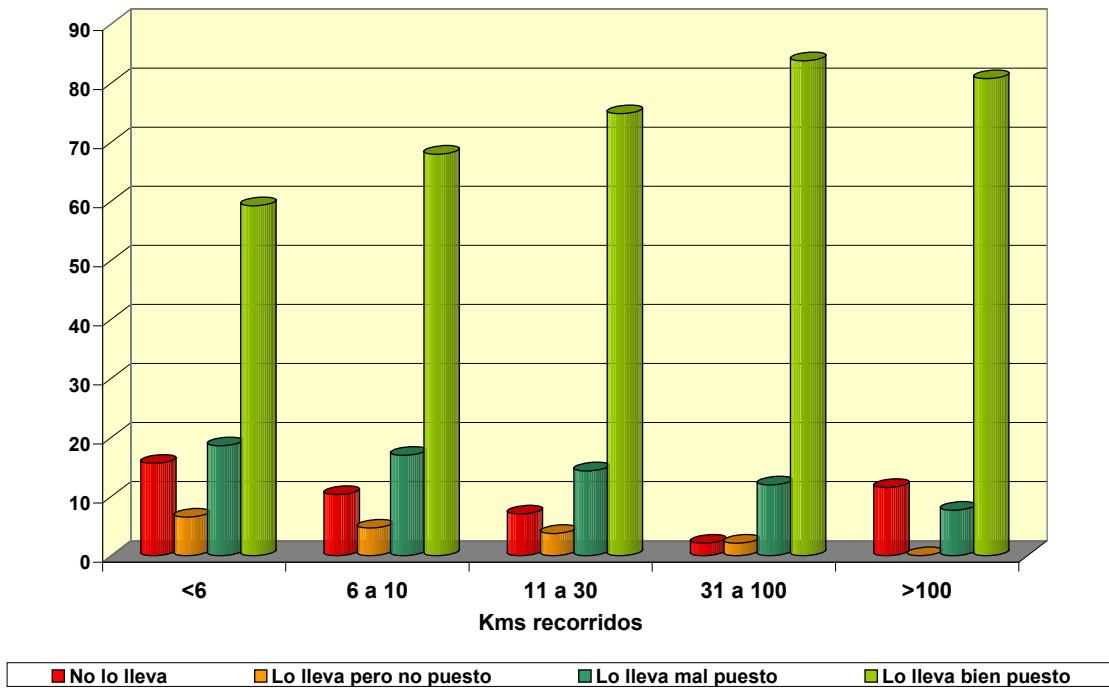
B.4. Por el conductor en función del recorrido previsto

Veamos si aquí también se ve afectado por el recorrido que tenían previsto realizar los conductores de ciclomotores.

B.4.1 General

General					
Distancia	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<6	15,6	6,5	18,6	59,3	100,0
6 a 10	10,3	4,7	17,0	68,0	100,0
11 a 30	7,1	3,8	14,3	74,8	100,0
31 a 100	2,1	2,1	12,0	83,8	100,0
>100	11,5	0,0	7,7	80,8	100,0

Utilización del casco - Distancia recorrida
%



En una primera mirada el incremento en el uso correcto del casco está en relación con el aumento de las distancias previstas a recorrer por los conductores. Comparadas las medias de los recorridos que los conductores que no llevaban casco y los que lo llevaban bien puesto tenían previsto realizar, se puede concluir que la distancia de aquellos es menor que la de estos, siendo estas diferencias significativas. Razonablemente, a medida que el recorrido sea mayor el tiempo de exposición al riesgo de accidente aumenta y, por tanto, el conductor extrema las medidas de seguridad pasiva.

	No lleva casco	Lo lleva bien puesto
Distancia media de desplazamiento	8,4 Kms	16,5 Kms

B.4.2 Carretera y zona urbana

Distancia	Carretera				Total
	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	
<6	13,9	5,9	16,0	64,2	100,0
6 a 10	9,5	3,2	16,8	70,5	100,0
11 a 30	4,9	1,8	14,7	78,6	100,0
31 a 100	3,6	1,8	0,0	94,5	100,0
>100	12,5	0,0	0,0	87,5	100,0

Zona urbana					
Distancia	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<6	16,3	6,8	19,6	57,3	100,0
6 a 10	11,1	6,0	17,1	65,7	100,0
11 a 30	9,2	5,7	14,0	71,2	100,0
31 a 100	1,1	2,3	19,5	77,0	100,0
>100	11,1	0,0	11,1	77,8	100,0

En ambos casos a mayores distancias el uso del casco tanto cualitativo como cuantitativo mejora, aunque destaca en distancias mayores de 100 Kms que, tanto en zona urbana como en carretera, el porcentaje de no utilización es elevado. Si comparamos las distancias recorridas con la edad del conductor, se obtienen los siguientes resultados

Distancia desplazamiento				
Edad del conductor por tramos	Media	N	Desv. típ.	Mediana
< 18	9.7	415	14.6	5
18 a 24	11.9	909	23.8	6
25 a 34	23.9	370	57.0	10
35 a 44	18.5	150	39.0	7
45 a 64	11.5	158	20.3	6
> 65	9.5	35	9.4	5
Total	14.1	2037	32.5	6

*No consta distancia 44

Curiosamente el grupo que hace una media de recorrido más corto y el más homogéneo de todos los grupos (desviación típica 9,4) es el de los mayores de 65 años, que son los que, como se veía en apartados anteriores, hacían un uso menor del casco. Esta nota añade una peculiaridad más a este grupo que haría sospechar un uso del ciclomotor para tareas agrícolas o semejantes, no circulando por zonas estrictamente urbanas o interurbanas sino desplazándose fundamentalmente por caminos o veredas aun cuando tengan que hacerlo en tramos viarios en sentido estricto.

Sin embargo, para los otros grupos, el recorrido medio no sería el criterio más adecuado de comparación. La mediana (que deja el 50% de los casos por encima y por debajo) en cambio, nos da una información que sí nos permite comparar el comportamiento de los grupos, existiendo diferencias en los recorridos y confirmando lo antes expuesto respecto a los mayores, además de decirnos que el 50% de los recorridos de los conductores de ciclomotor son menores a 11 kilómetros, lo cual puede ser la razón de aquellos conductores que o no llevan o llevan mal puesto el casco.

B.5. Por el conductor en función del territorio

		% No lo lleva	% Lo lleva pero no puesto	% Lo lleva mal puesto	% Lo lleva bien puesto
Media	Carretera	9,4	3,7	14,5	72,4
	Zona Urbana	13,1	6,1	18,0	62,9

B.5.1. Carretera

En el cuadro anterior se refleja el porcentaje del uso del casco en carretera en el conjunto de las provincias que han intervenido en el estudio.

Por debajo de ese 72,4% de conductores que utilizan correctamente el casco en carretera están las siguientes provincias: Zamora, Castellón, Granada, Jaén, S.C. Tenerife, Almería, Lugo, Cáceres, Sevilla, Toledo, Illes Balears, Guipúzcoa, Málaga, Asturias, Pontevedra, y Las Palmas

El resto supera dicha media.

B.5.2. Zona urbana

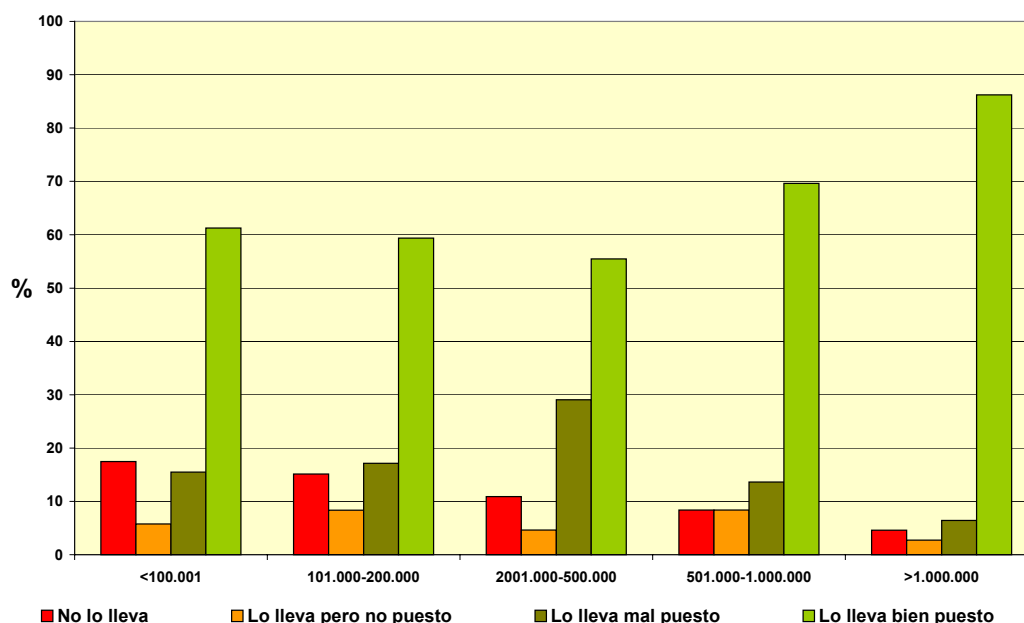
Por debajo de ese 62,9% de conductores que utilizan correctamente el casco en zona urbana están las siguientes provincias: Ceuta, Córdoba, S.C. de Tenerife, Jaén, Cádiz, Illes Balears, Granada, Pontevedra, Ciudad Real, Las Palmas, Toledo, Valladolid, Salamanca, Zamora, Zaragoza, Alicante, Lugo, Melilla, Almería, Badajoz, Castellón, Ourense y Teruel.

El resto supera dicha media.

B.6. Por el conductor en zona urbana en función del número de habitantes

Zona urbana					
Nº de habitantes	No lo lleva	Lo lleva pero no puesto	Lo lleva mal puesto	Lo lleva bien puesto	Total
<100.001	17,5	5,8	15,5	61,3	100,0
101.000-200.000	15,1	8,4	17,1	59,4	100,0
2001.000-500.000	10,9	4,6	29,0	55,4	100,0
501.000-1.000.000	8,4	8,4	13,6	69,6	100,0
>1.000.000	4,6	2,8	6,4	86,2	100,0

Utilización del casco - Nº de habitantes (%)



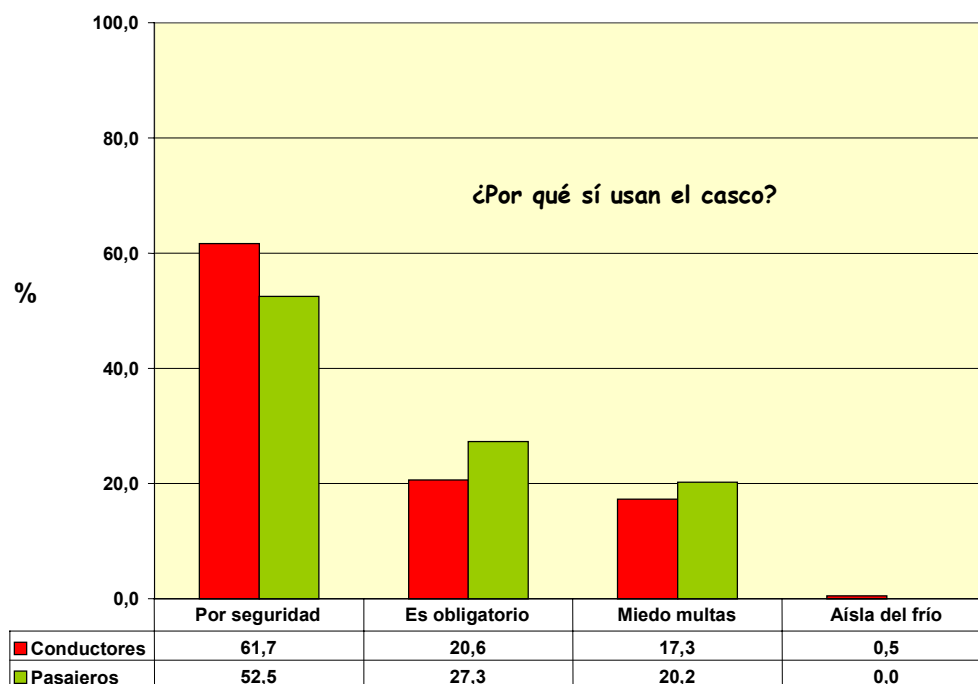
Los datos permiten afirmar que en las grandes ciudades quizás la concienciación en la utilización correcta del casco es mayor, pero seguro que la mayor intensidad del tráfico hace que el conductor extreme las medidas de seguridad llevando bien puesto el casco.

C. MOTIVOS POR LOS QUE SÍ LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

C.1. General

El principal motivo que aducen los conductores de ciclomotores que llevan casco para su utilización es la seguridad que les ofrece. No obstante, cuatro de cada diez aducen aún otros motivos como la obligatoriedad y el miedo a las multas. Los pasajeros están un poco menos concienciados que los conductores y sólo 5 de cada 10 lo utilizan por seguridad.

Razones por las que sí usan el casco		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Por seguridad	61,7	52,5
Es obligatorio	20,6	27,3
Miedo multas	17,3	20,2
Aísla del frío	0,5	0,0
Total	100,0	100,0



C.2. Carretera y. zona urbana

Razones por las que sí usan el casco		
Carretera		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Por seguridad	60,6	55,7
Es obligatorio	23,4	28,6
Miedo multas	15,3	15,7
Aísla del frío	0,6	0,0
Total	100,0	100,0

Razones por las que sí usan el casco		
Zona urbana		
	Conductor	Pasajero
	%	%
Por seguridad	62,2	51,7
Es obligatorio	18,9	26,3
Miedo multas	18,5	22,0
Aísla del frío	0,4	0,0
Total	100,0	100,0

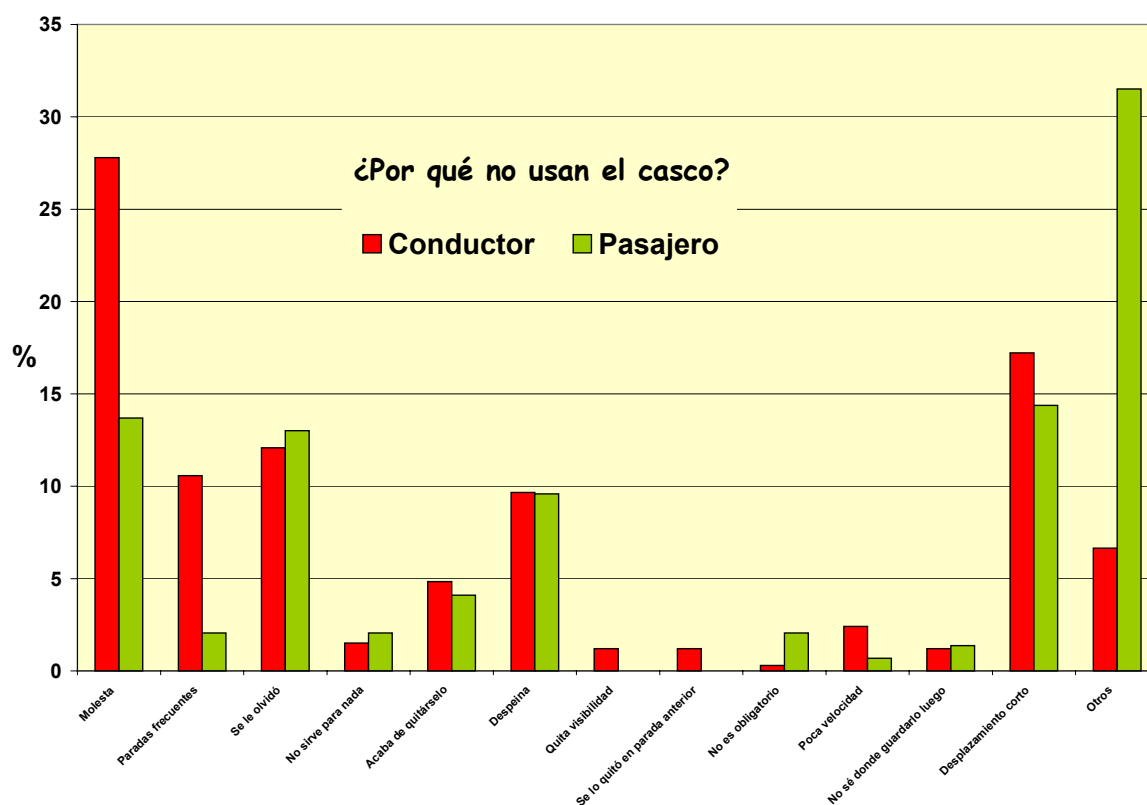
No hay apenas diferencia en las razones del uso del casco tanto si se circula por carretera como si se hace por ciudad, por lo que no se añade nada a lo dicho en el párrafo anterior.

D. MOTIVOS POR LOS QUE NO LLEVAN CASCO CONDUCTORES Y PASAJEROS

D.1. General

Veamos a continuación las razones que aducen los conductores y los pasajeros para no llevar puesto el casco o ni siquiera llevarlo.

Razones por las que no usan el casco		
	Conductor	Pasajero
	Nº	%
Molesta	27,8	13,7
Paradas frecuentes	10,6	2,1
Se le olvidó	12,1	13,0
No sirve para nada	1,5	2,1
Acaba de quitárselo	4,8	4,1
Despeina	9,7	9,6
Quita visibilidad	1,2	0,0
Se lo quitó en parada anterior	1,2	0,0
No es obligatorio	0,3	2,1
Poca velocidad	2,4	0,7
No sé donde guardarlo luego	1,2	1,4
Desplazamiento corto	17,2	14,4
Otros	6,6	31,5
NC	3,3	5,5
Total	100,0	100,0



Los conductores que no llevaban casco o no lo llevaban puesto, mencionaron como las dos primeras razones para no hacerlo la “molestia” y el “desplazamiento corto”. La mayor diferencia con el conductor de las motocicletas se encuentra en que el del ciclomotor incrementa el porcentaje de las razones “molesta” y “paradas frecuentes”.

El pasajero opta también porque es una molestia y porque los desplazamientos son cortos, pero aparece en un porcentaje similar el hecho de que se le olvidara.

D.2. Carretera y zona urbana

Carretera			Zona urbana		
Razones por las que no usan el casco			Razones por las que no usan el casco		
	Conductor	Pasajero		Conductor	Pasajero
	Nº	%		Nº	%
Molesta	20,2	20,5	Molesta	30,7	10,8
Paradas frecuentes	4,5	2,3	Paradas frecuentes	12,9	2,0
Se le olvidó	12,4	18,2	Se le olvidó	11,6	10,8
No sirve para nada	2,2	0,0	No sirve para nada	1,2	2,9
Acaba de quitárselo	5,6	0,0	Acaba de quitárselo	4,6	5,9
Despeina	10,1	18,2	Despeina	9,5	5,9
Quita visibilidad	0,0	0,0	Quita visibilidad	1,7	0,0
Se lo quitó en parada anterior	3,4	0,0	Se lo quitó en parada anterior	0,4	0,0
No es obligatorio	1,1	2,3	No es obligatorio	0,0	2,0
Poca velocidad	4,5	2,3	Poca velocidad	1,7	0,0
No sé donde guardarlo luego	2,2	2,3	No sé donde guardarlo luego	0,8	1,0
Desplazamiento corto	21,3	4,5	Desplazamiento corto	15,8	18,6
Otros	6,7	25,0	Otros	6,6	34,3
NC	5,6	4,5	NC	2,5	5,9
Total	100,0	100,0	Total	100,0	100,0

Se mantiene lo señalado en el párrafo anterior, aunque llama la atención ese gran porcentaje de pasajeros que aducen razones muy variadas al hecho de no llevar puesto el casco. Este dato unido al bajo porcentaje de uso entre ellos, sería un indicativo de la baja concienciación de la bondad de esta medida de seguridad por parte de los pasajeros de ciclomotor.

IV. DATOS TRAS LA CAMPAÑA ESPECIAL DE DIVULGACIÓN Y CONTROL

Como se mencionó al principio del informe, las encuestas se realizaron en dos etapas. La primera fase se realizó del 27 al 31 de mayo de 2002 y la segunda del 17 al 21 de junio del mismo año.

Entre la primera y segunda fase se desplegó una campaña en la que intervinieron los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Policía Local realizando un minucioso control del cumplimiento de la norma en cuanto al uso del casco. También se reforzó la divulgación de su utilización en los medios de comunicación, mediante la utilización de spots publicitarios o programas especiales monográficos y reparto de material informativo a los conductores.

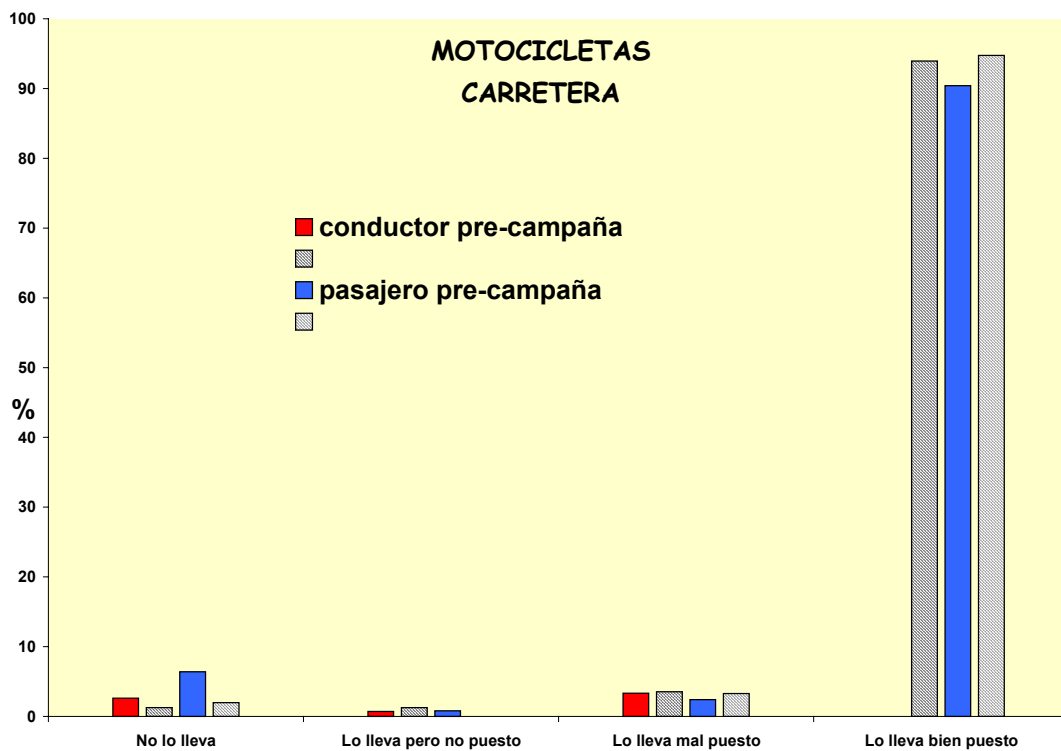
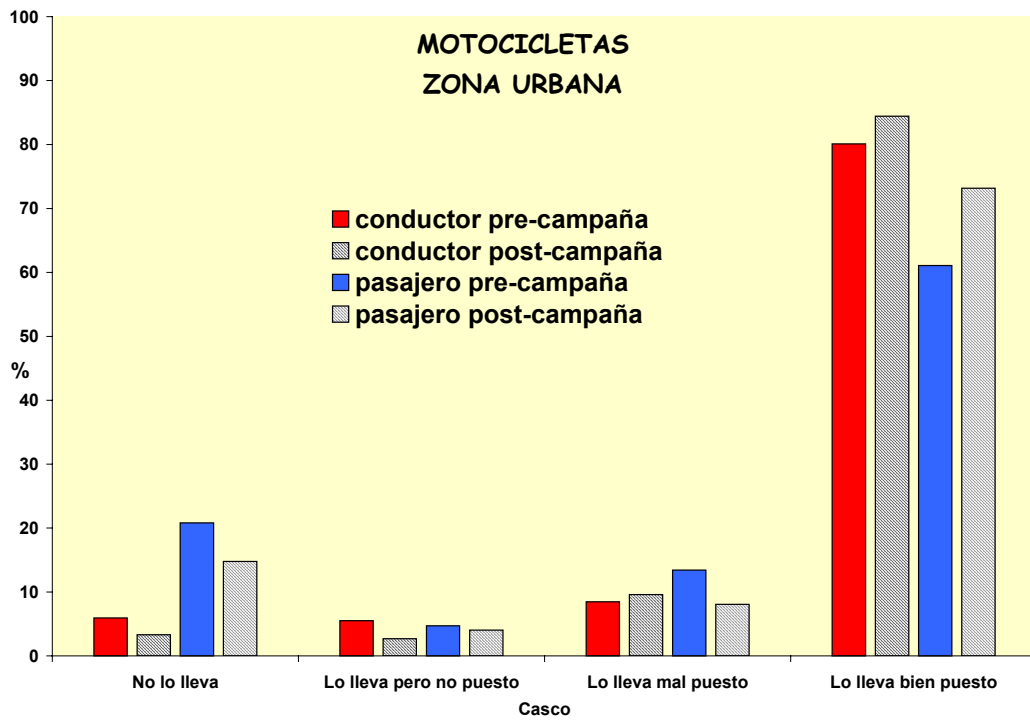
En la siguiente tabla se muestran los porcentajes de utilización del casco que reflejaron los datos de la primera y segunda fase de las encuestas.

A. Motos

MOTOCICLETA				
Zona Urbana				
	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>
	Conductor		Pasajero	
No lo lleva	5,9	3,3	20,8	14,8
Lo lleva pero no puesto	5,5	2,7	4,7	4,0
Lo lleva mal puesto	8,5	9,6	13,4	8,1
Lo lleva bien puesto	80,1	84,4	61,1	73,2
Carretera				
	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>
	Conductor		Pasajero	
No lo lleva	2,6	1,3	6,4	2,0
Lo lleva pero no puesto	0,7	1,3	0,8	0,0
Lo lleva mal puesto	3,3	3,5	2,4	3,3
Lo lleva bien puesto	93,3	93,9	90,4	94,7

Prácticamente en todos los casos, conductor-pasajero y carretera-zona urbana, los datos mejoraron tras la campaña, reduciéndose los porcentajes de aquellos que no usan casco e incrementándose los que sí lo utilizan.

Entre los incrementos en el uso del casco destaca especialmente el de los pasajeros de la zona urbana.



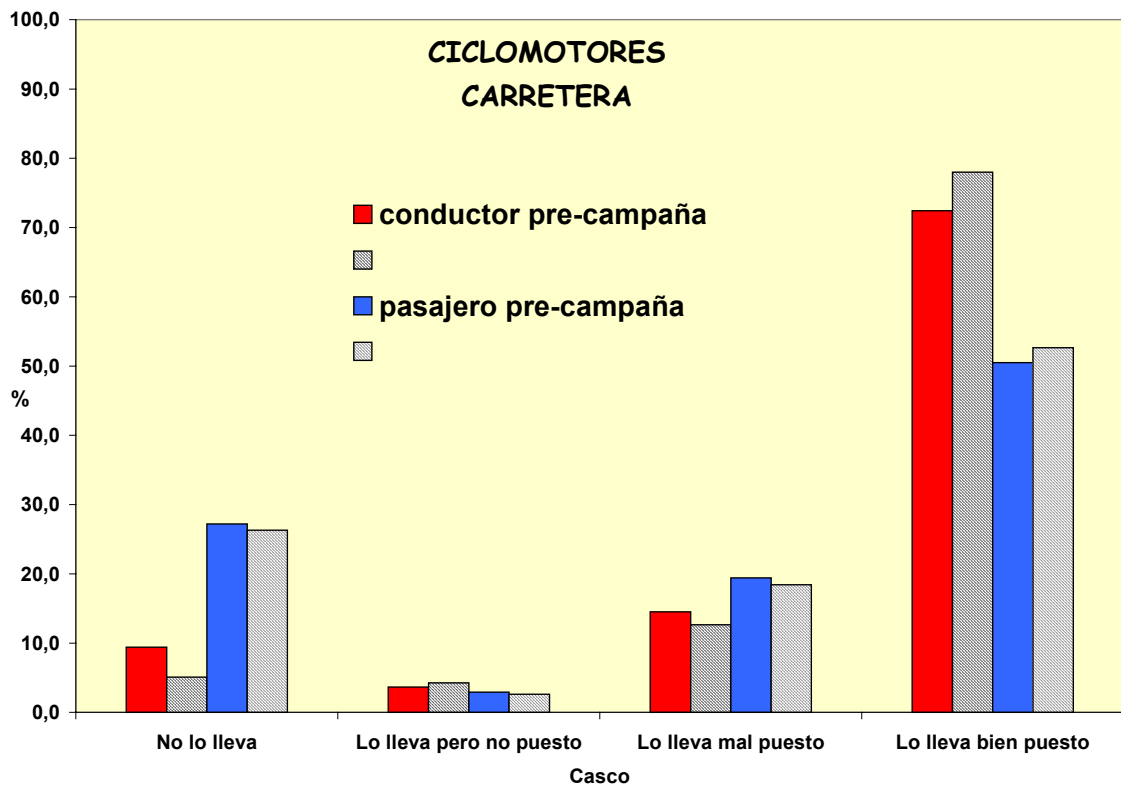
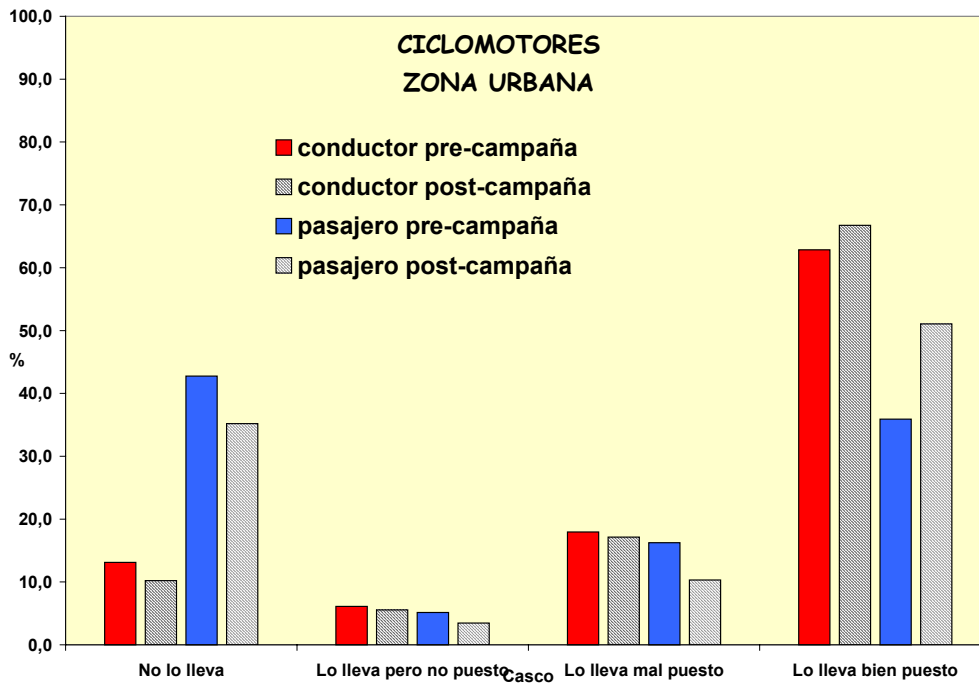
B. Ciclomotores

Igual que se hizo en las motocicletas, en la siguiente tabla se muestran los porcentajes de utilización del casco que reflejaron los datos de la primera y segunda fase de las encuestas.

CICLOMOTOR				
Zona Urbana				
	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>
	Conductor		Pasajero	
No lo lleva	13,1	10,2	42,7	35,2
Lo lleva pero no puesto	6,1	5,6	5,1	3,4
Lo lleva mal puesto	18,0	17,1	16,2	10,3
Lo lleva bien puesto	62,9	66,7	35,9	51,1
Carretera				
	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>	<i>Pre-campaña</i>	<i>Post-campaña</i>
	Conductor		Pasajero	
No lo lleva	9,4	5,1	27,2	26,3
Lo lleva pero no puesto	3,7	4,3	2,9	2,6
Lo lleva mal puesto	14,5	12,7	19,4	18,4
Lo lleva bien puesto	72,4	78,0	50,5	52,6

Se observa también que tras la campaña los porcentajes son más favorables. En este caso, a diferencia de las motocicletas, descienden en todos los casos los porcentajes de aquellos que llevan el casco mal puesto.

Merece destacar el gran incremento del correcto uso del casco entre los pasajeros de ciclomotores en zonas urbanas, +15,2%.



V. EVOLUCIÓN Y CONCLUSIONES

De acuerdo con la evolución de los indicadores, en general, se puede concluir que la campaña fue eficaz, con efectos claramente positivos.

A continuación se muestran unas tablas en las que se puede observar la evolución en la utilización del casco en motocicletas y ciclomotores desde el año 1995 hasta el actual estudio realizado en el año 2002. En aquellos casos en los que no existen datos es porque en ese año el estudio fue más restrictivo y no abarcó todas las variables de otros informes.

Como porcentaje de uso del casco en el año 2002 se han consignado los que se obtuvieron tras la campaña especial.

Tanto para los conductores como para los pasajeros se ofrecen en primer lugar los datos de utilización del casco, diferenciando si lo lleva mal o bien puesto, para a continuación mostrar el dato conjuntamente, con el literal "lo lleva puesto".

A. Motocicletas

Conductor	Zona Urbana				Carretera			
	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002
Lo lleva mal puesto	8,8	11,6	89,0	9,6	3,6	7,7	-	3,5
Lo lleva bien puesto	82,9	83,6		84,4	92,6	91,0	-	93,9
Conductor	Zona Urbana				Carretera			
	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002
Lo lleva puesto	91,7	95,2	89,0	94,0	96,2	98,7	-	97,4

Pasajero	Zona Urbana				Carretera			
	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002
Lo lleva mal puesto	1,6	7,4	1,6	8,1	2,4	3,6	-	3,3
Lo lleva bien puesto	76,2	81,6	61,1	73,2	90,4	94,6	-	94,7
Pasajero	Zona Urbana				Carretera			
	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002	Año 1995	Año 1996	Año 1998	Año 2002
Lo lleva puesto	77,8	89,0	62,7	81,3	92,8	98,2	-	98,0

En el año 1998 no se diferenció entre llevar mal o bien puesto el casco sino simplemente llevarlo.

Los porcentajes de uso del casco en el caso de las motocicletas, han experimentado una mejora entre los conductores, tanto en carretera como en ciudad, incrementándose en un 2,3% y un 1,2% en zona urbana y carretera, respectivamente, entre el año 1995 y el 2002.

Pero donde más se ha incrementado el uso del casco durante ese período ha sido entre los pasajeros, que desde el año 1995 al 2002 ha supuesto un aumento de un 13,5% en zona urbana y de un 5,2% en carretera.

Al movernos ya en porcentajes tan elevados (entre 8 y 9 conductores y pasajeros que lo llevan bien puesto) es muy difícil que mejoren, por lo que se puede concluir que el uso del casco entre

los conductores y pasajeros de motocicletas está asumido, aunque podría ser mejorable en los pasajeros en zona urbana.

B. Ciclomotores

<i>Conductor</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva mal puesto	15,0	20,2	74,4	17,1	16,3	17,0	-	12,7
Lo lleva bien puesto	62,3	67,8		66,7	67,6	72,0	-	78,0
<hr/>								
<i>Conductor</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva puesto	77,3	88,0	74,4	83,8	83,9	89,0	-	90,7

<i>Pasajero</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva mal puesto		17,0	-	10,3	12,5	15,8	-	18,4
Lo lleva bien puesto	29,6	27,0	-	51,1	35,0	47,6	-	52,6
<hr/>								
<i>Pasajero</i>	Zona Urbana				Carretera			
	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>	<i>Año 1995</i>	<i>Año 1996</i>	<i>Año 1998</i>	<i>Año 2002</i>
Lo lleva puesto	29,6	44,0	-	61,4	47,5	63,4	-	71,0

En el ciclomotor, el incremento en el uso del casco ha sido más importante que en las motocicletas, tanto en los conductores como en los pasajeros.

En los conductores entre los años 1995 y 2002 el porcentaje se ha elevado en 6,5 y 6,8 puntos en zona urbana y carretera, respectivamente, mientras que en los pasajeros lo ha hecho en 31,8 en la ciudad y 23,5 en las vías interurbanas.

Entre 8 ó 9 de cada 10 conductores, según se hable de zona urbana o carretera, utilizan casco por lo que, igual que en el caso de los conductores de motocicletas, parece un colectivo concienciado de su eficacia, aunque se debería incidir en los conductores de zona urbana. En cambio entre los pasajeros, todavía existen 4 ó 3 de cada diez que minusvaloran la importancia de su uso, por lo que es un colectivo sobre el que deben intensificarse las medidas tendentes a incrementar sus índices de utilización del casco.