

# RIASPORT

RED ESTATAL DE INVESTIGACIÓN APLICADA SOBRE SEGURIDAD DEPORTIVA



## LA SEGURIDAD DEPORTIVA A DEBATE IV

EDITORES

JOANA COSTA

DIMAS PINTO

GABRIEL FLORES ALLENDE

ANA MARÍA MAGAZ GONZÁLEZ

MARTA GARCÍA TASCÓN

EDITORIAL DYKINSON



Ailton Fernando Santana de Oliveira	Juan Antonio Arjona González
Aldina Sofia Silva	Keyla Andrea Porras Ramírez
Ana María Gallardo Guerrero	Leonor Gallardo-Guerrero
Ángeles Miranda Martínez	Luis López Catalán
António João Mendes de Jesus Brandão	María del Pilar Méndez Sánchez
Ariana Linette Acosta González	María José Arenilla Villalba
Blanca López Catalán	María José Maciá Andreu
Bruno Avelar-Rosa	Marta García Tascón
Cairo Gabriel Borges Junqueira	Miguel Nery
Carlos Herrera Pombero	Noelia González-Gálvez
Cristina Pedrosa Leis	Omar Velarde Martínez
Daniel Duclos-Bastías	Oscar David Bolívar Silva
Darío Pérez Brunicardi	Pablo Caballero Blanco
David Alarcón Rubio	Pablo González García
Dimas Pinto	Patricia I. Jaenes-Amarillo
Gabriel Flores Allende	Paulo Pinheiro
Gonçalo Dias	Rafael Peñaloza Gómez
Inês Oliveira Gonçalves	Raquel Aparicio-Mera
Joana Costa	Raquel Morquecho Sánchez
Joana Rodrigues Carvalho	Raquel Vaquero-Cristóbal
José Carlos Jaenes Sánchez	Roberto Silva Piñeiro
Jorge García-Unanue	Rui Mendes
José Luís Felipe	Sandrielly Lavínia Andrade Santos
José Luis Gómez Calvo	

# LA SEGURIDAD DEPORTIVA A DEBATE IV

JOANA COSTA

DIMAS PINTO

GABRIEL FLORES ALLENDE

ANA MARÍA MAGAZ GONZÁLEZ

MARTA GARCÍA TASCÓN

*Editores*



**DYKINSON**

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con Cedro a través de la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) o por teléfono en el 917021970 / 932720407

Este libro ha sido sometido a evaluación por parte de nuestro Consejo Editorial.  
Para mayor información, véase [www.dykinson.com/quienes\\_somos](http://www.dykinson.com/quienes_somos).

La Red “RIASPORT Red estatal de investigación aplicada sobre seguridad deportiva” ha sido financiada con cargo a la Convocatoria de concesión de ayudas para la creación de «Redes de Investigación en Ciencias del Deporte» para el año 2019, con el número de expediente 03/UPB/19 y resolución del día 26 de julio de 2019.  
También, con cargo a la Convocatoria de ayudas a «Redes de Investigación en Ciencias del Deporte» para el año 2021, con el número de expediente 14/UPB/21 y resolución de 20 de julio de 2021 y, mediante el expediente 32/UPB/23, resolución de 16 de mayo para el año 2023

*Los autores agradecen al Grupo PAIDI MOTTVADO2  
(Movimiento, Técnicas de intervención, Valores, Aprendizaje, Deporte y Seguridad)  
de la Universidad Pablo de Olavide, Sevilla-España, la financiación para publicar este libro.*

© Los autores

© Diseño de Portada: Gabinete de Comunicação e Imagem  
do Instituto Europeu de Estudos Superiores (IEES)

Editorial DYKINSON, S.L.  
Meléndez Valdés, 61 – 28015 Madrid  
Teléfono (+34) 91544 28 46 – (+34) 91544 28 69  
e-mail: [info@dykinson.com](mailto:info@dykinson.com)  
<http://www.dykinson.es> / <http://www.dykinson.com>

ISBN: 979-13-7047-062-3  
DOI: <https://doi.org/10.14679/4784>

Maquetación:  
Realizada por los autores

# ÍNDICE

Prólogo .....	9
Dimas Pinto e Joana Costa	
Prólogo del Instituto Português do Desporto e Juventude (IPDJ).....	11
Ricardo Gonçalves Ribeiro Gonçalves	
Prólogo del Consejo Superior de Deportes (CSD) .....	13
José Manuel Rodríguez Uribes	
Presentación .....	15
Dra. D <sup>a</sup> . Joana Costa - D. Dimas Pinto - Dr. D. Gabriel Flores Allende - Dr. D <sup>a</sup> . Ana M <sup>a</sup> Magaz González - Dra. D <sup>a</sup> . Marta García Tascón	

## Bloque I

### **Seguridad en instalaciones deportivas y equipamientos deportivos**

Capítulo 1. Gestão e segurança de parques infantis e equipamentos desportivos....	19
Professor Doutor Gonçalo Dias - Professor D. Dimas Pinto - Professor Doutor Rui Mendes	
Capítulo 2. Planes de seguridad para las actividades deportivas .....	29
D. José Luis Gómez Calvo	
Capítulo 3. Aspectos para la mejora de seguridad por la contaminación por microplásticos. Líneas de actuación en césped artificial deportivo .....	44
Dr. D. Jorge García-Unanue - Dr. D. José Luís Felipe - Dra. D <sup>a</sup> . Leonor Gallardo-Guerrero	
Capítulo 4. El certificado S+: Garantizando la seguridad y la calidad en los espacios infantiles.....	57
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> Ángeles Miranda Martínez	

Capítulo 5. La gestión del mantenimiento en la prevención del riesgo y la seguridad en instalaciones deportivas ..... 73  
Dr. D. Omar Velarde Martínez - Dr. D. Gabriel Flores Allende

## **Bloque II**

### **Aplicación de tecnología en la seguridad en entidades deportivas**

Capítulo 6. Realidad aumentada: propuesta de innovación docente de seguridad de los equipamientos deportivos para aplicar en el ámbito educativo ..... 95  
Dra. D<sup>a</sup>. Marta García-Tascón - Dra. D<sup>a</sup>. María José Maciá Andreu -  
Dra. D<sup>a</sup>. Raquel Vaquero-Cristóbal - Dra. D<sup>a</sup>. Noelia González-Gálvez -  
Dra. D<sup>a</sup>. Ana María Gallardo Guerrero

Capítulo 7. Segurança digital no desporto ..... 113  
Doutor D. Paulo Pinheiro

## **Bloque III**

### **Otras perspectivas aplicadas a la seguridad deportiva**

Capítulo 8. O esporte e a projeção internacional no contexto sergipano ..... 137  
D<sup>a</sup>. Sandrielly Lavínia Andrade Santos - Dr. D. Cairo Gabriel Borges Junqueira -  
Dr. D. Ailton Fernando Santana de Oliveira

Capítulo 9. Análise da formação em segurança das organizações e agentes desportivos – estudo piloto ..... 163  
Professora Doutora Joana Costa - Professor D. Dimas Pinto -  
Professora Doutora Inês Oliveira Gonçalves - Professora Doutora Aldina Sofia Silva -  
Professora Doutora Joana Rodrigues Carvalho - Professora Doutora Marta García Tascón

Capítulo 10. Cultura ciclista y jurisprudencia sobre accidentes ..... 173  
Dr. D. Roberto Silva Piñeiro - D<sup>a</sup>. Cristina Pedrosa Leis -  
Dr. D. António João Mendes de Jesus Brandão

Capítulo 11. La experiencia del aficionado sobre la seguridad en estadios de la liga MX en el área metropolitana de Monterrey ..... 191  
D<sup>a</sup>. Ariana Linette Acosta González - Dra. D<sup>a</sup>. Raquel Morquecho Sánchez -  
Dr. D. Gabriel Flores Allende

**Bloque IV**  
**Seguridad deportiva para diferentes usuarios/as**

Capítulo 12. Proteção de crianças e jovens no desporto: o caminho trilhado por Portugal.....	213
Professor Doutor D. Bruno Avelar-Rosa - Professor Doutor D. Miguel Nery	
Capítulo 13. Seguridad y otros aspectos sobre la calidad de un servicio deportivo universitario .....	225
Dr. D. Daniel Duclos-Bastías - D <sup>a</sup> . Raquel Aparicio-Mera	
Capítulo 14. Formación de deportistas escolares, reto de la seguridad deportiva ...	237
D. Oscar David Bolívar Silva - D <sup>a</sup> . Keyla Andrea Porras Ramírez - Dra. D <sup>a</sup> . Marta García Tascón	
Capítulo 15. Seguridad en el deporte para personas mayores: claves para un envejecimiento activo y saludable .....	251
D <sup>a</sup> . Raquel Aparicio-Mera - Dr. D. Daniel Duclós-Bastías	
Capítulo 16. La seguridad moral y ética. La trascendencia del respeto .....	261
Dr. D. José Carlos Jaenes Sánchez - María José Arenilla Villalba - Rafael Peñaloza Gómez - María del Pilar Méndez Sánchez - Patricia Isabel Jaenes-Amarillo - Pablo García González - David Alarcón Rubio	
Capítulo 17. Gestión del acoso entre iguales en el ámbito deportivo. lecciones aprendidas en las escuelas .....	276
Dra. D <sup>a</sup> . Blanca López Catalán - Dr. D. Luis López Catalán	
Capítulo 18. Propuesta formativa sobre la seguridad en las actividades físicas en el medio natural en contexto universitario.....	290
Dr. D. Pablo Caballero Blanco - Dr. D. Darío Pérez Brunicardi - D. Juan Antonio Arjona González - D. Carlos Herrera Pombero	

# Capítulo 10.

## Cultura ciclista y jurisprudencia sobre accidentes

**Dr. D. Roberto Silva Piñeiro**

*Profesor Universidad de Vigo (España)*

*Orcid: 0000-0002-0504-0656*

**D<sup>a</sup>. Cristina Pedrosa Leis**

*Profesora Universidad de Santiago de Compostela (España)*

*Orcid: 0009-0007-1052-9054*

**Dr. D. António João Mendes de Jesus Brandão**

*Profesor Instituto Politécnico de Viana do Castelo (Portugal)*

*Orcid: 0000-0002-5656-7087*

DOI: <https://doi.org/10.14679/4819>

### 1. INTRODUCCIÓN

La práctica deportiva pone el foco habitualmente en los beneficios que reporta para quien la realiza. Si se trata de ciclismo, a los efectos positivos para el individuo se añaden las consecuencias favorables para el colectivo, la repercusión en el medio ambiente y la economía, por el menor impacto en contaminación y gasto sanitario de una población con hábitos activos. Sin embargo, existen riesgos asociados a la práctica deportiva ciclista que, a veces insuficientemente identificados, ponen en riesgo la salud del deportista, amateur o profesional. La identificación de los riesgos que materializados constituyen la mayor parte de las causas de siniestralidad, puede ayudar a su eliminación o cuando menos a la reducción de accidentes o la minoración de sus efectos.

## 2. CULTURA CICLISTA

### 2.1. El importante avance ciclista

En España se contabilizan más de 35 millones, lo que significa que más del 70% de los hogares posee al menos una bicicleta (Mitmos, 2022). Las expectativas de crecimiento son positivas, impulsando la bicicleta como medio de transporte y contribuyendo a la neutralidad climática. Aunque el sector ha visto una caída en la facturación en los últimos dos años desde las ventas récord de 2021, la bicicleta eléctrica, una opción viable para reducir el uso de automóviles, permitiendo recorridos más largos, ha destacado aumentando las ventas del 1% al 14% entre 2000 y 2020 (Gomes et al., 2022).

En el ámbito deportivo se suele pensar en el primer momento que los accidentes son una consecuencia directa del estado de los espacios e instalaciones o la intervención de agentes externos, y en parte es así. Pero existen otros factores de gran influencia, como son la falta de atención de los protagonistas deportivos y la inexperiencia en la gestión de los riesgos. Por su parte, los deportistas profesionales sufren lesiones 1,8 veces más que los amateurs, quienes, a su vez, experimentan 2,7 veces más lesiones debido a la mayor intensidad del ejercicio, de las que un 20% les dejarán secuelas crónicas. Se han observado también más lesiones craneales en bicicletas eléctricas que en convencionales (Trichinopoly et al. 2021).

No obstante, las lesiones ocurren en todos los deportes, son más frecuentes en competiciones donde el riesgo es mayor, por ejemplo, el ciclismo deportivo tiene alta siniestralidad, habitualmente se gestiona a través de protocolos y seguros deportivos. Teniendo esto en consideración, los gestores deportivos y responsables han valorado prohibir o controlar actividades cuando sean declaradas de alto riesgo durante los entrenamientos, es el caso de los ejercicios "Oklahoma" y el "Rey del Ring" en la NFL americana; o de las salidas grupales de ciclistas aficionados (Wijlhuizen et al., 2016).

La bicicleta y el ciclismo tienen un enfoque deportivo cada vez más importante, sin duda una referencia para muchos sectores sociales y económicos, pero sus

motivaciones iniciales estuvieron ligadas a la movilidad. A nivel global, el uso de bicicletas y bicicletas eléctricas está transformando los sistemas de transporte, mejorando muchos aspectos de la salud, pero también se reconocen las repercusiones en las cifras de lesiones por accidente. En este sentido, la accidentalidad ciclista es una preocupación internacional importante, también entre los países con altos niveles de uso de la bicicleta, con sistemas e inversiones ciclistas diferentes. A nivel vial, se plantea que la falta de infraestructura adecuada y la seguridad en las intersecciones son desafíos que deben abordarse para reducir la mortalidad ciclista.

A pesar de los avances en el uso de la bicicleta en Europa, el número de muertes de ciclistas se ha mantenido estable desde 2010, oscilando entre 1800 y 2100 anuales; mientras en España varían de 58-91. Determinar el papel de la bicicleta en los accidentes es complicado, ya que su inestabilidad a bajas velocidades aumenta el riesgo de caídas. En este periodo se identificaron 3945 lesiones en bicicletas eléctricas, 23389 en ciclomotores y 2.05 millones en bicicletas (Goodman et al., 2023). Las intersecciones son puntos críticos de riesgo para ciclistas, alcanzando porcentajes de muertes por encima de otros usuarios de la carretera. Respecto a las condiciones de la carretera, el 86% de las muertes de ciclistas ocurrieron en superficies secas, lo que sugiere que los ciclistas evitan condiciones climáticas adversas, y que la infraestructura y la seguridad general de las carreteras tienen un impacto mayor en la mortalidad ciclista que las condiciones climáticas (UE, 2022).

## **2.2. Seguridad vial y autoprotección del ciclista**

La seguridad vial debe abordarse partiendo de la premisa de la vulnerabilidad de los ciclistas frente a vehículos a motor y promoviendo la conducta responsable hacia los peatones y personas con movilidad reducida. A pesar del crecimiento en el uso de la bicicleta, la falta de inversión en infraestructuras adecuadas y seguras es un factor crítico que contribuye a la siniestralidad ciclista. Los países con la mayor proporción de muertes ciclistas son aquellos donde el uso de la bicicleta es alto, por eso, desde las instituciones europeas se está apoyando económicamente un modelo urbano más eficiente y seguro, y a la par trabajando por avanzar en una regulación homogénea y educación sobre su uso. En España, la infraestructura

para ciclistas, que incluye carriles bici, vías verdes y caminos ciclables, ha crecido significativamente en los últimos años, alcanzando un total de 9.636 kilómetros (ConBici, 2024).

Sobre este tema se subraya la necesidad de mejorar las infraestructuras ciclistas y abordar los desafíos actuales (UE, 2024). La coordinación entre autoridades locales, regionales y nacionales es esencial para desarrollar una infraestructura ciclista coherente y funcional, que beneficie no solo a ciclistas, sino también a peatones y usuarios de transporte público. Para abordarlo, se han publicado recomendaciones para la construcción de infraestructuras que separen las vías para bicicletas de la calzada destinada a vehículos a motor, la limitación de la velocidad a 20 km/h en tramos compartidos entre bicicletas y vehículos a motor, o la señalización de vías prioritarias para la movilidad ciclista, pues los accidentes se reducen entre un 50% y 60% en vías con carriles separados (van Petegem et al., 2021).

Siendo una conducta menos perseguida que otras (Olesen et al., 2021), se ha observado que los ciclistas a menudo ignoran los semáforos, y hasta el 50% de los ciclistas utilizan el teléfono o escuchan música mientras circulan, lo que aumenta el riesgo de accidentes 2,5 veces (Dingus et al., 2019). Aunque la mayoría de los accidentes no sean causados por ciclistas, es fundamental que estos conozcan los riesgos que enfrentan y los que pueden generar. La falta de confianza disuade a potenciales ciclistas, que suelen destacar preocupaciones de seguridad significativas y temen colisiones con vehículos a motor, aunque su percepción de riesgo disminuye con el uso frecuente de la bicicleta. De igual forma, el clima adverso y la contaminación acústica y del aire afectan a la disposición de los ciclistas para viajar, aumentando el riesgo de caídas (Useche et al., 2019).

Por su parte, el comportamiento negativo de otros usuarios hacia ciclistas genera una sensación de inseguridad. Este miedo se debe en parte a la falta de respeto de los conductores y a una cultura orientada al automóvil, así como a la infraestructura deficiente (Iwinska et al., 2018), siendo las mujeres y los ciclistas con menos habilidades los que expresan un mayor miedo al ciclismo (Akar et al., 2013). En el ámbito urbano, los delitos son una preocupación importante, con ciclistas temiendo agresiones verbales y robos (Sanders y Judelman, 2018),

constatándose que tanto una buena iluminación y la presencia de otros ciclistas o peatones mejora la seguridad percibida (Russell et al., 2021).

Sobre protección física, el casco reduce las lesiones en la cabeza en un 48%, las lesiones graves en un 60% y las lesiones cerebrales traumáticas en un 53%. Sin embargo, en 2022, el uso del casco en ciclistas fue del 52,6%, cuando en motos alcanzó el 100% en carreteras convencionales. Aunque son infracciones sancionadas con multas de hasta 200 euros, más del 60% de los ciclistas menores de 16 años no se lo ponen, y entre repartidores ciclistas profesionales tan sólo alcanza el 56%. En un estudio reciente a nivel nacional, su empleo fue del 41,4% entre ciclistas de bicicletas propias, un 10,5% en pasajeros y un 26,8% en bicicletas de alquiler. El 90% de los ciclistas se lo coloca en carretera, en comparación con solo el 33% en la ciudad (González, 2023).

### 3. JURISPRUDENCIA SOBRE ACCIDENTES CICLISTAS

#### 3.1. Metodología

Se analizaron contenidos jurídicos a través del buscador del Consejo General del Poder Judicial (CENDOJ) entre los años 2016-2024, y se obtuvieron 216 resultados iniciales sobre jurisprudencia y doctrina administrativa sobre accidentes, seleccionándose dieciocho sentencias y tres dictámenes por su significatividad en los contextos elegidos.

No es objeto de este trabajo extendernos en las explicaciones de las diversas tipologías de responsabilidad que existen, por lo que atenderemos a las más referidos en los resultados: la responsabilidad patrimonial de la administración (43%), extracontractual (38%), y otros (19%) donde se incluye la contractual. La responsabilidad patrimonial de la administración implica que debe indemnizar a los ciudadanos por daños que resulten del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo que concurra fuerza mayor o el particular tenga el deber jurídico de soportar ese daño. Por otra parte, entendemos por responsabilidad civil contractual la que se origina por el incumplimiento de obligaciones derivadas de un contrato, aplicándose en primer lugar lo acordado por las partes y, en segundo

lugar, la indemnización por daños causados por culpa, negligencia o morosidad. En el ámbito deportivo suele surgir de los daños que ocurren como resultado de la contratación de servicios para la práctica de actividades deportivas. A su vez, la extracontractual se produce al transgredir un deber general de conducta, que exige no lesionar los derechos de otros, plasmándose legalmente en la exigencia responder del daño causado a otro por culpa o negligencia. Existen diferencias entre las acciones de responsabilidad contractual y extracontractual, como el plazo de prescripción y la competencia judicial, y sin embargo, cuando concurren los requisitos para ambas acciones, se permite optar por la vía contractual o extracontractual, y además, el juez competente varía según el tipo de responsabilidad.

### **3.2. Resultados de jurisprudencia**

La sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 7 de marzo de 2016 confirmó la responsabilidad de la Administración Autonómica encargada del mantenimiento en un accidente ocurrido en una carretera que dejó tetrapléjico a un cicloturista. El siniestro, atribuido a dos baches no señalizados, fue causado por el deficiente estado de conservación de la vía. El ciclista, que circulaba a velocidad moderada, perdió el control al pasar por varios baches de aproximadamente 1 m de largo x 4 cm de profundidad cuyo impacto provocó su caída y graves lesiones. Informes periciales y el atestado policial corroboraron que los defectos en la calzada fueron la causa principal del accidente. El tribunal desestimó los recursos ratificando la obligación de indemnizar con más de un millón de euros al ciclista por las lesiones permanentes sufridas y a su esposa en atención a la sustancial alteración de la vida y convivencia que aquellas le supusieron, poniendo en evidencia el alto coste humano y económico de la negligencia administrativa. Esta decisión constituye un precedente sobre la importancia del mantenimiento proactivo de las infraestructuras públicas para evitar consecuencias irreparables, y actúa como una llamada de atención para las administraciones.

De forma similar, en una reclamación de responsabilidad patrimonial por una caída en bicicleta en una carretera mal conservada, la sentencia de la Audiencia Nacional de 28 de enero de 2021 sostuvo que, aunque el lugar estaba indicado con

una advertencia de peligro, la señalización estaba a 750 metros del lugar exacto del accidente y no advertía específicamente del resalte que provocó la caída. Por ello, aunque se reconoció que la víctima no prestó la debida atención de la señal, se estimó que no fue suficiente para atribuirle íntegramente la culpa del accidente. Se apreció la responsabilidad de la administración, pero al 50%, debido al comportamiento del ciclista. El fallo se fundamenta en la importancia de garantizar un mantenimiento adecuado de las vías públicas y de colocar señalizaciones claras y específicas para prevenir accidentes; pero, a su vez, para fomentar tanto el cumplimiento de los deberes institucionales como la conciencia de seguridad por parte de los ciudadanos.

En cuanto a competiciones deportivas, está presente la teoría de asunción de riesgo por parte del ciclista, pero en la sentencia de la Audiencia Nacional de 24 de mayo de 2021, en la que se discutió un accidente de una participante en una prueba oficial de triatlón cayó por una alcantarilla hundida no señalizada, se concluyó que la responsabilidad recaía en la Federación Española, garantes de la seguridad del recorrido. El Ministerio de Fomento, aunque titular de la vía, no tuvo responsabilidad directa al tratarse de un uso específico no ordinario. Las federaciones deportivas, como entidades que tienen encomendadas la ordenación y desarrollo de las competiciones oficiales, aunque deleguen o intervengan colaboradores, y en general los organizadores, asumen una alta carga de diligencia al diseñar y revisar circuitos para competiciones deportivas.

En sentido contrario, se encuentra el pronunciamiento de la sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 11 de diciembre de 2009, que se pronunció sobre la reclamación referida a un ciclista de 17 años que sufrió una caída al caer por un barranco mientras descendía un puerto durante una prueba junior nacional. En esta ocasión, los organizadores y las federaciones deportivas fueron inicialmente declaradas como responsables, pero este tribunal exoneró al organizador, destacando que había tomado medidas razonables y el accidente había ocurrido en un tramo con gravilla perceptible y previsible, considerado como un riesgo inherente al ciclismo competitivo. Finalmente, las federaciones solo tuvieron que atender los gastos médicos básicos cubiertos a través del seguro obligatorio deportivo. Cuando los participantes aceptan los peligros inherentes de

una actividad, las reclamaciones deben centrarse en posibles negligencias graves, no en riesgos comunes. Esta cuestión subraya la relevancia del principio de "asunción del riesgo", y resalta la importancia de diferenciar entre riesgos inherentes a una práctica deportiva y negligencias atribuibles a organizadores, así como la importancia de contar con un seguro que cubra los riesgos de la actividad más allá del ámbito de la responsabilidad administrativa o civil. Aunque las medidas de seguridad son cruciales, los participantes deben asumir los peligros propios de la actividad, fomentando una comprensión realista de las responsabilidades compartidas en deportes de alto riesgo.

Igualmente, en diversos dictámenes autonómicos (DCM 75/2020, DCA 19/2022), se valoraron las reclamaciones por caídas de ciclistas por desperfectos en vías públicas. Aunque los reclamantes argumentaron que el mal estado de la infraestructura fue el causante de sus accidentes, la responsabilidad no recae automáticamente en la administración. Por ejemplo, en el caso asturiano, se estimó que había concurrencia de causas de forma que el reclamante fue considerado parcialmente responsable al no respetar la velocidad máxima.

Las administraciones deben garantizar la seguridad de las infraestructuras específicas como carriles-bici, especialmente en zonas sombrías o muy arboladas. A propósito de un accidente, y sin que hubiese llovido, el carril-bici se encontraba en malas condiciones, por lo que se atribuyó un 80% de responsabilidad municipal por el mal estado por acumulación de resina y agua. Sin embargo, la ciclista accidentada también fue parcialmente considerada responsable (20%), puesto que calzaba unas zapatillas de ciclismo con calas incorporadas, lo que podría "haber dificultado la maniobra de control", además de que tampoco había tomado precauciones al maniobrar en la curva del siniestro (SJCS 41/2021). Al respecto, los fabricantes de calzado ciclista están dedicando esfuerzos a investigar materiales como el carburo de silicio, con alto rendimiento antideslizante (Shibata et al., 2024).

En esta línea, la sentencia 586/2022 del Tribunal Superior de Justicia de Asturias observó que la vía por la que circulaba un ciclista en bicicleta eléctrica estaba llena de gravilla, lo que condicionaría una grave caída con lesiones craneales, a pesar de llevar casco. La administración fue responsable en la causación en un

70%, pues a pesar de que el asfalto estaba bien conservado, también estaba sucio; mientras que al ciclista se le atribuyó un 30% de responsabilidad por distracción momentánea al saludar a unos conocidos. Se pone de manifiesto la dependencia de los usuarios del buen mantenimiento de la vía, pero también la atención necesaria en la conducción, pues un imprevisto, como en este caso, puede tener consecuencias fatales. Así también, tras ser denegada por “circular por el centro de la calzada” la indemnización por un accidente ciclista al intentar esquivar un bache en esta zona de la vía, finalmente se revocó, argumentando que la obligación administrativa de mantener las vías en buen estado se extiende a toda la superficie (Sentencia 536/2023, TSJPV).

Otro factor relevante es la adecuación de la velocidad a la vía, que se valoró en la sentencia 363/2022 del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, en la que ciclista sufrió lesiones al pasar sobre un socavón en una vía pública. La indemnización se redujo al 50% por la culpa concurrente del ciclista al no desacelerar en una zona que requería precaución. De esta forma se comparte la responsabilidad entre el usuario y la administración, pues el comportamiento del primero contribuyó al resultado.

En cuanto a protocolos de seguridad en competiciones deportivas que transcurren por carreteras y núcleos urbanos y en los que se espera mucha afluencia, han de estar previstos, procediéndose por parte de los organizadores a revisar previamente y tomar las medidas de seguridad razonables ante riesgos previsibles en las vías de competición. Así, en 2020, un ciclista federado, en disputa con otros ciclistas de una meta volante, acabó colisionando con su rueda delantera con un coche mal ubicado. Las caídas en una prueba ciclista quizás no sean totalmente evitables, pero se puede minorar su producción y mitigar sus consecuencias. Se estimó la responsabilidad del club organizador por no asegurar la zona de meta, respondiendo solidariamente con la aseguradora (S153/2020, APL). Sobre otro accidente en competición, la sentencia 12/20219 del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción de Puigcerdá interpretó que el ciclista cayó al golpear con una cadena que cruzaba la totalidad de la vía por la que discurría la competición, que no estaba señalizada adecuadamente. Se falló a favor del ciclista porque la organización no tomó las medidas de seguridad necesarias, a pesar de

que era previsible que llegarían a esa parte del recorrido con poca luz, pues la prueba comenzó de madrugada. Se resaltó la importancia de señalización adecuada y medidas preventivas para pruebas con características sensibles a las condiciones de práctica, en este caso el horario nocturno.

También durante los entrenamientos ciclistas se pueden producir accidentes. De tal forma, en la sentencia 209/2020 de la Audiencia Provincial de La Rioja, se le reclamó al seguro federativo los daños por la colisión entre dos ciclistas que circulaban haciendo relevos, cuando el segundo ciclista estaba adelantando al primero, que realizó una maniobra evasiva para esquivar unas piedras en la calzada. Se discutió la existencia de responsabilidad civil en el accidente, pero se determinó que la maniobra desencadenante fue un riesgo inherente a la actividad deportiva, no cubierto por la póliza de seguros, y excluyendo la culpa del ciclista que realizó la maniobra evasiva de la que derivó la colisión.

En este sentido, es habitual observar grupos (conocidos como “grupetas” en el argot ciclista), que salen a entrenar de forma regular. La sentencia 373/2020 de la Audiencia Provincial de Asturias revisó la reclamación derivada de un accidente entre ciclistas donde se produjo que la pérdida de control por parte de uno de ellos que desencadenó una caída sucesiva. La cuestión se centró en demostrar que la imprudencia del primer ciclista creó un obstáculo repentino. Se estimó la reclamación en apelación frente al ciclista que perdió el control, estimando que la asunción del riesgo inherente a la práctica deportiva no supone que quien la realiza deba asumir las consecuencias de las imprudencias de terceros, aunque sean deportistas igualmente. El fallo refuerza la importancia de evaluar el contexto deportivo y la pericia necesaria de los ciclistas al recordar la obligación de quien pilota un vehículo de mantener el control en todo momento sobre el mismo. Esto lo plantearon Wijlhuizen et al. (2016), que detectaron en Holanda un incremento de ciclistas deportivos heridos, considerando que entrenar en grupo, la escasa experiencia de algunos deportistas y la actitud competitiva podían estar influyendo negativamente en la producción de accidentes.

A su vez, en la sentencia 222/2017 de la Audiencia Provincial de Girona, el tribunal abordó la cobertura de una póliza de seguro frente a la muerte súbita de un ciclista durante un entrenamiento. La resolución destacó cómo la

jurisprudencia interpreta el concepto de accidente como un evento violento, súbito, externo y ajeno a la intencionalidad del asegurado (Art. 100 de la Ley de Contrato de Seguro). Aunque la póliza excluía patologías como infartos, el tribunal dictaminó que el esfuerzo físico del ciclismo fue la causa directa y eficiente, lo cual determinaba la cobertura del seguro. La interpretación del término "causa externa" puede incluir efectos de la propia actividad deportiva, siempre que no medien patologías preexistentes excluyentes que sean en su mayor medida las determinantes del siniestro.

Sobre la práctica en el medio natural, cuando se circula por terrenos forestales o naturales podemos encontrarnos con árboles caídos, animales salvajes u otros obstáculos habituales para este tipo de entorno. La sentencia 59/2024 de la Audiencia Provincial de Ávila analizó un accidente en una propiedad privada en el que el ciclista chocó con un pastor eléctrico mal señalizado, a pesar de que los propietarios conocían que por el lugar pasaban ciclistas y senderistas. La sentencia reconoció una concurrencia de culpas, puesto que el ciclista no adecuó su velocidad al terreno, asignando responsabilidades tanto al demandante como al propietario. Esto ilustra la importancia de advertir riesgos en propiedades privadas, pero también la obligación de los usuarios de prestar atención en terrenos no convencionales.

En un accidente similar, en el que un ciclista que circulaba por una pista forestal privada y chocó con un cable electrificado no señalizado, el tribunal declaró que, aunque los demandados colocaron el alambre de acuerdo con una práctica común en la zona para evitar que los animales escaparan, la falta de señalización contribuyó al accidente. Por su parte, la alta velocidad del ciclista, que ya conocía la zona, y su falta de precaución al no percatarse de la presencia del alambre, influyeron en el accidente. En consecuencia, la responsabilidad se distribuyó en un 70% para los propietarios del terreno, por su falta de señalización suficiente del alambre, a pesar de que sabían que por la zona transitaban personas y bicicletas; y el 30% para el ciclista, dado que su exceso de velocidad y falta de atención fueron factores que contribuyeron al accidente (Sentencia 55/2021, APG).

De igual manera se producen conflictos en la vía pública entre usuarios. De este modo, la sentencia 621/2023 de la Audiencia Provincial de Barcelona abordó un tipo de siniestro habitual entre un ciclista y un conductor. El ciclista circulaba a alta velocidad por un paso de peatones subido en su bicicleta lo que provocó que el conductor no pudiera frenar a tiempo para evitar la colisión. Se consideró que el ciclista no ostentaba la condición de peatón al ir subido a su bicicleta. La velocidad excesiva del ciclista, sumada a la falta de visibilidad por ser de noche y la ausencia de luces y chaleco reflectante, dificultó la capacidad del conductor para reaccionar a tiempo, lo que provocó su responsabilidad exclusiva del ciclista.

Por otro lado, es necesario recordar el riesgo que suponen los animales en la vía pública, del que deben responder sus propietarios. Pese a ello, la responsabilidad por un accidente causado por la reacción evasiva de un ciclista que circulaba por una pista forestal, frente a un perro que se le cruzó en actitud amenazante y que provocó que cayese por una zanja con su bicicleta, se atribuyó solo en un 50% a la dueña del animal. Se estimó que concurrió causalmente al accidente por su velocidad excesiva, lo que pudo propiciar la reacción del perro (Sentencia 409/2023 Audiencia Provincial Pontevedra).

En algunas poblaciones se perciben problemas para controlar el aumento de movilidad y su regulación. No queda claro si ciertos vehículos tienen o no algunas obligaciones o prioridades. El Dictamen 2/2021 de la Fiscalía de Seguridad Vial y otros casos destacan el papel de los vehículos de movilidad personal y bicicletas en la seguridad vial. En relación con los ciclistas, se establece que las bicicletas de pedales asistido no se consideran vehículos de motor según la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dado que su motor solo asiste y no permite superar los 25 km/h. No obstante, los ciclistas deben cumplir ciertas normas de circulación, como no entorpecer el paso de otros usuarios y tener precauciones adicionales para protegerse a sí mismos y a los peatones. Si un ciclista circula de manera imprudente, como bajo los efectos del alcohol o en zonas prohibidas, puede ser declarado autor y responsable de delitos de lesiones o homicidio imprudente.

De esta manera, conectado con la consideración del vehículo como bicicleta, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 12 de octubre de 2023

aclaró que una bicicleta con motor eléctrico asistido no se considera un "vehículo automóvil", por lo tanto, la normativa sobre seguros de responsabilidad civil para automóviles no aplica a este tipo de bicicletas. Este fallo refuerza la necesidad de definir claramente los conceptos legales en un contexto de innovación tecnológica, y que la integración de nuevas categorías de vehículos en la legislación vial debe equilibrar tanto la promoción de su uso como la garantía de seguridad.

Una última cuestión que destacamos es la que refleja la sentencia 382/2024 del Juzgado de lo Social de Santander, en la que se analizó un accidente en bicicleta como accidente laboral y no enfermedad común, cuando sufrió un atropello a 44 km de su puesto de trabajo, durante el trayecto habitual. Se finalizó que, pese a ser un medio no convencional, no implicaba riesgos adicionales; lo que permitió calificarlo como accidente "in itinere", reforzando el derecho del trabajador a mantener su salud física y mental eligiendo métodos de transporte sostenibles, promoviendo la movilidad ecológica en el ámbito laboral.

#### 4. REFLEXIONES SOBRE CONSECUENCIAS JURÍDICAS

La dimensión de la actividad ciclista cada vez es mayor y optimizar sus beneficios conlleva mejorar su control, atendiendo las causas y consecuencias de aquellos conflictos que se producen. A nivel jurídico se revisaron patrones comunes en las decisiones y previsión normativa, destacando la importancia de la seguridad vial y las responsabilidades compartidas. Observamos un aumento de la responsabilidad de las administraciones por la mala conservación de la vía y problemas de señalización; organizadores, por falta de supervisión; particulares, por conducta imprudente; y aseguradoras, que hacen preciso atender también al alcance y la claridad en las pólizas de seguro.

Las resoluciones reflejan fundamentalmente la aplicación de normas específicas como la Ley de Contrato de Seguro y la normativa de responsabilidad patrimonial de la administración, que van más allá de resolver conflictos, pues también educan sobre riesgos y la obligación de cumplir con las funciones de mantenimiento y supervisión. Estas decisiones son también un recordatorio de que la seguridad vial, aplicada a la actividad deportiva, profesional o ciudadana, es una responsabilidad compartida que exige una combinación de precaución

individual y obligación institucional. Los asuntos plantean importantes cuestiones sobre la convivencia de ciclistas y usuarios en la vía pública, y las consecuencias forzosas en caso de accidentes. Se revelan matices sobre los tipos de responsabilidad, que hacen necesario mejorar la diligencia en la seguridad y garantizar estándares adecuados, fundamentalmente en actividades con riesgo múltiple como es el ciclismo.

Nos parece significativo dar a conocer esta información por su contundencia, para que ayude a sensibilizar y corregir errores; sin embargo, las estrategias socioeducativas deben ser un pilar preventivo y regulador. Conocer y cumplir las normas es básico, por la conocida vulnerabilidad física de las personas ciclistas; pero también evitar la negligencia o inactividad de las autoridades. De forma muy positiva, igualmente hay que considerar los veredictos que incentivan alternativas de movilidad sostenible y protegen los derechos laborales.

## BIBLIOGRAFÍA

- Akar, G., Fischer, N., & Namgung, M. (2013). Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University. *Int. J. Sustain. Transp.*, 7(5), 347–365. <https://doi.org/10.1080/15568318.2012.673694>
- ConBici (2024). *Las Cuentas de la Bicicleta 2024*. ConBici Herramienta Climática. [https://conbici.org/wp-content/uploads/2024/07/Las-Cuentas-de-la-Bicicleta-II-2024\\_Documento-final.pdf](https://conbici.org/wp-content/uploads/2024/07/Las-Cuentas-de-la-Bicicleta-II-2024_Documento-final.pdf)
- Dictamen del Consejo Consultivo Castilla-La Mancha (2020) - Dictamen 75/2020, de 20 de febrero de 2020, Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha - JUR\2020\251735
- Dictamen del Consejo Consultivo Principado de Asturias (2022) - Dictamen 19/2022, de 27 de enero de 2022, Consejo Consultivo del Principado de Asturias - JUR\2022\205966
- Dictamen 2/2021 sobre la calificación penal de los indebidamente denominados vehículos de movilidad personal [.....] PROV\2022\34189.
- Dingus, T. A., Owens, J. M., Guo, F., Fang, Y., Perez, M., McClafferty, J., . . . Fitch, G. M. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety Science*, 119, 98-105. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.01.005>

- European Commission (2022) Road Safety Thematic Report – Cyclists. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en)
- Goodman, L. F., Birnbaum Flyer, Z., Schomberg, J., Maginas, M., Wallace, E., Vukceovich, O., Awan, S., Gibbs, D., Nahmias, J., & Guner, Y. S. (2023). Electric bicycles (e-bikes) are an increasingly common pediatric public health problem. *Surgery open science*, *14*, 46–51. <https://doi.org/10.1016/j.sopen.2023.06.004>
- Gomes, E., Pillajo, G., Arenas, B. y Aparicio (2022). La accidentalidad ciclista en algunas ciudades españolas. *Rev. Iberoam. de Ing. Mecánica*. Vol. 26, N.º 2, pp. 61-71, 2022
- González, F.J. (2023). Casco y cinturón, uso consolidado. *Revista DGT: Tráfico y Seguridad Vial*, 265, p.58. <https://revista.dgt.es/revista/num265/mobile/index.html#p=58>
- Iwinska, K., Blicharska, M., Pierotti, L., Tainio, M., & de Nazelle, A. (2018). Cycling in Warsaw, Poland - Perceived enablers and barriers according to cyclists and non-cyclists. *Transp. Res. Part A-Policy Pract.*, *113*, 291–301. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.04.014>
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2022). Barómetro de la bicicleta. <https://esmovilidad.transportes.gob.es/node/1139>
- Olesen, A. V., Madsen, T. K. O., Hels, T., Hosseinpour, M., & Lahrmann, H. S. (2021). Single-bicycle crashes: An in-depth analysis of self-reported crashes and estimation of attributable hospital cost. *Accident Analysis & Prevention*, *161*, 106353. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106353>
- Russell, M., Davies, K., & Shaw, C. (2021). Pedalling towards equity: Exploring women’s cycling in a New Zealand city. *J. Transp. Geogr.*, vol. 91, <https://doi:10.1016/j.jtrangeo.2021.102987>.
- Sanders, R., & Judelman, B. (2018). Perceived Safety and Separated Bike Lanes in the Midwest: Results from a Roadway Design Survey in Michigan. *Transportation Research Record*, vol. 2672, no. 36. Toole Design Group, LLC, Portland, OR, United States, pp. 1–11, 2018, <https://doi:10.1177/0361198118758395>.
- Sentencia del Tribunal Supremo (2009). Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Sentencia 812/2009 de 11 Dic. 2009, Rec. 1580/2005 - RJ\2010\1
- Sentencia del Tribunal Supremo (2016). Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 6ª, Sentencia de 7 Mar. 2016, Rec. 3032/2014 - RJ\2016\761
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (2017). Audiencia Provincial de Girona, Sección 1ª, Sentencia 222/2017 de 19 Jun. 2017, Rec. 144/2017 - AC\2017\1502

- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia Puigcerdá (2019). Juzgado de Primera Instancia e Instrucción 1 Puigcerdá, 12/2019, 24 Ene. 2019, Rec. 276/2017 - JUR\2023\432638
- Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja (2020). Audiencia Provincial de La Rioja, Sección 1ª, Sentencia 209/2020 de 27 Abr. 2020, Rec. 58/2019 - AC\2020\1172
- Sentencia de la Audiencia Provincial de León (2020) - Audiencia Provincial de León, Sección 2ª, Sentencia 153/2020 de 16 Jun. 2020, Rec. 33/2020 - JUR\2020\234195
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias (2020) - Audiencia Provincial de Asturias, Sección 4ª, Sentencia 373/2020 de 1 Oct. 2020, Rec. 389/2020 - JUR\2020\317750
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (2021). Audiencia Provincial de Girona, Sección 2ª, Sentencia 55/2021 de 11 Feb. 2021, Rec. 578/2020 - JUR\2021\99929
- Sentencia del Juzgado Contencioso-Administrativo Salamanca (2021). Juzgado de lo Contencioso-administrativo N.º. 1 de Salamanca, Sentencia 41/2021 de 2 Mar. 2021, Rec. 210/2020 - JUR\2021\254096
- Sentencia de la Audiencia Nacional (2021a). Audiencia Nacional, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 8ª, 28 Ene. 2021, Rec. 202/2018 - JUR\2021\69962
- Sentencia de la Audiencia Nacional (2021b). Audiencia Nacional, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 8ª, 24 May. 2021, Rec. 738/2018 - JUR\2021\194572
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia Principado de Asturias (2022). Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sentencia 586/2022 de 29 Jun. 2022, Rec. 62/2021 - JUR\2022\254493
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia (2022). Sala Contencioso-administrativo, Secc. 1ª, 362/2022 15 Jul. 2022, Rec. 187/2019 - JUR\2022\263497
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (2023). Diario Oficial de la Unión Europea. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/935/oj>
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (2023). Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 19ª, Sentencia 621/2023 de 4 Dic. 2023, Rec. 269/2022 - JUR\2024\38834
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (2023). Sala de lo Contencioso-administrativo, Secc. 3ª, 536/2023, 22 Nov. 2023, Rec. 732/2022 - JUR\2024\34461
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (2023). Audiencia Provincial de Pontevedra, Secc. 1ª, 409/2023 de 6 Sep. 2023, Rec. 298/2023 - JUR\2023\388305
- Sentencia del Juzgado de lo Social de Santander (2024). Juzgado de lo Social N.º. 3 de Santander, Sentencia 382/2024 de 18 Sep. 2024, Rec. 125/2024 - JUR\2024\368833
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Ávila (2024). Audiencia Provincial de Ávila, Sentencia 59/2024 de 14 Mar. 2024, Rec. 78/2024

- Shibata, K., Ohnishi, A., Asahina, S., Yamaguchi, T. (2024). *Slip-resistance of rubbers and polymer fibers as shoe sole on dry and wet ice surfaces*. *Tribology International*, 198, 109867. [10.1016/j.triboint.2024.109867](https://doi.org/10.1016/j.triboint.2024.109867)
- Trichinopoly, S., Roberts, S., & Dardis, R. (2021). Electrically assisted pedal cycles: is new legislation required to mitigate increased head injury risk? *British Journal of Neurosurgery*, 35(5), 629–632. <https://doi.org/10.1080/02688697.2021.1940846>
- Useche, S. A., Montoro, L., Sanmartin, J., & Alonso, F. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. *Transp. Res. Part F-Traffic Psychol. Behav.*, 62, 587–598. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.014>
- Van Petegem, J. H., Schepers, P., & Wijnhuizen, G. J. (2021). The safety of physically separated cycle tracks compared to marked cycle lanes and mixed traffic conditions in Amsterdam. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 21(3), 19-37. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2021.21.3.5283>
- Wijnhuizen, G.J., Van Gent, P., & Stipdonk, H. (2016). Sport Cycling Crashes among Males on Public Roads, the Influence of Bunch Riding, Experience and Competitiveness. *Safety*, 2, 11. <https://doi.org/10.3390/safety2020011>

**L**a seguridad en el deporte se ha convertido en un gran reto para las sociedades contemporáneas, debido a la creciente complejidad de las organizaciones deportivas y a la interconexión entre sectores diversos con el mercado deportivo. En este escenario, garantizar entornos deportivos seguros, éticos e inclusivos es hoy una prioridad ineludible. La edición de este IV libro reúne las reflexiones y aportaciones de investigadores, gestores, juristas, técnicos y responsables institucionales que analizan, desde una perspectiva científica y multidisciplinar, los principales riesgos y desafíos que afectan al ecosistema deportivo actual.

A lo largo de sus capítulos se abordan cuestiones clave hoy en día como la protección de la infancia y la juventud, la prevención de lesiones y accidentes, la seguridad en instalaciones deportivas, la integridad de las competiciones, la violencia y la discriminación, así como los nuevos retos derivados de la digitalización, entre otras. Estas contribuciones evidencian que la seguridad deportiva no depende de una única disciplina o actor, sino de la cooperación entre la comunidad científica de diferentes disciplinas e instituciones públicas, organizaciones deportivas, profesionales del sector, y practicantes consumidores deportivos.

Este volumen también pone de relieve la importancia de la buena gobernanza, la formación especializada y el desarrollo de marcos normativos sólidos que permitan anticipar riesgos y fortalecer la cultura de prevención. A través de experiencias, estudios y buenas prácticas internacionales, la obra ofrece herramientas útiles para responsables de políticas públicas, gestores deportivos, educadores y profesionales comprometidos con la mejora del sistema deportivo.

Más allá del análisis de problemas, esta cuarta entrega sobre seguridad deportiva, propone una visión constructiva del deporte como espacio de educación, inclusión y desarrollo social. Una llamada de RIASPORT al compromiso colectivo para consolidar entornos deportivos más seguros, responsables y sostenibles, en los que la integridad, los derechos fundamentales y el bienestar de las personas ocupen siempre el centro de la acción deportiva.