



Los ciclomotores y la seguridad vial

El uso del ciclomotor en España ha experimentado una importante evolución en los últimos años. Hasta hace poco la propia palabra "ciclomotor" hacía referencia a su origen, una bicicleta provista de motor, pero la evolución técnica ha conducido a que los actuales ciclomotores sean cada vez más difíciles de diferenciar de sus "hermanas mayores" las motocicletas, introduciendo cambios en las características técnicas que lo alejan de su aspecto original de "bicicleta provista de motor".

Pendientes de publicación los datos del pasado año 2004 podemos reflexionar sobre las cifras del año 2003. Los ciclomotores se vieron implicados en 20.981 accidentes, es decir, en el 21% de los accidentes que tuvieron lugar ese año, porcentaje que resulta bastante elevado si se considera que el parque de ciclomotores supone sólo un 8,5% del parque nacional de vehículos.

En los 20.981 accidentes en los que se vieron implicados ciclomotores fallecieron 391 usuarios de ciclomotor (el 56% fallecieron en carretera), y resultaron heridos 22.590 (el 81% de los heridos se produjeron en zona urbana). Estas cifras ponen de manifiesto que la mayoría de los accidentes tuvieron lugar en zona urbana, consecuencia lógica del extendido uso del ciclomotor en las grandes ciudades, pero la gravedad de los mismos fue mayor en carretera, debido a que la velocidad a la que circulan el resto de vehículos con los que los ciclomotoristas comparten la vía es mayor en este tipo de vías.

Las causas de los accidentes en los que se ven implicados ciclomotoristas se deben tanto a errores e imprudencias cometidas por ellos mismos como por el resto de conductores, e incluso en ocasiones se deben a características del entorno, condiciones atmosféricas, etc. Se puede y se debe, por tanto, tratar de minimizar el riesgo al que están expuestos los ciclomotoristas para reducir el número de accidentes en los que se ven implicados pero, al mismo tiempo, no debería desatenderse el objetivo de atenuar la gravedad de las lesiones que sufran en aquellos casos en los que, desafortunadamente, los ciclomotoristas se accidenten. Por lo tanto, como el ciclomotor no posee una carrocería que ofrezca un habitáculo de seguridad a sus ocupantes, existe la necesidad de proteger el cuerpo del ciclomotorista, y tanto más cuanto más vulnerable sea la región del cuerpo expuesta al peligro. No cabe duda de que la cabeza es una de las regiones más vulnerables. Más de la mitad de los heridos en accidente de ciclomotor sufren lesiones en la cabeza, causantes de la mayoría de las muertes por traumatismo registradas entre las víctimas de este tipo de vehículos. Por tanto quizá fuera ya el momento de plantearse la necesidad de que los usuarios de ciclomotor utilizaran cascos "de verdad", es decir, que protegieran su cabeza con cascos homologados exactamente igual a los que utilizan los usuarios de motocicletas en toda Europa.