

LOS CICLOMOTORES Y LA SEGURIDAD VIAL



Durante el año 2003 los ciclomotores se vieron implicados en 20.981 accidentes (últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico), es decir, en el 21% de los accidentes que tuvieron lugar durante ese año, este porcentaje es bastante elevado si se considera que el parque de ciclomotores supone un 8,5% del parque nacional de vehículos. En estos accidentes fallecieron 391 usuarios de ciclomotor y 22.590 resultaron heridos.

Las causas de los accidentes en los que se ven implicados usuarios de ciclomotor son, en ocasiones, errores cometidos por el propio ciclomotorista, otras veces se deben a errores cometidos por los conductores de otro tipo de vehículos y otras al estado del firme, a las condiciones atmosféricas, etc...

Hay, por tanto, que intentar minimizar el riesgo al que están expuestos los usuarios de ciclomotor para reducir el número de ciclomotoristas muertos y heridos.



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 hecho que los nuevos ciclomotores se parezcan cada vez más a las motocicletas, introduciendo cambios en las características técnicas que lo alejan de su aspecto original de "bicicleta provista de motor".

El parque de ciclomotores en España ha aumentado considerablemente en la década de los 90 y en 2.004 supera los 2 millones. Por otra parte, las prestaciones de los ciclomotores han ido en ascenso, con esas características, los ciclomotores tienen el potencial para alcanzar velocidades muy superiores a la máxima que legalmente les está permitida, que sigue siendo de 45 kilómetros por hora, con la repercusión que una mayor velocidad tiene en el aumento de la siniestralidad de cualquier vehículo, y no se puede perder de vista que los conductores de estas "máquinas" son jóvenes de a partir de 14 años.

Según varios estudios, los usuarios de vehículos de dos ruedas tienen el doble de probabilidad de sufrir un accidente que el resto de conductores. Hay que tener en cuenta que los ciclomotores tienen mayor riesgo de sufrir un accidente que los turismos, por ser más inestables y menos visibles. A esto hay que añadir que, en caso de colisión, la protección con que cuenta el usuario de ciclomotor es muy pequeña, ya que el ciclomotor no posee una carrocería externa que proporcione un habitáculo de seguridad para sus ocupantes. Por lo tanto, es evidente que los ciclomotores en particular, y los vehículos de dos ruedas en general, presentan claras desventajas en cuanto a la seguridad de sus ocupantes se refiere, si se comparan con los vehículos de cuatro ruedas.

La mayoría de los accidentes en los que se ven implicados ciclomotores tienen lugar en zona urbana, pero la gravedad de los mismos es mayor en carretera, ya que es en zona interurbana donde muere un mayor número de usuarios de ciclomotor. El que haya mayor siniestralidad de ciclomotores en zona urbana es consecuencia lógica del extendido uso del ciclomotor como medio de transporte dentro de ciudad. Por otra parte, la gravedad de los

accidentes de ciclomotor en vías interurbanas se debe a que la velocidad a la que circula el resto de vehículos, con los que los ciclomotoristas comparten la vía, es mayor.

Dentro de los usuarios de ciclomotor se pueden distinguir distintos grupos: el joven que accede a su primer vehículo motorizado, aquellos usuarios que trabajan con él: mensajeros y repartidores, los usuarios que utilizan el ciclomotor para desplazarse por zona urbana, los usuarios que lo utilizan en vías interurbanas y los usuarios rurales, en ocasiones, de muy avanzada edad.

En función del tipo de usuario de ciclomotor serán diferentes sus características socio-demográficas, los valores que priman en relación con la conducción, los principales intereses, los motivos y actitudes hacia los elementos de seguridad, así como los conocimientos que tienen y su comportamiento vial.



¿A qué se deben los accidentes de ciclomotor?

Las causas de los accidentes en los que se ven implicados ciclomotoristas son, en ocasiones, errores e imprudencias cometidas por el ciclomotorista, otras veces se deben a errores cometidos por el resto de conductores y otras a características del entorno, condiciones atmosféricas, etc...

Según varias investigaciones internacionales, los



accidentes de ciclomotor se deben en buena parte a causas derivadas del propio conductor. La infracción que cometen la mayoría de los conductores de ciclomotor, implicados en accidentes con víctimas, es conducir desatentos o distraídos. También, es común que circulen a una velocidad inadecuada a las condiciones existentes, que invadan parcialmente el sentido contrario, que giren incorrectamente o que adelanten antirreglamentariamente y, además en zona urbana no cumplen las indicaciones de los semáforos.

La mayoría de los ciclomotoristas no consideran peligroso el uso del ciclomotor y atribuyen a los conductores del resto de vehículos la mayor responsabilidad en caso de accidente de tráfico.

La importancia del casco

Hay que intentar minimizar el riesgo al que están expuestos los ciclomotoristas para reducir el número de usuarios muertos y heridos. Pero si aún así un ciclomotorista se ve implicado en un accidente, hay que reducir la gravedad de las lesiones que puede sufrir. 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 ninguna duda de que la cabeza es una de las partes más vulnerables. Más de la mitad de los heridos en accidente de motocicleta y ciclomotor sufren lesiones en la cabeza, causantes de la mayoría de las muertes por traumatismo registradas entre las mismas víctimas de este tipo de vehículos. Es por ello, que los usuarios de ciclomotor tienen que ser conscientes de la importancia que tiene el correcto uso del casco.

Distintas investigaciones han demostrado que el uso del casco de protección puede reducir las muertes en un tercio y evitar dos de cada tres lesiones cerebrales. Los conductores y pasajeros de ciclomotores deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

Consejos para los usuarios de ciclomotor

Los ciclomotoristas deben extremar la precaución, cumpliendo las Normas de Circulación y anticipándose a



las maniobras de los demás conductores. A continuación se presentan una serie de consejos:

- Al comprar un ciclomotor tienes que asumir que éste requiere un mantenimiento, por lo que periódicamente debes comprobar el correcto estado y funcionamiento de los frenos, las luces, los intermitentes, los neumáticos, etc...
- Es aconsejable que circules, también durante el día, con el alumbrado de cruce encendido. Así los demás vehículos advertirán antes tu presencia, evitando con ello alguna maniobra imprevista por no haberse dado cuenta de tu posición en la vía.
- Utiliza correctamente el casco de protección, tanto en zona urbana como en carretera, y tómatelo en serio, utiliza cascos homologados.
- Debes respetar, al igual que el resto de usuarios, las señales de tráfico.
- Debes comportarte correctamente ante un paso de peatones y no aprovechar éste para realizar un cambio de sentido.
- Como norma general debes circular lo más arriado posible al borde derecho de la calzada.
- Cuando circules en grupo, nunca debes hacerlo en paralelo, sino en fila y guardando la distancia de seguridad con el vehículo que te precede
- Excepcionalmente, cuando vayas en grupo y el arcén sea transitado y suficiente podrás circular en columna de a dos, sin invadir la calzada en ningún caso.
- No debes circular utilizando auriculares.
- No debes utilizar el teléfono móvil cuando estas conduciendo.
- Recuerda que el alcohol o cualquier tipo de drogas, incluso ingerido en pequeñas cantidades, influye muy negativamente en la conducción.
- Nunca dejes conducir el ciclomotor a alguien que no tiene licencia.
- Recuerda: ¡No conduzcas con prisa, es más peligroso!
- Antes de maniobrar señaliza con suficiente antela-

ción tu propósito y comprueba a través del espejo retrovisor que los demás han entendido tu advertencia.

- Mantén la distancia de seguridad cuando circules detrás de otro vehículo, en previsión de que éste frene bruscamente.
- Si vas a ser adelantado no incrementes tu velocidad y facilita la maniobra.
- No vayas sorteando todos los vehículos que te encuentres.
- Si tu vehículo esta homologado para transportar a dos personas, recuerda que no puedes llevar como pasajeros a menores de 12 años.
- Recuerda que esta prohibido circular con el ciclomotor por aceras y zonas peatonales, ya que puedes crear situaciones de peligro y puedes molestar a los peatones que transitan tranquilamente por esas zonas.
- Si circulas de noche, tan importante es que veas como hacerte ver por los demás.
- Debes dejar una distancia de separación con los vehículos aparcados, ya que en cualquier momento puede abrirse una puerta.
- Los ciclomotores tienen prohibida la circulación en autopistas y autovías.
- Nunca debes rebasar los 45 km/h, por ser la velocidad máxima permitida para un ciclomotor.

Recuerda

En ciclomotor, el responsable de tu seguridad eres tú mismo. Aunque la actitud de los demás también cuenta, y mucho, toda precaución es poca. Un buen conductor de ciclomotor nunca debe olvidar que en caso de colisión con otro vehículo, él será el más perjudicado. Seguir estos sencillos consejos y conducir con prudencia y sentido común te ayudarán a aumentar tu seguridad.





¡ Porque corriendo más, no siempre llegas antes !

“Una reducción de 1 km/h reduciría un 3% el número de accidentes”.

(Fuente: Consejo Europeo para la seguridad en los transportes)

En condiciones de alta intensidad de tráfico, reducir la velocidad puede disminuir el tiempo total del viaje al eliminarse los “parones” innecesarios y generarse una mayor fluidez.

(Resultados de un experimento realizado en la autopista Britania M-25)

“Una reducción de 140 a 120 km/h en la velocidad de circulación por autopista puede suponer la diferencia entre colisionar a una velocidad de 66 km/h o quedar detenido al final de la frenada.

(Fuente: Investigación de accidentes reales)

