

El ciclomotor y el casco

En ciclomotor, usa siempre el casco



LA LLEGADA DEL BUEN TIEMPO DISPARA LA UTILIZACIÓN DE LOS CICLOMOTORES POR PARTE DE LOS ADOLESCENTES. SUEÑO DE LA GRAN MAYORÍA DE ELLOS, SE CONVIERTE EN UN SÍMBOLO DE LIBERTAD. **DESESTIMAR** EL USO DEL **CASCO** ES, JUNTO CON LAS IMPRUDENCIAS EN LA CONDUCCIÓN, UNO DE LOS FACTORES DETERMINANTES DE LA **ALTA SINIESTRALIDAD ENTRE LOS USUARIOS DE CICLOMOTOR**



A nadie se le escapa que los jóvenes son, hoy en día, uno de los grupos de población de más alto riesgo en lo que a la seguridad vial se refiere. El ciclomotor supone el primer contacto de los jóvenes con el mundo de los vehículos; lo pueden conducir desde los 14 años; si bien, a partir del 1 de septiembre, la edad mínima será de 15 años. La movilidad e independencia constituyen algunos de los argumentos fundamentales de compra, ya que sólo el 58% de sus usuarios acceden a los ciclomotores para desplazarse para trabajar o estudiar. Además, el nivel de uso del ciclomotor es muy superior al de cualquier otro medio de transporte, tanto por motivos de ocio como de estudios o trabajo. Y aunque la mayoría de los desplazamientos podrían hacerse por otros medios, el ciclomotor es utilizado cumpliendo funciones expresivas de distinción social.





Un casco debe ser ligero, cómodo y resistente a los golpes, y ofrecer el mayor ángulo de visibilidad

Los ciclomotores que sólo requieren licencia de conducción (para vehículos con motores de menos de 50 centímetros cúbicos) son eminentemente vehículos masculinizados. Un 70% de sus usuarios son varones, a la vez que más de la mitad del total se concentra en un intervalo de edades que va de los 16 a los 17 años. Esa juventud, acompañada de la inexperiencia, es la que en muchos casos lleva a los accidentes por imprudencia. Siniestros en los que, además, confluye la falta de pericia en la conducción. Por ejemplo, en ciudades como Madrid, el 27% de los usuarios de ciclomotores tienen menos de un año de experiencia y sólo uno de cada cuatro llevan más de dos años condu-

ciendo este tipo de motocicletas, mientras que en el conjunto de las provincias un 45% tienen una experiencia que oscila entre uno y dos años.

Es la utilización mayoritaria durante el tiempo de ocio la que va asociada a la siniestralidad. En 2006, los conductores y pasajeros de ciclomotores heridos superaban los 20.000. La competitividad generada por muchos jóvenes en el tráfico urbano e imprudencias, asociadas, en muchos casos, a pasar por alto las normas de circulación, son factores determinantes. Dentro del grupo de infracciones de alto riesgo, la que más ocurre es la de llevar un pasajero, aunque, en la actualidad,

ciertos ciclomotores están homologados para ello.



El segundo lugar, en la clasificación de imprudencias lo ocupa no utilizar el casco. Un 27% de los adolescentes manifiesta usarlo sólo en ocasiones, mientras que un 12% admite no usarlo casi nunca y un 4% reconoce ni siquiera tenerlo, frente a un 57%, que, al menos, reconoce usarlo siempre. En este sentido, resulta enigmático que un 46% se muestra a favor de la voluntariedad del uso del casco.

Es precisamente el uso del casco el que reduce, en un 50% de los accidentes, la posibilidad de muerte o, lo que es lo mismo, duplica la probabilidad de supervivencia ante un accidente grave. Es, pues, cuestión de concienciación que determinados comportamientos de los adolescentes reduzcan progresivamente la alta siniestralidad que está generando el uso inadecuado e, incluso, temerario de los ciclomotores.

¿Cómo debe ser el casco?

El casco debe estar homologado, lo que sabremos gracias a la etiqueta de identificación de homologación que, normalmente, encontramos en su interior.

¿Qué debemos tener en cuenta al comprar un casco?

Actualmente podemos elegir entre una infinidad de marcas y modelos, pero siempre habrá que hacerlo pensando en la eficacia y en la seguridad que ofrezca.

Ante todo, se debe elegir un casco de nuestra talla. Un casco grande es inseguro. Es recomendable que sea claro y con zonas reflectantes. La visera protectora de



los ojos, en caso de que sea integral, deberá ser preferentemente antivaho y difícil de rayar (anti-rayas). Habrá de tener unas entradas de aire y un cierre eficaz y fácil de accionar. El cierre es un elemento importantísimo, ya que si no funcionara bien o el casco no estuviera abrochado, saltaría con facilidad y no cumpliría su función de proteger.

No es aconsejable usar un casco muy pesado, que hará que el conductor se cansé antes, y podrá producirle molestias en el cuello.

Mantenimiento

Por razones de visibilidad, la limpieza de la visera es fundamental. Los cascos de resina termoplástica (policarbonato) caducan a los dos años y, además, no soportan las pinturas y los pegamentos. Un casco que ha sido sometido a un fuerte golpe, aunque aparentemente esté perfecto, internamente estará afectado y no cumplirá su misión. Por nuestra seguridad, debemos cambiarlo ✘



PARA SABER MÁS

- ▶ Instituto de Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE.
www.fundacionmapfre.com
- ▶ CESVIMAP. www.cesvimap.com
- ▶ www.revistacesvimap.com