

Manual del buen conductor

Bibliotec@
de **AULA**

TEMA 2: CONDICIONES DEL CONDUCTOR

DESCRIPCIÓN

A lo largo del tema se reflexiona sobre determinadas condiciones físicas que son necesarias para conducir, se profundiza en aptitudes psicológicas fundamentales en la conducción como son las distracciones, percepción y atención. Así mismo, es necesaria una actitud positiva para disfrutar de un buen trayecto. En el desarrollo de las actividades se desarrolla el espíritu crítico y el fomento de habilidades sociales como la asertividad.

OBJETIVOS

1. Conocer las aptitudes físicas que se requieren para conducir.
2. Reflexionar sobre aspectos psicológicos fundamentales en la conducción.
3. Desarrollar la asertividad.
4. Razonar sobre los elementos necesarios para una adecuada toma de decisiones.
5. Tomar conciencia de los comportamientos inadecuados.
6. Favorecer conductas positivas en la conducción

CONTENIDOS

1. Aptitudes físicas

Motoras

Los sentidos

2. Aptitudes psicológicas

Atención

Percepción

Distracción

3. Toma de decisiones

4. Actitudes positivas y negativas

1 CONDICIONES O APTITUDES FÍSICAS

1.1. APTITUDES MOTORAS

Como conductor de ciclomotor debes poseer una serie de aptitudes físicas que te ayuden a desarrollar correctamente la acción de conducción y a realizar las maniobras adecuadas en situaciones determinadas. Tu aparato motriz debe de cumplir sus funciones: movimiento del cuerpo, acción de las manos y pies, movimientos del cuello, etc.

Las aptitudes motoras son las habilidades que permiten la realización de una acción motora en una determinada situación. Por ejemplo, una vez que como conductor hayas elegido realizar una maniobra (girar a la derecha), debes realizarla con la mayor rapidez, eficacia y seguridad posibles. Para ello, debes controlar:

- la trayectoria del vehículo con el manillar,
- la velocidad con la empuñadura del acelerador y
- la palanca de freno.

De la misma manera, a la hora de señalar antes de cambiar de carril, como conductor tienes que realizar una compleja acción psicomotora que implica:

- la coordinación visomanual,
- reacción motora para accionar el freno, si es necesario, o el acelerador,
- torcer el cuello para mirar, etc.

Cuando existe descoordinación entre los movimientos del cuerpo, las maniobras se realizan de forma inadecuada, incluso el tiempo de reacción (tiempo que tarda una persona en reaccionar ante un estímulo externo) puede ser desproporcionado. Como conductor, en condiciones normales, tienes un tiempo de reacción de aproximadamente un segundo. En caso de existir algún tipo de anomalía, este tiempo de reacción se verá alterado tanto por exceso como por defecto, lo que perjudica seriamente la seguridad en la conducción.

1.2. LOS SENTIDOS: VER Y OÍR

Cuando conduces un ciclomotor tienes que tener puestos todos tus sentidos en la conducción, ya que de ellos va a recibir toda la información necesaria del sistema en el que te desenvuelves: tu posición con relación a otros vehículos, los peatones, posibles obstáculos, señales, etc.

Conducir implica valerte de la percepción para ajustarte a las características del entorno en el que realizas tus desplazamientos.

Aunque todos tus sentidos intervienen de alguna manera en este proceso, no debes olvidar que el papel más importante lo realiza tu sistema visual y tu sistema auditivo.



Percepción visual...VER... Tus ojos.

La visión es el sentido perceptivo fundamental en la conducción de vehículos, ya que de ella va a depender más del 80% de la información que vas a utilizar a la hora de tomar decisiones en tu ciclomotor.

La percepción visual se realiza a través de una exploración del escenario en el que te encuentras. Tus ojos captan una serie de estímulos que contienen una información que tu cerebro interpreta para emitir una respuesta. Este proceso se realiza en milésimas de segundo, siendo capaz de cambiar de una información visual a otra y de no prestar atención a la información que no te interesa en ese momento.

El hecho de que tu visión no se encuentre en perfectas condiciones, puede tener como consecuencia:

- Un incremento del tiempo necesario para identificar una señal.
- Un mayor esfuerzo para interpretar la información, lo que hará que aumente tu fatiga y cansancio.
- Mayor tensión física y mental.
- Confusión a la hora de interpretar las señales.
- Dificultades a la hora de adaptarte a las diferentes condiciones de luminosidad: deslumbramiento, anochecer, atardecer, amanecer, etc.
- Errores para percibir la velocidad, lo que dará lugar, entre otras cosas, a la realización de conductas arriesgadas. Puede darse el caso de ser un mal conductor a pesar de tener una buena visión. Pero es imposible ver mal y conducir bien. Si tienes algún tipo de déficit visual y necesitas gafas, no olvides ponértelas si vas a conducir.

Percepción acústica... OÍR... Tus oídos

El sistema auditivo es otra fuente de recogida de información que complementa al sistema visual. Este sistema te permite obtener información sobre el estado de tu ciclomotor. Así, en el momento en que aparece un sonido extraño o poco familiar, puedes pensar que existe alguna anomalía en tu ciclomotor: en el motor, en el tubo de escape, en las suspensiones, etc.

Del mismo modo, puedes hacerte una idea del entorno que te rodea y de la proximidad de los vehículos que circulan a tu lado.

El claxon es otro sistema de comunicación que se transmite acústicamente. Te puede ayudar para avisar y ser avisado de una situación de riesgo o peligro.



2. APTITUDES PSICOLÓGICAS

2.1. ATENCIÓN

La atención se encuentra muy relacionada con la percepción. De hecho, todos los procesos perceptivos que realizas comienzan por “prestar atención” a los estímulos que tienes que captar.

La atención es un mecanismo que controla, organiza y coordina muchos de los procesos que operan sobre la información: ver, oír, reaccionar (tiempo de reacción).

La atención se puede dividir o clasificar en diferentes estados o momentos según la función que está desempeñando. Así, nos encontramos con:

- La atención selectiva
- La atención sostenida
- La atención dividida

La atención selectiva:

Puede compararse con un filtro que selecciona y deja pasar algunos estímulos. Esta selección marca la diferencia entre ver-mirar y oír-escuchar.

Cuando miramos o escuchamos algo estamos buscando activamente la información y, para ello, utilizamos nuestra atención.

Con la atención selectiva seleccionas los estímulos importantes para que tu cerebro los procese y así más tarde emitas una respuesta.

Conducir de manera correcta depende, en buena medida, de la realización adecuada de este proceso de selección de “mensajes” y de la posterior toma de decisiones que finalizará con la emisión de respuestas adecuadas.



La atención sostenida:

Cuando conduzcas tu ciclomotor es necesario que estés atento a todo lo que ocurre a tu alrededor. ¡Hay que estar alerta! ¡Hay que estar al loro! Este nivel de alerta se denomina atención sostenida.

Cuando conduces debes permanecer atento a lo largo de todo el trayecto, ya que en cualquier momento puede surgir un estímulo relevante al que debas responder inmediatamente para evitar un accidente.

Tanto los elementos distractores externos (un anuncio, un accidente, etc) como los factores internos (un problema personal, un olvido, etc), pueden dificultar tu atención sostenida, llegando a constituir, en algunos casos y en relación a ciertas circunstancias, un verdadero peligro, tanto en el proceso de toma de decisiones como en los tiempos de reacción.



Para mantener tu atención en un nivel de alerta adecuado a lo largo de un tiempo más o menos prolongado es necesario un cierto nivel de activación mental. Cuando este nivel de activación es demasiado bajo (muy relajado) o, por el contrario, demasiado alto (muy nervioso), tus respuestas como conductor no son tan eficaces.

Un nivel de activación demasiado alto puede perjudicar tu atención. Por ejemplo, si un examen te provoca un nivel de activación excesivo (nerviosismo), tu capacidad para concentrarte en los estímulos relevantes, en este caso los enunciados y las respuestas del examen, puede verse perjudicada.

Por otro lado, si tu nivel de activación es insuficiente (por ejemplo, estás fatigado o adormecido), pueden aparecer fallos atencionales que, a su vez, te causarán pérdidas y errores en el procesamiento de la información necesaria para la realización de ciertas tareas como la conducción.

Esto explica la causa de algunos accidentes de tráfico, sobre todo aquellos en los que existe evidencia de que el conductor sufrió un despiste o se distrajo mientras circulaba por una carretera tranquila.

Cuanto más estímulos (generalmente ajenos a la conducción) quieras captar al conducir, mayores serán los riesgos y mayor será tu fatiga atencional.

Precisamente se ha demostrado que los conductores noveles se fatigan enormemente en comparación con los conductores experimentados. Esto se debe, entre otros factores, a que el conductor novel presta atención a demasiados estímulos, muchos de ellos posiblemente poco importantes, conducta que con el paso del tiempo irá cambiando.



La atención dividida.

El ser humano tiene una capacidad limitada de recibir información por los sentidos.

La banda de estímulos a la que puedes atender simultáneamente se sitúa entre seis y once, siempre que sean de distinta modalidad perceptiva y que alguno de ellos no capte toda tu atención.

En general, puedes conseguir que tu atención se desplace rápidamente de un estímulo a otro, pero es poco probable que puedas atender a más de un estímulo dentro de una misma modalidad perceptiva (por ejemplo: dos tipos de sonidos o señales muy juntas). Dividir la atención entre dos estímulos de distinta modalidad perceptiva es mucho más asequible. Por ejemplo, el sonido de un claxon (un mensaje que nos llega auditivamente) y un semáforo (un mensaje que nos llega visualmente). En estos casos, nuestra atención puede dividirse o distribuirse entre las dos fuentes de información.

Recuerda que cuanto más difícil te resulte una tarea, más recursos atencionales tendrás que utilizar en la misma y, por tanto, menos recursos atencionales te quedarán para otras tareas.

2.2. LAS DISTRACCIONES

Si observas las estadísticas de accidentes, comprobarás que factores como la atención y la distracción tienen mucha repercusión en la seguridad vial y en los accidentes de tráfico. Por ello, es importante que aprendas a qué cosas debes prestar atención y cuáles te pueden distraer a la hora de conducir tu ciclomotor.

Existe una gama variada de causas que pueden dar lugar a una atención inadecuada o provocar la aparición de distracciones. Unas proceden de ti mismo como individuo (internas) y las otras se crean en el medio ambiente que te rodea (externas).

Veamos ahora algunas de las más importantes.

Causas internas provocadoras de distracciones:

Estados psicológicos transitorios debidos a fatiga, estrés, sueño, problemas personales, etc. Si cuando conduces estás demasiado atento a tu mundo interior, a tus pensamientos o a algún problema que tengas, tu capacidad para percibir, atender y analizar los estímulos exteriores puede disminuir significativamente, lo que puede hacer que te distraigas, con el riesgo de sufrir un accidente.

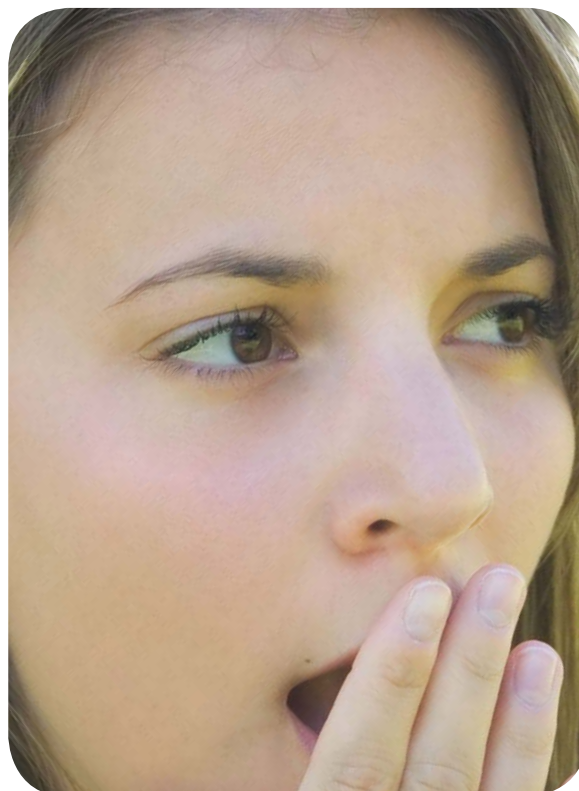
Algunas alteraciones psicológicas, como depresión, estrés, falta de sueño, ansiedad, etc.

La motivación (por carencia de algo). Por ejemplo, si tienes necesidad urgente de llenar el depósito de combustible, estarás demasiado pendiente de las estaciones de servicio.

Determinadas características de personalidad. Sabemos, por ejemplo, que las personas extrovertidas tienen mayores dificultades para mantener la atención y son más propensas a las distracciones.

Estar bajo los efectos de algunas sustancias como alcohol, drogas o determinados fármacos, ya que alteran el grado de activación que necesitas para atender correctamente.

Problemas físicos, algunas enfermedades o alteraciones sensoriales (vista, oído, etc.).



Causas externas provocadoras de distracciones:

Las llamadas conductas interferentes. Este concepto se refiere a la atención excesiva a algún elemento ajeno a la conducción, como el paisaje, anuncios u otros objetos de la vía o del vehículo, fumar, etc., que te hacen apartar la atención de las señales, la carretera o los demás vehículos.

Atención especial merece uno de los inventos que han revolucionado el mundo de las comunicaciones durante los últimos años; hablamos del teléfono móvil. Por extraño que resulte, muchos usuarios de ciclomotor hablan por el móvil mientras conducen.

Hablar por teléfono móvil mientras se conduce está prohibido y si te pillan te puede caer una buena sanción económica.

Usar el teléfono móvil mientras se conduce un vehículo favorece un aumento del tiempo de reacción del conductor y una disminución de la distancia de seguridad con el vehículo que circula delante del nuestro.



Además, usar el teléfono móvil hace que no se atiende a las señales y marcas viales, lo que se traduce en un incremento del riesgo para el conductor.

Algunos estudios afirman que el riesgo de accidente cuando se utiliza un teléfono móvil es de cuatro a nueve veces mayor que cuando no se usa. Además, el peligro que implica no se reduce al momento de la conversación. Al analizar los accidentes relacionados con el teléfono móvil se observa que únicamente en el 16% de los accidentes los conductores estaban conversando en ese momento. El 32% marcaba el número en ese momento y el 42% respondía a una llamada (intentaba coger

el teléfono y descolgarlo). Marcar un número de teléfono resulta peligroso, tanto para el control de los mandos, como para la conciencia de la situación dentro del tráfico.

Una vía demasiado conocida o la confianza en la conducción o ruta seguida puede dar lugar también a que disminuyas tu atención. La experiencia y familiaridad con una ruta puede llevarte a reducir tu atención hacia la vía y hacia la propia actividad de conducir (por ejemplo, la ruta de entrada al pueblo/ciudad o llegada a casa).

Esta interrupción temporal de la atención da lugar a que respondas tardíamente ante cualquier problema (obstáculo, semáforo en rojo, etc.) que pudiera aparecer repentinamente en tu trayectoria.

Una señalización incorrecta o un exceso de señales en la vía potencia la aparición de la fatiga y del denominado estrés perceptivo. El grado de luminosidad y sus variaciones, los cambios de entorno o de luz, sobre todo por la noche, hacen necesaria una adaptación sensorial y atencional rápida, por ejemplo a la entrada de túneles o al atardecer.

Asimismo, es importante que sepas que conducir sin casco también produce fatiga, lloran los ojos etc., lo que puede dar lugar a una falta de atención a los estímulos relevantes de la vía.



2.3. PERCEPCIÓN DE RIESGO

Mediante la percepción, el conductor integra, organiza y analiza los estímulos que recibe del exterior, así como los que recibe de su propio vehículo, en este caso del ciclomotor.

La percepción del riesgo consiste en evaluar toda una serie de datos (velocidad, trazado de la carretera, distancias, potencia del ciclomotor, visibilidad, etc.) y emitir un juicio en cuanto al peligro que para un conductor presenta una determinada situación y el desarrollo de la misma.

Vamos a analizar en qué consiste y cómo se percibe el riesgo en la conducción.

El riesgo, cuando se conduce un ciclomotor, se puede definir como la probabilidad de sufrir lesiones, daños, pérdidas o, incluso, la muerte.

Del mismo modo, el nivel de riesgo resulta de:

1. la probabilidad de que ocurra un accidente.
2. la percepción de los resultados o consecuencias que puede causar dicho accidente y, también,
3. la habilidad que un conductor estima que tiene para enfrentarse y resolver una situación peligrosa.

Es totalmente falso creer que los accidentes son cosa del destino o fruto de la casualidad y que, por tanto, están fuera de tu control y no puedes hacer nada para evitarlos. Tanto el optimismo irreal (“a mí nunca me pasará nada porque yo controlo”), como la aceptación fatalista (“era mi destino tener este accidente”), contribuyen peligrosamente a que no pongas los medios para evitar la probabilidad de verte envuelto en un siniestro.

Lo cierto es que como conductor, con tus decisiones, introduces en cada situación un determinado nivel de riesgo. Por tanto, si la mayoría de las situaciones de peligro en la vía están bajo tu control, debes realizar un esfuerzo para reducir al mínimo el riesgo de sufrir un accidente.



Veamos ahora una serie de conceptos que caracterizan el riesgo en la conducción y que debes tener muy presentes:

1. El riesgo siempre está presente.

Cuando se conduce, no hay ninguna situación en la que no exista la posibilidad de sufrir un accidente. Incluso las situaciones teóricamente menos problemáticas, como las grandes rectas, se pueden convertir en altamente peligrosas. En definitiva, para evitar cualquier accidente, hay que asumir que cualquier situación de conducción conlleva riesgo.

2. Riesgo percibido y riesgo real.

Existen algunas situaciones en la conducción en las que el nivel de riesgo se manifiesta fácilmente. Sin embargo, en otras no es tan evidente. El problema aparece cuando el riesgo real que hay en una situación determinada no coincide con tu percepción del mismo. Ello se debe a que la percepción del riesgo es una “elaboración mental” que tú mismo construyes a partir de una serie de indicadores.

3. El riesgo puede ser modificado.

Cuando conduces un ciclomotor eres tú el que, a través de tus acciones, incrementas o disminuyes el riesgo. Si el objetivo principal cuando conduces tu ciclomotor es conducir con seguridad, sólo debes tomar decisiones adecuadas que disminuyan la posibilidad de sufrir un accidente.

4. El riesgo se comparte.

En la conducción, a diferencia de otras actividades sociales, el riesgo se comparte con los demás. Esto significa que las acciones de un individuo tienen, en la mayoría de los casos, consecuencias para otros usuarios de la vía, que pueden verse así involucrados en situaciones peligrosas que ellos no han provocado.

Todos los conductores tienen generalmente las condiciones físicas adecuadas para realizar con seguridad la compleja actividad de conducir. Sin embargo muchos de ellos van a verse involucrados en algún accidente, normalmente por fallos en la percepción del riesgo.

La percepción exacta y rápida del riesgo constituye uno de los elementos clave para que tu conducción sea correcta y segura.

En términos generales, cuando conduzcas tu ciclomotor necesitas:

- identificar el origen de cualquier riesgo;
- identificar el nivel de riesgo;
- evitar con una acción adecuada el nivel de riesgo que percibes.

La tarea de conducir requiere una toma de decisiones continua (adelantar, frenar, cambiar de marcha, acelerar, etc.). Precisamente, la percepción del riesgo proporciona los datos fundamentales para realizar la toma de decisiones. Si la percepción de estos datos (luces, frenado, señales, velocidad, estado de la vía, etc.), es inadecuada o inexacta, entonces las decisiones serán poco fiables. Es imposible tomar decisiones que reduzcan el riesgo cuando la percepción y evaluación del mismo no hayan sido correctas.



3. TOMA DE DECISIONES

Las tareas complejas, tales como conducir, generalmente se resuelven mediante una secuencia de acciones, en la que cada acción requiere una decisión entre múltiples opciones. Por ejemplo, circular con tu ciclomotor en medio de una situación de tráfico urbano supone realizar una secuencia de decisiones relacionadas, entre otras, con la dirección y velocidad que debes adoptar. De entre todas las acciones posibles, sólo algunas de ellas son apropiadas.



Por ejemplo, tras haber circulado durante muchos años por una determinada situación de tráfico urbano, un conductor conoce qué trayectoria tomar para llegar a donde desea. Por el contrario, es probable que un conductor novel constantemente tome caminos erróneos, tenga que retroceder y buscar esquemas o acciones alternativas.

A través de la experiencia y la práctica en la conducción, el conductor se enfrenta de forma cada vez más habitual a situaciones similares. En otras palabras, “sabes”, has aprendido qué decisión tomar cuando te enfrentas a dichas situaciones.

Para ejecutar, incluso una tarea moderadamente complicada, el conductor debe disponer de varias alternativas que le lleven a ejecutar diferentes acciones de modo efectivo.



Aplicación del proceso de toma de decisiones a los errores en la conducción.

Un error se produce cuando no se ha realizado una buena toma de decisiones. Por tanto, hay que corregir el error buscando su causa u origen. Por ejemplo, si como conductor de tu ciclomotor te das cuenta de que no estás circulando por el carril derecho, deberás identificar la acción errónea con el fin de corregirla. El error se habrá corregido con éxito cuando conozcas la circunstancia que ha producido la acción errónea.



Vamos a considerar el caso de un conductor novel con su ciclomotor que circula por una vía de dos carriles.

Puede tener la intención de adelantar por el carril izquierdo al divisar un vehículo más lento. Este esquema sería demasiado general, dado que hay muchas situaciones en las que es peligroso cambiar de carril, por ejemplo cuando un coche más rápido viene por detrás. Adelantando temerariamente es posible que el conductor novel escuche un estrepitoso claxon o un interminable frenazo que le demuestran que la acción ha sido un error. Para aprender de este error, el conductor necesita reformular su esquema mental simple, “cuando encuentre un vehículo más lento, adelantaré por el carril de la izquierda”, a un esquema con más variables “cuando encuentre un vehículo más lento y el carril de la izquierda esté vacío, adelantaré por el carril izquierdo”. El objetivo de verificar que el carril de la izquierda está libre lleva a tomar la decisión de mirar en el espejo retrovisor. De este modo el conductor elimina el error.

4. NUESTRAS ACTITUDES

Una actitud es una tendencia psicológica que se expresa mediante la evaluación de un objeto o entidad particular con cierto grado de acuerdo o desacuerdo, es decir, con un cierto grado de estar a favor o estar en contra.

Esta definición se traduce en que todos tenemos una tendencia a expresar y evaluar nuestro grado de acuerdo o desacuerdo ante un objeto, hecho, idea, ideología, etc.

Tus actitudes se manifiestan en tus conductas, en tu comportamiento, en tus pensamientos y en tus manifestaciones afectivas.

4.1. ACTITUDES POSITIVAS

En el ámbito de la seguridad vial, las actitudes positivas son todo el conjunto de manifestaciones de la conducta que favorecen y facilitan un sistema de tráfico más “agradable” y seguro para ti y para el resto de los conductores. Por ejemplo, mantener una conducta solidaria con el resto de conductores, respetar las normas de circulación y utilizar elementos de seguridad como el casco, etc.

Vamos a ver a continuación una serie de conductas positivas que te ayudarán a ser un buen conductor:

La solidaridad.

Las conductas solidarias se muestran hoy en día como una filosofía, incluso como un estilo de vida. En el ámbito del tráfico también puedes mantener este tipo de conductas cuando como usuario te comportes de manera altruista, facilitando la circulación (o no entorpecéndola), respetando fielmente las normas y ayudando a quien lo necesite, por ejemplo, en caso de accidente.

Ser solidario con los demás usuarios de la vía es símbolo de personas que tienen una clara conciencia de la solidaridad social.



El respeto a la norma.

Al igual que en nuestra sociedad existen una serie de leyes cuyo objetivo es conseguir una convivencia armónica entre todos, en el tráfico ocurre lo mismo: hay un conjunto de normas viales que nos ayudan a evitar los accidentes y sirven para potenciar la seguridad. Sería muy difícil, casi imposible, imaginarnos un sistema de tráfico sin normas, donde cada conductor pudiera hacer de manera indiscriminada lo que quisiera.

Una de las principales funciones que tienen las normas de circulación es poder predecir el comportamiento de los demás usuarios, así como la/s maniobra/s que éstos van a realizar. Como conductor de ciclomotor debes cumplir siempre las normas. De lo contrario, estarás creando un conflicto que potenciará la inseguridad para ti y para los otros usuarios de la vía.

Debes hacer de las normas algo tuyo, interiorizarlas y lograr entender que ninguna de ellas existe por capricho o se ha planteado al azar. Detrás de cada una de ellas hay una investigación científica que justifica que, por tu seguridad y por la del resto de los usuarios, esa norma debe cumplirse en ese escenario concreto.

Todas las normas deben existir de una u otra manera. Creer y seguir lo que ellas te dicen denota, por tu parte, una gran responsabilidad y madurez.

El respeto hacia las normas viales hace tu conducción segura y potencia tu comportamiento solidario con los demás compañeros conductores.



Uso del casco.

Una de las características diferenciales del ciclomotor es que no lleva una carrocería que te envuelve como la de un coche. Esto tiene sus ventajas, pero también sus inconvenientes. Por esta razón, como venimos insistiendo, debes usar siempre el casco para protegerte de posibles caídas. Del mismo modo, debes llevar una indumentaria apropiada que te permita protegerte del frío, calor, lluvia, insectos, etc.



El casco es el complemento más importante a la hora de circular con tu ciclomotor. En este sentido, debes saber que las lesiones en la cabeza son la causa de un 71% de los fallecimientos en accidentes de vehículos de dos ruedas.

Por tanto, debemos considerar el casco como una especie de “salvavidas”, aunque nunca como un seguro a todo riesgo.

Ya sabes que las normas de circulación obligan al uso del casco en todo momento. Sin embargo, a pesar de que la normativa obliga a su utilización, son muchos los conductores que no hacen uso del mismo porque no piensan en las graves consecuencias que puedan derivarse de no llevarlo en caso de accidente.



Tampoco sirven las excusas de algunos usuarios que se oyen muy a menudo. A todo aquel que las defiende, se les puede contestar del siguiente modo:

<p>Excusa 1:</p>	<p><i>“Yo conduzco con precaución y además soy un buen conductor”.</i></p> <p>Contestación: “Es posible, pero no eres el único que circula por las calles, y no sabes si los demás también son prudentes”.</p>
<p>Excusa 2:</p>	<p><i>“Yo no voy a más de 45 km/h”.</i></p> <p>Contestación: “Una caída a 30 km/h ya puede significar tu muerte si es tu cabeza la que choca contra un objeto contundente como un bordillo o el parachoques de un coche”.</p>
<p>Excusa 3:</p>	<p><i>“Si me mato es mi problema”.</i></p> <p>Contestación: “No es así, ya que además de causar un grave pesar a familiares y amigos, los gastos de hospitalización, el seguro y la mala imagen que causa un accidente lo pagamos finalmente todos los conductores de ciclomotores”.</p>
<p>Excusa 4:</p>	<p><i>“Sólo voy a recorrer un par de kilómetros”.</i></p> <p>Contestación: “¿Cuántos kilómetros hay que recorrer para sufrir un accidente?”</p>
<p>Excusa 5:</p>	<p><i>“No quiero tener que llevarme el casco después de aparcar la moto”.</i></p> <p>Contestación: “¿Todavía no has pensado en comprarte un soporte para el casco o utilizar el del ciclomotor?”</p>

Algunos consejos y prácticas útiles que debes saber:

1. La utilización del casco es simplemente una cuestión de conciencia, sensatez y costumbre.
2. El casco es el elemento fundamental para tu seguridad como conductor de ciclomotor.
3. El casco te protege la cabeza de cualquier impacto que en ella puedas recibir debido a una caída.
4. Es mucho más importante mantener tu cabeza sana que bien peinada. Por muy incómodo que el casco pueda resultar, cuando lo utilizas te proteges y ayudas a los demás con tu ejemplo, ya que mantienes una actitud positiva ante tu seguridad.
5. No olvides abrocharte el casco siempre, tensando la cinta del sistema de sujeción hasta que ajuste perfectamente al mentón o barbilla. Un casco desabrochado no sirve de nada, pues suele ser lo primero en saltar en caso de caída. Recuerda: llevar el casco sin abrochar en la cabeza es casi lo mismo que no llevarlo.
6. Nunca vayas con el casco en el codo: en caso de caída, además de sufrir lesiones en la cabeza, te puede producir fracturas múltiples en esa parte del brazo.



Asertividad.

Seguramente en alguna ocasión tu grupo de amigos ha tomado una decisión que no compartías plenamente, pero que aceptas, aunque no te guste, ya que la mayoría ha optado por ella. La presión que en ese momento realiza el grupo sobre ti de manera directa o indirecta hace que no seas capaz de expresar lo que piensas por miedo a la desaprobación o al rechazo. En ese momento no estás siendo asertivo.



La asertividad es la actitud de afirmación propia. Cuando eres asertivo expresas y manifiestas tus pensamientos o comportamientos sin miedo a la opinión de las demás personas del grupo y por lo tanto sin ninguna ansiedad por justificarte o imponerte a los otros.

La asertividad se basa en la aceptación propia: “Soy como soy y tengo derecho a ser así. Tengo capacidad de mejorar, pero estoy satisfecho siendo quien soy”.

Ser asertivo no significa ser agresivo, todo lo contrario. Ser asertivo demuestra seguridad, confianza, aceptación y valoración de uno mismo.

En el ámbito del tráfico también hay que mostrarse asertivo cuando no estemos de acuerdo en infringir, a propuesta del grupo, una norma de seguridad vial. Tampoco debemos aprobar algo que el grupo está incumpliendo en un momento determinado, como por ejemplo beber y conducir, no pagar el seguro del ciclomotor, etc.

Recuerda que ser asertivo manifestando conductas positivas dentro del tráfico denota gran madurez y responsabilidad por tu parte y con ello contribuyes a la seguridad vial y, quizá, a salvar la vida de tus amigos.

4.2. ACTITUDES NEGATIVAS: ACTITUDES INDESEABLES

En el ámbito de la seguridad vial, las actitudes negativas se traducen en conductas que no favorecen ni facilitan un sistema de tráfico más “agradable” y seguro ni para ti ni para el resto de los conductores.

En este sentido, algunas actitudes negativas que se manifiestan en conductas poco solidarias con el resto de conductores y ciudadanos son, entre otras:

1. Molestar con el ruido de los tubos de escape.
2. No respetar las normas de circulación: dificultando la circulación, haciendo pasadas a gran velocidad por lugares inadecuados, adelantando de forma incorrecta, conduciendo en zig-zag, haciendo caballitos, etc.

Todas estas conductas incrementan considerablemente el riesgo de tener un accidente de tráfico, causando graves daños tanto a nosotros como a otros usuarios, ya sean conductores o peatones.

Los jóvenes que muestran estas actitudes negativas tratan de incrementar, aunque no lo consiguen, su sentido de eficacia y superioridad frente a los demás. Suelen ser agresivos e intentan reforzar su imagen con conductas distorsionadas y antisociales. Tienen poco control sobre sus comportamientos y presentan una inteligencia emocional muy baja.



Es la habilidad para controlar las emociones y sentimientos de uno mismo y de los demás. Los jóvenes con poca inteligencia emocional son potencialmente peligrosos por falta de una evaluación seria de sus conductas. De este modo, se convierten en un factor de riesgo para la conducción, ya que no llegan a ser conscientes de hasta qué punto su conducta puede ponerles en riesgo de causar o sufrir un accidente serio.

Recuerda que, desde el momento en que te pones a los mandos de tu ciclomotor, debes ser consciente de que estás aceptando el riesgo de sufrir algún tipo de accidente o incluso la muerte. Asumirlo es empezar a evitarlo, y aún cuando nunca hayas estado involucrado en un accidente de tráfico, es absurdo pensar que estás exento de sufrirlo.



