

Niños y ciclomotores: la necesidad de la velocidad

A principios de los sesenta apareció por primera vez la minimotocicleta. Se presentó para su empleo en lugares cerrados, alejados de la carretera o en el campo o parques. Las primeras máquinas eran relativamente sencillas y lentas. La nueva generación de minimotocicletas es más rápida y, por ello, mucho más peligrosa. ¿Qué es exactamente una minimotocicleta? En realidad no son “minimotocicletas” en el sentido tradicional, sino miniaturas de las motocicletas que corren en grandes premios (GP). Son réplicas exactas en los detalles, las proporciones y los acabados a cualquier motocicleta de GP. Tienen frenos de disco delanteros y traseros, llantas de carreras, elementos aerodinámicos y un armazón y carenado de aleación de aluminio ligero. Según el modelo, tienen de 35 a 45 cm de altura y pesan de 18 a 20 kg. Pueden parecer juguetes, pero estas máquinas están construidas con la gran calidad, exactitud y proporción de una motocicleta de campeonato del mundo. La mayoría de ellas acelera rápidamente hasta alcanzar unos 55 km/h en 5 s. Muchas consiguen velocidades de hasta 90 km/h. Se venden con motores eléctricos o a gasolina. La minimotocicleta se conduce como la motocicleta de mayor tamaño, pero como la base de las ruedas y el peso son mucho menores, cambia de dirección con mayor rapidez. La rueda delantera del tipo más potente se eleva inmediatamente al acelerar. Por el pequeño tamaño de la base de la rueda, vuelca fácilmente y es muy propensa a las caídas y a la pérdida de control. Estas minimotocicletas se venden como máquinas para utilizar en carreras especiales.

Hasta hace poco, su empleo era relativamente escaso, pero su popularidad ha aumentado por la agresiva comercialización. Una de las mascotas de un equipo de la National Football League conduce una *minichopper* alrededor del campo de juego. La indagación de “minimotocicleta” en cualquier buscador de Internet proporciona una numerosa lista de páginas web que comercializan estas máquinas. El precio oscila entre tan sólo 115 hasta 3.000 dólares por unidad. Los vídeos de publicidad de las motocicletas muestran a niños menores de 16 años de edad y a adultos conduciendo estas máquinas. Una página web muestra a un adulto obeso conduciendo esta *minichopper* sin casco ni dispositivo de protección alguno en una vía pública y alardeando de la velocidad de su máquina. Los anuncios tienen mucho colorido, son atractivos tanto para los niños como para los adultos, y venden estas máquinas como divertidas y seguras. Alguno de ellos dice que sus máquinas están diseñadas para niños de 3 años de edad. Algunos distribuidores indican claramente que no se hacen responsables de las lesiones producidas por el empleo de sus máquinas, mientras que otros ni siquiera se molestan en mencionar este tema de responsabilidad. Recomiendan la supervisión de los niños pequeños por parte de un adulto mientras conducen una de estas máquinas.

Para ser legal su empleo en las vías públicas, los vehículos a motor, incluidas las motocicletas, deben cubrir

las especificaciones de seguridad, diseño y equipamiento del vehículo del US Department of Transportation (DOT). Los fabricantes que cumplen estos requisitos ofrecen un número de identificación del vehículo (VIN) y un certificado de origen del fabricante (MCO), que garantiza que el vehículo cumple las normas del US DOT. Todos los Estados obligan a titular y registrar cualquier vehículo a motor diseñado para su empleo en la vía pública. Esta especificación incluye el montaje de placas de licencia y al pago de una tarifa de registro. De forma que si una persona posee un vehículo a motor sin VIN, sin título de propiedad otorgado por el Department of Motor Vehicles (DMV) y sin placas de licencia, este vehículo está dedicado exclusivamente al empleo fuera de la carretera. Las minimotocicletas no cumplen las normativas DOT porque no están diseñadas para su empleo en la vía pública.

Pomerantz et al¹ observan una alarmante tendencia al mayor empleo de minimotocicletas por niños menores de 16 años de edad y al consiguiente aumento de lesiones en Ohio. Sospechamos que todos los Estados tienen el mismo problema, o peor. Los autores del artículo recomiendan la adopción de leyes que prohíban la venta y el empleo de minimotocicletas por niños menores de 16 años de edad¹. La American Academy of Pediatrics ha reforzado su recomendación de promulgar su legislación en todos los Estados para prohibir el empleo fuera de la carretera de vehículos de 2 y 4 ruedas por niños de menores de 16 años de edad, así como la prohibición de la venta de vehículos todo terreno de 3 ruedas, nuevos o usados, con un recordatorio de todos los vehículos todo terreno de 3 ruedas usados². Esta legislación ofrece la máxima protección posible a los niños. El problema reside en la promulgación de esta legislación, o una similar.

Las carreras de motocross para niños son un deporte bien organizado, con reglas y normativas desarrolladas por el American Motorcyclist Association Sport Rules Committee³. Sería muy difícil ilegalizar estas actividades en estos momentos. Estas reglas y normativas han sido desarrolladas para acontecimientos fuera de las carreteras. Ninguna de las organizaciones promotoras de estas actividades favorece el empleo de estos vehículos en la carretera. Todos los Estados norteamericanos tienen distintas leyes y normativas respecto al empleo de estos vehículos por niños menores de 16 años de edad.

Si se promulgase una legislación federal que prohibiera la venta y el empleo de estas máquinas, habríamos dado el primer paso. No obstante, los autores consideran bastante remota la posibilidad de promulgar este tipo de legislación por la actual Administración¹. Hasta ahora, la Consumer Product and Safety Commission (<http://www.kidsource.com/CPSC/>) no ha podido prohibir la venta de este tipo de máquinas. Así pues, cada Estado puede decidir la mejor forma de afrontar el tema de la prevención de lesiones graves por la venta y el empleo de estos vehículos fuera de la carretera.

La regulación del empleo de estos vehículos fuera de la carretera escapa a la capacidad de la policía, a menos que el empleo de estas máquinas haya intervenido en alguna actividad criminal. Se puede redactar pólizas de seguro que excluyan el empleo de estas máquinas, y las lesiones debidas a su empleo, de las pólizas de seguro del hogar y de los planes de seguro médico. Se podría aplicar una tasa más elevada a la venta de estas máquinas para desincentivar su compra. Se podría obligar a un curso de formación de conductores para poder conducir estas minimotocicletas. Se debe desarrollar grupos educativos para determinar qué tipo de mensajes ayudaría a los niños y a sus padres a comprender los riesgos intrínsecos de estas máquinas.

Las leyes sobre el empleo de estas minimotocicletas en la vía pública pueden desarrollarse y aplicarse con mucha mayor facilidad. Todos los Estados deberían disponer de normativas muy claras que prohíban el empleo de estas máquinas en la vía pública. En Oregon, la conducción de un vehículo inseguro constituye una violación de tránsito tipo B (ORS 815.020) y está multada con hasta 360 dólares^{4,5}. La conducción de un vehículo que quebrante las reglas de equipamiento constituye una violación de tránsito tipo C (ORS 815.100) y está multada con hasta 180 dólares^{4,5}. Además, el padre o tutor de un niño menor de 16 años de edad que autorice a éste a conducir un vehículo a motor puede estar sujeto a una citación de tránsito y a una multa (ORS 814.536)^{4,5}.

Podría desarrollarse un programa de formación, junto con el Departamento de Estado de vehículos a motor, para alentar el cumplimiento de las normativas vigentes. Este programa de formación también debe ser distribuido por los medios de comunicación y en las escuelas. Es necesario obligar al empleo de sistemas de protección. Es indudable que la legislación del casco de motocicleta y su empleo obligatorio aumenta su uso y disminuye la estancia hospitalaria media, el riesgo de lesión crítica, el riesgo de traumatismo craneal, los costes médicos y el coste de la discapacidad a largo plazo⁶⁻¹¹. Además, el empleo obligatorio del casco ahorra anualmente cientos de millones de dólares en asistencia médica y gastos de rehabilitación, mientras que no emplearlo cuesta anualmente miles de millones de dólares en aumento de tributación, mayores costes de seguro y pérdida de impuestos⁹.

Se debe aconsejar la distribución de vídeos educativos que muestren gráficamente los distintos tipos de lesiones y el impacto sobre el futuro del niño a los padres y a los niños que utilicen estas máquinas. Es necesario explicar a los padres y al niño el posible riesgo vital que acarrea el empleo de estas máquinas en el momento de la compra. Todo programa educacional desarrollado debe ser atractivo para poder competir con los anuncios que promocionan la venta y el empleo de estas máquinas.

La promulgación de la legislación que obliga al empleo de cascos de motocicleta a los niños que conduzcan estas máquinas fuera de la carretera debería estar en la agenda legislativa de todos los Estados. Podría desarrollarse un modelo de legislación que obligase al empleo de un casco de motocicleta aprobado por el DOT al conducir una de estas máquinas. Este tipo de legislación debería tomar como modelo las leyes de muchos Estados sobre el empleo de casco cuando un niño monta en bicicleta, monopatín, ciclomotor o usa patines en línea. En muchos estados, tras la promulgación del empleo obli-

gatorio de casco de bicicleta para los niños, su uso pasó de menos del 5% a más del 60% y las lesiones relacionadas con la bicicleta disminuyeron en un 50%¹². Puede desarrollarse una cierta coordinación entre los expertos de centros de traumatología, la policía, los grupos médicos, las Safe Kids Coalitions (<http://www.safekids.org/>), el DMV, los pacientes con parálisis permanente y los padres que han perdido a un hijo en un accidente por usar una de estas máquinas. El cumplimiento de estas leyes sería difícil porque la policía no suele intervenir en actividades realizadas fuera de las carreteras. Sin embargo, la promulgación de estas leyes relacionadas con el uso del casco tendría un efecto educativo tanto para los padres como para los niños, y reduciría alguna de estas lesiones. Todos los profesionales de asistencia primaria deben incluir la explicación de los peligros de estos vehículos en las visitas rutinarias de puericultura a partir de los 3 años de edad.

Finalmente, haríamos bien en atender a las palabras de Batman: "Quien sabe qué ha de temer, Robin, sabe cómo actuar con seguridad. En los buenos saltos y en la buena conducción nunca se debe sacrificar la seguridad en aras de la velocidad".

JAMES K. LACE, MD, FAAP^a, Y BRAHM GOLDSTEIN, MD, FCCM^b

^aProfessor of Clinical Pediatrics. Oregon Health Science University. Oregon Medical Association Legislative Chairman. Oregon Pediatric Society Legislative Chairman. Ex presidente de la Oregon Pediatric Society. Miembro de la Oregon Safe Kids Coalition. ^bProfessor of Pediatrics. Director of Pediatric Clinical Research Office, Doernbecher Children's Hospital. Associate Medical Director. Oregon Health & Science University. Portland, OR.

BIBLIOGRAFÍA

1. Pomerantz W, Gittleman M, Smith G. No license required: severe pediatric motorbike-related injuries in Ohio. *Pediatrics*. En prensa 2005.
2. Prevention AAoPCoPaP. All terrain vehicle injury prevention: two-, three-, and fourwheeled unlicensed motor vehicles. *Pediatrics*. 2000;105:1352-4.
3. 2005 AHRMA Handbook. Goodlettsville: American Historic Racing Motorcycle Association, Ltd. (AHRMA); 2005.
4. Make sure you have a merry mini-motorcycle ride. Oregon: Department of Transportation; 2004.
5. Fact sheet for mini-motorbikes/scooters. Oregon: Department of Transportation; 2004.
6. Helmets and preventing motorcycle- and bicycle-related injuries. Council on Scientific Affairs, American Medical Association. *JAMA*. 1994;272:1535-8.
7. Liu B, Ivers R, Norton R, Blows S, Lo SK. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane Database Syst Rev*. 2004;CD004333.
8. Lloyd LE, Lauderdale M, Betz TG. Motorcycle deaths and injuries in Texas: helmets make a difference. *Tex Med*. 1987;83:30-3.
9. McSwain NE Jr, Belles A. Motorcycle helmets: medical costs and the law. *J Trauma*. 1990;30:1189-97; discussion 1197-9.
10. Nurchi GC, Golino P, Floris F, Meleddu V, Coraddu M. Effect of the law on compulsory helmets in the incidence of head injuries among motorcyclists. *J Neurosurg Sci*. 1987; 31:141-3.
11. Panichaphongse V, Watanakajorn T, Kasantikul V. Effects of law promulgation for compulsory use of protective helmets on death following motorcycle accidents. *J Med Assoc Thai*. 1995;78:521-5.
12. Wesson D, Spence L, Hu X, Parkin P. Trends in bicycling-related head injuries in children after implementation of a community-based bike helmet campaign. *J Pediatr Surg*. 2000;35:688-9.