



Hoja de Datos

USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

De las 32,598 personas que murieron en el 2002 en choques automovilísticos, un 59% no tenía abrochado el cinturón de seguridad. [La Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés), Annual Assessment of Motor Vehicle Crashes, 2002]

Se estima que los cinturones de seguridad salvaron 14,164 vidas de ocupantes de vehículos de más de cuatro años de edad en el año 2002. Si **TODOS** los ocupantes de vehículos mayores de 4 años hubieran tenido el cinturón de seguridad abrochado, un total de 21,317 vidas se hubieran salvado en el año 2002 – es decir, 7,153 vidas adicionales. [NHTSA Traffic Safety Facts Occupant Protection, 2002]

Cada punto de porcentaje en el aumento en el uso de los cinturones de seguridad representa a 2.8 millones de personas que se abrochan, aproximadamente 270 vidas más que se salvan y 6,400 lesiones que se evitan anualmente, según estima NHTSA [NHTSA, FY2003 Performance Plan, 2002]

El uso de los cinturones de seguridad ha incrementado significativamente en los últimos años, pero todavía queda mucho por hacer para que las personas que no se abrochan comiencen a hacerlo. El uso de los cinturones de seguridad en los Estados Unidos incrementó a un 79% en el año 2003 de un 58% en 1994. [NHTSA, Technical Report, Safety Belt Use in 2003, September 2003]

EFFECTIVIDAD DEL USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD

En el 2002, de las personas involucradas en choques automovilísticos fatales, el 73% que tenía el cinturón abrochado sobrevivió; de los que no tenían el cinturón abrochado solamente el 42% sobrevivió. [NHTSA, Traffic Safety Facts 2002, October 2003]

En choques fatales, murieron el 73% de los ocupantes que fueron arrojados fuera del automóvil. Solo el 1% de los ocupantes que reportaron estar abrochados fue arrojados fuera del automóvil – comparado con un 30% de los ocupantes que no estaban abrochados. Los cinturones de seguridad son efectivos para prevenir que una persona sea arrojada fuera del vehículo. [NHTSA, Traffic Safety Facts 2002 – Overview, July 2003]

CINTURONES DE SEGURIDAD SALVAN VIDAS Y AHORRAN DINERO

Durante los últimos 26 años, los cinturones de seguridad han evitado 135,000 muertes y 3.8 millones de lesiones, lo cual resultó en un ahorro de \$585 mil millones en costos médicos y otros gastos. Si todos los ocupantes de vehículos durante ese período hubieran usado cinturones de seguridad, casi 315,000 muertes y 5.2 millones de

lesiones se hubieran podido evitar – ahorrando \$913 mil millones en costos. [NHTSA, Economic Impact of Crashes, 2002]

En el año 2000, las muertes y lesiones graves que se evitaron debido al uso de los cinturones de seguridad resultaron en un ahorro de \$50 mil millones en costos médicos, pérdidas de productividad y otros costos relacionados con las lesiones. [NHTSA, Economic Impact of Crashes, 2002]

El costo económico de choques automovilísticos ocurridos en el año 2000 en los Estados Unidos fue de \$230.6 mil millones. Esto representa una cantidad igual al 2.3% del producto interno bruto o \$820 por cada persona que vive en los Estados Unidos. [NHTSA, Economic Impact of Crashes, May 2002]

En el año 2002, el costo económico para la sociedad por cada fatalidad de un choque automovilístico es de más de \$977,000, y por cada persona que sobrevive un choque y queda críticamente lesionada cuesta un promedio de \$1.1 millones. [NHTSA, Economic Impact of Crashes, May 2002]

El público en general paga por aproximadamente tres cuartos del costo total de todos los choques, primordialmente por medio de las primas de seguros, impuestos, tardanzas y pérdida de productividad. [NHTSA Economic Impact of Crashes, 2002]

ADULTOS MENORES DE 35 AÑOS Y ADOLESCENTES

En el año 2002, el 62% de todos los ocupantes de vehículos de pasajeros entre los 18 y los 34 años de edad murieron en accidentes de tráfico por no tener abrochados los cinturones de seguridad. En comparación, entre los ocupantes de vehículos de 35 años y mayores que murieron en choques de tráfico, el 48% no estaban abrochados. [Fatality Analysis Reporting System, 2002 Annual Report File (ARF)]

En el año 2002, el 65% de todos los varones ocupantes de vehículos de pasajeros entre los 18 y los 34 años de edad murieron en accidentes de tráfico por no tener abrochados los cinturones de seguridad. El 54% de las hembras entre los 18 y 34 años de edad que murieron en choques no estaban abrochadas [Fatality Analysis Reporting System, 2002 Annual Report File (ARF)]

En el año 2001, al ser clasificados por edades específicas, los choques automovilísticos en el tráfico fueron la causa principal de muerte para personas de 2 años de edad y aquellas entre las edades de 4 y 33 años. [NHTSA, Research Note, Motor Vehicle Crashes as a Leading Cause of Death in the United States, 2001, December 2003]

En el año 2002, el 59% de todos los ocupantes de vehículos de pasajeros entre los 16 y los 20 años de edad murieron en accidentes de tráfico por no tener abrochados los cinturones de seguridad. [Fatality Analysis Reporting System, 2002 Annual Report File (ARF)]

El costo económico de los choques reportados a la policía y en donde están envueltos conductores de 15 a 20 años de edad se estima que alcanzó \$40.8 mil millones en el 2002 [NHTSA Traffic Safety Facts 2002 – Young Drivers, July 2003]

Los jóvenes varones continúan estando por debajo de las jóvenes hembras en cuanto al uso de los cinturones de seguridad. En el año 2001, el 18.1% de los varones en la

escuela secundaria dijeron que ellos raramente o nunca se abrochan el cinturón de seguridad cuando viajan como pasajeros, comparado con un 10.2% en las hembras. [Centers for Disease Control and Prevention, Youth Risk Behavior Survey, 2001]

El 94% de los conductores entre los 16 y 20 años de edad dijo que se abrochaban los cinturones de seguridad para evitar lesiones graves. El 82% dijo que usan los cinturones de seguridad porque es la ley y el 80% lo hacen para evitar multas [NHTSA, Motor Vehicle Occupant Protection Use Survey, June 2002]

POBLACIONES DIVERSAS, MINORÍAS

El uso de los cinturones de seguridad entre los jóvenes afroamericanos incrementó a un 77% en el 2002 de un 69% en el 2000 – esencialmente incrementando al mismo nivel del promedio nacional. Más del 25% de afroamericanos que no se abrochaban los cinturones de seguridad en el año 2000, lo hicieron en el 2002. [NHTSA, National Occupant Protection Use Survey, June 2002].

Los choques automovilísticos son la principal causa de muerte para los afroamericanos desde los recién nacidos hasta los 13 años y son la segunda causa de muerte para los afroamericanos entre los 15 y 24 años de edad. [Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Injury Prevention and Control, 2000]

Choques automovilísticos son la causa principal de muerte para los hispanos de 1 a 34 años de edad, y la tercera causa de muerte para los hispanos de todas las edades, siendo superado solamente por muertes a causa de ataques cardíacos y el cáncer. [Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Injury Prevention and Control, 2000]

En el 2001, el 16.1% de los adolescentes afroamericanos dijeron que nunca o raras veces usaban el cinturón de seguridad cuando viajaban como pasajeros. Esto comparado con un 13.6% en adolescentes blancos y un 14.5% en los adolescentes hispanos. [Centers for Disease Control and Prevention, Youth Risk Behavior Survey, 2001]

A pesar de que los jóvenes varones afroamericanos e hispanos manejan menos millas que los adolescentes blancos, tienen casi el doble de probabilidad de morir en un choque automovilístico que los jóvenes varones blancos. [NHTSA, Archive of Pediatric and Adolescent Medicine, 1998].

CONDUCTORES EN ZONAS RURALES Y DE CAMIONETAS “PICK UP”

El uso de los cinturones de seguridad en zonas rurales fue de un 73% en el año 2002, un poco más bajo que el promedio a nivel nacional de 75%. [NHTSA, National Occupant Protection Use Survey, June 2002].

El uso de los cinturones de seguridad entre los conductores de camiones “pick up” es de 69%, uno de los más bajos entre cualquier grupo demográfico. [NHTSA, Technical report, Safety Belt Use in 2003, September 2003].

LEYES SOBRE EL USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD

Hay dos tipos de leyes sobre el uso de los cinturones de seguridad: primarias y secundarias. La ley primaria permite que un policía u oficial de la ley multe a un conductor simplemente porque observó que el conductor o uno de sus pasajeros no tenía abrochado el cinturón de seguridad (esto incluye a los niños que no están en asientos de seguridad o abrochados). La ley secundaria requiere que el policía detenga al conductor por otra infracción de tráfico antes de poder multarlo por no tener abrochado el cinturón. Las leyes primarias sobre el uso de los cinturones de seguridad son las más efectivas para incrementar el uso de los cinturones de seguridad. En el año 2003, el uso de los cinturones de seguridad fue de un 83% en los Estados que tienen leyes primarias, comparado con un 75% en Estados que no tienen leyes primarias. [NHTSA, Technical Report, Safety Belt Use in 2003, September 2003]

El uso de los cinturones de seguridad entre los jóvenes es significativamente más alto en los Estados que tienen leyes primarias sobre el uso de cinturones de seguridad, comparado con los Estados que solo tienen leyes secundarias. [National Safety Council, Teenage Seat Belt Use, 2002]

Para mayo del 2004, solamente 20 Estados, el Distrito de Columbia y Puerto Rico habían establecido leyes primarias sobre el uso de los cinturones de seguridad. Los Estados con leyes primarias son: Alabama, California, Connecticut, Delaware, Georgia, Hawaii, Illinois, Indiana, Iowa, Louisiana, Maryland, Michigan, New Jersey, New Mexico, New York, North Carolina, Oklahoma, Oregon, Texas y Washington. New Hampshire es el único Estado que no tiene leyes de cinturones de seguridad para adultos.

ESFUERZOS EFECTIVOS PARA HACER CUMPLIR LAS LEYES

El modelo de la campaña *Abrochado o Multado* utiliza anuncios pagados, la publicidad, los medios de comunicación y esfuerzos efectivos de alta visibilidad para hacer cumplir las leyes para aumentar el uso de los cinturones de seguridad y los asientos de seguridad para niños. Los programas de *Abrochado o Multado* han podido mantener en forma sostenida y exitosa el uso de los sistemas de seguridad a nivel comunitario, estatal y regional. [NHTSA, Evaluation of *Click It or Ticket* Model Programs, 2002]

En mayo del 2002, los diez Estados que implementaron campañas completas de *Abrochado o Multado* incrementaron el uso de los cinturones de seguridad en un porcentaje de 8.6 puntos, a un total de 77.1%. Estos Estados usaron publicidad y anuncios pagados, y la policía incrementó esfuerzos para hacer cumplir la ley a nivel estatal durante un período de cuatro semanas. Pero en comparación, los Estados que solamente incrementaron esfuerzos para hacer cumplir la ley de cinturones de seguridad pero que no usaron anuncios pagados para diseminar el mensaje, solo obtuvieron un promedio de 0.5% de incremento en el uso de los cinturones de seguridad. [NHTSA, Evaluation of *Click It or Ticket* Model Programs, 2002]