

Hoja de Datos

USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

El uso de los cinturones de seguridad ha incrementado significativamente en los últimos años, pero todavía queda mucho por hacer para que los 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, Safety Belt Use in 2003, September 2003]

De las 32,598 personas que murieron en el 2002 en choques automovilísticos, un 59% no tenía abrochado el cinturón de seguridad. [NHTSA, Traffic Safety Facts 2002, October 2003]

NHTSA estima que los cinturones de seguridad salvaron 14,164 vidas en el año 2002, y si todos los ocupantes de vehículos mayores de 4 años hubieran tenido el cinturón de seguridad abrochado 7,153 vidas adicionales hubieran podido ser salvadas. [NHTSA Traffic Safety Facts 2002 -- Overview, July 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 43% sobrevivió. [NHTSA, Traffic Safety facts 2002, October 2003]

En choques fatales, el 73% de los ocupantes que fueron arrojados fuera del automóvil murió. Solo el 1% de los ocupantes que reportaron estar abrochados fue arrojado fuera del automóvil. 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

En el año 2000, el uso de los cinturones de seguridad previno casi 11,900 muertes y 325,000 lesiones graves, lo que resulto 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, May 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]

El costo económico de por vida para la sociedad por cada fatalidad de un choque automovilístico es de más de \$977,000. Más del 80% de esta suma se

debe a pérdidas en la productividad en el trabajo y casera. [NHTSA, Economic Impact of Crashes, May 2002]

Cada persona que sobrevive un choque y queda críticamente lesionada cuesta un promedio de \$1.1 millones. Los costos médicos y las pérdidas en la productividad, para este nivel más serio de lesiones no-fatales, representan un 84% de este costo. [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 y tardanzas por estar sentados en tráfico. En el año 2000, estos costos – pagados por la sociedad y no por las víctimas de los choques – alcanzaron un total de \$170 mil millones [NHTSA Economic Impact of Crashes, 2002]

ADULTOS MENORES DE 35 AÑOS Y CONDUCTORES JÓVENES

Choques automovilísticos son la causa principal de muerte para los jóvenes estadounidenses de 15 a 34 años de edad. [National Center for Health Statistics, National Vital Statistics Report, 2003]

En el año 2002, murieron un total de 5,625 conductores y pasajeros entre las edades de 16 y 20 años en choques automovilísticos y otros 476,000 fueron seriamente lesionados. [NHTSA, Traffic Safety Facts 2002, October 2003]

En el año 2002, el 64% de los conductores y pasajeros entre 16 y 20 años de edad que murió en choques automovilísticos no tenía abrochado el cinturón de seguridad. El 16% de los conductores y pasajeros entre 16 y 20 años de edad que resultó lesionado no estaba abrochado. [NHTSA, Traffic Safety facts 2002, October 2003]

En el año 2002, murieron un total de 8,833 conductores y pasajeros entre las edades de 21 y 34 años en choques automovilísticos y otros 788,000 resultaron lesionados. [NHTSA, Traffic Safety Facts 2002, October 2003]

En el año 2002, el 69% de los conductores y pasajeros entre 21 y 34 años de edad que murió en choques automovilísticos no tenía abrochado el cinturón de seguridad. El 13% de los conductores y pasajeros entre 21 y 34 años de edad que resultó lesionado no estaba abrochado. [NHTSA, Traffic Safety facts 2002, October 2003]

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, 18.1% de los varones en la escuela secundaria dijo 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]

MINORÍAS

El uso de los cinturones de seguridad entre los jóvenes afroamericanos incrementó de un 69% en el 2000 a un 77% en 2002 -- un poco por encima 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, Research Note: Safety Belt Use in 2002 – Demographic Characteristics, March 2003]

Los choques automovilísticos son la principal causa de muerte para los afroamericanos entre las edades de 3 a 13 años y son la segunda causa de muerte para los afroamericanos entre los 14 y 29 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 quinta causa de muerte para los hispanos de todas las edades. [Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Injury Prevention and Control, 2000]

En el 2001, el 16% 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]

Por cada milla viajada, los jóvenes varones afroamericanos e hispanos (entre 13 y 16 años) tienen casi el doble de probabilidad de morir en un choque automovilístico que los jóvenes varones blancos. [NHTSA, Safety Belts and Teens 2003 report, April 2003]

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, Research Note: Safety Belt Use in 2002 – Demographic Characteristics, March 2003]

El uso de los cinturones de seguridad entre los conductores de camionetas “pick up” es de 69%, uno de los más bajos entre cualquier grupo demográfico, comparado con un 83% para conductores de SUVs y vans, y un 81% para conductores de automóviles [NHTSA, Research Note: Safety Belt Use in 2002 – Demographic Characteristics, March 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, 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]

Desde septiembre del 2003, 20 estados, el Distrito de Columbia y Puerto Rico habían establecido leyes primarias sobre el uso de los cinturones de seguridad.

ESFUERZOS EFECTIVOS PARA HACER CUMPLIR LAS LEYES

La *Movilización Abrochado o Multado* para hacer cumplir las leyes de cinturones de seguridad estará en efecto del 17 al 30 de noviembre. Se basa en el Programa de Hacer Cumplir las Leyes Para la Protección Efectiva de Pasajeros en el Tráfico (STEPs, por sus siglas en inglés.) Este es un modelo que ha probado ser un método eficaz para hacer que los conductores cambien su conducta en cuanto al uso de los cinturones de seguridad. Programas exitosos de STEPs han sido documentados en Canadá, Europa y los Estados Unidos. El modelo de STEPs es una combinación de un intenso período de anuncios publicitarios y un incrementado y altamente visible esfuerzo para hacer cumplir la ley.

Los anuncios publicitarios están diseñados para alcanzar a un amplio público de adolescentes y adultos jóvenes – especialmente varones. Este grupo es el que menos se abrocha el cinturón y es el más probable a perder la vida en un choque automovilístico.

El objetivo de la *Movilización Abrochado o Multado* no es expedir multas sino influenciar a la gente a abrocharse el cinturón y así evitar lesiones y fatalidades. Investigaciones han comprobado que la certeza de recibir una multa y los costos asociados con esta, persuaden a la gente a abrocharse el cinturón.

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 pagada y la policía incremento esfuerzos para hacer cumplir la ley a nivel estatal durante un periodo de dos semanas. Pero en comparación, los estados que solamente incrementaron esfuerzos para hacer cumplir la ley de cinturones de seguridad pero que no usaron publicidad pagada 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, January 2002]

Como resultado de la campaña *Abrochado o Multado* de Mayo del 2003, el uso de los cinturones de seguridad en todos los Estados Unidos incrementó a un 79%, el uso de cinturones de seguridad más alto jamás visto. La campaña convirtió a un 17% de personas que no usaban el cinturón de seguridad en usuarios, esto es el doble del incremento en años anteriores. [NHTSA, Safety Belt Use in 2003, September 2003]