



Campaña de vigilancia

No valen excusas, el cinturón es un seguro de vida

- El 23% de los fallecidos que viajaban en turismo o furgoneta en 2018 no hacían uso del cinturón de seguridad. Si lo hubiesen llevado puesto, al menos la mitad de los fallecidos (92) hubiera sobrevivido
- Llamada de atención al escaso uso del cinturón de seguridad en los autobuses (20%)
- El borrador de modificación de la Ley de Permiso por Puntos incrementa a 4 los puntos a detracer por no llevar puesto el cinturón de seguridad o a los menores en los sistemas de retención infantil
- Los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm deben ir sentados en los asientos traseros

9 de marzo de 2020.- ¿Cuántas veces oímos a familiares o conocidos: voy cerca, circulo a baja velocidad, en ciudad no es necesario, en los asientos de atrás no es tan útil o no tengo sillitas para todos, pero llevo a los niños a las extraescolares?...Quizás, no solo haya escuchado alguna de estas frases, sino que se sienta reflejado en alguna de ellas y siga pensando que el cinturón de seguridad no sirve para nada.

Estas pudieron ser alguna de las excusas utilizadas por los 185 fallecidos (23%) que en 2018¹ viajaban en turismo o en furgoneta y los 305 heridos hospitalizados, que no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del accidente. Si lo hubiesen llevado puesto, la mitad de los fallecidos (92) se hubieran podido salvar.

¹ Datos consolidados de urbana e interurbana [Principales cifras de la siniestralidad vial 2018](#)



Con la idea de reducir la siniestralidad y teniendo en cuenta que todos los expertos nacionales e internacionales relacionados con la seguridad vial determinan que el cinturón de seguridad es el mejor seguro de vida en un vehículo, la Dirección General de Tráfico pone en marcha desde hoy y hasta el próximo domingo una campaña de vigilancia y control del dispositivo de seguridad que más vidas ha salvado y salva en carretera.

Debido a que su uso es uno de los pilares fundamentales en las políticas de seguridad vial de la Unión Europea, policías de tráfico del resto de países miembros también realizarán esta campaña en sus respectivos países.

La DGT ha invitado también a participar a los ayuntamientos, para que las policías locales conciencien y vigilen el uso que se hace en las ciudades, donde el uso del cinturón es menor.

UN ÚNICO OBJETIVO, TRES MEDIOS

Con el objetivo de constatar el uso del cinturón de seguridad, se utilizarán todos los medios con los que cuenta la DGT:

- Los agentes de la Agrupación comprobarán en carretera que todos los ocupantes de los vehículos lleven puesto el cinturón de seguridad y en el caso de menores, lleven su sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso.
- Desde el aire, los helicópteros y drones también intensificarán la vigilancia de su uso.
- Vigilancia automatizada con las 225 cámaras ubicadas en carretera, 60% de ellas en vías convencionales y el 40% restante en vías de alta ocupación. Estas cámaras, al igual que con la velocidad, están preparadas para comprobar el uso adecuado del mismo y en caso de no llevarlo abrochado genera una denuncia que le llegará al titular del vehículo.

USO EN ESPAÑA

Según se desprende de los datos del proyecto [ESRA](#) (Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía), realizada en 38 países, el 80% de los españoles declara haber utilizado el cinturón de seguridad como conductor

durante la conducción en el último año, un 81% reconoce haberlo utilizado como pasajero en el asiento delantero del coche y el 70% como pasajero en los asientos traseros del coche.

RAZONES DE MUCHO PESO PARA LLEVARLO PUESTO

El uso correcto del cinturón de seguridad es útil en cualquier trayecto y en todos los asientos. Entre las razones que justifican su uso destacan:

MUERTE

A 80 km/h, un choque frontal sin llevar puesto el cinturón de seguridad suele llevar

aparejado el fallecimiento o lesiones graves.

LESIONES

Reduce hasta un 75% determinadas lesiones, tanto del conductor como del pasajero en caso de accidente.

DESPEDIDO

Protege de salir despedido del habitáculo o impactar contra el parabrisas.

AIRBAG

Complementa la eficacia del airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz y ha sido pensa-

do para funcionar de forma complementaria.

PASAJEROS

En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos traseros golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser de hasta ocho veces mayor.

CIUDAD

Reduce hasta cinco veces, la probabilidad de resultar herido grave o muerto en accidente en casco urbano si se lleva puesto.

TAMBIÉN EN LOS AUTOCARES

La normativa también obliga a llevar puesto el cinturón de seguridad cuando el autobús cuente con este dispositivo. Desde octubre de 2007 es obligatorio que los autobuses que se matriculen lleven cinturones de seguridad.

Pese a esta obligación, solo el 20% de los pasajeros de autobuses hacen uso del mismo, según el informe sobre el uso de cinturón de seguridad en autobuses de la Fundación Mapfre. Además dicho estudio concluye que la utilización de este dispositivo reduce las lesiones graves hasta en un 42% y en caso de muerte en un 47%.

No llevar el cinturón en los autobuses que sí cuentan con este dispositivo es considerado una infracción grave que tendrá que abonar el pasajero

MODIFICACIÓN EN LA LEY DE PERMISO POR PUNTOS

Para aquellos ocupantes de vehículos que conociendo los beneficios que aporta el cinturón de seguridad no quieren hacer uso del mismo, la Dirección General de Tráfico está trabajando en el borrador de modificación de la Ley de Permiso por Puntos y una de las novedades previstas es aumentar de 3 a 4 el número de puntos a detracer por no llevarlo puesto

EL TRASLADO DE LOS MENORES, RESPONSABILIDAD DEL ADULTO

Si importante es que lo adultos hagan uso del cinturón de seguridad, en el caso de los menores el uso correcto de los sistemas de retención infantil es fundamental.

La legislación española obliga a que los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm que se desplacen en vehículo, además de viajar con el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso como la norma exige, deberán ir sentados obligatoriamente en los asientos traseros de los vehículos, excepto:

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros
2. Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores de las mismas características.
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos traseros todos los sistemas de retención infantil.

Solamente en estos casos, los menores podrán ocupar el asiento delantero del vehículo, pero siempre utilizando el sistema de retención homologado a su talla y peso.

Según el Reglamento de Circulación, los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante, instrucciones en las que se indicará de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

Lesiones más frecuentes



Infografía que muestra tres tipos de lesiones más frecuentes en menores de edad, cada una con un dibujo de un niño afectado y una descripción de la lesión y sus causas. El texto 'Tráfico y Seguridad Vial' aparece verticalmente a la izquierda de las ilustraciones.

- Hasta 2 años**
De cuello
Generadas por la desproporción de la cabeza (en un bebé supone hasta un 30% de su peso total) y la fragilidad de la columna.
- Entre 2 y 4 años**
De cabeza
Debido a que las vértebras no son suficientemente fuertes para soportar las desaceleraciones bruscas.
- Entre 4 y 10 años**
De abdomen
Mayor riesgo de sufrir hemorragia interna o lesiones abdominales. Sus órganos no están suficientemente fijados a la estructura abdominal y los huesos de la pelvis son muy frágiles.