

CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL CINTURÓN / SRI DEL 14 AL 20 DE MARZO DE 2016

1.- IDEAS GENERALES

- 1.1. Dispositivos de seguridad: Cinturón
- 1.2. Dispositivos de seguridad: Sistemas de retención infantil (SRI)

2.- CIFRAS A RESALTAR

- 2.1.- Datos sobre siniestralidad
- 2.2.- Uso del cinturón de seguridad/SRI en fallecidos en el año 2014 en vías urbanas e interurbanas.
- 2.3.- Uso de cinturón en turismos y furgonetas: Evolución histórica del uso del cinturón de seguridad en conductores y acompañantes

3.-SANCIONADOS, SANCIONES Y PUNTOS DETRAÍDOS SEGÚN AGRUPACIÓN DE PRECEPTOS.

4.- RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL

5.-NORMATIVA APLICABLE

- 5.1.- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- 5.2.- Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

6.- ESTUDIOS REALIZADOS

- 6.1.- Buenos y malos usos de las sillitas infantiles en los accidentes de tráfico (Autor: Universidad Politécnica de Madrid. Propietario Externos-2011)
- 6.2.- Cuarto Informe PIN sobre Seguridad Vial del ETSC

7.- CONCLUSIONES

1.- IDEAS GENERALES

El uso del cinturón de seguridad y de los SRI resulta útil en cualquier trayecto corto o largo, urbano e interurbano.

Todos los ocupantes de un vehículo deben ir sujetos con su sistema de retención adecuado.

El recorrido del cinturón de seguridad o del arnés nunca debe ir por encima del cuello. Debe ajustarse lo más bajo posible sobre las caderas y sin holguras.

1.1.- Dispositivos de seguridad: Cinturón

El cinturón de seguridad es un elemento básico y fundamental de la seguridad vial y reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.

El airbag no es eficaz si no se complementa con la utilización del cinturón de seguridad. El cinturón de seguridad y el airbag están pensados para funcionar de forma complementaria.

No utilizarlo en los asientos traseros supone un gran riesgo. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser hasta 8 veces mayor.

Protege tanto de salir despedido del habitáculo, como de impactar contra el parabrisas.

A 80 kilómetros por hora, un choque frontal sin llevar puesto el cinturón de seguridad, suele llevar fatalmente aparejado resultado de muerte o lesiones graves. El cinturón alcanza una máxima efectividad en los vuelcos, donde se reduce un 77% el riesgo de muerte.

No llevar puesto el cinturón de seguridad es, junto con la velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol, uno de los principales factores de riesgo en la carretera.

Idea fuerza.
El cinturón de seguridad es un seguro de vida. No hay que olvidarse de él y llevarlo siempre abrochado, tanto en carretera como en ciudad.

- ¿De que protege?

Porcentaje de reducción de lesiones:

Tipo de lesión	Conductor	Pasajero
Lesiones cerebrales	33%	56%
Fracturas craneales	18%	18%
Heridas faciales	45%	64%
Lesiones oculares	38%	40%
Fracturas faciales	6%	6%
Lesiones pulmonares	33%	58%

Fuente: Formación y Educación Vial / Consejos de seguridad vial Web divulgativa de la DGT

- Requisitos del cinturón

- Homologado
- Bien anclado
- Con el reglado correcto
- Correctamente abrochado

1.2.- Dispositivos de seguridad: Sistemas de retención infantil (SRI)

- Nunca lleve a un niño en brazos, ni utilice su mismo cinturón de seguridad para protegerle
- Asegúrese que la silla está bien instalada. Adapte el reposacabezas y los arneses de la silla a medida que el niño vaya creciendo

- Porque tú usas el cinturón, empieza con ellos desde pequeños.

- Conoce las características adecuadas a la talla, peso y edad de tu hijo
- No solo es importante la edad, también hay que tener en cuenta la altura y el peso de los niños

- Obligatorio:

- Niños con una altura inferior a 1,35 m. (Alrededor de 12 años).

- Recomendable:

- Hasta los 1,50 m es recomendable que los menores sigan utilizando S.R.I homologados a su talla y peso.
- En todos los casos, la banda diagonal del cinturón ha de pasar por la clavícula sobre el hombro y bien pegada al pecho, mientras que la banda ventral ha de quedar lo más baja posible sobre la cadera.
- Si la banda del hombro toca el cuello o pasa bajo el mentón, el niño debe seguir utilizando un asiento elevador.
- Nunca se debe ir con la banda debajo del brazo o detrás de la espalda.

- A la hora de adquirir un S.R.I:

- La silla siempre tiene que estar homologada, busca la etiqueta con la E que te indicará para que vehículos es válida y el peso de los niños que pueden utilizarla.
- Prueba la silla que estés pensando adquirir con tu hijo y valora su comodidad y adaptación, garantizando así que acepte ir atado.
- Comprueba que la silla se adapte perfectamente al asiento de tu automóvil y a los cinturones de seguridad.
- Solicita que te expliquen las instrucciones de instalación y valora positivamente las que sean más sencillas.

- Lesiones más frecuentes por edades:

- Hasta los 2 años: Cuello
- Entre los 2 y los cuatro años: Cabeza
- De 4 a 10 años: Abdomen

- Reglas de Oro:

- Nunca llevar al niño en brazos.
- Utilizar pinzas de retención del cinturón de seguridad es peligroso, dado que reduce notablemente su eficacia.
- El AIRBAG ¡Jamás coloque una sillita, sobre todo instalada en sentido contrario a la marcha, con el airbag conectado!
- No bajar la guardia en los trayectos cortos. En los trayectos de casa al cole es donde se acumulan el mayor número de conductas de riesgo.
- Los niños deberán viajar en sentido contrario a la marcha el mayor tiempo posible. Si se puede hasta los 4 años.
- Los arneses o el cinturón no deberán ir retorcidos, ni holgados, ni doblados.
- El S.R.I debe ir perfectamente instalado. No debe moverse. La mejor opción es el anclaje mediante el sistema ISOFIX.
- La cabeza del niño nunca debe asomar por encima del respaldo de la sillita. Si esto ocurre indica que es preciso pasar a otra del grupo superior.
- Los padres deben dar siempre ejemplo, poniéndose siempre el cinturón.

- Sistema de anclaje ISOFIX:

Sistema de anclaje de la sillita al vehículo que tiene 2 o 3 puntos: dos argollas ubicadas en el chasis, detrás del asiento trasero, en las que se introducen unos enganches que lleva la sillita y, en ocasiones, un tercer punto llamado TOP TETHER, que evita que la sillita rote.

El ISOFIX sustituye al cinturón de seguridad como elemento de sujeción de la sillita al coche y reduce la probabilidad de que el asiento se coloque de forma incorrecta.

- La nueva normativa UNECE R-129 O “I-SIZE”

La normativa UNECE R-129 o I-Size es el nuevo reglamento Europeo sobre sillitas de seguridad infantil y vivirá en paralelo con la actual regulación R44 durante los próximos años. Esta nueva normativa es totalmente diferenciada e incompatible con el actual R44.

La creación de la R-129 es fruto de una necesaria actualización de la R44 para hacerla apta a los nuevos avances tecnológicos y para que todas las sillitas sean compatibles con los automóviles. Los cambios más importantes que introduce la normativa son:

- La clasificación de las sillitas de seguridad se hará por la altura del usuario en vez de por su edad o peso.
- Obligatorio instalar la silla en sentido contrario a la marcha hasta los 15 meses. Después de los 15 meses ya no es obligatorio, aunque se podrán diseñar sillitas que vayan en este sentido contrario hasta los 4 años.
- Requiere el uso del sistema ISOFIX.

- Se introduce el ensayo de choque lateral (side impact test).
- Las sillas de seguridad i-SIZE serán totalmente compatibles con las plazas del automóvil que también sean i-SIZE. La combinación de SRI y asiento del automóvil serán de categoría "Universal".
- La silla más el ocupante han de pesar, como máximo, 33 kg.

- Los S.R.I son el mejor seguro de vida del niño.
- Un niño sin sujeción multiplica por 5 las posibilidades de sufrir lesiones mortales o graves.
- Nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales se habrían evitado si se hubieran utilizado sistemas de retención obligatorios.
- Al igual que te ajustas tú el cinturón, a ellos, el cinturón o arnés les debe quedar ajustado, sin holguras y sobre el hombro. Tienen que estar cómodos y seguros.
- Si utilizas adecuadamente los sistemas de retención infantil, ayudarás a reducir hasta en un 75% las lesiones en caso de accidente.
- Uno de los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 es "lograr que ningún niño pierda la vida por no ir correctamente sentado en una silla adecuada para su peso y talla".

2.- CIFRAS A RESALTAR

2.1.- Datos sobre siniestralidad

Durante el año 2014 se produjo en nuestro país un incremento del 2% en el número de accidentes con víctimas y en el de heridos leves, un descenso del 5% en heridos hospitalizados, mientras que las cifras de víctimas mortales se mantuvieron estables, con un incremento del 0,4%. Todos estos datos con respecto al año 2013. Así, se registraron 91.570 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 1.688 personas, 8 más que en 2013; 9.574 fueron resultado de heridos y necesitaron de ingreso en un centro hospitalario (512 menos) y 117.058 resultaron heridos leves.

Fuente: DGT. Principales cifras de seguridad vial 2014.

2.2.- Fallecidos y heridos graves en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. Años 2009-2014.

En las vías interurbanas en el año 2014, el 23% de los fallecidos usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 23 de los 76 fallecidos. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas, no utilizaban cinturón el 9% y en las urbanas el 17%.

Turismos y furgonetas. Vías interurbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban cinturón	312	266	222	215	150	171
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	1.302	1.214	984	882	692	746
% de no uso de cinturón	24%	22%	23%	24%	22%	23%
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	636	524	422	393	270	240
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	5.295	4.699	4.043	3.523	2.842	2.604
% de no uso de cinturón	12%	11%	10%	11%	10%	9%
Turismos y furgonetas. Vías urbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban cinturón	38	30	32	24	21	23
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	108	87	80	73	75	76
% de no uso de cinturón	35%	*	*	*		
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	232	200	203	191	154	120
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	945	703	693	715	766	691
% de no uso de cinturón	25%	28%	29%	27%	20%	17%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100

Fuente: DGT. Las Principales Cifras de Siniestralidad Vial 2014.

2.3.- Uso de cinturón en turismos y furgonetas: Evolución histórica del uso del cinturón de seguridad en conductores y acompañantes

Para conocer el comportamiento de los usuarios en cuanto al uso de accesorios de seguridad se han realizado, desde comienzos del año 2005, estudios basados en observaciones de campo y cuyos resultados se exponen a continuación

En relación al uso de cinturón en turismos y furgonetas, se observa durante el año 2012 que el 90% de los conductores llevan puesto el cinturón de seguridad. Esta cifra es similar en los acompañantes delanteros, un 91%. Es decir, 9 de cada 100 personas que ocupan plazas delanteras en turismos o furgonetas están usando el cinturón de seguridad, consiguiendo, en torno al 10% no hacen uso del cinturón en este caso. En los asientos traseros, esta cifra de no uso se eleva hasta el 20 de cada 100 ocupantes (80% de uso). Al producirse una ocupación menor en los asientos traseros que en los delanteros, para el total de ocupantes el porcentaje de uso se convierte en un 88%: 12 de cada 100 personas que viajan en turismo o furgoneta no usa el cinturón de seguridad.

Los datos anteriores se obtienen de las encuestas no participativas que realiza la Dirección General de Tráfico, en las que se observa el comportamiento de los ocupantes de turismos y furgonetas.

En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica de estos indicadores desde 2005 hasta 2012.

USO DEL CINTURÓN: Conductor y acompañantes. Evolución histórica

			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Conductor	Zona urbana	no	81%	92%	95%	95%	97%	94%	94%	94%
	Zona urbana		69%	81%	87%	79%	88%	82%	82%	86%
	TOTAL		74%	84%	89%	83%	92%	88%	88%	90%
Acompañante delantero	Zona urbana	no	82%	93%	92%	94%	96%	92%	95%	95%
	Zona urbana		69%	81%	86%	84%	85%	83%	83%	87%
	TOTAL		74%	85%	88%	86%	90%	87%	89%	91%
DELANTE	Zona urbana	no	81%	92%	94%	94%	96%	94%	94%	94%
	Zona urbana		69%	81%	87%	81%	87%	81%	82%	86%
	TOTAL		74%	84%	88%	84%	92%	87%	88%	90%
DETRÁS	Zona urbana	no	56%	74%	69%	80%	82%	81%	84%	86%
	Zona urbana		46%	58%	69%	73%	62%	69%	71%	74%
	TOTAL		50%	63%	69%	75%	72%	75%	78%	80%
TOTAL	Zona urbana	no	79%	89%	87%	92%	95%	93%	93%	92%
	Zona urbana		67%	78%	82%	80%	85%	81%	81%	83%
	TOTAL		72%	81%	84%	83%	90%	87%	87%	88%

Idea fuerza:

En las vías urbanas se usa menos el cinturón de seguridad que en las interurbanas

Datos del año 2012:

- 133.299 sancionados por no llevar cinturón/SRI
- 413.382 puntos detraídos.

Datos del año 2013:

- 127.900 sancionados por no llevar cinturón/SRI
- 397.551 puntos detraídos.

Datos del año 2014:

- 118.956 sancionados por no llevar cinturón/SRI
- 369.543 puntos detraídos

Agrupación Preceptos	Puntos Sanción	Desde Hasta Indicadores	Enero/2014		
			Diciembre/2014		
			Sancionados	Sanciones	Puntos
Velocidad	2		521.133	551.437	1.102.874
	3		6	6	18
	4		70.653	71.556	286.224
	6		19.673	19.846	119.076
	Velocidad Total		602.603	642.845	1.508.192
Alcohol	4		82.673	84.664	338.656
	6		34.666	35.230	211.380
	Alcohol Total		115.868	119.894	550.036
Drogas	6		5.014	5.239	31.434
Cinturón/disp. homologado niño	3		118.956	123.181	369.543
Teléfono móvil	3		135.114	139.993	419.979
Casco	3		8.766	9.072	27.216
Semáforos	4		154.196	160.029	640.116
Stop	4		29.996	30.109	120.436
Adelantamientos	4		4.620	4.633	18.532
Conducción temeraria	6		9.293	9.406	56.436
Permiso/licencia inadecuada	4		7.328	8.580	34.320
Exceso condcc./minorización descanso	6		233	250	1.500
No respetar prioridad de paso	4		8.098	8.119	32.476
Otros			106.796	109.770	387.983
TOTAL			1.237.463	1.371.120	4.198.199

Idea fuerza:

En 2014, en relación con el año anterior, se redujeron tanto los sancionados por no llevar cinturón/SRI, como los puntos detraídos por esta causa

4.- RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL REALIZADA ENTRE LOS DÍAS 7 Y 13 DE SEPTIEMBRE DE 2015.

Durante la semana del 7 al 13 de septiembre, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han incrementado los controles, llegando a vigilar a casi 344.000 vehículos y comprobando que tanto conductor como pasajeros llevaban correctamente abrochado el cinturón de seguridad y que los menores, viajaban con el sistema de retención infantil adecuado a su peso y talla. Pese a los mensajes difundidos por diferentes organismos y el conocimiento general que se tiene de que su uso reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente, más de 3.000 personas circulaban en vehículos sin hacer uso del mismo. Concretamente en siete días, los agentes de tráfico han comprobado que 2.830 adultos y 206 menores de 12 años viajaban sin ningún tipo de sistema de retención. De los 2.830 adultos, 1.766 eran conductores y 1.064 pasajeros (649 viajaban en los asientos delanteros y 415 en los traseros).

En el caso de los menores, de los 206 que no llevaban cinturón de seguridad ni sistema de retención infantil, 46 viajaban en los asientos delanteros y 160 en los asientos traseros. Como se observa en los resultados de los menores, el uso del cinturón y de los SRI en los asientos traseros es tres veces inferior al que se produce en los asientos delanteros. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos traseros, sin cinturón de seguridad golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos delanteros, puede ser de hasta 8 veces mayor. Siguiendo con la priorizando de la vigilancia en las carreteras convencionales, el 70% de las personas que no hacían uso de dicho dispositivo de seguridad circulaban por este tipo de vías, que son las que registran siete de cada diez víctimas mortales. A estos resultados hay que sumar los controles que las distintas policías autonómicas y locales han realizado en su ámbito de competencia. Esta colaboración es muy importante de modo que se unifica el mensaje de que el uso del cinturón de seguridad es obligatorio independientemente de la vía por la que se circule.

- **Resumen de los resultados globales obtenidos por las diferentes policías locales que se han adherido a la campaña.**

	controlados	SI	NO	Porcentaje
Cinturón seguridad	184.518	179.814	4.704	97,45%
SRI	15.865	14.941	924	94,18%

5.-NORMATIVA APLICABLE

5.1.- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 13:

4. El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

Por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se determine reglamentariamente

Por razones de seguridad vial, el nuevo texto permite que se pueda prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo a los menores en función de su edad o talla, así como la posibilidad que tienen los agentes de inmovilizar el vehículo si no se dispone del dispositivo de retención infantil adecuado.

5.2.- Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Artículo 116:

1. Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y condiciones que se determinan en este capítulo y en las normas reguladoras de los vehículos, con las excepciones que igualmente se fijan en dicho capítulo, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores discapacitados.

2. Las infracciones a las normas de utilización de los cinturones de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad de uso obligatorio previstos en este capítulo tendrán la consideración de graves, conforme se establece en el artículo 76 h) del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDL 6/2015, de 30 de octubre).

Artículo 117:

1. El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, en lo que se refiere a los cinturones de seguridad, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.

En todo caso, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados siguientes.

2. En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento.

En estos vehículos, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de tres o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Cuando no se disponga de estos sistemas utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

3. En los vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso.

Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros. Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos:

- Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
- Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.
- Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.

4. Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

5. La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65, apartados 4.h) y 5.II), respectivamente, del texto articulado.

5.3. Ley del Permiso por Puntos

Desde la implantación en España del Permiso por Puntos hasta diciembre de 2014, 1.074.896 personas han sido sancionadas por no usar adecuadamente el cinturón de seguridad o SRI en los menores. Esto ha supuesto una pérdida de 3.931.170 puntos, un 13% del total de puntos perdidos.

6.- ESTUDIOS REALIZADOS

6.1.- Buenos y malos usos de las sillitas infantiles en los accidentes de tráfico (Autor: Universidad Politécnica de Madrid. Propietario Externos-2011)

El informe tiene cuatro objetivos fundamentales:

- **Dar a conocer los riesgos** que corren los menores cuando no se utilizan correctamente las sillitas en los automóviles.
- **Cuantificar los beneficios y mejoras** en la seguridad vial cuando se utilizan bien estos dispositivos.
- **Concienciar a los padres** no sólo de la importancia de utilizar estos dispositivos sino de hacerlo bien.
- **Fomentar la seguridad infantil**, sumándose al objetivo de la DGT: “Cero niños fallecidos sin Sillitas” en su reciente Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

A día de hoy, los accidentes de tráfico siguen siendo la primera causa de muerte en los niños mayores de 4 años. Cada año, alrededor de 40 niños que van como ocupantes del coche fallecen y unos 2.950 resultan heridos cada año en España. De ellos, el 40% no hacía uso de ningún sistema de retención infantil

El proyecto europeo CHILD calcula, además, que 7 de cada 10 niños que viajan en coches no utilizan correctamente la sillita. Esto implica que, en los primeros ocho meses del año 2011, alrededor de 20 niños han fallecido posiblemente porque no estaban utilizando correctamente el Sistema de Retención Infantil (SRI).

Ya sea por las prisas, por la pereza de poner bien los dispositivos o por aumentar la comodidad del niño, usar mal las sillitas multiplica por 4 el riesgo de muerte infantil en caso de accidente de tráfico. Pero no sólo aumenta el riesgo de que el menor fallezca, sino que 4 de cada 5 casos en los que sobrevive, puede sufrir lesiones y secuelas muy

graves. Además, las cargas que soportan la cabeza y el cuello del niño son equivalentes a unos 120 kilos.

El estudio ofrece como conclusión las siguientes recomendaciones:

- . Situar la sillita en la plaza trasera central.
- . Asegurarse de anclar correctamente la sillita con el cinturón del coche o el sistema ISOFIX.
- . Desactivar siempre el airbag al colocar las sillitas portabebés en el asiento del copiloto.
- . No dejar nunca holgado el arnés de seguridad de la sillita, pues cuando no está bien ajustado aumenta el riesgo de que el menor sufra daños severos.
- . Ajustar las correas de la sillita a la estatura del niño, sin que queden por encima o debajo de los hombros, a medida que crezca ayuda a evitar lesiones.
- . Utilizar siempre los sistemas de retención hasta que el niño supere los 135 cm. de estatura.
- . Ser conscientes de que el cambio de una sillita a otra depende del peso del menor, no de su edad.

6.2.- Cuarto Informe PIN sobre Seguridad Vial del ETSC

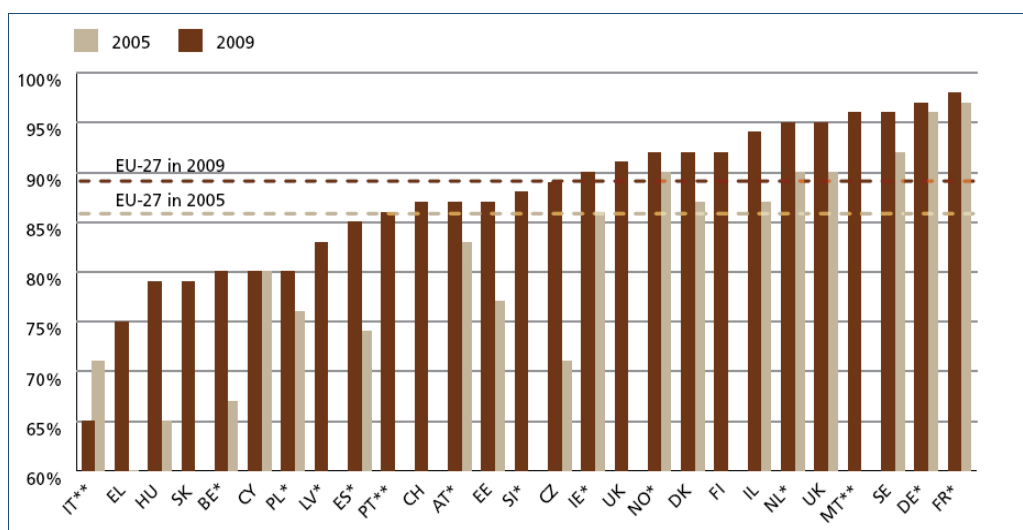
Según el 4º Informe PIN sobre Seguridad vial del ETSC, “se estima que el cinturón de seguridad ha salvado a más de un millón de personas que podrían haber muerto en una colisión en la carretera si no lo hubieran llevado, por consiguiente es el mayor salvavidas en las carreteras. El cinturón continúa siendo el dispositivo individual de seguridad más efectivo en los vehículos. A pesar de la obligación legal de llevar el cinturón de seguridad en todos los países miembros de la UE, el uso en los vehículos ligeros se estima sólo en un 89% para los asientos delanteros y un 72% para los asientos traseros”.

Los ocupantes se desplazan a igual velocidad que el vehículo. En una frenada, el vehículo se detiene, pero los ocupantes se desplazan: un choque a 50 km/h es como caer de un segundo piso.

En vía urbana, la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón.

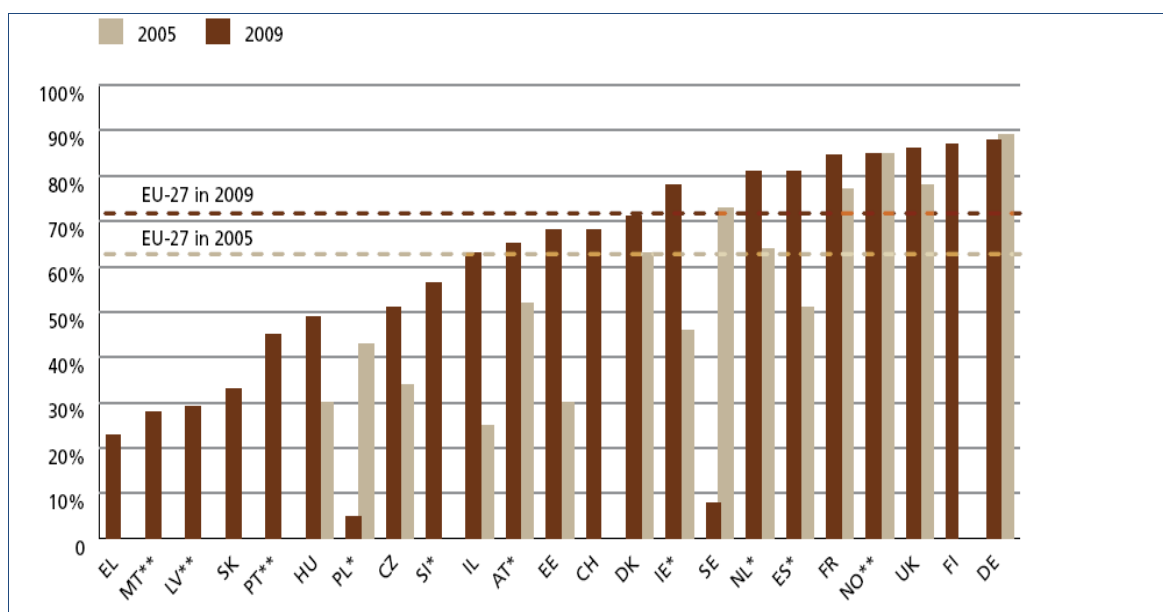
Entre los países que controlan regularmente el uso del cinturón Francia, Alemania, Suecia, Gran Bretaña y Holanda tienen las más altas tasas de uso con un 95% o más conductores o pasajeros en los asientos delanteros que se abrochan el cinturón. En Israel, Finlandia, Dinamarca, Noruega e Irlanda el 90% o más de estos ocupantes se ponen el cinturón. La República Checa, Eslovenia, Estonia, Austria, Suiza, España, Portugal y registran tasas entre el 80 y el 90%. En Polonia, Chipre, Bélgica, Eslovaquia, Hungría, Grecia e Italia las tasas son del 80% o más bajas.

- Uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros



Entre los pasajeros de los asientos traseros las disparidades entre los países son mucho más grandes, desde los que se sitúan por encima del 80% como Alemania, Finlandia, Gran Bretaña, Francia, España y Holanda hasta los que están por debajo del 30% como Grecia, Malta.

- Uso del cinturón de seguridad en asientos traseros



Se han hecho progresos en el uso del cinturón tanto en los asientos delanteros como en los traseros en todos los países europeos que controlan su uso. Los progresos más grandes se han hecho en la República Checa, Estonia, España, Bélgica y Hungría. A pesar del progreso, todavía hay espacio para una enorme mejora.

7.- CONCLUSIONES: Decálogo de razones que justifican su uso.

- Reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.
- Protege de salir despedido del habitáculo, así como de impactar contra el parabrisas.
- En casco urbano, la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón.
- En una colisión frontal de un vehículo que circula a 80 km/h si sus pasajeros no llevan el cinturón de seguridad, el resultado suele ser de muerte o lesiones graves.
- El cinturón alcanza la máxima efectividad en los vuelcos, donde se reduce un 77% el riesgo de muerte.
- Los ocupantes de un vehículo se desplazan a igual velocidad que dicho vehículo y en caso de frenada, el vehículo se detiene, pero los ocupantes se desplazan. Una colisión a 50 km/h equivale a caer de un segundo piso.
- El cinturón de seguridad funciona de forma complementaria con el airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz.
- No utilizar el cinturón en los asientos traseros supone un gran riesgo. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser de hasta 8 veces mayor.
- No llevar puesto el cinturón de seguridad es junto con la velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol, uno de los principales factores en la producción de lesiones.
- Llevar el cinturón reduce el riesgo de lesiones tanto del conductor como de los pasajeros.