

¿ POR QUE UNA LEY PARA EL USO OBLIGATORIO DEL CINTURON DE SEGURIDAD?

El por qué debería adoptarse una ley que obligara a los ciudadanos a usar el cinturón de seguridad es sencilla: son una de las formas más efectivas -a bajo costo- de reducir lesiones sufridas o muertes en accidentes de tránsito

Las personas que viajan en los asientos delanteros, y tienen puesto el cinturón de seguridad (CS), evitan así chocar contra el volante y el parabrisas en casi todos los choques, a excepción de los más violentos. También, el CS evita ser despedido del coche durante el accidente, factor que eleva el riesgo de muerte de 2 a 4 veces más que si la persona queda dentro del vehículo.

Numerosos estudios realizados en todo el mundo demuestran que las personas que usan el CS tienen entre un 40 y un 50 por ciento menos de probabilidades de resultar seriamente heridas- o muertas- en un choque. Por lo tanto, los cinturones son un elemento útil, aunque no perfecto, para remediar las lesiones debidas a accidentes de tránsito. Naturalmente, los CS son más efectivos cuando están colocados correctamente, y cuando la postura del que los usa es la adecuada (sentado derecho, y no inclinado hacia adelante).

Otro beneficio de los CS, aunque menos obvio que los mencionados anteriormente, surge del hecho de que durante un choque cae sobre los ocupantes del vehículo una pesada carga. Los CS ayudan a repartir ese peso sobre las partes más fuertes del cuerpo. Además, las personas que usan cinturón se detienen antes en su movi-

miento que los que no los usan. Por lo tanto, el nivel de desaceleración que soporta la persona -hasta detenerse- disminuye, y la fuerza final es menos violenta. Observemos, sin embargo, que la persona use o no CS, la sacudida se da en cuestión de microsegundos. Aún así, quienes los llevan puesto están en mejores condiciones.

Otra razón para apoyar la sanción de una ley en este sentido es que, a pesar de las poderosas campañas publicitarias para fomentar el uso voluntario del CS, se sabe que el porcentaje de su uso aumenta cuando hay una ley que lo convierte en obligación.

Considerando las razones mencionadas, la mayoría de los países que tienen grandes cantidades de vehículos en circulación, ya tienen legislación que obliga el uso del CS, cuando el automovilista maneja en calles públicas. En muchos casos, estas leyes tuvieron éxito y aumentó el uso del CS, reduciendo sustan-

cialmente la cantidad de lesiones y muertes.

En este artículo, pondré a consideración algunos de los aspectos que creo necesario tener en cuenta para crear una ley de CS que sea realmente efectiva.

Cómo preparar la ley

En un país que no tiene ley sobre el uso del CS es importante definir qué pasos son apropiados dar para que el proyecto de ley sea aprobado. En muchos países, se vio que es políticamente posible aprobar la ley, sólo luego de un considerable período de tiempo durante el cual se promueve el uso, que se establezca un núcleo de usuarios y que el nivel de uso voluntario esté entre el 25 y el 40 por ciento. Para llegar a este porcentaje son apropiadas las campañas publicitarias, pero también es importante que las personas reconocidas por la sociedad apoyen públicamente el uso del CS y la sanción de una ley al respecto. Naturalmente, estos personajes deben ser vistos utilizándolos en toda ocasión posible. Entre ellos, podemos incluir a autoridades del gobierno, policías, médicos, y de otros segmentos de la sociedad que sean respetados y bien conocidos por el público. Si tales grupos adoptan la política de utilizar el CS y la siguen



fielmente, contribuirán a crear un clima en que sea viable. Con este objetivo, en muchos países se establecieron políticas de uso del CS, cuyas oficinas gubernamentales, empresas, estaciones de policía, universidades, exigen a su personal que use CS. Estas medidas puestas en práctica antes de la sanción de la ley sobre el tema, tienen una influencia vital en familiarizar al público con la idea de que usar el CS es una obligación.

La ley en sí misma.

La ley debe ser considerada justa por los ciudadanos, quienes tienen que estar convencidos de que la incomodidad de "sujetarse" queda compensada por el razonable bien público que ofrece esta medida de seguridad (aunque el hecho de sujetarse puede muy pronto convertirse en hábito, de manera tal que se realice sin pensarlo).

La ley debe ser considerada justa en el sentido de que no haya un número indebido de excepciones, o exenciones, de ella. Por ejemplo, en algunos estados de los EEUU el problema que se plantea es que los oficiales de policía están exentos de la obligatoriedad de usar el CS (afortunadamente esto no sucede en todos los estados). Uno se pregunta qué credibilidad puede tener la ley en un estado que exige que la policía haga cumplir la ley, pero excusa a los mismos policías de cumplirla en su caso. Esto es particularmente sorprendente si se considera el ámbito de alto riesgo en que operan y conducen sus móviles. Además, la ley debe ser simple, directa y permitir que los oficiales pueden detener a los conductores que no la cumplen. Nuevamente en algunos estados se da una complicación innecesaria, ya que los oficiales sólo pueden tratar una infracción a la ley de CS en caso de que hayan detenido al conductor por otro motivo. Es decir, que no se puede detener a una persona sola-

mente porque no tiene puesto el CS. Las investigaciones demuestran que en estos estados, es menor el porcentaje del uso de CS. La diferencia porcentual se encuentra alrededor del 14 por ciento.

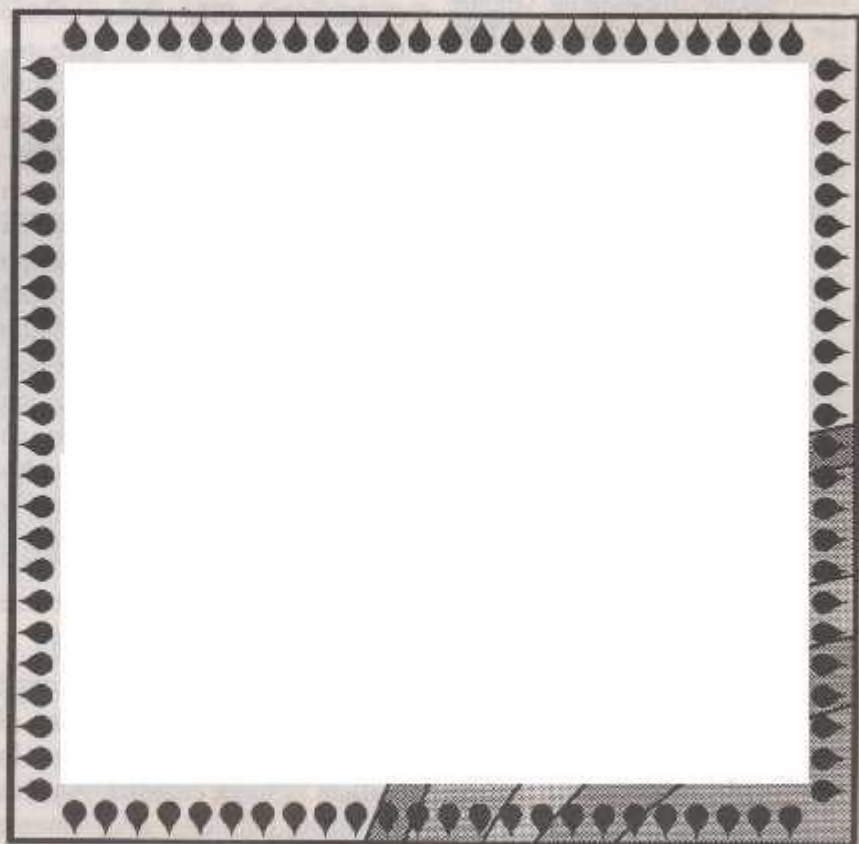
Finalmente, mi opinión es que la ley debería considerar sólo una pena mínima en el caso de infracción. **Preferiría ver mayor énfasis en hacer cumplir la ley, que en castigar severamente a los que no lo hacen.**

Aún después de que haya sido aprobada, el éxito de una ley de CS en ganar la adhesión de los ciudadanos depende de dos aspectos básicos de la política gubernamental: publicidad e insistencia en su cumplimiento.

Publicidad y beneficios

Primero, la publicidad debe ser positiva, enfática, continua y apuntar a varios aspectos en su aplicación. Esta información pública debe tratar con los aspectos positivos y probados del beneficio de utilizar CS en caso de accidente. También deben encararse las negativas

(mitos). *Por ejemplo, siempre surge la pregunta sobre el peligro de quedar atrapado en el coche en caso de iniciarse un incendio luego del accidente. Esto se soluciona explicando que los incendios se producen sólo en 1 de cada 3000 casos, y aunque se produzca, es más probable que la persona esté conciente y pueda escapar si usaba CS, que si no lo usaba, ya que corre más posibilidades de que quede inconciente o sufra heridas graves.* Otro elemento de éxito es publicitar casos específicos de choques en los que el CS fue realmente útil. Una forma de hacerla es hacer que los diarios y otros medios masivos informen habitualmente sobre el uso o no de los CS, en notas sobre accidentes de tránsito. En la mayoría de los casos, las personas que usaron CS sobrevivirán, y luego de un tiempo, la gente se acostumbrará a escuchar que "la persona que usaba el CS sobrevivió al accidente". En otros casos, será fácil dar a conocer casos en que el uso del CS le salvó la vida a una persona. Aquellos que propugnen la ley, deben estar alertas ante aquellos



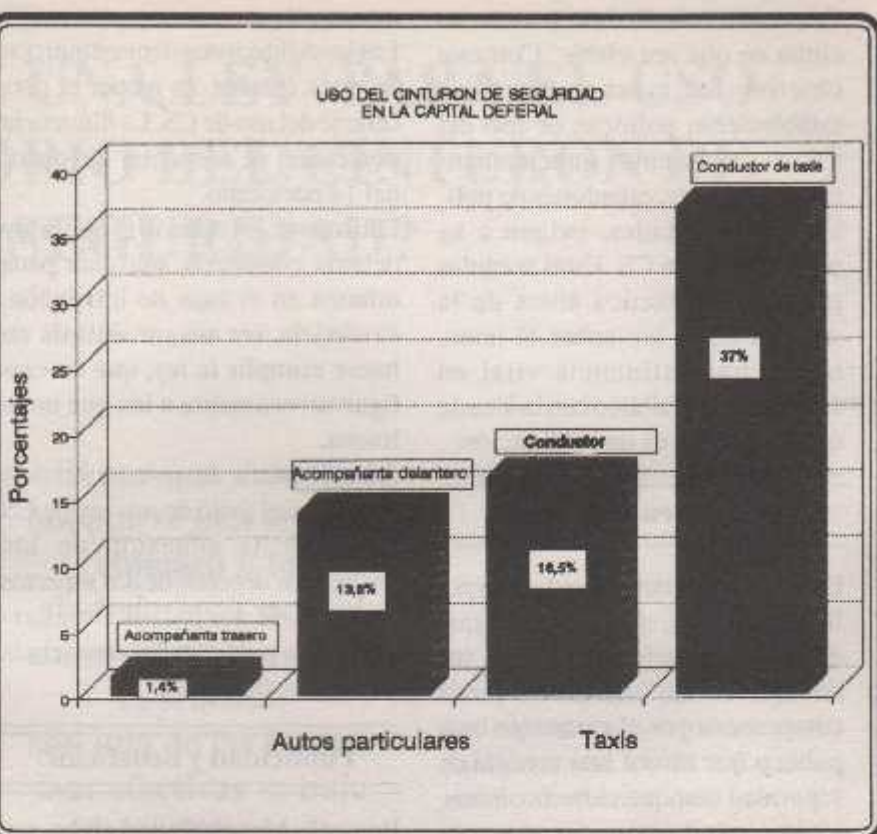
casos en que una persona resulte muerta, o sufra heridas graves aparentemente como consecuencia de haber estado sujeta con el CS, y que hubiera resultado mejor no tenerlo puesto.

Debemos tratar frontalmente este tema. Como cualquier vacuna o tratamiento médico, los CS también pueden tener su lado negativo. No es inconcebible, aunque sí poco frecuente, que suceda algún caso en que el ocupante que tenía el CS puesto y falleció como consecuencia del choque, pudiera haber vivido de no haberse sujetado con el cinturón. Sin embargo, enfatizamos que tales casos son en realidad muy raros. Como la vacuna contra la polio o la penicilina, por ejemplo, es posible que se produzca algún daño. Pero sabemos que el mal evitado es muy superior al eventual daño que puede causar el uso del CS como en el caso de una vacuna o la penicilina.

No ofrecer demasiado

Es importante que, en el celo por promover el uso del CS, no se prometa demasiado en términos del resultado que cabe esperar. Aunque los CS pueden reducir la probabilidad de muerte, aproximadamente, entre un 40 y un 50 por ciento, los resultados reales de su uso no disminuirán el porcentaje de mortalidad de un país en un 50 por ciento.

Hay varias razones para que esto sea así: primero, muchas muertes no tienen nada que ver con el uso del CS (muertes de peatones, conductores de ciclomotores, ciclistas, etc); segundo, la ley de CS no aumenta el uso del o al 100 por ciento. Algunas personas los usan aunque la ley no haya sido sancionada, y aún después de que esto haya sucedido, no todos la obedecerán. Si el porcentaje del uso anterior a la sanción de la ley es del 25 por ciento, y luego del 75, sólo el 50 por ciento de la población cambió su comportamiento para cumplir con la ley, por lo que el beneficio



total quedará atenuado de la misma manera.

Finalmente, se sabe que las personas que se niegan a usar el CS aunque la ley los obligue, tienen mayor riesgo de causar accidentes que aquéllos que lo utilizan. Si el 75 por ciento de la población usa el cinturón, el 25 que no lo hace representará más que el 25 por ciento del número de accidentados. En un país con una ley de CS bien administrada se puede obtener de un 5 a un 20 por ciento de reducción de la cantidad total de muertos en accidentes de tránsito. Lo cual puede considerarse un resultado muy satisfactorio. No debemos disculparnos por un beneficio tan "pequeño". Pocas intervenciones en el tránsito, si es que existen, pueden por sí solas producir una solución tan grande en la tasa de mortalidad.

Hacer cumplir la ley

Otro factor importante para el buen resultado de la ley es que la policía la haga cumplir. Aquí es necesario publicitar ampliamente

que los policías controlarán su uso. Deben publicarse las estadísticas de la cantidad de infracciones labradas por no usar el CS.

La ley no puede por sí sola dar resultado, si no existe buen énfasis en hacerla cumplir. Y esto no ocurrirá a menos que la policía esté convencida de la importancia de la ley, de la importancia del uso del CS para el público en general y para ellos mismos, y por lo tanto sean modelo para la sociedad: que se los pueda ver siempre usando el CS. Por lo tanto, antes de poner en vigencia la ley debería prepararse un programa para demostrar a los oficiales: a) la importancia de que ellos mismos usen el CS cuando están en servicio (simplemente como un elemento más de seguridad dentro del equipo que utilizan habitualmente, además de la necesidad de dar un buen ejemplo); b) la importancia de hacer cumplir la ley por el interés de aumentar la seguridad de todos.

Dentro de este marco, las campañas deben ser publicitadas con anticipación, mientras están siendo realizadas, y también deben pre-



sentarse las estadísticas de los resultados y datos cuando la campaña haya terminado.

También hay muchas estrategias para publicitar el uso de los CS sin hacer referencia a que se trata de algo obligatorio por ley. Por ejemplo, puede adoptarse la política de mostrar personas usando el CS en los programas y los comerciales de TV. También se pueden hacer campañas en que se den premios más o menos importantes a conductores seleccionados al azar que estaban usando el CS. Estos programas con premios se han probado ampliamente en los EEUU con buen resultado, y hay muchas publicaciones que describen estos esfuerzos.

Evaluar los beneficios

Cuando se aprueba una ley es positivo hacer algún tipo de evaluación formal del impacto que ella causó. Esto ayudará como herramienta en las relaciones públicas, a documentar su éxito o sus falencias,

con el objetivo de mejorar el programa.

La primera parte de la evaluación deberá documentar los cambios, en cifras, sobre el uso del CS como resultado del cumplimiento de la ley. Para este propósito debería establecerse un punto de partida, previo a la sanción de la ley, realizando un muestreo para seleccionar varios lugares donde se puedan colocar observadores que tomen nota de las cifras del uso de CS en los vehículos que pasan. Naturalmente, el muestreo debe incluir diversos lugares periódicamente a medida que la ley se va poniendo en vigencia. Estas técnicas ya han sido puestas en práctica y sus resultados constan en distintos estudios.

Además, el sistema de datos de la policía debería ser utilizado -o modificado- para contar el número de heridos y muertos antes y después de la sanción de la ley, comparando los cambios.

Si la ley tiene éxito puede esperarse que el porcentaje de

personas que usan CS aumente al doble o al triple con respecto de los porcentajes anteriores a la sanción de la ley, y que las pérdidas fatales o lesiones graves se reduzcan del 5 al 20 por ciento.

Por todas estas razones, con toda sinceridad animo a aquellos países que aún no han promulgado una ley de personas que utilizan CS a que lo hagan. Aumentar el número de personas que utilizan CS es una de las intervenciones menos costosas, y más efectivas, en el ámbito de la reducción de lesiones y muertos, debidas a accidentes de tránsito.

R.J. Campbell

*Dir. del Centro de Investigaciones
sobre la Seguridad en Autopistas
Carolina del Norte, EEUU*