

Las gorras no son cascos de motocicleta

ARGUMENTOS A FAVOR DE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DE CASCOS PARA MOTOCICLETA CERTIFICADOS EN VIETNAM

Resumen

- Tras la aprobación de la ley sobre el uso del casco para motociclistas en Vietnam en 2007, NO se observó un cambio significativo en el riesgo de muerte entre los motociclistas (Estudio de la Ciudad Ho Chi Minh).
- El 80 % de los cascos para motocicleta en Vietnam no son certificados y, por lo tanto, NO son resistentes a los impactos.
- Estudios anteriores sugieren que el uso de un casco para motocicleta certificado puede reducir el riesgo de lesiones craneales en un 69 % y el de muertes en un 42 %.
- El aumento de los controles policiales sobre el uso de cascos certificados para motocicletas es la forma más rentable de reducir el número de muertes por siniestros de motocicleta.



A nivel mundial, los siniestros viales son la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años. En general, son responsables de 1,3 millones de muertes al año, más que la violencia, el VIH/SIDA y la malaria. Se prevé que estas muertes pasen de ser la novena a la quinta causa principal de muerte entre 2013 y 2030.¹ En Vietnam, las muertes por siniestros viales per cápita permanecieron relativamente sin cambios entre 2004 y 2013 (aproximadamente 12 por cada 100 000 habitantes),² una de las tasas más altas de la región del Pacífico Occidental.³ Las motocicletas y los ciclomotores siguen siendo el vehículo de elección en muchos países de ingresos bajos y medios, incluido Vietnam, donde representan el 95 % del parque de vehículos registrados y se ven involucrados en el 88 % de las muertes viales por traumatismos craneales.⁴ Los cascos, de calidad certificada y utilizados correctamente, pueden reducir el riesgo de lesiones graves durante un siniestro en un 69 % y el riesgo de muerte en un 42 %.⁵

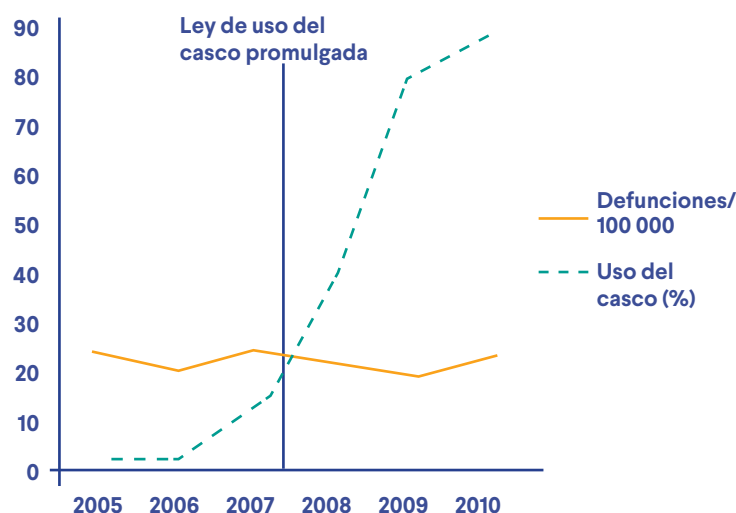


La ley sobre motocicletas de Vietnam de 2007 logró que el uso correcto del casco entre los motociclistas aumentara del 40 % en 2007 al 93 % en 2011,⁶ sin embargo, la Asociación de Seguridad del Consumidor de Vietnam reveló en 2008 que el 80 % de los cascos que usaban los motociclistas no eran resistentes a los choques.⁷ Sin una fiscalización de la calidad de los cascos, los consumidores optan por cascos «de papel» ligeros y baratos, lo que provoca lesiones y muertes. Además de la tragedia que supone una muerte prematura, estas lesiones están asociadas a un alto costo (en promedio, alrededor de 2400 USD en gastos médicos directos y 54 semanas de pérdida de actividades normales por lesión cerebral por persona).⁸

Datos actuales

Un estudio realizado en un hospital del distrito de Củ Chi reveló que, aunque el uso del casco aumentó y pasó de menos del 5 % al 88 % entre 2005 y 2010, no se produjo ningún cambio significativo en el número de muertes relacionadas con siniestros de motocicleta durante ese periodo.⁹

El aumento del uso del casco no condujo a una disminución de las muertes tras la ley de 2007



¿Cuáles son las opciones de política que se están evaluando?

Para reducir el número de muertes y lesiones craneales graves causadas por siniestros de motocicleta, es fundamental promover el uso de cascos certificados que cumplan con las normas de pruebas de choque y cuenten con un certificado de autenticidad. Las medidas políticas para alcanzar este objetivo incluyen un mayor control policial, subsidios gubernamentales para compensar los costos más elevados de los cascos certificados y campañas de comunicación pública.

(1) Mayor control policial

- **Qué:** Establecer controles policiales aleatorios e imponer multas de 10 USD (equivalentes a las que se imponen por no llevar casco y que representan aproximadamente el 80 % de los ingresos mensuales) a los pasajeros que no lleven cascos certificados.
- **Por qué:** La ley vigente sobre el uso del casco ha dependido en gran medida de la fiscalización policial y de las elevadas multas para garantizar que más del 90 % de los motociclistas utilicen casco.
- **Viabilidad:** Media. Esto supondría un nuevo tipo de control y requeriría formación adicional para la policía y, posiblemente, más agentes. Sin embargo, aprovecha la red existente de controles policiales aleatorios para el control del manejo bajo los efectos del alcohol.

(2) Subvención gubernamental para cascos certificados.

- **Qué:** El Ministerio de Transporte ofrece una bonificación de 4 dólares mediante envío postal por la compra de un casco certificado.
- **Por qué:** Los cascos certificados cuestan entre 10 y 15 dólares, frente a los 2 o 3 dólares que cuestan los cascos no certificados. Reducir esta diferencia de costo podría incentivar a los motociclistas a optar por cascos certificados.
- **Viabilidad:** Baja. El Gobierno de Vietnam no tiene experiencia previa en la gestión de programas similares, lo que podría provocar retrasos en los pagos y comprometer el éxito de la política.

(3) Campaña de comunicación sobre cascos certificados

- **Qué:** Crear una campaña que muestre los peligros de usar cascos no certificados; difundir los materiales de la campaña en televisión, radio y periódicos.
- **Por qué:** Actualmente, el público no es consciente de los peligros que suponen los cascos no certificados.

- **Viabilidad:** Alta. Esto se basa en la amplia experiencia del Ministerio de Salud, que ha llevado a cabo campañas para la aprobación original de la ley.

El control policial es la opción más rentable.

Resultados del distrito de Củ Chi*.

Opciones de política:	Control	Subsidio	Campaña
Número previsto de motociclistas que cambiarán a cascos certificados	8 740 813	14 568 021	2 913 604
Estimado número de vidas salvadas al año	629	1049	210
Costo estimado para el gobierno	\$10 400 000	\$116 480 000	\$13 000 000
Costo ahorrado/vida salvada	\$16 534	\$111 039	\$61 905

*Datos nacionales extrapolados a partir de un estudio realizado en el distrito de Củ Chi (población aprox. 355 822 habitantes), suponiendo una población total en Vietnam de 92 500 000 habitantes.

Ambas medidas, el control policial y la campaña de comunicación, son viables.

Opciones de política:	Control	Subsidio	Campaña
Viabilidad política*			
Viabilidad operativa			

*Viabilidad determinada mediante una revisión estándar de políticas, entrevistas con las partes interesadas y un análisis presupuestario dirigido por el Instituto de Salud Pública.

■ Muy viable
 ■ Algo viable
 ■ Poco viable

Las multas impuestas por la policía tendrán el mayor impacto en la salud pública por cada dólar invertido. Para que el proyecto tenga éxito, será esencial contar con un plan de implementación respaldado y un presupuesto acordado.

Recomendaciones y próximos pasos

El aumento del control policial para garantizar el uso de cascos certificados es factible y rentable. Para implementar esta estrategia, se debe llegar a un acuerdo con el Ministerio del Interior sobre el número exacto de policías que se contratarán y los costos salariales. La guía de formación para los agentes de policía y el plan de implementación también deben ser revisados y aprobados por los ministerios del Interior, Salud y Transporte.

El Instituto de Salud Pública debe colaborar estrechamente con todas las partes interesadas (los ministerios del Interior, Salud y Transporte; la Organización Mundial de la Salud y la Fundación Asiática para la Prevención de Traumatismos) con el fin de elaborar materiales de capacitación basados en evidencia para que la policía controle el cumplimiento de la ley estandarizada sobre el uso del casco para motociclistas, así como el plan de implementación del control y los materiales de relaciones públicas para informar a la población.

Referencias

- Organización Mundial de la Salud. Injuries and Violence: The Facts (2010). Consultado en http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44288/1/9789241599375_eng.pdf
- Organización Mundial de la Salud: Global status report on road safety 2015. Consultado en <https://www.afro.who.int/publications/global-status-report-road-safety-2015>
- Organización Mundial de la Salud: The facts: Injury and Violence Prevention in Vietnam.
- Hung, D. V., Stevenson, M. R., & Ivers, R. Q. (2008). Barriers to, and factors associated, with observed motorcycle helmet use in Vietnam. *Accident Analysis & Prevention*, 40(4), 1627-1633.
- Liu, B. C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S., & Lo, S. K. (2008). Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane database of systematic reviews*, (1).
- Nguyen, H. T., Passmore, J., Cuong, P. V., & Nguyen, N. P. (2013). Measuring compliance with Viet Nam's mandatory motorcycle helmet legislation. *International journal of injury control and safety promotion*, 20(2), 192-196.
- Organización Mundial de la Salud. Mandatory helmet law—One year on, lives saved, loopholes closed but more to do (2008). Consultado en <https://www.who.int/vietnam/news/detail/11-12-2008-mandatory-helmet-law-%E2%80%93-one-year-on-livesaved-loopholes-closed-but-more-to-do>
- Hoang, H., Pham, T. L., Vo, T. T., Nguyen, P. K., Doran, C. M., & Hill, P. S. (2008). The costs of traumatic brain injury due to motorcycle accidents in Hanoi, Vietnam. *Cost Effectiveness and Resource Allocation*, 6(1), 1-7.
- Datos no publicados, Instituto de Salud Pública, Ciudad Ho Chi Minh, Vietnam.