

Que no le cueste la vida: Use casco certificado

Por: Johanna Espinosa*, Pablo Chaparro** y Raúl Molina***

Marzo, 2019

Mensajes Clave

- ✓ Solo el 2,8% de motociclistas usa casco certificado en Colombia.
- ✓ El uso del casco certificado para motociclista puede reducir el riesgo de lesiones en la cabeza en un 69% y muertes en un 42%.
- ✓ Las campañas de comunicación del riesgo son una opción efectiva, para reducir el número de muertes y lesionados en incidentes viales con motociclistas.



Fuente: Bloomberg Philanthropies Hosts International Road Safety Conference 2016

Descripción del Problema

La Organización Mundial de la Salud señala que cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los incidentes de tránsito y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales y muchos de esos traumatismos provocan discapacidades.(1) Del total de defunciones ocasionadas como consecuencia de los incidentes de tránsito en la Región de las Américas, el 45% de ellas ocurrió en peatones, ciclistas y motociclistas, considerados como usuarios vulnerables de las vías de tránsito, y las defunciones de motociclistas aumentaron en 5 puntos porcentuales entre el año 2010 (15%) y el año 2013 (20%) (2).

De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en Colombia hubo un incremento de los decesos viales, de 6.136 en el año 2012 pasó a 6.718 en el año 2017 de los cuales el 30,9% sufrieron traumatismo craneoencefálico; también se observó un aumento de las personas lesionadas en incidentes de tránsito, de 39.427 en el año 2012 se pasó a 40.088 en el año 2017. Las principales víctimas de este tipo de hechos fueron los usuarios de motocicleta (considerado al conductor y acompañante), que para el año 2017 contribuyeron con el 50,2% de los fallecidos y el 56,6% de los lesionados (3).

Según el Análisis de Situación de Salud del año 2017, los incidentes de transporte terrestre provocaron el 26,4% de las muertes por causas externas y se han constituido como la primera causa de mortalidad para las mujeres, y la segunda causa de muerte de personas entre los 20 y los 34 años (4).

El análisis realizado con los datos recolectados de la investigación, establece que los motociclistas muertos en incidentes viales contribuyeron con 133.264 años de vida perdidos, que representan para el país una pérdida de productividad de más de dos billones de pesos, COP 2.194.556.418.762 (USD 773.594.618).



Que no le cueste la vida: Use casco certificado

Por: Johanna Espinosa*, Pablo Chaparro** y Raúl Molina***

Según el estudio de observación del comportamiento vial en Colombia del año 2016 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el 82,3% de los motociclistas utilizaban casco certificados y no certificados, siendo más empleado por los conductores, con diferencias importantes entre las ciudades según el clima (5).

Sin embargo, en el año 2004 un estudio realizado en la ciudad de Cali, indicó que solo el 2,8% de motociclistas utilizaban casco certificado (6).



En Colombia, la resolución 1737 de 2004 del Ministerio de Transporte estableció el uso obligatorio del casco de seguridad para la conducción de motocicletas y la Norma Técnica Colombiana 4533 estableció las especificaciones técnicas que deben cumplir los cascos de seguridad, es importante resaltar que la misma carece de algunos componentes como el modelo según su uso. Aunque existen estas normas, se ha evidenciado la falta de su cumplimiento.

Entre las distintas causas identificadas en la investigación, el no uso del casco certificado, se debe a:

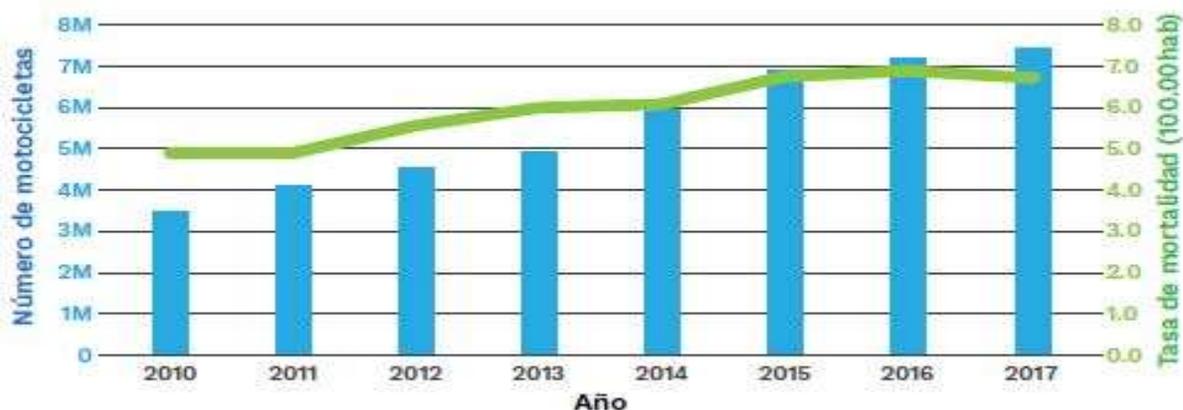
- ✓ Baja fiscalización: según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el 70% de los municipios en Colombia no tienen autoridad de tránsito (7).
- ✓ Desconocimiento de la importancia del uso del casco: baja difusión del riesgo que se ocasiona en un incidente vial por la no utilización del casco
- ✓ Aspectos culturales relacionados con la falta de utilización del casco: incomodidad debido al clima, (alta temperatura ambiental), motivos estéticos, en algunas regiones socialmente es aceptado no utilizar el casco, circunstancias que sumadas a las condiciones de inseguridad que genera el ocultamiento del rostro.
- ✓ Costos del casco certificado.



Que no le cueste la vida: Use casco certificado

Por: Johanna Espinosa*, Pablo Chaparro** y Raúl Molina***

En los últimos 8 años se aumentó la tasa de mortalidad de motociclistas en Colombia



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Estadísticas Vitales del DANE, dispuestos en el cubo de SISPRO del MinSalud y los datos del parque automotor del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Opciones de Política

Siguiendo lineamientos internacionales, en el país la Ley 1702 de 2013 del Congreso de la República creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial como entidad descentralizada, reguladora de normas, acciones y estrategias en lo referente al tema; y con la resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial. Por su parte, el Ministerio de Salud y Protección Social incluyó en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, reducir en un 25% la mortalidad debida a incidentes de tránsito.

Para el caso específico de la reducción de la mortalidad, de las lesiones de cabeza y la discapacidad que generan los incidentes viales en los motociclistas por la falta de uso del casco certificado, se proponen las siguientes opciones de política: Campaña comunicación del riesgo, incentivo tributario y control policial en vías.

1. Campaña de comunicación del riesgo

Realizar una campaña de comunicación masiva, sobre el riesgo de conducir motocicleta sin casco certificado. La campaña empleará diferentes canales de comunicación como televisión, radio, prensa, redes sociales y sensibilización en vía; además, enfatizará sobre las diferencias entre los cascos certificados y los no certificados, los riesgos que se tienen al conducir motocicletas y los riesgos que se reducen al utilizar cascos certificados al momento de conducir motocicletas.

Es de anotar que los costos considerados para la campaña de comunicación del riesgo, corresponde al valor promedio ejecutado en la divulgación de la campaña de vacunación nacional en radio, prensa, televisión, internet y medios alternativos durante siete años.

Esta opción de política tiene una factibilidad operativa alta, teniendo en cuenta que en Colombia se han realizado campañas de seguridad vial efectiva, como "Epidemia de excusas" e "Inteligencia vial", según la evaluación de la campaña de "Inteligencia vial" el 84,9% de los entrevistados modificó sus comportamientos en la vía, y del 70% evidenció un cambio en las conductas de los otros actores (8).

La evidencia de efectividad en la literatura es insuficiente para aquellos programas basados exclusivamente en medidas educativas. Los que combinan la información a la comunidad con un aumento de estrategias de fiscalización varía entre un 4% a 21% y los que combinan la educación con incentivos de 5% a 36% (9).

Que no le cueste la vida: Use casco certificado

Por: Johanna Espinosa*, Pablo Chaparro** y Raúl Molina***

2. Incentivo tributario

Eliminar el impuesto a las ventas del 19 % en los cascos certificados promueve la compra del producto, aumenta su uso y se espera disminuya el 97,2 % de motociclistas que no usan casco certificado.

Los cascos certificados tienen un costo promedio de trescientos cincuenta mil pesos (COP 350.000) sin el impuesto, el cual se encuentra muy por arriba del costo de un casco no certificado. Esta opción de política tiene una factibilidad media teniendo en cuenta que en Colombia los incentivos tributarios en la compra de productos y servicios, como la exclusión del pago de impuesto a las ventas del 19% se ha contemplado para computadores personales y dispositivos móviles inteligentes cuyo valor no exceda el millón quinientos noventa y dos mil pesos (COP 1.592.000) y los setecientos mil ochocientos noventa y ocho pesos (COP 700.898) respectivamente, lo que ha motivado una mayor obtención de estos productos.

3. Control policial en vías

Realizar controles para verificar el cumplimiento del uso del casco certificado en motociclistas en puntos estratégicos, como vías principales, zonas de afluencia masiva y salidas de parqueaderos.

Es de resaltar que la regulación del uso del casco está reglamentada desde 2004. La norma sobre la obligatoriedad del uso de casco certificado, aún no publicada, establece la imposición de comparendos a aquellos motociclistas que incumplan la norma. El costo del comparendo en el año 2018 es de trescientos noventa mil seiscientos pesos (COP 390.600), muy cercano al costo de un casco certificado.

Esta opción de política tiene una factibilidad baja, considerando que se requiere en el país, sin embargo, demanda una alta inversión en su implementación debido a que en la actualidad el 70% de los municipios no cuenta con policía de tránsito.

Evaluación de las opciones de política

Evaluación / Opción de Política	Opción 1	Opción 2	Opción 3
	Campaña comunicación del riesgo	Incentivo tributario	Control policial en vías
Efectividad	20%	60%	80%
Cantidad de cascos certificados esperados	3.833.916	10.359.678	13.622.559
Costo estimado para el gobierno	-\$ 252.718.511.175	-\$ 688.918.573.000	\$ 60.495.140.797.996
Número de muertes por año	1.625	1.203	991
Vidas salvadas en un año	222	645	856
Años de vida ganados	16.548,01	47.966,07	63.675,09
Costo de la opción de política	-\$ 214.744.647.880	-\$ 650.944.709.705	\$ 60.533.114.661.291
Costo / vidas salvadas	-\$ 965.234.024	-\$ 1.009.406.688	\$ 70.709.801.735
Factibilidad política	Media	Media	Baja
Factibilidad operativa	Alta	Alta	Baja

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Estadísticas Vitales del DANE, dispuestos en el cubo de SISPRO del MinSalud y los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Que no le cueste la vida: Use casco certificado

Por: Johanna Espinosa*, Pablo Chaparro** y Raúl Molina***

Recomendaciones

Las opciones de política 1 y 2, (campaña de comunicación del riesgo e incentivo tributario respectivamente) son costo-efectivas, es decir, por cada vida salvada en estas intervenciones los beneficios exceden los costos por alrededor de mil millones de pesos. Así mismo, son factibles política y operativamente.

Por otro lado, el control policial en vías es efectivo en términos de salud pública, por cada vida salvada el costo excede el beneficio por más de setenta mil millones de pesos. Vale la pena tener en cuenta que los costos estimados para el control de vías son los más altos y corresponden a Bogotá, debido a la densidad del parque automotor y la relación frente al número de policías de tránsito requeridos.

Se recomienda que las opciones de política se implementen de manera simultánea para influir en la protección de los motociclistas, reducir las muertes y lesiones por incidentes viales. Adicionalmente, estos beneficios podrían ser extrapolados para los demás incidentes que ocurren en las vías.

Es necesario que su implementación se realice con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se desarrolle por una mesa intersectorial conformada por representantes de los sectores de educación, salud, transporte, defensa, entre otros.

Las opciones de política evaluadas aseguran un impacto positivo en la salud pública, obteniendo una reducción importante en el número de muertes por año y por consiguiente un aumento en los años de vida ganados. Aún con la incertidumbre de la efectividad de las intervenciones, en el escenario más conservador, las opciones de política planteadas siguen siendo efectivas en términos de salud pública.

Masificando el uso adecuado y la calidad de los cascos para motociclista se lograría salvar mínimo 800 vidas al año en Colombia.

Que no le cueste la vida: Use casco certificado

Por: Johanna Espinosa*, Pablo Chaparro** y Raúl Molina***

Referencias

1. Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 [Internet]. Ginebra: Inis Communication; 2015. 12 p. Available from: www.who.int
2. Organización Panamericana de la Salud (OPS). La seguridad vial en la región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud; 2016. 32 p
3. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Histórico años 2012 - 2017 [Internet]. [cited 2019 Feb 8]. Available from: <https://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=63>
4. Ministerio de Salud y Protección Social. Análisis De Situación De Salud (ASIS) Dirección de Epidemiología y Demografía [Internet]. Ministerio de Salud. Bogotá D.C.; 2017. Available from: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-nacional-2017.pdf>
5. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estudio de observación del comportamiento vial en Colombia. 2016 Septiembre; Available from: <https://www.oisevi.org/a/images/files/estudios/Motos-Colombia-2016-informe-final.pdf>
6. León M, Hernández J. Uso de un casco adecuado y su relación con fracturas craneoencefálicas en motociclistas en Cali, Colombia. *Colomb Med* [Internet]. 2004;35(3):10–5. Available from: <http://colombiamedica.univalle.edu.co/index.php/comedica/article/view/308/311>
7. Agencia Nacional de Seguridad Vial. En Colombia 70% de municipios no tienen autoridad de tránsito. 2018 Apr 20; Available from: <https://ansv.gov.co/Detalle/62/en-colombia-70-de-municipios-no-tienen-autoridad-de-transito/>
8. Cepal. (2011). Boletín FAL: 294 Edición. Experiencias internacionales en campañas integrales y efectivas de seguridad vial. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36078/FAL-294-WEB_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
9. Novoa, A., Pérez, K., y Borrel, C., (2009). Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *El sevier España*, S.L. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0213911109002167>

Sobre los autores: ***Johanna Alexandra Espinosa Velásquez** es la referente de los temas de Movilidad Segura de la Subdirección de Salud Ambiental, Dirección de Promoción y Prevención del Ministerio de Salud y Protección Social, ****Pablo Enrique Chaparro Narvaez** es profesional especializado del Observatorio Nacional de Salud del Instituto Nacional de Salud y *****Raúl Molina Espitia** es profesional especializado de la Oficina Asesora de Planeación y Estudios Sectoriales del Ministerio de Salud y Protección Social

Este trabajo fue apoyado por la **iniciativa Bloomberg Philanthropies-información para la salud** y la asistencia técnica fue proporcionada por **Vital Strategies** y los **Centros para el Control y la Prevención de**