

## Cartas a la directora

**Ley para el uso obligatorio de casco por ciclistas en zonas urbanas. ¿Es bueno para la salud pública?*****Bicycle helmet law in urban areas. Is it good for public health?***

Sra. directora:

En julio de 2012, el Ministro de Interior anunció un proyecto de reforma del Reglamento General de Circulación (RGC), en el cual se propone incluir la obligatoriedad del uso de casco por los ciclistas en todas las vías de circulación, incluyendo las zonas urbanas. Hasta el día de hoy, en España, el casco es de uso obligatorio por los ciclistas sólo en las vías interurbanas, según el artículo 118 del RGC. La obligatoriedad del uso del casco ha sido un tema controvertido en diferentes países, pero esta controversia muchas veces no se ha basado en la evidencia disponible. Es por ello que escribimos esta carta, para reforzar la toma de decisiones basada en la evidencia científica.

La evidencia sobre los beneficios relacionados con el uso del casco por los ciclistas está bien documentada<sup>1,2</sup>. Se estima que el uso de casco podría disminuir un 88% las lesiones craneoencefálicas y un 65% las lesiones faciales<sup>2</sup>. Según esta evidencia, se ha sugerido la implementación de leyes para aumentar el uso del casco con el fin de reducir los riesgos para la salud. Sin embargo, al mismo tiempo estas leyes traen consigo efectos negativos, como la disminución del uso de la bicicleta o favorecer conductas de riesgo entre los ciclistas.

Recientemente se ha publicado la evaluación de la ley que obliga a utilizar el casco a los ciclistas en Nueva Zelanda. Esta evaluación concluyó que la ley había fallado en aspectos de seguridad, salud, accidentalidad, promoción del ciclismo, aspectos ambientales y libertades civiles<sup>3</sup>. Esta evaluación también encontró que la ley había reducido un 51% el tiempo dedicado al ciclismo entre la población, y que el riesgo de lesión entre los ciclistas había aumentado un 20%. Evaluaciones de otros casos, como el de Canadá, han concluido que este tipo de leyes tampoco han satisfecho los objetivos planeados<sup>4</sup>. En Australia hay publicaciones que refieren un beneficio de este tipo de leyes, aunque estas referencias han sido criticadas por su calidad<sup>5</sup>. En una publicación más reciente se ha analizado el impacto de esta ley en un contexto europeo, y se concluye que tendría mayores impactos negativos que beneficios para la salud<sup>6</sup>.

Las explicaciones para estos hallazgos han sido que los ciclistas que utilizan casco adoptan conductas de mayor riesgo, que los conductores de vehículos motorizados tienen menos cuidado hacia el ciclista con casco<sup>4</sup> y, lo más importante, que este tipo de leyes desincentivan a la población a utilizar la bicicleta como modo de transporte<sup>4,6</sup>, con el efecto negativo para la salud que esto comporta. También puede afectar aún más a los sistemas de bicicletas públicas tan exitosos en España.

Ante esta evidencia, podemos concluir que obligar a los ciclistas a utilizar casco en las áreas urbanas probablemente no cumplirá

el objetivo buscado, que es mejorar la salud de la población, y que implementar otras medidas como pacificar el tráfico, reducir el uso del coche, mejorar las infraestructuras para ciclistas, promover la bicicleta y estimular la intermodalidad serán medidas más efectivas para lograr el objetivo llamado salud.

**Contribuciones de autoría**

M. Nieuwenhuijsen y D. Rojas-Rueda concibieron la idea y plantearon la carta. D. Rojas-Rueda y T. Cole-Hunter realizaron la búsqueda bibliográfica. Los tres autores redactaron y editaron el contenido de la carta, y aprobaron su versión final.

**Financiación**

Este trabajo es parte del proyecto europeo «Transportation Air pollution and Physical Activities: an integrated health risk assessment programme of climate change and urban policies (TAPAS)» (<http://www.tapas-program.org/>), que cuenta con asociados en Barcelona, Basilea, Copenhague, París, Praga y Varsovia. TAPAS es un proyecto de 4 años financiado por Coca-Cola Foundation, AGAUR y CREAL.

**Conflicto de intereses**

Ninguno.

**Bibliografía**

1. Novoa AM, Pérez K, Borrell C. Efectividad en las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gac Sanit.* 2009;23:553e1–14.
2. Macpherson A, Spinks A. Cochrane review: Bicycle helmet legislation for the uptake of helmet use and prevention of head injuries. *Cochrane Review*. Article first published online: 26 Mar 2008. DOI: 10.1002/ebch.211.
3. Clarke CF. Evaluation of New Zealand's bicycle helmet law. *NZMJ.* 2012;125:1–10.
4. Robinson DL. No clear evidence from countries that have enforced the wearing of helmets. *BMJ.* 2006;332:722–5.
5. Rissel C. The impact of compulsory cycle helmet legislation on cyclist head injuries in New South Wales. Australia: a rejoinder. *Accid Anal Prev.* 2012;45:107–9.
6. Jong P. The health impact of mandatory bicycle helmet laws. *Risk Anal.* 2012;32:782–90.

David Rojas-Rueda\*, Tom Cole-Hunter y Mark Nieuwenhuijsen

*Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental (CREAL), Institut Hospital del Mar d'Investigacions Mèdiques (IMIM), CIBER de Epidemiologia y Salud Pública (CIBERESP), Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, España*

\* Autor para correspondencia.

Correo electrónico: [drojas@creal.cat](mailto:drojas@creal.cat) (D. Rojas-Rueda).

<http://dx.doi.org/10.1016/j.gaceta.2012.08.005>