Seguro de bicicletas: **movilidad, salud y medio ambiente**

Manuel Díaz, Investigador Cámara de Autos
Fasecolda

El incremento del uso de la bicicleta en áreas urbanas puede ser visto como una solución a los problemas de movilidad, además de los conocidos beneficios para la salud y el medio ambiente. El sector asegurador, a través de la protección de los usuarios, se convertirá en un aliado de las iniciativas que buscan fomentar su uso.

Durante la última semana de febrero, se llevó a cabo en Medellín el 4.° Foro Mundial de la Bicicleta, evento que surgió como una iniciativa latinoamericana a favor de la movilidad sostenible, y bajo el tema «Ciudades para todos», reunió a más de 130 conferencistas de todo el mundo (Foro Mundial de la Bicicleta, 2014). En el marco del evento, el Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional de la Universidad de los Andes presentó un decreto simbólico en el que se propuso, entre otros aspectos, la creación de un seguro para los ciclistas, el cual ya ha sido implementado con éxito en otras ciudades del mundo. Desde este año, el sector asegurador comenzará a respaldar estas iniciativas en Bogotá y Medellín a través de un producto que cubre al asegurado en eventos de daños a terceros, accidentes personales y pérdida total de la bicicleta por daño o hurto.

Bicicletas en Bogotá y Medellín: ejemplo para Latinoamérica

Bogotá es la ciudad con la red de ciclorrutas más extensa de Latinoamérica y presenta el segundo mayor porcentaje de viajes realizados en bicicleta después de Rosario, en Argentina (figura 1) (BID, 2015). Esta alternativa ha tomado fuerza debido a los crecientes problemas en materia de movilidad que atraviesa Bogotá; durante la última década, el número de viajes

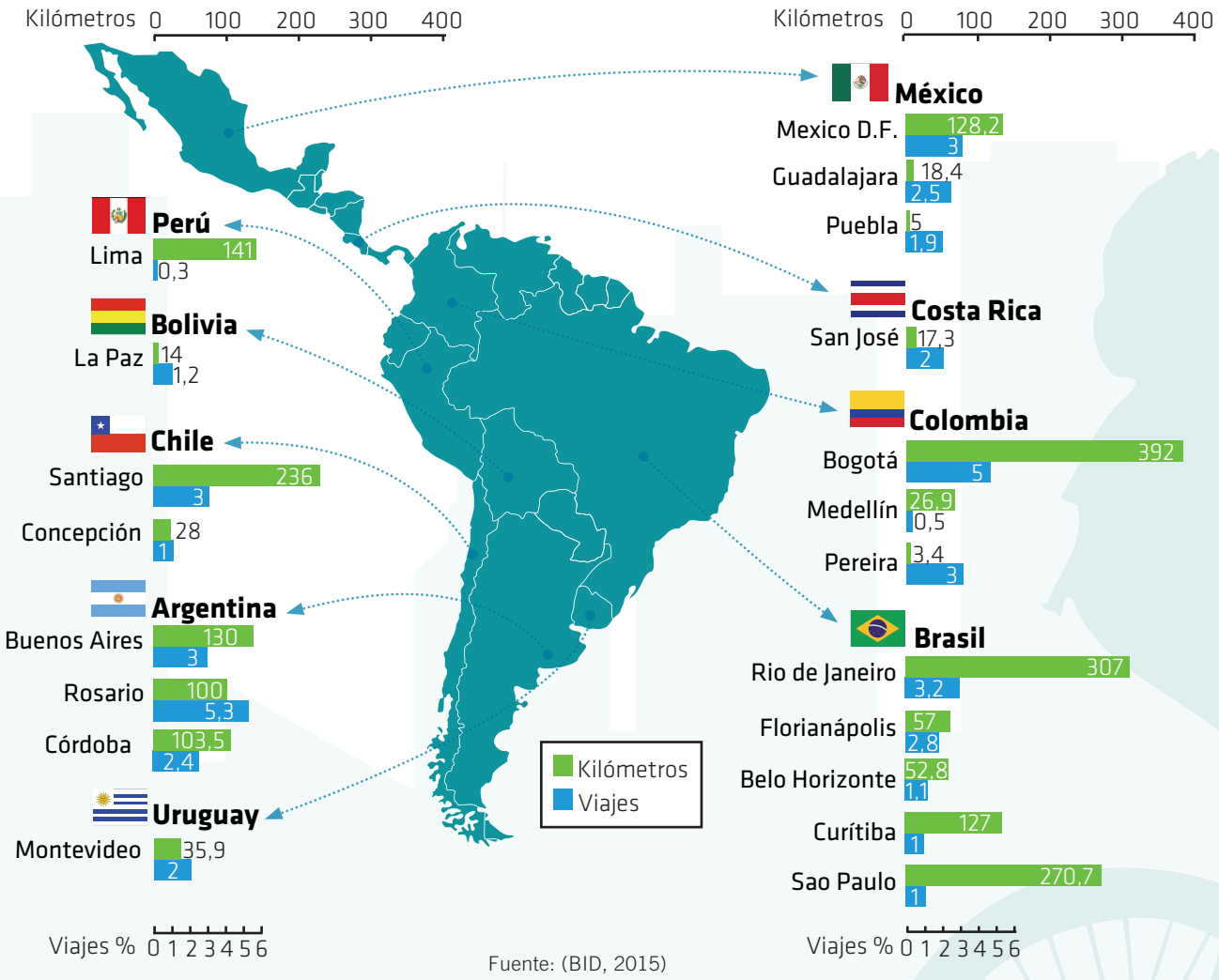
anuales se duplicó, llegando a más de 600.000 durante el 2014 (Cámara de Comercio de Bogotá, 2011).

Por su parte, con apenas 29 kilómetros de ciclovías, en Medellín se realizan 28.000 viajes al año, 5.000 viajes más que los realizados en Cuidad de México (BID, 2015). Si bien la red no es extensa, Medellín es ejemplo para la región debido a la gran cantidad de iniciativas públicas y privadas para la promoción del uso de la bicicleta: Encicla, el Plan Maestro de Movilidad en Bicicleta y Al Trabajo en Cicla son algunos ejemplos.

Los factores anteriormente mencionados han contribuido con el éxito de las campañas de promoción del uso de la bicicleta; además, la accidentalidad en este segmento –medida como el número de muertes y lesiones– ha mantenido una tendencia decreciente durante los últimos cinco años (figura 2). Para el 2013 representó apenas el 5% del total de lesiones y muertes en accidentes de tránsito en Colombia (Medicina Legal, 2015); Bogotá y Medellín están dentro de las ciudades con menores índices de accidentalidad en Latinoamérica (figura 3).

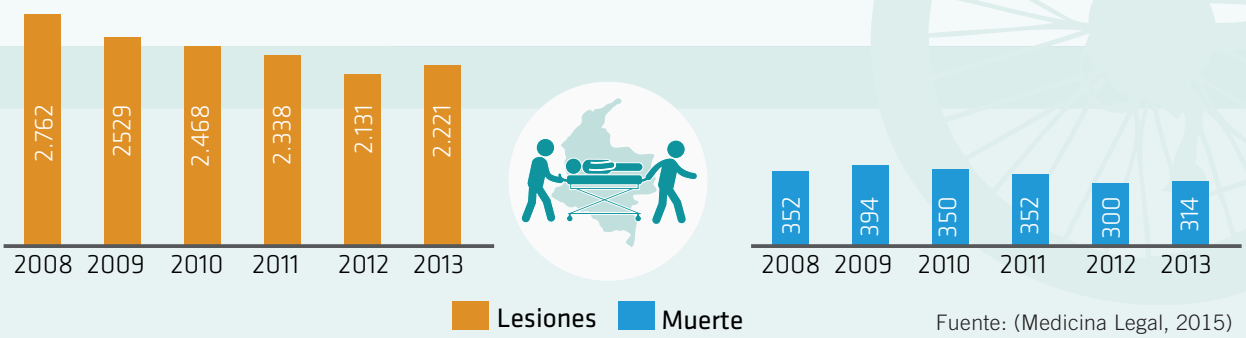
La forma en la que están configuradas las ciclorrutas en Bogotá ha sido un factor protector para los ciclistas, pues a diferencia de otras ciudades del mundo, la infraestructura segregada y exclusiva para los ciclistas disminuye la probabilidad de interacción con el tráfico vehicular.

Figura 1: Porcentaje de viajes realizados en bicicleta y km de ciclovías.



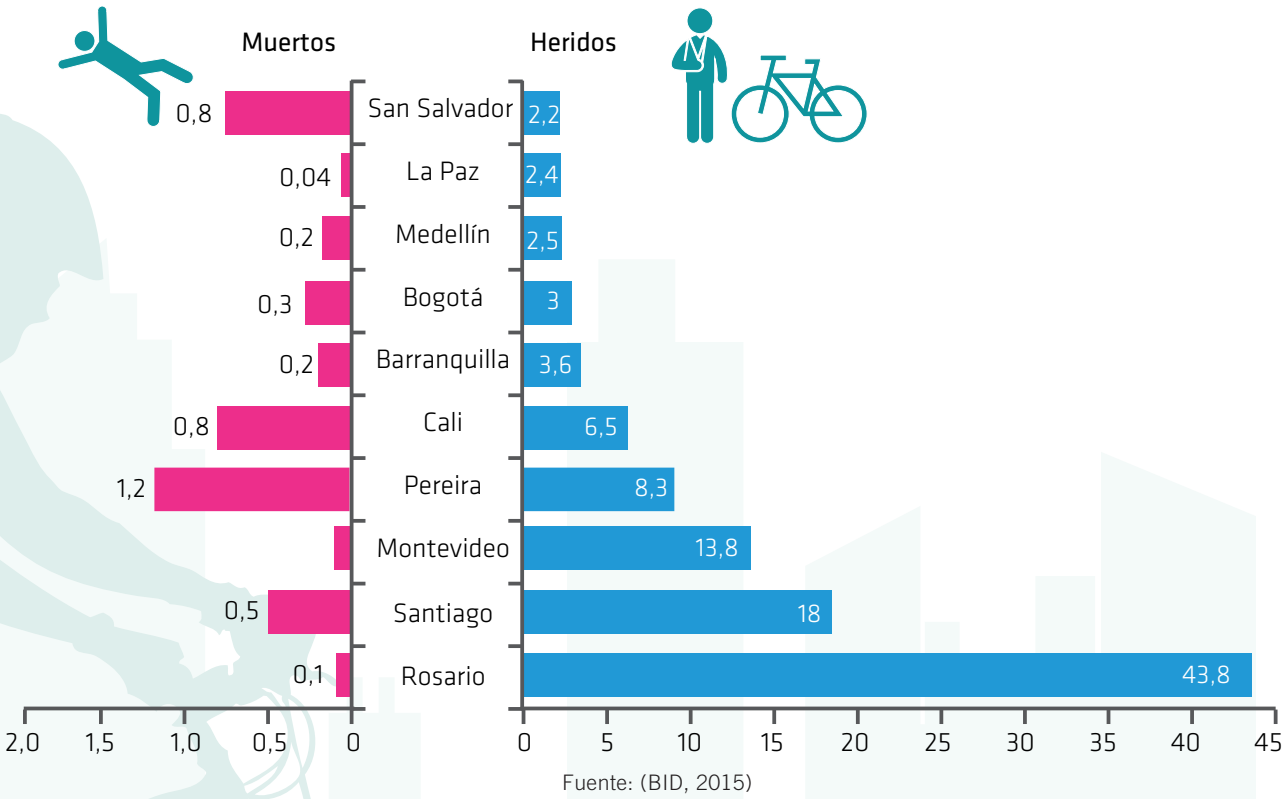
Fuente: (BID, 2015)

Figura 2: Muertes y lesiones cuando el vehículo involucrado es la bicicleta (total nacional).



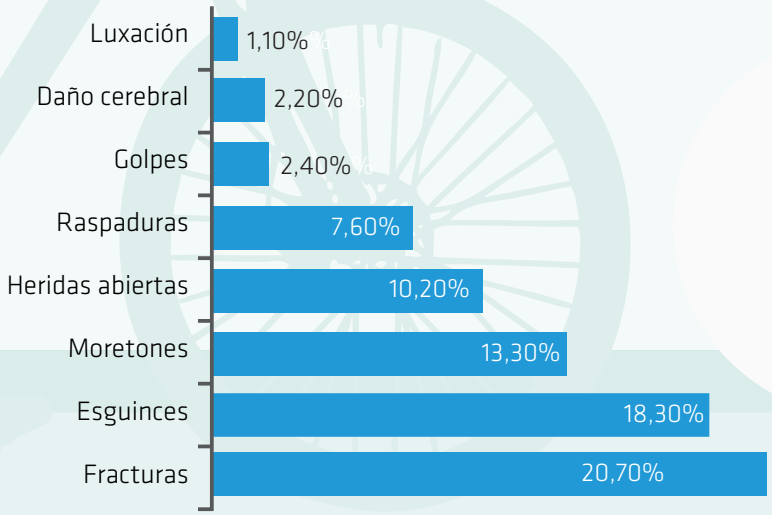
Fuente: (Medicina Legal, 2015)

Figura 3: **Total anual de ciclistas muertos y lesionados por cada 100.000 habitantes.**



Fuente: (BID, 2015)

Figura 4: **Participación en número de las lesiones de ciclistas.**



Fuente: (Hitchens & Palmer, 2012)

Bogotá es la ciudad con la red de ciclorrutas más extensa de Latinoamérica y presenta el segundo mayor porcentaje de viajes realizados en bicicleta.

Factores de riesgo en el aseguramiento

Más de la mitad de los accidentes de los ciclistas son producidos por colisiones con automóviles (Bíl, Bílova, & Müler, 2010). La diferencia en velocidad, tamaño, peso y vulnerabilidad hace que la interacción en la vía sea un complejo juego de percepciones, donde se intenta equilibrar la balanza entre el riesgo objetivo y el riesgo subjetivo de cada una de las partes (Chaurand & Delhomme, 2013).

En Colombia, las normas de comportamiento para los ciclistas en la vía se encuentran en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito. Allí se determinan los lugares permitidos de circulación, los comportamientos prohibidos y la vestimenta y accesorios necesarios para circular por la cuidad (Ministerio de Transporte, 2015). Sin embargo, desde la óptica del riesgo objetivo –medido a través de estadísticas– algunos estudios han demostrado que los accidentes que involucran ciclistas ocurren en mayor medida por las infracciones que cometen los conductores, el exceso de velocidad del automóvil es el factor de mayor riesgo (Bíl, Bílova, & Müler, 2010). Adicionalmente, otro de los riesgos inherentes de la interacción de estos dos actores viales se basa en los problemas de comunicación, especialmente en el momento de establecer cuál de los dos tiene la prioridad en la vía (Bíl, Bílova, & Müler, 2010). Esta dificultad ha conllevado que más del 50% de los accidentes entre un ciclista y otro vehículo ocurran en las intersecciones (Chaurand & Delhomme, 2013).

En el contexto del riesgo subjetivo, el riesgo percibido disminuye con el incremento subjetivo de las habilidades de conducción, tanto para el conductor de automóvil como para el ciclista. En general, la sensación de «protección» que brinda la estructura de un automóvil implica que el riesgo percibido por los conductores sea menor, comparado con otros medios de transporte (Chaurand & Delhomme, 2013). Esto significa que en una interacción automóvil-bicicleta, los conductores son más propensos a realizar comportamientos temerarios o, por lo menos, a ser menos cuidadosos ante la presencia de un ciclista en la vía (Chaurand & Delhomme, 2013).

Al final, independientemente de las consideraciones de riesgo, aunque la cantidad de accidentes de automóviles es mayor que la de los ciclistas, estos últimos se encuentran más expuestos a sufrir lesiones graves o fatales.

Composición de los siniestros con ciclistas involucrados: caso Tasmania

En Tasmania, una isla de poco menos de 500.000 habitantes, el 16% de la población se moviliza en bicicleta (Cycle Helmets, 2015), y desde hace más de 20 años, el seguro obligatorio de responsabilidad civil ha recopilado las estadísticas de los accidentes que involucran ciclistas en la vía (figura 4).

Según (Hitchens & Palmer, 2012), del total de las reclamaciones analizadas desde 1990 hasta 2010, las que involucran por lo menos a un ciclista representaron el 3,4% en valor y el 2,0% en número. Las fracturas fueron los siniestros con mayor participación en número (20,7%) y los segundos en participación en valor (15%), mientras que el daño cerebral, con apenas un 2,2% de participación en número, representó el 66% del valor total de los siniestros pagados.

Actualmente, en Colombia, la información disponible no permite caracterizar de forma completa la naturaleza de la accidentalidad de los ciclistas y, en la mayoría de los casos, los incidentes no son reportados a las autoridades competentes.

El seguro para bicicletas en Colombia

Argentina, México, España y Estados Unidos son algunos de los países que desde hace algunos años ofrecen productos de seguros para ciclistas. La aseguradora colombiana Sura comenzará a ofrecer desde este año un nuevo producto de seguros que brindará cobertura de daños a terceros, accidentes personales y pérdidas totales por daño y hurto para las ciudades de Bogotá y Medellín.

Por un valor que oscila entre 6.000 y 70.000 pesos mensuales[1], el asegurado podrá elegir entre tres diferentes opciones. La primera consiste en una cobertura para posibles daños a personas, vehículos o bienes (responsabilidad civil) de hasta $64 millones. Además de la responsabilidad civil, se podrá contratar una cobertura de hasta $10 millones para cubrir los accidentes que sufre quien conduce la bicicleta. Finalmente, se podrá incluir un tercer amparo que protege al propietario de la bicicleta en caso de pérdida total por daño o hurto. AIG también incursiona en este segmento.

> Los accidentes que involucran ciclistas ocurren en mayor medida por las infracciones que cometen los conductores.

Con este nuevo producto, el sector asegurador se convertirá en un aliado de los programas de promoción del uso de la bicicleta, no solo para proteger a los particulares, sino para respaldar los proyectos que buscan implementar sistemas públicos de bicicletas en la cuidad para ir al estudio o al trabajo, como el sistema público de préstamo de bicicletas que existe en Medellín, la única cuidad en Colombia con un sistema de esta naturaleza.

1. Por ejemplo, para una bicicleta de 3 millones de pesos, el costo anual del seguro con todas las coberturas sería, en promedio, $240.000 más IVA.

Bibliografía:

- BID. (15 de Febrero de 2015). *Banco Interamericano de Desarrollo.* Recuperado el 27 de Febrero de 2015, de http://publications.iadb.org/handle/11319/6808?locale-attribute=es
- Bíl, M., Bílova, M., & Müler, I. (2010). Critical factors in fatal collisions of adult cyclists with automobiles. *Accident Analysis and Prevention,* 1632-1636.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2011). *Cámara de Comercio.* Dirección de Gestión Urbana y Movilidad. Bogotá: Cámara de Comercio.
- Chaurand, N., & Delhomme, P. (2013). Cyclists and drivers in road interactions: A comparison of perceived crash risk. *Accident Analysis and Prevention,* 1176 - 1184.
- Cycle Helmets. (2015). *Cycle Helmets.* Obtenido de http://www.cycle-helmets.com/cycling-1985-2013.html
- Foro Mundial de la Bicicleta. (13 de Marzo de 2014). *Foro Mundial de la Bicicleta.* Obtenido de http://www.fmb4.org/es/sobre-el-fmb4/que-es-el-fmb4/
- Hitchens, P., & Palmer, A. (2012). Characteristics of, and insurance payments for, injuries to cyclists in Tasmania, 1990-2010. *Accident Analysis and Prevention*, 449 - 456.
- Medicina Legal. (2015). Medicina Legal. Recuperado el 12 de Marzo de 2015, de http://www.medicinalegal.gov.co/forensis
- Ministerio de Transporte. (13 de Marzo de 2015). *Colombia Noticias.* Obtenido de http://www.colombia.com/noticias/codigotransito/t3c5.asp