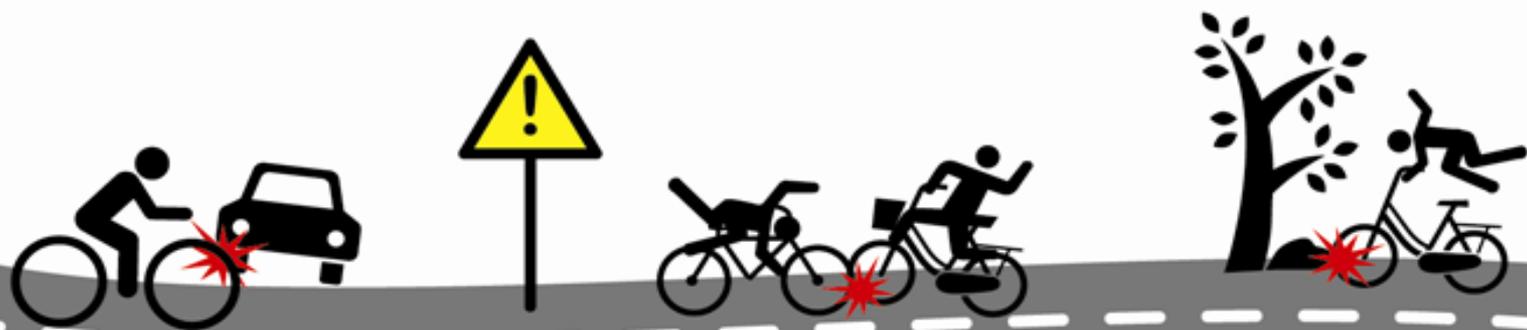


SEGURO DE ACCIDENTES PARA CICLISTAS

Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones



BicicULTURA.CL

adc
bicicleta
ASOCIACIÓN DEFENSA
DEL CONSUMIDOR

FONDO CONCURSABLE
para asociaciones de consumidores

"El presente proyecto, se ejecuta con aportes del Fondo Concursable para Asociaciones de Consumidores, creado por el artículo 11 bis de la Ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores. La información y opiniones generadas a partir de esta iniciativa, son de exclusiva responsabilidad de la Asociación ADC Bicicleta".

El presente proyecto, se ejecuta con aportes del Fondo Concursable para Asociaciones de Consumidores, creado por el artículo 11 bis de la Ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores”.

La información y opiniones generadas a partir de esta iniciativa, son de exclusiva responsabilidad de la Asociación de Consumidores y Usuarios de Bicicleta ADC Bicicleta y Centro Bicicultura



Seguros de accidentes para ciclistas

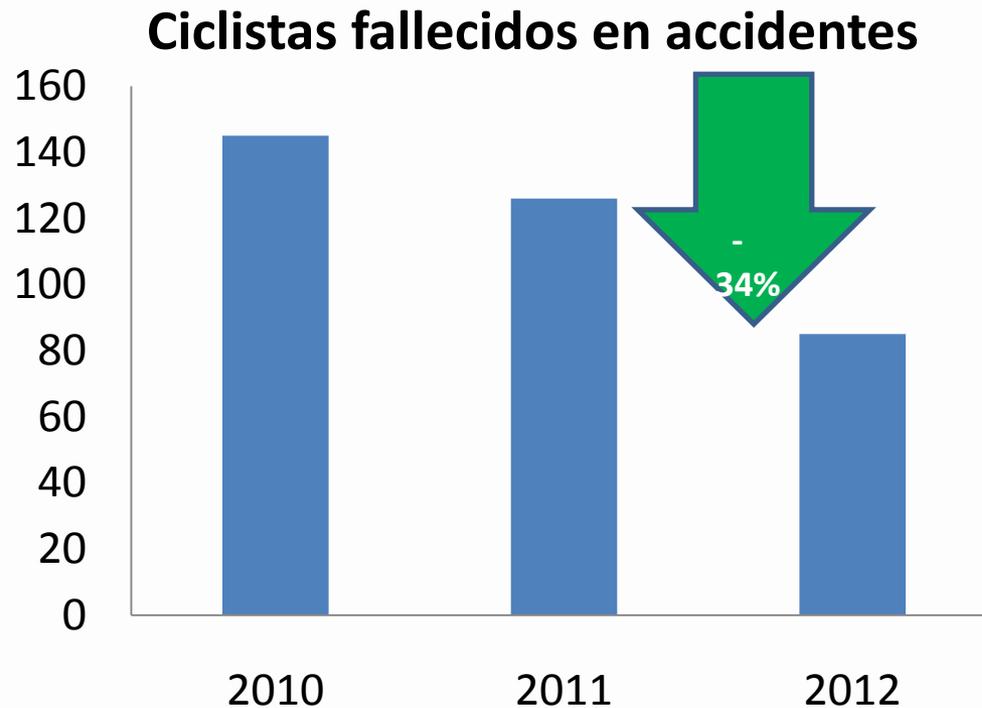
Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones

CONTEXTO



Contexto en que se enmarca el Estudio

- Disminución de accidentes con resultado de muerte en los últimos 2 años.



Fuente: Bicicultura, en base a datos de estadísticos de Conaset



Contexto en que se enmarca el Estudio

- Aumento del número de ciclistas en circulación.



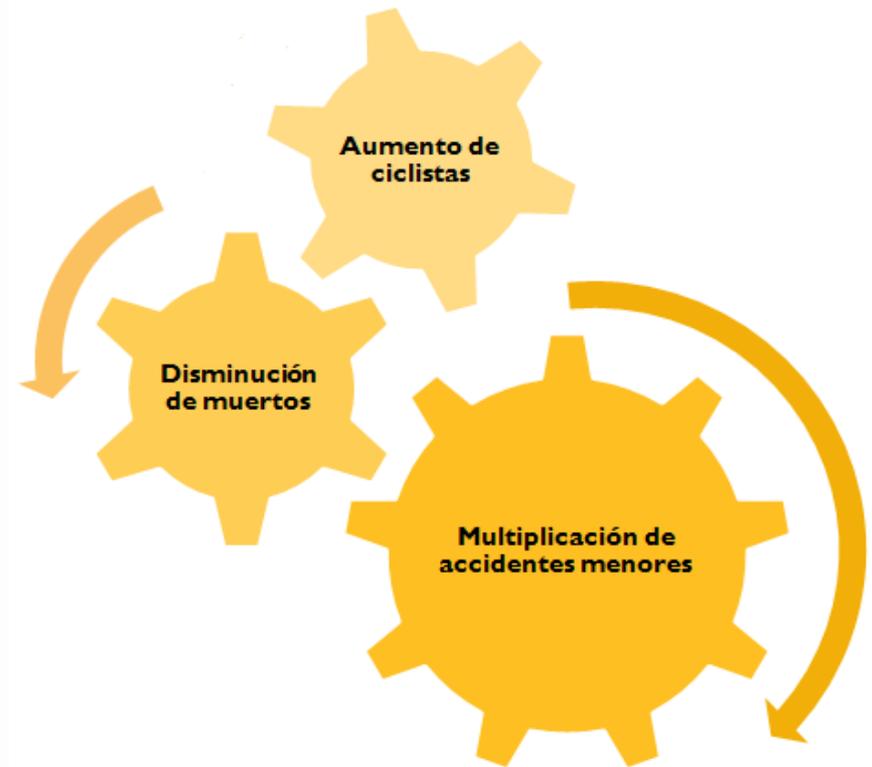
Fuente: Plan Nosotros Contamos, Etapa N° 4. "Cuento de Flujo de Bicicletas, Providencia". Nosotros Contamos, Ciudad Viva , UyT. (2012)



Contexto

La presencia notoria de ciclistas calma naturalmente el tráfico

- Los ciclistas circulando en grupo se imponen por presencia y obligan a todos a extremar precauciones y reducir velocidades, aportando a la seguridad del Sistema de Tránsito
- Tipo de conducción característica del ciclista, de riesgo calculado, enfocada en la anticipación y prevención de accidentes. Mientras más hostil el medio, más atenta y cuidadosa.





Seguros de accidentes para ciclistas

Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones

MOTIVACIONES



Motivaciones del Estudio

Inexactitud de datos de accidentabilidad

- Datos registrados por Carabineros
 - Formulario no contempla campos para registro de datos indispensables en el caso de ciclistas. Ej. existencia de ciclovías.
 - Carabineros registra fallecidos y lesionados hasta 24 hrs. siguientes al accidente, ignorando las muertes o lesiones encontradas con posterioridad, causadas por el accidente.
- Universo de conductores de bicicleta incierto
 - Las mediciones son antiguas y las nuevas, parciales:
 - EOD 2006: 3% viajes en bicicleta.
 - UyT-Ciudad Viva 2012: aumento sostenido del 20%
 - Se estima que en la R.M hay al menos 1.000.000 de ciclistas circulando.



Motivaciones del Estudio

Inexactitud de datos de accidentabilidad

- ***Las tasas de accidentabilidad son imprecisas, pues no se cuenta con un universo exacto de ciclistas.***
- ***Cifra negra de accidentes de menor cuantía***

Los usuarios de bicicleta que sufren accidentes menores no realizan denuncias oficiales sobre éstos, por la cantidad de trabas institucionales existentes, la cantidad de tiempo que hay que dedicar a esos trámites y sobre todo por las escasas probabilidades de obtener resultados favorables.



Motivaciones del Estudio

El ciclista es el único conductor en el tránsito que no está protegido directamente por un seguro específico que cubra los daños derivados de un accidente, a pesar de ser uno de los más vulnerables y que más beneficios reporta a la sociedad.



Seguros de accidentes para ciclistas

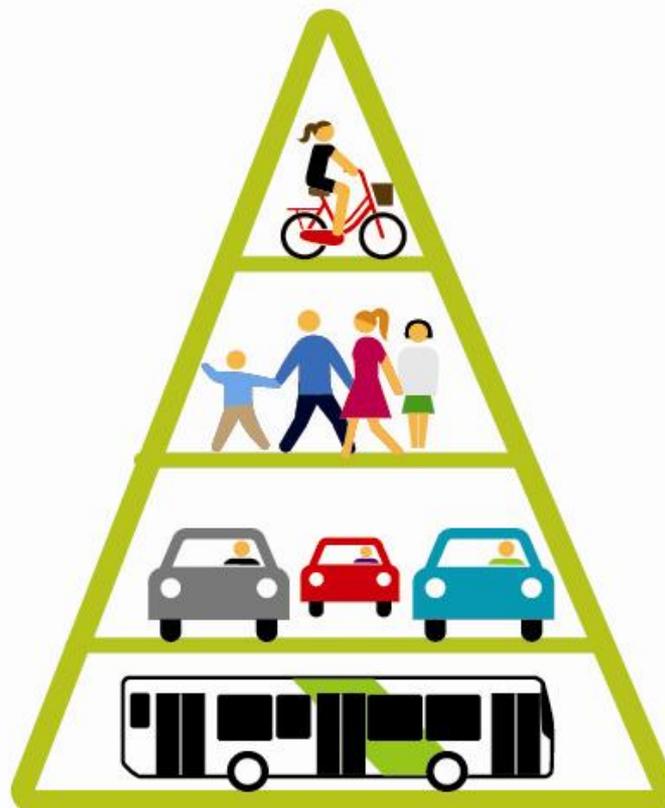
Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones

CONSTATACIÓN

El contexto chileno es particularmente hostil, discriminador y desigual: el espacio público está “tomado” por los automóviles.



Pirámide de Partición Modal





Definiciones Claves

Peligrosidad

- A mayor masa y velocidad, mayor fuerza o impacto (2º Ley de Newton $F = MxV$)
- Automóvil como arma, con potencial para causar muerte
- Bicicleta y vehículos a energía humana VEH como los menos peligrosos, con menor capacidad de causar daños a terceros.

Vulnerabilidad

- Menor capacidad de resistencia al impacto en colisiones con objetos de una mayor dureza, tamaño y peso, más aún si se dan en movimiento, a velocidades que aumentan la fuerza del impacto.
- Bicicleta como sistema integrado humano y máquina, altamente vulnerable, fragilidad del cuerpo humano como carrocería y por ser una máquina de equilibrio en 2 ruedas.



Definiciones Claves

Riesgo

“Combinación de la gravedad de un incidente y la frecuencia con que éste puede ocurrir... Dependiendo de su gravedad y frecuencia pueden ser bajos, moderados, o críticos, cuando pueden llegar a provocar una lesión grave o permanente.”

Asociación Chilena de Seguridad (ACHS)

La práctica del ciclismo vehicular es una actividad riesgosa, de grado bajo, moderado o crítico, en función de cuán peligroso sea el contexto.

El contexto es el peligroso, no el uso de la bicicleta.



Definiciones Claves

Prevención (Enfoque preventivo)

La Matriz de Seguridad Vial de Haddon (OPS 2009, en Dextre 2010), señala 3 instancias de acción, “Antes del choque”, “En el Choque” y “Después del Choque”. En el caso de los ciclista, debido a su condición de vulnerabilidad frente los medios motorizados, la atención en la seguridad y reducción de accidentes debe estar enfocada en las acciones “antes del choque”, es decir las acciones preventivas.



Escala de vulnerabilidad de modos y medios

Escala de vulnerabilidades						
MODO	Bus Transantiago 	Bus Interurbano 	Furgón 	Vehículo 	Bicicleta 	Peatón 
TAMAÑO (m ²)	46,8	34,4	10	7	1,24	1,12
VOLUMEN (m ³)	200.000	145.000	21.500	10.800	1,4	0,35
PESO PROPIO (kg)	15.000	13.000	3.500	1.200	15	75

Fuente: Acuña, Juan, Consultora Vía Azul. Plataforma vial para el ciclismo urbano: Sistema orientador y canalizador de flujos ciclistas urbanos. (2012)



Manejo de la vulnerabilidad

- **Camino fácil (el actual):**
 - Restringir al vulnerable, al que está más expuesto a riesgo, obligarlo a protegerse, a autoexcluirse o aceptar la exclusión para evitar contacto con el peligroso, y a protegerse físicamente para disminuir las consecuencias de un posible siniestro.
- **Camino difícil (el esperado):**
 - Restringir, encausar, limitar, frenar al peligroso.



Accidentabilidad y mortalidad en Chile

	Accidentes (%)	Fallecidos (%)
Vehículos Motorizados	63,6	46,3
Peatón	24,1	42,3
Bicicleta	11,6	9,7
Otro	1	1,7

Fuente: Bicicultura, en base a datos del estudio de la Conaset, 2002-2012.



Políticas de seguridad de tránsito

País	Regulación de intersecciones	Disminución de velocidad	Régimen de responsabilidad
Dinamarca	Todas las intersecciones están reguladas para otorgar seguridad a la bicicleta	Zonas 30 en zonas residenciales	Principio de responsabilidad del más fuerte sobre el más débil
Francia	Prioridad de paso para el ciclista en las intersecciones. En algunos casos, se permite cruzar con luz roja	Zonas 30 en zonas residenciales	Principio de responsabilidad del más fuerte sobre el más débil
España (Sevilla)	Si no existe zona de detención adelantada, existen facilidades para el ciclista, a velocidad moderada y respetando a peatones	Zonas 30 en zonas residenciales	Seguro obligatorio cubre daños en las personas y en las cosas



Reducción de Velocidad: Seguridad y Prevención

- Velocidad el principal factor de inseguridad vial, junto con la ingesta de alcohol.
- Se ha legislado sobre la última
- Queda pendiente la velocidad



Tabla comparada de velocidades

País	Máxima urbana	Z 30 Kh	Z 20 Kh	Z 7 Kh
Dinamarca	50	Zonas residenciales		Zonas de inicio: preferencia ciclistas y peatones
Francia	50	1/3 de las vías Prerrogativa municipal, generalmente en vías locales y de tráfico peatonal o ciclista		
España (Sevilla) *Nuevo Reglamento de Circulación	50	Calles de sentido único y un carril: permitirá circulación en contrasentido	En calzada y acera al mismo nivel	
Chile	60/50 según peso bruto: 3.860 kg. Prerrogativa municipal para modificar	Zonas de colegio en horario de entrada y salida de clases (151 inciso 3)		



Regímenes de responsabilidad

- Regla general: responsabilidad por culpa (2314 CC)
- Culpa infraccional (Ley 18290)
- Responsabilidad estricta: suprime el criterio de culpabilidad
- Principio de responsabilidad del más fuerte sobre el más débil: presunción de responsabilidad del más fuerte

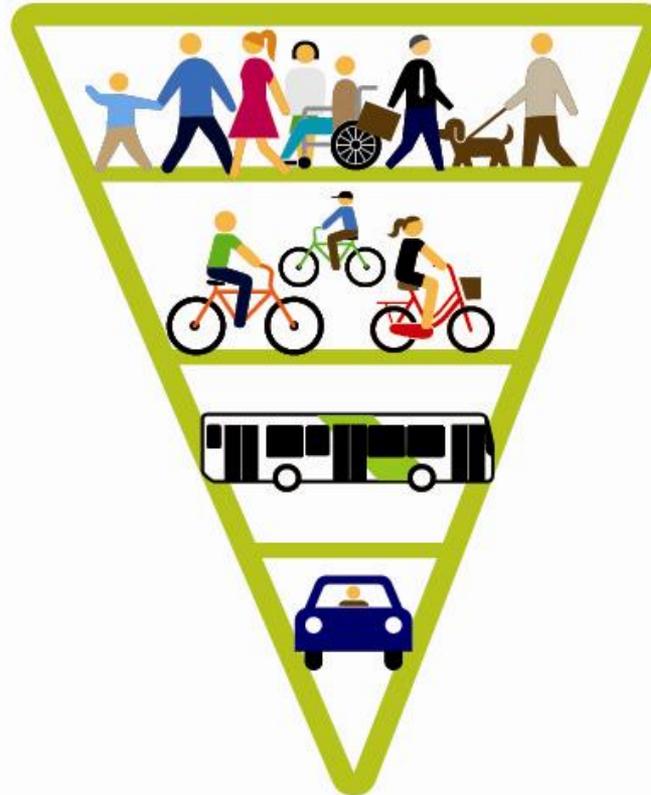


Regímenes de responsabilidad

País	Régimen de responsabilidad
Dinamarca	Principio de presunción de responsabilidad del más fuerte por sobre el más débil.
Holanda	Principio de presunción de responsabilidad del más fuerte por sobre el más débil, con variantes que se acercan a la responsabilidad objetiva.
Francia	Principio de plena indemnización a víctimas, salvo concurrencia de culpa grave o dolo. Existen víctimas sobreprotegidas: menores de 16 años; mayores de 70 años; discapacitados de 80%.
España	Seguro obligatorio cubre daños en las personas y en las cosas. Fundamento: riesgo creado (mismo que responsabilidad objetiva).
Australia	Seguro obligatorio sólo cubre daños en las personas
Chile	Seguro obligatorio sólo cubre daños en las personas



Pirámide de Partición Modal Esperada



Es de interés global, de salud pública y de Política de Estado limitar la capacidad de producir daños de los motorizados.



Seguros de accidentes para ciclistas

Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones

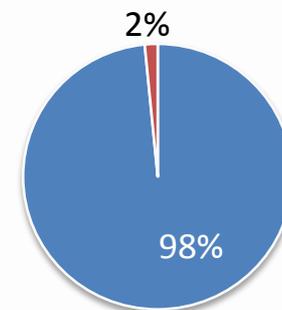
ENCUESTA



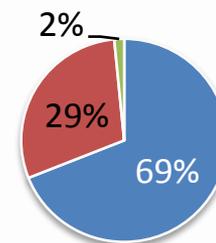
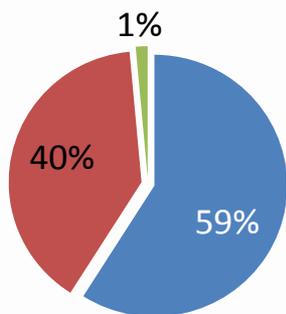
Generalidades

- Fecha de aplicación: 18 de Julio al 23 de Septiembre 2013
- Universo **1870 encuestados**
- Formulario en línea publicado en www.bicicultura.cl
- Composición de los encuestados:
 - 98% Ciclistas.
 - Ciclista Habitual 69%
 - Ciclista esporádico 29%
 - 2% No ciclistas.
 - 40% Mujeres (741)
 - 59% hombres (1.105)

■ Ciclista ■ No ciclista



■ Hombre ■ Mujer ■ no responde



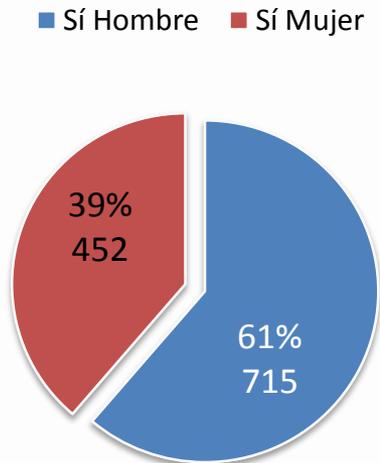
- Habitual (utilizo preferentemente la bicicleta todos los días)
- Esporádico (utilizo la bicicleta el fin de semana, o en determinadas ocasiones)
- No soy ciclista



Accidentes Reportados

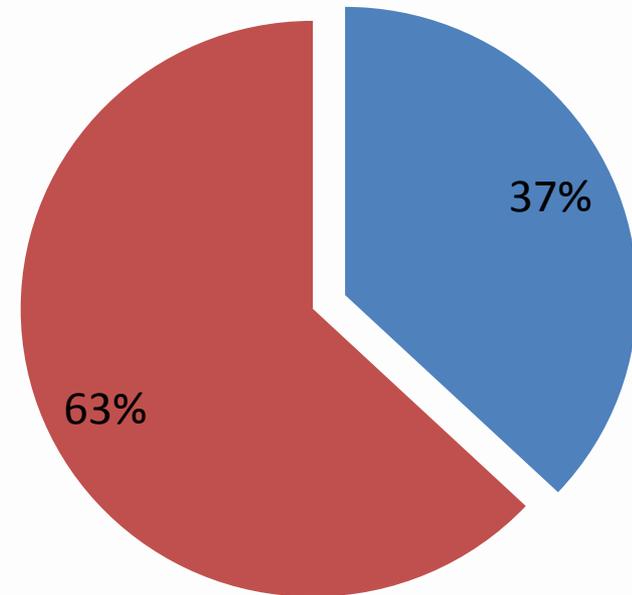
- 1.178 accidentes reportados.
- 39% reportados por mujeres (425)
- 61% reportados por hombre (715)

Distribución accidentes por sexo



¿Has sufrido algún accidente ciclista?

■ No ■ Sí

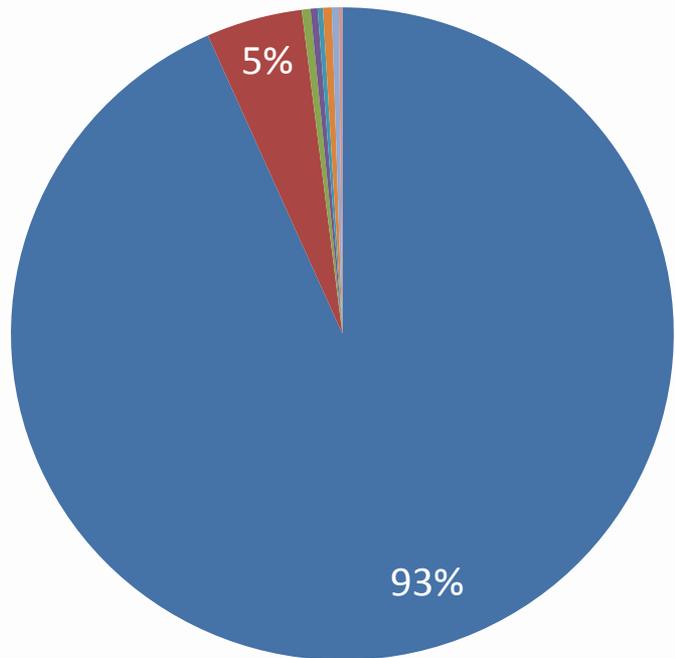




Condiciones de los accidentes



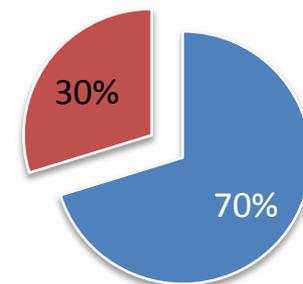
Influencia condiciones meteorológicas



- Día normal (no hubo condiciones meteorológicas o climáticas de influencia)
- Lluvia.
- Neblina.
- Nieve, escarcha o granizo en la vía.
- Viento.
- Llovizna / Humedad en el ambiente

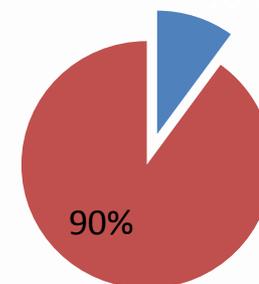


Factor día y horario



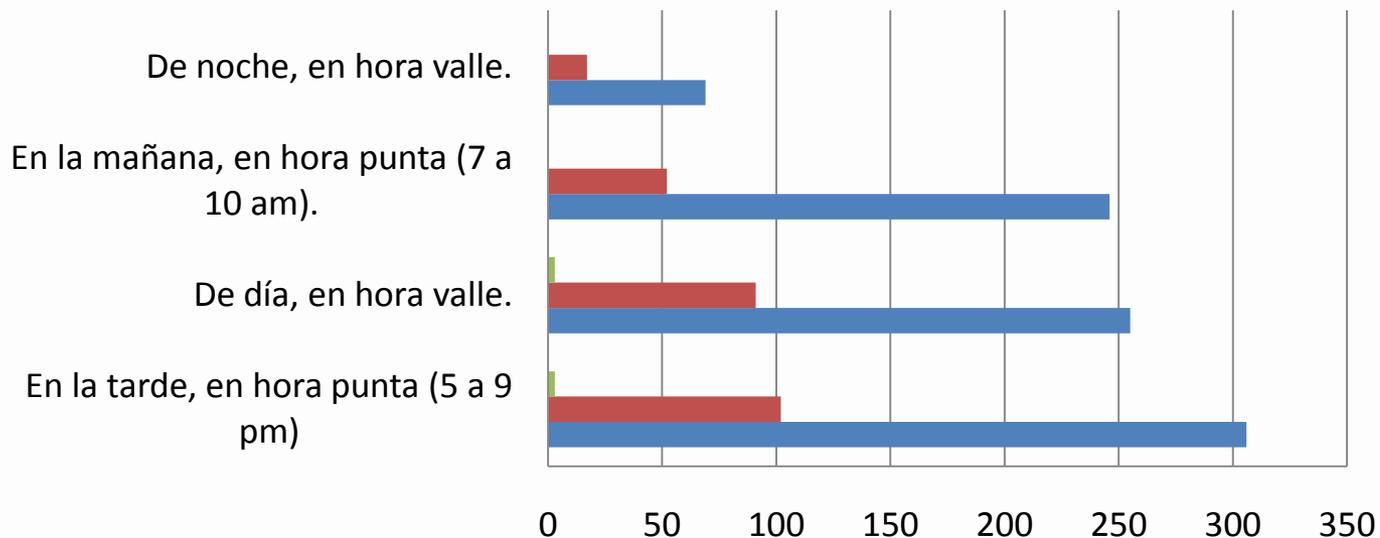
■ Lunes a Viernes
■ Sábado / Domingo

■ Noche ■ Día





Momento del día según perfil del ciclista (Habitual, Esporádico)



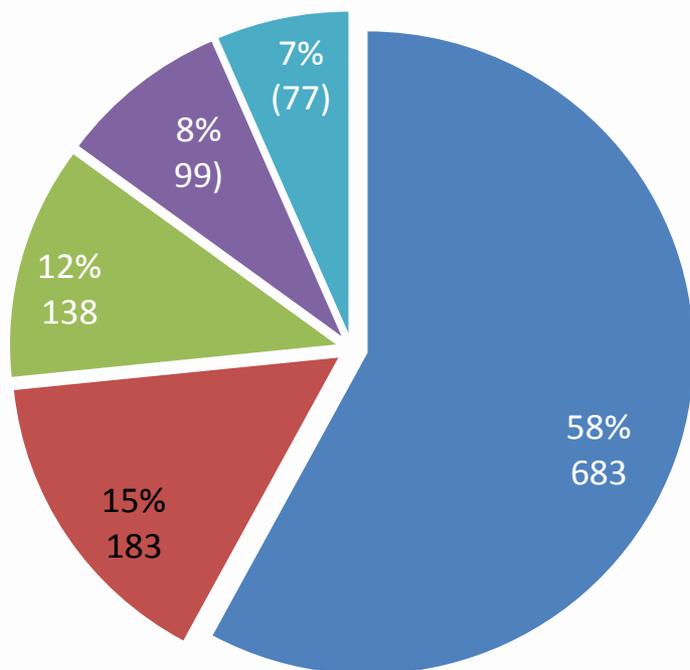
	En la tarde, en hora punta (5 a 9 pm)	De día, en hora valle.	En la mañana, en hora punta (7 a 10 am).	De noche, en hora valle.
■ no soy ciclista	3	3		
■ esporádico	102	91	52	17
■ habitual	306	255	246	69



Tipología de Accidente



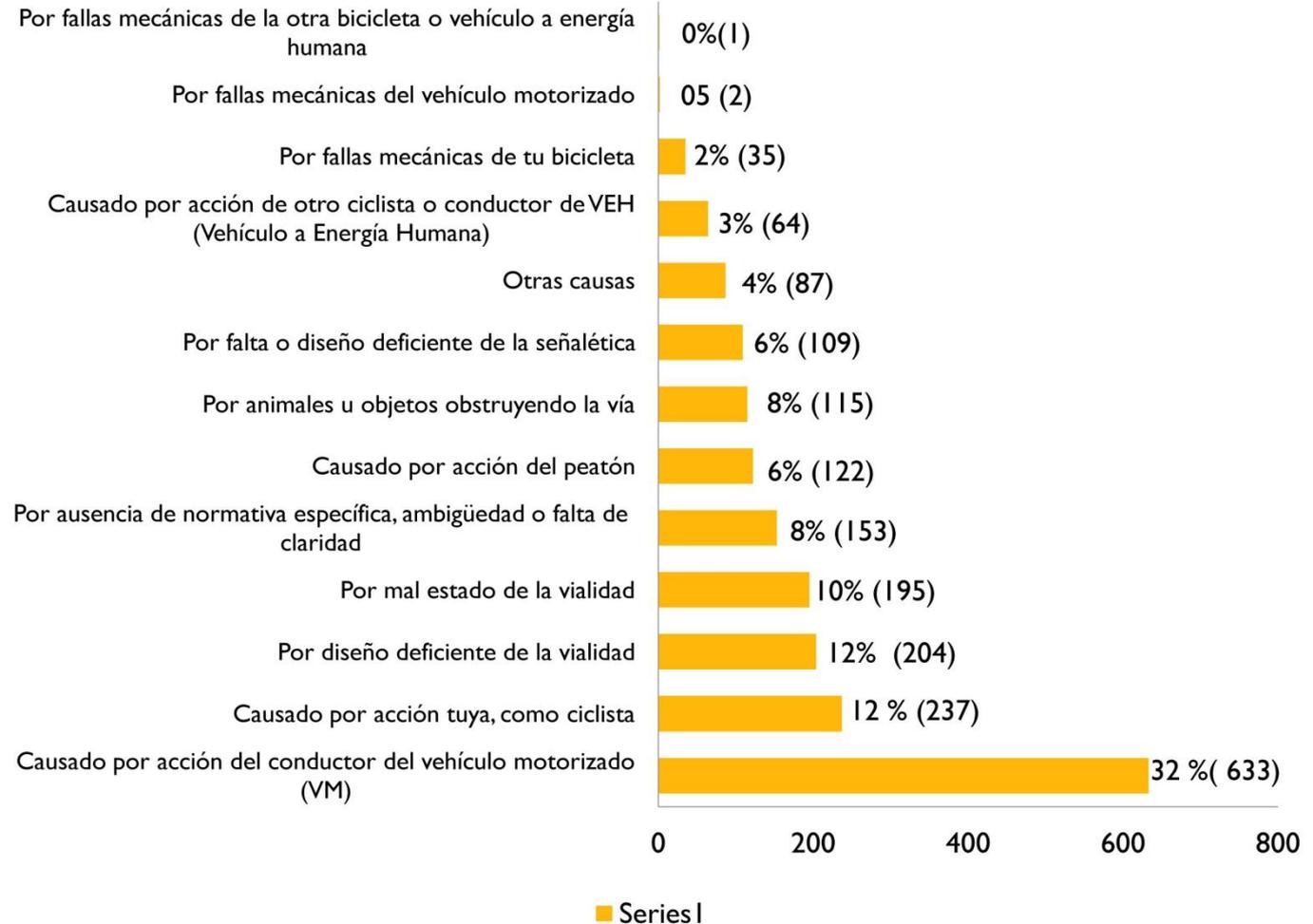
Tipo de Accidente



- Con un vehículo motorizado (VM). Ej: auto, moto, bus, camión, etc.
- Solo o sola. Caída sin otros actores involucrados
- Con animales u objetos (señalética, infraestructura vial, postes, árboles, mangueras, etc.)
- Con peatón.
- Con otro ciclista o vehículo a energía humana (VEH). Ej: patineta, triciclo, patines, etc.



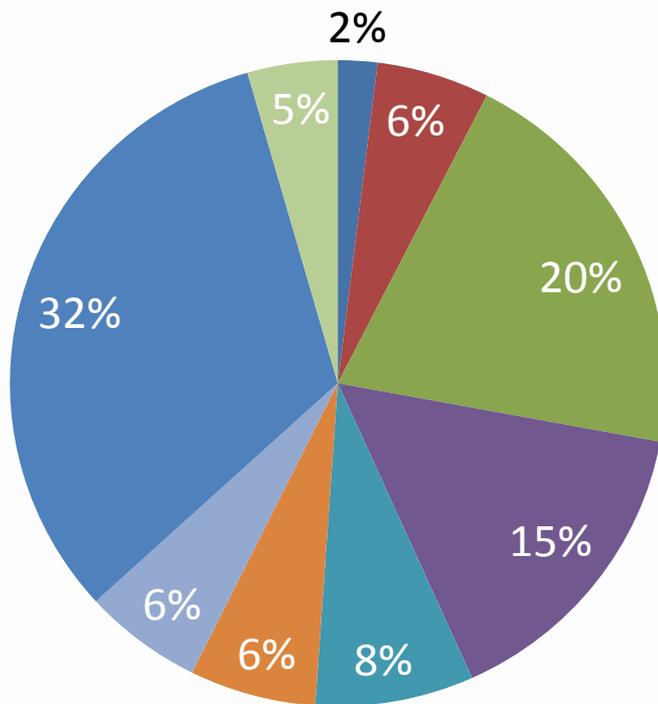
Causas del Accidente





Causas del Accidente

Análisis de causas,
agrupaciones lógicas



- Fallas mecánicas de cualquier usuario
- Falta o deficiente señalética
- Estado y diseño de vialidad
- Acción de ciclista (s) o VEH
- Por ausencia de normativa específica, ambigüedad o falta de claridad en la normativa existente
- Acción del peatón
- Por animales u objetos obstruyendo la vía
- Causado por acción del conductor del VM
- Otras causas



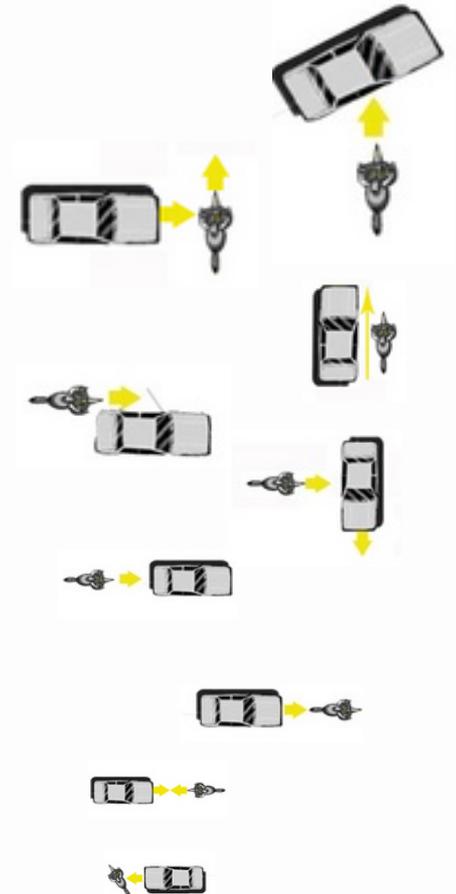
Accidentes causados por Vehículos Motorizados

Universo: 683 accidentes reportados



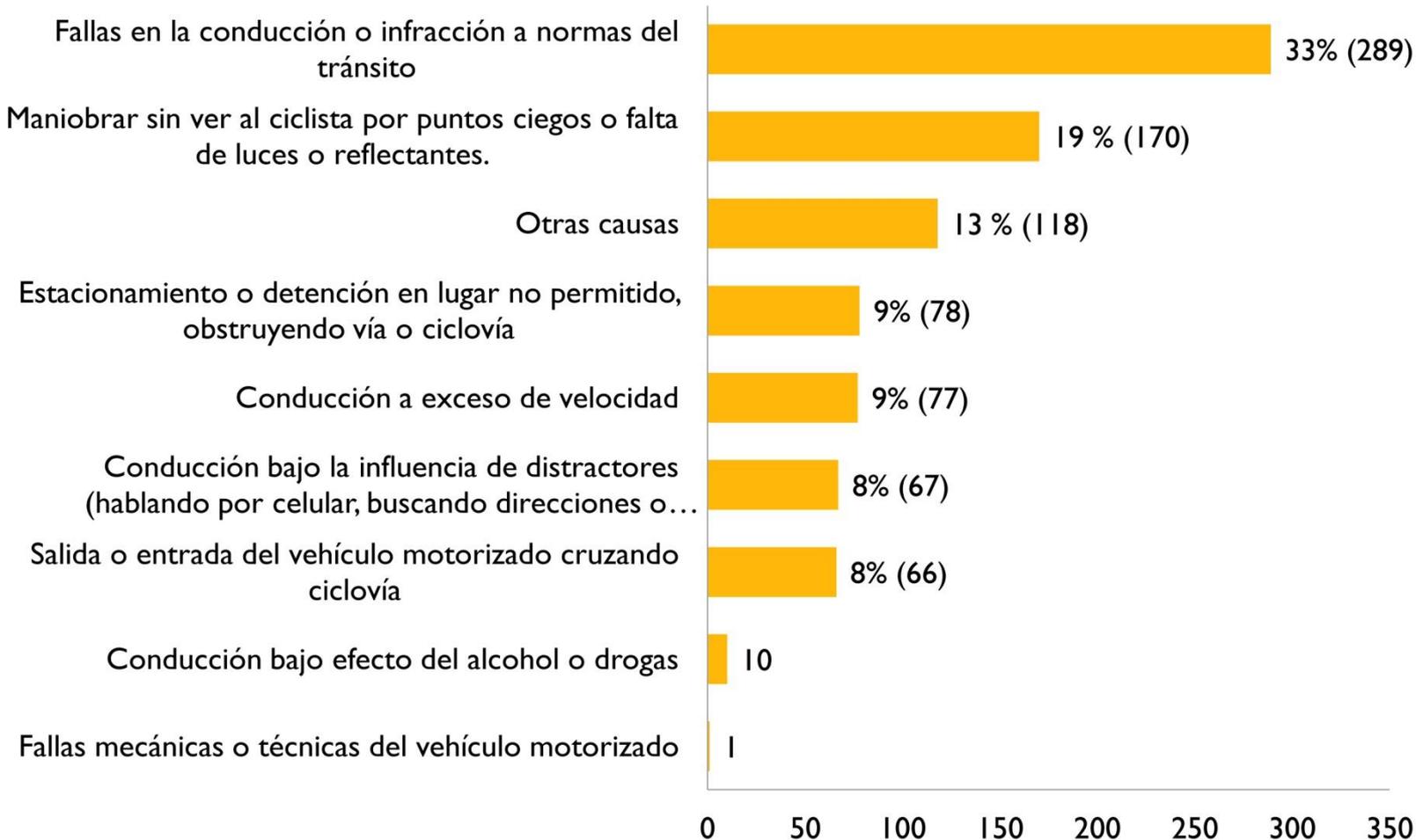
Tipo de accidente con VM

Tipo de accidente	Cantidad	Porcentaje en relación a los accidentes con VM (%)
Colisión por viraje de motorizado	213	31
Colisión en intersección por costado de bicicleta	168	25
Impacto lateral por roce, un sentido	84	12
Impacto por apertura súbita de puerta	71	10
Colisión en intersección, por costado de motorizado	46	7
Bicicleta impacta por atrás	18	3
Motorizado impacta por atrás	18	3
Colisión frontal, sentidos opuestos	12	2
Colisión por viraje de la bicicleta	10	1
Otros tipos	43	6



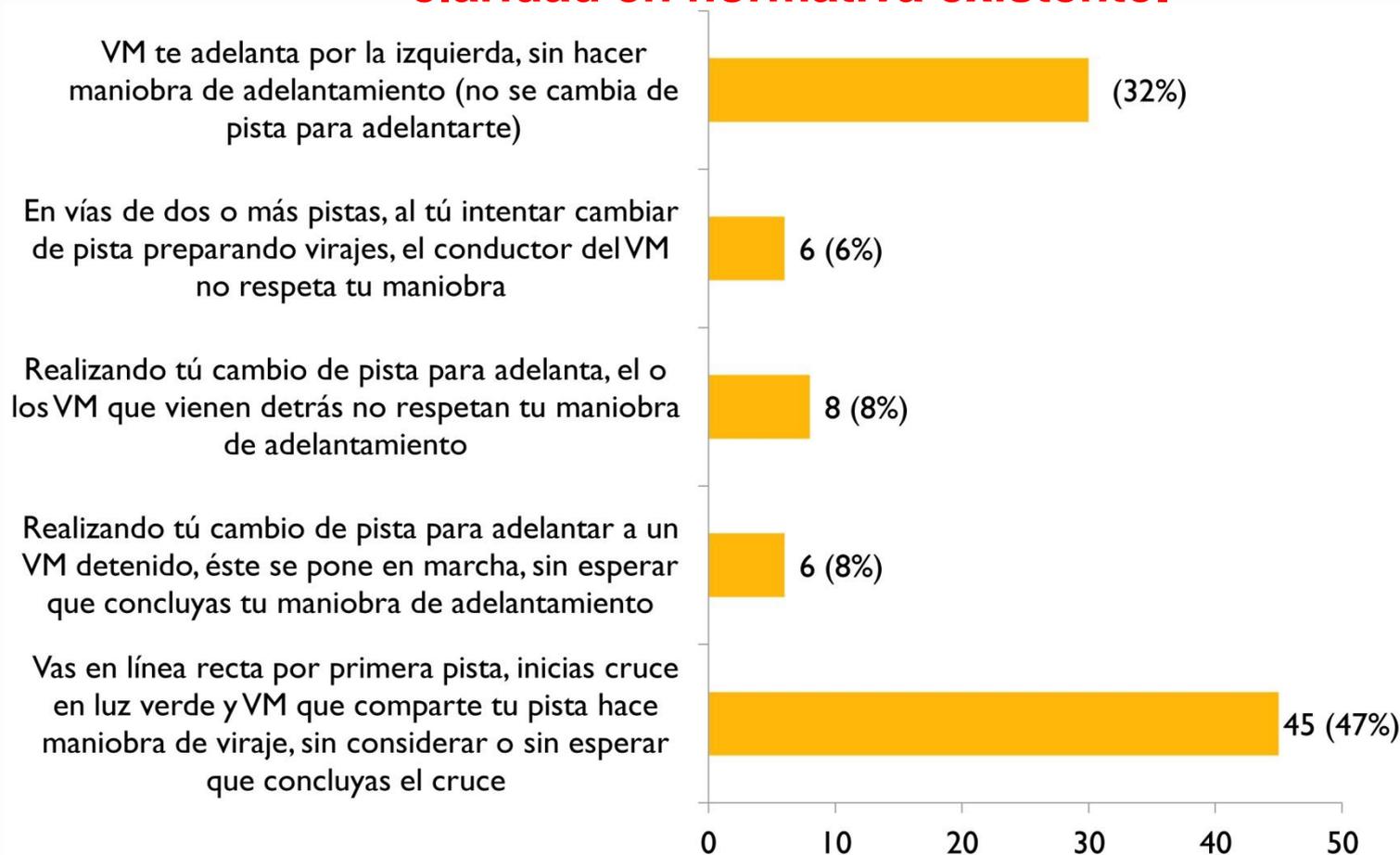


Causa: acción del conductor VM





Causa: ausencia de normativa, ambigüedad o falta de claridad en normativa existente.



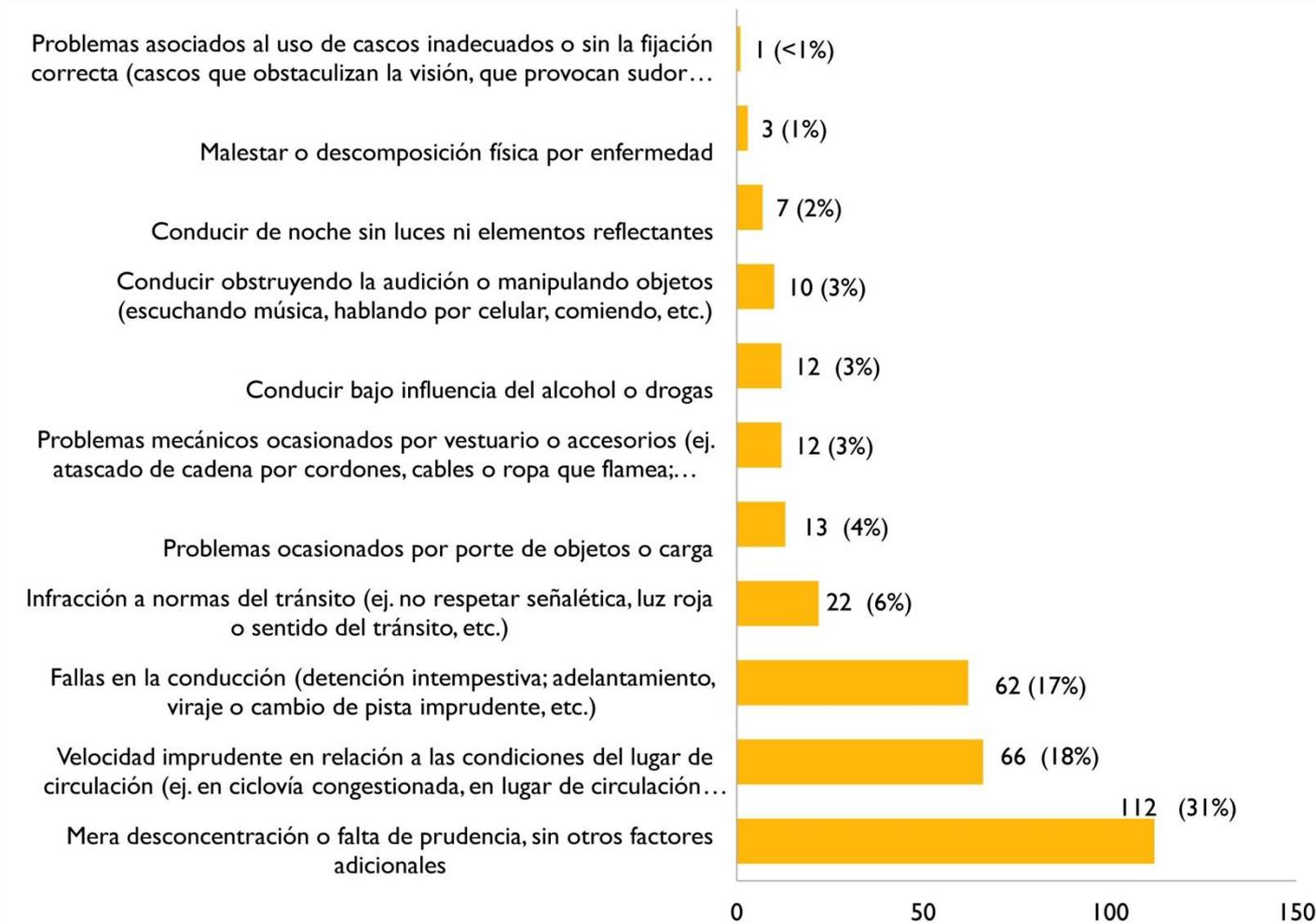


Accidentes causados por Acción del Ciclista

Universo: 183 accidentes reportados



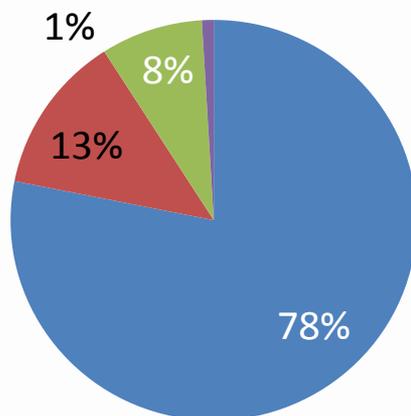
Causa: acción del ciclista





Causa: acción del ciclista

Análisis de causas, agrupaciones lógicas



- Imprudencia del ciclista
- Infracciones a normas de tránsito
- Descuidos involuntarios
- Malestar o descomposición por enfermedad

<i>Imprudencia del ciclista</i>	Obstrucción de la audición o manipulando objetos, fallas de conducción (detención intempestiva, viraje o cambios de pistas imprudentes, etc.), velocidad imprudente en relación a las condiciones del lugar (ciclovía congestionada, alto flujo peatonal, etc.), mera desconcentración e imprudencia.
<i>Infracciones a normas de tránsito</i>	No respetar señalética, semáforos, o sentido del tránsito, conducir bajo la influencia de alcohol o drogas, conducción sin luces ni elementos reflectantes.
<i>Descuidos involuntarios</i>	Problemas asociados al uso de cascos inadecuados, sin fijación y que obstaculizan la visión, porte de objetos o carga, accesorios o prendas de vestuario que se enredan.

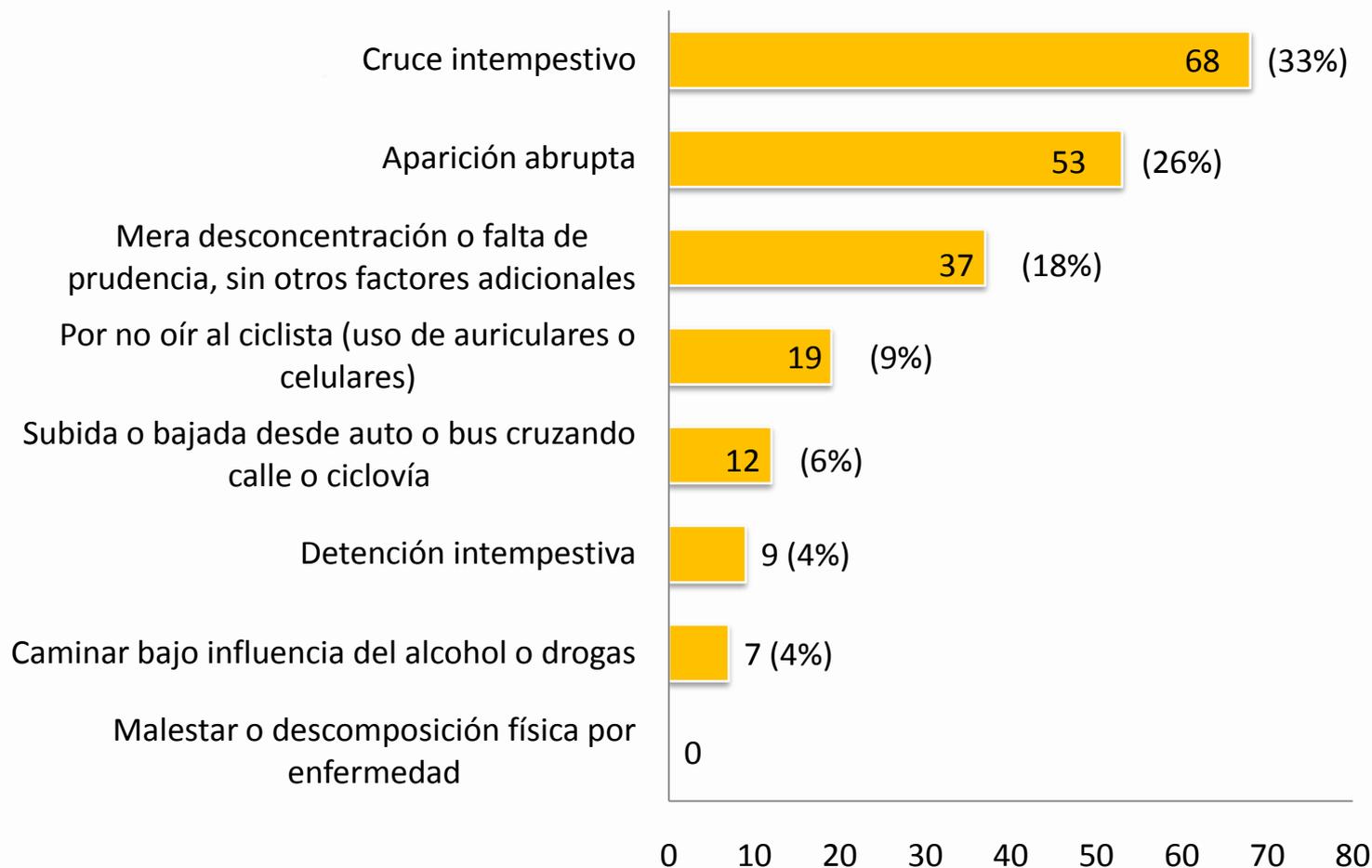


Accidentes causados por Acción del Peatón

Universo: 99 accidentes reportados



Causa: acción del peatón



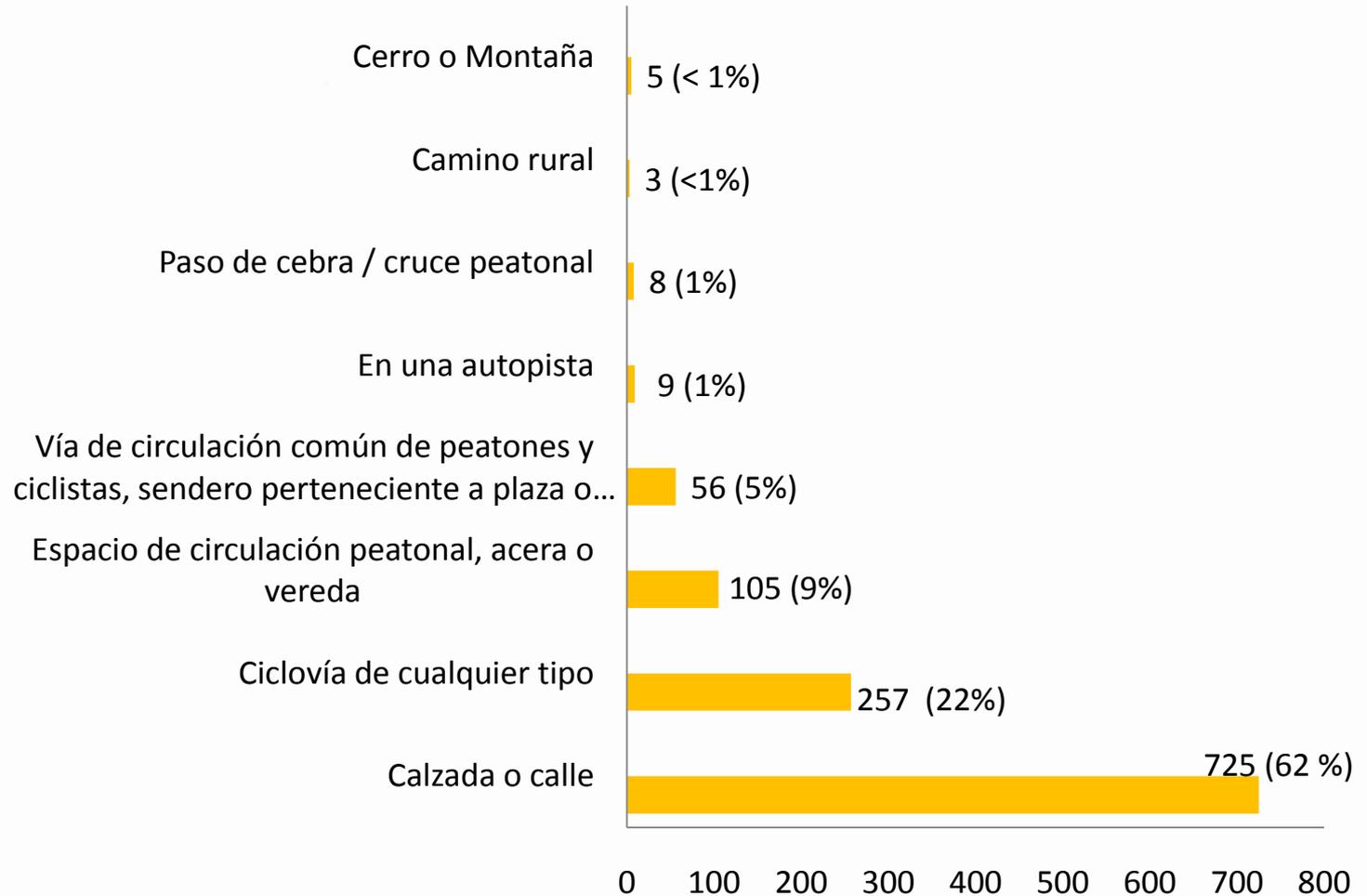


Vías e intersecciones

Universo: 1178 accidentes reportados

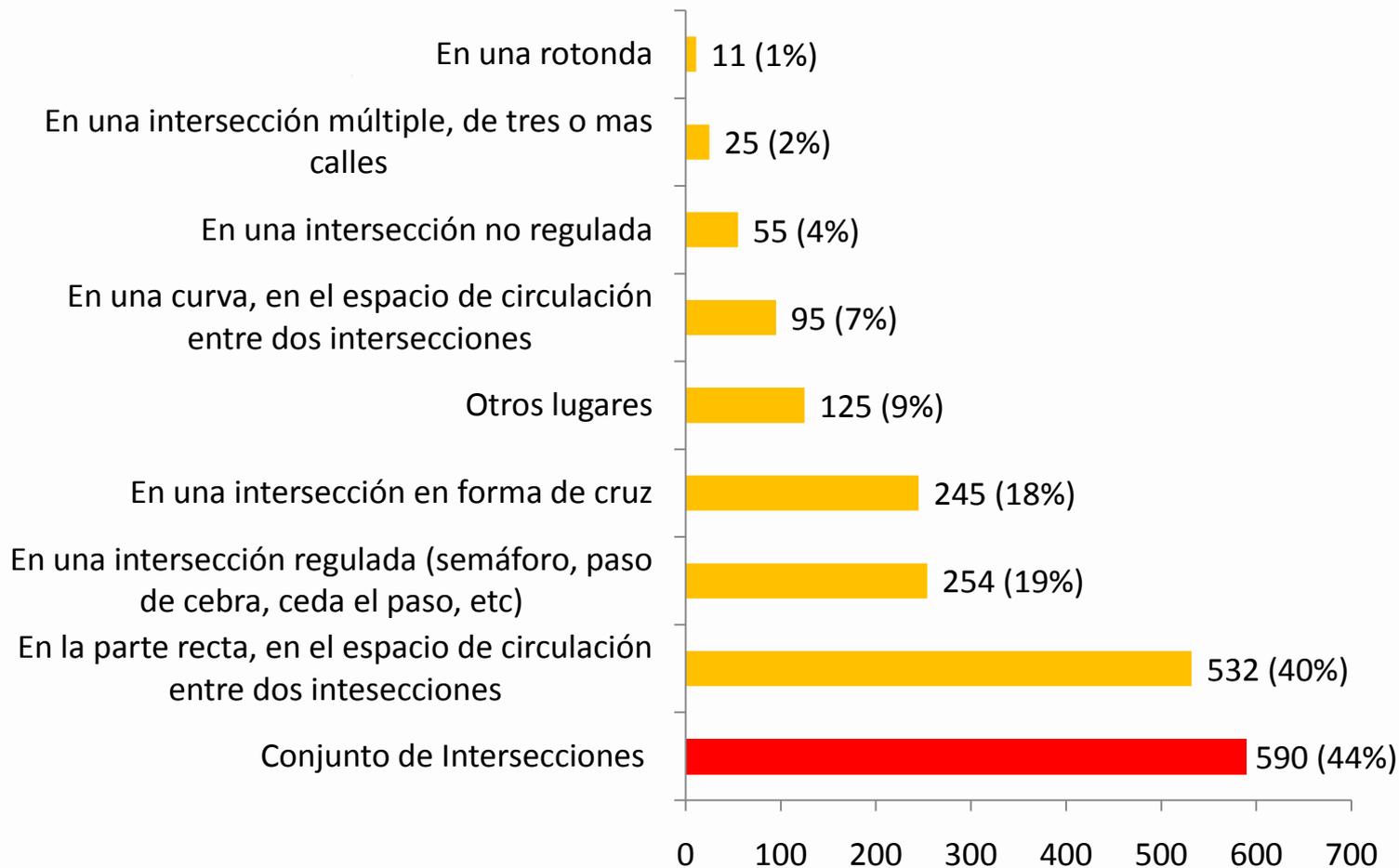


¿En qué tipo de vía se produjo tu accidente?



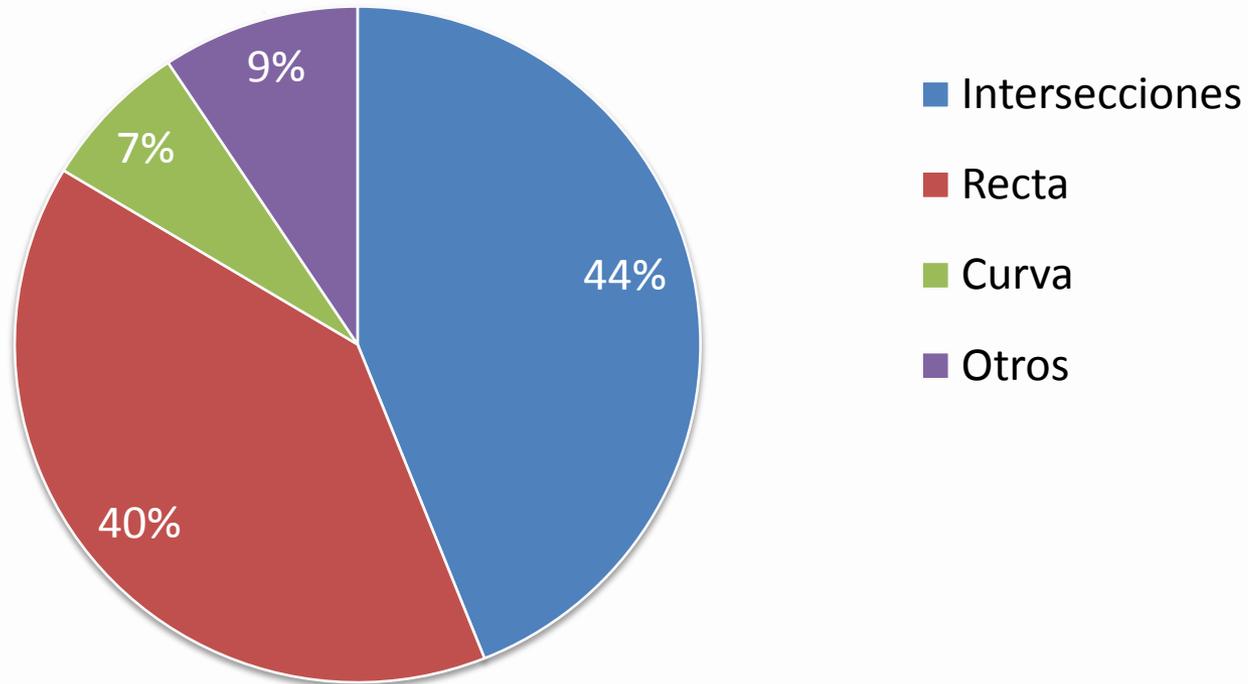


¿En qué tipo de vía se produjo tu accidente?





¿En qué lugar de la vía se produjo tu accidente?



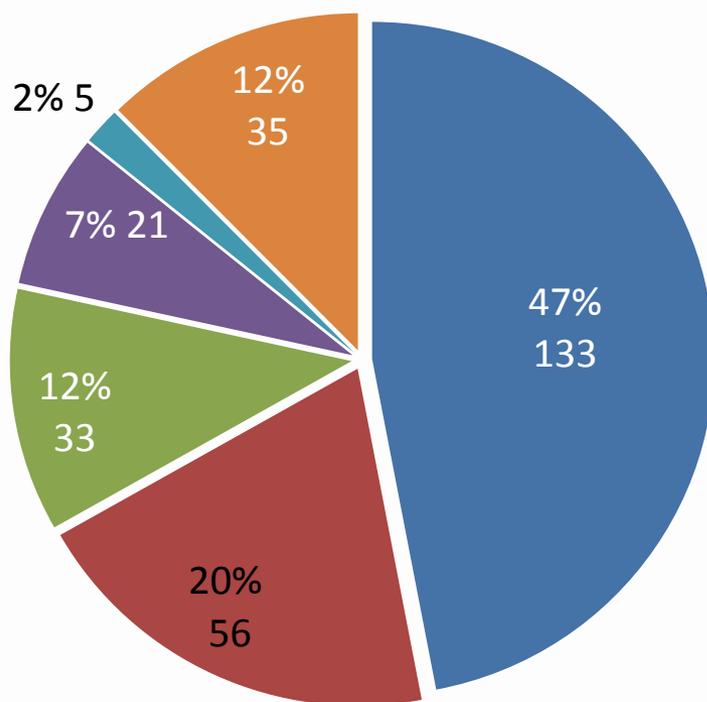
Intersecciones

Intersección regulada, intersección clásica en forma de cruz, intersección no regulada, Intersección múltiple de tres o más calles, en rotonda.



Tipo de ciclovía donde ocurrió el accidente

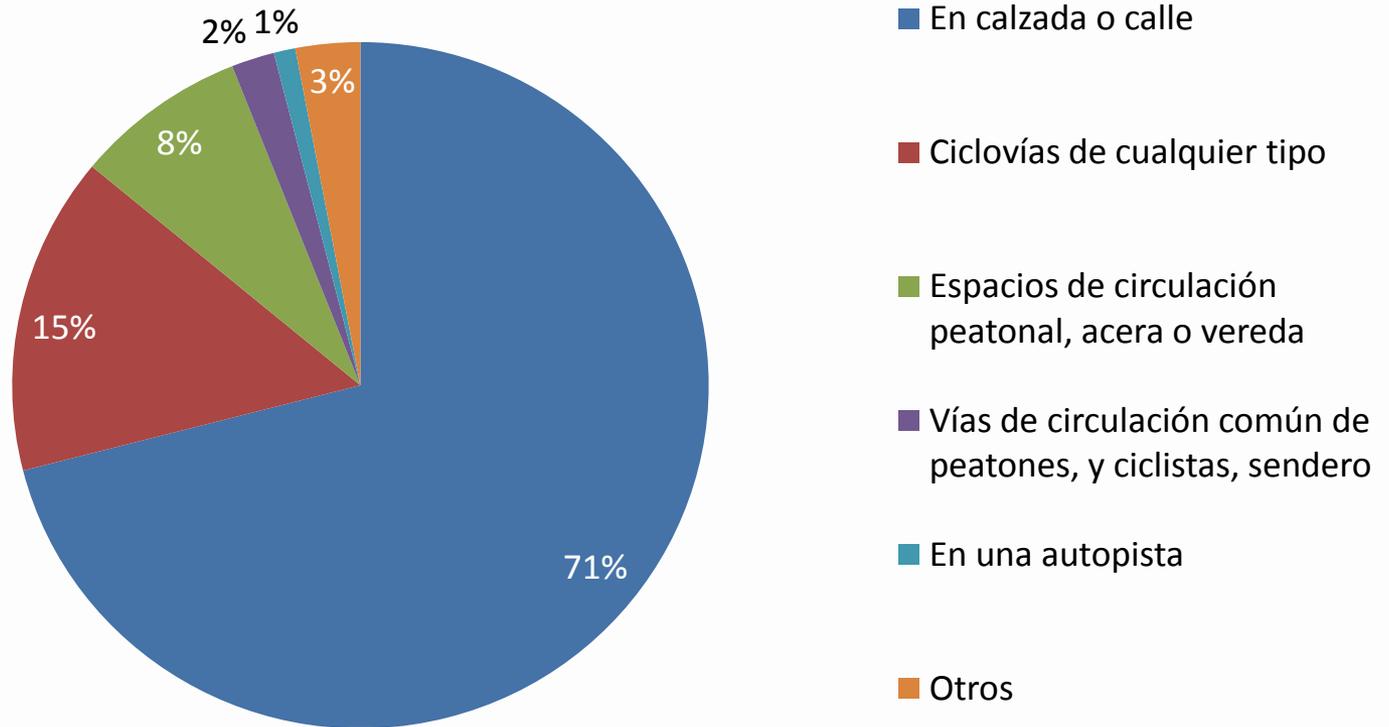
Universo de accidentes en ciclovías:
257 (27% del total de accidentes reportados)



- Ciclovía bidireccional, nivel acera (vereda), paralela a vía unidireccional
- Ciclovía unidireccional, nivel calzada (calle), paralela a vía unidireccional
- Ciclovía bidireccional, nivel calzada (calle), paralela a vía unidireccional
- Ciclovía unidireccional, nivel acera (vereda), paralela a vía unidireccional
- Ciclovía unidireccional, nivel calzada (calle), paralela a vía bidireccional
- Otros

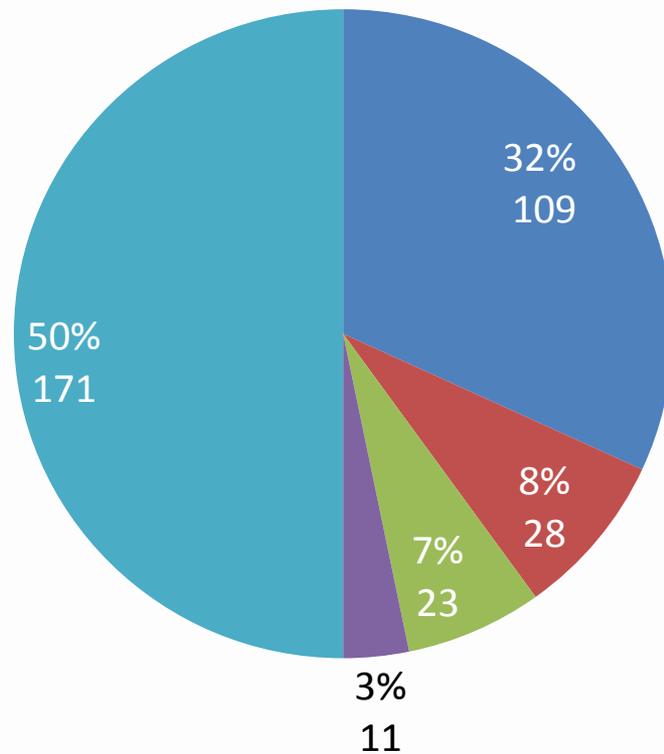


Accidente con vehículo motorizado por tipo de vía





Caída ciclista sin otros actores involucrados, por tipo de vía



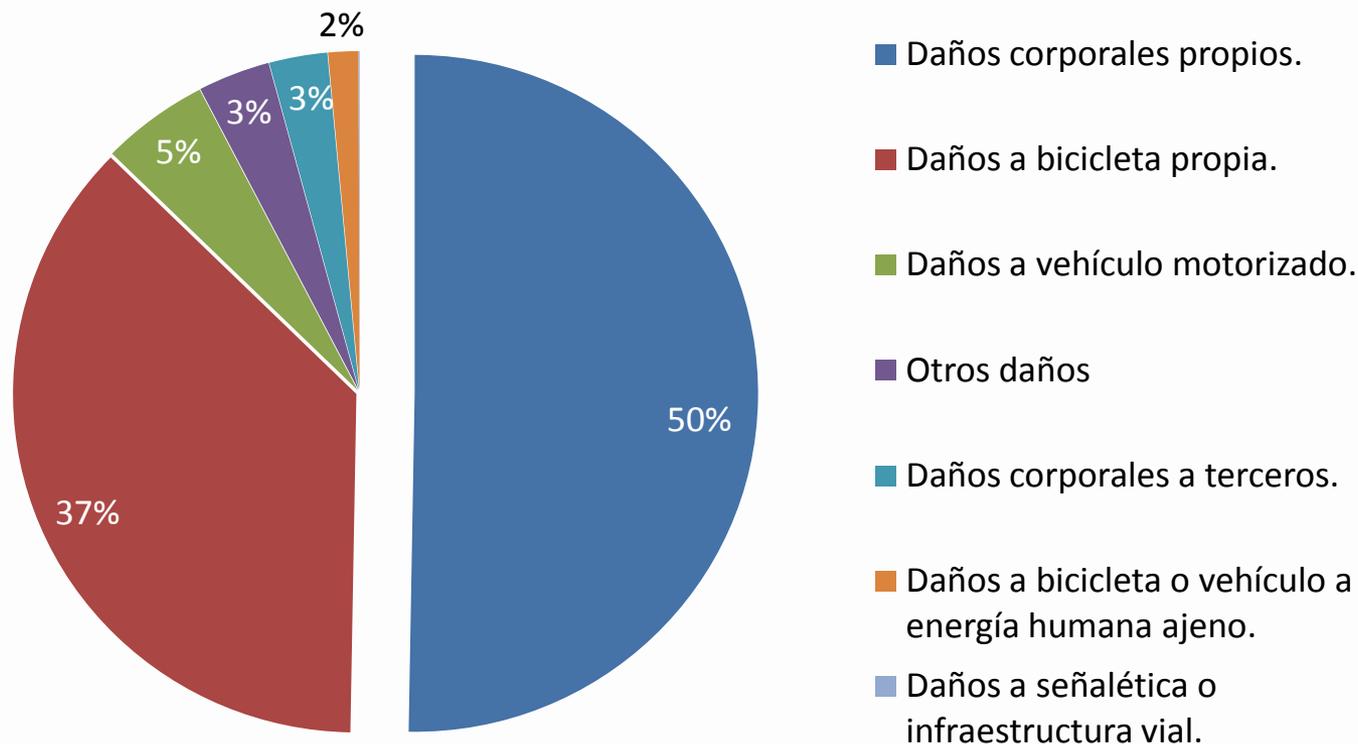
- En calzada o calle
- En ciclovía de cualquier tipo
- En vía de circulación común de peatones, ciclistas, senderos pertenecientes a plazas o parques
- En espacio de circulación peatonal, acera o vereda
- Otras Vías



Daños resultantes de accidente



Tipo de daño, indistintamente de su causa



Daños corporales propios = Daños corporales del ciclista involucrado en el accidente.

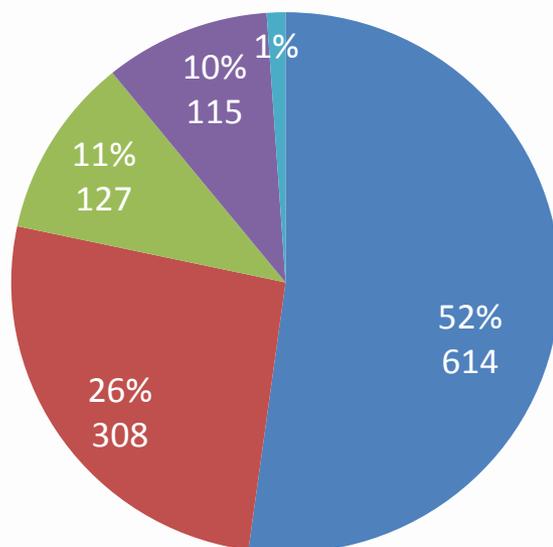
Daños a bicicleta propia= Daños materiales a la bicicleta del ciclista involucrado en el accidente

Daños a vehículos motorizados= Daños materiales al VM involucrado en el accidente

Daños corporales a terceros= Daños corporales a terceros ciclistas, peatones u otros, no causantes del accidentes, pero que fueron afectados por el mismo



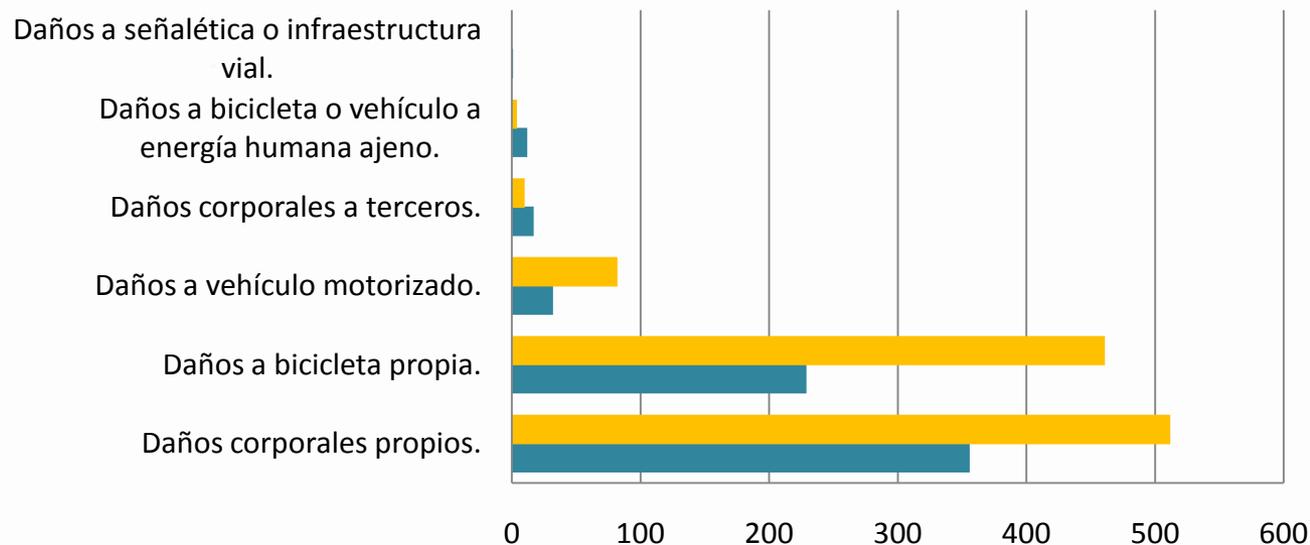
Magnitud de daños corporales



- Lesiones leves, sin necesidad de atención médica.
- Lesiones leves o menos graves, con necesidad de atención médica ambulatoria.
- No hubo daños corporales.
- Lesiones graves, con necesidad de atención médica de urgencia y procedimientos mayores, y/o incapacidad para trabajar por más de 30 días.



Tipo de daños según causa



	Daños corporales propios.	Daños a bicicleta propia.	Daños a vehículo motorizado.	Daños corporales a terceros.	Daños a bicicleta o vehículo a energía humana ajeno.	Daños a señalética o infraestructura vial.
■ causado por VM	512	461	82	10	4	0
■ causado por ciclista	356	229	32	17	12	1



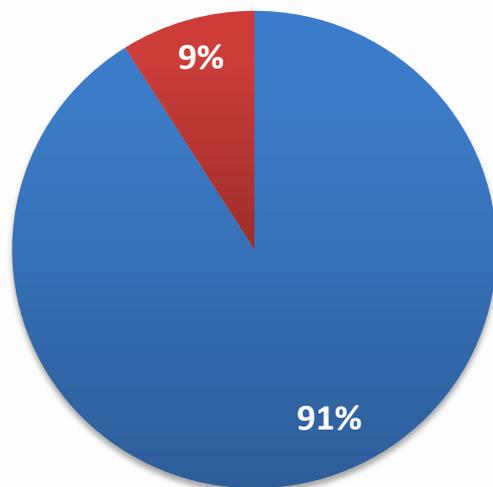
Seguros en la percepción de los encuestados



Percepción de necesidad

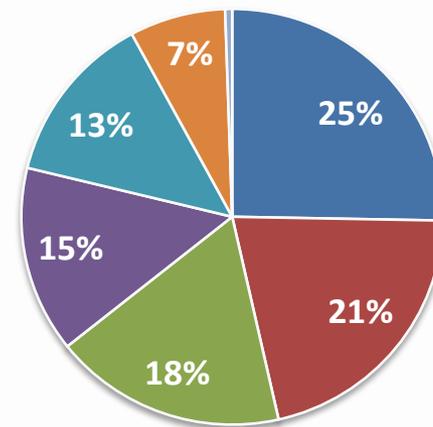
¿Consideras importante que exista un seguro de accidentes para ciclistas?

■ Sí ■ No



¿Qué tipo de daños debería cubrir un seguro ciclista?

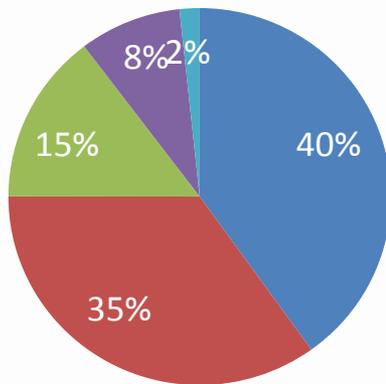
- Daños corporales propios.
- Daños a la bicicleta propia.
- Daños corporales a terceros.
- Seguro a todo evento.
- Daños a la bicicleta u otro VEH (Vehículo a Energía Humana) de terceros.
- Daños a vehículo motorizado.
- Otros tipos de daños que cubrir





Disposición a pagar

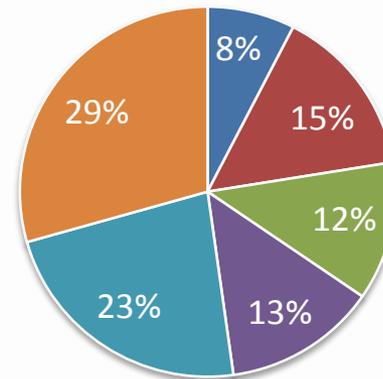
¿Estarías dispuesto a pagar por un seguro de accidentes para conductores de bicicleta?



- Sí, siempre que la cobertura y el precio sean realmente convenientes.
- Sí, siempre que el financiamiento sea mixto, con aporte del Estado.
- No estaría dispuesto a pagar. El Estado debería hacerse cargo de financiarlo.
- Sí

■ Otro

¿Cuánto estarías dispuesto a pagar anualmente por un seguro de esta naturaleza?



- Más de \$15.000
- \$10.000 a \$14.990
- \$7.000 a \$9.990
- \$5.000 a \$6.990
- \$3.500 a \$4.990
- \$0 a \$3.490



Conclusiones de la encuesta

- Más del 60% de los ciclistas encuestados ha sufrido accidentes.
- La mayoría se produce en día de semana, durante el día y en horario punta de la tarde, independiente de si el ciclista es habitual o esporádico.
- Mayoritariamente son con vehículos motorizados (VM) (58% del total reportado) y por causa de acciones sus conductores. Los accidentes con peatones alcanzan el 8% y con otros ciclistas o VEH el 7%, siendo los menos frecuentes.
- La mayor cantidad de accidentes se produce en calles y calzadas, principalmente en intersecciones (44%).
- La mayoría de los accidentes con VM son por viraje del motorizado (31%). La segunda causa es colisión a la bicicleta por su costado en una intersección (25%).
- 8% de los encuestados reconocen como causa de los accidentes, la falta de normativa específica, ambigüedades o falta de claridad en la normativa existente.



Conclusiones de la encuesta

- El 78% de los accidentes provocados por ciclistas son, a juicio de ellos mismos, por imprudencia en la conducción.
- Los accidentes provocados por peatones son causados por cruces y apariciones abruptas de éstos en la vía.
- Dentro de los accidentes que involucran sólo a ciclistas, el 50% se produce en caminos rurales, cerros, senderos u otros (“otras vías”).
- Dentro de las ciclovías, las que presentan mayor cantidad de accidentes son las bidireccionales.
- En todos los accidentes, independiente de su causa, quien sufre los mayores daños -corporales y materiales- es el ciclista.



Seguros de accidentes para ciclistas

Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones

SEGUROS



Estudio en Derecho Comparado

11 países heterogéneos, seleccionados para estudio preliminar de seguros

- España
- Argentina
- México
- EEUU
- Francia
- Bélgica
- Suecia
- Suiza
- Australia
- Dinamarca
- Holanda

Criterios de investigación

- Marco normativo general.
- Contexto (motivación) de implementación.
- Naturaleza y costo del seguro.
- Cobertura.

5 países seleccionados por mejores prácticas y heterogeneidad

- Holanda
- Dinamarca
- Francia
- España
- Australia.



Estudio en Derecho Comparado

- Sistema integral de seguridad social: Dinamarca y Holanda
 - Desarrollo de la bicicultura
 - Políticas de Estado de fomento al uso de la bicicleta
 - Innecesario un seguro específico.
- Seguros generales: Francia
 - Seguros de vivienda – multi riesgo
 - Protección del hogar, muebles y moradores
 - Garantías extendidas: accidentes personales y consecuencias.
- Seguros específicos: España y Australia
 - Responsabilidad civil
 - Costo de daños
 - Defensa jurídica
 - Cobertura en caso de robos
 - Asistencia en viaje y orientación médica telefónica.



Seguros en Chile

- SOAP, Ley N° 18.490
 - Seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados
 - Cubre daños personales (hospitalización, atención médica, rehabilitación), hasta 300 UF
 - En caso de muerte o invalidez, indemniza al afectado o heredero
- Accidentes laborales y escolares, Ley N° 16.744 y DS 313-1973
 - Accidentes del trabajo y enfermedades profesionales
 - Cubre accidentes de trayecto entre la habitación y el lugar de trabajo/estudio/práctica profesional, o entre dos lugares de trabajo.
 - Cubre sólo prestaciones médicas, incapacidad, invalidez, supervivencia y cuota mortuoria.
 - Incompatible con regímenes previsionales.



Seguros en Chile, experiencias innovadoras

- **Bikesantiago:** Bicicletas públicas de ITAU en Vitacura y Lo Barnechea que cuentan con seguro.
 - Accidentes de cualquier tipo. No es un seguro especial
 - Cubre daños personales
 - Responsabilidad civil
 - Descontadas coberturas previsionales
 - Asistencia jurídica

- **Biciclub:** Membresía que incluye seguro de accidentes personales.
 - Asistencia en ruta
 - Orientación médica y jurídica telefónica
 - Seguro de accidentes personales



Seguros de accidentes para ciclistas

Estudio de Derecho Comparado, análisis y recomendaciones

CONCLUSIONES



Seguridad Vial: propuestas

- Intersecciones: el 44% de todos los accidentes registrados se producen en intersecciones y las ciclovías desaparecen en las esquinas. La adecuada regulación de intersecciones para la integración segura de la bicicleta al tránsito es necesaria y urgente.
- Velocidades: La reducción de la velocidad máxima de circulación y el establecimiento de zonas de tráfico calmado, Zona30, Zona 20, etc. resultan hoy prioridad uno en seguridad vial.
- Responsabilidad: la fragilidad de la bicicleta, respecto de los vehículos motorizados, hace urgente, por razones de justicia y equidad, el establecimiento del principio de responsabilidad del más fuerte por sobre el más débil que exima a este último de la carga de la prueba respecto de la culpa.



Modelo español de transición

Regulación de intersecciones para brindar seguridad al ciclista

- Los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, podrán ser utilizados por los usuarios de bicicletas adaptando siempre su velocidad a la del peatón. En estos pasos de peatones, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.
- Los semáforos que no regulen la circulación en intersecciones y que sólo señalicen un paso para peatones, podrán ser rebasados por los conductores de bicicletas, siempre a velocidad moderada y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones.

Modificaciones al Reglamento General de Circulación de Sevilla



Seguros de accidentes estatal

- Siendo el ciclista un conductor en tránsito no directamente cubierto por un seguro, sumado a su fragilidad y su sabido aporte a la salud individual, colectiva y planetaria, y al bajo costo de un seguro que cubra los daños derivados de un accidente ciclista, se justifica la creación de un seguro especial que lo proteja.
- Un seguro específico para ciclistas que cubra los daños personales y materiales, propios y de terceros, derivados de un accidente operaría como un incentivo a la masificación del uso de la bicicleta.
- En el contexto nacional, este seguro debe operar como un derecho y no como una obligación. En el sentir de los usuarios, sólo en caso de ser financiado por el Estado, correspondería su obligatoriedad.
- Costo: gratuidad y bajo costo. Incentivo al uso de bicicleta
- Mientras tanto... perfeccionar seguros complementarios para conductores de vehículos motorizados para cubrir los daños ocasionados a ciclistas.



Acción conjunta

La alta siniestralidad actual y la hostilidad generalizada que se vive en el tránsito, ofrecen una oportunidad cierta para el trabajo conjunto de los Organismos de Estado interesados en la seguridad en tránsito, el mundo privado de aseguradoras interesadas en bajar los accidentes y las organizaciones ciudadanas pro bicicleta, pro caminata, con la finalidad de hacer de las calles espacios de sana convivencia, justicia y equidad.



Agradecimientos

- Agradecemos enormemente la participación voluntaria de quienes colaboraron en este Estudio: José Pablo Dinnigan, Pablo Donoso, Daniel Andrade, Álvaro Núñez, Horacio Leyton, Javier Contreras, Gustavo Haroldo Horta, Denisse Carvajal, Felipe Bruna, Cheyne Pearson y Marion Ortiz, cuyos conocimientos, voluntad y colaboración contribuyeron a la materialización del presente documento, que pretende ir en ayuda de quienes no se sienten seguros en el tránsito vehicular sobre una bicicleta.
- **Equipo realizador**
 - Dirección de Estudio: Alejandra Donoso
 - Asistencia de Dirección: Vanessa Dóren
 - Coordinación General: Betsabé Carrasco
 - Encuesta: José Luis Núñez, Vincent Blanqué y Vanessa Dóren
 - Producción: Paola Jara, Vanesa Galaz, Verónica González, Federico Nacif
 - Diseño Gráfico: Marcela Aguilera
 - Prensa y Difusión: Víctor Hugo Romo, Milenka Arcos
 - Asesoría Experta: Amarilis Horta



Medios Asociados

ELDÍNAMO



veo verde

CULTURA **vial**



POUSTA



RUMBA

