

# En caso de accidente, ¿es seguro montar en Transmilenio?

*Una evaluación de las reclamaciones al SOAT por vehículos que componen el parque automotor de Transmilenio en Bogotá, muestra el impacto de los accidentes de tránsito en los que han estado involucrados estos vehículos. A continuación, los principales hallazgos.*

Por:

**Ricardo Gaviria Fajardo**

Director Cámara Técnica del SOAT  
FASECOLDA

**Mariana Laverde Quintero**

Investigadora Cámara Técnica del SOAT  
FASECOLDA

El servicio público masivo Transmilenio, que transita por vías exclusivas y con paraderos de obligatorio cumplimiento para conductores y usuarios, cambió la vida de los colombianos desde hace diez años e incorporó un nuevo modelo de desarrollo urbanístico, adoptado nacional e internacionalmente.

En adición a los beneficios asociados con los tiempos de movilidad, reducción en contaminación ambiental, creación de infraestructura e inmobiliario público y ge-

neración de empleo formal, el presente artículo busca analizar el impacto que este modelo de transporte tiene en términos de seguridad vial.

Cabe recordar que este tipo de vehículo cuenta con un Seguro de Accidentes de Tránsito para las Víctimas: el SOAT. Sobre los accidentes que ocurren en este tipo de vehículos, la Cámara del SOAT de Fasecolda analizó los registros de reclamaciones efectuadas a este seguro obligatorio por accidentes ocurridos entre enero de

## Actualidad

2007 y junio de 2010 de 1.172 placas que componen la flota de buses articulados que circulan por las troncales de la capital del país.<sup>1</sup> A continuación se presentan los resultados:

Al revisar la base de reclamaciones se encontró que el 61% de las placas analizadas tienen al menos una reclamación en el periodo de estudio. Sin embargo, al analizar el número de personas que requirieron una atención con cargo al SOAT se encontró que en promedio por cada vehículo que transita las troncales se presentan 1,8 víctimas por año. Es decir, por cada vehículo se presentan en promedio casi 2 personas lesionadas al año en accidentes de tránsito ocurridos en estas vías.

El año que presentó la mayor tasa de víctimas por vehículo fue 2009 y la menor tasa en 2008, con 2,3 y 1,5 respectivamente.

En total, 1.020 personas recibieron algún tipo de atención con cargo al SOAT en los 1.275 días analizados para este estudio, es decir una tasa de 0,8 personas por día en el periodo de estudio, cifra muy inferior al volumen de pasajeros transportados por el sistema. Solo entre febrero y julio de 2010, Transmilenio ha movilizado 229 millones de pasajeros por sus troncales, es decir,

al extrapolar esta cifra a los pasajeros movilizados en el periodo de estudio, la relación entre víctimas de accidentes de tránsito y pasajeros movilizados representa una cifra extremadamente baja (0,000000668).

Comparado el número de víctimas antes mencionado con aquellas producidas por la totalidad de vehículos que componen el parque automotor de servicio público urbano del país, se encuentra que en el periodo de estudio los eventos con Transmilenio representan tan solo el 1,8% de las víctimas. Por accidentes ocurridos entre enero de 2007 y junio de 2010 relacionados con este tipo de transporte fueron atendidas 55.388 víctimas con cargo al SOAT.

En términos de la cobertura del SOAT utilizada para la atención de víctimas se encontró que el 92% de las víctimas de accidentes de tránsito donde estuvo involucrado un bus de Transmilenio reclamó la cobertura de gastos médicos, con un valor promedio de atención de \$828 mil. La cobertura de gastos de transporte, tiene también una participación alta, en general el 41% de las víctimas necesitaron un servicio de traslado del lugar del accidente a un IPS que fue cubierto por la póliza SOAT del articulado en el que viajaban. Pero lo que es más importante aún, solo el 3,1% de las víctimas que sufrieron un accidente con un bus articulado del sistema Transmilenio involucrado, requirieron las coberturas de muerte o gastos funerarios y tan sólo el 0,3% de las mismas requirieron la cobertura de incapacidad perma-



» Sólo el 3,1% de las víctimas que sufrieron un accidente con un bus articulado del sistema Transmilenio involucrado, requirieron las coberturas de muerte o gastos funerarios.

nente, lo que nos indica que, al parecer, los accidentes en los articulados no conducen, en la generalidad de los casos, a la muerte o daños físicos permanentes.

### Casos representativos

Durante el periodo de estudio, el lector recordará algunos de los accidentes en los que estuvo involucrado Transmilenio. El 5 de noviembre de 2009, en la calle 22 con avenida Caracas, dos buses articulados colisionaron. Según versiones de medios de comunicación que cubrieron el accidente, este se debió al mal clima que se vivía ese día en la capital del país y afectó a 90 personas. Otras hipótesis sobre la causa del accidente estaban relacionadas con el comportamiento de un peatón que aparentemente cruzó la vía de manera indebida. Independiente del origen o de quien tuvo la culpa en el accidente, todas las víctimas recibieron la cobertura del SOAT requerida.

Al consultar las reclamaciones presentadas al SOAT por ese evento, se evidenció que 66 víctimas viajaban en uno de los buses y 48 lo hacían en el otro. En total, se recibieron reclamaciones por la atención de 114 personas, ninguna de las cuales requirió la cobertura de incapacidad permanente o muerte. El costo total de la atención de heridos por este accidente, asumido por una única aseguradora, fue de casi \$60 millones que se desembolsaron para reconocer los gastos médicos y de transporte derivados. Para la atención de las víctimas, los heridos fueron trasladados a 13 entidades hospitalarias las cuales

brindaron la atención requerida por los pasajeros y se recibieron cuentas de atención por transporte de cuatro empresas que acudieron al lugar.

### En un solo evento

Otro accidente recordado fue el ocurrido el 26 de enero de 2010, en donde tres vehículos de Transmilenio colisionaron en la avenida Villavicencio con Caracas. Según los medios que acudieron al lugar 31 heridos fueron valorados y/o trasladados a los centros de salud. Al revisar las reclamaciones de este evento, 29 personas requirieron atención médica, de las cuales 23 víctimas viajaban en un bus, 3 en otro y 3 más en el último. No se presentaron reclamaciones por incapacidad permanente o muerte. El costo total de la atención por este accidente, asumido por 2 aseguradoras, fue de 13 millones de pesos. Para la atención de víctimas, los heridos fueron trasladados a 14 entidades hospitalarias y se recibieron cuentas por transporte de 4 empresas que acudieron al lugar.

Como se puede ver en ambos casos, así como en los otros evidenciados a lo largo del estudio, se trata de eventos que involucran a un número importante de pasajeros, pero que al recibir la atención inmediata e integral requerida no generan complicaciones posteriores.

Por las anteriores consideraciones, se puede inferir que los pasajeros de este modo de transporte tienen menor

#### Número de víctimas por accidentes ocurridos entre enero de 2007 y junio de 2010

Autos de Negocios y Taxis	73.610
Buses y Busetas de Servicio Público Urbano*	55.388
Servicio Público Intermunicipal	35.401
Total de Víctimas Servicio público	164.399
Transmilenio	1.020

\*Incluye Transmilenio

» El SOAT atendió 114 víctimas en un solo evento: la colisión de dos buses de Transmilenio por un costo de \$60 millones.

## Actualidad

probabilidad de verse involucrados en accidentes de tránsito (sensiblemente más baja que otros modos de transporte público terrestre), y aún cuando estos sucedan, las características especiales de este modo de transporte (entre ellos los diseños de la vía, la infraestructura asociada, el tipo de buses y la formación de los conductores) hace que su impacto en las personas sea menor comparado con accidentes de tránsito evidenciados por otra modalidad de prestación de servicio público. Este tipo de eventos generan un impacto en medios, dado que se trata de pocos eventos a lo largo del año, que involucran un número importante de personas.

En términos sociales, no es deseable que ocurran accidentes de tránsito y por ello medidas encaminadas a mitigar estos eventos en la sociedad son altamente desea-

bles. Transmilenio cambió el concepto de la ciudad y la forma como se desplazan sus habitantes. Desde finales del año 2000 cuando entró en operación la primera troncal, se presentó una transformación en la prestación del transporte público en la ciudad y la información disponible permite aseverar que en los últimos años ha sido un factor importante en el control de la accidentalidad vial, así como en la siniestralidad (afectaciones a las personas).

Por lo anterior, una política pública debería estar encaminada a buscar modelos de prestación de transporte público que igualmente permitan la reducción de la accidentalidad, mejoren la movilidad segura de los pasajeros y generen valor agregado para las ciudades.

NOTA

1- Flota de Transmilenio a mayo de 2010



Porque con la **RED322 de Seguros Bolívar**, tienes un inmenso equipo de profesionales que te atenderá en cualquier situación para que así puedas seguir gozándote la vida.

