

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Daniela Londoño

Abril 7 de 2016

Seguro vehicular obligatorio y el problema de la ‘selección adversa’

Recientemente se dieron dos importantes noticias en materia de tránsito vehicular. La primera estuvo asociada al difícil balance financiero que enfrenta el Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT), ratificando los vientos de crisis que venían mencionando importantes actores de ese sistema. La segunda noticia se relaciona con el lanzamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), reglamentada a través del Decreto 0787 del 21 de abril de 2015. Como veremos, ambos eventos están profundamente relacionados.

Como es sabido, el SOAT se creó mediante la Ley 33 de 1986 con el fin de garantizar los recursos que habrían de facilitar la atención integral para las víctimas de accidentes de tránsito. Su filosofía de éxito radicaba en lograr una amplia red de cotizantes (obligados por Ley) y el creciente ordenamiento vehicular que habría de acotar la accidentalidad en el tiempo.

Infortunadamente, tras más de tres décadas de operación del SOAT, ninguna de esas dos metas ha logrado concretarse en Colombia. De una parte, los cotizantes activos a tarifa plena tan solo cubren la mitad del universo vehicular vigente (de los cuales 2.3 millones de vehículos son familiares), mientras que cerca del 48% (3.5 millones de motocicletas) lo hacen a tasa del 35% respecto de la del mercado. De otra parte, el caos vehicular y la falta de efectivos controles por parte de las autori-

dades de tránsito se reflejan en una elevada tasa de accidentalidad (equivalente a 44.172 lesiones) y en homicidios que involucran vehículos o motocicletas a razón de unos 4.200 anualmente. Este guarismo explica cerca de un tercio de la tasa de 28 muertes por cada 100,000 habitantes que aún registra Colombia frente a las tasas de 2 a 4 que se observan en Chile o España.

Las principales razones detrás de esta crisis del SOAT se relacionan con: i) exagerado incremento del uso de motocicletas y sin una adecuada regulación-control; ii) creciente incidencia de la accidentalidad de dichas motocicletas; y iii) fraudes en las reclamaciones del SOAT a la cuenta de pagos del FOSYGA, exagerando las atenciones prestadas o registrando lesiones ficticias.

En efecto, el número de motos ha venido creciendo a razón del 15% anual durante la última década, más que duplicando la de vehículos familiares (6.9%). Un elemento que ayuda a explicar esta rápida expansión de las motos tiene que ver con el subsidio otorgado en el valor de su SOAT, cuya prima se cobra solo a un 35% de su valor comercial. Actualmente, el parque automotor cubierto por el SOAT asciende a: i) 3.5 millones de motos (un 46% del total del parque automotor); ii) 2.2 millones de vehículos familiares (con un 29% del total); iii) 1.5 millones de vehículos de carga, camionetas y camperos (un

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Daniela Londoño

20%); y iv) el remanente de 400,000 vehículos de servicio público (un 5%), que, como las motos, pagan tasas SOAT muy por debajo del valor de la prima comercial.

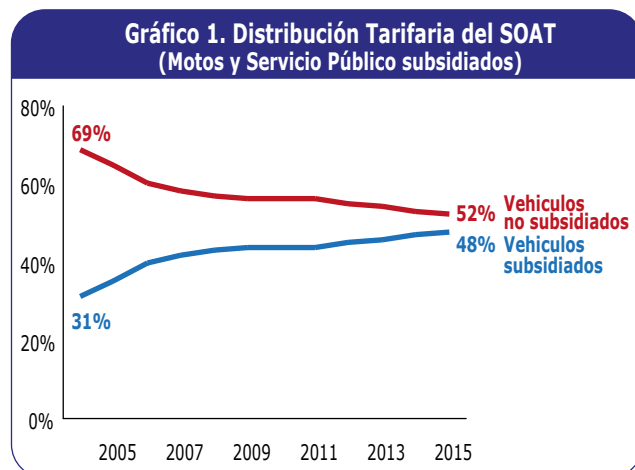
Esto implica que aun si el valor costeadado del SOAT fuera de equilibrio, la estructura tarifaria estaría por debajo de su valor de mercado en al menos un 50% por cuenta del subsidio del 65% en el 46% del mercado de las motos y por la no contribución de los del servicio público en un 5% del mercado del SOAT (ver gráfico 1). Así, el mercado de aseguramiento de las motocicletas experimenta el típico problema de la llamada “selección adversa” (donde sus contribuyentes lo hacen a tasas por debajo de las de equilibrio del mercado y sus riesgos de siniestralidad se ubican por encima del promedio de ese mercado).

En efecto, en el 83% de los casos SOAT con víctimas estuvieron involucradas motocicletas; el 23% de motos aseguradas sufrieron accidentes frente a solo el 2% de los automóviles. Lo anterior se refleja en un balance financiero insostenible para las firmas que ofrecen seguros SOAT-motocicletas en Colombia, pues por cada 100 pesos recibidos en primas de motos, las compañías de seguros tuvieron que pagar 149 pesos en siniestros durante el 2014. El valor de los siniestros se acerca ya al

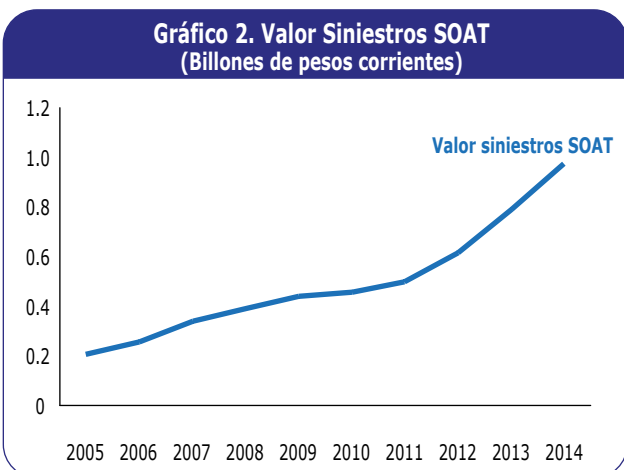
billón de pesos anuales, habiéndose multiplicado por cinco durante la última década (ver gráfico 2).

Como si fuera poco, este descalabro financiero se ha visto agravado por fraudes en las reclamaciones del SOAT. Actualmente, la Fiscalía General de la Nación investiga un fraude al FOSYGA por una suma cercana a los \$12,000 millones por concepto de accidentes de tránsito ocasionados por supuestos carros fantasmas. Fasecolda (el gremio asegurador) ha encontrado unos 215.000 casos de reclamaciones fraudulentas en supuestos accidentes de tránsito. Este delito se ha presentado con particular agudeza en la región Caribe y amenaza con propagarse a nivel nacional.

Parte de la solución a la elevada siniestralidad tiene que ver la noticia relacionada con el nacimiento de la ANSV. Esta Agencia busca articular y coordinar todas las entidades relacionadas con la seguridad vial, donde lo más urgente tiene que ver con mejor monitoreo a la rigurosidad con que se expiden licencias de conducción en Colombia y el levantamiento de datos fidedignos para controlar la accidentalidad. Ya comentamos cómo un tercio de los homicidios en Colombia ocurren a manos de conductores irresponsables. Quedan muchas tareas de tipo regulatorio, de supervisión vehicular y de ordenamiento financiero por realizar para lograr las metas trazadas tres décadas atrás.



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.



Fuente: Cálculos Anif con base en datos Fasecolda.