

Las motos, un actor vial de cuidado

Ricardo Gaviria, Director Cámara del SOAT
Fasecolda

El cambio en la composición del parque automotor colombiano plantea retos en la movilidad segura de todos los actores viales. ¿Qué impacto tienen las motocicletas en la accidentalidad vial de Colombia?

No es un fenómeno nuevo; al contrario, lleva más de quince años de gestación y está transformando diversos procesos en las ciudades. La llegada de las motocicletas a las vías en Colombia es considerada por algunos como la solución de movilidad para un número importante de usuarios, en especial para aquellos que las ven como el medio para la generación de ingresos y el sustento de la economía del hogar, aun cuando su ejercicio esté por fuera del ordenamiento jurídico nacional o regional; otros, en cambio, ven en la proliferación de motocicletas en la vía un complejo y peligroso esquema de transporte, al que pareciera que no le aplican las normas de tránsito.

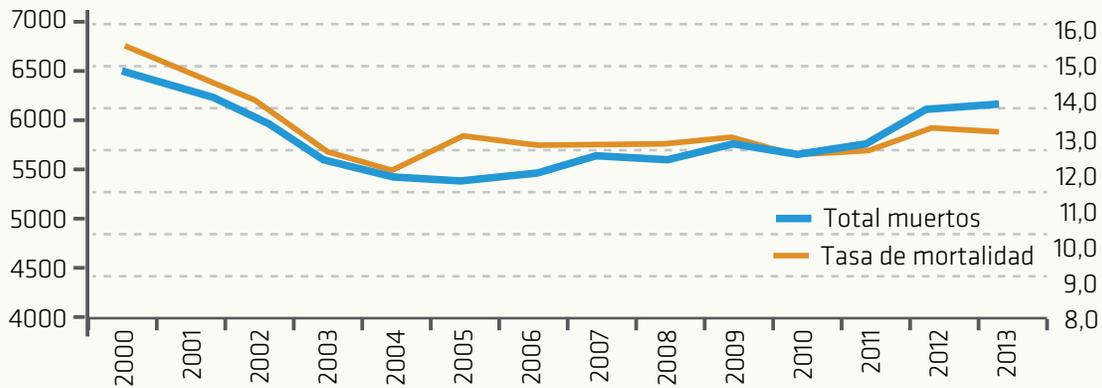
Pero, independiente de la opinión de promotores o detractores del uso de la motocicleta, está claro para la mayoría de analistas que el riesgo asociado a su uso es mayor que el de otro tipo de vehículos y que

la posibilidad de sufrir consecuencias más graves en caso de accidente de tránsito se incrementa aún más por el tipo y la calidad de la indumentaria con que disponen los motociclistas. Aun cuando lo anterior ha sido expuesto en múltiples foros, conversatorios, conferencias y programas de toda índole, parece que la noción del riesgo de sufrir un accidente de tránsito logra resbalarse como en un teflón y no calar en la conciencia de los actores viales.

Mortalidad por accidentes de tránsito

Solo durante 2013, el Instituto Nacional de Medicina Legal registró la muerte de 6.219 personas por accidentes de tránsito, la más alta registrada en nuestro país desde el año 2001.

Gráfica 1: Comportamiento de la mortalidad por accidentes de tránsito - Colombia 2000 - 2013



Fuente: INML – Forensis 2006 - 2014

Sin embargo, al desagregar la información de muertos según el actor vial, se revela esa cruda realidad, controvertida según el interlocutor, pero que impide que la mortalidad en Colombia presente señales de mejoría. De las 6.219 víctimas fatales registradas durante 2013, 2.754 casos correspondieron a usuarios de motocicleta (conductor o peatón), lo cual representa el 44,3% de las defunciones de ese año por accidentes de tránsito. La cifra resulta aún más alarmante si se revisa el comportamiento de esta participación a lo largo de la última década.

Gráfica 1: Participación de motociclistas en mortalidad por accidentes de tránsito



Fuente: INML – Forensis 2010 - 2014

Lo anterior sugiere, según cifras de INML¹, que mientras el promedio de defunciones de motocicletas en la región americana o la andina entre los años 2006 y 2007 se ubica entre el 12% y el 8% respectivamente, en Colombia dicho porcentaje es del 31% para el mismo periodo y no es inferior a 24% en la última década. Si asumiéramos por un momento que en el país no se presentaron usuarios de motocicleta muertos por accidentes de tránsito, entre el 2005 y el 2013, Colombia habría evidenciado una reducción del 16% en defunciones, al pasar de 4.110 a 3.465 casos.

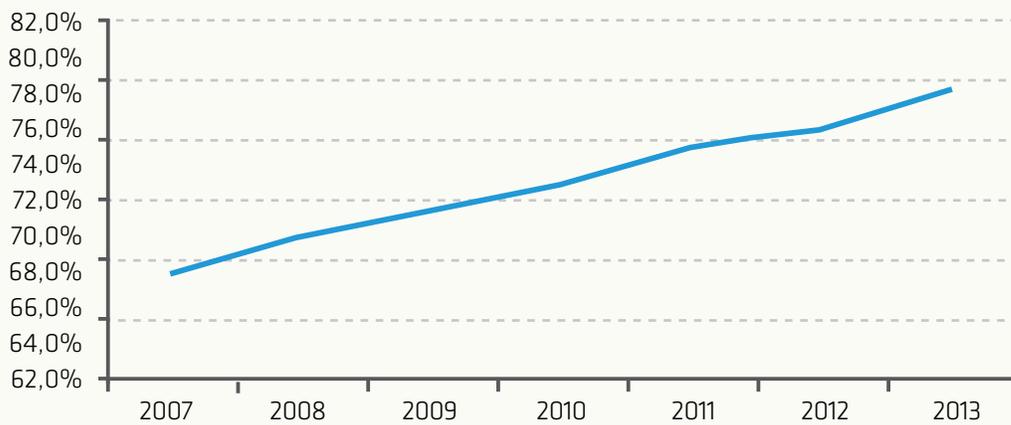
1. (Instituto Nacional de Medicina Legal, 2010) e (Instituto Nacional de Medicina Legal, 2014)

Gráfico 3: Mortalidad de actores viales diferentes a motociclistas



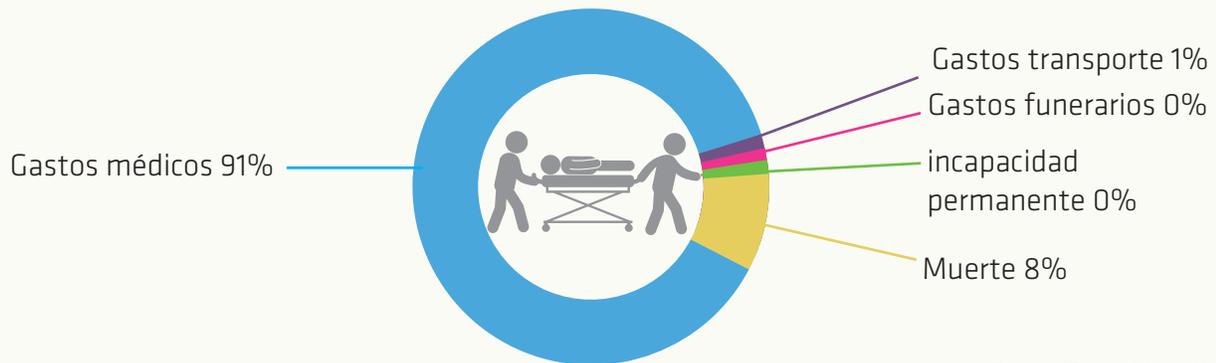
Fuente: Forensis INML y cálculos propios

Gráfico 4: Participación de motocicletas en total de pagos con cargo al SOAT



Fuente: Fasecolda – cifras SOAT

Gráfico 5: Participación de las coberturas en siniestros del SOAT



Fuente: Fasecolda – cifras SOAT

➔ Si asumiéramos por un momento que en el país no se presentaron usuarios de motocicleta muertos por accidentes de tránsito, entre el 2005 y el 2013, Colombia habría evidenciado una reducción del 16% en defunciones, al pasar de 4.110 a 3.465 casos.

Efectos de la accidentalidad vial y la morbimortalidad en las pólizas del SOAT

Todo lo anterior explica el cambio que se viene evidenciando en las reclamaciones que reciben las compañías de seguros que tienen autorizada la póliza SOAT, responsables por el pago del traslado de víctimas a centros de salud, las atenciones médicas requeridas por los pacientes, incapacidades permanentes, cuando a ello hay lugar, y muerte y gastos funerarios, conforme lo establece la ley colombiana.

Según cifras del SOAT (Fasecolda, 2015), por accidentes ocurridos en el año 2013 se han generado desembolsos por más de \$642 000 millones de pesos, de los cuales \$519 000 millones (el 80,9%) correspondieron a pagos con cargo a pólizas de motocicletas. Al comparar esta cifra con los desembolsos de accidentes ocurridos durante 2007, se evidencia un aumento notable, pues de los eventos ocurridos ese año, el 68% correspondieron a accidentes de tránsito con motocicletas (gráfico 4).

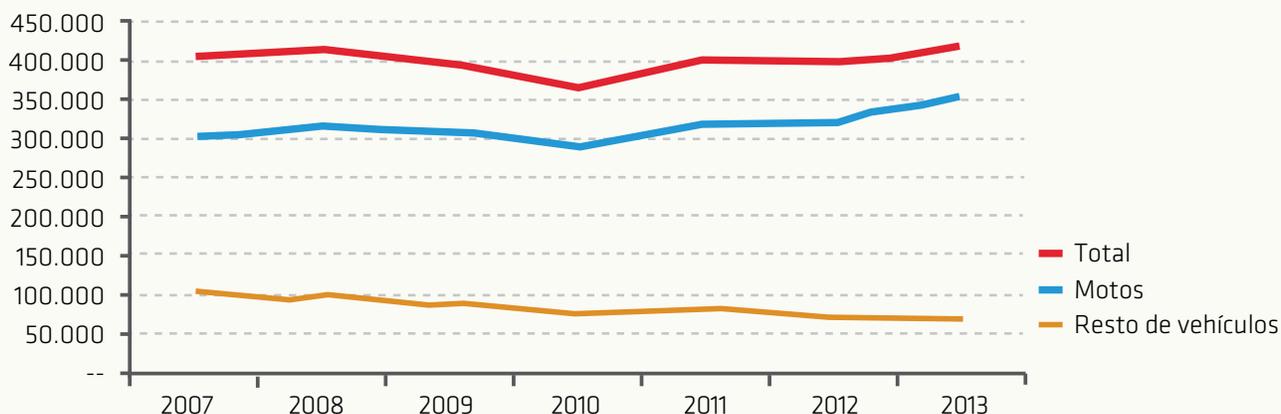
Desde la perspectiva del contrato de seguros, el cambio en el valor de los siniestros puede estar influenciado por dos variables: porque se presentaron más accidentes de tránsito en un periodo o porque la gravedad de los accidentes requiere mayores atenciones a las víctimas, lo cual puede modificar el costo de atención médica de cada paciente, dependiendo del número de víctimas.

En el caso del SOAT, el cambio en el valor de los siniestros pagados está estrechamente relacionado con el tipo de vehículo involucrado en los accidentes de tránsito que se presentan en las vías, en la medida en que un vehículo y su equipamiento protege (o no) a sus ocupantes. Como se mencionó, el grueso de los pagos registrados en este ramo de seguros se hacen con cargo a pólizas de motos, y casi la mitad de las muertes en las vías se presentan por eventos con este tipo de vehículos, lo cual explica el incremento en los valores desembolsados año tras año.

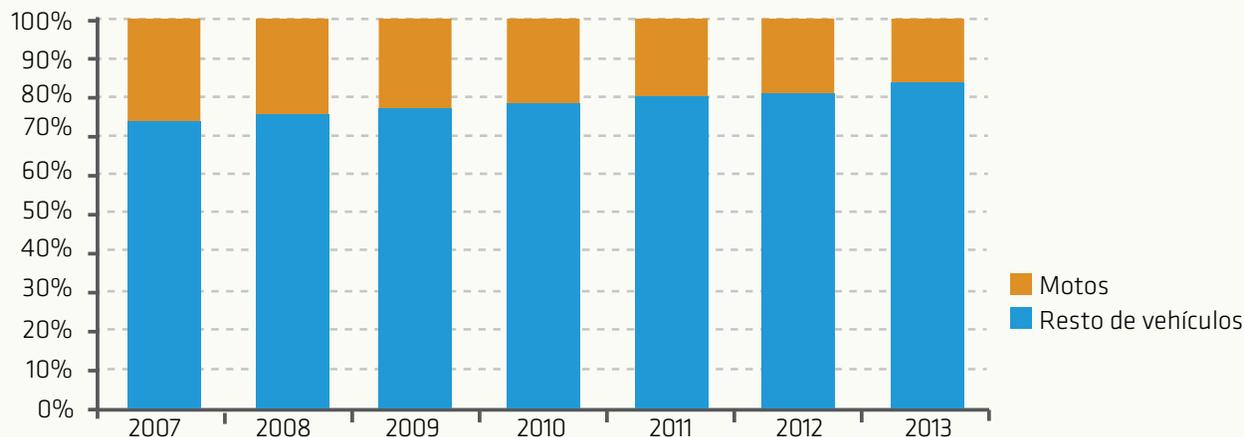
Mientras que en el año 2007 por cada víctima de accidente de tránsito de una motocicleta se generaba un pago promedio de \$733 000, para el año 2013 el valor promedio se ubicó en 1,4 millones de pesos, lo cual significa un incremento del 84,3% en el costo medio.

Ahora bien, como indicamos anteriormente, los pagos que efectúan las compañías del SOAT incluyen la cobertura de muerte y gastos funerarios², pero su participación en el total de los desembolsos con cargo al SOAT para el 2013 es del 8% del total pagado, es la cobertura de gastos médicos el rubro que representa los mayores pagos en caso de accidentes de tránsito (gráfico 5).

Cada año, más de 400 000 personas son atendidas con cargo a la póliza del SOAT, cifra que no se compara con los datos oficiales registrados por la Policía o Medicina Legal, entre otros, porque no todos los accidentes son conocidos por estas entidades y porque el marco legal autoriza que los médicos certifiquen la ocurrencia de accidentes

Gráfica 6: Número de víctimas de accidentes de tránsito según tipo de vehículo

Fuente: Fasecolda – cifras SOAT

Gráfica 7: Participación de heridos según tipo de vehículo

Fuente: Fasecolda – cifras SOAT

de tránsito, de tal forma que se puedan presentar reclamaciones ante las compañías de seguros por este tipo de hechos.

La gráfica 6 permite evidenciar el comportamiento de víctimas no fatales atendidas con cargo al SOAT entre 2007 y 2013 en dos categorías: accidentes con motocicletas y accidentes con el resto de tipos de vehículos que componen el parque automotor colombiano. En el año 2007, el 74,3% del total de heridos atendidos con cargo al SOAT correspondieron a accidentes con motocicletas, cifra que para el 2013

ascendió al 83,4%, y más preocupante aún, el total de heridos no disminuyó en el periodo de análisis; entre 2007 y 2013 el número de heridos por accidentes con motocicletas pasó de 299.502 a 347.251 personas, valga decir, un incremento del 15,9%, mientras que las víctimas por otros tipos de vehículos (agregado) pasó de 103.736 a 69.335, es decir, una reducción del 33,2%. Pese a esta reducción en otros tipos de vehículos, el total agregado nacional refleja el impacto en frecuencia y severidad de accidentes con motos, generando un incremento del 3,3% en el agregado del periodo de estudio de víctimas no fatales.

Por último, si se compara el porcentaje de pólizas SOAT afectadas por un accidente de tránsito, respecto del total de pólizas expedidas en cada categoría de vehículo, se encuentra que entre 2008 y 2013, en promedio se afectaron el 5,1% del total de pólizas emitidas en cada mes del periodo; pero al comparar el comportamiento de pólizas de motos frente a pólizas de autos familiares, las diferencias reflejan polos opuestos: las primeras, en promedio, afectaron el 10,3% del total de pólizas emitidas, mientras que los autos, en promedio, afectaron el 0,8% de las pólizas expedidas.

Este artículo presenta el soporte, en cifras, de un análisis que se ha vuelto artículo de vitrina, del que todos comentan pero no se ven soluciones a corto plazo. Más de 600 000 motos se venden cada año en el país, pero no hay validación de la formación del conductor, las señales de tránsito parecen cada vez más un adorno en las vías y la capacidad para controlar el fenómeno se pierde a medida que avanzan los días. La década de la seguridad vial de la OMS plantea reducir a la mitad la cifra de muertes por accidentes de tránsito para el año 2020 (comparado con 2010), pero Colombia se aleja de esa meta. Y en medio de este ambiente, las compañías del SOAT pagan casi 1 billón de pesos al año por estos siniestros. 

Bibliografía:

- Fasecolda, (2015). Estadísticas SOAT. Bogotá.
- Instituto Nacional de Medicina Legal, (2008). Forensis. Bogotá.
- Instituto Nacional de Medicina Legal, (2010). Forensis. Bogotá.
- Instituto Nacional de Medicina Legal, (2014). Forensis. Disponible en <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis>



➔ Mientras que en el año 2007 por cada víctima de accidente de tránsito de una motocicleta se generaba un pago promedio de \$733 000, para el año 2013 el valor promedio se ubicó en 1,4 millones de pesos.