

Los retos del SOAT

Ricardo Gaviria, director de la Cámara del SOAT
Fasecolda

Luego de 30 años en operación, en los cuales ha demostrado enormes beneficios para los actores viales, Gobierno e industria, el SOAT enfrenta los retos propios de un país en evolución. ¿Cuál es el paso a seguir?

Atrás quedaron las épocas en las cuales una víctima de accidente de tránsito debía implorar para recibir atención médica y se esfumaron las preocupaciones de los centros de salud, con respecto al pago de las facturas que generan los servicios proporcionados en estos casos. Desde su creación, en 1986, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) ha sido el mecanismo de protección que garantiza los recursos con los cuales se cubren, entre otros, los costos de atención de víctimas de accidentes de tránsito, independientemente de la existencia de otros planes de salud o de la determinación de responsabilidad en el accidente.

Este esquema de protección, modelo en América Latina, hoy enfrenta retos importantes que debe superar para que continúe prestando la invaluable

tarea de salvar la vida a quienes sufren lesiones por accidentes de tránsito. A continuación presentamos algunos de ellos.

La accidentalidad vial, un fenómeno en aumento

No en pocas ocasiones hemos expresado las preocupaciones de la industria aseguradora por los fenómenos de morbilidad y mortalidad que se evidencian en el país actualmente, como consecuencia de accidentes de tránsito. El informe del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (Forensis 2014), dice que «el estudio de resultados evidencia que para el año de análisis el número de muertes es el mayor de la última década y es solo compara-



Mauricio Santa María Salamanca, exministro de Salud y ponente en la Convención

ble con cifras que no se presentaban desde el 2001 (6.346 casos). Así para el 2014, las muertes de accidentes de transporte se incrementaron en 2,94 % con respecto al 2013 y 18,16 % en relación con los casos presentados en el 2005».

Colombia suscribió el compromiso con el programa Decenio de Acción para la Seguridad Vial, de la Organización Mundial de la Salud, que busca la reducción del 50 % de la mortalidad por accidentes de tránsito en cada país hasta el 2020. En contraste, los datos de Colombia se alejan de la meta señalada y evidencian tendencias crecientes.

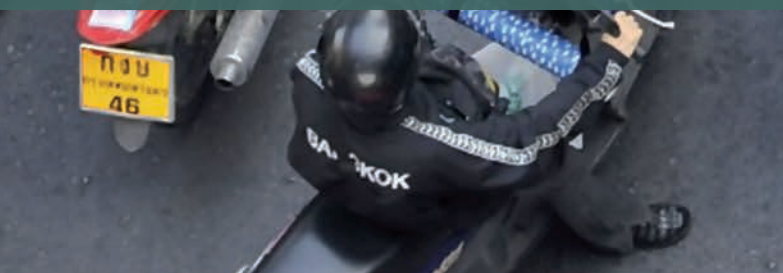
Este fenómeno está estrechamente relacionado con el cambio de composición del parque automotor en Colombia y la dinámica observada en la última

década. Mauricio Santa María, exministro de Salud y ponente en la pasada Convención Internacional de Seguros de Fasecolda, mostró los resultados de un estudio en el que, entre otros, identificó la transformación del parque automotor. Señala el exministro que la aceleración del crecimiento de vehículos en Colombia está explicada principalmente por la llegada masiva de motocicletas a las vías. Mientras que en 1986 el 10 % de los vehículos estaban representados en motos, para el 2014 son el 54 % del total de vehículos que transitan en el país.

Así las cosas, mientras que en 1986 por cada campero existían 0,6 motos, para el 2014 por cada campero hay nueve motocicletas. Para el mismo periodo, la comparación con camionetas refleja un cambio de 0,8 a 6,5 motos por camioneta, mien-



➔ Para el 2014, la participación de las motos representó el 39 % del ingreso por ventas de SOAT, pero también el 83 % de los siniestros.



tras que la comparación con automóviles refleja una variación de 0,3 a 1,9 motos por automóvil. Esta simple comparación no debe generar preocupaciones, pues refleja la libre elección de los conductores y la preferencia por algún tipo de vehículo; la preocupación surge por la estrecha relación que hay entre heridos/muertos y accidentes asociados a motocicletas.

El informe del doctor Santa María pone en evidencia que en el 2008 las motocicletas representaron el 33 % de los ingresos de las compañías de seguros por efectos de la venta de SOAT, al tiempo que explicaron el 71 % de los pagos por siniestros de ese año. Para el 2014, la participación de las motos representó el 39 % del ingreso por ventas de SOAT, pero también el 83 % de los siniestros. Lo anterior implica que en los últimos seis años el aumento de motocicletas generó un incremento de seis puntos porcentuales en la participación del ingreso, al tiempo que generó un crecimiento de 12 puntos porcentuales en los siniestros, valga decir, el doble.

Son urgentes las políticas públicas en materia de seguridad vial que debe implementar el país, para lo cual se requiere con la mayor urgencia la puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada mediante la Ley 1702 del 2013, en reemplazo del Fondo de Prevención Vial.

El fraude y sus consecuencias nocivas en la actividad empresarial

Los recursos del SOAT están destinados a garantizar la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. Solo durante 2014 se desembolsaron 912 mil millones de pesos en el pago de siniestros como consecuencia de accidentes de tránsito.

Pero, de forma paralela, la industria ha detectado diversos fenómenos en las reclamaciones, que ponen en evidencia comportamientos fraudulentos con el propósito de apropiarse de parte de los recursos que genera este sistema de protección.

Por reclamaciones recibidas durante el 2014, las compañías de seguros objetaron más de 215.000 casos que pretendieron recursos por más de \$86.000 millones de pesos, al detectar circunstancias que no daban lugar al reconocimiento. Entre otras, las compañías detectaron accidentes distintos a los de tránsito, como eventos laborales, accidentes caseros o accidentes deportivos. También se detectaron servicios no prestados, entidades no habilitadas para prestar servicios de salud o la utilización de pólizas falsas, robadas o adulteradas como soporte para la reclamación.

El estudio de Santa María señala la existencia de departamentos que tienen una frecuencia de siniestros mayor a lo que se esperaría por su población, al tiempo que destaca «una tendencia cada vez más fuerte y por parte de varios de los agentes involucrados (incluidas las víctimas) a incurrir en prácticas indebidas e ilegales para beneficiarse económicamente... El sistema es reconocido por la inmediatez y el cumplimiento en los pagos, así como por el buen cubrimiento de los riesgos asegurados».

El SOAT ha sido concebido como un esquema que responde de manera inmediata para salvar la vida de las víctimas, pero esas bondades en la protección de los individuos son al mismo tiempo vulnerabilidades que algunos actores quieren aprovechar para su propio lucro.

Por ello, se presentaron a consideración del Ministerio de Salud propuestas reglamentarias que buscan fortalecer la capacidad de acción de las aseguradoras, a fin de lograr una adecuada relación costo-eficiencia en la atención de víctimas de accidentes de tránsito, y endurecer las sanciones para aquellos que pretendan extraer recursos del SOAT que no les corresponden.

➔ El sistema es reconocido por la inmediatez y el cumplimiento en los pagos, así como por el buen cubrimiento de los riesgos asegurados”.

Dentro de las propuestas presentadas se encuentra la eliminación del papel de seguridad del SOAT, como medio de comprobación de la tenencia del seguro. En la convención de Fasecolda, el presidente, el vicepresidente de la República, al igual que el ministro de Salud y el viceministro de Transporte respaldaron esta iniciativa, por lo que actualmente avanzan las discusiones con el Ministerio de Transporte para definir un marco normativo que fortalezca el proceso y consolide al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como garante de verificación para las autoridades.

Por su característica de obligatoriedad, el SOAT ha sido siempre objeto de análisis profundos que permitan una operación adecuada, pero en esta ocasión es necesario contemplar otros elementos que inciden en su rol, de tal forma que pueda garantizarse continuidad a largo plazo. No en vano, los resultados de las encuestas de percepción lo ubican con un nivel de imagen positiva superior al 90 %, porque es muestra de cumplimiento, respaldo y protección. Darle continuidad y mejorar su operación es tarea de todos. 

Bibliografía:

- Instituto Nacional de Medicina Legal. (2014). Forensis. Obtenido de Web site Medicina Legal: <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis>