

El rol del sector asegurador en la seguridad vial:

la experiencia de los países de la OECD

A nivel mundial se buscan estrategias encaminadas a salvar vidas como consecuencia de accidentes de tránsito. Algunos países con más éxito que otros han logrado la coerción de programas dirigidos para tal fin: el sector asegurador un aliado en la década de la seguridad vial.

Por:

Ricardo Gaviria Fajardo

Director Cámara Técnica del SOAT
FASECOLDA

Declarada ésta como la década de la seguridad vial, los países encaminan diversos esfuerzos para lograr reducir en un 50% el número de muertos como consecuencia directa de los accidentes de tránsito hacia el 2020. Sin duda se trata de una meta ambiciosa pero importante, en la medida en que se pretende disminuir el drama de miles de familias que cada año se suman a una estadística a todas luces alarmante.

La Organización Mundial de la Salud calcula en 1,3 millones el número de muertos al año por este tipo de eventos y en Colombia la cifra, superior a 5.600 personas al año, sólo es superada por homicidios, desde la perspectiva de lesiones externas.

A pesar de la vasta información que existe, de la documentación que se ha generado sobre la materia y de

las experiencias que a diario se repiten, la accidentalidad vial continúa siendo uno de los principales retos para la humanidad y que no cambiará hasta tanto cada actor vial decida asumir un rol activo en procura de una movilidad segura. Esto incluye entre otras, una formación adecuada e integral para la manipulación del vehículo (cualquiera que éste sea), un entendimiento del rol del individuo en el contexto de una interacción dentro de una sociedad, un esquema mínimo de normas y reglas así como un marco normativo que sancione su incumplimiento y una ética en la que cada actor provea a otros soluciones integrales que no atenten contra su propia vida y bienestar. Sobre este último, sería interesante que el país asuma la discusión pública del tipo de vehículos que se están incorporando al parque automotor y si éstos cumplen altos estándares de calidad y seguridad (ojalá de última generación), condiciones que actualmente impiden su comercialización en otros países.

En el marco de la década de seguridad vial, el pasado 22 y 23 de septiembre se realizó en París la mesa redonda “Costos de seguros y riesgos de accidentes”, organizado por la OECD, (Organization for Economic Co-operation and Development) a través del International Transport

Forum, que contó con la participación de académicos y expertos de seguros provenientes de diversos países del mundo, entre ellos Colombia, a través de Fasecolda, cuyo propósito fundamental fue analizar el rol de los seguros en la contribución efectiva para mejorar las condiciones de seguridad vial, en la medida en que cree incentivos de comportamiento, fortalezca la financiación de la seguridad vial y provee información para analizar el riesgo de accidentes de tránsito. Lo anterior, basados en la revisión reciente del impacto de los accidentes de tránsito en términos económicos, de mortalidad y morbilidad y reconociendo la existencia de un mercado de seguros que tiene la posibilidad de brindar incentivos que deriven en la reducción efectiva de este tipo de accidentes.

Entre otros, se analizaron los trabajos de Andrew Fronsco (Transport Accident Commission, Australia) *Road safety and insurance market overview*¹, Jan Willem Bolderdijk & Linda Steg (University of Groningen, Holanda) *Pay-as-you-Drive Vehicle Insurance as a Tool to Reduce Crash Risk: Results so far and further potential*², Samantha Cockfield (Transport Accident Commission, Australia) *Road Safety - the Experience of*



- » Los seguros pueden generar aportes importantes en materia de seguridad vial como un mecanismo que puede introducir programas de educación y financiar campañas de prevención vial.

*the Transport Accident Commission in Victoria, Australia*³, Lasse FRIDSTRØM (Institute of Transport Economics (TØI), Noruega) *A Framework for Assessing the Marginal External Accident Cost of Road Use and its Implications for Insurance Ratemaking*⁴, Lars HULTKRANTZ (Orebro University, Sweden & Gunnar LINDBERG VTI and Centre for Transport Studies, Suecia) *Accident Cost, Speed and Vehicle Mass Externalities, and Insurance*⁵, Lars Hultkrantz, Jan-Eric Nilsson y Sara Arvidsson (Orebro University, VTI, Suecia) *Voluntary Internalization of speeding externalities with vehicle insurance*.

El análisis incluyó elementos psicológicos, técnicos, sociales, financieros y políticos que permiten demostrar el rol de los seguros para atender las contingencias de accidentes de tránsito y sobre los cuales diversos autores proponen esquemas que induzcan comportamientos más seguros en la vía. Concluyen diversas investigaciones que los seguros pueden generar aportes importantes en materia de seguridad vial no sólo en la figura de un reconocimiento económico en su precio, sino como un mecanismo que puede introducir programas de educación y financiar campañas de prevención vial.

Igualmente se presentaron experiencias exitosas en campañas de seguridad vial como las observadas en Victoria (Australia) y Suecia, entre otras, fundamentadas en los esquemas de control, modificaciones y actualización de la infraestructura vial y una política estricta respecto de los dispositivos mínimos que requieren los vehículos para ser comercializados en esos países, como por ejemplo

la incorporación de los controles de estabilización electrónica. En la actualidad más del 90% del total del parque automotor de estos países cuentan con este dispositivo, lo que provee a sus usuarios protección adicional en casos requeridos, pero, igual a lo que ocurre en otros países europeos, se requieren esfuerzos adicionales en temas como velocidad y conducción bajo la influencia de alcohol o sustancias psicoactivas.

En tal sentido, los contratos de seguros pueden introducir incentivos a los conductores, vía esquemas de “pague mientras maneje” o “pague mientras exceda los límites de velocidad”, o proveer servicios agregados en las pólizas que alejen conductores potencialmente peligrosos de la conducción. Colombia en tal sentido



ha experimentado con éxito el modelo de “conductor de reemplazo”, un servicio provisto por algunas aseguradoras en donde un conductor contratado por la compañía de seguros puede recoger al asegurado que no quiera preocuparse por conducir de regreso a casa, una medida encaminada a apoyar la expresión “si va a tomar no maneje”.

También se destaca el esquema legal que permite la financiación de programas de seguridad vial con cargo a la póliza de seguro obligatorio SOAT, y por el cual se recaudan cada año valores superiores a 30.000 millones de pesos para que el Fondo de

Prevención Vial desarrolle programas que contribuyan en el esfuerzo colectivo de salvar vidas.

Por último, las aseguradoras también proveen información para diagnosticar el fenómeno de accidentalidad vial a nivel regional, lo que puede apoyar la formulación de políticas públicas enfocadas en la meta de la década.

La discusión mundial sobre seguridad vial avanza y en la agenda se plantean soluciones integrales que incluye la participación de los seguros como un actor relevante que puede aportar de manera importante el cumplimiento de la meta de seguridad vial.

» Los contratos de seguros pueden introducir incentivos a los conductores, vía esquemas de “pague mientras maneje” o “pague mientras exceda los límites de velocidad”.

Referencias Bibliográficas

- 1- Fronsko A, (2011) Road safety and insurance market overview, que puede ser consultado en <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201125.pdf>
- 2- Bolderdijk, J & Steg L. (2011), Pay-as-you-Drive Vehicle Insurance as a Tool to Reduce Crash Risk: Results so far and further potential, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201123.pdf>
- 3- Cockfield S. (2011) Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria, Australia <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>
- 4- FRIDSTRØM L. (2011) A Framework for Assessing the Marginal External Accident Cost of Road Use and its Implications for Insurance Ratemaking que puede ser consultado en <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201122.pdf>
- 5-Hultkrantz L. (2011) Accident Cost, Speed and Vehicle Mass Externalities, and Insurance que puede ser consultado en <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201126.pdf>