

Discurso de apertura de la Convención Internacional de Seguros, Fasecolda, “Colombia un país más seguro”

Para dar inicio a la Convención de la industria aseguradora colombiana, Jorge H. Botero, presidente ejecutivo de Fasecolda, presentó un panorama de la coyuntura económica, problemática y retos a los que se enfrenta el sector.

Estado y perspectivas de la economía. En el periodo comprendido entre 2002 y 2015, la economía colombiana creció a una tasa media anual del 4.6%. Un crecimiento elevado durante un periodo tan largo produjo notables resultados sociales: la pobreza cayó del 50% de la población al 28%. La clase media pasó de representar el 16% de la población al 31%. La población vulnerable ante situaciones de deterioro severo de la economía, si bien también ha disminuido, todavía representa el 39%.

Resultados semejantes se registraron en buena parte de los países de la región. Ellos, al igual que nosotros, manejaron de manera prudente la política macroeco-

nómica y todos pudimos aprovechar el viento de cola de una economía mundial en auge jalonada por la demanda china de materias primas.

El problema es que esas condiciones favorables ya no existen. Las exportaciones se redujeron a la mitad en un breve lapso generando ajustes drásticos en la balanza de pagos, las cuentas fiscales y el tipo de cambio; en parte por el impacto de la sequía del año pasado, por primera vez en muchos años la inflación creció por encima del corredor fijado por la autoridad monetaria.

Por fortuna, la nave ya no surca aguas turbulentas gracias a los esfuerzos coordinados del Gobierno y



Jorge H. Botero, presidente ejecutivo de Fasecolda 

el Banco de la República. El problema ahora es que navegamos con excepcional lentitud. Sería una gran hazaña que la economía crezca este año a la tasa del 2%; las previsiones para las siguientes anualidades no son mejores.

Para poder recuperar la senda de crecimientos altos, y de mejoras sensibles en el bienestar social, tenemos que superar dos problemas centrales.

El primero consiste en la preservación de la autosuficiencia petrolera en un contexto de precios relativamente bajos. Según la Contraloría General, si se mantuviera la actual dinámica de pérdida de las reservas probadas de crudo, a partir de 2021 tendríamos que importar petróleo en volúmenes crecientes. Regresaría en tal hipótesis el país a una situación que ya vivió durante buena parte del siglo pasado: la crónica escasez de recursos

en moneda extranjera para financiar importaciones de materias primas y de bienes de capital.

El segundo gran reto es la baja productividad del trabajo nacional. Un solo dato muestra la magnitud del problema: la productividad laboral de un trabajador colombiano es, en promedio, el 23% de la de un trabajador de Estados Unidos. En consecuencia, y salvo en aquellos productos en los que tenemos sólidas ventajas competitivas (las flores, por ejemplo), tenemos serias dificultades para competir en los mercados internos y de exportación. Mejorar la productividad tiene que ser un paradigma orientador de las acciones del actual gobierno y, por supuesto, del próximo.

El portafolio de medidas indispensables para superar esta falencia es múltiple. Tiene que ver con la calidad de la regulación en muchos sectores, la solución de la

rampante inseguridad jurídica, la calidad de la educación, la infraestructura vial y la informalidad, flagelo que afecta al 60% de la población ocupada. Justo es, sin embargo, reconocer los avances logrados por el Gobierno actual, sobre todo en estos dos últimos campos.

Anhelamos que las dificultades que se han presentado en la ambiciosa agenda de infraestructura en curso se resuelvan pronto. De nuevo pongo de presente que la industria aseguradora nacional, junto con el importante grupo de reaseguradoras que atienden el mercado colombiano, están listas para continuar ofreciendo las coberturas que se requieren en las distintas fases de los proyectos.



La indispensable reforma pensional. Para decirlo de una manera simple, el país debe desactivar con prontitud dos bombas sociales de excepcional peligrosidad. De un lado, es bajísima la capacidad del sistema para ofrecer pensiones decentes a quienes llegan a la ancianidad; de otro, el gravamen que a las finanzas públicas impone el pago de las pensiones hoy exigibles es colosal. Recordemos unas cuantas cifras.

Los problemas de cobertura son enormes. En la actualidad solo el 23% de la población en edad de jubilación recibe una pensión; las proyecciones indican que, si no se soluciona el problema, para el 2050 apenas la obtendrá el 19%.

Los costos fiscales del sistema pensional también son descomunales y tienden a crecer, pues el agotamiento de las reservas en el régimen de prima media obliga a cubrir las mesadas pensionales con ingresos presupuestales. Para 2018, el proyecto de Presupuesto General de la Nación asigna una partida de \$41 billones a ese rubro, cifra superior a los renglones de inversión, educación o salud. ¡Es claro, por lo tanto, que el excesivo gasto en pensiones comprime la capacidad de atender otros sociales prioritarios!

A través de la Comisión del Gasto, en buena hora creada en la última reforma tributaria, entendemos que se dejarán planteados los hitos de una inaplazable reforma pensional que analizaremos en detalle cuando sea divulgada.

De otro lado, sabemos que los candidatos a la Presidencia de la República tienen sumo interés en prepararse para plantear una reforma que, como suele suceder, generará complejos debates: las pasiones ideológicas que suelen rodearla, y la circunstancia de que sus muy importantes beneficios son de largo plazo, no así los costos que deben asumirse por las generaciones actuales. Estamos disponibles para compartir con todos ellos nuestra visión y atender sus inquietudes.

Por supuesto, desde ya se debe señalar que esa reforma no puede lesionar los derechos adquiridos de quienes hoy gozan de una pensión, ni las expectativas legítimas de quienes se encuentran próximos a adquirir el derecho.

La seguridad vial: una calamidad pública que el país ignora. La teoría económica indica que la existencia de seguros obligatorios se justifica para amparar las contingencias dañinas que sobre terceros pueden generar individuos u organizaciones que,



aunque actúan en pos de un beneficio legítimo, carecen de recursos suficientes para cubrirlos, bien sean ellos propios o provenientes de contratos de seguro. Se crea, entonces, una falla de mercado que la regulación debe resolver. Por esta razón, existe el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, que atiende los gastos de salud que su ocurrencia suscita.

Es menos desarrollada la teoría recíproca: la de las fallas de la regulación que son, precisamente, las que tienen este producto en una situación crítica. Pero antes de reseñarlas es indispensable conocer la magnitud del problema.

Las cifras oficiales indican que en 2016 se registraron 52.536 víctimas de accidentes de tránsito, entre fallecidas y heridas, con una reducción del 0.3% respecto al año anterior. La realidad es mucho más grave. La información de las aseguradoras, con base en las reclamaciones al SOAT, señala que las víctimas fueron 697.619 personas, con un aumento del 4.8% anual.

La diferencia en las cifras es de 13 a 1. Ello se explica porque el Instituto de Medicina Legal no captura la información total de heridos en accidentes viales. Pero el sector asegurador sí en tanto recibe todos los cobros por las atenciones en salud amparadas por las pólizas vigentes.

La creciente tasa de accidentalidad vial está relacionada con los cambios en la composición del parque automotor. Las motos, que aportan el 88% de las víctimas de accidentes de tránsito (y que son más vulnerables que otros vehículos) pasaron de 2.4 a 7.5 millones en los últimos 10 años.

La gravedad de la accidentalidad vial es tal que, según la Organización Mundial de la Salud, en Colombia fallecen por esta causa 16,8 por cada 100 mil habitantes, lo que nos ubica en situación similar a la de India, Nepal o China. Deberíamos preguntarnos qué están haciendo mejor otros países de la región como México, Chile o Argentina, para registrar menores tasas de mortalidad en accidentes de tránsito.

Ahora bien: un conjunto de causas contribuye a este deplorable estado de cosas.

- [La precariedad de la política en materia de seguridad vial](#): después de la eliminación del Fondo de Prevención Vial y la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en 2013, pasaron varios años antes de que la agencia estatal entrara en funcionamiento. Estas demoras dejaron al país sin una política pública, entre otras, porque se perdió buena parte del conocimiento acumulado. No cabe duda de las buenas intenciones y esfuerzos realizados por la Agencia en su primer año de funcionamiento, pero este problema de salud pública demanda soluciones estructurales y la articulación de varias entidades del Estado para que el país cuente con políticas de seguridad vial adecuadas. Las acciones de esa dependencia, por eficiente que ella llegue a ser, claramente no son suficientes.

- [Falta de rigor en el otorgamiento de licencias y en la verificación de la pericia de los conductores](#): ser más estrictos en estos ámbitos ayudaría a tener conductores más capacitados y a reducir la accidentalidad. Es importante para este propósito fortalecer la homologación de las escuelas de automovilismo.
- [Falta de conexidad entre la fuente del riesgo y la tarifa](#): la tarifa del SOAT se establece con base en el tipo del vehículo. Esto no tiene ningún sentido. Ya es tiempo de vincular las tarifas de este seguro al generador del riesgo, que es el conductor. Se cuenta en la actualidad con los medios tecnológicos y la información necesaria para implementar esta propuesta que tendría efectos notables en la reducción de los accidentes, tal como lo prueba la experiencia de muchos otros países.
- [La alta evasión](#): se estima que alrededor del 39% de los automotores que transitan en el país no cuenta con SOAT. Ello erosiona directamente las finanzas del Sistema General de Seguridad Social en Salud, por cuanto los costos de atención de las víctimas de accidentes viales que involucran a los evasores se cubren con recursos públicos. En 2016 el Fosyga pagó \$163 mil millones por ese concepto y por víctimas de vehículos no identificados. Reducir la evasión debe ser una prioridad en la agenda de las autoridades de control del tránsito.
- [Las diferencias regulatorias entre el SOAT y el Sistema General de Seguridad Social en Salud que generan riesgo moral](#). Mientras que las aseguradoras deben pagar a las IPS en un tiempo perentorio las atenciones en salud, se les prohíbe exigir autorización de servicios y no pueden establecer redes de atención con prestadores de servicios de salud, los demás actores del sistema no tienen esas limitaciones. En consecuencia, se generan incentivos para canalizar por el SOAT atenciones diferentes a accidentes de tránsito o para facturar precios mayores a los que se cobran en eventos de otro origen.



Permitir que las compañías de seguros celebren convenios con las IPS para atender a sus pacientes solucionaría los graves problemas de sobrefacturación que hoy se presentan, supuesto que, en todo caso, se mantendría la atención de urgencia en el centro hospitalario más cercano. Estabilizado el paciente podría ser transferido a la institución que haga parte de la red contratada por la correspondiente aseguradora. Este esquema es similar al autorizado para las administradoras de riesgos laborales.

Como es normal que suceda, todos estos problemas tienen delicados efectos “aguas abajo”, es decir, en los resultados financieros de las compañías de seguros que operan el ramo. Los resultados son muy preocupantes: El SOAT arroja cifras negativas en los últimos cuatro años y cerró 2016 con una pérdida neta de \$127 mil millones.

Es evidente que la persistencia de este adverso desempeño pone en riesgo la sostenibilidad del sistema. Para evitarlo, se hace indispensable la adopción de las



AXA COLPATRIA

Medicina Prepagada
Capitalización
Seguros
ARL

Juntos en
cada paso

VEICILADO Supersalud


www.axacolpatria.co



AXA COLPATRIA

Carrera 7 No. 24 - 89 Bogotá • Teléfono: 423 5757 • Resto del país: 01 8000 512620



Jorge H. Botero, presidente ejecutivo de Fasecolda 

reformas antes mencionadas, las cuales deben estar precedidas, dado su carácter apremiante, por las que garanticen la suficiencia tarifaria del ramo. Con fundamento en las conversaciones que hemos venido adelantado con el Superintendente Financiero, esperamos que en su intervención de mañana nos aporte la visión que tiene para resolver la grave situación presente.

Relacionamiento con las autoridades. Habida cuenta de la intensidad de la regulación y supervisión que gravitan sobre el sector asegurador, y de la existencia de coberturas de muy variada índole, debemos interactuar con diversas entidades del Gobierno. Con varias de ellas hemos tenido durante el último año diálogos muy provechosos desde la óptica del interés público y la estabilidad de la industria aseguradora.

Como acabo de decirlo, con la Superintendencia Financiera hemos venido trabajando, entre otros temas, en la solución de los graves problemas que inciden en la sostenibilidad del SOAT; en la actualización del régimen de reservas; en las tablas de mortalidad para distintos tipos

de poblaciones; en el uso de canales innovadores para expandir la oferta de seguros a nuevas poblaciones.

El equipo del Ministerio de Hacienda escuchó con atención nuestras observaciones sobre la reforma tributaria, en especial sobre la manera más eficiente de utilizar parte de los recursos del monotributo para generar mecanismos de protección social para pequeños empresarios. Y ha estado atento a los serios problemas que perturban el funcionamiento del seguro previsional de invalidez y sobrevivencia.

El Ministerio de Salud entendió las preocupaciones del sector sobre el aumento exponencial del saqueo a los recursos con los que se atienden los accidentes de tránsito. Las medidas oportunamente tomadas apuntan a la solución de los problemas que denunciábamos. El apoyo del Ministerio de Transporte ha sido vital para poner en marcha, como se hará formalmente mañana, la expedición electrónica del SOAT, una gran innovación que prontamente será replicada en otros ramos de la actividad aseguradora.

A su vez, el Ministro de Agricultura y su equipo han realizado denodados esfuerzos para mantener a flote el seguro agropecuario mientras se establecen instituciones que permitan fortalecerlo especialmente en beneficio de la población campesina.

A pesar de que las actuaciones y medidas que he mencionado implican el estricto cumplimiento de las obligaciones que gravitan sobre los servidores públicos, quiero agradecerlas para poner de presente la índole excepcional de lo que no vacilo en calificar como una grave omisión en la atención de las responsabilidades propias del Ministerio de Vivienda.

Me refiero a la falta de reglamentación de los mecanismos de protección de los compradores de vivienda contenidos en la ley conocida como “Anti Space”, presentada por el propio Gobierno a consideración del Congreso para evitar que de nuevo ocurra lo que sucedió hace algunos años: que muchas familias perdieran sus ahorros de toda la vida como consecuencia del colapso de algunas edificaciones y la demolición de otras por orden de la autoridad, todo ello ocasionado por la negligencia del empresario constructor.

La ley fue expedida hace un año y tres meses y, por razones ignotas, no ha sido reglamentada. Ante esta falta de acción, pusimos de presente ante el Ministerio de Vivienda que, si se presentaba un nuevo episodio como el de Medellín, las personas afectadas carecerían de protección como consecuencia de la inactividad gubernamental y que, en consecuencia, los damnificados podrían pretender que el Estado les indemnizará. Como se sabe, en Cartagena hace poco colapsó un edificio y hubo que desalojar otros.

Dado que estas omisiones pueden constituir graves infracciones de la legislación disciplinaria, cuyos pilares son la eficiencia y la moralidad de los servidores públicos, he presentado una queja formal ante la Procuraduría General.

Los hitos del debate político. La violencia homicida, que venía reduciéndose desde 2002, ha continuado esa

tendencia durante la Administración del presidente Santos. Es evidente que el desarme y desmovilización de las Farc tienen un impacto muy positivo que vaticinamos perdurable. La conversión de ese movimiento guerrillero en un partido político, parece cerrar, de manera definitiva, el largo ciclo de atrocidades que ha cometido.

El reto que tenemos por delante es enorme. Estamos obligados a garantizar las vidas y seguridad de quienes se han desarmado. Y a abrirles los espacios para que, saldadas sus cuentas con la Justicia, o por la vía de los indultos concedidos a los guerrilleros rasos, puedan vivir dentro de la legalidad. Apelo a los empresarios para que contribuyan a la generación de proyectos productivos y de empleo a fin de que los antiguos guerrilleros, muchos de los cuales provienen de los sectores más desamparados de la Colombia rural, tengan paz y pan.

No puede ignorarse, de otro lado, que ese Acuerdo ha dividido profundamente a la sociedad. Si fuere cierto que hemos vivido una guerra de 52 años, el nuestro ha sido un Estado fallido que recupera su legitimidad gracias a la negociación con las Farc. Si todos somos culpables, la reconciliación entre los colombianos pasa por las ceremonias de expiación colectiva que organizará la Comisión de la Verdad. Si las iniciativas de desarrollo productivo requieren procesos vinculantes de “validación social”, sería obvio que quienes gobiernan son las “comunidades” y no las autoridades de la República.

Y habrá que ver si el derecho a la protesta, como se vislumbra en el Acuerdo del Teatro Colón, será un mecanismo para demandar la satisfacción de los derechos conculcados o para impedir que el Estado de Derecho opere con normalidad.

El Gobierno negoció lo que le pareció mejor para nuestra Nación; el Congreso evalúa y modula; lo mismo ha comenzado a realizar la Corte Constitucional. En último término, los ciudadanos todos, en los comicios del año entrante, podremos confirmar o corregir el rumbo.

Mil gracias. 