



La paradoja del seguro voluntario de vehículos:

alto riesgo y baja penetración

¿Por qué los colombianos no optan por asegurar sus vehículos en un contexto de notable alta exposición al riesgo? Incluso los conductores prudentes tienen una probabilidad cada vez más alta de sufrir un siniestro vial.

Jasson Cruz Villamil

Director de la Cámara de Automóviles y Transporte de Fasecolda

Sebastian Enrique Acosta

Profesional de la Cámara de Automóviles y Transporte de Fasecolda

En las estadísticas globales de seguridad vial, Colombia se destaca negativamente ocupando entre los países de la OCDE el primer lugar en mortalidad como consecuencia de un accidente de tránsito (14,2 muertos por cada 100.000 habitantes), (ITF, 2022). En el contexto nacional la siniestralidad vial se ha consolidado como la segunda causa externa de mortalidad después de los homicidios (INMLCF, 2022). Lo que ha infligido al país un alto costo social, económico y humano por esta causa.

A pesar de la alta incidencia de accidentes viales, que usualmente se correlaciona con la demanda de seguros de automóviles, solo el 12,8% de los vehículos registrados en el país están asegurados con una póliza voluntaria. Este dato plantea una pregunta crucial: ¿Por qué los colombianos no optan por asegurar sus vehículos en un contexto de notable de alta exposición al riesgo?

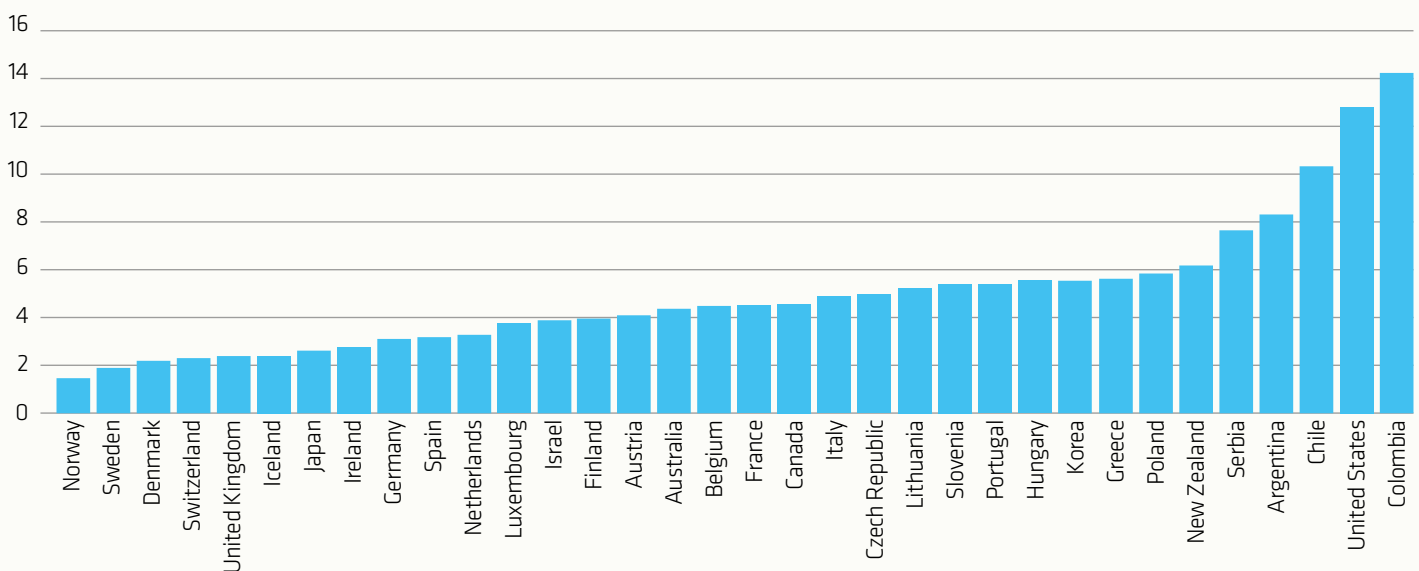
Para abordar esta incógnita, analizaremos cómo los niveles de seguridad vial en el país se han venido deteriorando, cuál debería ser la mejor estrategia para transferir esta creciente exposición al riesgo y finalmente se presentarán las conclusiones y recomendaciones para aumentar la transferencia del riesgo vial a las compañías de seguro en el futuro.

➔ La OMS estima que en los países de bajos ingresos el costo económico que debe asumir una sociedad a raíz de los siniestros viales podría ascender al 5% del Producto Interno Bruto (PIB) .

Colombia un país con una alta exposición al riesgo vial

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en 2022 se presentaron la mayor cantidad de fallecidos como consecuencia de un siniestro vial con 8.264 muertos. Además, a julio de 2023 se han presentado 4.769 muertes por accidentes viales, lo que representa un incremento del 4,8% con respecto al mismo periodo del 2022. De estos fallecidos, 2.960 son usuario de Moto, representando el 62% de las muertes por esta causa.

Gráfico 1: Fallecidos por cada 100.000 habitantes, 2021



Fuente: ITF, Road Safety Annual Report, 2022

Gráfico 2: Fallecidos por un siniestro vial, 2017-2022

Fuente: ANSV

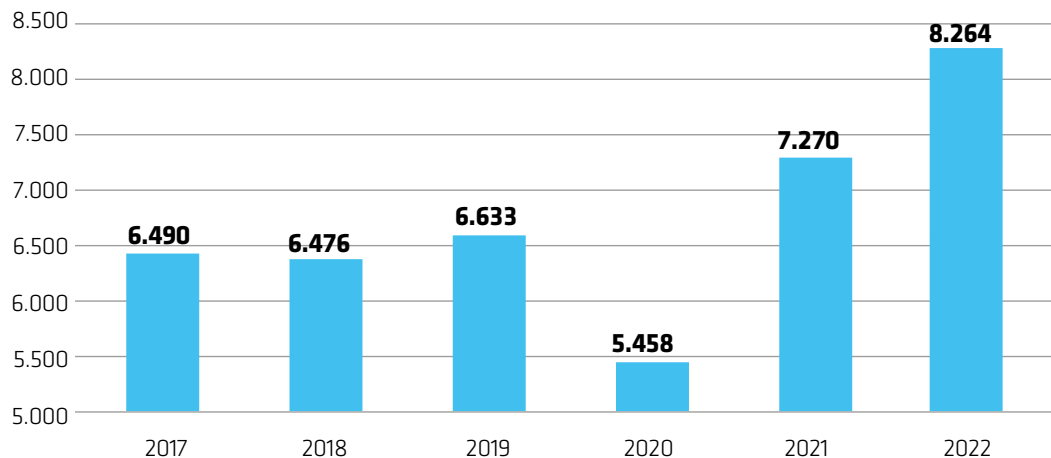
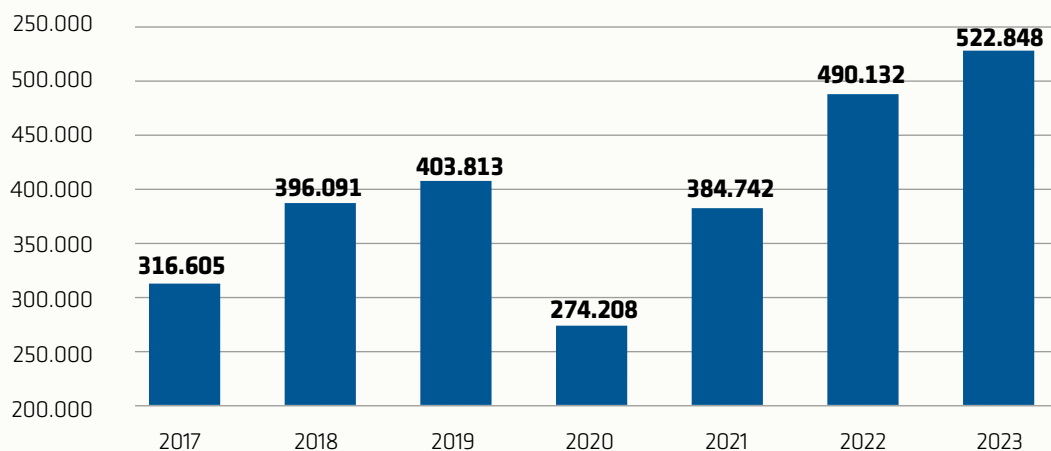


Gráfico 3: Lesionados por un siniestro vial, primer semestre 2017-2022

Fuente: SIRAS



Adicionalmente, las cifras de lesionados suministrados por el SIRAS, que registran los lesionados por accidentes viales, son igual de desalentadoras. En el primer semestre del año se presentaron 490.132 lesionados por accidentes de tránsito, 6,7% más de lo que se reportó en el primer semestre de 2022. Las motos, nuevamente son protagonistas, teniendo una participación del 62,9% en los accidentes viales del primer semestre del año.

Por otra parte, las estadísticas sobre hurto de vehículos, suministradas por la Policía Nacional, muestran que

desde la pandemia los hurtos se han incrementado sobre pasando los niveles observados en prepandemia.

Lo anterior indica que incluso los conductores prudentes tienen una probabilidad cada vez más alta ya sea de sufrir un siniestro vial o tener una pérdida por hurto. A la luz de estas estadísticas, intuitivamente, se pensaría que la adquisición de una póliza voluntaria de automóviles es una decisión común entre los conductores colombianos, pues ante riesgos poco controlables como un accidente de tránsito o el robo de un vehículo, trasladar los riesgos a las asegu-

Gráfico 4: Hurto de Automóviles, acumulado 12 meses, 2017-2022

Fuente: DJJIN - Policía Nacional

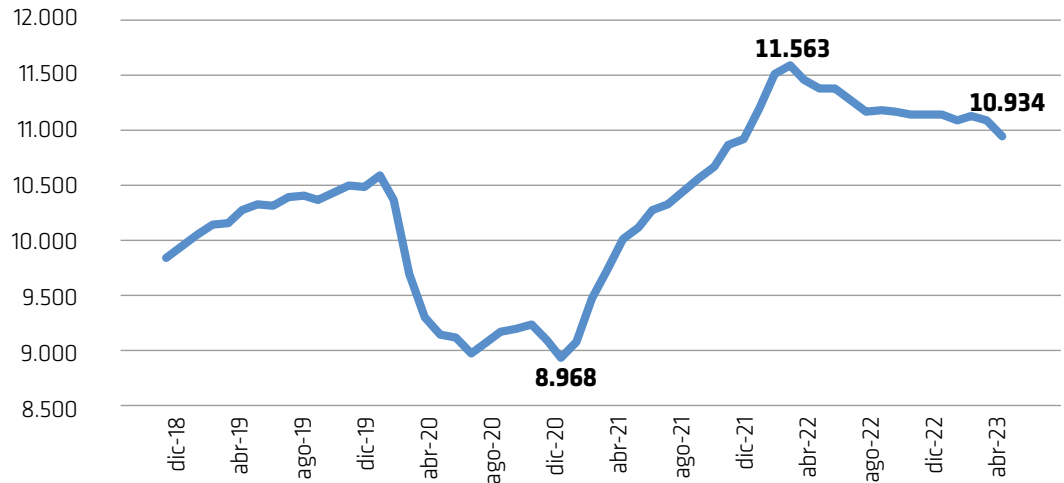
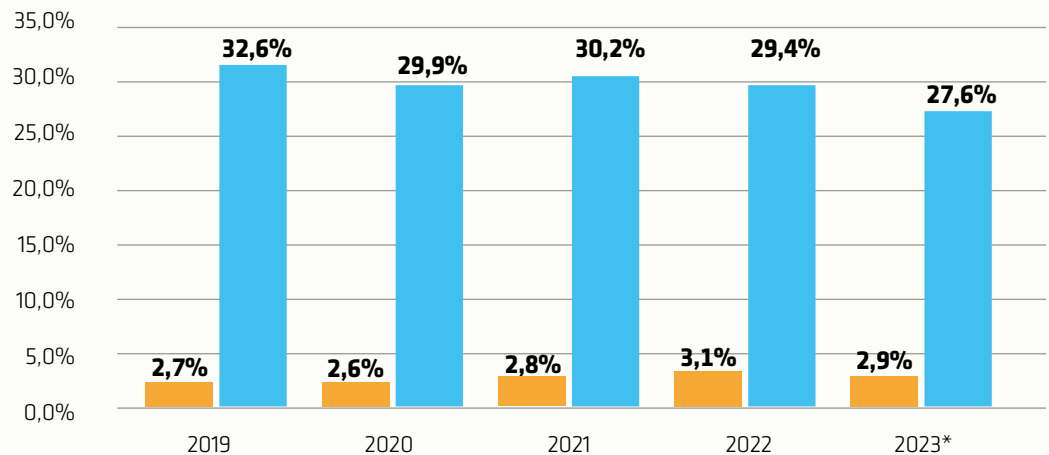


Gráfico 5: Tasa de Penetración Motos y No Motos

- Tasa penetración motos (%)
- Tasa de penetración no motos (%)

* Con corte a junio de 2023

Fuente: Base de datos SISA-Cexper y RUNT



radoras parece la decisión más sensata. Sin embargo, como se verá más adelante, este no es el caso.

Panorama del aseguramiento voluntario de vehículos

Los costos e impactos que debe asumir una sociedad como consecuencia de la inseguridad vial son enormes, como lo revela la Organización Mundial de la Salud (OMS), que estima que para la mayoría de los gobiernos el costo económico que debe asumir una sociedad a raíz de los siniestros viales es de aproximadamente el

3% del Producto Interno Bruto (PIB). En los países de bajos ingresos, la misma organización estima que esta cifra podría ascender al 5%. Costos que hoy son mayoritariamente asumidos por las familias y el estado colombiano.

En este contexto el sector asegurador tiene un papel clave en la economía dado que permite la identificación, mitigación y dispersión de los riesgos económicos del país. Para el caso del seguro de vehículos que impacta de forma directa e indirecta a gran parte de la población, estos atributos son más que representati-

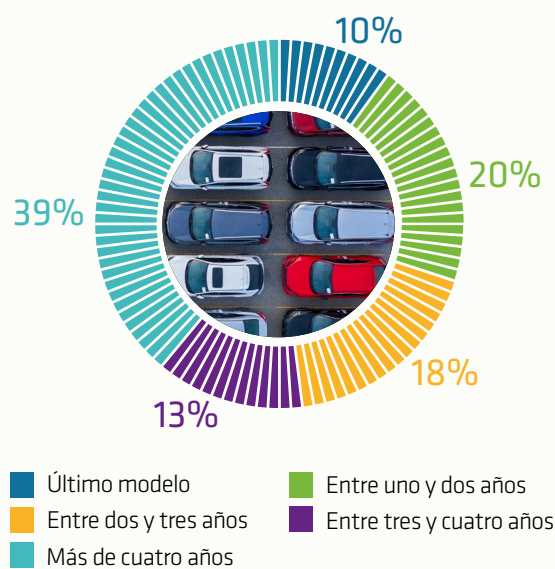


➔ Los conductores prudentes tienen una probabilidad cada vez más alta ya sea de sufrir un siniestro vial o tener una pérdida por hurto.

vos y, por tanto, poder masificarlo debería representar un importante alivio a las finanzas públicas y de los hogares colombianos.

Desafortunadamente, la penetración del seguro voluntario de automóviles ha venido disminuyendo; En los últimos diez años los vehículos asegurados se han mantenido alrededor de los 2,3 millones de vehículos, a pesar de que el stock del parque automotor ha venido creciendo de forma sostenida.

Gráfico 4: Composición de las pólizas vigentes por año modelo



Fuente: Base de datos SISA-Cexper

Un factor que incide en la baja penetración del seguro es la poca capacidad que tiene el ramo de vehículos para retener a sus clientes más allá de la vida del crédito del vehículo. En efecto, cerca de 61% de los vehículos asegurados cuentan con menos de cuatro años de circulación. Este comportamiento puede presentarse porque las familias perciben que a medida que el vehículo es más antiguo la prima en relación con el valor del vehículo es demasiado alta.

Otra causa de la disminución de la penetración del seguro es la bajísima participación del seguro voluntario en el segmento de motos. A pesar de ser el actor

vial con mayor incidencia en muertes y lesionados en el país, y de representar más del 60% del parque automotor colombiano, sólo el 2,9% de las motos cuentan con este tipo de seguro.

La causa de este comportamiento puede atribuírsele a que la mayoría de los motociclistas no encuentran un producto en el mercado que se adecue a sus necesidades y a su capacidad de pago. En este sentido, un reto importante para el ramo de automóviles es brindar soluciones de protección inclusivas a segmentos como los motociclistas que han sido excluidos de los servicios tradicionales. La creación de pólizas asequibles y personalizadas a este segmento poblacional permitirá ajustar la oferta y demanda del seguro a los ingresos y riesgos de los motociclistas.

Otro factor importante para disminuir el monto de las pólizas para este segmento, y ampliar la penetración del seguro voluntario, está relacionado con las acciones que adelante el Estado para mejorar los niveles de seguridad vial para este actor vulnerable. A medida que los factores que exacerbaban el riesgo que afectan los motociclistas se disminuyan se podrán encontrar en el mercado primas más asequibles.


Conclusiones y recomendaciones

Frente a un incremento del riesgo en las vías, como ocurre en el país, una decisión racional por parte de las familias

sería transferir los riesgos de la conducción a un tercero (aseguradora). No obstante, la penetración del seguro voluntario presenta una tendencia a la baja en los últimos años ocasionando una fuerte exposición a pérdidas en el patrimonio de los hogares colombianos.

Ante esta situación, vale la pena pensar si como sociedad requerimos de un nuevo arreglo institucional que permita proteger el patrimonio de las familias colombianas. Hay países de la región que han optado por implementar un seguro obligatorio de responsabilidad civil, el cual brinda tranquilidad frente a un evento desafortunado en la vía y no tiene una carga financiera alta para los asegurados.

El desafío es, entonces, estructurar un producto técnicamente robusto, viable -económicamente- para el sector asegurador y que no represente una carga financiera exagerada para los asegurados. Es preciso enfatizar, sin embargo, que esto último está directamente relacionado con las acciones que tome el estado colombiano para la siniestralidad vial, pues solo así se disminuirá la exposición al riesgo.

Sin lugar a duda, debemos promover el cambio en el comportamiento social en el uso de las vías, cambiando nuestros hábitos de comportamiento para prevenir los siniestros viales, pero en el caso de materializarse este riesgo es importante que estemos asegurados y proteger nuestro patrimonio y brindarles tranquilidad a nuestros seres queridos. 

Referencias

Agencia Nacional de Seguridad Vial, Cifras Históricas. Disponible en línea en: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

DIJIN-POLICÍA NACIONAL. DATOS EXTRAIDOS EL DIA 12 DE SEPTIEMBRE 2023: <https://www.policia.gov.co/delitos-de-impacto/hurto-de-automotores>

Instituto Nacional de Medicina Legal (INMLCF). Forensis. https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/878249/Forensis_2021.pdf

International Transport Forum (ITF). (2022). Road Safety Annual Report, 2022. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2022.pdf>

OMS. Global Status Report On Road Safety, 2018. Disponible en línea en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

SIRAS. Sistema de Información de Reportes de Atención en Salud a Víctimas de Accidentes de Tránsito. 2023. Disponible en línea en: <https://indicadores.siras.com.co/generales>