

EL SOAT: Una mirada al futuro del ramo

Luego de 20 años de funcionamiento del SOAT, resulta necesario realizar una reflexión sobre la forma como se determinan algunos elementos esenciales para el ramo en el país. A continuación una reflexión sobre el futuro de las tarifas de este seguro obligatorio.

Por:

Ricardo Gaviria Fajardo

Director Cámara Técnica del SOAT
FASECOLDA

Cuando el SOAT fue creado por la Ley 33 de 1986 en Colombia se estructuró un mecanismo para garantizar las coberturas requeridas por las personas si éstas resultaran víctimas de accidentes de tránsito. Desde entonces, el ramo ha registrado algunas modificaciones en la parte normativa y regulatoria que ha permitido adecuar y aclarar las relaciones que surgen en virtud del contrato de seguros, sin que lo anterior implique que se pierda su esencia: las personas.

El SOAT es considerado uno de los principales ramos en materia de seguros, por lo que resulta necesario hacer una reflexión sobre los aspectos operativos y normativos que podrían modificarse, con el fin de lograr su sostenibilidad de largo plazo.

Antes de abordar la discusión es imprescindible recordar algunos aspectos fundamentales del SOAT. Este seguro de tipo social constituye un esquema de administración de riesgos, bajo la figura de contrato de seguro, mediante el cual la sociedad de manera solidaria suministra unos recursos que permiten pagar los costos incurridos por la atención o indemnización -éste último solamente en caso de muerte- de aquellos individuos que sufran un accidente de tránsito, independientemente del elemento de 'culpa'. Ésto implica diferencias estructurales frente a otras pólizas de seguros, bien sea para los vehículos (pólizas voluntarias) o para la salud o atención de las personas, en la medida en que el SOAT es el pagador en primera instancia y actúa incluso en casos donde no hay una póliza de por medio (caso en el que el Fosyga otorga las coberturas)

Lo que realmente preocupa ante un accidente de tránsito es garantizar que las víctimas reciban una atención inmediata e integral para prevenir su muerte y restablecer su condición de salud.

En tal sentido, se entiende que el tomador de la póliza es el propietario del vehículo, de tal forma que pueda cumplir con la obligación que le imparte la ley de adquirir este producto. El beneficiario del SOAT, por su parte, es el conglomerado social, es decir, todos aquellos individuos que sufran una accidente de tránsito.

No sobra reiterar que las tarifas del SOAT son:

- 1) Reguladas por el Gobierno, es decir, las aseguradoras no pueden establecer las tarifas del SOAT;
- 2) Expresadas en salarios mínimos, de tal forma que mantengan su poder adquisitivo en el tiempo, igual a lo que ocurre con las coberturas del SOAT que también están expresadas en Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes (SMLD),
- 3) Diferenciales por tipo de vehículo, de modo que se pueda distinguir el riesgo asociado al tipo de vehículo que se asegura, y la capacidad económica de su propietario. Este último elemento induce al regulador a adoptar subsidios cruzados, que serán explicados en detalle más adelante.

La estructura de tarifas del SOAT

Tradicionalmente las tarifas del SOAT han sido el resultado de estudios actuariales realizados por la entidad de vigilancia

y control, que analiza los resultados históricos del ramo.

Este tipo de estudios toma como base las cifras retrospectivas del ramo, tanto en lo relacionado con número de expuestos y sus características así como el monto desembolsado por indemnizaciones, según la cobertura afectada y el tipo de vehículo de la cual se otorgó dicha cobertura.

Infortunadamente, realizar un corte en el tiempo y analizar los resultados históricos generan conclusiones sobre hechos que ya pasaron y, por lo tanto, dichos estudios permiten analizar la situación que se presentó hasta el momento en el cual se realizó el estudio actuarial. Entonces, ¿Cómo capturar modificaciones que se pueden presentar en algunas variables relacionadas con el SOAT a futuro? ¿Con qué periodicidad se deberían realizar los estudios que permitan medir la estructura de ingresos del sistema para garantizar los elementos de suficiencia y moderación ya mencionados?

Estas inquietudes han surgido recientemente a raíz de la modificación estructural que viene presentando el parque automotor aparente de nuestro país. Hace una década, por cada moto asegurada con SOAT existían cuatro autos familiares asegurados con esta póliza. Hoy en día dicha proporción se ha invertido al punto de encontrar un país en donde existen más motos aseguradas con SOAT que cualquier otro tipo

» Lo que realmente preocupa ante un accidente de tránsito es garantizar que las víctimas reciban una atención inmediata e integral para prevenir su muerte y restablecer su condición de salud.

Sub-tipo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Jun -07
Motos	390.453	376.657	465.608	564.581	761.291	968.286	1.397.832	1.469.832
Camperos camioneta	340.469	344.516	358.325	381.956	389.989	421.875	495.931	512.715
Carga o mixto	226.183	238.572	254.784	275.996	293.695	295.178	303.421	307.625
Oficial especial	17.982	14.973	12.351	14.984	17.509	10.077	11.384	11.006
Auto familiar	842.983	891.208	955.765	1.032.663	1.077.715	1.143.728	1.273.394	1.292.219
6 o mas pasajeros	15.717	19.546	15.923	15.211	14.658	16.269	17.104	16.813
Autos de negocios	181.010	190.767	204.599	206.100	207.132	197.772	200.649	203.185
Bus - buseta	44.991	47.124	47.080	46.666	45.923	56.067	61.893	61.451
Intermunicipal	18.162	19.502	25.461	33.144	38.264	41.974	48.934	50.424
Total	2.077.951	2.142.865	2.339.897	2.571.302	2.846.176	3.151.226	3.810.544	3.925.271
Relación Auto familiar-moto	2,16	2,37	2,05	1,83	1,42	1,18	0,91	0,88
Part motos / total autos asegurados	18,8%	17,6%	19,9%	22,0%	26,7%	30,7%	36,7%	37,4%

Gráfica 1

de vehículo, tal y como se puede ver a continuación:

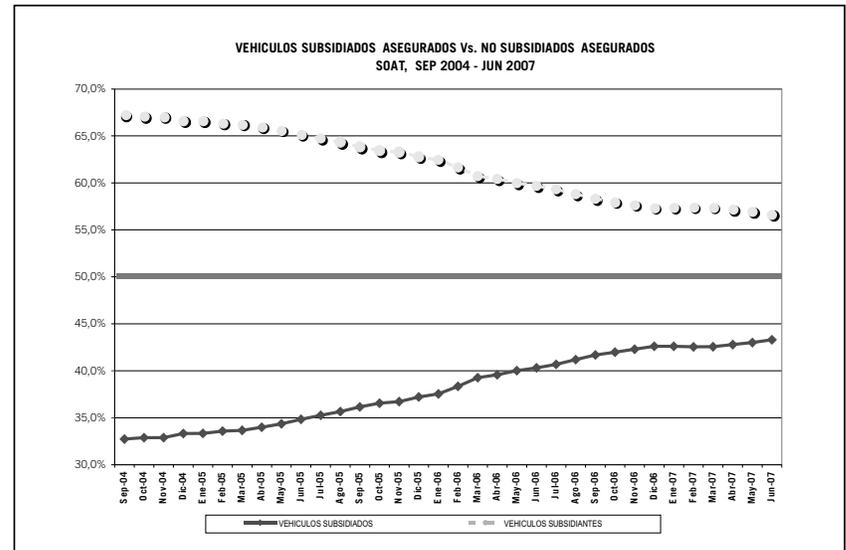
Lo anterior genera distorsiones importantes en el sistema, en la medida en que las motocicletas son justamente los vehículos que reciben subsidio en la tarifa y, de los que se espera que tengan mayor participación en las ventas unitarias en el mercado de vehículos en los próximos meses. Infortunadamente, también son los responsables de la mayor cuantía de desembolsos por cuenta de accidentes en los que al menos una de ellas está involucrada.

Subsidios cruzados del SOAT:

Como se mencionó previamente, este seguro presenta tarifas con características especiales, de tal forma que se pueda reconocer el hecho de diferencias entre el riesgo asociado a cada uno de los tipos de vehículos que se aseguran, pero también diferencias en el ingreso de los propietarios de dichos vehículos.

Existen entonces categorías de vehículos que no pagan la totalidad del valor de su riesgo, como tendrían que hacerlo si el SOAT estuviera regido por un mercado libre. Para compensar esta situación y obtener la totalidad de recursos requeridos en la atención integral de las reclamaciones de todos los beneficiarios, otros propietarios de vehículos deben “cubrir” la porción de dinero que los primeros dejaron de pagar.

Dado que la relación de subsidio no es exactamente uno a uno, el peso



Gráfica 2

porcentual de la participación de un tipo de vehículos en particular tiene impacto sobre la estructura de ingresos del sistema SOAT. Por ejemplo, si existen pocas motos y muchos autos se necesita una baja porción de los segundos para cubrir el subsidio de los primeros. Pero, ¿qué pasa si las motos tienen una participación superior a la de otros autos que ayuda con el subsidio? Podría darse dos situaciones: i) que a los autos se les deba cobrar una porción mayor de recursos que permitan cubrir el faltante que se dejó de cobrar a un número cada vez mayor de motos; ii) que los propietarios de las motos paguen efectivamente el valor de su propio riesgo para compensar el desequilibrio.

Como se puede observar, la participación de los vehículos que reciben subsidios es ahora cercana a 45%, cuando hace solo tres años se ubicaba en 32,7%.

Por supuesto, las respuestas en un mercado regulado no son tan sencillas como lo sería en un mercado libre, donde cada emisor de una póliza determina el precio al cual se debe tarifar el riesgo. En el caso del mercado del SOAT, además de los factores técnicos, resulta necesario introducir elementos de impacto social, político y económico.

Por lo tanto, en la actualidad el SOAT debe lidiar con los siguientes elementos:

1. El parque automotor colombiano ha cambiado radicalmente y, ahora circulan por las vías un número mayoritario y creciente de vehículos subsidiados (especialmente motos).
2. Los subsidiados generan la mayor carga de las indemnizaciones por cuenta de los accidentes en los que se ven involucrados.
3. Las motos no pagan la totalidad del riesgo, por la condición económica de sus propietarios y, la postura que ha tomado el Gobierno sobre el particular.

No es extraño entonces encontrar los resultados del ejercicio, que muestran las aseguradoras en los estados contables: a junio de 2007 una pérdida técnica del SOAT equivalente a 14 mil millones de pesos, que no fue subsanada por los ingresos financieros.

En la actualidad, la Superintendencia Financiera de Colombia viene realizando un nuevo estudio actuarial que refleje la situación del ramo durante el año 2006 y los cuatro primeros meses de 2007, con el fin de modificar la estructura tarifaria del SOAT. Sin embargo, ¿cómo hacer para que la tarifa se mantenga vigente en el tiempo, y logre incorporar dinámicamente aquellas modificaciones en alguna(s) variable(s) claves para la sostenibilidad del ramo?

Desde el punto de vista económico, el SOAT puede ser considerado como un bien público puro, es decir, aquel que no permite la exclusión (todos los propietarios deben comprar el seguro y, por lo tanto, los precios deben estar ajustados a su capacidad económica) y tampoco da vía libre a la rivalidad (el hecho de que una persona pueda tener acceso a las coberturas del seguro no puede impedir que otra persona también lo haga). Esta segunda razón explica porque todos los hospitales están obligados a prestar sus servicios a las víctimas de accidentes de tránsito. Es posible que en un accidente, en el que muchas personas estén involucradas, se abarque toda la capacidad de un hospital y, por lo tanto, es necesario buscar de inmediato otro centro de salud, donde se presten los servicios a dichas víctimas.

Dado que se presume que es un bien público puro, se asemejaría entonces a los servicios públicos como el agua o la luz, los cuales tienen tarifas igualmente diferenciales según el estrato de prestación y, se basan en el hecho de que si una persona acceda a ellos no se debería limitar que otra persona también pueda recibir los servicios.

Con los anteriores elementos, resulta interesante conocer la estructura de las tarifas de los servicios públicos, la forma cómo se calculan los valores que se les cobra a los usuarios por ellas, la periodicidad con que se revisan así como los agentes de regulación que intervienen en dicha determinación, con el fin de garantizar en el tiempo su existencia y efectividad.

De ahí que surja una reflexión adicional: ¿debería existir una comisión encargada de analizar permanentemente las tarifas del SOAT, similar a la comisión de regulación de los servicios públicos? Un organismo técnico, no político, destinado exclusivamente al análisis de los recursos del sistema, que pueda realizar modificaciones en los casos en que estime pertinente, de tal forma que se logren los objetivos de una tarifa adecuada: suficiencia y moderación. Como se vio en las líneas previas, en la actualidad no se cumple el primero de ellos.

Como es de esperar, existen diversas formas para determinar tarifas en ambientes regulados. Por lo tanto, la regulación sobre el SOAT podría contar con elementos novedosos en la estructuración de un sistema de tarifas de tal forma que se recojan las experiencias exitosas de productos con características similares a las del ramo.

Así, el SOAT podrá contar con elementos actualizados en una estructura que ha sido ejemplarizante para otros países de la región y, que ha permitido atender a millones de personas en los últimos 20 años por una razón en común: las víctimas de accidentes de tránsito.

» El parque automotor colombiano ha cambiado radicalmente y, hoy existe un número mayoritario y creciente de vehículos subsidiados, especialmente, motos.

