

La gravedad de la accidentalidad vial en Colombia supera las cifras oficiales

Angela Húzgame, directora Cámara Técnica del SOAT
Fasecolda

En Colombia son alarmantes las cifras de accidentalidad vial donde resultan muertos y heridos, pero los reportes oficiales presentan un subregistro que ubica este problema de salud pública por debajo de sus verdaderas dimensiones.

De acuerdo con los datos de Fasecolda, las víctimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT son cerca de 650.000 al año, con un crecimiento promedio del 12% anual en los últimos cinco años. Cabe anotar que el 87% de las víctimas corresponde a accidentes donde estuvo al menos una moto involucrada en el siniestro.

Según los datos contenidos en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en Colombia fallecen 16,8 personas por cada 100.000 mil habitantes a causa de accidentes de tránsito (gráfico 1). Este indicador nos ubica en una situación similar a la de India (16,6) y Nepal (17), y muy cerca a la de China (18,8). Si comparamos este resultado para Colombia con los demás países de la región, México, Chile, Argentina y Perú registran una menor tasa de mortalidad, entre 12

y 14 por cada 100.000 habitantes, y peor que Colombia se ubican Ecuador (20,1) y Brasil (23,4).

Sin duda la problemática es grave; en realidad más de lo que registran las cifras oficiales. La información de accidentalidad vial en Colombia tiene como fuente oficial el estudio de Forensis: Datos para la vida, que elabora el Instituto de Medicina Legal. Según estos datos, que son la base para el diseño de política pública sobre seguridad vial, el número de víctimas de accidentes de tránsito entre muertos y heridos ascendió a 52.690 personas según el último reporte anual disponible, que corresponde al año 2015.

Lo asombroso es que el número de muertos y heridos por accidente de tránsito que registra el sector asegurador es doce veces superior a los registros oficiales,



pues para el mismo año se reportaron 654.904 personas. A pesar de las diferencias, al menos ambas fuentes tienen en común que desde 2012 el número de víctimas de accidentes de tránsito ha venido en ascenso (gráfico 2).

Con el fin de explicar la diferencia entre las cifras oficiales del Instituto de Medicina Legal y las del sector asegurador, es necesario revisar por separado los datos de los fallecidos y de los heridos por accidente de tránsito.

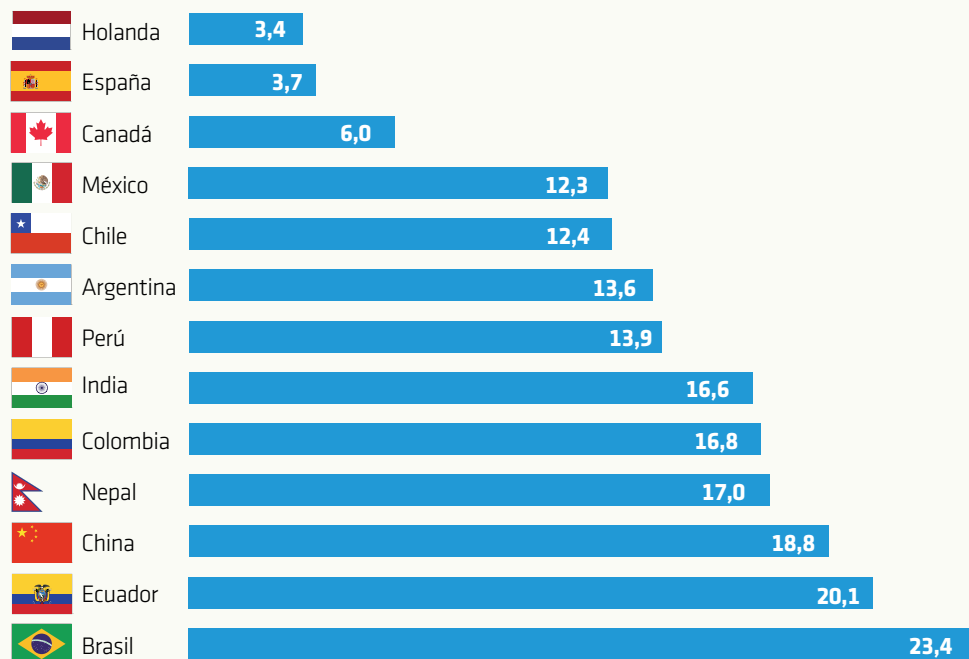
En el caso de los fallecidos, las cifras son similares. Para el 2015, en el informe de Forensis se registran 6.884 personas que perdieron la vida por accidente vial, mientras que con cargo al SOAT se pagaron indemnizaciones por muerte y auxilio funerario a los beneficiarios de 5.476 víctimas mortales en el mismo año. Si al dato anterior se suman los registros del Fosyga, que a través de una de sus subcuentas cubre las atenciones en los casos en los que el vehículo involucrado no fue

identificado o no estaba asegurado, el número de fallecidos por esta causa es similar al registro contenido en el informe de Forensis. Es importante mencionar que todos los muertos en Colombia deben tener un registro oficial en el Instituto de Medicina Legal.

➔ Con el fin de explicar la diferencia entre las cifras oficiales del Instituto de Medicina Legal y las del sector asegurador, es necesario revisar por separado los datos de los fallecidos y de los heridos por accidente de tránsito.

Gráfico 1:
Muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes

Fuente: Global status report on road safety 2015 - Organización Mundial de la Salud



El subregistro en las cuentas oficiales está en los heridos por accidente de tránsito, y la diferencia es de 12 a 1.

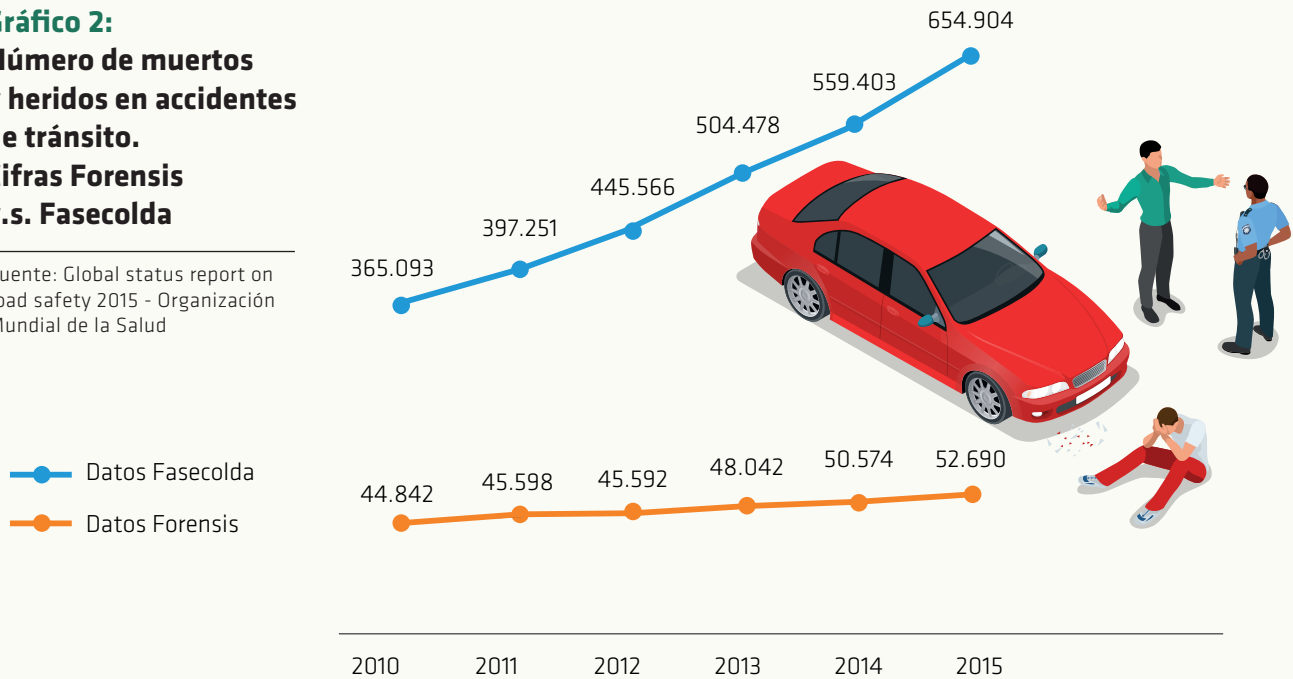
El subregistro en las cuentas oficiales está en los heridos por accidente de tránsito, y la diferencia es de 12 a 1. La explicación para este subregistro es básicamente que el Instituto de Medicina Legal no recibe necesariamente la información de los pacientes que son atendidos por prestadores de servicios de salud cuando ocurre un accidente vial, pero el sector asegurador sí recibe todos

los cobros con cargo al SOAT por atenciones en salud en estos casos. Esto es así porque la normativa vigente sobre la materia prioriza la rápida atención de un herido en caso de accidente en la vía, de forma tal que este debe ser remitido inmediatamente a las instalaciones del prestador de servicios de salud más próximas al lugar del accidente, sin tener que esperar a que la autoridad de tránsito haga presencia en el sitio del siniestro. Esta disposición tiene todo el sentido si se considera que a diciembre de 2015 cerca del 90% de los municipios del país no contaban con autoridad u organismo de tránsito alguno.

Otro indicador que resulta de las cifras de Fasecolda que no pueden compararse con las cifras de Forensis se refiere al número de personas con incapacidad total y permanente (por ejemplo, invalidez) por causa de accidentes de tránsito. Según los datos del sector asegurador, el SOAT paga indemnizaciones por esta cobertura a casi 3.000 personas al año. Este es un dato importante sobre el cual debe realizarse un registro ajustado

Gráfico 2:
Número de muertos y heridos en accidentes de tránsito.
Cifras Forensis v.s. Fasecolda

Fuente: Global status report on road safety 2015 - Organización Mundial de la Salud



a la realidad, dado el impacto que la adecuada atención de estas personas puede tener sobre las finanzas del sistema pensional, y en últimas, del Sistema General de Seguridad Social en Salud del país.

Esta situación de subregistro en las cifras de víctimas de accidentes de tránsito no es un asunto menor. Es de la mayor importancia conciliar a la brevedad las cifras oficiales del Instituto de Medicina Legal con las registradas en el Fosyga y en el sector asegurador, y centralizar todos los datos en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como «máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, encargada de coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial.» El sector asegurador está más que dispuesto a entregar las cifras sobre el SOAT y a acompañar los esfuerzos por reducir la accidentalidad vial.

Si el Gobierno nacional pretende formular política pública sobre seguridad vial, esta debe ser sobre la

➔ Si el Gobierno nacional pretende formular política pública sobre seguridad vial, esta debe ser sobre la base de una medición real del problema.

base de una medición real del problema, que permita diseñar políticas en las dimensiones requeridas. Por el contrario, si se continúa con datos que no se compadecen con la realidad del fenómeno de salud pública que se está presentando en las vías del país, cualquier medida tomada bajo ese subregistro será insuficiente para las necesidades de los colombianos.