

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Daniela Londoño

Junio 9 de 2016

Seguro vehicular obligatorio y ‘riesgo moral’

Recientemente, la calificadora Fitch Ratings divulgó un reporte en el que analizó los problemas de sostenibilidad financiera del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), donde se hizo eco de la problemática mencionada por Anif (ver *Comentario Económico del Día* 7 de abril de 2016). Las crisis del SOAT está relacionada con: i) exagerado incremento del uso de motocicletas (las cuales pagan tan solo un 35% del valor comercial-riesgo del SOAT) (ver gráfico 1); ii) creciente accidentalidad de dichas motocicletas; y iii) fraudes en las reclamaciones del SOAT a la cuenta de pagos del FOSYGA, exagerando las atenciones prestadas o registrando lesiones ficticias.

De hecho, Fasecolda (el gremio asegurador) había notificado por escrito sobre tal situación a la Superintendencia Financiera (SF) en inicios del 2016. En dicha misiva se le explicaba a la SF que el SOAT había puesto a las aseguradoras en estado de indefensión frente a IPSs que estaban defraudando al ramo, especialmente en la región Caribe. La falta de reglamentación detallada sobre procedimientos estaba generando: i) problemas de riesgo mo-

ral y corrupción al interior del sistema; y ii) “paseos de la muerte al interior de ambulancias” fletadas para arbitrar a favor de determinadas IPSs. Todo parece indicar que el Estado colombiano (como un todo) no ha dimensionado bien el gran riesgo fiscal y operativo que existe si es que el sector privado se viera forzado a abandonar la provisión privada del SOAT y le dejara “semejante chicharrón” (como se comenta coloquialmente) al Min-Salud y a la SF.

El mercado de aseguramiento del SOAT experimenta el típico problema del llamado “riesgo moral”, donde el mercado con información asimétrica es aprovechado por algunas IPS para exagerar atenciones prestadas o registrar lesiones ficticias. Esta situación se debe a la falta de adecuada reglamentación-supervisión respecto de las auditorías que desean hacer las aseguradoras frente a los servicios presados por las IPSs. Aunque en teoría dichas aseguradoras deberían tener acceso a las instalaciones donde las IPSs prestan sus servicios a las víctimas, en la práctica ello no ocurre, pues menos del 1% de los accidentes les fue reportado a las aseguradoras dentro de las primeras 24 horas.

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Daniela Londoño

Es claro que muchas IPSs se están aprovechando del hecho de que en los cobros de salud vía SOAT las compañías de seguros operan como “pagadores inmediatos del sistema” (tan solo tienen 30 días para cancelar las cuentas del siniestro, mientras que los pagos realizados por las EPS bien se pueden extender hasta los 120 días o aún más).

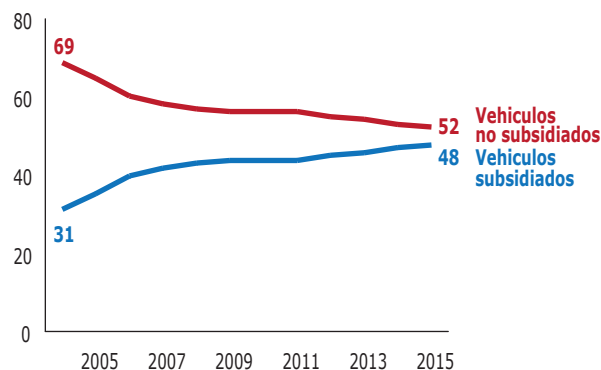
El descalabro financiero del SOAT ascendió a los \$160.000 millones durante el 2015. Es tan delicada la situación, que la Fiscalía General de la Nación investiga fraudes al FOSYGA por sumas iniciales cercanas a los \$12,000 millones y el propio Fasecolda ha encontrado 215.000 casos de reclamaciones fraudulentas en supuestos accidentes de tránsito.

También resulta lamentable que la obligación de conducir a la víctima de accidente de tránsito al centro de salud más cercano (Decreto 3990 de 2007) no esté siendo cumplida por algunas compañías de ambulancia que buscan irse a la “IPS con mejor postura” para reconocerles sus servicios. Más aún, este problema se ha agravado, pues el decreto 056 de 2015 elevó la cobertura del SOAT de 500 a 800

SMLs, haciendo que las IPSs mejoren los incentivos a las ambulancias que les traigan víctimas accidentadas, para ellos después “facturarles a las aseguradoras” (en ocasiones hasta servicios no requeridos o servicios ni siquiera prestados). Cabe recordar que el valor de los siniestros ya se acerca a \$1 billón anual, habiéndose multiplicado por cinco durante la última década (ver gráfico 2).

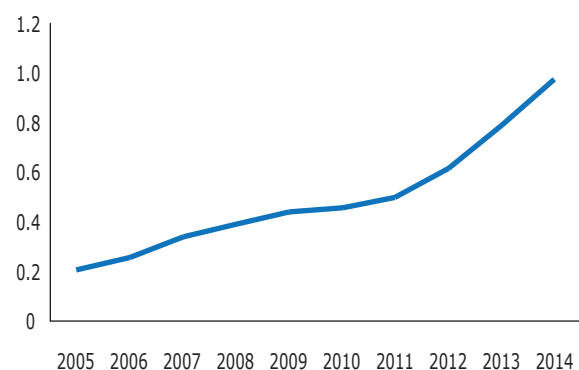
Anif ha estimado que los gastos en salud, en el corto plazo y sin contar SOAT, se estarán incrementando en un 0.8% del PIB. Hacia el mediano plazo, el gobierno continuará enfrentando una fuerte presión de gasto fiscal, no solo por el incremento en la demanda por cuenta de la universalización y la homologación del POS, sino también por un POS ampliado (Ley Estatutaria en Salud). Dicha presión podría hacer pasar el gasto en salud del actual 8% del PIB hacia el 10% del PIB a la vuelta de una década (ver *Informe Semanal* No. 1263 de abril de 2015). Estos problemas del SOAT vienen entonces a poner mayor presión de gasto público (no bien vigilado hasta la fecha) y de allí la urgencia de apretar el paso en materia de reglamentación del mismo.

Gráfico 1. Distribución Tarifaria del SOAT
(Motos y Servicio Público subsidiados, %)



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Gráfico 2. Valor Siniestros SOAT
(\$ billones)



Fuente: Cálculos Anif con base en datos Fasecolda.