

Oportunidades y retos del ramo de transporte

Como resultado del plan que FASECOLDA implementó para fortalecer el trabajo gremial en el ramo de transporte, el pasado mes de septiembre se realizó en Bogotá el Primer Simposio Iberoamericano de Aspectos Críticos en el Aseguramiento del Transporte de Mercancías.

Por:

Leonardo Umaña

Director Cámara Técnica de Seguros de Transporte
FASECOLDA

El evento contó con la participación de 20 países, 15 conferencistas y más de 200 participantes. A continuación sus conclusiones más relevantes y las reflexiones para la industria aseguradora.

Idoneidad de la cadena de proveedores del sector asegurador¹

Mas allá de la responsabilidad que tienen las aseguradoras de ser cada día más técnicas, modernas, eficientes e innovadoras, en el simposio se discutió el rol que deben tener sus proveedores, en particular, tres de ellos: los intermediarios (brokers), los ajustadores de siniestros y las firmas consultoras en administración de riesgos (loss control). La creación de valor en el

negocio asegurador depende, en gran medida, del desempeño de estos jugadores.

En los países de mayor gasto per cápita en seguros, como los Estados Unidos, el intermediario no sólo se ha preocupado por mejorar sus técnicas y canales de comercialización sino , también, se ha interesado en comprender mejor la naturaleza del riesgo, (en este caso el inherente a transportar mercancías), y en dominar los mecanismos para transferir dicho riesgo: seguros tradicionales, fondos mutuales, pólizas cautivas, entre otros. En otras palabras, el intermediario se ha convertido en un broker experto en mecanismos de transferencia de riesgo, lo cual dista mucho del concepto simple de intermediario.

El broker moderno está más cerca del asegurado que de la aseguradora y esta cercanía le impone más responsabilidades de tipo técnico y comercial. En Colombia son cada vez más las firmas corredoras que han decidido apostarle a la intermediación especializada de seguros de transporte. Sin embargo, esta especialización demanda que los intermediarios locales alcancen estándares técnicos más altos, lo cual a su vez genera una reflexión de política gremial para las aseguradoras: deben esperar a que los intermediarios mejoren el *expertise* por su cuenta, o deben participar en este proceso de manera similar a como ocurre en otros sectores de la economía, donde las grandes empresas fomentan el desarrollo de sus proveedores². Gran parte del conocimiento que se requiere en la suscripción (intermediación) de seguros de transporte está en poder de las aseguradoras y de las reaseguradoras.

Lo mismo sucede con los ajustadores de siniestros y con los consultores en administración de riesgos. El estándar técnico debe elevarse y, por su parte, el recurso tecnológico y el número de proveedores debe aumentarse. Sólo hace falta revisar la corta lista de ajustadores colombianos expertos en siniestros de transporte marítimo o aéreo. La reflexión entonces se repite: ¿debe el sector asegurador invertir en la creación y mejoramiento de estos proveedores? Si así fuese, ¿puede hacerse algo desde lo gremial con la justificación de mejorar de manera uniforme el estándar técnico o cada aseguradora debe trabajar de manera independiente con sus proveedores, convirtiendo esta estrategia en un factor de competencia? El debate ya comenzó a darse en la Cámara Técnica de Transporte de FASECOLDA.



1^{er} Simposio Iberoamericano de Seguros de Transporte

El aseguramiento de la cadena logística³ como factor de competitividad⁴

Afirmar que los procesos de integración comercial demandan competitividad resulta trivial. Que esta competitividad depende en mayor medida de la eficiencia y calidad de la logística, no tanto. Pero decir que la eficiencia logística pasa por el imperativo de incorporar a esta actividad esquemas adecuados de transferencia de riesgo, resulta casi novedoso en Colombia, aunque en los mercados competitivos esta sea la norma. En el país ha hecho carrera la tesis que el aseguramiento es un valor agregado en el servicio logístico y, según las conclusiones del simposio, esta percepción es equivocada. La protección patrimonial del operador logístico⁵ y la ágil indemnización del remitente de la carga en caso de siniestro, que es lo que se garantiza con el aseguramiento, es tan indispensable para el correcto desempeño de esta actividad así como el mantenimiento preventivo de los equipos, la renovación tecnológica o la adecuada selección del recurso humano.

Sin aseguramiento no es posible hablar de un sistema logístico de clase mundial, lo cual supone un reto de competitividad para los operadores, una oportunidad de penetración para el sector asegurador y una reflexión de política para el Gobierno: el transporte terrestre de carga, que es el principal eslabón de la cadena logística en Colombia, es un servicio público. Ello implica que el Gobierno debe velar no solo porque se preste con suficiencia y precios competitivos sino, también, con la mayor calidad posible⁶; y si esta última se logra entre otros factores con adecuados esquemas de aseguramiento, valdría la pena revisar los mecanismos al alcance del Gobierno

¹ En el Simposio Guy Claveloux, Líder Global de Marine de Marsh; Arnaldo Rotella, Director de Marine y Carga de Crawford Liquidadores de Seguros – Chile, y Jorge Pecci, Senior Vicepresident Marine Loss Control Engineering de AIG a nivel mundial, abordaron este tema.

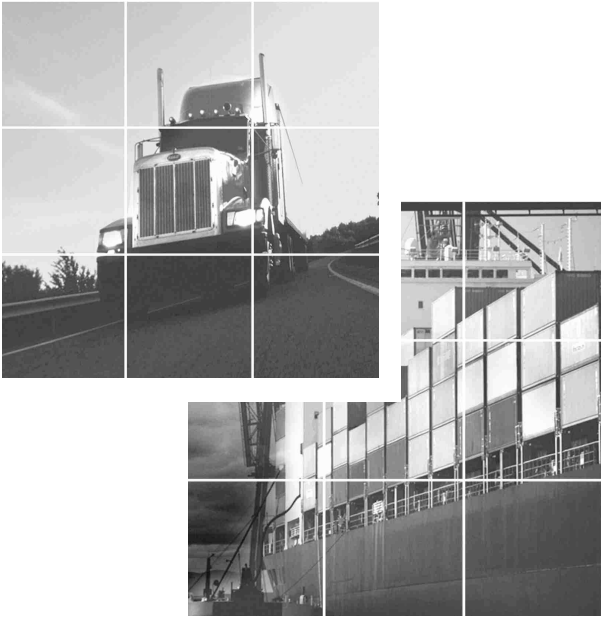
² Verbo y gracia, la implementación de los Sistemas Logísticos Colaborativos por parte de Almacenes Éxito con sus proveedores. Congreso ACOLOG 2008.

³ Todas aquellas empresas que participan en el proceso de movilización de mercancías, incluyendo todos los tipos y modos de transporte, el embalaje y el almacenamiento temporal entre otros.

⁴ En el simposio, este tema fue abordado por Sergio A. Ruiz Olmedo, Director General del Centro de Transporte y Logística de México y José Luis Morales Rojas, Director de Administración de Riesgos de la firma Administración Inteligente S.A. de México.

⁵ La actividad logística está fuertemente regulada, en particular, lo concerniente al transporte terrestre marítimo y aéreo. En virtud de esta regulación, el transportador debe responder con su patrimonio si las mercancías que moviliza se dañan o pierden por causas imputables.

⁶ El Gobierno también debe liderar la agenda de competitividad del país. Desde este punto de vista, también le interesa fomentar la calidad del servicio logístico.



para fomentar o, si es el caso, exigir la existencia de aseguramiento.

Lucha contra el fraude y la piratería terrestre: un asunto de responsabilidad social⁷

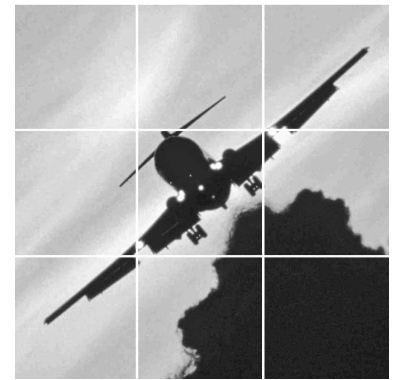
Fueron dos las conclusiones más relevantes que arrojó la discusión sobre fraude en los seguros de transporte y piratería terrestre en el simposio. En primera instancia, que la percepción moderna de lucha contra el fraude no sólo se preocupa por la acción ilícita que realiza el beneficiario de una póliza para lucrarse con el pago de un falso siniestro (riesgo moral o fraude puro) sino, también, por todas aquellas actividades dolosas que terminan generando el pago de un siniestro por parte de las aseguradoras. Este es el caso de la piratería terrestre, actividad ilícita por medio de la cual una organización criminal se apropia de las mercancías, con o sin la anuencia de los propietarios (beneficiarios de la póliza). El sector asegurador colombiano ha asimilado esta percepción y está invirtiendo en la lucha contra el fraude puro y, también, en programas contra la piratería terrestre, en asocio con el Estado y otros sectores privados.

La segunda conclusión tiene que ver con el retorno que genera para las aseguradoras la inversión en

programas de lucha contra el fraude. En Europa esta relación costo-beneficio es significativamente positiva, pero esto requirió tiempo y convicción. Sin embargo, más allá del retorno monetario existe otro beneficio difícil de medir, pero en opinión del conferencista Jorge Cabrera es más importante: el beneficio social. El análisis cruzado de la información generada en los procesos de suscripción e indemnización en las compañías de seguros (análisis que es costoso y dispendioso), facilita la judicialización de la organización criminal en torno al fraude y a muchos otros delitos. Desde este enfoque, la inversión en programas antifraude y antipiratería se justificaría inclusive si el retorno monetario es negativo, por lo tanto, el sector asegurador debe discutir si incluye en su política gremial este enfoque desde el ámbito de la responsabilidad social.

La importancia del resultado técnico a la luz del panorama económico mundial⁸

Hasta hace poco la literatura de economía en seguros defendía la tesis que en el largo plazo, el resultado técnico (o utilidad operativa) del ejercicio asegurador debía converger a cero. Esta tesis esconde un supuesto muy rígido: las aseguradoras cubren el costo del capital (equity más deuda) con los rendimientos de los portafolios financieros. Pero la rentabilidad promedio del mercado financiero mundial ha caído considerablemente en los últimos 10 años y la volatilidad ha aumentado. Esto plantea un cambio de paradigma en la administración del negocio de seguros generales: el resultado técnico debe ser la fuente primaria del costo del capital. En este contexto, el ramo de transporte en Colombia que viene generando un resultado técnico positivo de manera sostenida desde hace 5 años, ubicándose inclusive



⁷ Sobre este tema intervinieron en el simposio Jorge Cabrera, Gerente Técnico de INIF – Colombia, y Gabriel Iezzi, abogado penalista, Coordinador de Mesa Intersectorial de Lucha contra la Piratería del Asfalto en Argentina.

⁸ Sobre este tema intervino Walter Stange, Director General Advanced Risk Solutions GMBH. Zurich.

⁹ Sin embargo, es importante resaltar que el resultado técnico aunque positivo, viene deteriorándose año tras año.

¹⁰ La siniestralidad cuenta compañía del ramo, que mide la relación entre siniestros incurridos y primas devengadas, era en el 2000 de 83%. Hoy este guarismo se ubica en el orden de 37%.

como el ramo de mejor margen técnico (resultado / primas) entre todos los que componen el negocio de seguros generales, resulta un referente obligatorio⁹. Esta rentabilidad ha estado apalancada por el mejoramiento de la siniestralidad¹⁰ que, sin duda, repuntó gracias a las mejores condiciones de seguridad en el país, pero que también se debe a los controles que las aseguradoras implementan en el proceso de suscripción. No obstante, el nivel de penetración (volumen de primas vs. PIB = 0,06%) sigue siendo bajo en relación con la de países como Argentina (0,11%), Brasil (0,08%) o Chile (0,08%).

Esta situación le impone al ramo uno de los dilemas clásicos de la industria aseguradora: ¿hasta donde relajar los filtros de la suscripción en busca de una venta más fácil y, por ende, de mayor penetración?, ¿de que serviría un gran volumen de primas si no se genera un mayor resultado técnico a la luz del panorama financiero mundial?; pero por otro lado, ¿de que sirve una alta rentabilidad (%), si en términos absolutos el resultado del ramo es poco representativo para las compañías? Estos cuestionamientos también generan una reflexión de política gremial: cuál debe ser la prioridad de FASECOLDA, trabajar desde lo técnico para mejorar la rentabilidad, por ejemplo, al fomentar la adopción de estándares internacionales y al desarrollar

proveedores; o trabajar por el aumento en el volumen de primas, invirtiendo en publicidad y en capacitación de los asegurados. La Cámara Técnica de Transporte también dará esta discusión en el marco del ejercicio de planeación estratégica para el 2009 – 2010.

Otras discusiones importantes

El simposio también fue escenario de varias discusiones técnicas, cuyo análisis excede el espíritu de este breve artículo. Aquí algunos de esos temas:

- Importancia del ramo de transporte en el contexto mundial a cargo de Clive Harrington, Regional Marine Portfolio Manager for Latin America. RSA.
- Análisis de la coexistencia entre el seguro de mercancías para el transportador y el seguro para el generador o dueño de la carga a cargo del Abogado Catedrático de la Universidad del País Vasco en España, el Dr. Alberto Empanza.
- Subestimación del riesgo catastrófico en el ramo de transporte: herramientas para una mejor medición de la exposición en puertos, bodegas y buques a cargo de la Vicepresidente de Marine y Property para America Latina de la Swiss Re, Erika Schoch.
- Los mercados mundiales de seguro de transporte: The London Market, a cargo de Jonathan Stafford, Head of Cargo, AON Marine London.
- Pólizas cautivas: explicación del modelo financiero a cargo Miguel Sierra, Presidente de ACE Seguros, Colombia.

Biblioteca Especializada en Seguros

fasecolda
Federación de Aseguradores Colombianos

Nuevo Horario 9:00am. - 12:00 md. - 2:00 - 5:00 pm.

Servicios

- Consulta en Sala
- Préstamo Interbibliotecario
- Consulta de Catálogo en línea
www.fasecolda.com
- Servicio de Fotocopias
- Envío de Información por Correo Electrónico (scanner)
- Consulta de Internet en terminales de la biblioteca

Bibliotecóloga: Paola Fernanda Yate Parra
Cra. 7a. No. 26-20 Piso 4
Informes: 344 3080 Ext. 1006
E-mail: biblioteca@fasecolda.com
Horario: lunes a viernes de 2 a 5 p.m.

