

# M A D R I D

# I C E A

Julio Castelo Matrán

21 Enero 1.988

MAPFRE  
BIBLIOTECA  
DE  
SEGUROS

R. 8921

N. 35

PERSPECTIVAS DEL SEGURO DE AUTOMOVILES PARA 1.988

Julio Castelo Matrán

## PERSPECTIVAS DEL SEGURO DE AUTOMOVILES PARA 1.988

### INTRODUCCION

No es fácil establecer predicciones en un sector como el SEGURO DE AUTOMOVILES cuando los antecedentes de que se dispone -como es ahora mi caso- son atípicos e incompletos, y menos aún cuando tales predicciones han de estar referidas a un año -1.988- en el que habrá cambios sustanciales.

En efecto, no sólo los antecedentes de que dispongo son atípicos (cambios del Seguro Obligatorio con efecto 1.1.87) e incompletos (se desconoce la evolución de las magnitudes básicas del Seguro de Automóviles durante 1.987, para el conjunto del Mercado), sino que además las perspectivas para 1.988 están muy condicionadas por los cambios legislativos que nuevamente afectarán al Seguro Obligatorio.

Por todo ello, las premisas en que apoyaré mi argumentación ("Estimaciones para 1.987") podrían no tener suficiente consistencia, lo que a su vez daría lugar a que las conclusiones a que llegue ("Expectativas para 1.988") fuesen cuestionables.

No obstante, a la vista de los datos que expondré y de las fuentes que he utilizado para obtenerlos (ICEA y mi propia empresa), también es cierto que mis "estimaciones 87" podrían ser razonables, como igualmente podrían serlo mis "expectativas 88".

### 1. ESTIMACIONES PARA 1.987

#### 1. PRIMAS

El dato más relevante del Seguro de Automóviles durante el pasado año, ha sido su espectacular crecimiento. La encuesta de ICEA publicada en octubre pasado, situaba este incremento en torno al 72% al 30.6.87, y en torno al 53% como estimación para cierre de dicho ejercicio.

En el caso de MAPFRE, nuestro aumento durante el primer semestre fue del 67%, y al 31 de diciembre pasado se situó en el 63%, lo que me hace suponer que el crecimiento conjunto del Sector podría alcanzar e incluso superar el 60%, con lo que en tal caso duplicaría el aproximadamente 30% logrado en 1.986.

Las causas de este notable desarrollo hay que encontrarlas en parte en el aumento del número de vehículos asegurados (el parque nacional de automóviles se habrá situado al 31.12.87 en torno a 14 millones de vehículos, con un incremento de matriculaciones de turismos superior a 900.000 unidades, lo que representa un máximo histórico), pero sobre todo en los AUMENTOS DE LAS TARIFAS del Seguro de Automóviles como resultado de la reforma del Seguro Obligatorio y del consiguiente incremento de la siniestralidad.

## 2. SINIESTROS

Me temo que, en el conjunto del Sector, hayan tenido una evolución similar a la que han experimentado en mi empresa, en la que han aumentado en términos relativos más que las primas, lo que ha dado lugar a que el índice de siniestralidad haya acabado siendo superior al de 1.986, según se desprende de los datos siguientes:

CUADRO 1. EVOLUCION PRIMAS Y SINIESTROS

CONCEPTOS	1.986	1.987
. % AUMENTO <u>PRIMAS</u> .....	47,9	62,8
. % AUMENTO <u>SINIESTROS</u> .....	61,6	70,1
. % <u>SINIESTRALIDAD S/PRIMAS</u> ....	73,7	77,0

Resulta de interés señalar que este aumento de la siniestralidad se ha producido por la consecuencia negativa de los dos factores que en ello podrían incidir: el de la FRECUENCIA y el del COSTE MEDIO de los siniestros, cuya comparación muestra el cuadro siguiente:

CUADRO 2. FRECUENCIA Y COSTE MEDIO SINIESTROS

CONCEPTOS	1.985	1.986	1.987
<u>INDICES DE FRECUENCIA (%)</u>			
- DAÑOS PERSONALES.....	1,37	1,58	1,93
- DAÑOS MATER. PROPIOS.....	78,90	81,20	93,00
- DAÑOS MATER. TERCEROS....	12,89	13,40	15,35
<u>COSTE MEDIO SINIESTROS (MILES PTAS.)</u>			
- DAÑOS PERSONALES.....	217,4	245,6	295,1
- DAÑOS MATER. PROPIOS.....	32,3	37,8	42,0
- DAÑOS MATER. TERCEROS....	27,2	30,8	39,5

Por las consecuencias que pudieran derivarse respecto a 1.988, creo conveniente exponer cuáles son, a mi juicio, las causas principales de los aumentos habidos en 1.987:

- Con relación al incremento de la FRECUENCIA, las razones hay que encontrarlas en la mejora generalizada de la economía nacional, que ha determinado una mayor utilización de los automóviles y, como consecuencia, un creciente número de accidentes.

Además, hay que tener en cuenta no sólo que el precio de los carburantes no ha subido, sino también que los vehículos de nueva fabricación consumen menos combustible.

- Respecto al incremento del COSTE MEDIO, sus causas radican, en cuanto a Daños Personales, en la elevación de las indemnizaciones; y en cuanto a Daños Materiales, no sólo en el aumento de los costes de reparación y sustitución de piezas por el creciente valor de los propios vehículos, sino también porque la mayor utilización de tales vehículos (antes señalada) ha tenido su lógica incidencia en "accidentes de carretera", cuyo coste medio es considerablemente superior al de los "accidentes de ciudad".

### 3. GASTOS DE GESTION

Prescindiendo del comportamiento "intrínseco" de cada una de las principales partidas que integran las cuentas de gastos de gestión, es razonable suponer que el conjunto de éstos (administración y producción) habrá tenido durante 1.987 una evolución normal, puesto que no se han producido en el Sector causas que permitan pensar lo contrario, del mismo modo que resulta obvio imaginar que su PORCENTAJE RESPECTO A PRIMAS habrá tenido un nuevo descenso por el gran crecimiento de éstas antes señalado.

El cuadro siguiente muestra su evolución en mi empresa, que no creo difiera de modo sensible de lo que haya ocurrido en el conjunto del Sector:

CUADRO 3. PRIMAS Y GASTOS DE GESTION

CONCEPTOS	1.986	1.987
. % AUMENTO <u>PRIMAS</u> .....	47,9	62,8
. % AUMENTO <u>GASTOS DE GESTION</u> .....	37,4	40,4
. % <u>GASTOS S/PRIMAS</u> .....	29,5	25,3

#### 4. RESULTADO TECNICO

Del Informe publicado por ICEA en octubre de 1.987, correspondiente a "Ratios de Gestión y Financieros de 1.986", se deduce que en dicho año (86) el Resultado Técnico se situó en torno al 16% de PERDIDA, no compensada por el 9% del Resultado Financiero.

No creo que estos resultados hayan mejorado en 1.987; al menos en MAPFRE no ha habido mejora sensible puesto que el desequilibrio técnico del 4,6% de 1.986 ha sido del 4,4% en 1.987, si bien nuestros ingresos financieros (del 8,1% en el pasado año) los han compensado sobradamente, circunstancia que no es previsible haya ocurrido en el conjunto del Sector.

#### II. EXPECTATIVAS PARA 1.988

A los efectos que nos interesan del Seguro de Automóviles, el año 1.988 se inicia condicionado por un nuevo marco legal, representado por el anunciado Decreto que aumenta los capitales del Seguro Obligatorio, y un nuevo marco socio-económico que los especialistas no dudan en calificar de desaceleración y algunos incluso de recesión.

Ambos aspectos tendrán, a mi juicio, una serie de consecuencias -propias y conjuntas-, de entre las cuales destaco las siguientes:

1. El aumento de capitales -y en consecuencia de indemnizaciones- en el Seguro Obligatorio supondrá el consiguiente incremento en las tarifas, con lo que este Seguro volverá a tener en 1.988 un gran incremento de primas, en la línea alcanzada en 1.987, si bien, como también ha sucedido en este último año, gran parte de este crecimiento será A COSTA del Seguro Voluntario.

Interesa recordar a este respecto que, según datos de ICEA, mientras durante el primer semestre de 1.987 las primas del Seguro Obligatorio crecieron en un 346%, las del Seguro Voluntario tuvieron un decremento del 5%.

Concretamente en el caso de mi empresa, en 1.987 las primas del Seguro Obligatorio crecieron en un 367%, mientras que las del Seguro Voluntario decrecieron en un 5,8%.

Por otro lado, en una economía con menor capacidad adquisitiva, como todo hace pensar que será la de nuestro país en 1.988, también es previsible una reducción en la compra de NUEVOS VEHICULOS, que son precisamente los principales destinatarios del llamado "seguro a todo riesgo".

En resumen, y a pesar de la presumible reducción del volumen de primas del Seguro Voluntario, las del Seguro Obligatorio volverán a tener un efecto compensatorio, por lo que el conjunto del Seguro de Automóviles tendrá nuevamente en 1.988 un crecimiento muy considerable.

2. Al igual que ha ocurrido en 1.987, el "tirón hacia arriba" de las primas afectará en 1.988 muy favorablemente a los INDICES DE GASTOS DE GESTION, y de modo muy especial a los de Administración, cuyo porcentaje respecto a primas volverá a reducirse, situación siempre positiva si se tiene en cuenta que, por razón de la llamada "economía de escala", un mayor volumen de negocio posibilita asumir un conjunto de gastos de mejora de estructuras, que de otro modo resultaría más difícil de lograr.
3. En cambio, me temo que durante 1.988 continuará siendo preocupante la SINIESTRALIDAD, tanto por el mayor costo de los accidentes producidos en este año como sobre todo por el incremento de las reservas de los pendientes de ejercicios anteriores, particularmente en cuanto se refiere a los siniestros de Daños Personales.

Por todo ello, mi CONCLUSION FINAL es que en 1.988, a pesar del fuerte crecimiento que volverá a tener el Seguro de Automóviles, el RESULTADO TECNICO VOLVERA A SER NEGATIVO, salvo que por parte de las Entidades Aseguradoras que operan en este Ramo se adopten una serie de MEDIDAS CORRECTORAS, que resumo a continuación.

### III. MEDIDAS CORRECTORAS

La reciente incorporación de España al Mercado Común Europeo ha determinado la aplicación a nuestro país de la llamada "SEGUNDA DIRECTIVA" de 1.983 por la que se regula la armonización normativa en materia de Seguro Obligatorio de Automóviles.

Esto, a grandes rasgos, viene a significar que los capitales cubiertos por el Seguro Obligatorio en España tendrán que adaptarse necesariamente a las cuantías mínimas y en los plazos que aparecen en el cuadro siguiente:

CUADRO 4. ADAPTACION DEL SEGURO OBLIGATORIO  
A LA C.E.E.

PLAZOS LIMITES	CAPITALES MINIMOS (ptas)	
	D.PERSONALES	D.MATERIALES
31.12.88 (16%).....	7.840.000 Ptas	2.260.000
31.12.92 (31%).....	15.190.000 Ptas	4.340.000
31.12.95 (100%).....	49.000.000 Ptas	14.000.000

1 LCU = 140 PTAS.

Si se comparan estos datos con lo que realmente ya ha ocurrido en España (2.000.000 ptas. desde 1.1.87 y 8.000.000 ptas. desde 1.1.88), se deduce la "intención" del Gobierno de no agotar los plazos a fin de conseguir una adaptación gradual y progresiva.

En definitiva, el Seguro Obligatorio de Automóviles va a estar sujeto a importantes reajustes anuales en los próximos años, con las naturales consecuencias, tanto en el propio Seguro Obligatorio como en el Voluntario, en cuatro "áreas" que desarrollo de modo resumido a continuación: TARIFAS, PRODUCTOS, SINIESTROS, y GASTOS DE GESTION.

## 1. Area de TARIFAS

El riesgo básico que a este respecto debemos eludir los Aseguradores de Automóviles es la aplicación de TARIFAS INADECUADAS, que si no son suficientes producirán pérdida técnica, y si son excesivas darán lugar a pérdida de cartera.

Por ello, una adecuada política de tarifas puede quedar resumida en el cuadro siguiente:

### CUADRO 5. POLITICA DE TARIFAS

#### PRINCIPALES ASPECTOS QUE DEBEN SER CONSIDERADOS

##### 1. QUE AFECTAN A LA TARIFA EN SU CONJUNTO

###### ANALISIS DE LOS PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO

- . RESULTADOS POR AREAS GEOGRAFICAS.
- . RESULTADOS POR TIPOS DE COBERTURA.
- . RESULTADOS POR CLASES DE VEHICULOS.
- . RESULTADOS POR CIRCUNSTANCIAS DEL CONDUCTOR.

##### 2. QUE AFECTAN A LOS COMPONENTES DE LA TARIFA

###### CONTROL PERIODICO QUE PERMITA DETECTAR Y CORREGIR:

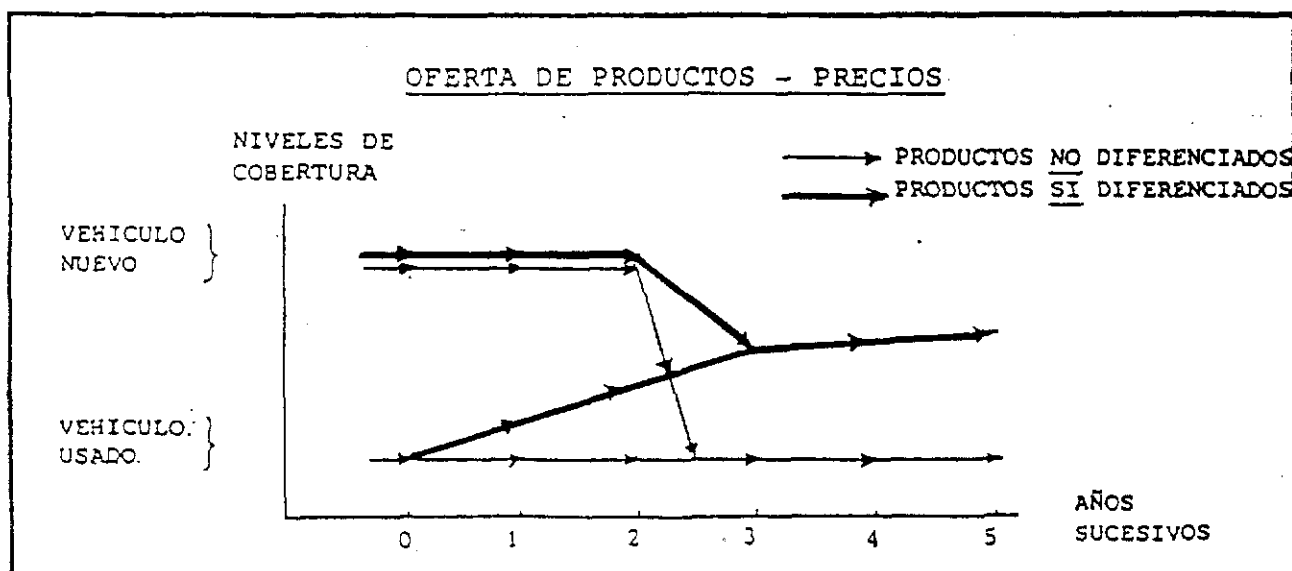
- . INSUFICIENCIA DE LA PRIMA DE RIESGO.
  - POR EXCESIVA FRECUENCIA EN EL NUMERO DE SINIESTROS ("MALUS").
  - POR EXCESIVO INCREMENTO DE SUS COSTES MEDIOS.
- . INSUFICIENCIA DE LOS RECARGOS PARA GASTOS
  - GASTOS DE GESTION
  - GASTOS DE PRODUCCION.

## 2. Area de PRODUCTOS

También en este sector hay un riesgo básico: inadecuación de los productos o coberturas a las necesidades de los asegurados y/o a sus posibilidades económicas de compra.

Por ello, teniendo en cuenta que, desde la perspectiva de los asegurados, hay una clara tendencia a la contratación de amplias coberturas para vehículos nuevos y en cambio, coberturas reducidas para vehículos usados, el objetivo a conseguir es el aumento de la prima media por póliza mediante la oferta de una amplia gama de productos diferenciados, como se refleja en el cuadro siguiente:

CUADRO 6. POLITICA DE PRODUCTOS



### 3. Area de SINIESTROS

El riesgo básico es evidente: siniestralidad excesiva y consiguiente pérdida técnica.

Sin embargo, este riesgo no debe transferirse íntegramente al asegurado mediante el recurso de aumentar sucesivamente los precios del seguro, sino que los Aseguradores debemos adoptar medidas de MEJORA EN LA GESTION DE SINIESTROS, en la línea que de forma resumida se refleja en el cuadro siguiente:

#### CUADRO 7. MEJORA EN LA GESTION DE SINIESTROS

##### A. SINIESTROS DE DAÑOS MATERIALES

###### . PERITOS

- FORMACION
- PRODUCTIVIDAD
- GASTOS DE PERITACION
- IMPORTE TASACIONES MEDIAS
- SISTEMAS DE PERITACION ("AUDATEX")

###### . TALLERES

- COSTE PIEZAS DE REPOSICION
- TARIFAS MANO DE OBRA
- CALIDAD DE REPARACION

##### B. SINIESTROS DE DAÑOS PERSONALES

###### . ABOGADOS

- PRODUCTIVIDAD (POR ACTOS JUDICIALES Y EXTRAJUDICIALES).
- GASTOS DE INTERVENCION
- RESULTADOS (TRANSACCION O SENTENCIA).

. MEDICOS

- VISITA Y CONTROL DE LESIONADOS
- TRATAMIENTO DE CURACION
- DIAS DE BAJA
- INFORMACION PERIODICA

. CENTROS SANITARIOS

- DOTACION DE RECURSOS TECNICOS
- COSTES DE HOSPITALIZACION
- DIAS DE INTERNAMIENTO

. BAREMOS DE INDEMNIZACION

- REVISION Y ACTUALIZACION

. "VELOCIDAD DE LIQUIDACION" (TRANSACCIONES)

- MUERTES
- LESIONADOS CON ALTA MEDICA

C. SINIESTROS EN GENERAL

- . "DECLARACION AMISTOSA" - CONVENIO C.I.D.E.
- . RECOBROS
- . FRAUDES
- . DESVIACIONES DE RESERVAS

4. Area de GASTOS DE GESTION

Por último, en el área de Gastos de Gestión, el riesgo básico radica en su crecimiento excesivo y desproporcionado en relación con el volumen de negocio, hasta llegar a representar una carga económica permanente no soportable por la Cuenta de Resultados.

Por ello, debe establecerse un PLAN DE CONTROL DE GASTOS, que se resume en el cuadro siguiente:

CUADRO 8. CONTROL DE GASTOS DE GESTION

1. RESPECTO AL CONJUNTO DE LOS GASTOS

- CONTROL DE LA EVOLUCION DE SU PORCENTAJE RESPECTO A PRIMAS
- CONTROL DE LA EVOLUCION DE SU PORCENTAJE DE CRECIMIENTO ACUMULATIVO.

2. RESPECTO A LOS GASTOS DE PRODUCCION (COMISIONES)

- ADECUACION A LAS FUNCIONES BASICAS (EMISION, SINIESTROS, COBRANZA) DESEMPEÑADAS POR LOS AGENTES, ALTERNATIVAS A LAS QUE DESARROLLASE DIRECTAMENTE LA EMPRESA.

3. RESPECTO A LOS GASTOS DE ADMINISTRACION

- ANALISIS PORMENORIZADO DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE GASTO.
- CONTENCION DE LOS DE CARACTER FIJO Y PERMANENTE MEDIANTE:
  - . RACIONALIZACION Y SIMPLIFICACION DE TAREAS ("OFIMATICA").
  - . ELABORACION DE MANUALES DE FORMACION
  - . CAPACITACION Y ESPECIALIZACION DEL PERSONAL
  - . ANALISIS COMPARATIVOS DE PRODUCTIVIDAD
- ADECUACION DE PRESUPUESTOS A LAS NECESIDADES REALES DE GASTO ("BASE CERO").
- CONTROL PRESUPUESTARIO, ANALISIS DE DESVIACIONES Y ADOPCION DE MEDIDAS CORRECTORAS.

#### IV. RESUMEN FINAL

A mi juicio, el año 1.988, desde la perspectiva del Seguro de Automóviles, se presenta caracterizado básicamente por lo siguiente:

19. Aumento de los capitales cubiertos por el Seguro Obligatorio y del valor de los propios vehículos asegurados.

Ambas circunstancias determinarán el consiguiente incremento de coste medio de las indemnizaciones, tanto en Daños Personales como Materiales.

Como consecuencia de ello, habrán de incrementarse las tarifas del Seguro de Automóviles para hacer frente a la creciente siniestralidad.

29. La capacidad adquisitiva de los usuarios del automóvil para la compra o pago del Seguro de Automóviles, no sólo es limitada sino que además se verá restringida en 1.988 con motivo de la desaceleración del desarrollo económico.

Esto debe obligar a los Aseguradores de Automóviles a la adopción de una triple estrategia:

- De una parte, adecuar permanentemente los precios del Seguro (tarifas) a los factores básicos de riesgo.
- De otra, ofrecer a los usuarios del automóvil la más amplia y clara gama de garantías alternativas, al objeto de posibilitarles la compra del "producto" en que mejor se combinen sus necesidades de cobertura con su capacidad de pago de primas.
- Por último, reducir el coste del Seguro a través de la mejora en el tratamiento de los siniestros y en el control y reducción de los gastos de gestión.