

El seguro de transporte: logística en proceso de cambio

Diego Nieto, director de la Cámara Técnica de Automóviles
Fasecolda

Con el seguro de transporte nace la industria aseguradora; hoy se tecnifica y especializa en la atención de los riesgos logísticos.

El seguro de transporte de Colombia data de 1874 cuando, adoptando el modelo europeo, se comenzaron a asegurar los riesgos de las mercancías transportadas por el río Magdalena. El número de compañías que han administrado este seguro en el país ha cambiado a través del tiempo, pasó de 35 a mediados del siglo XX a 19 que actualmente están autorizadas para operar el ramo.

En cuanto a la participación en los ramos de daños, el seguro de transporte, en conjunto con los de incendio y terremoto, alcanzó a representar casi el 50% de la producción del sector a inicios del siglo XX. Ya después de 1975, los ramos de daños en su conjunto han venido decreciendo su participación, de un 70% a un 44,9% en lo corrido de 2016.

La participación del seguro de transportes en el total de los ramos de daños también ha venido disminuyendo, de un 23% a un 3,6%. Esta caída en la participación marcó su inicio en 1982 y se debe principalmente a la incursión de nuevos productos y a la baja penetración

del ramo de transportes, en donde el seguro ha sido principalmente adquirido por generadores de carga, quienes tienen una participación cercana al 60% del total de las primas.

Por otro lado, la producción del ramo ha tenido contracciones sincrónicas con el comportamiento de la actividad económica del país; para los últimos 40 años, dentro de las más relevantes se encuentran: la primera, entre 1980 y 1984 (-13%); la segunda, entre 1989 y 1991(-15%); y una tercera entre 1996 y 1999 (-17%). Durante los últimos cinco años, la variación de las primas emitidas ha presentado comportamientos mensuales positivos, relativamente cíclicos, que han oscilado entre el 4% y el 19% para los años 2012, 2015 y 2016. Igualmente, han registrado comportamientos mensuales negativos, relativamente cíclicos, entre el 5,6% y el -5,6% para los años 2013 y 2014.

Por el lado de la siniestralidad bruta, el comportamiento ha sido estable luego de un periodo de sinies-



tralidades críticas entre 1989 y 2003, se ha sostenido en niveles del 34% para 2016.

En relación con el margen técnico, ha mantenido un resultado positivo en la mayoría de los periodos desde mitad del siglo XX, con excepciones concretas en 1992 y en el periodo 1998-2000 (crisis económica mundial). Desde 1975 sostuvo márgenes del 27% promedio hasta 1990 y luego de la apertura económica mantiene unos niveles cercanos al 12% en promedio.

Dentro de los retos que tiene el ramo se encuentra principalmente el crecimiento en el volumen de primas, que enfrenta dificultades al tener condiciones de riesgo relativamente mejores, producto de la implementación de tecnología en la cadena de suministro y a las inversiones en infraestructura y seguridad del Estado.

Otro reto es el que representa la piratería terrestre como una de las causas que mayor participación tiene en la siniestralidad. Tomando como perspectiva el proceso

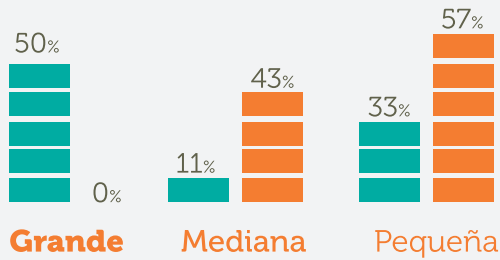
de paz y la etapa posterior al conflicto, se prevé que los índices de criminalidad aumenten y, por ende, la frecuencia de los siniestros por este delito.

➔ Otro reto es el que representa la piratería terrestre como una de las causas que mayor participación tiene en la siniestralidad.

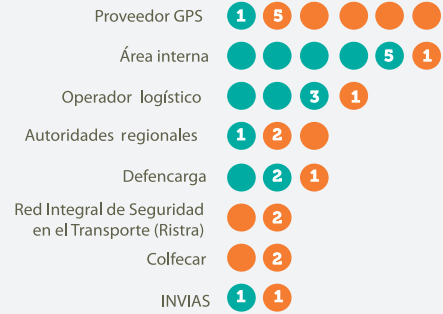
En general, la infraestructura, una de las locomotoras que el actual Gobierno colombiano tiene encendida para el desarrollo del país, representa para la industria de seguros oportunidades para crecer.



Tamaño de **empresas** que conocen **fuentes de información** en **riesgo logístico**



Principales **fuentes de información** utilizadas **actualmente**



Generadores de carga (GC)



Operadores logísticos (OL)

En la cadena de valor, se están implementando cambios importantes que buscan ante todo mejorar la competitividad de la economía, volviendo prioritarios temas como la formalización de la actividad transportadora, la diferenciación de la responsabilidad en cada etapa de la cadena de suministro, la optimización de los costos eficientes, la modernización, y el aumento de la capacidad de la infraestructura.

El ramo tiene la posibilidad de participar activamente en este proceso de cambio, donde desde ya ha identificado oportunidades para el desarrollo de nuevos productos, y el conocimiento experto es requerido para dar soporte a las nuevas formas en la que generadores y transportadores tendrán que trabajar.

Con el fin de aprovechar una de estas oportunidades de participar en los cambios que empieza a tener la logística en el país, durante el segundo trimestre del 2016 Fasecolda contrató con Logyca Investigación la realización de la Encuesta Nacional de Riesgo Logístico 2016, con el objetivo de identificar los riesgos logísticos de transporte terrestre de los principales corredores viales y cadenas productivas del país, así como las prácticas asociadas a la gestión del riesgo, lo que permitirá más adelante contribuir al diseño de una nueva plataforma en riesgo logístico de la cual podrá disfrutar el país.

➔ La realización de la Encuesta Nacional de Riesgo Logístico 2016, tiene el objetivo de identificar los riesgos logísticos de transporte terrestre de los principales corredores viales y cadenas productivas del país.

La encuesta contó con la participación de, generadores de carga (GC), empresas industriales, comerciantes, y operadores logísticos (OL) con operaciones de transporte terrestre en las principales ciudades del país: Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga, Buenaventura, Cali y Medellín.


Un extracto de la encuesta permite afirmar que la información sobre riesgo logístico en el mercado no se conoce, las principales fuentes de información para generadores o transportadores que cuentan con actualización constante de información de riesgo logístico son las mismas empresas transportadoras o los proveedores de tecnología GPS, y las áreas internas de las compañías especializadas en riesgo logístico.

Por otro lado, se descubrió que las principales variables de información de interés en una plataforma de riesgo logístico se centran en:

- Información sobre siniestros por tipo, rangos de riesgo (por vías o rutas), número de vehículos, per-

sonas y empresas afectadas, tiempos estimados de viaje, costos referenciales (por medidas de peso) y temporadas por sector.

- Información centralizada de conductores, vehículos, vías y empresas.
- Propuestas o alternativas para mitigar los riesgos que se encuentren en las principales cadenas y corredores logísticos.

Los invitamos a ampliar estos y otros datos del estudio, los cuales serán divulgados a través de los canales de comunicación de Fasecolda. 



“Mis compañeros son como mi familia, sientes el impulso — *de cuidarlos* — porque a todos nos esperan en casa”

Antonio Badillo

Conoce más formas de cuidarte en www.cuidatequeyotecuidare.com



ARL | **sura** 