

Conferencia del señor Fornés

«Cuestiones técnicas de Seguros (Tarificación) que presenta la nueva Ley sobre uso y circulación de Vehículos a motor»

Don Antonio Lasheras nos ha dicho tres cosas, que voy a recoger. La primera, es que ha declarado de manera concreta que han transcurrido más de treinta años desde nuestra juventud, y esto siempre es un poco impresionante. La segunda, es que nuestros encuentros rejuvenecen. Esto ha sido un factor que ha corregido, supongo, un poco el haber descubierto que pasamos de la cincuentena. En fin, la tercera es que ha recordado un momento que fue para mí muy agradable, que es el haber tenido el honor de recibirle en la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras de Barcelona, y voy a decir lo que entonces dije, si no recuerdo mal, y lo siento así, y es que todos los actuarios tenemos una deuda de gratitud con el Profesor Lasheras. Todos hemos pasado por sus manos, y quiero hacer constar aquí, creo que debo hacer constar aquí, como hice constar allí, en nombre de todos los actuarios: Profesor Lasheras; muchas gracias, muchas gracias por las enseñanzas que nos ha dado y por la forma, por el interés y el entusiasmo de su dedicación a la profesión de Actuario.

Y voy a empezar con mi charla, quizá de bajo nivel, porque no sabría elevarme; voy a limitarme a poner sobre el tapete, entre los actuarios, el problema del cálculo de las bases técnicas de las tarifas de automóviles. Digo entre los actuarios, aunque veo aquí, con gran satisfacción, que me confunde un poco, muchos queridos compañeros míos que no son actuarios, algunos de los cuales habrán ya oído esta charla, porque no les puedo decir, prácticamente, nada más que lo que dije en Bilbao. Yo les ruego que me perdonen, pero estimo que debemos repetir y debemos insistir continuamente en la necesidad de establecer estas bases técnicas

para hacer notar, para hacer sentir la presencia nuestra, la de los actuarios, en el campo del seguro. Nos ha dicho hoy nuestro Presidente, en la reunión del Instituto de Actuarios, que los actuarios somos los técnicos en exclusiva de las cuestiones de seguros, pero nos lo tenemos que ganar a pulso; tenemos que demostrar que no sólo somos los técnicos en exclusiva, sino que somos buenos técnicos y que el seguro nos necesita en todos los Ramos. Pues bien, ahora tenemos la ocasión, tenemos unas bases técnicas a establecer; los aseguradores las están esperando; la Dirección General de Seguros está ansiosa de conocer la opinión de los Aseguradores y de los técnicos. Este tema es el que pongo sobre la mesa para que lo recoja el Instituto de Actuarios, o cada uno de los actuarios, o las comisiones correspondientes, quien sea; para que recoja la necesidad de establecer una técnica sobre la cual calcular unas tarifas; una técnica no quiere decir establecer fórmulas matemáticas; puede ser, simplemente, el resultado de aplicar el sentido común, pero con conocimiento de causa.

Y voy a empezar a desarrollar mis ideas. Muchos de ustedes, como digo, ya las conocen. Mis ideas son las siguientes: El seguro de automóviles que nos plantea la nueva Ley es completamente distinto al seguro de automóviles que nosotros conocemos. Es una cosa distinta, pero, además, no sabemos lo que va a ser; lo tenemos que imaginar; tenemos que preocuparnos de crear una técnica en líneas generales, para luego ir adaptándola a la realidad.

Este seguro, que sabemos, como he dicho, es completamente distinto al anterior, a lo que tenemos hasta hoy, se presenta como sigue: a la responsabilidad civil actual se opone una responsabilidad objetiva, por lo tanto, mucho mayor; los aseguradores tendremos que pagar siempre. A la voluntariedad (aunque, prácticamente, sea el seguro obligatorio, por necesidad física) se opone una obligatoriedad, hasta determinados límites, desconocidos todavía. A las discusiones, al regateo, que a veces se produce, se opone un pago cierto, inmediato, y, además, al diferimiento, se opone la velocidad en el pago. En resumen, tendremos que pagar mu-

chos más siniestros que ahora, de mucho mayor costo y mucho más rápidamente. Esto hace que tengamos que estudiar muy profundamente estas bases técnicas para evitar que un estudio ligero cause un impacto demasiado grande en la economía del país. Tenemos que causar el impacto justo, el impacto exacto. A nosotros, los aseguradores, no nos duele el tener que pagar muchos siniestros, al contrario; nuestra mercancía, nuestras primeras materias son los siniestros. Cuanta más primera materia manejemos, mejor para nosotros y para nuestro negocio, luego cuantos más siniestros, mejor. Lo único que debemos hacer es saber calcular, saber prever, la magnitud de la siniestralidad para poder rodearla de los recargos de administración necesarios y hacer que las primas los puedan cubrir y no hagamos nuestro negocio deficitario. Esto es lo único que tenemos que hacer. Y ahí está un reto para los actuarios para que agucemos nuestra inteligencia y presentemos unas tarifas viables y ajustadas.

El riesgo que se trata de cubrir, es un riesgo especial. Voy a decir cosas que todos ustedes saben, pero me parece que es conveniente recordarlas, agruparlas, ordenarlas un poco. Es un riesgo evolutivo, es un riesgo creciente, ha venido creciendo al correr de los años, no en España solamente, sino en todo el mundo, e irá creciendo en lo sucesivo.

Dicho crecimiento corre parejas, guarda relación con el incremento de la circulación. Esto es un hecho evidente que no necesita demostraciones matemáticas. No obstanté, hay quien ha recogido en una fórmula de carácter exponencial este crecimiento, y me parece que conviene dejar constancia de la misma.

La siniestralidad puede considerarse como producto de dos factores: el número de siniestros, o frecuencia, y el costo de cada siniestro, o gravedad. Esta última depende del costo de las reparaciones, que aumenta constantemente; del costo de las indemnizaciones, que también aumenta, porque, gracias a Dios, cada vez se valora más la vida humana. El primero, o sea la frecuencia, depende, como he dicho antes, de la intensidad de la circulación. Y vuelvo a la fórmula de

que les hablaba, que se refiere a la frecuencia. Esta fórmula se presentó en el Congreso de Actuarios de La Haya, me parece que en el año cincuenta y uno, por Depoid, pero luego la corrigió, porque aquella que presentó entonces era sólo la primera idea, con grandes defectos. A base de un estudio estadístico, pudo cotejarla luego con la realidad con notable acierto. La fórmula a que me refiero es exponencial, resultado del producto de tres factores y un factor constante. Tres factores que son el carburante consumido, la población y la longitud de la red de carreteras. El carburante, llamémosle C, elevado a alfa; la población, B, elevado a beta, y la longitud de carreteras, L, elevado a gamma, siempre negativa. Este producto de tres factores viene multiplicado por un factor de corrección, K, que permite su adaptación a los valores absolutos obtenidos por las series estadísticas.

Debo añadir que la longitud de carreteras que se utiliza en esta fórmula no es la longitud lineal, sino una longitud corregida, por cuanto no produce la misma repercusión un kilómetro de carretera de una amplitud de doce metros que el mismo kilómetro lineal, en una autopista, con mucha más amplitud, de manera que se producen menos siniestros en este kilómetro porque los coches circulan con mucha más facilidad, y, por lo tanto, hay que corregir dicho dato, dándole un sentido, no de longitud lineal, sino, casi casi, de superficie de kilómetros cuadrados. Pero, además, no se da la misma siniestralidad en una carretera de capital que en una carretera de sector alejado; los mismos kilómetros de carretera producen siniestralidad completamente distinta, y, por lo tanto, Depoid señala un coeficiente de corrección que una vez aplicado da lugar a la longitud L, que al ser elevada al factor gamma, siempre negativo, resulta que actúa de divisor de un cociente formado, en el dividendo, por el producto del número de habitantes elevado a un exponente determinante multiplicado por el número de litros de carburante consumido elevado a otro exponente.

Se demuestra con esta fórmula que a medida que aumenta el carburante consumido, en el que se proyecta en cierto modo el número de vehículos y su intensidad de circulación,

aumenta el número de siniestros; que a medida que aumenta la población, aumenta el número de siniestros, cosa que realmente tiene que ocurrir así, por cuanto no cabe duda que hay más probabilidad de colisión entre un vehículo y una persona, si hay más personas y más vehículos. Pero a medida que aumenta el kilometraje de carretera se producen menos siniestros, porque el siniestro se produce siempre cuando hay un contacto o colisión en el mismo espacio y el mismo tiempo; si hay más espacio, por lo tanto, habrá menos siniestralidad. Voy a daros a conocer los coeficientes a que me refiero para que podáis tomar, si queréis, las notas oportunas, con el fin de elaborar los estudios, quien quiera investigar sobre ese punto de vista. El exponente del carburante, C , es 1,06, es decir, $\alpha = 1,06$; β resulta igual a 0,30, y γ , igual a menos 0,40. De la aplicación de esta fórmula le resulta a Depoid que desde el año 54 al 56, en que el consumo de carburante había crecido en un 24,5 por 100; la población en Francia, en un 6 por 100, y la longitud de carreteras no había variado, la aplicación de la fórmula debía representar un aumento en el número de siniestros de 26,8 por 100; pues bien, la realidad fue que el aumento fue del 29 por 100. O sea, que se aproximó bastante, ya que no hay que olvidar que a estas fórmulas debe dárseles un campo de dispersión notable. Creo, por lo tanto, que merece la pena que pensemos en fórmulas de este tipo para dar un cierto contenido técnico a lo que presentemos ahora o dentro de dos años, o tres, o cuatro; en fin, estudiar ya con un cierto cariz matemático, del cual luego se pueden derivar las soluciones prácticas.

Ahora bien, es un hecho indudable que, sea de una manera o de otra, sea por una razón u otra, siguiendo una fórmula u otra, el número de siniestros aumenta constantemente.

Doyen, que ha estudiado también este aspecto desde un punto de vista estadístico, ha demostrado que el aumento del número de siniestros sigue una determinada curva hasta llegar, eso sí, a un punto, a un máximo, que se produce cuando existe embotellamiento en la circulación; cuando en una carretera se produce un embotellamiento, entonces el número de siniestros decrece de una manera notable, rápidamente,

porque ya no existe la velocidad, que es precisamente la causa principal del siniestro. Recomendando también el estudio de esta estadística de Doyen, publicada por Mr. Curny, Presidente de la Federación Francesa de Sociedades de Seguros contra Incendios, persona muy conocedora del problema de automóviles, en *L'Argus*, al enjuiciar las nuevas tarifas francesas de automóviles en unos artículos muy interesantes.

Bien, creo que sobre este punto todos opinamos igual; o sea, que la frecuencia aumenta notablemente al aumentar la circulación; por otra parte aumenta notablemente la gravedad al aumentar el costo de las reparaciones; al aumentar el nivel de vida, y al aumentar, en su consecuencia, las indemnizaciones. Existe, por lo tanto, un factor constante de agravación en el "secular trend" del seguro de automóviles. En esto, nuestros distinguidos compañeros del extranjero se han equivocado constantemente, porque en lugar de proyectar hacia los años sucesivos la siniestralidad siguiendo esta constante de agravación, han tomado puramente las estadísticas de los años anteriores, y así les ha resultado que los siniestros previstos han sido inferiores a los siniestros reales, porque la siniestralidad de los años transcurridos es una siniestralidad inferior a la de los años próximos. Pero, no obstante, por razones competitivas, han adoptado siempre tarifas inferiores a las que correspondían a la realidad, y así, han tenido ahora que proceder a unos aumentos notabilísimos en las tarifas, porque, realmente, ya no pueden aguantar las pérdidas ingentes que vienen teniendo en el seguro de automóviles prácticamente en todo el país. Recuerdo una estadística francesa que recoge el balance de quince años del seguro de automóviles de su país, con arreglo a la cual han sufrido una pérdida del 9 por 100 del total de las primas encajadas durante dichos quince años, y esto con una administración muy correcta, y unos gastos y unas comisiones muy pequeñas. Esto representa miles de millones de nuevos francos. Naturalmente, esto no se puede resistir y tienen que cambiar las tarifas. Las han cambiado este año. En Suecia se habla de un aumento del 60 por 100; en Bélgica, y de la misma manera en Alemania, han cambiado las tarifas; en Italia, las modifi-

caron el año pasado, pero no se adaptaron a la realidad, y la siniestralidad alcanzó el 102,5 por 100 de las primas; la siniestralidad, no el costo del seguro, sino solamente los siniestros.

Naturalmente, nosotros no debemos caer en estos errores; debemos proyectar, debemos pensar en esta constante de agravación, y proyectarla para dos o tres años, para poder reunir entonces las estadísticas necesarias con las que construir una tarifa técnica, de acuerdo con la siniestralidad real que se produzca. Digo esto porque esta tendencia constante de agravación no es siempre continua; ocurre y ocurrirá en España, que pasará por un punto de discontinuidad, punto de discontinuidad que viene producido por la aplicación de nuevas bases. Esta constante de agravación seguiría su camino si no se hubiera modificado la Ley de responsabilidad civil; ocurrirá, indudablemente, que cambiaremos de escala, que de la clave de fa pasaremos a la clave de sol. Un punto de discontinuidad en el sentido siguiente: indudablemente, si tuviésemos los mismos siniestros, los pagaríamos mucho más caros, por cuanto los magistrados tendrán en cuenta que el causante del siniestro estará asegurado, y, por lo tanto, aplicarán las valoraciones que, quizás, en conciencia, aplicarían ahora, pero no se atreven, por pensar que, a lo mejor, el usuario del vehículo quedaría con ello desposeído de su instrumento de trabajo. Por este motivo, fijan indemnizaciones que no deberían ser establecidas, por su pequeñez. Esto no ocurrirá en adelante, por lo que las indemnizaciones por víctimas personales aumentarán de una manera muy notable; como aumentará el costo de reparaciones, por un factor conocidísimo; como aumentará el número de siniestros, no de los siniestros que ocurran, sino el número de los siniestros que paguemos los aseguradores. Esto es muy importante. A nosotros nos interesa establecer estas bases técnicas no pensando en el número de siniestros que ocurran, sino en el número de siniestros que pagamos. El conjunto de estos conceptos produce el salto discontinuo a que antes se ha hecho referencia.

Sobre uno de los extremos señalados decía en otra ocasión, y ahora insisto, en que debemos tener mucho cuidado en enjuiciar las estadísticas que se dan sobre el número de accidentes. Se está diciendo mucho que el número de accidentes en España está disminuyendo; efectivamente, puede que disminuya el número de accidentes, pero no disminuye el número de accidentes que paga el seguro; el número de accidentes que pagan los aseguradores ahora está aumentando. Recuerdo que teníamos una frecuencia de 350 por mil el año 1960; el año 59 era de 340; el año 1961 ya fue de 365 por mil. Puede, quizá, bajar el número de siniestros que ocurren, por consecuencia, por ejemplo, de que el parque de motos se esté convirtiendo en parque de coches, y así el número de muertes por accidentes puede disminuir, porque mueren más los motoristas que los conductores de automóviles, pero esto no quiere decir que los aseguradores pagemos menos siniestros. Hay que tener cuidado al enjuiciar las estadísticas, porque muchas veces se incurre en errores; lo peor es que estos errores los tiene la prensa y los tiene el vulgo, y es muy difícil para los aseguradores hacerlo entender y enseñar a la gente la realidad de las cosas.

Sobre estas estadísticas de frecuencia conviene indicar que en Italia están en el 480 por mil, y en París en el 630 por mil, no en la capital, sino en el departamento; de manera que esto es una demostración de que a mayor velocidad y a mayor número de vehículos, aumenta la siniestralidad, y no nos quepa ninguna duda que nosotros llegaremos dentro de dos o tres años a los coeficientes italianos. De esto no nos quepa ninguna duda, porque cuando nuestra circulación llegue a alcanzar la circulación italiana de hace dos años, nosotros llegaremos a la siniestralidad que en Italia hubo hace dos años, en la frecuencia de accidentes. Quizá no llegaremos al costo, a la gravedad del accidente, pero en cuanto a frecuencia, indudablemente, llegaremos a eso.

Pues bien, ésta es una cuestión que debemos tener en cuenta, entiendo yo, para fijar las bases técnicas del seguro; el aumento de esta frecuencia, la proyección al futuro de esta frecuencia y la proyección que tendremos también en el as-

pecto de la gravedad de los siniestros. Si, yo creo que debemos enfocar el estudio de las tarifas, en cuanto a siniestralidad, enjuiciándolas como el resultado del producto de la frecuencia por la gravedad, y proyectar la frecuencia a la que existirá en los próximos años, y proyectar la gravedad en la forma que nosotros estimemos producirá la reacción de los magistrados y el aumento del costo de la vida. Indudablemente se va a producir un incremento notable en dichas tarifas, por dichos motivos, aunque vendrá, sin duda, corregido por una disminución en un aspecto muy importante, como es el de las comisiones. No hay razón alguna para continuar satisfaciendo comisiones tan elevadas, tan exageradas, como se están pagando en nuestro país; y, por lo tanto, deberemos, entiendo yo, enjuiciar las tarifas, ya partiendo de este punto de vista. Ahora bien, esta disminución no va a compensar el aumento enorme que se va a producir en las tarifas. Tengamos en cuenta que el seguro de responsabilidad civil va a absorber una buena parte de lo que ahora se paga por el seguro de daños propios. Yo pagaré los daños causados al otro, el otro pagará los daños que me causa a mí, luego la parte de seguros de daños va a quedar absorbida por la propia prima de responsabilidad civil. Esto nos demuestra la atención que debemos tener en pensar en un crecimiento notable de estas primas. Sólo quiero recordar que las primas francesas son tres veces más elevadas en conjunto que las españolas, y en Francia administran bien y pierden dinero. No quiero decir que tengamos que llegar a estas cifras, porque quizás las indemnizaciones no serán de este tipo, pero sí que, indudablemente, debemos presentarnos con una posición de crecimiento y partir ya de esta base.

Ahora bien, es conveniente que nosotros maticemos bien este crecimiento, que no produzcamos situaciones injustas. Es una cosa que a mí me preocupa de siempre, y ayer, precisamente, en una reunión del Comité Europeo, en Londres, donde tuve el honor de representar a los aseguradores españoles, hice notar esto, coincidente, además, en la posición de todos, que se manifiesta como sigue: Contra el seguro hay dos clases de críticas, unas justas y otras injustas. Las críti-

cas injustas las debemos vencer, como dijo el Presidente, enseñando a los enseñantes, enseñando a los profesores, a los técnicos, a los economistas, haciéndoles ver lo que es el seguro, que vean cómo el seguro incide en la economía del país y la necesidad del seguro. Todo esto para vencer las críticas injustas. Pero hay una crítica justa, debemos reconocerlo, y esta crítica justa para el seguro la tenemos que corregir. Nos tenemos que presentar en línea para que no nos puedan criticar justamente, y esto es una de las cosas que, entiendo yo, que en el seguro de automóviles podemos ya plantear y podemos ya resolver. Sería motivo de crítica justa el hecho de pagar comisiones demasiado elevadas; sería motivo de crítica justa si pusiéramos un recargo de administración que no respondiera a la realidad; si cogiéramos las tarifas y, simplemente, las eleváramos a un tanto por ciento. No, porque las tarifas actuales, que responden a una necesidad de otra época, no responden a la situación actual. Hay que matizar el riesgo, y es posible que muchos riesgos no deban ser aumentados, es posible que puedan ser disminuidos, es posible que haya personas que paguen, hoy día, primas superiores a las que el día de mañana tendrían que pagar, aun contando con todos los aumentos. Y esto, creo que es lo más importante y que los actuarios debemos matizar. Hay muchos aspectos en estas bases técnicas que han recogido ya las tarifas francesas, las belgas, y que están recogiendo ya todos los países, porque se han dado cuenta de esta realidad; muchos aspectos que nosotros debemos tocar, que son, por ejemplo, los aspectos objetivos, como es el coche. Hasta ahora, las tarifas las teníamos por caballos de fuerza. Esto no es, no guarda relación con el riesgo; es la velocidad del coche, mucho más que el caballo de fuerza, la que guarda relación con el riesgo. Hoy día, los coches con potencia muy pequeña tienen una velocidad enorme y producen muchos más siniestros que otros coches antiguos de gran potencia.

Decía yo que, por ejemplo, un "Jaguar" rojo descapotable tiene más siniestralidad que el propio coche azul de tipo

Sedan, porque aquel coche lo lleva una persona que gusta de la velocidad.

Indudablemente, yo no cogeré un "Jaguar" rojo descapitable nunca; en cambio, mi hijo sí que irá a buscar aquel coche, porque quiere correr más. Indudablemente, aquel coche es más propenso a la siniestralidad. Esto lo tenemos que calibrar: el tipo de coche, la velocidad que tiene, la potencia al freno, etc., es decir, hacer unas tablas que no sean por HP, sino que sean por marcas y tipos de coche, clasificando marcas y tipos en grupos determinados.

Segundo punto: la antigüedad del coche. La antigüedad del coche tiene, parece, una cierta importancia en responsabilidad civil, como la tiene en daños propios. Pero en daños propios, según dicen los que han estudiado este problema, la tiene en sentido creciente: cuanto más antiguo el coche, más daño se le produce. La responsabilidad civil parece que lo tiene en sentido decreciente. Yo lo digo para que este aspecto se piense bien. El sentido decreciente se produce porque dicen que un coche antiguo en un país desarrollado, en un país donde el mercado de coches usados no es grande, en fin, en un país donde hay muchos coches nuevos, un coche antiguo lo acostumbra a llevar su dueño, que lleva muchos años de conducción; no lo cambia porque está enamorado de él, va siguiendo él a su pasito con aquel coche, es decir, si un día se produce un daño, a lo mejor se le produce por rotura de dirección, porque va contra un árbol. Sí, el daño es muy grande al coche, pero él va muy despacio y no produce daños grandes a un contrario. Es decir, los franceses opinan que la responsabilidad civil decrece con la antigüedad del coche. Yo no digo que en España sea, quizá, el momento de aplicar esta tesis, pero sí de meditarla; quizá yo no la aplicaría al calcular unas bases, lo dejaría igual, aunque la antigüedad fuese distinta, pero sí deberíamos meditar y recoger estadísticas sobre esta cuestión.

Tercero: Un aspecto importantísimo de carácter objetivo es el uso del coche en la carretera, es decir, el lugar por donde se usa el coche. La estructura de la carretera tiene una importancia enorme. En las autopistas parece que hay mucha

menos siniestralidad que en las carreteras de dos direcciones. Esto es lógico y natural; por lo tanto, la zona por donde circula el coche, que es la carretera, hay que tenerla muy en cuenta. Es un factor objetivo de primer orden. Por ejemplo, en Bélgica no lo tienen en cuenta, porque toda Bélgica es una circulación igual, es casi una provincia por donde se circula de la misma manera en un sitio que en otro. Pero en Francia sí. La frecuencia de la siniestralidad, por ejemplo, en una de las regiones centrales, en una provincia no desarrollada económicamente, es de 200 por mil, menor que la media de España. Pero, en cambio, la siniestralidad de París, como les he dicho, es de 650 por mil. Es decir, que aquélla representa el tercio de ésta. No podemos cargar a los señores que están en una provincia con la siniestralidad que se está produciendo en Madrid, porque, entonces, ocurre que aquel señor se siente injustamente asegurado; siente que paga una prima que no responde a su realidad, y esto nosotros lo debemos recoger, porque si no se crearán instituciones para asegurar únicamente allí y producir unos beneficios extraordinarios, y de ello surgirá la idea de que en toda España se sacan esos beneficios, o protestará el público porque el precio que paga por el seguro es superior a la realidad que tiene. Esto es difícil; se ha propuesto y desechado varias veces, pero hay que resolverlo. Entiendo yo que debemos dar fórmulas, quizá más los aseguradores que los actuarios, pero que debemos pensar de qué forma enfocar la solución. Existe la fórmula de que el seguro tenga en cuenta la zona en que se circula, el garaje donde encierra, el domicilio del usuario, etc., sabiendo que un porcentaje de los asegurados nos van a engañar, pero, no obstante, hay que resolver este problema, para evitar estas grandes diferencias y estas grandes injusticias, que son las que producen las quejas, porque sólo sabemos cuando se nos quejan. Sólo se escriben cartas al *Times*, por ejemplo, para una queja, no para alabar una medida política, una medida del gobierno. Sólo se oyen las protestas, y no los que están de acuerdo; si los de Madrid se encuentran pagando menos primas de lo que cuesta su riesgo se callan, pero, en cambio, los de las provincias donde pagan primas

mayores, protestan, y sólo se oyen estas quejas, no las alabanzas.

Luego vienen los puntos subjetivos, importantísimos, que se refieren al conductor; este conductor del que podemos imaginar sus diferentes aspectos. El de la edad es muy importante. Está estudiado, en estadísticas bastante ponderadas, que han llegado a determinar que los jóvenes menores de veintitrés a veinticinco años presentan una siniestralidad mucho más elevada que las personas mayores. Luego, nosotros tenemos que encontrar el sistema de cargar a estos jóvenes con una sobreprima que recoja esta realidad, o bien, como hacen algunos países, de poner franquicia cuando estos jóvenes utilizan el coche. Tanto en Francia como en Bélgica, se establece una sobreprima, pero se dice que el que no quiere pagar la sobreprima, cuando el vehículo está utilizado por un joven menor de veintitrés años, tendrá una franquicia de mil francos, de quinientos, de dos mil francos, según las diferentes tarifas.

Como esto está dirigido a los actuarios, me voy a permitir leer unos números, no para amenizar, sino para dar un cierto contenido técnico a la charla.

Hay unas estadísticas que determinan que el número de siniestros producidos por personas de dieciocho a diecinueve años han sido de 527 por mil; de veinte a veinticuatro años, 308 por mil; de veinticinco a veintinueve años, 208 por mil; de treinta a treinta y cuatro, 160; de treinta y cinco a treinta y nueve, 144 por mil, y de sesenta a sesenta y nueve, 129 por mil. De manera que las personas de sesenta a sesenta y nueve años han producido, según estas estadísticas, alrededor de 130 por mil siniestros, y los de dieciocho a diecinueve, 527 por mil; esto quiere decir, en primer lugar, que aquéllos conducen con más prudencia, y en segundo lugar, que circulan menos kilómetros. Otras estadísticas recogen este factor: por ejemplo, los de sesenta y cinco a sesenta y nueve años circulan 13.000 kilómetros al año, y así va subiendo a medida que disminuye la edad: 19.000, 20.000, 21.000, 23.000 kilómetros los de veinte a veinticuatro años, y 23.600 de dieciocho a diecinueve años.

Luego, indudablemente, a estos jóvenes se les tiene que aplicar o bien una sobreprima, o bien una franquicia, que, quizá, para la familia es más fácil o más cómodo, porque es difícil decir cuándo el coche será usado por un joven o cuándo por una persona mayor. Hay algunos países que han establecido la tarifa en el sentido de ver el aspecto familiar. Cuando en la familia del usuario figuran jóvenes menores de veintitrés años, aquél tiene que pagar una sobreprima, o bien, otros países que han dicho no queremos meternos con la familia, queremos sencillamente que cuando conduzca un joven, si hay un siniestro, tenga franquicia. Son dos soluciones que podemos estudiar.

Otra cuestión importante es el carnet de conducir. El tiempo, la antigüedad del carnet de conducir, eso también está estudiado, y se ve que los que lo tienen de un año han tenido 382 por mil siniestros; los de uno o dos años, 299; los de dos o tres años, 215, y así va disminuyendo, hasta los de cinco o seis años, que han tenido 156 siniestros. Es decir, que la antigüedad en el permiso de conducir tiene importancia, y, por lo menos, la antigüedad de un año debería tenerse en cuenta, porque es bastante diferente.

También tiene importancia el sexo. Recuerdo que en Bilbao hubo una bromita bastante considerable cuando yo hablé que estas estadísticas son experiencias suecas, y las experiencias suecas con los conductores femeninos dio lugar a muchas bromas. Pero la realidad es que las experiencias con los coches con conductores femeninos han demostrado que los conductores femeninos presentan la misma frecuencia de accidentes que los varones, es decir, el conductor femenino menor de veintitrés años presenta la misma frecuencia que el varón mayor de veintitrés años. Aquí no se produce el alocamiento de la juventud masculina, sino que tienen la misma frecuencia las mayores que las menores de veintitrés años. Pero, en cambio, se produce una agravación en el siniestro que viene a representar un 25 por 100 de aumento, porque se conoce que en el momento de producirse el siniestro, no tienen velocidad de reflejos, no saben resolver el problema, no sé lo que les ocurrirá. La cuestión es que hay que recargar la prima

en un porcentaje para cubrir, precisamente, este exceso de siniestralidad que produce el conductor femenino.

También, y esto es indudable, la profesión es importantísima. De la profesión de un sedentario a la de un viajante hay un mundo de diferencia. No quiero cansarles demasiado con esto, porque el asunto es clarísimo, pero sí les voy a dar unas estadísticas en cuanto a siniestros por kilómetros anuales recorridos.

Los que han recorrido menos de 7.500 kilómetros, han presentado 93 siniestros; de 7.000 a 12.500, 103, y así va subiendo la frecuencia, hasta 142, 180, etc., y los que recorren más de 55.000 kilómetros al año han presentado 323 siniestros. De manera que las diferencias entre ellos resultan de multiplicar por tres. Es tan notable esta diferencia, que tiene que ser recogida por la tarifa, por cuanto, en caso contrario, el hombre de negocios de ciudad, que se limita a ir a aparcar el coche, cuando puede, y volver a su casa, se siente injustamente tratado por el seguro, y, en cambio, el viajante que usa el coche como instrumento de trabajo, se siente muy favorecido por el seguro, y éste tiene que aumentarlo, y el que lo necesita, pagará a gusto, y, sin embargo, el otro discute, porque, precisamente, está la tarifa mal estudiada.

En fin, otras diferencias se producen, pero creo que he dado suficientes indicaciones para poder formarse una idea de esta cuestión.

No quiero alargar la charla para dar más datos, porque me parece que están a la vista de todos. ¿Cómo podemos hacer para construir una tarifa?, así parece muy complicada. No, no es complicada, es sencilla. Hay que construir una tarifa base, y a esta tarifa hay que aplicarle unos recargos o porcentajes de reducción según los casos. La tarifa base partirá de los casos más normales, dividiendo, eso sí, por los coches, por tipos y por zonas, a base de una tarifa de doble entrada, como es la tarifa sindical actual. Luego hay que añadirle un diez, un veinte, un veinticinco, un quince, de aumento según el sexo, el carnet, según, en fin, la profesión, etc. Luego una disminución de un cinco, un diez, un quince, según los casos, para otros factores. Una tarifa así no llega a

la complicación de las tarifas de incendios, y puede perfectamente digerirse y un agente saberla aplicar.

Ahora, hay un aspecto a tener en cuenta que no se puede valorar, está relacionado con la bondad del conductor. Hay cosas que no se pueden valorar, pero hay conductores buenos y conductores malos porque sí, porque lo son. En la misma zona, conduciendo igual coche, hay conductores que producirán siniestros, otros que no los producirán. Esto es de una subjetividad tan profunda que no puede valorarse, y para esto está la regulación con bonos, es decir, que la persona que no tenga siniestros tenga una rebaja de la prima. Recuerdo que me dijo un día Marcelo Catalá, cuando estudiaba las tarifas del seguro de automóviles, antes de pensar en la Ley actual: "cuidado, no me quites los bonos, que llevo cinco o seis años sin ningún siniestro, y esto constituye un aliciente para los asegurados". Este señor es un buen conductor, y a otro señor que no lo es, no se le tiene que disminuir, y esto, yo creo que es una realidad auténtica. No molesta a los aseguradores dar este beneficio al asegurado que no ha tenido siniestro. La objetivización de esta cuestión subjetiva del buen conductor resulta precisamente del hecho de si ha tenido o no siniestros en un determinado período de tiempo; de manera que creo que ésta es una cuestión de tener en cuenta y de no abandonarla.

Y no os quiero hablar de mi tesis favorita, de la devolución del excedente, porque es cuestión más bien comercial que de actuarios, pero he tenido la satisfacción de ver cómo en Dinamarca, yo no lo sabía, se aplica en todos los seguros complementarios a la seguridad social; nos lo dijo anteayer el Presidente de la reunión que os he indicado, que es dinamarqués. Precisamente el grupo de trabajo que estaba reunido era para estudiar y establecer las líneas generales de la defensa de la iniciativa privada en Europa contra la apetencia del sector público, en ir avanzando hacia la nacionalización de los diferentes seguros. Pues bien, el Presidente nos decía: no tenemos problema nosotros, como colaboradores de la seguridad social devolvemos una parte importante de los excedentes de la siniestralidad y no tenemos problema. Esta, ya

sabéis los aseguradores que es una tesis favorita mía, y no podía dejar de decirla, aunque no es objeto de esta charla, pero creo que es un punto de meditación importantísimo para todos nosotros, y creo también que en este seguro de automóviles encajaría de una manera perfecta.

En fin, no os quiero molestar más; quizá merezca la pena leer unas cifras que tengo recogidas en unas notas, de las que no os he hablado, que demuestran el aumento que os he dicho de la constante de agravación, base de toda mi teoría; son estadísticas francesas. Se empezó el año cincuenta y uno, pagando por daños materiales, promedio por siniestro, 12.500 francos, y ahora han pagado 22.000 francos por el mismo concepto. Hablo de francos antiguos. En daños corporales, estaban entonces en 95.800, y en el año 1960 pasaron a 400.000 francos antiguos, de manera que se multiplicaron por cuatro en diez años. Esto en cuanto a costo promedio por siniestro, o sea, a la gravedad. En cuanto a frecuencia, no la tengo de diez años, sino sólo de dos años; el año 1959, en provincias, estaba en 212 por mil, y en el 1960, en 240, y, en París, de 603 pasaron a 667 en un año. Este es un hecho general, un hecho que no podemos olvidar ni podemos evitar de ninguna manera: la siniestralidad aumenta, nosotros debemos tenerlo en cuenta, pero debemos ser justos en la apreciación y procurar matizar el riesgo de tal forma que no se nos pueda culpar a nosotros, no se nos puedan aplicar esas críticas que, como he dicho, son críticas justas, que los aseguradores debemos evitar, y los actuarios debemos contribuir, debemos procurar dar a los aseguradores, debemos poner a disposición de los mismos nuestros conocimientos técnicos, para que esta matización se haga siguiendo criterios, no matemáticos, pero criterios con sentido actuarial, sentido estadístico, unos conocimientos, no sólo de sentido común, que los que tenemos conocimientos universitarios debemos siempre tener presente, procurando verter todos nuestros conocimientos en beneficio de los aseguradores, a los que debemos servir, y sirviéndoles a ellos, nos servimos a nosotros mismos.

Ya nada más, señoras y señores, ya he agotado todas las posibilidades. Queda esto sobre la mesa. Ruego lo recojáis, mis colegas actuarios, para poder demostrar, dentro de dos o tres meses, cómo sabe trabajar nuestra profesión y cómo sabe servir al seguro español.