

MAITE FONT GRANDIA

Gerente de la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles UNESPA

Tiempos difíciles para el ramo del automóvil

POCOS ramos hay tan complejos como el del automóvil y al tiempo, cuántas soluciones se tratan de aportar desde el seno del sector asegurador resultando muy difícil saber qué resultados se obtendrán finalmente dentro del próximo año y posterior cambio de siglo y milenio.

Lo cierto es que en estos momentos atraviesa un período complicado, debido a diversos factores, algunos sobre los que es difícil actuar y conseguir resultados inmediatos (incremento del número de accidentes, concienciación de que es el factor humano el responsable de los siniestros en más de un 90% de los casos ...). Sobre otros en cambio, sí se puede incidir buscando soluciones que mejoren los sistemas de información de las entidades aseguradoras, que reduzcan los costes, minoren los gastos etc., tratando de buscar una mejora de los resultados y un mayor servicio a los asegurados.

Por ello en los últimos tres años, desde la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de UNESPA, se han establecido unas líneas de trabajo muy concretas que han dado ya diversos resultados en las anteriores cuestiones reseñadas, destacando, en cuanto a sistemas de información se refiere, la creación de varios ficheros sectoriales:

- **Fichero Histórico de Siniestralidad de Conductores.** Objetivo: la correcta aplicación del bonus malus.

- **Fichero de Vehículos robados e**



indemnizados. Objetivo: la recuperación de los vehículos que han sido indemnizados por las aseguradoras, cuando son localizados por las Fuerzas de Seguridad del Estado, tanto en territorio español como en el extranjero.

- **Fichero Informativo de Seguros de Automóviles.** Objetivo: la elaboración de estadísticas sectoriales sobre el parque de vehículos asegurados, por provincias, antigüedad, tipos de vehículos, y situación de rotación, altas y bajas de los seguros.

Por otro lado, se han incorporado en este último año importantes aspectos que complementan los siguientes ficheros:

- **CICOS:** Sistema informático por el que se tramitan los convenios de indemnización de daños materiales entre todas las entidades de automóviles (CIDE y ASCIDE), en el que se ha introducido la transmisión de documentos escaneados y distribuidos mediante Infovía, habiendo logrado además crear un sistema multilateral bancario como cámara de compensación de todos los siniestros tramitados al año (más de 1.500.000 siniestros).

- **Base SIETE:** Base de datos que contiene la información técnica necesaria para la tarificación de los vehículos de primera categoría (turismos principalmente), habiéndose ampliado a la segunda y tercera categoría (autobuses y camiones, y motocicletas).

Puede deducirse y comprobarse que,

sin duda, todos estos ficheros y plataformas de comunicaciones redundan en un claro control y disminución de costes y gastos de las entidades, objetivo primordial en un mercado de gran competitividad como es el del automóvil.

Por lo que se refiere al control de la siniestralidad directa, sólo es posible tratar de ir al mejor conocimiento de los costes de daños materiales y corporales, cuestiones que pasan por una adecuada constitución de reservas de siniestros pendientes así como buscar una aceleración en los pagos necesarios para liquidar siniestros.

Los resultados reflejados en la Estadística de Triangulación de Siniestros de Automóviles, nueva publicación de UNESPA de marzo del presente año, en la que ha participado más del 50% del sector, reflejan un adecuado nivel en el establecimiento de reservas, efecto, sin duda, de la certeza y seguridad que ha aportado el Baremo de la Ley 30/95 a la hora de valorar los siniestros con daños corporales. Dicho análisis técnico pone de manifiesto la consecuencia ya recogida anteriormente en la encuesta realizada al sector a finales del año 1.996, en relación con la aplicación del Baremo, obteniéndose como conclusión final que el Baremo se estaba siguiendo de forma generalizada, tanto a nivel transaccional como judicial, en los siniestros de fecha de ocurrencia posterior a la publicación de esta Ley.

Resultados muy destacables de este estudio fueron, en relación a los siniestros

tros ocurridos después de la Ley 30/95:

— De los **solucionados extrajudicialmente el 100%** se resuelven **conforme al Baremo**, y de los casos solucionados **judicialmente el 94% cumplen el Baremo**.

— De los pocos casos que no cumplen el Baremo, sólo en el 2% la sentencia establece cuantías de indemnizaciones diarias superiores a las establecidas por la Ley.

Resultados similares se señalan en la última encuesta realizada entre UNESPA e ICEA en marzo del presente año, con motivo de la celebración una Jornada Jurídica en la que se trataba de acercar las posturas de los sectores afectados por los accidentes de circulación: Consumidores, magistrados, abogados, peritos médicos, médicos forenses y aseguradoras fundamentalmente:

▪ Actualmente en torno **al 90% de los siniestros anuales que afectan a más de 270.000 personas en España no llegan a trámite judicial, resolviéndose previamente mediante transacción amistosa entre las partes**, consecuencia de que con el Baremo se ha conseguido gran estabilidad y seguridad jurídica, logrando el claro entendimiento entre aseguradoras y víctimas, con la consiguiente descarga en los juzgados así como ahorro de costes de abogados por parte de las víctimas y de las entidades aseguradoras.

▪ **Un 92% de los casos solucionados judicialmente aplican el Baremo**.

Siendo UNESPA la asociación profesional del sector asegurador español, y teniendo como principal cometido la defensa de sus intereses, actuando tanto con su intervención ante el Poder Legislativo en el momento de interponer enmiendas cuando se trata la aprobación de leyes, como mediante el Poder Ejecutivo a través del seguimiento de las normas dictadas por éste, se viene trabajando en la defensa del Baremo desde la primera cuestión de posi-

ble inconstitucionalidad que se formuló. Se dirigió escrito ante el Tribunal Constitucional solicitando ser oída en el proceso, aunque se ha denegado por este Tribunal al no poder considerarse UNESPA parte del proceso.

Por otro lado, y ante el incremento propuesto en la Ley de Medidas Fiscales (Ley de Acompañamiento para los Presupuestos Generales del Estado de 1.999) en las cuantías indemnizatorias por Incapacidad Temporal, desde UNESPA se dirigió escrito al Consejo Económico y Social incluyendo la posibilidad de contemplar un tercer tramo dentro de los conceptos actuales (día con estancia hospitalaria y sin estancia hospitalaria), refiriéndose al día impositivo y no impositivo dentro del período no hospitalario. El resultado ha sido un informe favorable del Consejo sobre dicha propuesta, esperando que en el proceso actual dentro del Congreso, las distintas enmiendas presentadas por varios grupos parlamentarios tengan un efecto positivo y se consiga contemplar el nuevo tramo propuesto según el concepto de «impedimento».

Aunque desde la patronal siempre se ha defendido la total competencia de mercado, no quita que se inste a la reflexión técnica y real de evidente necesidad de adecuación de las bases técnicas a los resultados obtenidos individualmente por cada entidad aseguradora: éste es el principio más elemental de donde surge el concepto de la prima de riesgo, frecuencia por coste. ¿Cuánto tiempo podrá soportarse el hecho de que en esta fórmula se incrementen los elementos multiplicativos sin que se traduzca a la otra parte de la igualdad? Antes o después se deberán aplicar criterios técnicos de suficiencia de primas, según exige la Ley 30/95, por lo que el actual pulso de guerra de precios sólo podrá ser soportado durante un tiempo limitado, y ya parece estar finalizando el pensamiento generalizado de que por mantener la cartera a cualquier costa, sea la solvencia de la entidad la que se ponga en juego.

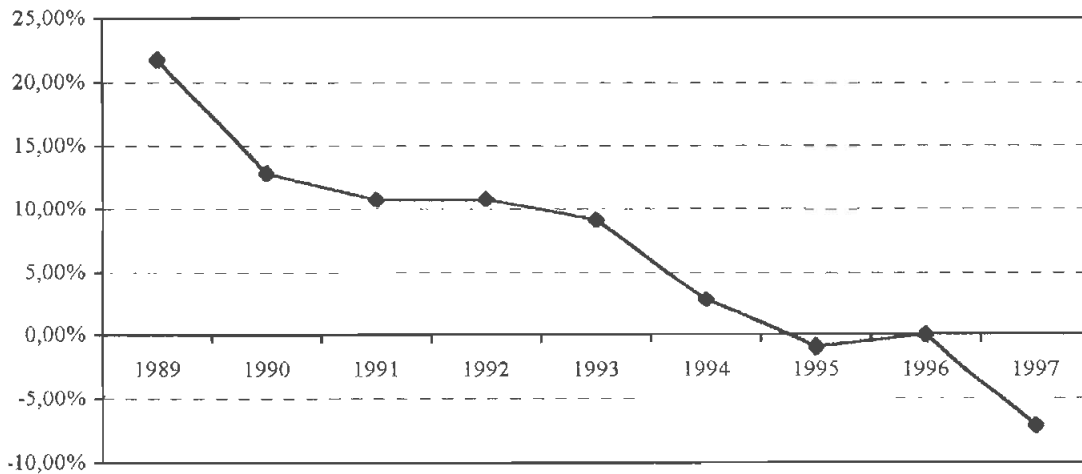
Los cuadros que vienen a continuación, reflejan esta situación de deterioro de la garantía de Responsabilidad Civil. «expresando más estos números que mil palabras»:

POLIZAS Y PRIMAS	NÚMERO	VARIACIÓN
Número de pólizas 31 diciembre de 1996	18.001.031	
Número de pólizas 31 diciembre de 1997	18.720.500	4,00%
	MILLONES	VARIACIÓN
Las primas emitidas en 1.996 (en millones)	629.859	
Las primas emitidas en 1.997	601.538	-4,50%

SINIESTRALIDAD	1996	1997	Diferencia
Número de siniestros	3.638.519	3.761.418	3,38%
Frecuencia de siniestros x 1000 pólizas	203,9	204,9	0,45%
Importe de la siniestralidad (en millones)	517.409	528.168	2,08%

DATOS 1997	Prima media	P. Adquirid. (millones)	Gtos Gest. interna	Gtos Gest. externa	Siniestdad. %	Equilibrio Técnico
Responsabilidad Civil	32.762	610.920	17,08%	12,70%	86,45%	116,23%

EVOLUCION DE LA PRIMA MEDIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL



Año	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Variación	21.81 %	12.87 %	10.74 %	10.85 %	9.09 %	2.84 %	-0.84 %	0.04 %	-7.20 %

Después de analizar la situación expuesta considero conveniente destacar que por muchas acciones que estemos dispuestos a realizar en la línea de mejorar los sistemas de información y comunicación, ampliar ficheros, tratar de reducir gastos de gestión etc, lo evidente es que siempre habrá un desfase entre la necesidad técnica y la realidad de los ingresos por primas obtenidos, incoherentes en que disminuyan, según muestra el gráfico, cuando se asegura de un año a otro alrededor de un millón de pólizas nuevas, con un incremento de costes medios y de frecuencias de siniestralidad, pero aquí cada entidad individualmente tiene la palabra, y debe aplicar la política comercial que considere.

En resumen, ante estos tiempos difíciles sólo cabe esperar que criterios de coherencia y rigor técnico solucionen el panorama descrito, buscando la solvencia y estabilidad a medio y largo plazo que requiere un seguro obligatorio como es el del automóvil. ■

