

1 9 9 2



I ENCUENTRO MUNDIAL DE SEGUROS  
WORLD INSURANCE ENCOUNTER I

XXIII CONFERENCIA HEMISFERICA DE SEGUROS

## **EL SEGURO DEL AUTOMOVIL ANTE EL SIGLO XXI**

**PRESENTE Y FUTURO DEL SEGURO DEL AUTOMOVIL**

Patrocinado por:

La Nueva Corporación (GMF SEGUROS)

Organizado por:

La Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de UNESPA,  
con la Colaboración de SEAIDA

**POR JESUS SAINZ DE LOS TERREROS**

*Gerente de la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de UNESPA*



EL SEGURO DEL AUTOMOVIL ANTE EL SIGLO XXI

"PRESENTE Y FUTURO DEL SEGURO DEL AUTOMOVIL"

---

JESUS SAINZ DE LOS TERREROS  
GERENTE DE LA COMISION TECNICA DE  
SEGUROS DE AUTOMOVILES DE UNESPA

## PRESENTE Y FUTURO DEL SEGURO DEL AUTOMOVIL

En primer lugar quiero agradecer a los Organizadores del I Encuentro Mundial de Seguros la posibilidad que nos han dado para desarrollar este Seminario y a los Patrocinadores del mismo, nuestros amigos de LA NUEVA CORPORACION, del Grupo G.M.F., por su apoyo económico.

Si difícil era negarme a participar, más difícil ha sido ponerme a escribir esta intervención con la vista puesta en el umbral del Siglo XXI, umbral difícil de traspasar (por lo que me quedaré en los peldaños anteriores) para hablarles del "PRESENTE Y FUTURO DEL SEGURO DEL AUTOMOVIL".

Si hacemos un esquema de las líneas maestras que debe seguir un Asegurador para intentar obtener buenos resultados en los distintos ramos en los que trabaja, éste se rompe en el Seguro del del Automóvil ya que a los aspectos normales de gestión, distribución, marketing, etc. se unen

factores externos, difícilmente previsibles y que influyen de forma transcendental en los resultados del Ramo.

La estrategia a elegir es muy importante pero no será igual para todos. No será la misma para una Entidad mutual o sociedad anónima, ni para la que sólo practica el seguro del automóvil o todos los Ramos.

Pero aunque sean, quizás, estrategias diferentes, no hay duda que la marcha general del ramo, del mercado, de la siniestralidad y sus causas, los cambios impuestos por la legalidad vigente o futura, los indicadores de las principales magnitudes económicas y el mismo "conocimiento" del futuro (futurología) y sus posibles soluciones, deben ser común denominador de interés general y es lo que voy a intentar exponer en esta intervención que solo pretende dar una idea de la situación, esbozando levemente algunas soluciones.

- 1.- El marco actual del seguro del automóvil, liberado del corsé de "precios autorizados" y adecuándose a los plazos de adaptación a las Directivas Comunitarias

tiene que enfrentarse a un nuevo mercado, a nuevos sistemas de distribución, a una competencia feroz y a una maduración progresiva del mercado que está por venir. (CUADROS Nº 1, 2, 3, 4 y 5)

2.- Este marco legal va a quedar modificado fuertemente en un futuro próximo como veremos más adelante.

3.- Algunos datos sobre el parque y la accidentalidad.

El parque de vehículos tuvo un importante incremento en los últimos años situando el porcentaje anual acumulativo en el 6'2% durante el último quinquenio. (CUADROS Nº 6 y 7)

4.- La antigüedad, una de las causas de la alta siniestralidad en nuestro país, está lejos de parecerse a la de los países más desarrollados de nuestro entorno. Entre los cuatro países comunitarios en conjunto, el porcentaje de vehículos de más de 10 años es del 20% siendo sólo en España del 17% (CUADROS Nº 8, 9, 9.1 y 9.2).

- 5.- Apoyar medidas de renovación del parque es apostar por mejorar la siniestralidad ya que la antigüedad de los vehículos implicados en accidentes marca una tendencia de mayor participación los antiguos (CUADRO Nº 10).
  
- 6.- la imprudente actitud de algunos conductores sigue siendo la principal causa de los accidentes con muertos o heridos graves ocurridos en 1990 y 1991. (CUADROS Nº 11 y 12).
  
- 7.- Esta actitud demuestra que, según datos de la Dirección General de Tráfico, las colisiones frontales entre vehículos y la salida de la vía (accidentes de un sólo vehículo) representaron en 1991 el 44'4% del total de muertos en carretera (CUADRO Nº 13).
  
- 8.- La tendencia perfilada entre 1983-1989 muestra un acusado aumento del número de muertos en accidentes de tráfico que se invierte en abril de 1990 y parece seguir con tendencia a la baja (CUADROS Nº 14 y 14.1).

- 9.- Mientras en España el 83% de los muertos en accidentes de tráfico se producen en carretera y el 17% en zona urbana, en Alemania es el 60% y el 31% y en Italia es del 60% en carretera y el 40% en zona urbana (CUADRO Nº 15).
- 10.- Si miramos los CUADROS Nº 16 y 17, vemos que la incidencia de la edad en los conductores presuntamente responsables en 1990 supuso que 1 de cada 3 accidentes mortales fuera ocasionado por un menor de 25 años y que en la mitad de los accidentes mortales, el conductor presunto responsable es menor de 30 años. 17 de los 18 muertos el día de Nochebuena tenía menos de 25 años. (CUADRO Nº 18).
- 11.- El alcohol sigue siendo una de las causas principales en los accidentes de tráfico. El número de muertos puede situarse a nivel europeo, entre el 30 y el 50% del total. En España, el 33% de los accidentes superaban el grado de alcohol permitido (0'8 o/oo). (CUADROS Nº 19 y 20).

12.- El ramo del automóvil sigue manteniéndose en niveles que se acercan al 50% del total de los Ramos no Vida (CUADRO Nº 21).

13.- El grado de concentración en el mercado es elevado al recaudar las 50 primeras Entidades el 30% del seguro de automóviles. (CUADROS Nº 22, 23 y 24).

Sólo 14 Entidades superan los 10.000 millones (una más que en 1990) y las 30 últimas Entidades del Sector, sólo obtienen el 1'7% de cuota de mercado, cuota que tiene la Entidad nº 14 del ranking.

En 1981 operaban en España 185 Entidades y 48 Entidades han desaparecido desde entonces para en la actualidad operar 137.

Los movimientos y tendencias llevan a la desaparición de un número importante de Entidades por causas que son fáciles de adivinar después de los últimos resultados, tendencia mantenida al menos hace 5 años.

- 14.- El número de pólizas crece a un ritmo aproximado de 600.000 anuales desde 1986 (CUADRO Nº 25).
- 15.- Las pólizas sólo con garantía de R.C. y Defensa Jurídica, alcanzan el 48'18% siendo las de Daños aproximadamente de un 20%, habiéndose reducido considerablemente en los últimos años.
- Un 60% tiene contratada una póliza de Ocupantes (CUADRO Nº 26).
- 16.- Las primas aumentan de forma no homogénea debido a importantes reformas y transformaciones que el seguro ha sufrido durante los últimos años (CUADRO Nº 27).
- 17.- Los gastos de gestión han sufrido un cambio de tendencia (tanto los de gestión interna como los de gestión externa) al haberse reducido considerablemente en el último quinquenio. La tendencia parece mantenerse en el último ejercicio (CUADROS Nº 28, 29, 30, 31 y 32).
- 18.- La siniestralidad no consigue bajar del techo, que en algunos casos pudiera

suponer el equilibrio técnico, del 80 al 85 por ciento del encaje de primas según los casos. (CUADROS Nº 33, 34 y 35).

- 19.- El equilibrio técnico, deseado, no llega y según el Avance de UNESPA de 1.991, supone alrededor de un 15 por ciento de pérdida en este último ejercicio, siendo el mayor (131,35% en la modalidad de Responsabilidad Civil). (CUADROS Nº 36 y 37).

Es de notar que de acuerdo con estos datos del Avance de 1.991, la siniestralidad media de todos los Ramos NO VIDA se sitúa en el 75 por ciento.

- 20.- Las Entidades han recurrido en mayor medida a la "protección" del reaseguro, pasando del 7,61 de primas cedidas en 1.989 al 9,2 por ciento en 1.990. Se prevé que además de un mayor coste, el porcentaje sobre primas superará en 1.991 el 10 por ciento. (CUADRO Nº 38).

- 21.- Si nos acercamos a los datos sobre accidentalidad, sobre un parque no saturado y con antigüedad que supera los mínimos

comunitarios, la sensación de preocupación sigue en aumento.

22.- Otros datos preocupantes son la siniestralidad de los jóvenes, el alcohol, el fraude, la actitud ante el riesgo, el incremento de la siniestralidad en motocicletas y autocares.

23.- Si se va consiguiendo aumentos moderados en daños materiales (dos o tres puntos por encima de la inflación anual) al referirnos a las indemnizaciones por daños corporales el color de la preocupación torna a colores rojos, rojizos o quizás morados.

Los aumentos superan todo el equilibrio económico-social del país y se encuentran a diferencias de casi 3 veces de países como Alemania, con primas muy superiores y una renta per cápita varias veces superior a la española. (CUADRO Nº 39).

24.- El proceso de transformación de entidades mutuas, parece imparable pero otras de características similares, de nuestros países vecinos, quieren entrar. El

sistema mutual con firmeza patrimonial, solvencia y técnica aseguradora detrás, serán fórmulas válidas en el equilibrio de oferta y demanda de algunas zonas, productos y ramos de seguros.

25.- Una nueva mentalidad en aseguradores, con miras de futuro, donde la calidad del servicio será una constante y el precio una consecuencia, será a partir de ahora la fórmula mágica de superar la libre competencia y las directivas sobre Libre Prestación de Servicios que se encuentra a la vuelta de la esquina.

26.- Actuaciones corporativas, capitaneadas por UNESPA, pero con la ayuda y trabajo de todas las Entidades que están o no adheridas a la Patronal, empiezan a fructificar y a mantener un estado de optimismo, aunque solo sea de un moderado optimismo sobre el futuro.

La presencia social, actuaciones, convenios y acuerdos, mejora de la gestión de los siniestros y mejora de los instrumentos para un mejor servicio al usuario, son datos que aportan un mayor optimismo

a la situación próxima. (CUADROS Nº 40, 41, 42 Y 43).

Dentro del punto señalado de apoyo y realización de Campañas de Prevención y Seguridad Vial, quisiera referirme a la creación en la Alta Cámara, el Senado, de una Comisión de Investigación sobre problemas derivados del uso del Automóvil de la Seguridad Vial y a la que fueron invitados los Aseguradores en la persona del Presidente de UNESPA, Sr. D. Félix Mansilla, que estuvo acompañado por el Sr. Luna y por mí mismo y cuyas conclusiones, de gran transcendencia para el futuro, recogen una serie de medidas que afectan directamente al seguro. (CUADRO Nº 44 y ANEXO II).

- 27.- La publicación de la O.M. del 5 de Marzo de 1.991, sobre el "Sistema para la valoración de daños personales", sistema no perfecto, mejorable, pero válido para dar certeza y seguridad jurídica a aseguradores y asegurados, es un importante tema de reflexión por jueces, magistrados, fiscales, abogados y asegurados, para parar la espiral alcista de las

indemnizaciones y ajustarlas a nuestro contexto económico y social.

- 28.- El sector no puede perder la oportunidad de tomar la iniciativa y aumentar progresivamente el grado de transacciones justas y rápidas y acercarse a niveles como Holanda o Alemania (que se acercan al 100 %) con lo que da servicio y ahorro supone para la sociedad y para los aseguradores.
- 29.- Mirar con ligero optimismo, no debe llevarnos a no ver el bosque. Caminamos poco a poco a un mercado maduro, similar a los más desarrollados, pero ello va requerir (CUADRO Nº 45):
- 30.- Adaptación a un nuevo marco legislativo, dictado desde Bruselas y con un proceso de liberalización iniciado e imparable aunque no se haya producido armonización en materias como el contrato y la fiscalidad. (CUADRO Nº 46)

La ausencia de control de las pólizas y tarifas comercializadas en un Estado

miembro, por otra con sede social en otro Estado miembro (L.P.S.) puede provocar una competencia desleal.

El número ingente de directivas aprobadas o en proyecto, van a provocar modificaciones constantes en nuestro ordenamiento jurídico que, después de largos años de estancamiento en el sector, vamos a vivir una época de cambios vertiginosos que en muchos casos no nos permite pararnos a valorar sus repercusiones.

Se concede mayor libertad a las empresas y consumidores pero también es cierto que esa libertad no será igual para países con tradición exportadora de servicio que para otros que no han desarrollado una vocación internacional y son importadores de los mismos.

- 31.- La adaptación técnica llevará a la cada vez más necesaria y acuciante aplicación de tarifas equitativas y suficientes que no pongan en peligro la solvencia de las Entidades.

Una medida del riesgo a priori y aplicación de sistemas a posteriori (bonus-malus) y unos factores de riesgo que lleven a la equidad.

32.- Adaptación en la gestión de los siniestros. El alto índice de siniestralidad no debe, a mi juicio, estar incidiendo continuamente en el bolsillo de los asegurados, vía elevación de primas.

Todos en el sector debemos poner los medios y adoptar las medidas para mejorar la gestión de los siniestros. Algunas ya se han tomado, pero otras habrá que ponerlas en marcha.

En daños materiales tenemos la necesidad de mejorar la formación e información de los Peritos; buscar nuevos y mejores sistemas de peritación informatizada; conseguir una mejora en la calidad de las reparaciones que vayan reduciendo los costes sin pérdida de servicio al usuario; investigación sobre vehículos; diagnosis previa; medidas de prevención y seguridad, etc..

Respecto a los daños personales: la puesta en vigor de sistemas de información directa a las Entidades en el momento de iniciarse el proceso de instrucción; el control de lesionados graves mediante inspecciones médicas; mejora en la asistencia para reducir los días de estancia en las clínicas; rapidez en las liquidaciones (transacciones), etc... son algunas de las muchas adaptaciones o mejoras que tendremos que ir realizando.

Pero quizás donde la adaptación haya de ser mayor, debe estar en los tramitadores de siniestros, donde la forma de liquidar los siniestros, en épocas anteriores, debe ser borrada de la mente y se adapten a la nueva situación: Declaración Amistosa de Accidente, Convenio de Indemnización Directa Español, (C.I.D.E.) y Acuerdo Suplementario del CIDE (A.S.C.I.D.E.).

En definitiva, una gestión más rápida y eficaz, con un tratamiento diferenciado de los siniestros en base a su cualidad y cantidad y que se llegue a acuerdos entre

Entidades, previos a actuaciones judiciales.

33.- Adaptación a un nuevo consumidor que va a demandar:

- Un precio adecuado.
- Nuevos productos.
- Mejores medios de gestión de la Empresa Aseguradora.
- Una mayor clarificación de la oferta.
- Una seguridad de su inversión.
- Una cada vez mayor valoración de la solvencia y el servicio.
- Una información de mayor calidad y transparencia.
- Una mejora en la tramitación de los siniestros, reduciendo los plazos.
- Rapidez en la liquidación, gestión y cobro de indemnizaciones.
- Mayor presencia de las organizaciones de consumidores.

34.- Adaptación a nuevos sistemas de distribución basados en un nuevo régimen de

libertades. Libertad de elección de la red; libertad de contratar la red de otra Aseguradora y libertad de venta de servicios distintos a los asegurados por Entidades de Seguros.

En el nuevo seguro, habrá espacio para toda clase de fórmulas de distribución, que llevará a la baja de los actuales niveles de comisionamiento.

Coexistirán sistemas mixtos de distribución sin existir ningún sistema excluyente.

Ocho años quedan para el umbral del siglo XXI y en ellos los agentes seguirán siendo preferentes a pesar de cobrar menos comisiones. La figura de los agentes seguirá siendo la preferida por los consumidores por transparencia, claridad, profesionalidad e información.

Cada vez se valorará más la distribución de comisiones por funciones a desarrollar (contratación, seguimiento y mantenimiento, gestión de siniestro), comisiones

que no deben seguir los aumentos de la siniestralidad.

35.- Adaptación a un nuevo mercado en competencia. El nuevo mercado vendrá fuertemente influenciado por el nuevo marco legal que se impondrá desde Bruselas.

Aunque la realización del Mercado Interior del Seguro no será posible el 1 de Enero de 1.993, ya que en esa fecha todavía no habrán entrado en vigor muchas Directivas.

Un nuevo mercado en libertad dentro de un nuevo marco jurídico y económico en el que se van a desenvolver su actividad las empresas, va a implicar una mayor competencia que requiere una adaptación de las estructuras de las mismas.

Para afrontar el reto del 92, existe una tendencia a la concentración, en un intento de alcanzar una dimensión adecuada al nuevo mercado. Los acuerdos de colaboración y la creación de "joint ventures" son otras de las opciones que adoptarán las empresas.

Frente a las estrategias de los grandes grupos internacionales, las pequeñas empresas intentarán conservar un mercado local, constituido en su mayor parte de riesgos de masa, como el del automóvil.

Las administraciones nacionales deberán jugar un importante papel en este nuevo mercado. Una vez realizada la liberalización prevista por el Tratado de Roma, deben observar las distintas realidades nacionales que coexisten en la C.E.E., para evitar que una actuación a nivel nacional ponga a sus empresas en inferioridad de condiciones frente a sus competidores.

- 36.- Adaptación a los nuevos cambios tecnológicos en los que se van a modificar usos, tecnologías de construcción de vehículos, menores potencias, mayor versatilidad, coches eléctricos, reciclajes de materiales, respeto al medio ambiente, etc... y que tendrá que ser analizado y valorado de forma técnica y actuarial ya que afectará también, como no, a unas tarifas equitativas y suficientes.

## EXPECTATIVAS

Aunque siempre es difícil aventurar, y sobre todo en un Ramo del Seguro donde los factores externos influyen de forma decisiva, no es menos cierto que los indicadores reflejan un ligero optimismo que, al menos, nos hace ver el final del túnel.

A pesar de ello, me voy a aventurar a que las expectativas, a corto plazo, lo sean y esa certeza no lleve decididamente al logro de los objetivos.

- Se reducirá el número de Entidades y aparecerán en nuestro mercado sistemas similares a las Mutuas sin intermediarios francesas.
- La participación del Ramo de Automóviles en las primas totales del Seguro, irá en aumento debido a las sucesivas adaptaciones de coberturas a los límites comunitarios así como por los aumentos en las primas.
- Seguirán reduciéndose los gastos de gestión interna y externa como

fórmula de ir consiguiendo el equilibrio.

- Se mantendrá un moderado crecimiento de los costes medios de daños materiales y los baremos de tiempos de sustitución de piezas y pinturas, válidos y homogéneos para todos, se impondrán, serán una realidad.
- Las indemnizaciones por daños corporales seguirán en aumento al menos durante unos años.
- Las transacciones irán en aumento debido a la aceptación progresiva del baremo de indemnizaciones por los Jueces, perjudicados y las propias Entidades al realizar su oferta extrajudicial.
- Se mantendrá un exceso de oferta frente a la demanda.
- Los distintos y nuevos sistemas de distribución, coexistirán en el mercado, especialmente en fórmulas mixtas.

- El consumidor irá definiendo en mayor medida, los productos que van a demandar.
- La tercera parte de los asegurados, seguirán eligiendo su Entidad por la solvencia y confianza, siendo el servicio determinante para mantener un grado alto de fidelización.
- No parece que se vaya a producir un mayor abanico de coberturas que ofertar.
- Existe una tendencia comunitaria que habrá que asumir, de reducción y anulación de la cláusulas abusivas de los contratos.
- Se tenderá a contratar unos seguros con franquicia y habrá que hacer una seria labor de marketing para la venta del seguro de daños al propio vehículo y el de ocupantes.
- Se intentará ir a la supresión de la garantía ilimitada y a la personalización de la Responsabilidad

Civil en la persona y no en el vehículo.

- Los sistemas de tarificación tendrán que ir adaptándose a las nuevas realidades.
- Irán tomando mayor significación factores de riesgo como la EDAD, SEXO y KILOMETRAJE MEDIO-ANUAL RECORRIDO.
- Aumento progresivo de las Entidades que practiquen la tarificación a posteriori, mediante un sistema BONUS-MALUS.
- Mantenimiento, al menos dos o tres años, de los niveles de déficit, no sólo técnico, sino técnico-financiero al tender a la reducción de los tipos de interés debido a la convergencia europea.
- Seguirá aumentando, al menos unos años, el fraude y en mayor medida, el robo de vehículos.

- Se prevé un cambio de actitud de los conductores frente al riesgo de la circulación, a la vista de las medidas legales y las continuas campañas de mentalización que se vienen desarrollando.
  
- Las actuaciones corporativas y la solidaridad de todos, serán determinantes a la hora de conseguir el esperado equilibrio técnico del Ramo.

## FUTURO Y CONCLUSIONES

Nos acercamos al umbral del siglo XXI y a vivir un futuro próximo que desde la perspectiva del seguro calificaria de apasionante.

En el Seguro de Automóviles y más en los últimos años, el pasado parece que fue ayer y el futuro es pasado mañana. Por eso hacer predicciones y jugar a futurologo me parece una tarea difícil, aunque no imposible aún a riesgo de equivocarme.

El futuro próximo nos presenta:

- UN MERCADO EN LIBERTAD para empresas y consumidores en el que frente a la libertad deberá imperar LA RESPONSABILIDAD.
  
- UN MERCADO EN CONTINUA COMPETENCIA Y SIN MONOPOLIOS.

- UN MERCADO QUE CAMINA A LA MADURACION y aunque todavía lejos, A LA SATURACION.
- LA SOLVENCIA, LA TECNICA ACTUARIAL Y EL SERVICIO AL USUARIO serán los tres pilares sobre los que se deberá construir el nuevo Seguro del Automovil.
- UNA SINIESTRALIDAD, donde la significación de los FACTORES DE RIESGO: SEXO, EDAD, ANTIGUEDAD Y KILOMETRAJE ANUAL RECORRIDO tendrán un mayor protagonismo.
- TENDENCIA A LA REDUCCION DE LA FRECUENCIA DE SINIESTRALIDAD, ATACANDO LAS CAUSAS QUE PRODUCEN LOS ACCIDENTES.
- UN ESQUEMA COMUN DE TARIFICACION A POSTERIORI (BONUS-MALUS).
- REDUCCION PROGRESIVA DE LOS GASTOS DE GESTION Y DE ASISTENCIA A LESIONADOS, como fórmulas para una mayor productividad.

- EL MARKETING jugará UN PAPEL FUNDAMENTAL en la venta de coberturas que van a ir reduciéndose en su contratación.
- TENDENCIA A ELIMINAR LOS PROCESOS JUDICIALES tomando la iniciativa por las Entidades, en ofrecimientos justos y equitativos de indemnizaciones sujetas a baremo.
- TRANSACCIONES JUSTAS como único procedimiento que impere en un futuro próximo.
- UNA TENDENCIA HACIA LA MAYOR PROTECCION A LAS VICTIMAS con cambios en los sistemas indemnizatorios, reparatorios y de régimen de responsabilidad.
- IMPORTANCIA CADA VEZ MAYOR DEL ORGANISMO DE CONTROL, para asegurar la solvencia de las Entidades.
- TENDENCIA A ELIMINAR LA GARANTIA ILIMITADA.

- 
- TRANSPARENCIA EN LAS RELACIONES INSTITUCIONALES, CON LOS MEDIOS DE COMUNICACION, LOS CONSUMIDORES, TALLERES Y TODOS LOS INTERLOCUTORES VALIDOS.
  - MAYOR COOPERACION ESTADISTICA como base de una información necesaria para la buena gestión.
  - UNA LUCHA DECIDIDA CONTRA EL FRAUDE.
  - APOSTAR POR LA PREVENCION Y LA SEGURIDAD VIAL Y POR TODAS LAS ACTUACIONES SECTORIALES QUE TIENDAN A LA REDUCCION DE LA SINIESTRALIDAD.

He aquí un panorama de futuro que espero responda al optimismo que los responsables sectoriales del Ramo del Automóvil han depositado para la solución de los problemas del ramo.

Muchas gracias por su atención.