

MIGUEL ANGEL VAZQUEZ
Jefe de Prensa de Unespa

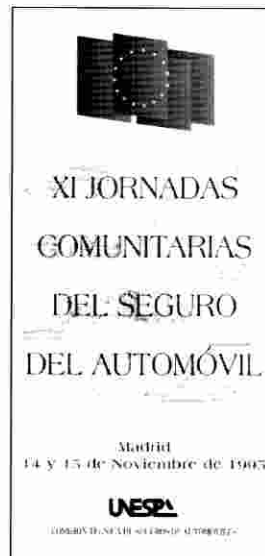
Madrid, foro europeo del seguro del automóvil

EL negocio del aseguramiento de vehículos a motor es, probablemente, uno de los más cambiantes y dinámicos de este subsector financiero. España es buena prueba de ello. Apenas una década, la que ha transcurrido desde mediados de los ochenta, ha bastado para cambiar radicalmente la faz de un sector antes muy proteccionista e hiperregulado y ahora sometido a las reglas de un mercado a escala europea y en régimen de libertad de precios.

Todos estos cambios tan importantes han podido ser discutidos a lo largo de los últimos diez años en el marco de las Jornadas Comunitarias del Seguro del Automóvil, organizadas por la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de Unespa. El pasado mes de noviembre, estas jornadas cumplieron su XI edición, lo cual las convierte en un testigo de primer nivel del proceso de cambio del sector que se inició con la primera oleada liberalizadora de 1984. Actualmente, tal y como reconocieron destacados ponentes extranjeros que asistieron el 14 y 15 de noviembre a los encuentros, estas jornadas pueden considerarse como prácticamente sin parangón en toda Europa. La respuesta por parte del sector parece acorde con esta impresión.

Como suele ocurrir con unas jornadas como éstas, que pretenden dar un repaso efectivo y lo más amplio posible a los problemas e inquietudes de

una actividad económica, la visión de conjunto de las mismas parece derivarnos hacia una serie de «leitmotiv», es decir de grandes temas que se convirtieron en «estrellas» de las reuniones. Obviamente, cada uno puede encontrar estrellas diferentes en un mismo firmamento, y sobre todo discutir sobre su brillantez, tamaño e importancia. Sin embargo, es probable que la mayoría de los asistentes coincidan, en todo o en gran parte, a la hora de considerar que los grandes asuntos tratados en estas jornadas fueron: los retos de la introducción de España en el gran mercado único del seguro tras la transposición de las ter-



ceras directivas comunitarias; el siempre interesante tema de la segmentación de riesgos, más en el Año de los Jóvenes Conductores; el problema del fraude a las entidades aseguradoras; los aspectos técnicos del automóvil relacionados con el seguro, y por último, todos los temas en los que el seguro del automóvil adquiere un carácter más social, y que están relacionados con la asistencia al accidentado o la seguridad vial.

Sobre el primer gran bloque de preocupaciones, las sesiones de ponencias registraron varios ejemplos muy notables. Raymond Ellis, de la Asociación Británica de Aseguradoras y responsable europeo del sector automóvil de General Accident, aportó algo muy valioso para las entidades españolas, ahora que la inclusión de nuestro país en el mercado único del seguro es reciente: la experiencia de un mercado maduro. Efectivamente, la exposición histórica de Ellis demostró hasta qué punto ciertas tendencias en el seguro del automóvil (liberalización de jure o de facto de las tarifas, segmentación de los riesgos, sofisticación de la política tarifaria) pueden considerarse inevitables, ya que conforman factores comunes de

«El Informe Rothery establece la necesidad de que cualquier víctima de un accidente de tráfico pueda dirigirse directamente a la entidad aseguradora de RC del vehículo culpable»

«Las entidades deberían ser capaces de generar un bonus-malus específico para jóvenes en el que la no siniestralidad se viera recompensada con descuentos importantes y rápidos»

evolución en todos los mercados, con la única diferencia del momento en que se producen. Especialmente novedoso, ahora que está candente el asunto en España, fue la visión casi «fatalista» del ponente sobre la inevitabilidad en el desarrollo de las fórmulas de comercialización a través de líneas directas.

La exposición de los retos para el sector continuó, por el flanco de los consumidores, con la intervención del profesor belga Hubert Claasens, quien explicó los problemas que, desde el punto de vista de la protección a escala europea del conductor y de la víctima de un accidente de tráfico, plantea la desregulación comunitaria. En consecuencia, enumeró las conclusiones del conocido Informe Rothery, que básicamente establece la necesidad de que cualquier víctima de un accidente de tráfico pueda dirigirse directamente a la entidad aseguradora de RC del vehículo culpable, lo cual obliga a las entidades a constituir redes de corresponsales o representantes en el ámbito de la UE.

En términos más estrictos de la legislación española, pero aún en el ámbito de las terceras directivas, el director del grupo de seguros de Coopers & Lybrand, José Luis Maestro, realizó una pormenorizada exposición de las principales novedades que cabe esperar en el nuevo Plan Contable del seguro, que también se está elaborando como una consecuencia de la transpo-



sición de la normativa comunitaria.

Metiéndonos de lleno en el terreno más actuarial de las jornadas, éstas tuvieron una especial atención, con un punto de vista suficientemente técnico, a las principales tendencias y estudios sobre tarificación y segmentación de riesgos. La ponencia que sobre este asunto realizó Ángel Vegas Montaner se centró en el segmento de los jóvenes conductores, eternamente polémico en las relaciones entre consumidores y aseguradoras. El pormenorizado análisis expuesto por Vegas supuso la demostración científica de buena parte de los elementos básicos sobre los que se asienta la tarificación de los jóvenes conductores, como es la fuerte correlación entre factores como la edad del asegurado o la antigüedad de su carné de conducir, con la frecuencia

de siniestralidad. Sin embargo, llamó la atención sobre el peligro de considerar estas dos variables como independientes (cuando en realidad no lo son), porque ello supondría elevar indebidamente una prima ya de por sí muy cara.

Las conclusiones del análisis de Vegas son, hasta cierto punto, sorprendentes. Por ejemplo, insistió sobre la heterogeneidad del colectivo de jóvenes conductores, lo cual explica el núcleo de su propuesta: evidentemente, la frecuencia y coste de siniestralidad del colectivo de conductores más jóvenes impide pensar en un sistema diferente del conocido «bonus-malus». Sin embargo, y al igual que la prima de un conductor novel y joven es muy elevada, las entidades deberían ser capaces de generar un «bonus-malus» específico para jóve-



«El volumen del fraude en Europa es de unos 8.000 millones de ecus, lo cual supone más de un billón de pesetas»

nes en el que la no siniestralidad se viene recompensada con descuentos importantes y rápidos, que tendieran a igualar la situación de ese seguro con el de un adulto en poco tiempo.

José Ignacio de Miguel, director técnico de Pelayo, también se refirió a la segmentación y a la metodología del análisis multivariable, basado en el inicio de un estudio a través de una variable fundamental, a partir del cual se aplican todas las demás variables mediante coeficientes sobre la prima base. Evidentemente, la implantación de un nuevo sistema plantea problemas metodológicos y de interpretación, pero sin embargo suponen una evidente depuración de la cartera (inmunidad es el término usado por el ponente) que permite que, según sus conclusiones, dos compañías con idéntica gestión de siniestros tengan resultados absolutamente dispares.

Como elementos fundamentalmente

necesarios para esta mejora en la gestión de las aseguradoras del automóvil, también se realizaron en las jornadas exposiciones muy pormenorizadas sobre Base Siete, base de datos sobre automóviles que permite acceder a información sobre los diferentes modelos de vehículos; o CICOS, la Cámara de Compensación de Siniestros.

El fraude a las compañías aseguradoras también ocupó un lugar muy importante en las jornadas. Bernard Legrand, secretario general adjunto del Comité Europeo de Seguros (CEA), trajo a España la última estimación de dicho organismo sobre el volumen del fraude en Europa: 8.000 millones de ecus, lo cual supone más de un billón de pesetas. El fraude a las entidades aseguradoras es un fenómeno que afecta a muchos ramos, pero el de automóviles es uno de los que se ven principalmente implicados en él. El análisis del fraude, sin embargo, no puede limitarse a la definición del

problema, sino que debe llegar a la búsqueda de soluciones. Con este motivo, las jornadas contaron con la presencia de Jack Thioulon, director de la Agencia de Lucha contra el Fraude francesa, quien explicó la génesis y estructura de este organismo; y del belga René Dhont, a través del cual los asistentes pudieron conocer la estructura y funcionamiento de iniciativas de intercambio de datos entre entidades.

En el último de los grandes grupos de temas, el conjunto de ponencias fue variado y muy explicativo. Representantes de grandes fabricantes de automóviles, como BMW o Seat (en este último caso, Juan Llorens, su máximo ejecutivo), explicaron las tendencias de seguridad activa y pasiva del automóvil (en este último caso, la visión aseguradora corrió a cargo de Antonio Estrada, de Mapfre) y las especificaciones hacia las que avanza la realidad del automóvil en el futuro, aspecto concreto sobre el que disertó el presidente de ANFAC, Carlos Espinosa de los Monteros. Sobre aspectos directamente ligados con la siniestralidad, se contó con el análisis del director general de Tráfico, Miguel Muñoz, y con la exposición de iniciativas en las que la participación de las aseguradoras es muy alta, como la asistencia inmediata de heridos en accidente a través de los helicópteros de Unespa y la DGT o la asistencia a los lesionados medulares.

Unas jornadas, en suma, que trataron y consiguieron abarcar el máximo de aspectos posibles de la actividad aseguradora, y que sirvieron para demostrar que en todos esos aspectos, desde la política actuarial hasta la seguridad del automóvil, desde el fraude hasta la concienciación social de la seguridad vial, el sector asegurador mantiene un fuerte dinamismo y creatividad, dirigidos a mejorar sus tasas de rentabilidad, pero también a ofrecer cada vez un mejor servicio a sus asegurados. ■