

Munich [Alemania]

Buenos Aires [Argentina]

Bruselas [Bélgica]

São Paulo [Brasil]

Toronto [Canadá]

Santiago de Chile [Chile]

Bogotá [Colombia]

Madrid [España]

New Jersey [Estados Unidos]

Manila [Filipinas]

Atenas [Grecia]

Milán [Italia]

México D.F. [México]

Lisboa [Portugal]

Londres [Reino Unido]

Caracas [Venezuela]

MAPFRE RE PORTUGAL

Avda. Liberdade, 40 7 andar
1250 - 145 Lisboa



trébol

Es una publicación de MAPFRE RE.

Presidente:

Juan Antonio Pardo

Directora:

María Teresa Piserra

Coordinadora:

Marta Pita

Consejo de Redacción:

Ramón Aymerich

Julio Castelblanque

Esther Cerdeño

Javier Fernández-Cid

Eduardo García

Marío García

M^a Teresa González

Rocío Herrero

Pedro de Macedo

Luis de Mingo

Jose Carlos Nájera

Enrique Orsolich

Javier del Río

Juan Luis Román

Eduardo Sánchez

Mercedes Sanz

Juan Satrústegui

Coordinación Técnica:

ITSEMAP Servicios Tecnológicos

MAPFRE, S.A.

Diseño gráfico y maquetación:

www.quiank.com

Imprime:

Imagen Gráfica

ISSN:

1137-246X

Depósito Legal:

M. 33.551/1996

Reservados todos los derechos. Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, la reproducción, distribución, transformación, manipulación, comunicación pública o cualquier otro acto de explotación total o parcial, gratuito u oneroso, de los textos, imágenes o cualquier otro contenido que aparezca en esta publicación.

Dicha autorización escrita se solicitará a la dirección electrónica trebol@mapfre.com, indicando el título del texto [artículo o entrevista] que se desea reproducir, autor/es, número de revista Trébol en que se publicó y medio en el que se difundirá.

TRÉBOL no se hace responsable del contenido de ningún artículo o trabajo firmado por sus autores, ni el hecho de publicarlos implica conformidad o identificación con los trabajos expuestos en esta publicación.

Buzón del lector:

Se comunica a todos los lectores de TRÉBOL que se ha habilitado la dirección de correo electrónico trebol@mapfre.com, para canalizar las sugerencias, cartas y peticiones, hacia la Dirección y Consejo de la revista. Asimismo, se invita a todos los receptores de TRÉBOL a exponer los comentarios que surjan sobre el contenido técnico de los artículos y entrevistas, información que se hará llegar a los autores si se considera conveniente.

Versión web de TRÉBOL disponible en www.mapfrere.com

sumario

03

editorial

04

Otra manera de reducir el coste de la automoción en nuestra sociedad

Ignacio Juárez

Director Gerente CESVIMAP-Ávila, España

12

El seguro agrícola subvencionado en Turquía (TARSIM)

Bulent Bora

Director General de TARSIM, Turquía

20

entrevista:

Ignacio Machetti

Director General del Consorcio de

Compensación de Seguros de España

26

entrevista:

Enrique Clemente III

Presidente y CEO de MAPFRE Insular Filipinas

35

agenda



editorial

Entre otros aspectos, en este número se trata de recapitular los efectos positivos y utilidades de las investigaciones y tests que las aseguradoras realizan sobre el automóvil como sujeto del seguro. No es sólo valorar las expectativas reales de los costes de reparación y, por ende, establecer las bases técnicas para fijar las primas de las coberturas correspondientes. Los experimentos realizados en los centros de investigación de automoción aportan contribuciones sólidas a la seguridad vial y a lo que ha venido a llamarse "seguridad terciaria", definida como la localización y rescate de víctimas en un accidente de automóvil. Ignacio Juárez, Director Gerente de CESVIMAP Ávila (Centro de Experimentación y Seguridad Vial de MAPFRE), en un excelente artículo, aporta la perspectiva internacional más avanzada y actual en este campo.

El mercado de seguros turco se encuentra en un interesante proceso de incorporación de esquemas de protección aseguradora de eficacia ya probada a la gestión tanto de riesgos tradicionales como de sus grandes activos productivos. El Pool de gestión integral de riesgos agrícolas -TARSIM- está demostrando tras casi cuatro años de operación, que la experiencia anterior del seguro agropecuario en Turquía va a ser superada y resueltos los interrogantes que planteaba. Su Director General, Bulent Bora, explica cómo el uso de las nuevas tecnologías y una sólida base técnica están favoreciendo un crecimiento sostenido tanto de la superficie asegurada como de las coberturas disponibles.

El Seguro de Crédito suele ser un buen termómetro de la salud económica y financiera mundial. A finales de 2008, el mercado español de este ramo detectó restricciones en la capacidad de reaseguro y, al igual que en otros países europeos, se buscó una solución temporal en el sector público. Ignacio Machetti, Director General del Consorcio de Compensación de Seguros relata a lo largo de la entrevista publicada en este número, las acciones que garantizaron la continuidad del Seguro de Crédito en España en tiempos difíciles. Además, abre un horizonte esperanzador en este entorno de crisis, al apuntar que paulatinamente se está haciendo menos necesaria la intervención de la entidad que dirige en el reaseguro del ramo de Crédito.

Mirar al oriente es mirar al amanecer. Así lo transmiten la información y opiniones de Enrique Clemente III, Presidente y CEO de MAPFRE Insular en Filipinas. Conscientes de la exposición del mercado asegurador a las crisis financieras tras la situación creada en 1997, ya superada, los diversos mercados asiáticos reaccionan y se adaptan al nuevo orden económico global. La situación es especialmente interesante en Filipinas al tratarse de un país de elevada exposición a los riesgos naturales. La materialización de estos riesgos requiere de una cuidadosa coordinación desde el punto de vista asegurador, científico y asistencial como se deduce tras el paso de la tormenta tropical Ketsana en septiembre de 2009 por aquel archipiélago.

Otra manera de reducir el coste de la automoción en nuestra sociedad

Ignacio Juárez
Director Gerente CESVIMAP-Ávila, España





Hace casi 40 años que algunas compañías de seguros de automóviles comenzaron a compartir su preocupación por la evolución de los costes de los siniestros de automóviles, especialmente de los daños materiales. Del intercambio de sus respectivas experiencias hubo un aspecto en el que coincidían: cuanto más se sabía de los vehículos, más fácil resultaba fijar expectativas reales de coste. En definitiva, el conocimiento del riesgo asegurado, el vehículo, y de sus circunstancias, el uso y el conductor, permitía una más adecuada gestión del negocio.



Desde entonces hasta hoy han ido apareciendo iniciativas promovidas por las más importantes aseguradoras mundiales que recaban información del automóvil que pueda serles de utilidad. Esto ha propiciado que actualmente existan centros de investigación del automóvil, cuyos promotores y propietarios son compañías de seguros. Generalmente están establecidos en países con una industria de fabricación de vehículos potente y con un sector asegurador igualmente fuerte o profundamente concienciado de un principio casi axiomático: cuanto más se sabe de una materia, en este caso el negocio de seguros de automóviles, más fácilmente se puede controlar, gestionar.

La idea que como norma general puede considerarse el denominador común de estos centros, tiene muy diferentes matices y orientaciones para adecuarse a las peculiaridades de cada mercado asegurador. Por ejemplo, si en un país la preocupación por el control de los costes es más importante en daños materiales por colisión, será en esa línea en la que trabajarán el o los centros allí establecidos; en otros será el robo o los daños a las personas. El concepto es idéntico: investigar para conocer; aunque la puesta en marcha de la idea puede ser diferente.

A nivel mundial hay muchas iniciativas impulsadas por administraciones públicas, por fabricantes de vehículos o de sus componentes, pero los centros promovidos por compañías de seguros tienen su propia peculiaridad y los más importantes están agrupados en el *Research Council for Automobile Repair*, RCAR, (www.rcar.org), integrado por 24 centros de 19 países, 6 de ellos debidos al impulso de MAPFRE (España, Argentina, Brasil, Colombia, Francia y México).

Ponerle precio

Aunque en un principio la intención de las aseguradoras era conocer las particularidades de los costes de los siniestros, lo que podríamos llamar "la postventa del seguro del automóvil", hoy también han encomendado a sus centros de investigación la obtención de información que les permita partir de una base técnica para fijar el precio del seguro.

Cuanto más se sabe de los vehículos, más fácil resulta fijar expectativas reales de coste



El trabajo en este campo es muy variado puesto que ha de tener en cuenta:

- ▶ los aspectos peculiares de los diferentes tipos de vehículos (turismos, motocicletas, ciclomotores, camiones y vehículos comerciales, autobuses, tractores, maquinaria agrícola)
- ▶ las garantías que las aseguradoras ofrecen (daños al propio vehículo, robo, daños derivados de la responsabilidad civil, sean personas o bienes materiales, averías, mantenimiento).

En función de estos criterios se estudian los vehículos para saber cómo están contruidos:

- ▶ diseño y configuración de las estructuras, materiales (aceros, aluminio, plásticos, cristales, fibras, gomas),



- ▶ sistemas de unión de las diferentes piezas (atornilladas, soldadas, pegadas, pasadores, clips),
- ▶ equipamiento (de funcionamiento, de seguridad activa y pasiva, de protección frente al robo).

También es interesante saber su comportamiento en las diferentes contingencias derivadas del uso, principalmente cuando se materializan las expectativas de riesgo a que están expuestos: colisión, incendio, avería o inundación, por ejemplo. Y si la materialización del riesgo no se ha podido evitar, hay que investigar en la recuperación del bien (el automóvil) o del daño causado (repararlo).

Esta diversidad de propósitos y tareas hace que los centros de investigación, en una primera fase, tengan que estudiar los vehículos como si de un estudio anatómico se tratara, para después

analizar su comportamiento en choques, tentativas de robo, incendios e inundaciones, entre otras pruebas. El ejemplo más paradigmático gira en torno a los impactos o *crash-tests* a velocidad controlada. Previamente se procede a un análisis pormenorizado de la estructura, de los materiales y de los sistemas de unión de las piezas. La prueba de *crash-test* permitirá conocer su comportamiento y la reparación posterior, el grado de dificultad y su coste. Esta última parte hace que los investigadores tengan que estudiar también los métodos, equipos y productos de reparación.

De todo este trabajo de investigación se obtienen conclusiones muy importantes para las aseguradoras. Si seguimos con el ejemplo del *crash-test*, la información obtenida permite descubrir que, a veces, vehículos de un mismo segmento, muy similares exteriormente, con un precio también similar, no se dañan de la misma manera ni cuesta lo mismo repararlos.

La “postventa del seguro de automóviles” incluye los servicios que los asegurados deben recibir en función de las garantías y las condiciones pactadas en el contrato de seguros

Estamos hablando de reducir el coste que el fenómeno de la automoción tiene en nuestras sociedades

Desde un punto de vista actuarial, y sin tener en cuenta otros condicionantes, como el uso que de él haga el conductor, dicha información nos llevaría a suponer que el precio del seguro para la garantía de daños propios debería ser diferente, puesto que son riesgos diferentes. En definitiva, sería la base de una clasificación o *rating* de vehículos, en función del riesgo potencial que las aseguradoras están asumiendo.

Sin embargo, el trabajo de los centros de investigación no termina ahí. Sus experiencias son muy valiosas para los fabricantes de vehículos a los que proponen soluciones constructivas y de reparabilidad que mejoran el comportamiento de sus modelos y los hace

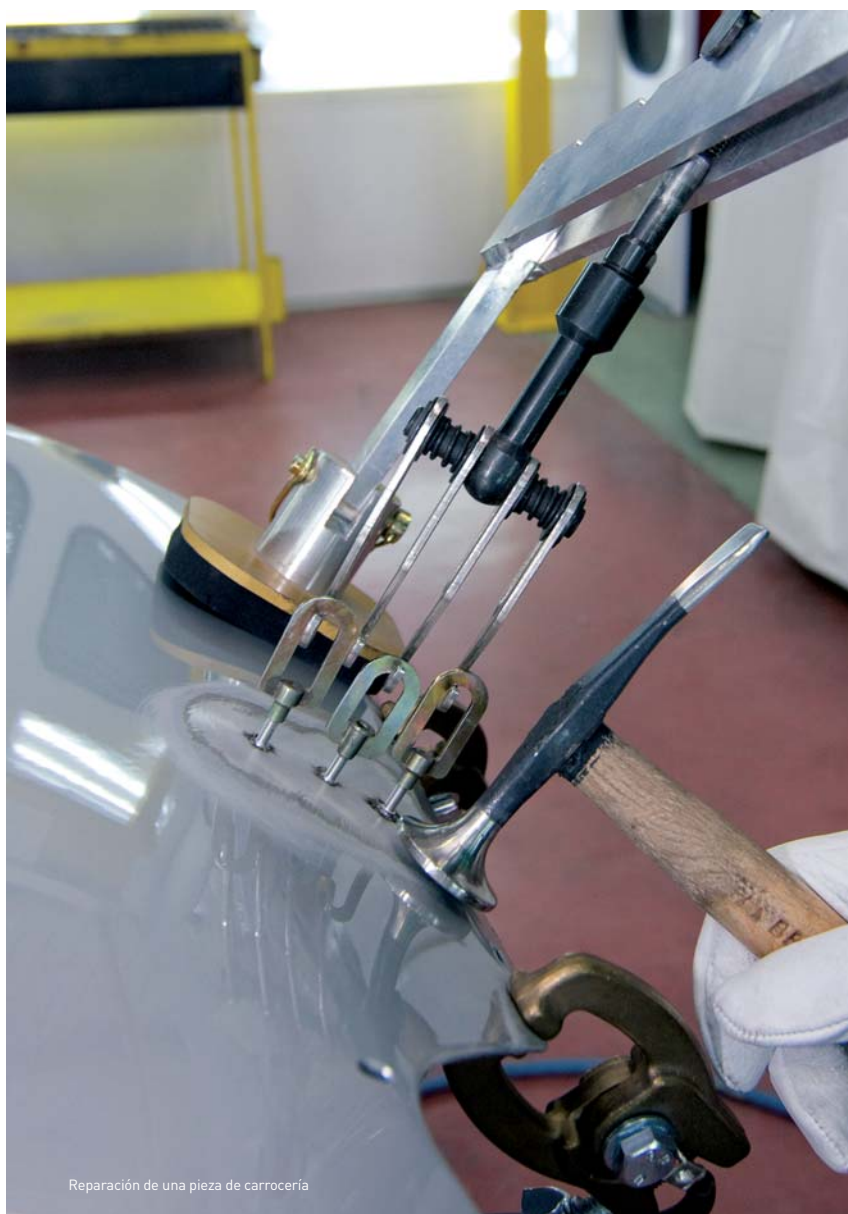
más fácilmente reparables. Los centros de investigación agrupados en el RCAR han establecido diferentes tipos de *crash-test* que les permiten intercambiar los resultados de las pruebas que realizan y, basándose en ello, establecer estrategias de comunicación con los fabricantes de automóviles para que, a su vez, consideren sus sugerencias constructivas y de reparabilidad.

La postventa del seguro de automóviles

Podríamos englobar en este concepto los servicios que los aseguradores deben prestar a sus clientes en función de las garantías y las condiciones pactadas en el contrato de seguros. En el caso de los automóviles, los servicios postventa aparecen cuando se materializan los riesgos amparados en dicho contrato, que afectan a las personas o al bien asegurado; lo que normalmente se conoce como daños personales (lesiones, incapacidades u otras secuelas, así como la muerte) y daños materiales (daños por colisión, incendio, robo, asistencia en carretera, averías, mantenimiento), respectivamente.

En el caso de los daños a las personas, los trabajos de los centros de investigación se enfocan hacia el estudio de los diferentes tipos de accidentes y en las consecuencias que pueden tener para los ocupantes de los vehículos implicados y de otros usuarios de las vías públicas.

Este campo de actuación está muy ligado a lo que se denomina seguridad vial en dos de sus acepciones más comunes: activa y pasiva. La primera lleva al estudio de los elementos constructivos y equipamientos pensados para evitar el accidente (sistemas antibloqueo de frenos, de control de estabilidad, avisadores de cambio involuntario de carril, avisos de impacto). La segunda, una vez producido el accidente, trata de reducir las consecuencias en las personas, de modo que se estudian los materiales y las estructuras para conocer si su comportamiento en los impactos permite absorber la energía liberada, con el fin de que no se convierta en una amenaza para la integridad de las personas. Tendrían cabida aquí los sistemas de retención (pretensores y cin-



Reparación de una pieza de carrocería

Un caso de éxito que debe reinventarse permanentemente

El caso de CESVIMAP

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE (CESVIMAP) fue el primero de los creados por MAPFRE (1983). A su imagen y con su apoyo nacieron los de Argentina, Brasil, Colombia, Francia y México; todos ellos integrados en el R.C.A.R. A modo de ejemplo, las actividades que lleva a cabo se manifiestan en los servicios siguientes:

- ▶ Análisis estructurales y de reparabilidad de vehículos. *Crash-test*.
- ▶ Clasificación o *rating* de vehículos para el cálculo de precios de los seguros.
- ▶ Estudio de métodos, equipos y productos para la reparación.
- ▶ Obtención de tiempos de sustitución, reparación y pintado, y materiales de pintado para la valoración de daños a reparar.
- ▶ Estudio y diagnóstico de componentes electromecánicos.
- ▶ Informes para la reconstrucción de accidentes de tráfico cuando es difícil discernir la responsabilidad.
- ▶ Asesoramiento en el diseño y gestión de talleres de reparación. Auditoría y programas de mejora de la calidad en los talleres de reparación.
- ▶ Formación presencial y on-line. Creación de planes de formación específicos para cada necesidad.
- ▶ Cursos para peritos y empleados de talleres, con o sin experiencia.
- ▶ Publicaciones on-line (CESVITECA). Libros y monografías técnicas. Vídeos.
- ▶ Software de gestión de talleres: Spiga+
- ▶ Soporte técnico en campañas de seguridad vial.

A lo largo de su historia, CESVIMAP ha experimentado cambios en la estructura funcional y operativa para dar consistencia a su tarea investigadora. Por ejemplo, ha creado y gestionado talleres de reparación, talleres especialistas en la reparación de los plásticos del automóvil; gestionó la creación del resto de los CESVI y ayudó a su puesta en marcha. Actualmente dispone de un innovador centro de tratamiento de vehículos considerados como pérdida total, CESVI RECAMBIOS, en el que se recuperan las piezas reutilizables y se desactiva su capacidad contaminante.

CESVIMAP y el resto de los centros son, por definición, estructuras flexibles y ágiles, capaces de dar respuestas rápidas y fiables a las necesidades de las compañías de seguros y de otros sectores relacionados con ellas: fabricantes de vehículos, talleres, fabricantes de equipos y productos de reparación. Por eso es muy difícil obtener una fotografía estática de sus actividades. Deben reinventarse permanentemente.



Sede CESVIMAP Ávila (España)

La labor de investigación, muchas veces desapercibida, adquiere toda su relevancia en la tarea divulgativa de los centros a través de publicaciones y actividades de formación



turones de seguridad, asientos y reposacabezas activos, airbags), los estudios de lesividad de las formas y de los materiales empleados en los recubrimientos interiores y exteriores de los vehículos para evitar su capacidad de producir daños a los ocupantes, a los peatones y a otros usuarios de las vías públicas. La carrocería en sí también se considera elemento de seguridad pasiva, puesto que el fabricante ha previsto cómo se debe deformar en caso de impacto para evitar o reducir daños. Por eso su diseño, su configuración y los materiales que la conforman no son un capricho.

Incluso, algunos centros se adentran en lo que ahora se denomina "seguridad terciaria", que tiene por objetivo la localización y rescate de las víctimas de un accidente de automóvil, basada en las nuevas tecnologías de comunicación. También permite la localización y recuperación de vehículos robados.

Para la investigación en los daños materiales, los trabajos se centran en aspectos de reparabilidad del vehículo frente a contingencias de colisión, inundación, avería, incendio o robo. Por ejemplo, en el caso de los daños por colisión se parte de los *crash-tests* que permiten conocer su reparabilidad. El estudio de los métodos, equipos y productos necesarios para la repara-

ción permitirá fijar tiempos de sustitución, reparación, pintado; así como conocer el coste de los materiales: repuestos, productos de pintura y consumibles diversos. De esta forma, muchos de los centros de investigación obtienen métodos de reparación, así como tablas de tiempos y materiales de reparación y pintado.

Cerrar el círculo

La tarea de estos centros no acaba en la investigación y experimentación propiamente dicha, sino que también comunican los resultados de su trabajo a los interesados en estas materias y, a través de ellos, a toda la sociedad. Primeramente, a las compañías de seguros que los crearon para satisfacer sus necesidades de información técnica. Después será a otros colectivos muy heterogéneos: médicos, abogados, ingenieros, fabricantes de vehículos y sus componentes, peritos, talleres, fabricantes de equipos y productos de reparación, profesores de formación profesional, e instituciones públicas, entre muchos otros.

La labor de investigación, muchas veces desapercibida, adquiere toda su relevancia en la tarea divulgativa de los centros, a tra-



Ventajas de tener un centro de investigación de automóviles para una aseguradora

- ▶ Procesos, gestión, costes.
 - ▶ Mayor conocimiento del riesgo asegurado.
 - ▶ Valoraciones de daños ajustadas.
 - ▶ Mejor gestión de los costes de siniestros.
- ▶ Servicio.
 - ▶ Lealtad de los clientes al poder ofrecer un servicio mejor.
 - ▶ Buenas relaciones con los proveedores: talleres, servicios de asistencia en carretera.
- ▶ Imagen, relaciones.
 - ▶ Con los clientes, con los proveedores, con los fabricantes de vehículos y sus componentes, y con los de productos y equipos de reparación.
 - ▶ Prestigio social.

vés de publicaciones y actividades de formación. Esta función es tan diversa y tan dispar como lo son los múltiples campos de investigación a los que se dedican, o como la heterogeneidad de quienes están interesados en los resultados de su labor experimental. Pero sólo así se consiguen los objetivos:

- ▶ Si el asegurador conoce el coche en profundidad antes de asegurarlo, le podrá poner un precio de seguro acorde con el riesgo que presenta
- ▶ Si sabe cómo se daña y cómo se repara, podrá hacer una estimación certera de cuánto le costará repararlo
- ▶ Si sabe cómo protegerlo frente al robo y cómo localizarlo, podrá reducir la frecuencia del robo e incrementar la recuperación
- ▶ Si el fabricante del vehículo conoce los criterios de las compañías de seguros frente a sus modelos, podrá definir sus estrategias al respecto
- ▶ Si se transmiten los resultados obtenidos en los estudios de reparabilidad de los vehículos a peritos y talleres, éstos tendrán unos conocimientos comunes que harán más fácil su entendimiento.

Reflejo final en la sociedad

La trascendencia de todo esto para el ciudadano de a pie parece, a primera vista, inapreciable y sin embargo no es así. Si todo el trabajo que hacen los centros es usado para una mejor gestión del negocio asegurador, se traducirá (perdón por la simplificación) en una reducción del coste de los siniestros, puesto que se habrá contribuido a una mejora de la seguridad vial y de la reparabilidad de los vehículos. Por tanto, se logrará reducir el precio de los seguros.

¿Quién puede considerarse ajeno a todo esto? Estamos hablando de evitar o reducir el número de accidentes, la gravedad de las lesiones, los costes de las reparaciones; en definitiva, de reducir el coste que el fenómeno de la automoción tiene en nuestras sociedades. De este modo, el interés particular que movió a las aseguradoras a crear centros de investigación ha llegado a convertirse en una actividad de trascendencia social que quizá ellos ni imaginaron cuando tomaron esta decisión.

www.cesvimap.com

El seguro agrícola subvencionado en Turquía (TARSIM)

Bulent Bora
Director General de TARSIM. Turquía





Viñedos en la provincia de Aydin

Antecedentes

El seguro agrícola en su modalidad tradicional se inició en Turquía en 1957. Aunque la población rural constituye un gran porcentaje de la población total de Turquía, antes de la creación de TARSIM solamente estaba asegurado el 0,5% de las zonas agrícolas del país. En la actualidad, el seguro cubre tanto las cosechas como el ganado.

Se disponía de dos programas para ayudar a los agricultores a recuperarse de los efectos financieros de los desastres naturales y protegerlos de los inevitables riesgos que suponen las inclemencias meteorológicas:

1. Programa de ayuda gubernamental: cuando se producían eventos catastróficos, el gobierno facilitaba a los productores agrícolas y pecuarios ayuda financiera ad hoc, principalmente en forma de pagos directos por pérdida de cosechas y subsidios ganaderos de emergencia.
2. Seguro privado: las compañías de seguros, mirando por sus legítimos intereses, tendían a asegurar únicamente a clientes de bajo riesgo o con riesgos muy específicos, dada la amplia información y experiencia existente acerca de los efectos de tales riesgos.

Cabe afirmar que la anterior situación era muy inestable y no podía servir como plataforma eficaz para un ulterior desarrollo. Representaba un considerable riesgo para las compañías de seguros, era una fuente de confusión para la población rural y sus precios no eran fijados de forma precisa.

Además, todo el sistema se basaba en unos datos limitados, una inadecuada pericia actuarial y una falta de transparencia, además de adolecer de insuficiencias en cuanto a investigación, coordinación y supervisión.

Para adquirir una póliza TARSIM, basta con el número del carnet de identidad del ciudadano

Los agricultores turcos son nuestros maestros y aliados

Estos planteamientos, junto con la larga demora en la entrega de los recursos a los afectados, pusieron de relieve que tales medidas no eran muy eficaces y no constituían el instrumento apropiado para hacer frente a las necesidades de los productores. El seguro se considera como una promesa de futuro y su modelo de negocio se basa en el cumplimiento de las obligaciones contractuales de forma permanente.

En consecuencia, el 14 de junio de 2005 se promulgó finalmente en Turquía la “Ley del Seguro Agrícola”, después de varios intentos fallidos de establecer un sistema de seguros agropecuarios que permitiese una colaboración entre el sector público y el privado en este ámbito.

Promover la comprensión entre las principales partes implicadas

En numerosos países de todo el mundo se han establecido sistemas de seguros agrícolas, si bien algunos son más eficaces que otros. Turquía ha adoptado un sistema muy parecido al esquema español que promueve la cooperación de las partes en una plataforma para su posterior desarrollo, definiendo las responsabilidades en la gestión del riesgo. Comprende los siguientes factores:

- ▶ La necesidad de mecanismos de diálogo entre el sector público y el privado.
- ▶ Una actualización continua de los contenidos de las agendas.

- ▶ El desarrollo de instrumentos políticos de diálogo con el gobierno.

La excelente colaboración contribuye a garantizar que se subsane con rapidez cualquier problema que surja en el sistema.

En este contexto, se ha concebido un Consorcio de Seguros Agrícolas como una sociedad de carácter público-privado con dos órganos de gestión:

1. El Comité Ejecutivo: La Junta Directiva del Consorcio.

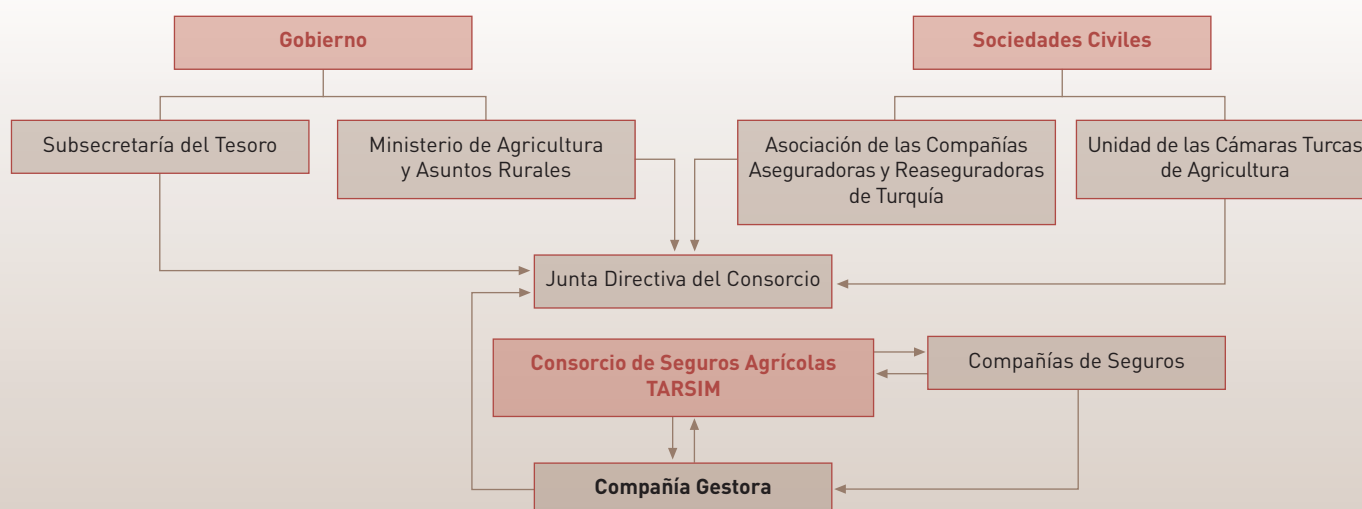
El Comité Ejecutivo determina los principios y los procedimientos relativos a la puesta en práctica del seguro agrícola para compensar a los agricultores y ganaderos las pérdidas sufridas en sus actividades por riesgos de la naturaleza.

2. La Compañía Gestora:

TARSIM posee una entidad gestora establecida como empresa privada por las compañías de seguros que suscriben pólizas agropecuarias y cuyo cometido consiste en llevar a cabo todas las tareas del Consorcio en el marco de la ley. En la actualidad, TARSIM comprende 22 compañías de seguros con licencia en el sector agrícola. Todas las compañías con autorización para suscribir seguros agrícolas participan en la gestora con igual número de acciones.

A nuestro sistema, que se ilustra en el organigrama adjunto, lo denominamos “TARSIM”, nombre turco que hace referencia a la gestión integral de riesgos agrícolas.

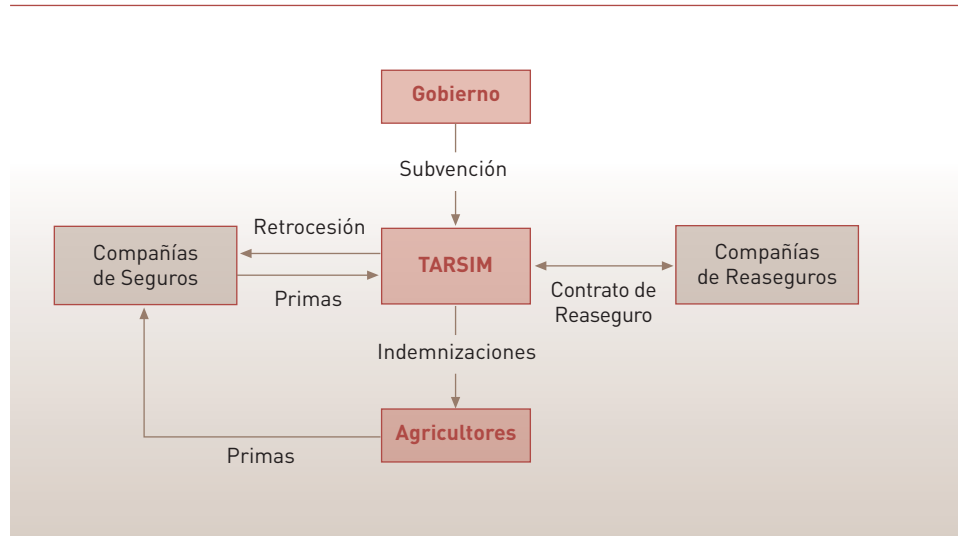
Organigrama de TARSIM



Mecanismo de transferencia de riesgos

- ▶ Las compañías de seguros cobran la totalidad de las primas y el riesgo total es transferido al Consorcio.
- ▶ El Consorcio puede retroceder los riesgos a las compañías de seguros (participación voluntaria).
- ▶ En caso de no completarse la retrocesión, es preciso contratar protección de reaseguro de compañías nacionales e internacionales.
- ▶ Como último recurso, si la protección de reaseguro proporcionada por el mercado reasegurador nacional e internacional no es suficiente, el gobierno otorga una protección de exceso de siniestralidad catastrófico (Stop Loss).

TARSIM



En TARSIM nos hemos comprometido a:

- ▶ Contribuir al desarrollo y a la generalización del seguro agrícola.
- ▶ Proporcionar contratos de seguro normalizados para cubrir los riesgos en el marco de la ley.
- ▶ Centralizar y normalizar las actividades de liquidación de siniestros.
- ▶ Realizar un pago rápido y justo de las pérdidas por parte de una entidad central.
- ▶ Definir principios y procedimientos relativos a la puesta en práctica del seguro agrícola.
- ▶ Proporcionar cobertura de seguro para riesgos catastróficos, como sequía y helada, que no pueden ser cubiertos por una sola compañía.
- ▶ Ampliar la capacidad y cobertura del reaseguro, introduciendo incentivos para la participación en reaseguros.
- ▶ Hacer un uso eficaz y compartido de la información, así como de los recursos humanos y financieros de las compañías de seguros.
- ▶ Hacer un uso eficaz de las subvenciones y de la protección de exceso de siniestralidad catastrófico que otorga el gobierno.
- ▶ Evitar una competencia desleal de precios.
- ▶ Alentar la participación en el seguro.



El 14 de junio de 2005 se promulgó finalmente en Turquía la “Ley del Seguro Agrícola”

Situación actual

Los niveles de riesgo varían mucho en función de los distritos, los tipos de explotaciones agropecuarias y el tamaño de las mismas, debido a la topografía y a las condiciones climáticas de las diversas zonas de Turquía. El desarrollo del seguro agrícola en cada país está vinculado a las necesidades de los agricultores. El diseño de un nuevo seguro de cultivos aceptable constituye todo un arte que requiere un análisis conjunto de la totalidad de los datos locales disponibles (cosecha, condiciones climáticas y precios, para elaborar una cobertura asequible).

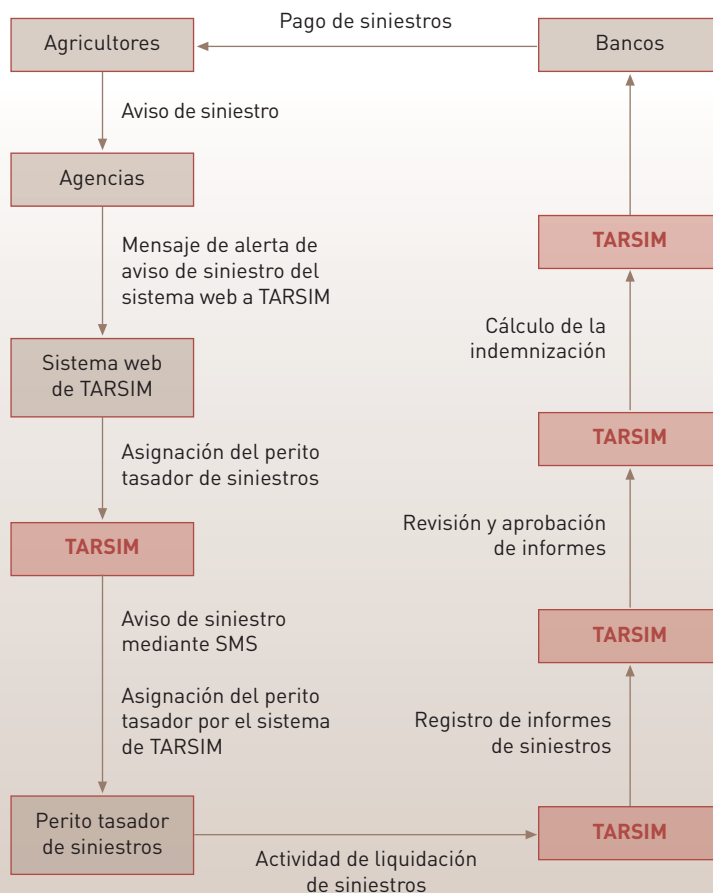
Si existieran puntos débiles en las directrices de suscripción, pudieran amenazarse los pilares económicos de TARSIM o hacer que el seguro no resulte asequible para los productores. También

es posible que se afecte a la capacidad del sistema para cumplir sus obligaciones frente a ellos, lo que, a su vez, podría erosionar gravemente la confianza y generar inestabilidad durante los primeros años de operación de TARSIM.

Por ello, TARSIM ha concedido desde el principio una gran importancia a los análisis actuariales a la hora de determinar su estrategia. Con objeto de llevar a cabo esta política, se han dado los siguientes pasos:

- Se han compilado los datos disponibles de las compañías de seguros y de las estadísticas de seguro de granizo de un total de 6.800 núcleos de población rural, estableciéndose una tarifa revisada de tasas por población, basada en las zonas de riesgo de granizadas y en los niveles de sensibilidad a dicho fenómeno que presentan los cultivos.

Operativa del Seguro Agrícola en Turquía



Cultivo orgánico de albaricoques en la localidad de Kirazlı

- ▶ Se han correlacionado por población y su área circundante los estadios fenológicos de las variedades de cultivos y los datos meteorológicos, estableciéndose una tarifa de primas de helada y zonas de riesgo de heladas según dicha correlación.
- ▶ Para las zonas de riesgo de tormentas, se han analizado series temporales prolongadas de velocidades del viento, extraídas de los datos meteorológicos y se ha establecido una tarifa de primas de tormenta.
- ▶ Para las zonas de riesgo de inundación, se han compilado y analizado más de 30 años de registros del Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales y de la Administración de Obras Públicas Hidráulicas.

Con las tarifas arriba mencionadas pueden cubrirse en toda Turquía dentro de las líneas de seguro de cultivos e invernaderos, los riesgos de granizada, inundación, tormenta, helada, tornado, incendio, terremoto y deslizamiento de tierras. Se trata de riesgos que pueden repercutir de forma directa y sistémica sobre las actividades económicas del sector rural en general y del sector agrícola en particular.

Además, toda clase de animales registrados que se críen con fines comerciales están cubiertos por TARSIM contra todo riesgo, excepto epizootías.

Normas coherentes de funcionamiento

▶ Actividades de liquidación de siniestros

En lo que respecta a las reclamaciones del seguro agrícola, TARSIM ha integrado y comenzado a ejecutar actividades de liquidación de siniestros tanto del propio negocio como del sistema tradicional.

Frente a las anteriores incoherencias en este ámbito, las actividades de liquidación de siniestros se han perfeccionado, organizado y centralizado.

En el negocio asegurador por regla general, puede afirmarse que si los pagos de las indemnizaciones tardan en llegar a los asegurados y su administración resulta cara,



Invernaderos en la provincia de Antalya

El desarrollo del seguro agrícola en cada país está vinculado a las necesidades de los agricultores

se disuade a los campesinos de adquirir el seguro en cuestión. Gracias a un sistema web propio, TARSIM puede solventar tales dificultades.

► **Uso obligado de sistemas informáticos**

La información es algo esencial a la hora de medir y evaluar el riesgo, pero la obtención, el procesamiento y el análisis de los datos suele ser costoso. Garantizar la fiabilidad de los datos con mayor facilidad y rapidez constituye un aspecto crucial del negocio de TARSIM; puede decirse que es como el oxígeno que lo mantiene vivo. Su sistema web nos permite recabar, almacenar, clasificar, distribuir y utilizar información en toda Turquía, en todas partes donde exista una conexión a Internet.

El sistema web es flexible y proporciona una información completa y actualizada sobre la forma en que tratamos el negocio del seguro agrícola y la organización de las reclamaciones por siniestro. Mediante el sistema web, podemos examinar nuestras operaciones, pólizas y proyectos para identificar las necesidades y demandas de los campesinos que puedan mejorarse con un enfoque diferente o justificar su rechazo. Asimismo, el sistema ilustra cómo ponemos realmente en práctica el principio de normalización.

Puede considerarse que una de las principales condiciones para mejorar el sistema, especialmente en cuanto a su introducción en Turquía, radica en una tecnología idónea que permita recabar y supervisar los datos de manera más fiable, eficaz y precisa.

Un ejemplo de innovación tecnológica lo constituye un sistema web interactivo.

Sus ventajas son:

- Accesibilidad en todo momento desde cualquier lugar a través de Internet.
- Información en tiempo real.
- Procesamiento inmediato.
- Compatibilidad con herramientas Office,

no requiere productos de software complejos.

- Adaptabilidad a cambios en las condiciones de suscripción del seguro.
- Mejor control y mayor comodidad.
- Información compartida por diversas plataformas.
- Se gestionan las tarifas, suscripción, producción de documentos, tramitación de reclamaciones, elaboración de informes y contabilidad para las compañías de seguros, los corredores y los agentes.
- La puesta en marcha de nuevas líneas de negocio se puede llevar a cabo mediante herramientas flexibles del sistema.

Antes de emitirse una póliza, el sistema web TARSIM recaba la información de los asegurados a través del sistema nacional de registro de productores agrícolas y pecuarios. Para adquirir una póliza TARSIM, basta con el número del carnet de identidad del ciudadano.

Todas las pólizas se almacenan en la base de datos de TARSIM. Los datos pueden transmitirse del centro TARSIM a las compañías de seguros en tiempo real o diferido.

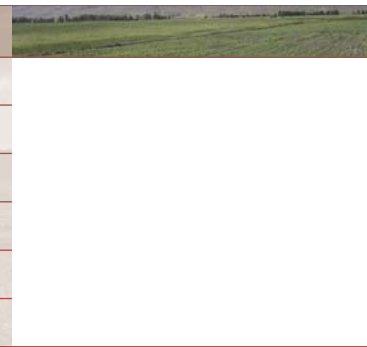
El abrumador volumen de informes en papel, pólizas y otros documentos impresos es escaneado y convertido en archivos electrónicos, editables en diversos formatos, para facilitar su gestión y almacenamiento.

Nuestras expectativas de cara al futuro

El éxito y la eficiencia en el seguro agrícola dependen de múltiples factores que interactúan entre sí, como las condiciones económicas, el cambio climático, los comportamientos de los agricultores, la confianza, etc. A largo plazo, TARSIM logrará lo mejor de nuestros esfuerzos, energía y recursos, gracias a las tasas actuarialmente sólidas y a un sistema web fiable y flexible.

Estadísticas de TARSIM

	2007	2008	2009
Número de pólizas	113.413	134.881	158.661
Volumen de primas (en millares TRY)	33.147	50.885	66.244
Valor asegurado (en millares TRY)	764.340	1.150.088	1.500.169
Número de cabezas de ganado aseguradas	28.703	37.193	58.028
Superficie asegurada (da)*	1.804.304	2.293.434	2.938.557
Número de inspecciones de riesgo y avisos de siniestro	31.083	44.048	57.265



1 TRY = 0,464 EUR a 31/12/2009
 1 TRY = 0,465 EUR a 31/12/2008
 1 TRY = 0,582 EUR a 31/12/2007

* 1 da (dunam)= 0,1 hectáreas

Según vaya creciendo la economía turca, lo hará igualmente la agricultura y adquirirá una mayor importancia económica. Esperamos que de este modo las oportunidades se hagan cada vez más atractivas, y TARSIM estará entonces en óptimas condiciones de obtener provecho de ello.

TARSIM pretende cumplir plenamente con las expectativas de nuestros agricultores, a los que consideramos nuestros maestros y aliados, haciendo el seguro agrícola más accesible, más eficaz y más sostenible, como una especie de supermercado financiero para los productores agrícolas y pecuarios.



Puesto de especias en el mercado de Estambul



entrevista a **Ignacio Machetti**

Director General del Consorcio de
Compensación de Seguros de España



Ignacio Machetti nació en Barcelona en 1959.

Es Economista y Actuario de Seguros.

Desde 1984 pertenece al Cuerpo de Inspectores de Seguros del Estado.

Ha ocupado diversos puestos en la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones -donde fue Subdirector General de Inspección entre 1997 y 2001- y en el Consorcio de Compensación de Seguros, entidad de la que es Director General desde enero de 2001.

“El seguro de crédito se está recuperando”

La restricción del crédito a la economía y el incremento desmesurado de la siniestralidad en el seguro de crédito han sido dos de las perversas consecuencias de la crisis financiera. En el caso del seguro de crédito, destinado a garantizar el cobro de la venta de bienes a terceros, los aseguradores del ramo, a través de la asociación empresarial del seguro, UNESPA, solicitaron la ayuda del gobierno. Esta ayuda se articuló mediante un convenio, de tiempo limitado, con el Consorcio de Compensación de Seguros. En esta entrevista conoceremos los detalles de las medidas adoptadas, a la vez que se desliza la opinión de que el seguro de crédito ya está anticipando una próxima recuperación de la actividad económica.

¿Qué funciones ha desarrollado históricamente el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) en relación con el seguro de crédito?

Sobre este tema hemos pasado por distintas etapas, siempre referidas –hasta el Convenio de Reaseguro iniciado el año pasado– al seguro de crédito a la exportación. Por resumir lo más significativo, entre 1969 y 1970 se hizo cargo directamente de los riesgos denominados “políticos y extraordinarios” de la exportación al tiempo que reaseguraba los comerciales, que asumía la entidad “Compañía Española de Seguros de Crédito y Caución”. Durante un breve lapso de unos meses en 1970 el CCS incluso se responsabilizó también directamente de los riesgos comerciales hasta la creación de CESCE. A partir de 1971 fue CESCE la que asumió la cobertura directa de todos los riesgos de crédito a la exportación aunque en relación a los políticos lo hacía por cuenta del Estado, reasegurando con el Con-

sorcio los comerciales. En 1990 el Consorcio dejó de reasegurar los riesgos comerciales, quedándole como única función –que todavía conserva– la de administrar los fondos relativos al seguro de crédito a la exportación por cuenta del Estado, es decir, una función de tesorería.

La intervención del Consorcio como reasegurador en todo tipo de seguro de crédito, incluido el interior, sólo se ha planteado ahora con ocasión de la crisis económica y de forma transitoria.

¿Por qué se pensó en el Consorcio de Compensación de Seguros para ayudar al seguro de crédito en España cuando los reaseguradores llegaron a la conclusión de que no estaban dispuestos a seguir encajando pérdidas?

Cuando los aseguradores de crédito españoles detectaron restricciones en el mercado reasegurador en las renovaciones de 2009, hubo una

La intervención del Consorcio como reasegurador en todo tipo de seguro de crédito, incluido el interior, sólo se planteó con ocasión de la crisis económica y de forma transitoria

petición unánime por su parte. El detonante fue el incremento de la morosidad fruto de la crisis económica. Se estaban gestando algunas iniciativas en Europa -concretamente en Francia, a través de la *Caisse Centrale de Réassurance (CCR)*, reaseguradora pública y aquí se pensó en el Consorcio, cuya eficacia como complemento del sector privado estaba más que contrastada.

En un primer momento, al mercado reasegurador le hizo poca gracia, pues temió que fuera una intervención distorsionadora de la competencia. Una vez planteados los términos de la participación del Consorcio sobre todo su objetivo de neutralidad en el mercado, se quedaron más tranquilos. El tiempo ha demostrado que ese objetivo se consiguió.

¿Qué modelo se siguió en Europa para ayudar al seguro de crédito?

Por lo que sabemos ha habido medidas de apoyo en varios países, aunque a decir de los aseguradores, sin la agilidad y la eficacia con que se han desarrollado aquí. La referencia más analizada ha sido el caso francés, que

parece se planteó para operaciones individuales que se hubieran visto afectadas por una disminución de las garantías y en las que la CCR complementaría las coberturas ofreciendo otro tanto de lo que garantizase el asegurador privado.

Además del sector asegurador, ¿qué otras actividades se ven beneficiadas de las medidas adoptadas?

En general, todos los sectores económicos que acuden al seguro de crédito y lo utilizan como garantía para el buen fin de sus operaciones. El seguro de crédito es muy utilizado en España. De hecho, la participación del Consorcio no tenía como objetivo principal al sector asegurador como tal, sino sólo en la medida en que, complementando su capacidad, se permitía no excluir de las garantías a sectores de actividad o a operadores individuales, por razones distintas del alto riesgo de morosidad de los deudores. Es decir, el objetivo fue que las restricciones para la cobertura fuesen sólo el resultado de un análisis del riesgo, pero no de la falta de capacidad.



¿Cómo se articuló legalmente esta ayuda y cómo se trasladó a nivel práctico?

Al margen de las funciones que el Estatuto legal del Consorcio establece y regula con carácter permanente, existe un precepto en dicho Estatuto que permite, a través de decisiones de su Consejo de Administración adoptadas por mayoría cualificada, que se asuman otras coberturas. Siempre con el requisito de que concurren razones de interés público, atendiendo a las circunstancias del mercado. Es un mecanismo excepcional que dota de gran flexibilidad al Consorcio pero el principio general es el de legalidad, por lo que las intervenciones por esta vía han de ser temporales o derivar en una adaptación legal. En esta ocasión la concurrencia del interés público vino además refrendada por el Real Decreto Ley 3/2009 de Medidas Urgentes ante la Evolución de la Situación Económica, que nos habilitaba expresamente a aceptar reaseguro en este ramo en determinadas condiciones.

En la práctica, se instrumentó a través de un Convenio de Reaseguro suscrito entre el Con-

sorcio y UNESPA, de vigencia inicial temporal, al que pudieron adherirse de forma voluntaria las aseguradoras que operasen en España. Lo hicieron todas excepto una.

¿En qué consistió?

La aportación del Consorcio se diseñó como un reaseguro por una doble vía: una participación proporcional en cuota-parte (modalidad básica de reaseguro en este ramo) con un mínimo y un máximo y en los mismos términos que el resto de los reaseguradores, es decir, en condiciones puras de mercado y adicionalmente, una protección en la modalidad de stop-loss que garantizaría un porcentaje del exceso agregado de siniestralidad que se situara entre el 85% y el 130% de las primas. Para procurar el equilibrio financiero de esta segunda modalidad -que no forma parte de las habituales en el ramo-, se introdujeron en el Convenio cláusulas que permitieran al Consorcio recuperar, con el paso del tiempo, las aportaciones efectuadas durante la vigencia del Convenio.

¿Cuál fue la acogida del sector asegurador especializado por el hecho de poder contar con el apoyo y capacidad del CCS?

Como el apoyo fue requerido por el propio sector, lógicamente la reacción fue buena. Agradeció con alivio la buena disposición del Ministerio de Economía y Hacienda, pues permitía mantener, aunque con restricciones, una parte muy importante de la cartera. La adhesión al Convenio, una vez firmado éste, fue masiva e inmediata por parte de las entidades. Todos los operadores del mercado español lo suscribieron, excepto uno, quizá porque ya utilizaba programas paraguas de reaseguro de su casa matriz.

¿Cómo calificaría el coste de este sistema de ofertar capacidad al seguro? ¿Se han encajado muchas pérdidas?

Se trató de aportar capacidad de forma financieramente neutral y sin interferencias no deseadas en el mercado de reaseguro. Obviamente, la participación del Consorcio en los tratados cuota-parte tiene un coste idéntico al del resto de la capacidad del mercado. En cuanto a la protección no proporcional, su efecto debía ser neutro, lo que quiere decir que en el medio plazo su coste debe también ser similar. La intervención del Consorcio era más una cuestión de oportunidad que de coste.

Respecto de la capacidad del Convenio realmente utilizada, no alcanzó el máximo previsto,

La capacidad de reaseguro aportada por el Consorcio se estructuró como una participación proporcional en cuota-parte a condiciones de mercado y una protección en la modalidad de stop-loss entre el 85% y el 130% de las primas





La vuelta a la normalidad se ha acelerado respecto a las previsiones porque todos los operadores excepto uno han renunciado a la adhesión en 2010

situándose en una cifra (neta de primas) de alrededor de 80 millones de euros. Yo no lo llamaría "pérdidas", pues el Convenio prevé su recuperación con cargo a beneficios de los próximos cinco años. De las entidades que suscribieron el Convenio, sólo una de ellas no necesitó utilizar la cobertura *stop-loss* durante 2009.

Sabemos las compañías que han utilizado el Convenio, pero ¿conocemos en qué sectores?

Básicamente en todos. Ya he comentado que es muy utilizado en España, tanto en transacciones exteriores, donde entre el 80% y el 90% de nuestras exportaciones se dirigen a Europa, como en interiores. Sí hay que constatar que la cobertura en construcción era de las que más problemas registraba, pero la verdad es que se han beneficiado todos los sectores, porque se han podido cubrir más riesgos.

¿Cuánto tiempo estará en vigor el Convenio de reaseguro?

Preveía una duración inicial máxima de 3 años, transcurridos los cuales hay que revisarlo forzosamente, bien para extinguirlo o bien para cambiar los términos. Pero parece que la vuelta a la normalidad se ha acelerado respecto de las previsiones, porque todos los operadores excepto uno han denunciado la adhesión ya para 2010. En consecuencia, para el grueso del mercado la medida se ha ceñido a un año. A partir de ahora, una vez utilizado este apoyo con transferencia efectiva de cobertura, el Consorcio dispone, según el Convenio, de un plazo de cinco años para estabilizar su resultado conjunto mediante una participación en las cuentas técnicas de las entidades en este ramo.

Si el seguro de crédito se está recuperando y las entidades parecen más dispuestas a contra-

El Consorcio de Compensación de Seguros: función y misión

El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) es una entidad pública empresarial, con personalidad jurídica propia, que actúa como instrumento al servicio del sector asegurador español, en el que está plenamente integrado. Sus orígenes se remontan a 1941 y su constitución entonces se realizó con carácter provisional para dar respuesta indemnizatorias a problemas que tenían origen en la Guerra Civil española de 1936.

Sus funciones han cambiado y se han ampliado con el transcurrir del tiempo, al igual que su Estatuto Legal, que está sometido a la misma legislación que rige para el seguro privado. El CCS cuenta con una dilatada experiencia y un alto grado de especialización en las funciones que tiene encomendadas, entre éstas, la cobertura de riesgos extraordinarios -como riesgos de la naturaleza, atentados terroristas- amparados por el contrato de seguro. También realiza la suscripción de seguros de automóviles cuando es inviable por el mercado, además de indemnizar aquellos accidentes donde el conductor es desconocido o circula sin seguro. Su actividad reaseguradora complementa el sistema de seguros agrarios, y también en el seguro de crédito, como hemos visto. El CCS tiene encomendada la función liquidadora de las entidades de seguros cuando su viabilidad resulta imposible.



tar. ¿De qué manera influye la actuación diseñada por el Gobierno y materializada en el CCS?

Todavía la crisis no está cerrada. Las restricciones en las operaciones de seguro de crédito - en condiciones y también en criterios de selección de riesgos- han permitido poner en negro los números de las entidades. No sólo eso, las entidades ya se plantean la conveniencia de volver a políticas de suscripción más permisivas. La actuación pública ha permitido, en resumidas cuentas, que las restricciones y ajustes se efectuaran bajo criterios estrictamente técnicos, manteniendo la cartera de asegurados por encima del tamaño crítico; de otra manera, la recuperación no se habría producido, al menos no tan pronto.

¿Cómo describiría la situación actual del ramo de Crédito en España?

No es fácil hacer un análisis exhaustivo. El seguro de crédito es un producto esencialmente de este lado del Atlántico, de Europa, y tiene un especial grado de penetración en España, por eso tenemos el segundo grupo asegurador de crédito más importante del mundo. Habría que explorar la visión de los auténticos expertos. Creo que fuera de nuestro país, la crisis se ha cobrado víctimas entre los aseguradores y ha habido deserciones también en los mercados de reaseguro. El mercado español gozaba de buena salud. Está aguantando bien el tirón, pues para eso estaba preparado: el seguro de crédito anticipa las crisis, pero también inicia su recuperación antes que otros sectores de la economía.

A pesar de todo ello, y ya con la intervención del Consorcio prácticamente finalizada, a las entidades les quedan aún muchas cosas por hacer: no estamos ni mucho menos en la situación de los años previos a la crisis.

El seguro de crédito anticipa las crisis, pero también inicia su recuperación antes que otros sectores de la economía



entrevista a **Enrique Clemente III**

Presidente y CEO de
MAPFRE Insular Filipinas



Bahía de Manila

Enrique Clemente III, o EC3 como le llaman sus colegas, lleva más de tres décadas en el sector financiero, más concretamente en la industria del seguro no vida.

Trabajó en todos los aspectos del área de operaciones de seguros generales hasta que asumió la presidencia de MAPFRE Insular.

EC3 se educó con los Hermanos Cristianos y obtuvo su licenciatura en administración de empresas por la Universidad De La Salle en Manila.

En la última década, MAPFRE Insular se ha consolidado dentro del panorama filipino y actualmente constituye una de las principales compañías del sector asegurador de Filipinas.

“En esta crisis financiera, Asia ha tenido una importante ventaja”

¿Cómo describiría usted el mercado del seguro en Filipinas?

Las licencias o certificados de autorización de entidades aseguradoras reguladas expiran el 30 de junio de cada año. En el periodo 2008-2009 se concedieron licencias a un total de 121 compañías de seguros para realizar negocios en el país. Entre ellas, hay 3 compañías multirrama, 32 aseguradoras de vida, 85 aseguradoras no vida y 1 compañía de reaseguro. Durante dicho periodo se emitieron asimismo licencias o acreditaciones a 49.781 mediadores de seguros y otras entidades de asistencia técnica. Entre los autorizados figuran 40.865 agentes ordinarios, 233 agentes generales, 7.683 agentes variables y 113 corredores.

El total de primas generadas por los aseguradores de vida y no vida asciende a alrededor de 100 millones de pesos filipinos (PHP) anuales, representando el total de las primas de vida y no vida en torno al 1,05% y 0,95% del PIB y del PNB, respectivamente. Los activos conjuntos de los sectores de vida y no vida alcanzan cerca de los 500 millones de PHP, con el grueso de las inversiones en títulos de deuda estatal. En el mercado filipino, los sectores de seguros de vida y no vida presentan una proporción de 60:40, respectivamente.

¿Cuáles son los productos de seguro más comunes que se venden en el mercado filipino?

Los productos de seguro tradicionales continúan representando una buena parte de la cartera de

vida, pero con el tiempo han ido ganando terreno los productos vinculados variables. En el sector no vida, los seguros de daños y de automóviles suponen más del 60% de la cartera, con índices de siniestralidad rentables a lo largo de los años. No obstante, aún no se ha hecho público el índice de siniestralidad oficial para el año de suscripción 2009.

En el sector no vida, el grueso del negocio de automóviles lo constituyen los vehículos particulares y comerciales con coberturas de daños propios, robo y catástrofes naturales (denominados “Acciones de la Naturaleza”). Las primas de responsabilidad civil, incluida la RC obligatoria, equilibran las cuentas.

En los seguros de daños, las empresas industriales y comerciales representan una buena parte de las primas, y los negocios minoristas y de la vivienda equilibran las cuentas.

En la línea de RC, los principales productos vendidos son los seguros de accidentes personales y de salud. Los microproductos de Accidentes Personales (AP) están ganando terreno, ya que se comercializan a través de diversos intermediarios por todo el país.

Los productos de necesidad futura, como los planes educativos y formativos han experimentado un descenso en los últimos años, pero las ventas están repuntando lentamente. Este sector, que estaba directamente supervisado por la Comisión de Valores y Bolsa, pasa ahora a estar bajo el control de la Oficina del Comisionado de Seguros.

Un nuevo ramo o producto que podría evolucionar en los próximos años es el seguro de título de propiedad, que se introdujo recientemente en el Congreso filipino. Este seguro, que se exige en los EE.UU, está relacionado con las transacciones inmobiliarias.

¿Encuentra usted algunas similitudes con el mercado del gigante vecino japonés? ¿Cuáles son los principales mercados circundantes en los que más participa Filipinas?

El mercado japonés está desregulado de forma análoga a la industria del seguro filipina. Los países desarrollados y en desarrollo emprendieron programas de liberalización financiera en los años noventa con objeto de mejorar su competitividad y eficiencia. En la segunda mitad de dicha década se produjo en el sureste asiático una relajación de las restricciones a la entrada de empresas nacionales y extranjeras. La desregulación ha dado lugar a la entrada de nuevos actores (incluidas compañías extranjeras) y a fusiones y adquisiciones.

Según datos de 2008, las principales líneas de

negocios de Japón son los seguros de automóviles (59,5%) y de incendio (15,9%). Esto dos ramos son asimismo los más importantes de Filipinas. Los seguros de incendio aportaron el 32,65% y los de automóviles generaron el 31,69% de las primas brutas de seguros no vida en 2008. Automóviles e incendio son igualmente los dos principales ramos en Tailandia (60% de automóviles, 7% de incendio) y en Indonesia (29% de automóviles y 34% de incendio).

Ambos mercados están dominados por unas pocas grandes compañías. En Japón, el 85% del mercado está controlado por 17 compañías de un total de 51. Existe un plan para que estas 17 compañías se fusionen en tres sociedades holding. Esta situación puede dar origen a un oligopolio en la industria japonesa del seguro no vida. Por su parte, el mercado filipino está dominado por las 20 principales de las 85 compañías no vida autorizadas en 2009, que reúnen el 80% del total de primas brutas suscritas. En el sector de vida, las 5 primeras aseguradoras representan aproximadamente el 80% del negocio.

La penetración media de Filipinas es mucho



menor que la del Japón donde alcanza el 2,2% aproximadamente. Otros países asiáticos presentan una penetración que oscila entre el 0,6% (India) y un máximo del 2,9% (Taiwán). La situación de Filipinas a este respecto es similar a la de otros países del sureste asiático. Singapur, Malasia y Tailandia registran índices de penetración de alrededor del 1,1%, 1,6%, y 1,7% respectivamente. El subdesarrollo de la industria del seguro en la mayoría de países del sureste asiático puede atribuirse principalmente a una escasa demanda a consecuencia de los bajos niveles de renta.

Una estructura fiscal favorable para el sector constituye un motor esencial del desarrollo del mercado del seguro. El mercado asegurador filipino es uno de los que soportan una mayor tributación fiscal; en él, las pólizas de incendio se gravan con unos impuestos del 27% y las pólizas de automóviles tributan un 25%. La industria filipina del seguro de vida ha presionado recientemente con éxito para la promulgación de una ley que reduce los impuestos sobre las pólizas de vida. Se espera que esta reducción

haga más asequibles los seguros de vida e incrementemente la penetración del mercado.

El principal canal de distribución en Japón es el sistema de agencias, que representa el 93% de las primas directas suscritas en el mercado. Ello contrasta con la situación de Filipinas, donde cerca del 50% del total de primas no vida de la industria es generada por corredores de seguros. Japón, Filipinas y otros países asiáticos también utilizan otros canales de distribución, tales como el marketing directo (incluidas las ventas por Internet) y la bancaseguros.

Las industrias de seguros no vida del sureste asiático, como Filipinas, Malasia, Indonesia y Tailandia se encuentran en diversos estadios de puesta en práctica del marco de adecuación del capital basado en el riesgo. Por su parte, Japón observa los criterios reguladores del margen de solvencia.

En 1997, la crisis en los mercados del seguro asiáticos constituyó un problema. ¿Ha finalizado realmente o se ha superpuesto a la actual crisis financiera de los países occidentales?

La crisis financiera asiática de 1997 comenzó en Tailandia con el hundimiento de la moneda tailandesa (el baht), lo que provocó un contagio financiero a otros países asiáticos. Indonesia, Corea del Sur y Tailandia fueron los más afectados. En 2001, la economía de Tailandia ya se había recuperado. El aumento de los ingresos fiscales permitió al país equilibrar su presupuesto y pagar sus deudas al FMI en 2003, cuatro años antes de lo previsto. El baht tailandés continuó revalorizándose hasta alcanzar los 33 baht por dólar en diciembre de 2009.

La crisis asiática de 1997 finalizó años antes de que comenzase la actual crisis financiera en los países occidentales. Este rebote no ocurrió espontáneamente, sino que fue consecuencia de una firme política puesta en práctica por los países afectados y una ayuda financiera a gran escala de la comunidad internacional, especialmente mediante programas apoyados por el FMI para Indonesia, Corea y Tailandia.

La actual crisis financiera en los países occidentales fue desencadenada por la crisis de las hipotecas subprime en los EE.UU. a finales de 2006, que repercutió en los mercados financieros de todo el mundo, incluida Asia. Las economías asiáticas, dependientes de las exportaciones, sufrieron duramente cuando los consumidores y las industrias de los EE.UU. y Europa recortaron sus compras. Las turbulencias financieras pu-

Una estructura fiscal favorable para el sector constituye un motor esencial del desarrollo del mercado del seguro



Arrozales en terrazas de las montañas de Filipinas

Las actuales turbulencias financieras han subrayado la necesidad de mejorar el marco regulador, fomentar el buen gobierno empresarial y elevar la calidad de nuestros mercados

sieron de relieve los excesivos riesgos que habían asumido las entidades financieras. Asimismo, subrayaron la necesidad de mejorar el marco regulador, fomentar el buen gobierno empresarial y elevar la calidad de nuestros mercados. Una mejor supervisión de las posiciones financieras y de la solvencia de las compañías de seguros aumentará la confianza en el sector a la vez que protegerá a los asegurados. En esta crisis financiera, Asia ha tenido una importante ventaja. La mayoría de los bancos asiáticos evitaron los instrumentos financieros complejos que provocaron el desplome de algunos bancos occidentales. Los gobiernos y las empresas asiáticas gozaban de una salud financiera relativamente buena, ya que habían puesto en orden sus finanzas hacía poco, tras la crisis asiática de 1997-98.

¿Cree usted que podría crearse en Filipinas un centro regional de servicios financieros de modo análogo a Singapur o Labuan?

En Filipinas podría crearse un centro regional de servicios financieros similar o alternativo a los de Singapur y Labuan. Para ello, haría falta emprender acciones legislativas. Crear un centro regional semejante, con reducción de impuestos y otros incentivos no sería nada nuevo para el país, ya que el gobierno filipino lo ha hecho para las Ecozonas (*EcoZones*) o Zonas de procesamiento de exportaciones (*Export Processing Zones*). Probablemente no sería difícil lograr la aprobación del Congreso, pues ya hace tiempo que se ha reconocido que tales zonas especiales y similares son buenas para el país, porque promueven el crecimiento económico, generan empleo y mejoran la imagen del país como actor económico mundial. La cuestión es realmente si ello sería o no necesario en estos momentos, teniendo en cuenta el actual clima financiero y la proximidad de otros centros financieros dominantes.

¿Cuál es el nivel de penetración del seguro de riesgos de la naturaleza en las Filipinas? ¿Cuál es el máximo “ siniestro de mercado ” a consecuencia de un evento catastrófico? ¿Desempeña el reaseguro un papel principal en los seguros de desastres naturales en las Filipinas?

Las cifras de la industria revelan que alrededor de sólo el 11% de los riesgos de daños suscritos han sido asegurados contra riesgos de la naturaleza. Lamentablemente, no se dispone de datos para automóviles, pero una estimación prudente oscilaría alrededor del 10% al 20%.



Volcán Monte Mayon en la isla de Luzón, Filipinas

El máximo siniestro de mercado a consecuencia de un evento catastrófico se produjo durante las grandes inundaciones provocadas por la tormenta tropical Ketsana (cuyo nombre local era Ondoy). Los daños materiales repercutieron adversamente sobre el valor de las propiedades inmobiliarias de las zonas afectadas. Los siniestros de automóviles se ven agravados por la incapacidad de determinados concesionarios de automóviles de suministrar repuestos para reparar los vehículos dañados, lo que pone a veces a las compañías de seguros en el aprieto de declarar siniestros totales. Las aseguradoras han acordado cargar un 0,5% a los tomadores del seguro de automóviles en concepto de ampliación de la cobertura para hacer frente a los riesgos de la naturaleza, las denominadas “Acciones de la Naturaleza.” Debido a la catástrofe provocada por el tifón Ketsana, los propietarios de automóviles aprecian ahora la importancia de asegurar esta ampliación de la cobertura. Todavía no se dispone de cifras actualizadas, pero la Asociación de Aseguradores y Reaseguradores de Filipinas (PIRA) ha estimado las pérdidas aseguradas conjuntas de los ramos de daños y automóviles entre 12 y 15 millardos de PHP, de los que un 90% corresponde a los seguros de daños. El reaseguro desempeña un papel importante en los seguros de riesgos de la naturaleza en



el país. En primer lugar, las capacidades de retención de las compañías locales son relativamente bajas. Riesgo por riesgo, los mayores clientes son generalmente los que requieren cobertura frente a los peligros de la naturaleza. Si no se dispone de capacidad de reaseguro, el seguro podría limitarse a acuerdos de coaseguro. En segundo lugar, los aseguradores directos tienen que ser precavidos con la totalidad de los riesgos que acumulan. Sin suficiente protección frente a las catástrofes de la naturaleza, una compañía prudente tendría que ir despacio o ser más selectiva a la hora de aceptar responsabilidades contra peligros de la naturaleza.

Todavía tenemos en la retina las imágenes de la erupción del volcán Pinatubo en 1991 y los lahares (flujos de lodos volcánicos arrastrados por las lluvias) desencadenados posteriormente. ¿Es posible recordar alguna lección aprendida de aquella crisis? ¿Qué haría falta para reducir la pérdida de vidas, los daños materiales y las pérdidas económicas por desastres naturales en su país?

La erupción del monte Pinatubo fue una de las catástrofes más devastadoras jamás sufridas por las Filipinas. Murieron más de 800 personas y fueron destruidos miles de hogares. Los efectos alcanzaron una magnitud planetaria, pues los

científicos han descubierto que la erupción hizo disminuir la temperatura en todo el mundo durante algunos años posteriores.

Lo que no puede ignorarse es el hecho de que el ser humano es realmente impotente para detener estas acciones de la naturaleza y únicamente puede buscar modos de evitar posibles pérdidas de vidas y haciendas. En el caso del monte Pinatubo, los devastadores flujos de lodos volcánicos (*lahares*) desencadenados por lluvias y tormentas producidas incluso años después, llevaron a las personas afectadas un desastre aún mayor que la erupción en sí misma, cobrándose víctimas mortales, trastornando la vida de muchas personas, destruyendo los medios de sustento y costando millones de pesos en esfuerzos de rehabilitación que parecían avanzar lentamente. Vale la pena disponer de un plan de control y prevención de desastres, que sólo puede tener éxito mediante los esfuerzos conjuntos de los gobiernos, los habitantes locales y las organizaciones sociales y cívicas. Hacen falta campañas periódicas de información y formación, empleando los medios de comunicación para concienciar a las personas y apreciar el plan de preparación frente a los desastres. Dicho plan debería considerar una entidad encargada de la prevención de desastres, que se ocupara de desde la gestión de residuos, pasando por un programa de limpieza

Las cifras de la industria filipina revelan que sólo alrededor del 11% de los riesgos de daños suscritos están asegurados contra peligros de la naturaleza

Después del tifón Ketsana, los propietarios de automóviles aprecian ahora la importancia de asegurar las “acciones de la naturaleza” como ampliación de la cobertura

del aire, hasta la mejora de los medios de vida y la comunidad. De este modo, se realizaría un esfuerzo serio y concienzudo para mitigar los efectos de las catástrofes naturales cada vez que se produzcan. Si bien las reparaciones duraron varios años, Luzón central, que fue gravemente afectado por el Pinatubo, se recompuso finalmente, se recuperó bien y hoy constituye una potente región económica.

Con gran frecuencia, las Filipinas son golpeadas por potentes tifones, que no siempre causan pérdidas económicas y daños asegurados, aunque afecten a zonas pobladas. ¿Cuál cree usted que es el factor clave para que se produzcan elevadas pérdidas aseguradas tras eventos naturales?

Se producen elevadas pérdidas económicas y daños asegurados cuando un tifón u otra impor-

tante perturbación atmosférica golpean la isla principal de Luzón y, más concretamente, la metrópoli de Manila (Metro Manila), Luzón central y Luzón del sur, donde existe una gran concentración de población y de actividad económica. El grueso de las primas de seguro procede de la isla de Luzón y, por tanto, los principales riesgos asegurados están situados allí. Además, las trayectorias de los tifones más potentes suelen virar hacia Luzón, causando en consecuencia una importante destrucción.

¿Por qué fue especialmente catastrófica la inundación ocurrida en septiembre de 2009 tras la tormenta tropical Ketsana?

El pasado septiembre de 2009, la tormenta tropical Ketsana atravesó la isla de Luzón y produjo las mayores lluvias registradas hasta

Tifón sobre el océano Pacífico



El archipiélago de las Filipinas, debido a su situación geográfica y su topografía, está amenazado, al menos, por tifones, terremotos, inundaciones y erupciones volcánicas. ¿Cómo evaluaría usted el nivel de conocimientos de la comunidad científica nacional y las autoridades acerca de la gestión del riesgo?

En un país como Filipinas, propenso a sufrir estos desastres de la naturaleza, la comunidad científica nacional, por pura necesidad, ha promovido un elevado nivel de conocimientos y concienciación sobre la gestión del riesgo.

Al frente de la gestión del riesgo relativa a los peligros de la naturaleza, por parte de la comunidad científica y las autoridades del país, se encuentran la Administración Filipina de Servicios Atmosféricos, Geofísicos y Astronómicos (PAGASA), el Instituto Filipino de Vulcanología y Sismología (PHIVOLCS) y el Consejo Nacional de Coordinación de Desastres (NDCC).

PAGASA es la agencia gubernamental del Departamento de Ciencia y Tecnología (DOST) que realiza los pronósticos meteorológicos, las previsiones de inundación, las observaciones astronómicas y el servicio cronométrico. La agencia da seguimiento a los sistemas de aviso internacionales que proporcionan al público la información necesaria y oportuna acerca de las perturbaciones atmosféricas susceptibles de afectar al país. Además de

colaborar activamente con los medios en la difusión de la información, mantiene una página web accesible al público, en la que puede obtenerse información en tiempo real o actualizada, según van siendo recabados y analizados los datos por sus equipos de especialistas en meteorología e hidrología. Uno de sus programas destinado a mejorar la concienciación y preparación frente a los riesgos y la mitigación de sus efectos, se denomina *Cartografía de peligros y análisis de vulnerabilidad*. A partir de la información y los datos de las observaciones sobre los riesgos meteorológicos e hidrológicos, según su naturaleza, frecuencia y magnitud, y poniéndolos luego en relación con las pautas del poblamiento humano y su nivel de ocupación urbana, la agencia presenta sus análisis en forma de mapas meteorológicos e hidrológicos que muestran los lugares y la frecuencia de ocurrencia de los peligros meteorológicos e hidrológicos, tales como ciclones tropicales, inundaciones, tormentas, vientos huracanados y lluvias extremas, así como sus repercusiones sobre vidas y haciendas. Estos estudios y mapas los utilizan las agencias gubernamentales y las organizaciones no gubernamentales (ONG) en el desarrollo y la puesta en práctica de planes y programas de control de riesgos, preparación frente a los desastres y mitigación de sus efectos.

Por su parte, PHIVOLCS es el instituto de

la fecha en la ciudad de Manila y la región de Calabarzón, a pesar de que sus vientos eran moderados. Las precipitaciones, que duraron cerca de nueve horas, causaron una grave inundación que obligó a la presidenta, Gloria Macapagal-Arroyo, a declarar el "estado de calamidad" en la mayor parte de Luzón, quedando el 80% de la metrópoli inundada por las aguas. Según la agencia meteorológica, la tormenta Ketsana vertió en esas horas un total de 410,6 milímetros (litros por metro cuadrado) de lluvia, cifra superior a la media de precipitaciones mensuales que registra normalmente el país, y mucho mayor que la registrada en el huracán Katrina. Las aguas alcanzaron niveles máximos de seis metros de altura en las zonas rurales. La inundación resultó agravada por el desembalse de agua de algunas de las presas de Luzón

y las avenidas de los ríos. Se cortaron las líneas de alta tensión y no pudo restablecerse completamente el suministro eléctrico hasta que los lugares quedaron libres de la inundación. El gobierno informó de que la tormenta Ketsana causó al menos 500 muertos y más de 300.000 personas desplazadas. Las pérdidas en la industria, el comercio, la agricultura y las viviendas fueron muy importantes, sobre todo debido a que las aguas crecieron rápidamente y la mayoría de las zonas afectadas permanecieron sumergidas durante un periodo que osciló entre dos días y varios meses. Las inundaciones afectaron a todas las clases socioeconómicas.

¿Cómo ayudó MAPFRE Insular a coordinar los esfuerzos de socorro, tanto a nivel empresarial, estableciendo el enlace entre la FUNDACIÓN

servicio del DOST, cuyo principal cometido consiste en mitigar los desastres que puedan derivarse de erupciones volcánicas, terremotos, maremotos (tsunamis) y otros fenómenos geotectónicos relacionados. Es la agencia responsable del desarrollo y la difusión de la información acerca de tales peligros de la naturaleza. En consecuencia, lleva a cabo una supervisión y cartografía de terremotos y volcanes, cartografía de fallas activas y estudios de deformaciones del terreno, así como el desarrollo y la puesta en práctica de los necesarios sistemas de aviso y alerta.

El NDCC es el coordinador gubernamental supremo y general de los programas de preparación del país frente a catástrofes, gestión de desastres y esfuerzos de rehabilitación realizados por el gobierno y el sector privado. Está dirigido por el Secretario de Defensa Nacional, que es asistido por los responsables (Secretarios) de otras 18 agencias o departamentos gubernamentales, entre los que figuran las Fuerzas Armadas de las Filipinas, la Oficina de la Defensa Civil y la Cruz Roja Nacional de las Filipinas. El NDCC funciona a través de sus agencias miembro y sus redes locales, desde los consejos coordinadores regionales hasta los locales ("barangay").

Buena prueba de la concienciación del país sobre la gestión del riesgo que representan los fenómenos naturales, la constituye una ley reciente-

mente promulgada por el Congreso, denominada "Ley Filipina de Reducción y Gestión del Riesgo de Desastres", de 2010. Dicha ley define las funciones de determinados organismos gubernamentales encargados de responder en caso de catástrofe, e institucionaliza el plan nacional de reducción y gestión del riesgo de desastres naturales y la adecuada financiación del mismo.

<http://www.dost.gov.ph/>
<http://www.pagasa.dost.gov.ph/>
<http://www.phivolcs.dost.gov.ph/>
<http://www.ndcc.gov.ph/>
http://en.wikipedia.org/wiki/Typhoon_Ketsana



Cráter del volcán Pinatubo

MAPFRE y las ONG locales, como a nivel más personal? ¿Cuál fue la intervención de los empleados?

MAPFRE Insular está muy satisfecha y agradecida por la generosa ayuda prestada por la Fundación MAPFRE, que nos permitió socorrer con suministros materiales a las personas afectadas por los tifones Ketsana, en septiembre de 2009, y Parma, en octubre del mismo año. Tras tener conocimiento de esta donación, comenzamos a coordinarnos con la Fundación NASSA-Cáritas de Filipinas a través de las Hermanas de San Pablo, para preparar de inmediato las mercancías de socorro. NASSA-Cáritas es una organización católica local que ofrece servicios sociales a los marginados. Los fondos de la Fundación fueron entregados gradualmente a NASSA-Cáritas para que pudiese adquirir equipos familiares que contenían alimentos básicos y artículos personales, que fueron embalados en miles de bolsas que llevaban el nombre de la Fundación MAPFRE. MAPFRE Insular ayudó a seleccionar las mercancías a incluir en las bolsas.

Más de un centenar de empleados y agentes de MAPFRE Insular actuaron como voluntarios para ayudar a Cáritas en el embalaje de las mercancías, lo que requirió semanas, y distribuirlas luego personalmente a las 8.500 familias en las zonas afectadas de Calamba, Muntinlupa, Benguet, La Unión y Pangasinan.

Los valores filipinos de *"pagtulong"* y *"damayan"* (que significan "prestar ayuda" y "tener empatía", respectivamente) quedaron de manifiesto en la buena disposición de los empleados voluntarios para participar activamente en las tareas de socorro. Su trabajo para preparar y entregar las mercancías, a veces en incómodas condiciones físicas, fue una clara muestra de su compasión por las víctimas.

Para los empleados de MAPFRE Insular que fueron víctimas ellos mismos, resultó conmovedor ver cómo sus compañeros de trabajo iniciaban la colecta de fondos de su propio bolsillo y por toda la empresa, con objeto de adquirir mercancías de auxilio para las víctimas y darles algo de dinero en efectivo que las ayudase a salir del apuro.

La catástrofe unió más a las personas y nos dio la oportunidad de tender nuestra mano a los necesitados del mejor modo que pudimos.

Después de esta experiencia, ¿cómo cree usted, desde un punto de vista empresarial, que pueden mejorarse los planes de emergencia cuando se producen sucesos catastróficos, para ayudar a los empleados, a los clientes y a la población en general?

MAPFRE Insular continuará con su compromiso de ayudar a los empleados que puedan ser víctimas de tales siniestros, ampliando la ayuda en diversas formas. Asimismo, una campaña de información difundida a través de nuestra red interna, boletines de noticias y foros de los empleados expondrá oportunamente asuntos o programas relevantes acerca de la prevención o mitigación de los desastres naturales.

Se pondrá en marcha una campaña informativa similar, que utilice los medios disponibles (página web de la compañía, folletos, periódicos y el boletín de clientes), a fin de enseñarle a la gente cómo preservar la propiedad (viviendas, establecimientos, automóviles), especialmente en caso de ser afectada por catástrofes. Igualmente, reforzaremos el equipo del servicio de siniestros en los periodos en que se prevea un gran volumen de reclamaciones por daños catastróficos.

Por último, como corresponde a la responsabilidad social empresarial de MAPFRE Insular, seguiremos aportando nuestro grano de arena para elevar la calidad de vida a través de colaboraciones con diversas agencias (como hicimos con NASSA-Cáritas) en actividades de ayuda comunitaria.

Barco de pesca tradicional



agenda

CURSOS ORGANIZADOS POR MAPFRE RE

Denominación del curso	Fecha	Lugar
Avería de maquinaria	18-19 de octubre de 2010	Manama, Bahrein
Inspección de riesgos	2-4 de noviembre de 2010	Praga, República Checa
Plan de contingencia	18-19 de octubre de 2010	Caracas, Venezuela
Plan de contingencia	21-22 de octubre de 2010	Bogotá, Colombia
Plan de contingencia	27-28 de octubre de 2010	México D.F., México

 **MAPFRE** | RE
Paseo de Recoletos, 25
28004 - Madrid
España



www.mapfrere.com

