

55

Problemática del Aseguramiento de los Jóvenes en la Política Comercial de las Aseguradoras

Estudio realizado por: Victoria León Rodríguez
Tutor: Salvador Martín García

Tesis del Master en Dirección de Entidades
Aseguradoras y Financieras
Curso 2010/2011

Esta publicación ha sido posible gracias al patrocinio de



Esta tesis es propiedad del autor. No está permitida la reproducción total o parcial de este documento sin mencionar su fuente. El contenido de este documento es de exclusiva responsabilidad del autor, quien declara que no ha incurrido en plagio y que la totalidad de referencias a otros autores han sido expresadas en el texto.

Presentación

Hace más de 20 años que trabajo en el sector asegurador y mi relación con las Compañías Aseguradoras, ha sido siempre como mediadora. He podido observar en mi trayectoria y experiencia profesional que el aseguramiento de los jóvenes noveles conductores ha sido siempre un problema, y que ha cogido relevancia a partir de una mayor segmentación en los sistemas de tarificación de las compañías, observando que ésta problemática, la mayoría de veces se resuelve parcialmente a través del Consorcio de Compensación de Seguros.

Este tema siempre ha sido de mi interés, por lo que aprovechando los conocimientos adquiridos en este Master, he querido analizar, estudiar y ver cómo piensan las compañías, referente a este tema de actualidad, ya que afecta de forma indiscriminada a toda la sociedad, porque estos jóvenes actuales serán los clientes del futuro por los que el mercado competirá y porque afecta no sólo a los jóvenes si no también a sus familias.

Agradecimientos

A D. José Luis Pérez Torres, además de felicitarlo por su magnífica labor y excelente tarea en esta novena promoción del Máster DEAF, también por su admirable trayectoria profesional, quiero expresarle mi agradecimiento y mi amistad personal.

Gracias a todos los profesores que además de sus conocimientos han sabido transmitirme esa dosis de entusiasmo que es imprescindible para conseguir cualquier objetivo y meta profesional.

En especial quiero mostrar un sincero agradecimiento a mi tutor y también profesor del Máster, Salvador Martín, quien con su experiencia ha sabido orientarme en todo momento haciendo posible el desarrollo de esta Tesis.

Gracias a mis compañeros del Máster, Aurelio, Adolfo, Ferran, Sergi, Ricard, Miquel G, Santi, Marta, Víctor, Miquel M., Irene, Àngels y Carles, por vuestra amistad, por los buenos momentos y horas que he compartido con vosotros, ha sido una experiencia personal muy enriquecedora que hará que siempre os tenga en mi memoria.

Expreso mi más profundo agradecimiento a mi empresa Confisergur, a mi socio Santi, a mis compañeros, M. Carme, Maite, Josep y Gerard, gracias por vuestra paciencia, apoyo, ánimo y ayuda que me habéis dado y prestado durante todo el curso y Tesis.

Dedico esta tesis a mi familia, a mi pareja Abel por su estímulo y comprensión y en especial a mi hija Carla, gracias por haberme animado en todo momento durante todas las horas dedicadas a este Master y a la Tesis.

Resumen

Como mediadora observo sistemáticamente que el aseguramiento de los conductores jóvenes en España es complicada y a veces, deriva en un verdadero problema. Situación que en los últimos años ha cogido relevancia a partir de una mayor segmentación en los sistemas de tarificación de las compañías. El joven debe cumplir con su deber de contratar un seguro obligatorio pero desde el sector asegurador sólo se le ofrecen contratos a precios elevados y/o prohibitivos, o simplemente se les deniega la cobertura, en cuyo caso el Estado resuelve parcialmente mediante el Consorcio Compensación de Seguros.

Para comprender mejor toda esta problemática social que afecta de forma indiscriminada, no sólo a los jóvenes si no también a sus familias, he estudiado desde de tres ópticas distintas, la aseguradora, la del consumidor y la mediación, cómo interactúan y resuelven las partes, porque no podemos olvidar que estos mismos jóvenes actuales serán los clientes del futuro por los que el mercado deberá competir.

Resum

Com a mediadora observo sistemàticament que l'assegurament dels conductors joves a Espanya és complicada i, de vegades, deriva en un veritable problema. Situació que en els últims anys ha agafat rellevància a partir d'una major segmentació en els sistemes de tarificació de les companyies. El jove ha de complir el seu deure de contractar una assegurança obligatòria. Però des del sector asegurador només se li ofereixen contractes a preus elevats i/o prohibitius, o simplement se li denega la cobertura, en aquest cas l'Estat resol parcialment mitjançant el Consorcio Compensación de Seguros.

Per comprendre millor tota aquesta problemàtica social que afecta de forma indiscriminada, no només als joves sinó també a les seves famílies, he estudiat des de tres òptiques diferents: l'asseguradora, el consumidor i la mediació, com interactúen i resolen les parts, perquè no podem oblidar que aquest mateixos joves actuals són els clients del futur pels que el mercat haurà de competir.

Summary

As a mediator, I observed consistently that ensuring young drivers in Spain is complicated and sometimes leads to a real problem. Situation, wich in recent years, has taken important from a greater segmentation in the princing systems of companies. Youth must meet its duty to hire a compulsory insurance. But, from the insurance sector, contracts are offered only at high prices and / or prohibitively expensive, or simply denied coverage, in wich case partially resolved by the State through the Consorcio Compensación de Seguros.

To understand all this social problem that affects indiscriminately, not only young people but also their families, I have studied from three different points of view: the insurer, the consumer and The mediation, how they interact and resolve the parties, because we can not forget that these same young people today are the future customers for wich the market must compete.

Índice

1. Introducción. Presentación del problema.....	9
2. Evolución Histórica de la necesidad de asegurarse.....	11
3. Evolución del Seguro Obligatorio Español.....	13
4. Adaptación del Seguro Obligatorio a las Directivas Europeas.....	15
5. Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguros en Circulación de vehículos en España..	17
5.1. Capítulo I Art,1.....	17
5.2. Capítulo II Art. 2,3, 4,5 y 6.....	17
5.3. Capítulo III Art, 7,8,9 y 10.....	19
6. Realidad y problemática actual	21
6.1. Seguro Automóvil. Mercado Español 2010.....	21
6.2. Las Compañías Aseguradoras.....	24
7. Desde la óptica de las Compañías Aseguradoras	27
7.1. Siniestralidad automóviles en España	28
7.2. Segmentación en automóviles por las Compañías	29
7.3. ¿Por qué no es rentable la contratación de Jóvenes?.....	30
7.4. Estudio de la Evolución del precio en función de las Variables: edad y carnet en el segmento de los Jóvenes	36
7.5. Objetivo del Estudio de la Evolución del precio en función de las Variables: edad y carnet en el segmento de los Jóvenes	39
7.6. Políticas de suscripción relacionadas con los Jóvenes	51
7.7. Actuación de las Compañías.....	57
8. El Consorcio Compensación de Seguros	61
8.1. ¿Cómo se contrata en el Consorcio?	62
8.2. Vehículos asegurados y siniestralidad.....	62
9. Problemática en Europa.....	67
9.1. Política de suscripción Europea, Política legisladora	67
9.2. Planes Estratégicos de Seguridad Vial para reducir la siniestralidad en Europa	67
10. Desde la Óptica del Consumidor.....	75
10.1. Cuatro formas de Aseguramiento de Jóvenes	77
10.2. Quejas.....	81
11. Desde la Óptica de la Mediación.....	83
11.1. Alternativas al NO.....	84
11.2. Otras soluciones	85
11.3. Obligación del Mediador.....	85
12. Conclusiones	89
13. Bibliografía	93
14. Anexos	95
15. La autora	123

Problemática del Aseguramiento de los Jóvenes en la Política Comercial de las Aseguradoras

1. Introducción. Presentación del problema

Desde mi posición profesional como mediadora, vengo observando reiteradamente como el aseguramiento del vehículo para los jóvenes en España se convierte en muchos casos en una situación complicada que acaba derivando con frecuencia en un verdadero problema. Situación ésta, que en los últimos años ha cogido relevancia a partir de una mayor segmentación en los sistemas de tarificación de las compañías.

En España, el Seguro Obligatorio de automóviles, es “obligatorio” para todo propietario de vehículo estacionado habitualmente en España, pero no es “obligatorio” ofrecerlo para las compañías aseguradoras. Por lo tanto, no existe una obligación correlativa para las compañías aseguradoras.

Precisamente de esta falta de obligación correlativa, junto con la necesidad económica de beneficios empresariales de las compañías aseguradoras y la necesidad de ahorro para con todo lo que suponga un gasto obligatorio del consumidor, junto a la necesidad a la que se enfrenta un joven cuando se saca el carnet de conducir y quiere incorporarse a la circulación, es que si bien por un lado debe cumplir con su deber de contratar un seguro obligatorio, por el otro, se encuentra con que desde el sector asegurador, sólo le serán ofrecidos unos contratos de seguros a precios muy elevados y/o prohibitivos, o simplemente se le denegará la cobertura.

Sólo en el caso de no poder subscribirlo en ninguna Compañía Aseguradora, el Consorcio Compensación de Seguros interviene y es quien resuelve parcialmente la problemática pues actúa como asegurador y le acepta el riesgo.

Si tenemos en cuenta que en España cada año se incorporan más de medio millón de nuevos jóvenes a la circulación, es fácil suponer que en muchos hogares españoles hay multitud de familias que diariamente se ven indiscriminadamente afectadas por la problemática descrita. Si además tenemos en cuenta que precisamente estos nuevos conductores serán los futuros clientes por lo que competirá el mercado asegurador, el interés general por conocer cómo interactúan y resuelven las partes es indudable.

Es por ello que me propongo como objetivo en esta Tesis ahondar en la problemática del aseguramiento de los jóvenes en España, estudiando:

- Desde la óptica de las compañías, cómo actúan, que soluciones ofrecen, qué variables utilizan, cómo segmentan, etc.

- Desde la óptica del consumidor, analizando cómo reacciona, qué valora, qué estrategias utiliza, etc.
- Desde la óptica del mediador de seguros cómo lleva a cabo su función de intermediario, cómo lo resuelve, qué asesora, etc.

Así mismo, para ampliar el conocimiento y la visión del problema del aseguramiento de los jóvenes, también intentaré conocer si en otros países de la Unión Europea sufren la misma problemática y en su caso como la resuelven.

2. Evolución histórica de la necesidad de Asegurarse

La necesidad de seguridad es inherente al ser humano. Desde su origen el hombre siente la necesidad de estar seguro frente al medio en que vive.

A pesar de que en sus comienzos lógicamente no existía un seguro con sus bases técnicas y jurídicas tal y como lo conocemos hoy en día, sí surgió muy pronto un sentimiento social de solidaridad y agrupamiento ante los infortunios.

No fue hasta la antigua Grecia que surgió el primer mercado de seguros con un sistema informativo propio; En Atenas apareció el contrato de préstamo a la gruesa, por el que el prestamista debería perdonar el préstamo hecho al comerciante para financiar un viaje marítimo si el barco se perdía, por la causa que fuese.

Durante los siglos de XII a XIV se produjo un gran desarrollo del seguro marítimo, al mismo tiempo que se perfeccionaron o aparecieron otras modalidades de seguro. Por ejemplo, los mercaderes que asistían a las ferias locales podían asegurar sus productos contra los riesgos de incendio y robo.

El testimonio auténtico más antiguo que se conoce de un contrato de seguro marítimo lo constituye el encontrado en el Archivo Notarial de Génova, con data de 1347, el primer contrato de seguro, mientras que la primera póliza apareció en Pisa en el año 1385.

A partir del siglo XVII, Inglaterra se erigió en nación dominante del comercio internacional. La primera ley inglesa de seguros fue promulgada en el año 1601 y autorizó la creación de un tribunal especial que arbitrara las disputas surgidas en materia de seguros.

Inglaterra prestó también una contribución muy eficaz al seguro de incendios, a causa sin embargo de una desgracia: el gran incendio de Londres de 1666, que destruyó casi la cuarta parte de la ciudad (se consumieron cerca de 13.200 casas, 89 iglesias y la Catedral de Saint Paúl), se fundó el Fire Office para el auxilio a las víctimas y obligó a replantear los sistemas de seguro de incendios, redactándose un nuevo seguro, muy parecido al actual, en el que se estipulaba que el asegurador podría reponer o reparar cualquier pérdida en materiales de análoga clase y calidad a los destruidos, lo que le daba la oportunidad de reparar los edificios siniestrados en lugar de pagar las correspondientes indemnizaciones con dinero.

En otros países no existieron compañías de seguros de incendios hasta más adelante. El siglo XVIII (Francia) o XIX (Alemania).

En el desarrollo histórico del seguro hay que mencionar especialmente al Lloyd's de Londres. Desde el siglo XVIII, el Lloyd's de Londres fue el mercado más importante para suscribir cualquier tipo de contrato de seguros; sus miembros estaban muy familiarizados en la situación económica y las circunstancias

que condicionaban los negocios. Además, gozaban de una relativa libertad respecto a la intervención del Gobierno, lo que les permitía una mayor adaptación de sus técnicas y coberturas a las necesidades de los tiempos.

Desde la Revolución Industrial, el seguro ha venido haciendo frente a los riesgos creados por el avance tecnológico y por la complejidad general de la nueva sociedad. Hay nuevos medios de transporte, industrias muy complicadas, profesiones peligrosas, el automóvil se utiliza masivamente, el público tiene cada vez una conciencia más acusada de su derecho a reclamar los daños sufridos por la actuación de otras personas, etc.

Paralelamente a que los riesgos han adquirido volúmenes extraordinarios como las plataformas petrolíferas en el mar, los gigantescos aviones de transporte, los edificios de gran altura, hipermercados, etc. constantemente surgen nuevos riesgos y se cubren otros que anteriormente no se cubrían.

En síntesis, podemos resumir que si bien en el mundo antiguo la institución familiar, los sistemas de producción agrícola y la organización gremial proporcionaban al individuo la protección que necesitaba, ahora en cambio, en la sociedad actual, más basada en el individualismo y reducción del entorno familiar, se tiende a la búsqueda de protección mediante fórmulas legales o contractuales contra la percepción real de la existencia de riesgos personales y patrimoniales.

Por lo tanto, se puede afirmar que el seguro es actualmente una pieza básica de nuestra estructura social.

3. Evolución del Seguro Obligatorio Español

Si bien el nacimiento del Seguro Obligatorio de Automóviles, también conocido como SOA, fue en 1962, por la Ley 22/1962 y publicada en el BOE del 27 de diciembre del 1962, pasando por la Ley 18/1994 por la que se organiza el Fondo Nacional de Garantía y el Real Decreto 3787/1964 mediante el que se aprueba el Reglamento de Seguro Obligatorio y el límite de Asistencia Hospitalaria, no fue hasta el 1 de Julio del 1965 que entro en vigor.

Con posterioridad sufrió distintas modificaciones. Por ejemplo y en concreto, el año 1967 se aprobó el Reglamento del Fondo Nacional de Garantía, en el 1968 se aprobó el texto refundido de la Ley de uso y Circulación de vehículos a motor, en el 1980 se amplían los capitales cubiertos por asistencia y se diferencia entre los centros reconocidos y no reconocidos, en el 1982 y 1987 se vuelve a ampliar sus límites y se cuantifica la baja diaria por incapacidad.

En el año 1991 se aprueba el primer baremo de valoración de lesiones no vinculante en España, pero no es hasta el año 1995 que se incorpora el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación mediante un Baremo Vinculante.

El seguro obligatorio ha sido modificado, ampliado y redefinido con el paso del tiempo a fin de adaptarse a la realidad que cada momento le exigía la realidad y las normas regulatorias provenientes de Europa.

Por ejemplo, la última modificación en España para adaptar nuestra legislación, se ha realizado aprovechando las exigencias de la quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo, mediante la Ley 21/2007, de 11 de julio, con el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor en vigor actualmente.

4. Adaptación del Seguro Obligatorio a las directivas Europeas

El seguro Obligatorio Español con el paso de los años también se ha tenido que adaptar a las distintas Directivas procedentes de la CEE. De momento son cinco las principales directivas europeas.

Por la Primera Directiva sobre el Seguro de automóviles, de 24 de Abril de 1972 (72/166/CEE), se le exige la obligatoriedad de aseguramiento y la no exigencia del control de la llamada "Carta Verde" en frontera, sustituida por un acuerdo "inter oficinas" nacionales. Esta Directiva instauró el sistema del seguro obligatorio de automóviles para todos los Estados Miembros, eliminando los mecanismos de control de seguro en los territorios de la Unión Europea.

La Segunda Directiva 84/5/CEE, es de 30 de Diciembre de 1983 y regula el importe de las indemnizaciones por daños materiales y personales, estableciendo 350.000€ por víctima para daños corporales y 100.000€ para los materiales. Así mismo establece la inoponibilidad a las víctimas de las exclusiones motivadas en el incumplimiento por parte del asegurado de las condiciones de la póliza y la ampliación al ámbito internacional de la cobertura de las funciones de los fondos Nacionales de Garantía.

La Tercera Directiva es de fecha de 14 de Mayo de 1990 y procura la cobertura de todos los ocupantes, excepto el conductor, dentro del seguro obligatorio, a la extensión territorial de pólizas a todo el territorio de la Unión Europea.

El 8 de Noviembre de 1990 (90/618/CEE), se regula el régimen de libre prestación de servicios en el seguro de automóviles, es decir, una entidad aseguradora instalada en un país de UE puede asegurar un vehículo matriculado en otro país de la UE, siempre y cuando esté en régimen de Libre Prestación de Servicios en el país donde está matriculado el vehículo.

La principal finalidad de la Cuarta Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de Mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo, es fijar las disposiciones específicas aplicables a los sujetos con derecho a indemnización derivada de los daños o perjuicios sufridos por causa de accidentes ocurridos en un Estado Miembro distinto del Estado de residencia del individuo perjudicado y que hayan sido causados por vehículos con seguro y estacionamiento habitual en un Estado de la Unión Europea.

Como he dicho anteriormente, España, aprovechando las exigencias de la quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo, relativa al Seguro de Responsabilidad Civil derivada de la Circulación Vehículos Automóviles (DOUE L 149/14, de 11.6.2005) que modifica determinados aspectos de las cuatro Directivas anteriores, se reforma mediante la Ley 21/2007, de 11 de julio, el Texto Refundido de la Ley de

Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, adaptando así su legislación.

Se aprovecha para realizar otras reformas del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, como son las relativas al Estado de estacionamiento habitual del vehículo, las cuantías cubiertas por el SOA, la inoponibilidad de excepciones, los límites al derecho de repetición del asegurador, etc. Entre las novedades de la Ley merece destacarse, por su especial significado y alcance, la relativa a la oferta de indemnización y la respuesta motivada, cuestión íntimamente ligada a la reforma de los intereses moratorios y del procedimiento de emisión del auto ejecutivo.

A pesar de estas Directivas, las diferencias existentes entre los países de sistema continental europeo y el Británico del Common Law, son importantes como por ejemplo en el sistema de imputación de la responsabilidad y en los sistemas procesales.

5. Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguros en la Circulación de Vehículos a Motor en España

He creído necesario resumir muy brevemente la Ley 21/2007 de 11 de julio por el que se modifica el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor RD 8/2004 de 29 de octubre, porque creo que nos puede ayudar a conocer mejor cual es la normativa que nos regula en la actualidad y en especial sobre la problemática actual de aseguramiento o no de los jóvenes, sus padres y sus consecuencias.

Trato a parte he dado al artículo 11, funciones del Consorcio de Compensación de seguros, por su especial relevancia en España y el tema que nos ocupa.

5.1 Capítulo I

Art.1 Responsabilidad Civil.

El conductor de vehículos a motor es responsable en la conducción de estos, de los daños causados a las personas o a los bienes con motivo de la circulación, debiendo responder frente a terceros cuando resulte civilmente responsable.

El propietario no conductor sin el seguro obligatorio responderá civilmente con el conductor salvo que pruebe que le ha sido robado el vehículo.

Se cuantificarán e indemnizarán todos los daños y perjuicios ocasionado a las personas por el valor de la pérdida sufrida y la ganancia que hayan dejado de obtener, los previstos, previsibles incluyendo los daños morales.

5.2 Capítulo II

Art. 2 De la obligación de asegurarse.

Todo propietario de vehículo a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo que le cubra como mínimo lo que marca el seguro obligatorio.

Un vehículo se considera que tiene estacionamiento habitual si tiene matrícula española, si a pesar de no estar matriculado lleva una placa análoga o es un vehículo importado durante los 30 primeros días aunque no tengan matrícula española.

Para comprobar que todos los vehículos cumplen la normativa y facilitar la identificación en caso de siniestro todas las entidades aseguradoras deberán facilitar al ministerio de Economía y Hacienda a través del Consorcio la información sobre los contratos de seguro, constituyendo una falta administrativa muy grave el no hacerlo.

Las autoridades aduaneras podrán denegar el acceso a los vehículos extranjeros de países no miembros de la comunidad.

Además del seguro obligatorio se podrá incluir con carácter potestativo las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la compañía aseguradora.

Las entidades aseguradoras a petición del tomador deberán expedir en 15 días un certificado de siniestralidad de los últimos 5 años.

Art. 3 Incumplimiento de asegurarse.

Sin el seguro obligatorio en vigor queda prohibida la circulación, obligando al propietario al depósito o precinto público siendo los costes a su cargo mientras no sea concertado un seguro.

Además, una sanción pecuniaria de 601€ a 3.005€ de multa según si el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que estuviera prestando, la gravedad del perjuicio causado, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción.

El 50% de la recaudación será entregada al Consorcio para compensar parte de las indemnizaciones satisfechas a las víctimas de circulación en cumplimiento de las funciones que legalmente tiene atribuidas

Art. 4 Ámbito Territorial.

Mediante el pago de una sola prima se tendrá cobertura en todo el Espacio Económico Europeo y el de los estados adheridos al acuerdo entre las oficinas de seguros de los estados miembros y otros estados asociados.

Los importes de la cobertura obligatoria serán los que se marquen por ley y si fueran insuficientes se indemnizará con cargo al seguro voluntario. Y si el siniestro hubiera ocurrido en un estado adherido se aplicaran los límites de cobertura fijados por el Estado miembro.

Art. 5 Ámbito material y exclusiones.

Se excluye del seguro obligatorio al conductor causante del accidente y los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas y por los bienes propiedad del tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad.

Tampoco tendrán cobertura con cargo al seguro obligatorio los daños personales y materiales si el vehículo causante hubiera sido robado. Si tendría cobertura por el Consorcio.

Art. 6 Inoponibilidad por el asegurador.

El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado otra exclusión distinta que las del art. 5 ni franquicias.

En particular no podrá hacerlo de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo por carecer de permiso de conducir, sin ITV, bajo los efectos del alcohol u otra sustancia tóxica o lo utilizan con aceptación tácita o no del propietario.

5.3 Capítulo III

Art 7 Obligaciones del asegurador.

El asegurador con cargo al seguro obligatorio deberá satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona o en sus bienes. El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigirlo. Esta acción directa prescribe al cabo de un año. Únicamente quedará exonerado de la obligación anterior si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme el art. 1 de esta misma ley.

En el plazo de 3 meses de la recepción de la reclamación el asegurador deberá presentar una oferta motivada y mantener en todo momento una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización

Art. 8 Declaración Amistosa Accidente.

El asegurador deberá facilitar ejemplares para que la utilice el conductor para las declaraciones de accidente

Art. 9 Mora del asegurador.

No se impondrán intereses de mora cuando el asegurador acredite haber presentado una oferta motivada o cuando la valoración para presentar la oferta motivada debido a la larga duración de la curación no fuera posible.

Art. 10 Facultad de repetición.

Una vez efectuado el pago de la indemnización, el asegurador podrá repetir contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si existiera conducta dolosa o conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, o por conducir sin el permiso de conducir.

Contra el tercero responsable o en cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

6. Realidad y Problemática actual

Según el Instituto de Ciencias del Seguro, el mercado español de seguros registró en 2010 un volumen de primas emitidas de seguro directo de 57.588 millones de euros, lo que supone un descenso con respecto a 2009 del 3,8%.

El seguro de Vida alcanzó una producción de 25.768 millones de euros, un 8,4% inferior a la del año anterior.

Los seguros No Vida, registraron un leve incremento en primas del 0,2%, hasta los 31.820 millones de euros. Los efectos de la crisis económica en la producción y el consumo, y la intensa competencia existente en la mayoría de los ramos, han impedido un mayor crecimiento de este segmento. En concreto la contracción de la demanda de aseguramiento en el ramo de Automóviles provocó que las primas decrecieran un 0,9%;

Pese al descenso de los ingresos, los resultados del sector asegurador fueron favorables. El resultado de la cuenta no técnica alcanzó los 4.225 millones de euros, lo que supone un 12,2% más que el obtenido el ejercicio precedente. Esta mejora fue debida al crecimiento del resultado de la cuenta técnica de Vida, que aumentó un 7,1%, gracias a una notable reducción de los gastos de explotación netos, así como a una disminución de los gastos del inmovilizado material y de las inversiones, lo que ha repercutido muy favorablemente en el resultado financiero.

El sector sigue mostrando un elevado superávit del nivel de solvencia. En concreto, el cociente del patrimonio propio no comprometido sobre la cuantía mínima exigible, alcanzó en 2010 un valor de 2,6 veces el mínimo exigido por el supervisor.

6.1 Seguro Automóvil. Mercado Español 2010

Según datos de ICEA, el seguro de Automóviles alcanzó en 2010 un volumen de primas de 11.535 millones de euros. Por tercer año consecutivo el ramo experimentó un descenso, en este caso del 0,9%.

Las principales causas de esta caída continúan siendo la crisis económica, sus efectos en la contracción del consumo y el incremento de la competencia en precios:

- Según los datos del FIVA, la cifra de vehículos asegurados disminuyó por segundo año consecutivo, un 0,3% (0,2% en 2009).
- Durante el 2010 las ventas de vehículos registraron un ascenso del 3,2%, aunque el período estuvo marcado por dos momentos claramente diferenciados: los datos acumulados de los seis primeros meses del año muestran una subida del 35% respecto al mismo período del año anterior, antes de que se agotaran las ayudas directas a la compra (Plan

2000E). Sin embargo, en el segundo semestre del año, las ventas registraron un descenso del 23% respecto al segundo semestre de 2009, lastradas por una coyuntura económica desfavorable además del agotamiento de los fondos del Plan 2000E. Todo esto ha provocado que el crecimiento del parque automovilístico se ralentizara, hasta el 0,8%.

- A lo largo de 2010 volvió a reducirse la intensidad de la circulación de vehículos, como se deduce del dato de consumo de gasolina y gasoil de locomoción que descendió un 1,9%, o de la disminución del 2,0% del tráfico en las autopistas de peaje, lo que parece indicar que se reduce el nivel de exposición al riesgo.

Tabla 1.- Evolución de la prima media del seguro de Autos

Año	Vehículos asegurados (1)		Primas seguro directo (2)		Prima media		
	Millones	% Var.	Millones €	% Var.	€	% Variación	
						Nominal	Real
2000	21,7	3,0%	7.996	17,9%	368	14,4%	10,0%
2001	22,0	1,1%	9.034	13,0%	411	11,7%	8,8%
2002	22,4	2,0%	9.990	10,6%	446	8,4%	4,2%
2003	23,3	4,2%	10.669	6,8%	457	2,5%	-0,1%
2004	24,6	5,4%	11.288	5,8%	459	0,4%	-2,7%
2005	25,7	4,7%	11.703	3,7%	455	-1,0%	-4,5%
2006	27,1	5,2%	12.261	4,8%	453	-0,4%	-3,0%
2007	28,3	4,7%	12.593	2,7%	444	-1,9%	-5,8%
2008	28,8	1,7%	12.356	-1,9%	428	-3,6%	-4,9%
2009	28,8	-0,2%	11.662	-5,6%	405	-5,5%	-6,2%
2010	28,7	-0,3%	11.554	-0,9%	403	-0,6%	-2,4%

(1) FIVA

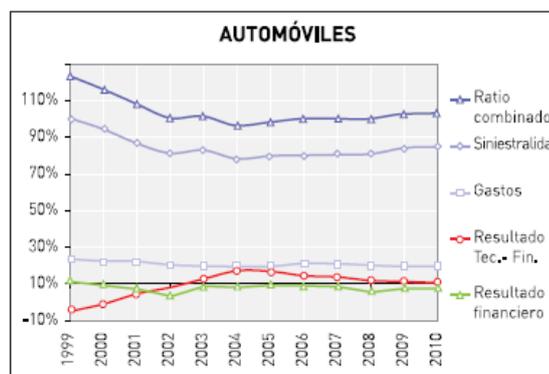
(2) Primas de Seguro directo de entidades aseguradoras y del Consorcio

Fuente: El mercado Español de Seguros 2010. Fundación Mapfre

- La disminución de la renta disponible de las familias sigue provocando un movimiento de asegurados hacia productos y coberturas más económicas.
- Continúa la fuerte competencia en las tarifas, que se refleja en una caída de la prima media por vehículo, hasta situarse en los 403€.

Tabla 2 y Figura 1.- Indicadores Básicos Seguros de Autos (Millones de euros)

Indicadores básicos (% sb. primas)*	2009	2010
Vol. Primas Emitidas	11.640	11.535
Variación primas	-5,5%	-0,9%
Retención	90,1%	87,5%
Siniestralidad bruta	77,8%	77,4%
Gastos brutos	17,5%	17,7%
Siniestralidad neta	79,0%	79,5%
Ratio combinado neto	96,4%	97,0%
Rdo. financiero	5,9%	5,9%
Rdo. técnico-financiero	9,5%	8,9%



Fuente: ICEA. El mercado Español de Seguros 2010. Fundación Mapfre

A pesar de todo lo anterior, el resultado técnico-financiero del ramo fue positivo, aunque se resintió ligeramente en algo más de medio punto, debido a un incremento del ratio combinado neto, que se situó en el 97% frente al 96,4% de 2009. El ratio financiero se mantuvo en el 5,9%, el mismo nivel que el año anterior.

En el cuadro siguiente se puede observar como el comportamiento siniestral se ha visto favorecido durante los últimos años por las mejoras de seguridad vial y por una menor utilización del vehículo, lo que está provocando una reducción general de las frecuencias.

Tabla 3.- Frecuencias y costes medios por garantías

Garantías	Frecuencia (%)			Coste medio (euros)		
	2009	2010	% Dif.	2009	2010	% Var.
RC	10,0%	10,5%	0,51%	1.857	1.780	-4,1%
Corporal	2,1%	2,1%	0,04%	5.275	5.002	-5,2%
Material	8,8%	8,7%	-0,08%	844	832	-1,4%
Daños propios	47,1%	43,8%	-3,24%	748	739	-1,2%
Rotura lunas	7,9%	8,4%	0,50%	282	282	0,3%
Robo	1,6%	1,5%	-0,08%	1.064	967	-9,1%
Defensa jurídica	2,2%	2,1%	-0,08%	288	282	-2,1%
Ocupantes	0,4%	0,4%	-0,01%	1.090	971	-10,9%
Incendios	0,07%	0,08%	0,01%	4.158	3.201	-23,0%
Retirada carnet	0,03%	0,02%	-0,01%	1.389	1.928	38,9%

Fuente: ICEA El mercado Español de Seguros 2010. Fundación Mapfre

La garantía de Daños propios continúa siendo la que tiene un ratio de frecuencia más elevado, con un 43,8%, aunque en 2010 descendió más de tres puntos. El resto de garantías se sitúan por debajo del 10%, excepto Responsabilidad Civil, que tiene una frecuencia del 10,5%.

Respecto al coste medio de los siniestros, se observan descensos en la mayoría de las garantías, sobre todo en Incendios (-23%), Ocupantes (-10,9%), Robo (-9,1%) y Responsabilidad Civil por daños corporales (-5,2%). Las únicas garantías que han sufrido incrementos han sido Retirada de carnet (38,9%) y Rotura de lunas (0,3%).

Conviene señalar que los descensos en las frecuencias de daños corporales, tanto de Responsabilidad Civil como de Ocupantes, son coherentes con la menor exposición al riesgo. Sin embargo, las variaciones en las coberturas de Incendios y Retirada de Carnet están relacionadas con la baja frecuencia de ambas, produciéndose mayor volatilidad en los costes medios por la ocurrencia de siniestros puntuales.

La garantía de Responsabilidad Civil por daños corporales, aunque ha descendido ligeramente respecto a 2009, continúa siendo la garantía con un coste medio por siniestro más elevado, con 5.002€, seguida de la garantía de Incendios, con 3.201€, donde los vehículos minoritarios de 2ª Categoría son los que presentaron valores más altos debido a siniestros punta. Respecto a la siniestralidad, la garantía de Daños Propios es la que alcanza la tasa más

elevada (96,6%), aunque se reduce significativamente respecto a 2009 (99,6%), debido a la mayor composición de franquicias en las carteras de Todo Riesgo.

Se estima que el impacto de la subida del IVA ha supuesto un incremento del 1,0% en el coste de los siniestros para el conjunto de las garantías. Lógicamente, las que más impacto han tenido son las garantías de Daños Propios y Lunas, para las que se calcula un incremento del 1,6%.

6.2 Las Compañías Aseguradoras

La teoría económica clásica explica que las organizaciones empresariales deberían ser neutrales al riesgo y las aseguradoras no deberían ser una excepción puesto que son empresas que asumen y compran riesgo a cambio de cubrir y garantizar las responsabilidades futuras de sus asegurados.

La homogeneización de riesgos permite a la compañía de seguros mediante sofisticados procesos estadísticos, matemáticos o estocásticos, predecir posibles pérdidas sabiendo que ni todos sus asegurados causarán daños a la vez, ni lo harán en la misma medida y, sin embargo, ella podrá cobrar a todos los del mismo segmento, primas similares.

Según la 'Ley de los grandes números', la media muestral se aproxima a la media poblacional. La aseguradora trabaja con víctimas estadísticas. Sucesos imprevisibles para un individuo pueden ser previsibles cuando se examina una población suficientemente grande de individuos sometidos a riesgos similares si se conocen como evolucionan los datos históricos de siniestralidad.

Así, una compañía aseguradora estará dispuesta a ofrecer seguros siempre que la cuantía de las indemnizaciones y todos los costes de gestión, internos, externos, reaseguros, etc. sean inferiores a los ingresos que obtiene por las primas que ha fijado y que espera cobrar.

En este juego de asumir o no asumir riesgos, las compañías, en base a sus datos y estadísticas, pueden llegar a un punto tal que haga que no admitan el riesgo en cuestión, es decir, sería como decir "Es preferible no hacer este seguro, y rechazar la cantidad de dinero que se cobraría al usuario, ya que puede ser una fuente muy gravosa de problemas e indemnizaciones".

En general, los factores que hace que una compañía rechace a un riesgo son dos, y son:

- Características del conductor en cuanto a la edad y experiencia: la pauta que siguen las aseguradoras es que a menor edad, mayor es el riesgo, y también cuenta la experiencia de conducción, medida en años de carnet. De esta manera, se llega un límite que hace que la compañía rechace el riesgo. Es del caso de conductores de menos de 25 años para vehículos y/o con menos de 2 años de carnet, o bien cualquier edad para el caso de conducir motocicletas o ciclomotores.

- Tipo de vehículo: a menor relación peso/potencia, se supone un riesgo mayor, de tal manera que se llega un límite en el que la compañía rechaza el riesgo.

No se puede establecer una regla fija que apliquen todas las compañías, ya que mientras en unas el límite de edad y años de carnet de conducir lo constituye los 25 y 2 años respectivamente, otras suben esa proporción a 27 y 5, etc. Tampoco se puede establecer una regla fija en el supuesto de coches "peligrosos", ya que mientras en algunas compañías no es posible asegurar un determinado vehículo para otras si es posible, pero con precios prohibitivos, o bien para otras está dentro del riesgo normal asumible como cualquier otro vehículo.

Es más, estos dos factores de riesgo no tienen por qué ir separados, sino que muchas veces se analizan en su conjunto, es decir, que NO es posible asegurar un Renault Clio RS de 220cv salvo, si el conductor cumple unas determinadas características, por ejemplo, más de 35 años y 10 de carnet.

Este afán de reducir riesgos para las compañías, y como consecuencia directa, la tendencia de no asegurar a determinados usuarios/coches "conflictivos", ha llevado a tal situación que se podría pensar que existen determinados grupos de personas y/o vehículos a los que les será casi imposible contratar otro seguro que no sea el que le proporcione el Consorcio de Compensación de Seguros, es decir, el seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria.

A partir de aquí le corresponde sólo a los posibles candidatos decidir si cumplen o no con la obligación legal de aseguramiento. La decisión es simple:

- Asegurarse y garantizar su nivel de renta a cambio de una prima satisfecha con periodicidad tanto si causa un accidente como si no lo causa.
- No asegurarse y ahorrarse el pago de la prima, pero exponiéndose con la misma probabilidad que conoce la compañía a causar un accidente y tener que hacer frente a toda la indemnización, o sin causar un accidente a ser multado por circular sin seguro.

Queda claro pues, que el seguro, a pesar de ser una obligación legal que pesa sobre los propietarios de vehículos a motor, es una transacción voluntaria entre asegurado y asegurador, y sólo tendrá lugar si ambos están persuadidos de que los beneficios que esperan obtener serán superiores a las pérdidas que deban asumir.

Es precisamente a partir de esta transacción voluntaria, donde nos encontramos con el embrión del problema que representa en la actualidad el aseguramiento de automóviles a conductores jóvenes.

Según consta en el Anuario Estadístico General publicado conjuntamente por el Gobierno de España, Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico, los permisos de conducción expedidos por primera vez durante el año 2009 fueron 531.200. (244.929 hombres y 286.271 mujeres).

Si tenemos en cuenta que la mayoría de ellos pertenecen al colectivo de jóvenes, podremos deducir fácilmente que cada día en más de mil hogares españoles, se genera y se repite el problema del aseguramiento del automóvil al segmento de jóvenes. Evidentemente esto justifica la dimensión social de la problemática tratada en esta tesis.

7. Desde la óptica de la Compañía de Seguros

En general desde la óptica de la compañía aseguradora, el origen de los problemas que dificultan el acuerdo entre compañía y candidato al seguro, es que si bien la compañía dispone de una cantidad inmensa de información, estudios, estadísticas, etc. y por tanto conoce mejor que el asegurado el riesgo medio de la conducción por conductores noveles, sólo el asegurado conoce su habilidad real al volante y el uso efectivo que hará del vehículo.

A pesar de todos los esfuerzos previos a la contratación que pueda realizar la compañía como el sistema de consulta de siniestralidad Sinco de Tirea, el coste de distinguir entre buenos y malos conductores es muy elevado, en parte porque el colectivo de conductores causantes potenciales de daños al volante de un vehículo está compuesto por individuos de diferente riesgo y las compañías no tienen posibilidad de conocerlo individualizadamente de antemano. Con lo cual la prima de seguro que ofrecerán tenderá a reflejar el riesgo medio de la conducción.

El seguro obligatorio tiende, al menos en teoría, a paliar la posible anti selección pues buenos y malos conductores deberán asegurarse y los mejores riesgos compensarán a los peores. Ignora, sin embargo, los efectos que el seguro obligatorio puede tener sobre el comportamiento de los conductores.

Aunque existen estudios del denominado riesgo moral, de momento las compañías lo incluyen implícitamente dentro de los datos reales de siniestralidad. Entendiendo por riesgo moral el referido a los cambios de comportamiento (de más a menos diligente) que suele experimentar el asegurado una vez firmada la póliza y que puede aumentar la probabilidad de que se produzca un siniestro o su gravedad. Algunas de las compañías intentan incluir como variable de tarificación la modalidad del seguro contratado, porque puede deducirse que el asegurado sólo de RC puede ser más cuidadoso que el asegurado con daños propios.

El seguro obligatorio, en la medida en que obliga a todos los causantes potenciales de daños al volante de un vehículo a trasladar su riesgo a la aseguradora, podría incentivar una conducción más descuidada. Para paliar este efecto perverso del seguro, los daños materiales y personales sufridos por el conductor del vehículo que causa el accidente están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio.

Las políticas de suscripción de las compañías están basadas en sus notas técnicas en la que se agrupan a los asegurados por grupos de riesgos:

- La agrupación permite ofrecer primas calculadas en función del gasto medio esperado de un colectivo de potenciales asegurados y solventar el sesgo que, en otro caso, provocaría que el asegurador se quedase sólo con los peores riesgos.
- Objetivamente. Selección de los mejores riesgos, antes de la contratación (discriminando a los asegurados por Sinco, grupos de edad,

años de conducción, exposición al riesgo, etc.) o después de la contratación (otorgando bonificaciones por bajos niveles de siniestralidad, cruce de pólizas, etc.)

- Subjetivamente. Procurando que a los clientes con una esperanza de gasto más elevada no les compense contratar el seguro. La compañía valora las señales que el cliente envía sobre sus habilidades y actitudes al volante de un vehículo. Así, por ejemplo, la prima será más barata para quien compra un vehículo más seguro o hace un cursillo especial sobre conducción.

7.1 Siniestralidad Automóviles en España 2010

Según se indica en el Balance de Seguridad Vial del 2010 facilitada por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico, la siniestralidad en carretera desciende por séptimo año consecutivo tras registrar en 2010 una reducción del 9%.

Durante el año 2010 se produjeron 1.548 accidentes mortales en carretera en los que fallecieron 1.735 personas y 7954 resultaron heridas graves. Estos datos suponen, respecto a 2009, una reducción del 8,7% en el número de accidentes (148 menos); de un 9,1% en la cifra de víctimas mortales (173 menos) y de un 11,4% en heridos graves (1.021 menos).

Por lo tanto, la accidentalidad en carretera ha descendido por séptimo año consecutivo, lo que permite que en 2010 se registraran 2.337 muertos menos que en 2001, lo que supone una reducción del 57,5%. Estos resultados permiten a España superar el ambicioso objetivo de la Unión Europea de reducir en un 50% la cifra de víctimas mortales a finales de 2010.

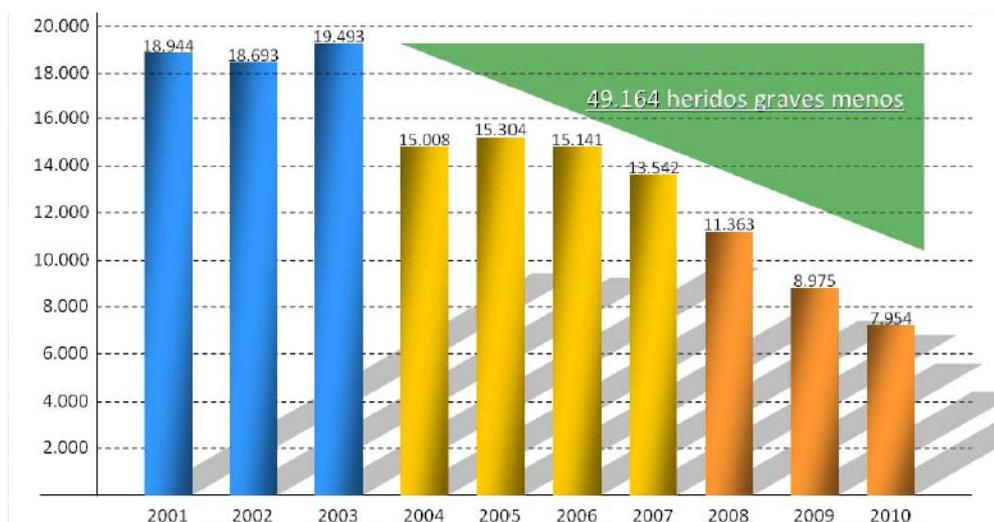
Figura 2.- Evolución histórica de los fallecidos en carretera y año en las 24h. siguientes al accidente.



Fuente: Ministerio del Interior DGT. Balance seguridad vial 2010

Como vemos en la gráfica anterior, en términos históricos, las cifras de víctimas mortales en las carreteras españolas durante el año 2010 se han situado en los niveles registrados en 1963, cuando se registraron 1.785 víctimas mortales. Sin embargo, entonces el parque móvil estaba compuesto por un millón de vehículos que conducían 2,2 millones de conductores, frente a los 31,1 millones de vehículos y 25,7 millones de conductores actuales.

Figura 3.- Evolución histórica de número de heridos graves en accidentes carretera.



Fuente: Ministerio del Interior DGT. Balance seguridad vial 2010

Según cita la misma fuente DGT, el segmento de jóvenes es el que evoluciona mejor. Si comparamos el periodo 2001/2010, el segmento de 15 a 24 años ha descendido en un -68% mientras que por ejemplo el segmento de 25 a 34 ha sido de un -63% y el de 45 a 54 de un -53%.

7.2 Segmentación en Automóviles por las Compañías

El volumen de primas en el seguro de automóviles representa un porcentaje muy elevado respecto a las primas no vida. (Según ICEA, Vida 44.7%, no vida 55.3% dentro del cual un 20% es sólo automóviles.)

Ante la entrada de compañías y canales de distribución de nuevo formato como banca seguros e Internet, y la búsqueda en la captación de cuota de mercado de los competidores, hace que la situación del mercado del seguro de automóviles en España se halle inmerso en una bajada de tarifas sobretodo en nueva producción, que puede dar lugar a insuficiencia en las primas y como consecuencia de esto, pérdida de valor de la compañía.

Desde Compañía se hace necesario, por tanto, una técnica de tarificación adecuada para evitar procesos de anti selección que conllevan inestabilidad al equilibrio de la cartera, y para identificar segmentos rentables en la cartera.

Desde hace muchos años, la tarifa en el seguro de automóviles se ha venido segmentando. La estructura clásica tarifaria en nuestro país, se divide, primero por tipo de vehículo, luego dentro de cada tipo, por potencia, por tonelaje, por cilindrada o por número de plazas, por grupos, y sin olvidar los factores como el uso, la edad del conductor o la antigüedad del carné de conducir.

Actualmente se utilizan análisis multivariante porque, entre otras cosas, la tarificación clásica no tiene en cuenta las interrelaciones que se producen entre las variables. El análisis multivariante engloba los métodos y técnicas estadísticas que permiten estudiar y tratar, en bloque, un conjunto de variables medidas u observadas en una colección de individuos.

Para entender este aspecto es muy significativa la relación que existe entre la edad y antigüedad del carnet de conducir. Antes los recargos por edad y antigüedad se establecían independientemente, de tal forma que a un conductor de 20 años se le establecía un recargo por ser joven y además otro por ser inexperto. Con la segmentación multivariante, al tener en cuenta las interrelaciones, cada colectivo soporta la prima que le corresponde.

Lógicamente no he podido tener acceso a los resultados estadísticos de las principales compañías que motivan a las distintas segmentaciones de cada compañía, pero consultadas directamente, me indican que tienen predefinido al colectivo de jóvenes, como aquel cuyas variables resumo:

- Personas de ambos sexos, cuya edad no sobrepase los 25 años. (Si bien aún quedan algunas compañías que siguen con los 26 y hasta los 27).
- Con una experiencia en conducción que va desde 0 años hasta los 7 años.
- De momento y curiosamente, aún sin tener en cuenta y con independencia de profesión, estudios, estado civil, hijos, etc.

Este será por lo tanto, el colectivo objetivo que nos centraremos durante esta tesis y al cual nos referiremos cuando citemos indistintamente como a jóvenes, noveles o a menores de 25.

7.3 ¿Por qué no es rentable la contratación de jóvenes?

El segmento de 18 a 24 años en España durante el año 2009 estuvo compuesto por 2.280.575 conductores censados, de los cuales el 54.15% eran hombres y el 45.84% mujeres.

Dentro de este segmento de jóvenes, y como en todos los colectivos que manejan algún tipo de vehículo a motor, hay conductores buenos y conductores malos y los menores de 25 no son una excepción. Algunos conductores sin ser menores ya de por sí pueden ser especialmente descuidados o negligentes, por lo que es fácil deducir que puedan llegar a causar daños que supongan elevadas indemnizaciones.

Pero, tienen entre 18 y 25 años, carecen de experiencia suficiente al volante, con relativa frecuencia mezclan encuentros sociales con salidas nocturnas, etc. con lo cual la percepción del riesgo asociado a la conducción puede verse distorsionada. Si esto es así, como parece que nos demuestra la siniestralidad histórica, un menor al volante tiende a adoptar menos medidas de precaución que las deseables.

Si las medidas de precaución no son las deseables, automáticamente la conducción por periodos se vuelve arriesgada, y los efectos de una conducción arriesgada son especialmente graves. Sobre todo cuando los ocupantes del vehículo sufren daños.

Está demostrado que las mujeres y los hombres a esta edad se comportan de una manera distinta siendo más prudentes ellas.

Si muchos menores causan o se ven involucrados en muchos accidentes, las indemnizaciones que deberán pagar las compañías aseguradoras resultarán de un quantum muy elevadas.

El aumento de las cantidades indemnizatorias pagadas por las aseguradoras provoca a su vez un progresivo aumento de las primas. Los malos conductores encarecen el seguro a un nivel tan alto que favorecen que se auto expulsen por precio a los buenos.

Podríamos decir que este hecho actúa como una selección adversa que convierte el seguro obligatorio para menores de 25 en un producto de lujo, puesto que si eres joven en España y quieres conducir, no solo deberás hacerlo con cautela sino demostrar, además, una marcada disposición a pagar.

7.3.1 Frecuencia siniestralidad de los Jóvenes

En la tabla siguiente elaborada a partir de los datos facilitados por el Anuario Estadístico General 2009 y el Anuario Estadístico de Accidentes 2009, ambos de la DGT, se ha combinado el censo de conductores por edades del 2009 con los conductores implicados en accidente con víctimas en zona urbana y en carretera por sexo y edad en el mismo año.

Como podemos observar entre las edades de 18 a 24 años, realmente se demuestra que hay muchos implicados en accidentes con víctimas, lo que se traduce en una alta siniestralidad del segmento de jóvenes y avala la posición restrictiva de las entidades aseguradoras a la hora de aceptarles el riesgo del automóvil.

Sin embargo para la misma franja de edad de 18 a 24 años, cabe destacar el mejor comportamiento que muestran las mujeres frente a los hombres.

La tabla 4 que podemos ver en la página siguiente, sin llegar a ser estrictamente una tabla de siniestralidad de las que pueda disponer una compañía, si que en la última columna mediante la proporción resultante entre los conductores jóvenes implicados en siniestros con víctimas y el censo de conductores jóvenes totales, podemos observar la fuerte relación de este segmento con la problemática de no rentabilidad que estudiamos en esta tesis.

Tabla 4.- Conductores implicados en accidentes con víctimas por Edad y Sexo

Conductores implicados en accidentes con víctimas							
Edad	Género	Urbana	Carretera	Total	% total	Censo de Conductores	% total / censo
Hasta 14	Hombres	282	79	361	0,28%	0,03%	9,36
	Mujeres	46	15	61			
	Desconocido	2	1	3			
	Total	330	95	425			
15-17	Hombres	1469	510	1979	1,56%	0,68%	2,29
	Mujeres	314	56	370			
	Desconocido	10	0	10			
	Total	1793	566	2359			
18-20	Hombres	3932	2689	6621	5,68%	2,92%	1,94
	Mujeres	1175	774	1949			
	Desconocido	17	1	18			
	Total	5124	3464	8588			
21-24	Hombres	6077	4651	10728	9,75%	5,95%	1,64
	Mujeres	2191	1803	3994			
	Desconocido	16	8	24			
	Total	8284	6462	14746			
25-29	Hombres	8368	6525	14893	13,54%	9,81%	1,38
	Mujeres	3022	2538	5560			
	Desconocido	32	2	34			
	Total	11422	9065	20487			
30-34	Hombres	8893	7075	15968	14,01%	12,61%	1,11
	Mujeres	2920	2284	5204			
	Desconocido	24	7	31			
	Total	11837	9366	21203			
35-39	Hombres	7332	6471	13803	12,02%	12,62%	0,95
	Mujeres	2475	1890	4365			
	Desconocido	16	5	21			
	Total	9823	8366	18189			
40-44	Hombres	6168	5330	11498	9,90%	11,76%	0,84
	Mujeres	1950	1505	3455			
	Desconocido	21	3	24			
	Total	8139	6838	14977			
45-49	Hombres	5102	4425	9527	8,12%	10,69%	0,76
	Mujeres	1587	1161	2748			
	Desconocido	10	4	14			
	Total	6699	5590	12289			
50-54	Hombres	3721	3604	7325	6,13%	8,85%	0,69
	Mujeres	1042	893	1935			
	Desconocido	14	2	16			
	Total	4777	4499	9276			
55-59	Hombres	2985	2759	5744	4,61%	6,97%	0,66
	Mujeres	654	567	1221			
	Desconocido	6	1	7			
	Total	3645	3327	6972			
60-64	Hombres	2216	2284	4500	3,49%	5,97%	0,58
	Mujeres	401	369	770			
	Desconocido	5	0	5			
	Total	2622	2653	5275			
65-69	Hombres	1291	1576	2867	2,16%	4,40%	0,49
	Mujeres	199	204	403			
	Desconocido	0	1	1			
	Total	1490	1781	3271			
70-74	Hombres	793	1223	2016	1,46%	2,90%	0,50
	Mujeres	100	95	195			
	Desconocido	1	0	1			
	Total	894	1318	2212			
75 o más	Hombres	1078	1513	2591	1,91%	3,83%	0,50
	Mujeres	141	99	240			
	Desconocido	54	2	56			
	Total	1273	1614	2887			
No especificado	Hombres	1783	2352	4135	5,38%		
	Mujeres	490	734	1224			
	Desconocido	2520	261	2781			
	Total	4793	3347	8140			
TOTALES		68351	82945	151296			

Fuente: Anuario Estadístico General / Anuario Estadístico de Accidente. Ministerio del Interior DGT. 2009 Elaboración propia.

Otra lectura muy interesante que podemos extraer de la tabla 4 es la que se deduce analizando la columna del total de conductores implicados entre las edades de 18 a 24 años. Casi un 75% de los conductores implicados son del género masculino. Dato que sin duda las compañías tendrán en cuenta a la hora de marcar tanto la tarifa a aplicarles como la normativa de suscripción.

No obstante, centrándonos en el estudio de la siniestralidad en el segmento de jóvenes, a pesar de ser el que muestra una evolución mejor, según datos reseñados en la Memoria Social del Seguro Español 2009 de UNESPA, sigue siendo el que representa una siniestralidad más elevada.

En el citado estudio de UNESPA además de facilitar datos segmentados por edades, también lo hace por quintiles de ratio peso/potencia y por quintiles de coste del vehículo. Figura siguiente.

Tablas 5 y 6.- Evolución histórica de número de heridos graves en accidentes carretera.

Quintiles de ratio peso/potencia		Quintiles de coste	
Quintil	Rango	Quintil	Rango
Primer quintil	Hasta 8,171 kilos/CV	Primer quintil	Hasta 4.850 euros
Segundo quintil	De 8,172 a 10,871 kilos/CV	Segundo quintil	De 4.851 a 9.735 euros
Tercer quintil	De 10,872 a 13,818 kilos/CV	Tercer quintil	De 9.736 a 15.522 euros
Cuarto quintil	De 13,819 a 18,176 kilos/CV	Cuarto quintil	De 15.523 a 27.168 euros
Quinto quintil	18,177 kilos/CV o más	Quinto quintil	27.169 euros o más

Fuente: Memoria Social del Seguro Español 2009 de UNESPA

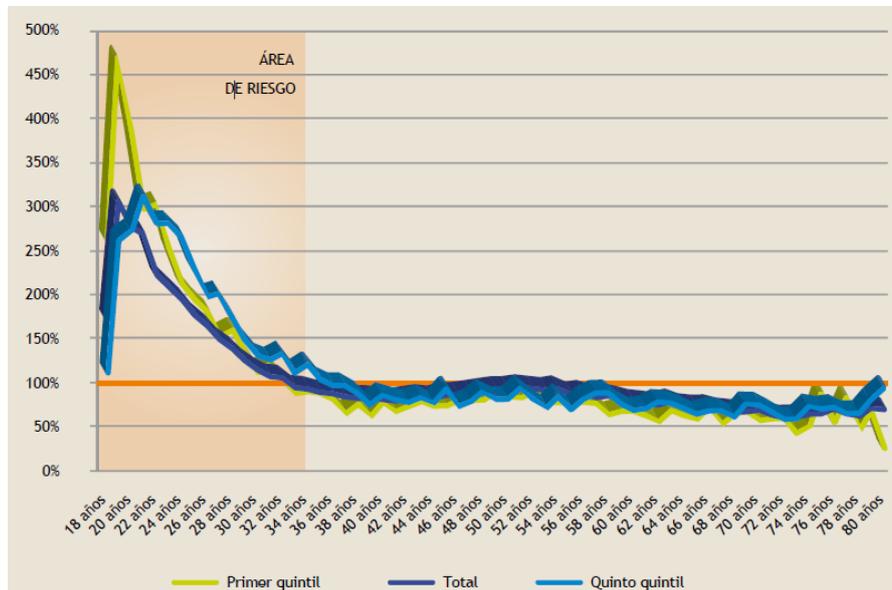
El conjunto de datos analizados por UNESPA tiene las siguientes características:

- Se refiere a información del año 2008
- Los únicos siniestros considerados fueron los graves, es decir los que generaron costes por responsabilidad civil en daños corporales.
- Los registros abarcan únicamente la categoría de automóviles de turismo, con indicación de su potencia y su peso.
- Para eliminar errores de registro, el conjunto inicial de datos fue limitado un rango de pesos razonable en un turismo. Por ello, se desecharon todos los registros con un peso inferior a 800 kilos y superior a 3,5 toneladas.

Siguiendo con la misma fuente de UNESPA, nos define como frecuencia de siniestros al ratio resultante de poner en relación el número de siniestros con el número de expuestos, es decir vehículos asegurados.

Las estadísticas, en este sentido, vienen demostrando constantemente que, si tomamos como valor 1 o 100% la frecuencia total de todos los conductores, los jóvenes tienden a tener frecuencias superiores a dicho 100%.

Figura 4.- Frecuencias de siniestros graves en cada tramo de edad (frecuencia total = 100%).



Fuente: Memoria Social del Seguro Español 2009 de UESPA

Lo que ahora muestran los datos procesados según la relación peso/potencia es que ese desequilibrio en contra de los conductores jóvenes es más intenso en el caso de los quintiles extremos de ratio P/P.

Los conductores jóvenes tienen, tomando en cuenta todos los vehículos que conducen, 2,27 veces más siniestros graves que el conjunto de conductores y vehículos. Esta relación, sin embargo, es de 2,88 a 1 en el caso de los jóvenes conductores de vehículos en el primer quintil de P/P; y de 2,7 a 1 en el caso de los jóvenes conductores a los mandos de vehículos en el quinto quintil.

¿Ocurre lo mismo con la gravedad del siniestro, es decir con el coste?

No. Frecuencia de siniestro y gravedad del mismo son dos cosas diferentes, que obedecen a dinámicas también diferentes. Si en el caso de la frecuencia, es decir cuántos accidentes se producen, la edad es un factor determinante y ya conocido, que se agrava con la relación peso/potencia; en el caso de la gravedad de los siniestros, representada por su coste, la edad aparece como un factor menos importante, cediendo protagonismo en sí al ratio P/P en sí mismo.

La ecuación es muy sencilla: a menor relación peso/potencia, mayor gravedad de los siniestros graves provocados por el vehículo. O, dicho de otra forma, la desviación respecto del coste medio de todos los vehículos supera dicho coste medio cuando el vehículo causante estaba situado en el primer quintil P/P, y tiende a estar por debajo en el resto.

El agravamiento de los siniestros cuando el vehículo tiene una baja relación peso/potencia se extiende por todos los tramos de edad, alcanzando incluso en algunas edades adultas resultados homologables a los vistos en edades más jóvenes.

Ahora ya sabemos que los conductores jóvenes tienden a tener más siniestros, y que aquéllos que además conducen vehículos con baja relación peso/potencia tienden a tenerlos aún más porque el bajo ratio P/P opera como un multiplicador de siniestros. Por lo tanto, es el momento de recordar una vez más que el seguro es obligatorio para todo propietario de vehículo estacionado habitualmente en España, pero no para las compañías aseguradoras. No existiendo por tanto una obligación correlativa para las compañías aseguradoras.

Desde esta óptica el asegurador de vehículos en España se beneficia de la limitación legal de cuantías y del cálculo conforme a baremos, también legales, de las indemnizaciones por daños personales pero ninguna compañía está obligada a ofrecer el seguro. Si bien esta “mayor certeza” signifique para el consumidor obtener unas mejores primas de seguro.

Cuando la decisión sobre la distribución de los riesgos se deja en manos del mercado, el criterio fundamental en que se basa esta distribución es el de la disponibilidad a pagar de los individuos que, a su vez, está determinada en gran medida por su capacidad de pago. Puesto que la renta y la capacidad de pago están desigualmente distribuidas en una sociedad, la posibilidad de acceder al seguro también será desigual.

Sin embargo, el problema más grave del aseguramiento de menores ya no es el encarecimiento de primas sino muchas veces su casi inexistencia o ofreciendo primas muy elevadas.

No existe mercado para conductores que querrían asegurarse pero que no pueden hacerlo porque no existe una oferta “normal” de seguro para ellos. El problema económico habitual es que mercados regularmente abastecidos no encuentran consumidores con un nivel de renta suficiente para vaciarlos. Aquí sucede lo inverso.

El mercado no asigna eficientemente los recursos por sí mismo porque los consumidores disponen de recursos pero el mercado no ofrece bienes o, por lo menos, no aquellos por los que los consumidores -o buena parte de ellos- están dispuestos a pagar.

El fallo de mercado, como se denomina una situación de este tipo, acompaña, entre otras, a situaciones en las que la información que comparten sus miembros es imperfecta.

Con todo, las compañías de seguro son neutrales al riesgo y hay que suponer que no dejarían escapar una buena oportunidad de negocio. Podemos afirmar por lo tanto que si el seguro automóviles para jóvenes les fuera rentable, las

compañías seguro sí que lo ofrecerían. Si no lo ofrecen es que no les es rentable.

7.4 Estudio de la evolución del precio en función de las Variables edad y carnet en el Segmento de los Jóvenes

Como he indicado en el inicio de la Tesis, para conocer mejor y estudiar la realidad y problemática actual con la que se encuentran los individuos que forman parte del colectivo de jóvenes que he definido en el punto anterior, en el momento que deciden contratar un seguro de automóvil en España, he creído necesario disponer de suficientes casos prácticos que me permitan además de conocer cómo evoluciona el precio, poder contrastar políticas comerciales adoptadas por las compañías y extraer conclusiones con el máximo rigor posible de las estructuras de las tarifas y los factores de riesgo.

Para ello y con el fin de conseguir la máxima aproximación a la realidad, he efectuado 962 cotizaciones REALES.

7.4.1 Variables utilizadas para las tarificaciones

Dos grupos de compañías en función del tipo principal de distribución que utilizan al comercializar sus productos:

- 8 Compañías de Seguros de distribución tradicional con mediadores, de entre las diez principales por volumen de primas en autos, que actúan en España y aceptan o pueden aceptar jóvenes. En adelante las nombraremos compañías MEDIACIÓN.
- 5 Compañías principales de distribución vía internet y telefónica, que actúan en España y que aceptan o pueden aceptar jóvenes. En adelante las nombraremos y nos referiremos a ellas como compañías INTERNET.

Para dos tipos de asegurados:

- Hombre desde 18 años y con 0 años de experiencia de carnet de conducir, hasta los 25 años y con 7 años de experiencia de carnet.
- Mujer desde 18 años y con 0 años de experiencia de carnet, hasta los 25 años y con 7 años de experiencia de carnet.

Con un solo vehículo de primera categoría, modelo normal, comercializado en el mercado Español:

- Seat Ibiza Junior 1.4 TDI 70cv 3 p de nueva adquisición.

Un solo grupo de coberturas

- Terceros con cristales, ocupantes, defensa, reclamación y asistencia en viaje.

Otras variables:

- Uso del vehículo particular
- Tomador = Propietario = Conductor
- Profesión administrativo
- Estado civil soltero
- Código Postal de población 08500 VIC
- Bonus/Malus = Nivel neutro
- Parking comunitario
- Kilómetros al año 20.000
- Capital ocupantes máximo de 30.000

A pesar de que inicialmente también quería cotizar dos tipos de vehículos distintos, uno considerado normal y el otro que fuera un modelo de vehículo superior, de los denominados sobre potenciados, tuve que desistir rápidamente al comprobar en directo, que a duras penas obtenía resultados de las cotizaciones, debido a la fuerte restricción impuesta por parte de las compañías a la aceptación de este tipo de vehículos para este colectivo de jóvenes.

7.4.2 Metodología utilizada

- Elaboración de un cuadro parrilla en formato Excel que me sirva como base para recogida de todos los precios provenientes de las 962 cotizaciones y para el posterior tratamiento de datos.
- Para las compañías de distribución vía mediación, Allianz, Axa, Catalana, Generali, Mapfre, Mutua Madrileña, Reale y Zurich, he cotizado directamente desde las respectivas webs abiertas al mediador/distribuidor de la compañía como una tarificación normal y corriente.
- Para las compañías de distribución vía internet, Balumba, Direct seguros, Fénix Directo, Inernauto y Verti, he tenido que ir introduciendo y variando una y otra vez los datos de cada variable en su página web para obtener los precios con las distintas combinaciones.
- En todas ellas he empezado calculando el precio para cada edad con la experiencia mínima hasta la máxima, es decir, para un individuo de 18 años sólo 0 años de antigüedad del carnet (en España la edad mínima para poder obtener el permiso de conducir turismo es de 18 años), para uno de 19 años 0 y 1 años de antigüedad y así sucesivamente hasta los 25 años y 0,1,2,3,4,5,6 7 años de antigüedad.
- Elaboración de gráficas de evolución para interpretar mejor los resultados y su tendencia.
- Comentario de las gráficas más relevantes. (Todas las gráficas realizadas se pueden consultar en apartado de anexos al final de la Tesis)

7.4.3 Cuadro recogida de datos

Ejemplo de cuadros de precios cotizados

Tabla 7.- Parrilla de entrada de precios cotizados

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE Soltero y Administrativo		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 0		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	928
	Axa	1.642	1.642	1.642	1.642	1.642	1.642	1.642	1.159
	Catalana	1.108	1.088	1.064	1.017	975	913	892	860
	Generali	2.207	2.207	2.122	2.122	2.122	2.087	2.074	2.074
	Mapfre	1.884	1.683	1.502	1.359	1.273	1.225	1.186	1.156
	Mutua Madrileña	1.240	1.240	1.189	1.141	1.099	1.060	985	956
	Reale	1.640	1.631	1.622	1.613	1.603	1.511	1.465	1.303
	Zurich	1.479	1.333	1.215	1.063	991	959	927	896
Media Mediación		1.545	1.498	1.439	1.390	1.358	1.320	1.291	1.167
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	895	708	678	659	609	547	512	510
	Direct Seguros					1.438	1.263	1.216	1.228
	Fenix directo								1.147
	Internauto	1.359	1.359	1.359	1.188	1.111	1.033	1.007	933
	Verti								
Media Internet		1.127	1.034	1.019	924	1.053	948	912	955
Media TOTAL		1.336	1.266	1.229	1.157	1.205	1.134	1.101	1.061

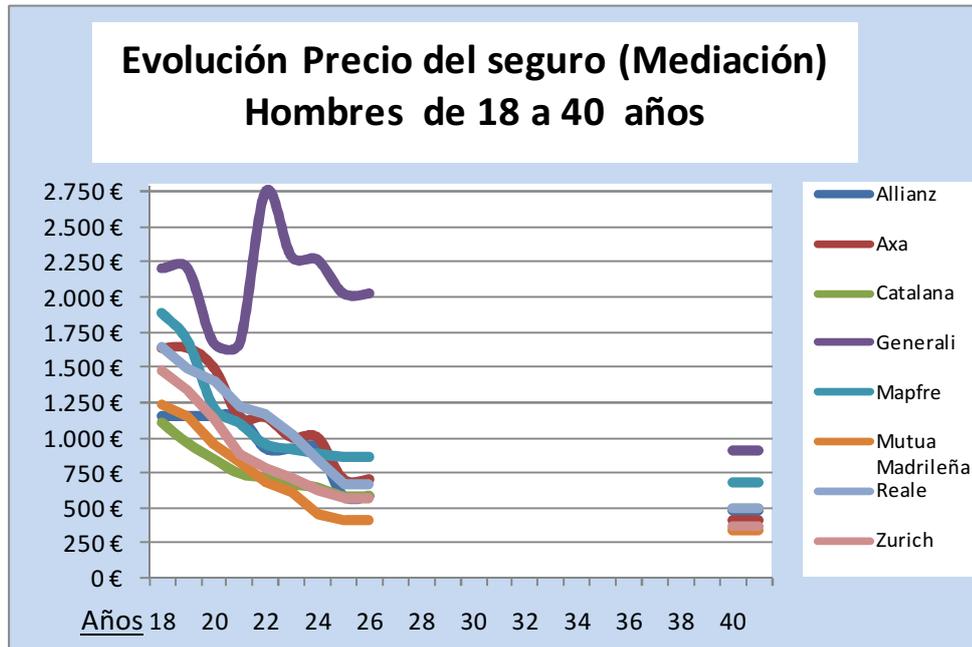
Elaboración propia

Tabla 8.- Parrilla de entrada de precios cotizados

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS										
HOMBRE Soltero y Administrativo		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000Km / año								
EDAD		18	19	20	21	22	23	24	25	40
AÑOS de CARNET		0	1	2	3	4	5	6	7	10
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	1.159	1.159	1.159	1.159	928	928	928	591	489
	Axa	1.642	1.642	1.502	1.146	1.146	1.001	1.001	702	407
	Catalana	1.108	962	848	745	715	671	646	586	498
	Generali	2.207	2.207	1.675	1.675	2.752	2.291	2.268	2.028	910
	Mapfre	1.884	1.683	1.212	1.097	948	913	880	858	676
	Mutua Madrileña	1.240	1.155	953	818	688	610	453	409	344
	Reale	1.640	1.494	1.411	1.225	1.164	1.025	830	665	497
	Zurich	1.479	1.333	1.130	884	784	705	629	564	370
Media Mediación		1.545	1.454	1.236	1.094	1.141	1.018	954	800	530
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	895	609	509	410	370	317	294	270	229
	Direct Seguros					1.049	955	872	840	528
	Fenix directo								613	445
	Internauto	1.359	1.225	1.188	1.041	974	907	885	821	517
	Verti			635	584	535	522	460	450	399
Media Internet		1.127	917	777	678	732	675	628	599	424
Media TOTAL		1.336	1.186	1.007	886	936	847	791	700	563

Elaboración propia

Figura 5.- Evolución Precio del seguro entre 18-25 años y 40 años. Mediación.



Elaboración propia

A la hora de realizar las cotizaciones solo lo he hecho para el período que va desde los 18 años hasta los 25 años, puesto que como puede verse en la figura anterior (número 5), la variación que sufren los precios a partir de los 25 años hasta por ejemplo los 40 años es poca y ya no es tan relevante.

7.5 Objetivo del estudio de la evolución del precio en función de las variables edad y carnet en el segmento de los Jóvenes

Me propongo estudiar cómo evoluciona la variable precio de un seguro de automóvil para una persona joven de 18 años hasta 25 años y sin experiencia alguna, hasta una experiencia de 7 años de antigüedad en el carnet de conducir, en las principales compañías que utilizan un canal de distribución con mediadores, y en las compañías que utilizan el canal de distribución de internet / telefónica para poder deducir cuáles son las variables relevantes que utilizan en su tarifa, política comercial, etc. Y después poder compararlo con el precio que ofrecen esas mismas compañías para un conductor de unas características consideradas como preferentes para cualquier compañía de seguros: hombre/mujer de 40 años y más de 10 años de antigüedad del carnet de conducir, dado que desde el punto de vista de siniestralidad tiene un comportamiento por debajo de la media.

Debo aclarar que en el estudio de entrada he separado hombres de mujeres, y no los he comparado entre ellos hasta el final, porque la segmentación que efectúan las compañías es muy clara y el tratamiento que dispensa a unos y a otras es distinto y rotundo.

Ellas, avaladas sin duda por un comportamiento siniestral histórico mucho mejor que sus compañeros de segmento, los chicos jóvenes, dejan mayor margen de resultado a las cuentas de explotación de las aseguradoras, y por lo tanto a ellas jóvenes se les ofrece un precio mucho más reducido, sin necesidad de contratar pólizas compensatorias, sin requisitos de aseguramiento familiar y desde el primer momento en que se sacan el permiso para conducir.

En los últimos años el sector asegurador viene realizando una carrera de especialización y diferenciación desde el punto de vista del canal de distribución, por ello nos podemos encontrar diferencias sustanciales en sus políticas de comercialización, tanto de suscripción como de precio, lo que justifica su análisis por separado.

Adicionalmente hay que tener en cuenta que no siempre son comparables entre sí los productos que están ofreciendo estos dos grupos de aseguradores, siendo más completas las coberturas del grupo mediación.

Además en tiempos de crisis como los actuales, los usuarios tienen más posibilidades de comparar los precios de los seguros ofrecidos por la mediación e internet/teléfono pero a veces no tienen suficiente conocimiento como para saber analizar las diferentes coberturas que ofrecen productos que pueden parecer idénticos.

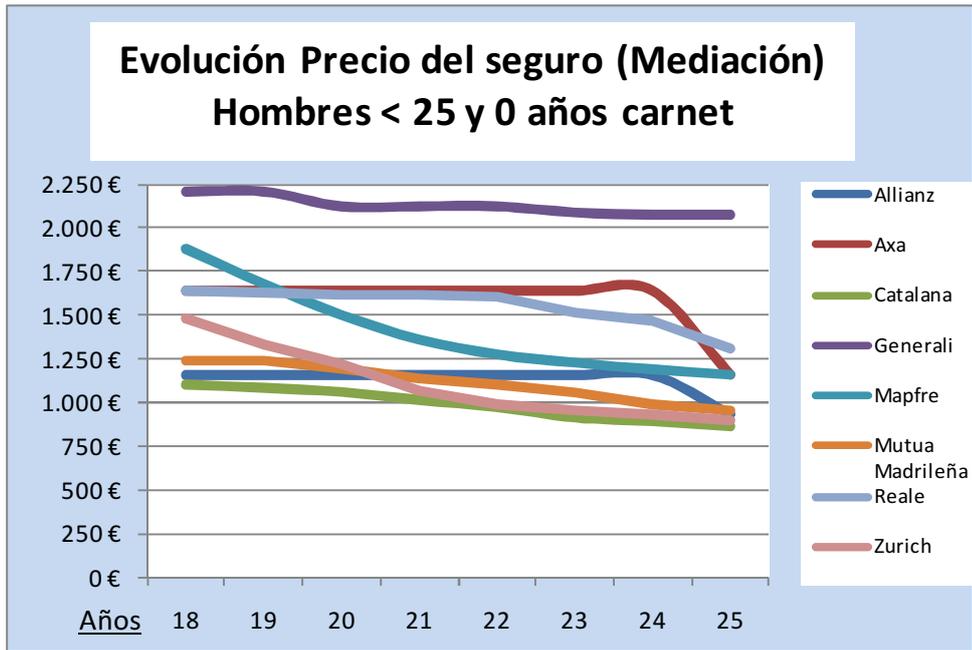
También debo significar, que aquí sólo voy a incluir las gráficas que sean más relevantes para el análisis e identificación de variable relevantes. Sin embargo, la práctica totalidad de las gráficas las he indexado en los anexos en el apartado final dedicado a tal fin por si se estiman necesarios consultarlas.

7.5.1 Hombres. Evolución y comparativa del análisis de precios

Desde la figura 6, ya observamos como para un idéntico riesgo, hay una enorme disparidad de precio. La prima puede oscilar desde 1.100€ hasta 2.250€. Lo que puede llegar a representar más de un 100% de incremento de la variable precio en función la compañía que se escoja.

Evidentemente esta dispersión causa un enorme desconcierto entre los futuros asegurados y sus familias.

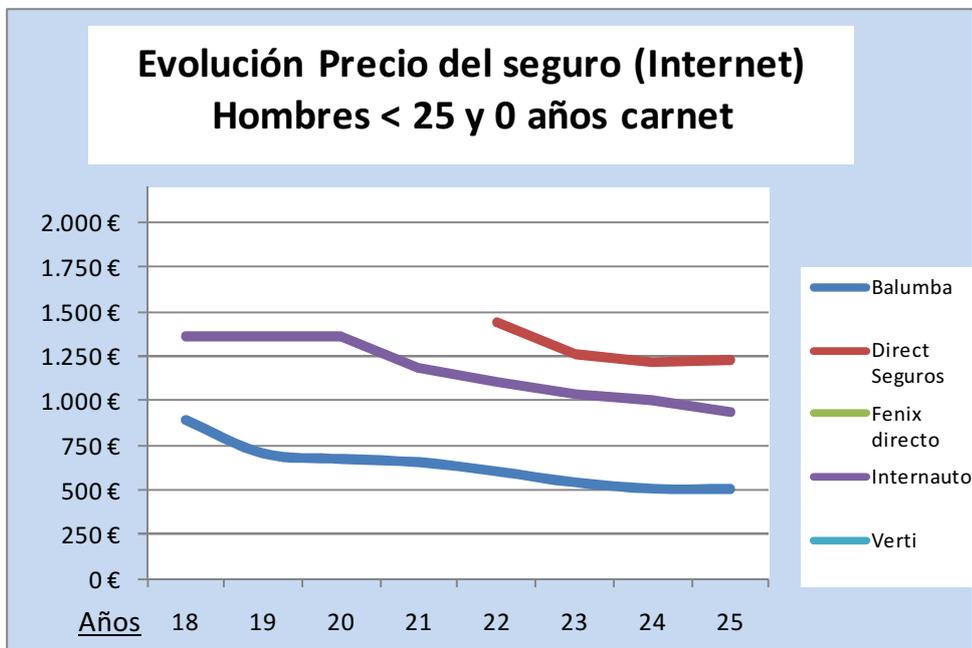
Figura 6.- Evolución Precio Seguro Mediación Hombres <25 y 0 años de carnet



Elaboración propia

También se observa como a pesar de ganar edad si no se tiene experiencia de carnet, la prima, o se mantiene estable o se va reduciendo pero poco. En concreto y en el mejor de los casos puede conllevar una reducción de 200€.

Figura 7.- Evolución Precio Seguro Internet <25 y 0 años de carnet

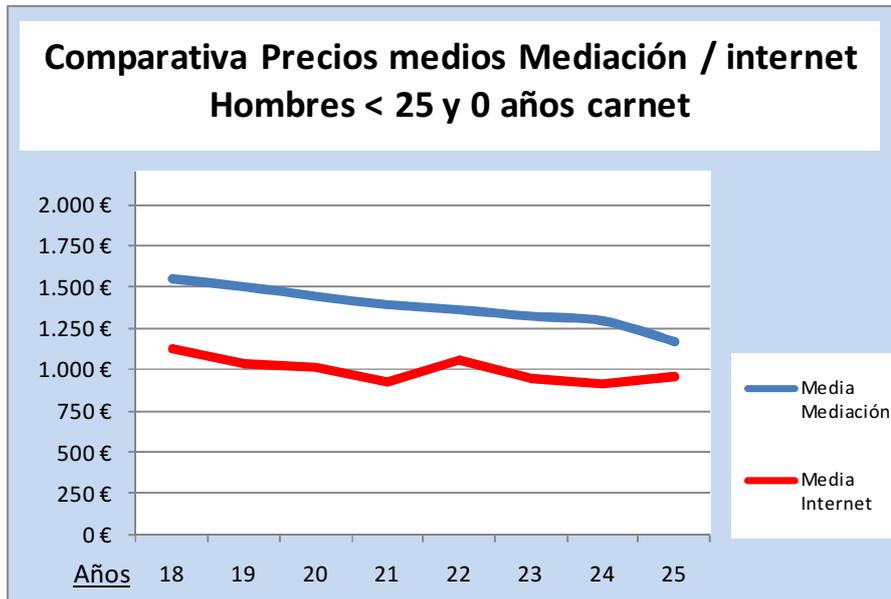


Elaboración propia

Para el mismo individuo pero ahora en internet, (figura 7) se detecta que todavía hay compañías que no ofrecen precio, pero las que lo hacen es a un precio sensiblemente inferior al de las compañías de Mediación.

Así mismo, la reducción de prima a medida que se va incrementando la edad tiene un tratamiento mejor en comparación con las compañías de mediación.

Figura 8.- Comparativa Precios Medios Mediación / Internet Hombres <25 y 0 años de carnet

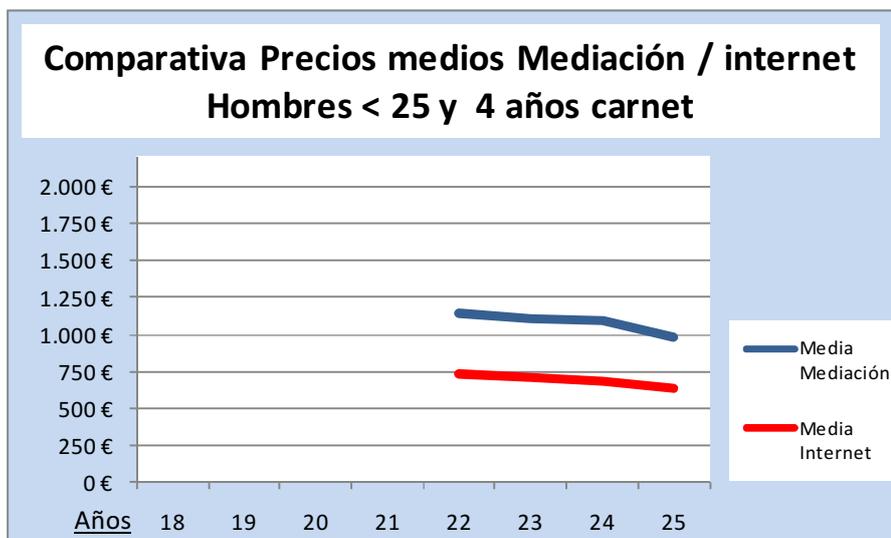


Elaboración propia

Si comparamos las medias obtenidas de evolución de primas en los tipos de compañías, (figura 8), vemos que la media de precios ofertados por compañías de directo o internet es claramente inferior a las compañías de mediadores. Podemos observar puntas con una diferencia de más de 450€.

Como se puede observar en la figura 9 siguiente, no se produce ninguna reducción de dicha distancia ente precios de los dos sistemas de distribución a pesar de que vaya aumentando la experiencia del conductor.

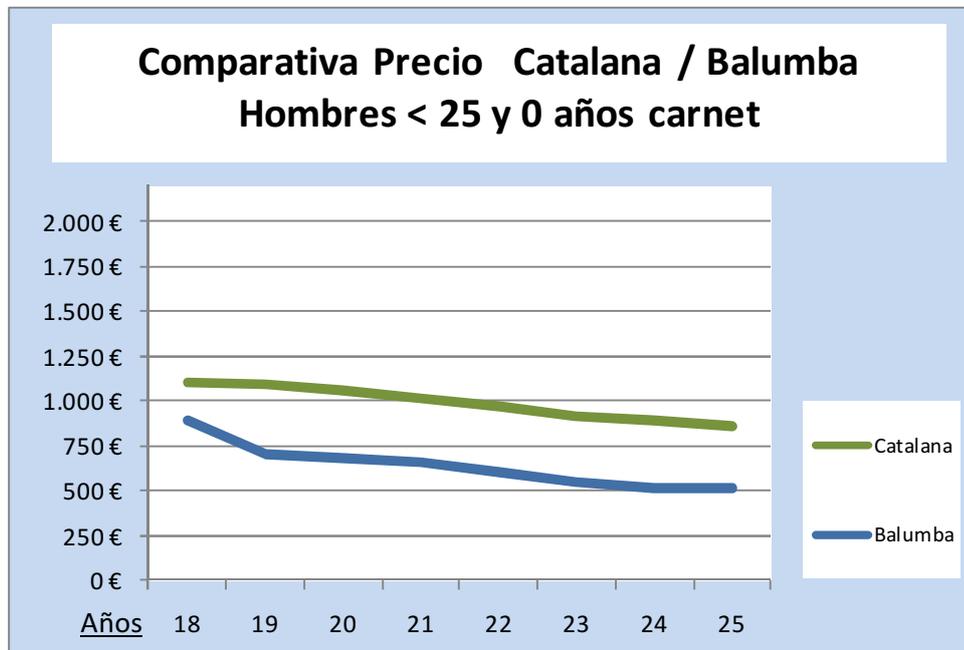
Figura 9.- Comparativa Precios Medios Mediación / Internet Hombres <25 y 4 años de carnet



Elaboración propia

Como ya he indicado en el comentario de la primera figura 6, esta disparidad de precios tan elevada provoca en el tomador o asegurado una inseguridad muy grande versus las compañías de seguros y un incremento de desconfianza para con todo el sector asegurador que sin duda nos afecta a todos.

Figura 10.- Comparativa Precios Medios Catalana / Balumba Hombres <25 y 0 años de carnet



Elaboración propia

Si comparamos la mejor oferta encontrada entre una compañía de mediación y de una de internet, vemos que a pesar de ser las mejores de cada distribución, existe un ahorro importante que hace que el joven se decante por la de internet.

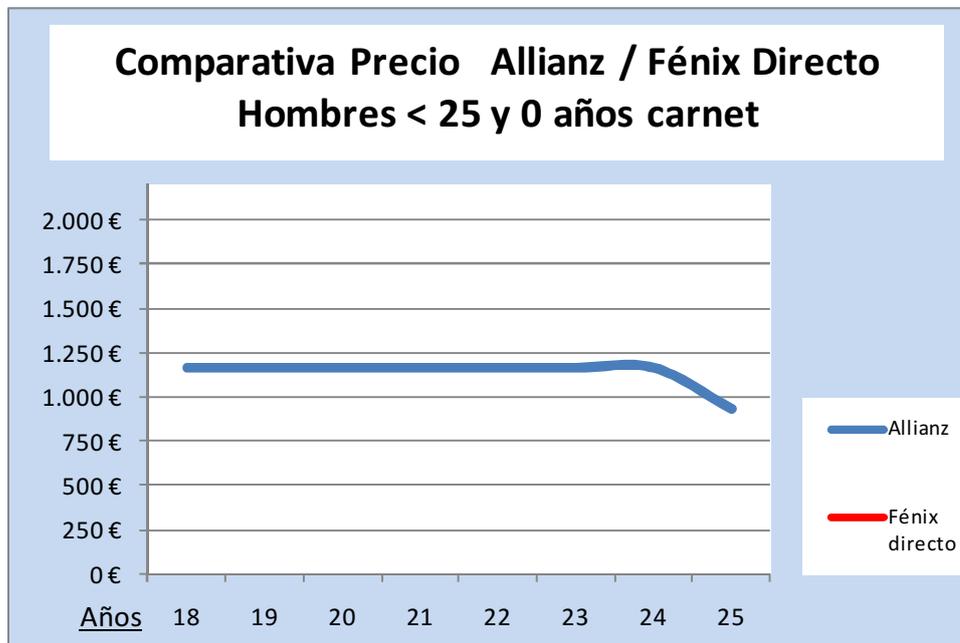
A esto le debemos añadir, (como ampliaré en el punto 7.6 denominado “políticas de suscripción relacionadas con los jóvenes”), que para contratar el seguro con la compañía de mediación, al joven sólo le será aceptada la emisión de su contrato si su familia ya es cliente mediante una póliza de autos y otra de diversos o vida.

De seguir esta tendencia es lógico pensar que las compañías de mediación están descartando hoy a jóvenes en aras de mantener también hoy una buena siniestralidad, pero deben ser conscientes que están descartando a futuros clientes que lo más probable es que vayan a tener memoria.

Además, las compañías de mediación tienen que ser conscientes de que por un lado están ayudando a facilitar la consolidación del canal internet y que por el otro están enseñando el camino a seguir para los ya clientes, no jóvenes, incluidos en sus carteras actuales.

En la siguiente figura 11 es interesante comprobar cómo la compañía Allianz a diferencia de otras compañías no modifica el precio ofertado durante el intervalo de edad del tomador entre 18 y 24 años. Deja fijada la variable edad y sólo la modifica si se modifica la experiencia del conductor.

Figura 11.- Comparativa Precios Medios Allianz Fénix Directo Hombres <25 y 0 años de carnet



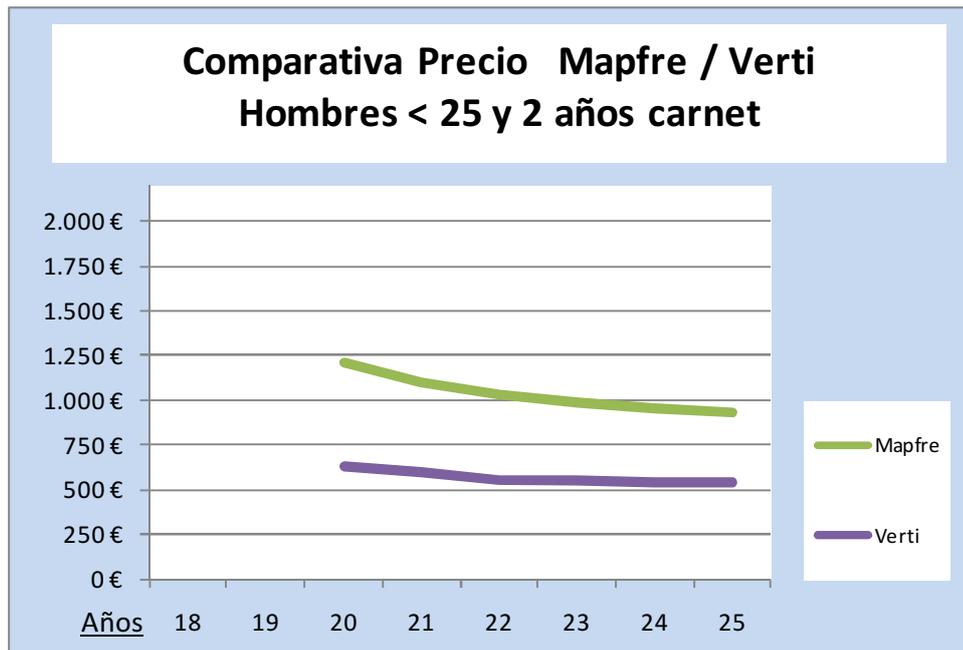
Elaboración propia

Caso especial es el que resulta de comparar los precios que ofrece una misma compañía según distribuya utilizando el canal clásico de mediación o el canal de distribución por internet.

También observamos como Allianz, a través de su compañía de mediación da precio dentro de la media, y con su otra compañía, la de internet, ni siquiera da precio. Preguntada por este motivo, resulta que desde dicha compañía confían en que su mediación les efectúe una buena selección de riesgos y les aporte dentro del segmento de los jóvenes a los mejores.

Caso distinto sucede con Mapfre y su compañía de internet Verti, y con AXA y su Direct Seguros, ya que a partir de 20 años y 2 de carnet de conducir, si que dan precio, pero éste es significativamente inferior en su compañía de internet. Al mismo tiempo en la compañía de mediación exigen que requisitos de aceptación al joven como ser hijo de cliente mientras en la de directo no.

Figura 12.- Comparativa Precios Medios Mapfre / Verti Hombres <25 y 0 años de carnet



Elaboración propia

7.5.2 Mujeres. Evolución y comparativa del análisis de variables

Ya he comentado en la introducción del estudio de las variables, como a las mujeres jóvenes, en general en todas las compañías se les ofrece un trato mejor. Avaladas sin duda por un comportamiento siniestral histórico mucho mejor que sus compañeros de segmento, los chicos jóvenes, éstas dejan mayor margen de resultado a las cuentas de explotación de las aseguradoras.

La segmentación que efectúan las compañías es tan clara y el tratamiento que dispensa a unos y a otras es tan distinto y rotundo que no tienen punto de comparación, ni por precios, ni por nivel de requisitos o exigencias compensatorias para la aceptación.

Tendremos oportunidad de comprobarlo seguidamente con los precios que ofrecen las aseguradoras a las mujeres. Éstas suelen ser más prudentes que los hombres, tienen menos accidentes o estos son de menor gravedad, y por lo tanto, requieren menor indemnización por parte de las aseguradoras.

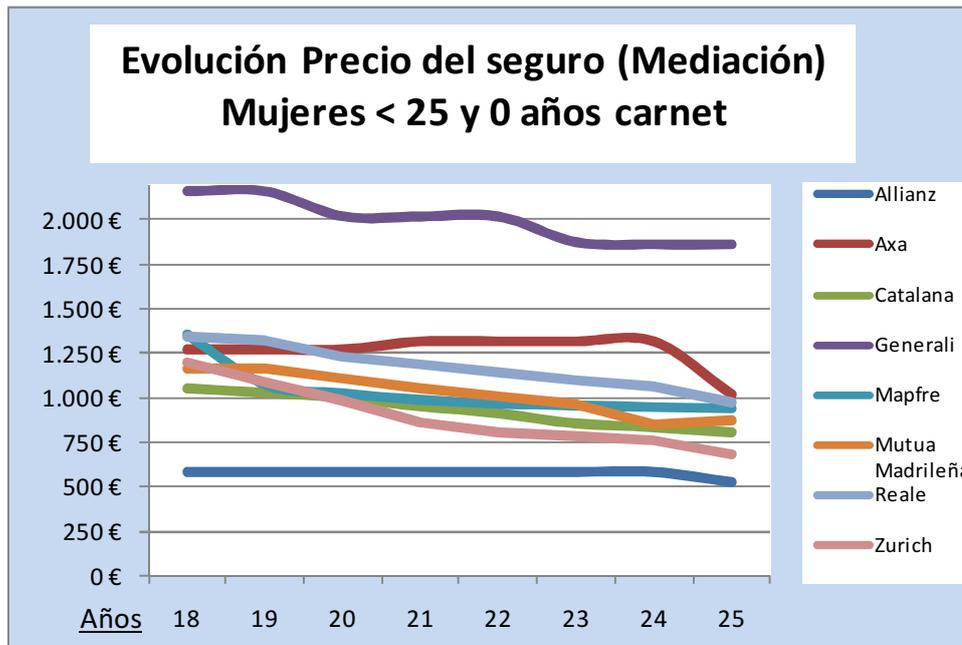
De todas formas veremos qué ocurre si la UE sigue empeñada en declarar ilegal que el sexo sea un factor que las aseguradoras utilicen para calcular el precio del seguro en pro de la igualdad de género.

Hay que tener en cuenta que el negocio asegurador trabaja con datos estadísticos y análisis multivariantes que demuestran por ejemplo, que los administrativos son más prudentes que las profesiones liberales, o que los que viven en Cuenca, porque tienen menos tráfico, sufren menos accidentes

que los que lo hacen en La Coruña, con peores condiciones climáticas y mas carreteras de doble sentido.

Por lo tanto, si se persigue desde Europa un sistema justo donde pague más quién tiene más exposición al riesgo, es necesario que se incluyan todos los factores que inciden en la siniestralidad. Y entre ellos evidentemente está el sexo del conductor.

Figura 13.- Evolución Precio Seguro Mediación Mujeres <25 y 0 años de carnet

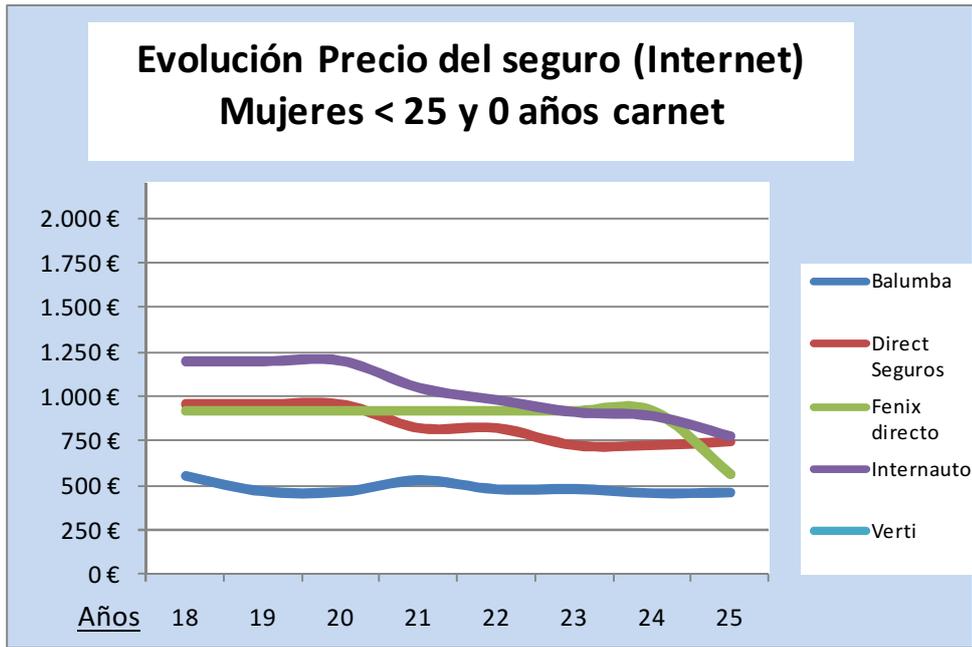


Elaboración propia

En esta figura 13 se observa, al igual que ocurre con los hombres jóvenes, que para un idéntico riesgo nos encontramos con una gran disparidad de precios. Desde 581€ en Allianz a 2.164€ de Generali. Una variación de más de un 300%.

A excepción de estos dos extremos, las demás compañías casi todas siguen un mismo patrón de comportamiento. A diferencia de ellos, si que a medida que van cumpliendo años se les van reduciendo la tarifa.

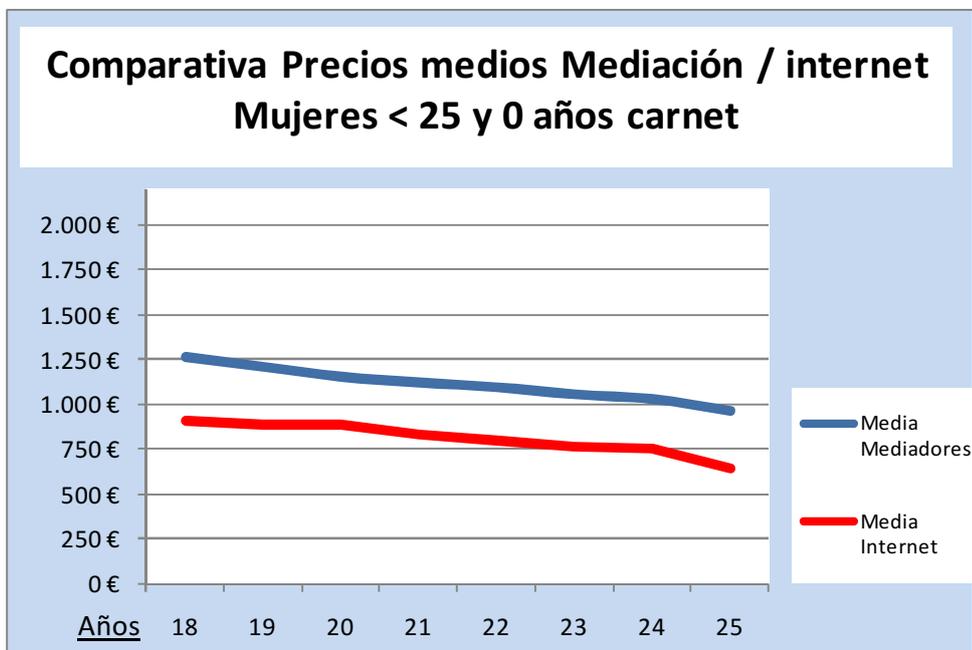
Figura 14.- Evolución Precio Seguro Internet Mujeres <25 y 0 años de carnet



Elaboración propia

Par las mujeres jóvenes les es más fácil encontrar oferta en internet desde el primer momento que tienen carnet de conducir. Sencillamente hay más compañías dispuestas a ofrecer sus servicios a este colectivo.

Figura 15.- Comparativa Precios Medios Mediación / Internet Mujeres <25 y 0 años de carnet

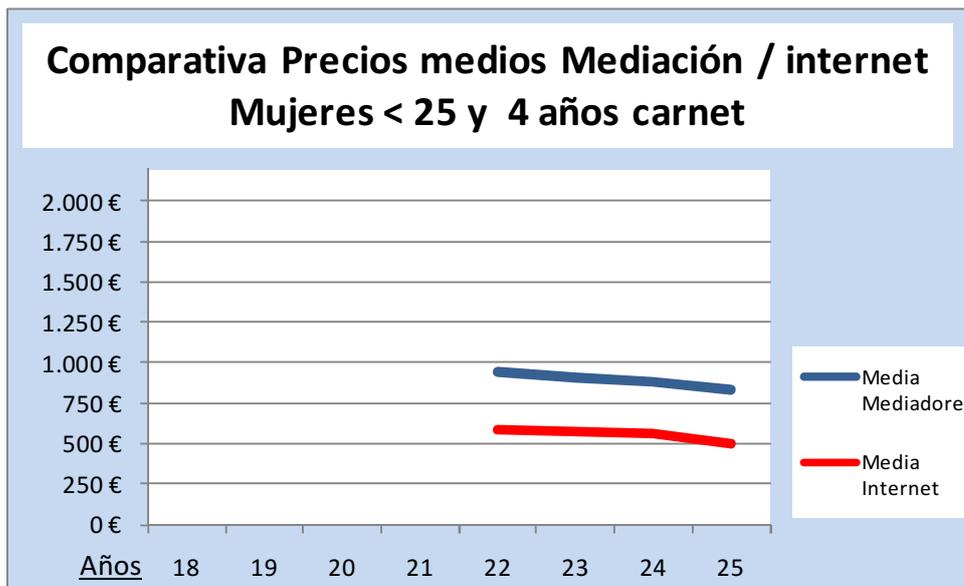


Elaboración propia

Si observamos la evolución de las medias de los precios resultantes entre compañías de mediación e Internet, también son significativamente mejores los últimos. Unos precios fácilmente mejores en 300€ que en los hombres.

En la siguiente gráfica si la comparamos con la anterior se puede comprobar cómo si bien la variable edad comporta una fuerte reducción de entrada para el segmento de las mujeres jóvenes, el simple hecho de ganar experiencia al volante en forma de antigüedad del carnet de conducir, también se ve traducido en una mayor reducción del precio.

Figura 16.- Comparativa Precios Medios Mediación / Internet Mujeres <25 y 4 años de carnet



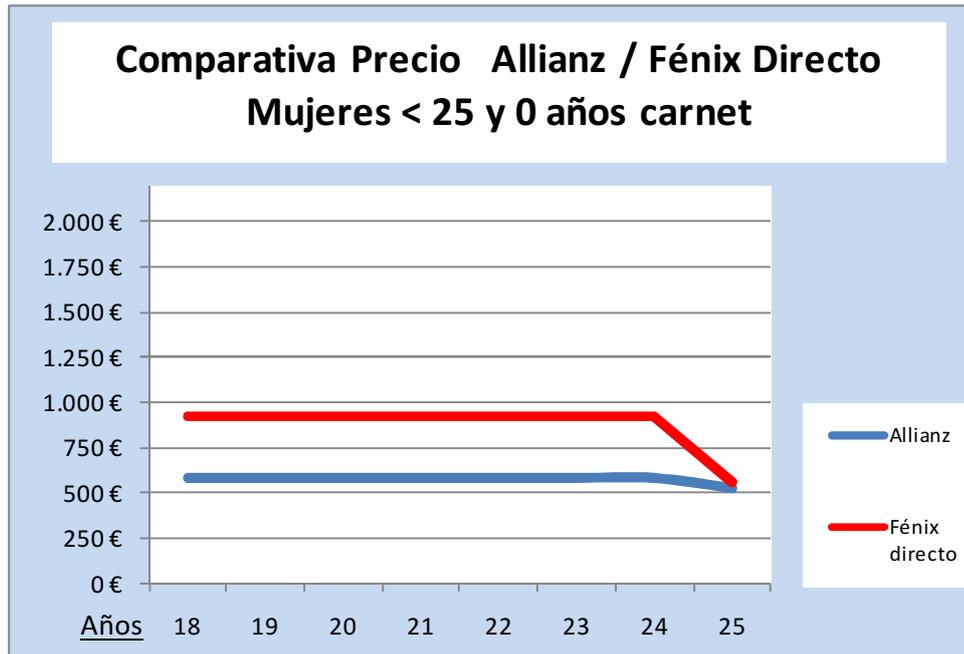
Elaboración propia

Si comparamos las compañías con mejor oferta de mediación y de internet, es sorprendente comprobar cómo están casi a la par. Sin duda Allianz debe disponer de estudios estadísticos de siniestralidad que le permite apostar fuerte por este segmento.

Apostar tan fuerte, como para comercializar el seguro de automóvil para mujeres jóvenes mucho más económico a través de sus mediadores que no mediante su compañía de distribución por internet Fénix Directo. En concreto 337€ de diferencia. Además sin exigir ningún tipo de requisito previo a la contratación.

También observamos cómo se mantiene fija la tarifa ofertada con independencia de la variable edad.

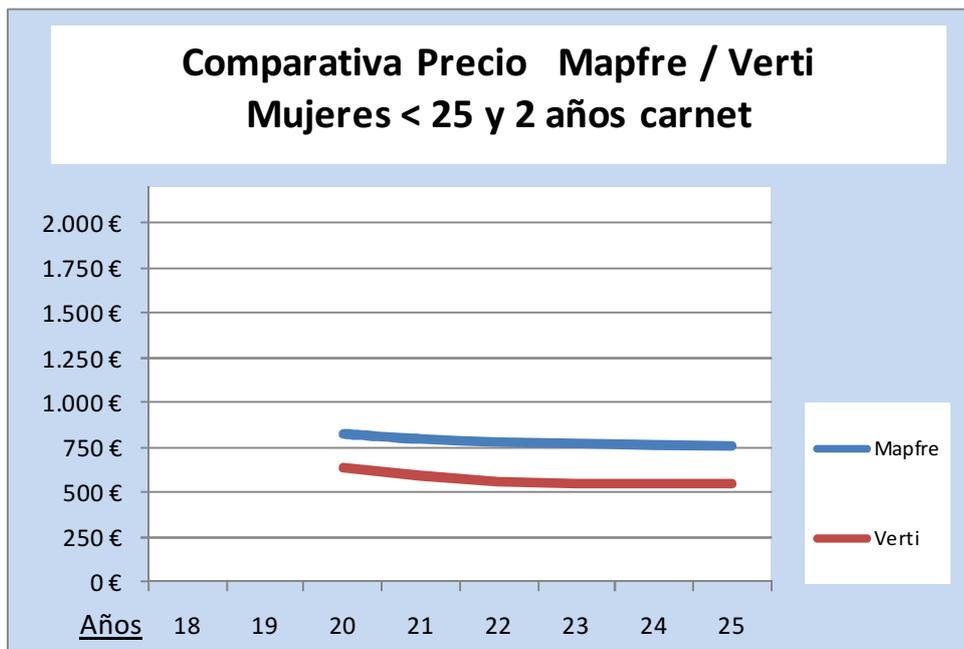
Figura 17.- Comparativa Precios Medios Allianz / Fénix Directo Mujeres <25 y 0 años de carnet



Elaboración propia

Veamos cómo no ocurre lo mismo si comparamos Mapfre con su compañía de internet Verti. (Figura 18). De entrada con Verti hasta que la conductora no acredite 2 años de antigüedad no le ofrecen ni precio, pero cuando se lo ofrece, lo hace a un precio muy inferior al de Mapfre.

Figura 18.- Comparativa Precios Medios Mapfre / Verti Mujeres <25 y 2 años de carnet

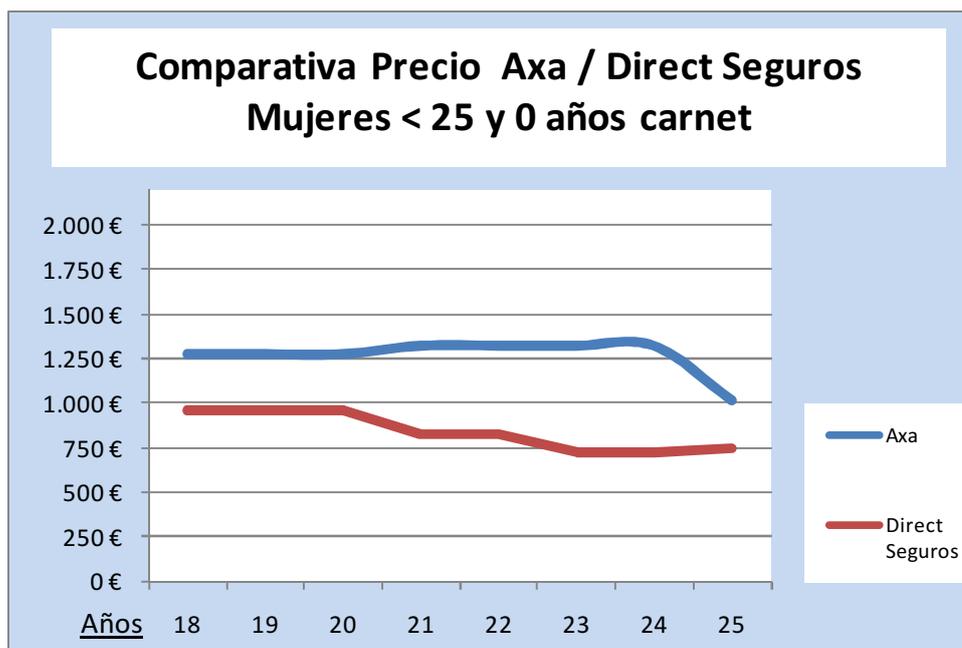


Elaboración propia

Distinto comportamiento muestra Axa y Direct Seguros, que si bien es mucho más económica su compañía de internet desde el primer momento se observa cómo mientras en Direct Seguros la variable precio va disminuyendo escalonadamente, en Axa se mantiene e incluso aumenta ligeramente.

Además Axa exige a su mediación para la aceptación que la joven sea hija de cliente o tener cupo autorizado previo por producción.

Figura 19.- Comparativa Precios Medios AXA / Direct Seguros Mujeres <25 y 0 años de carnet



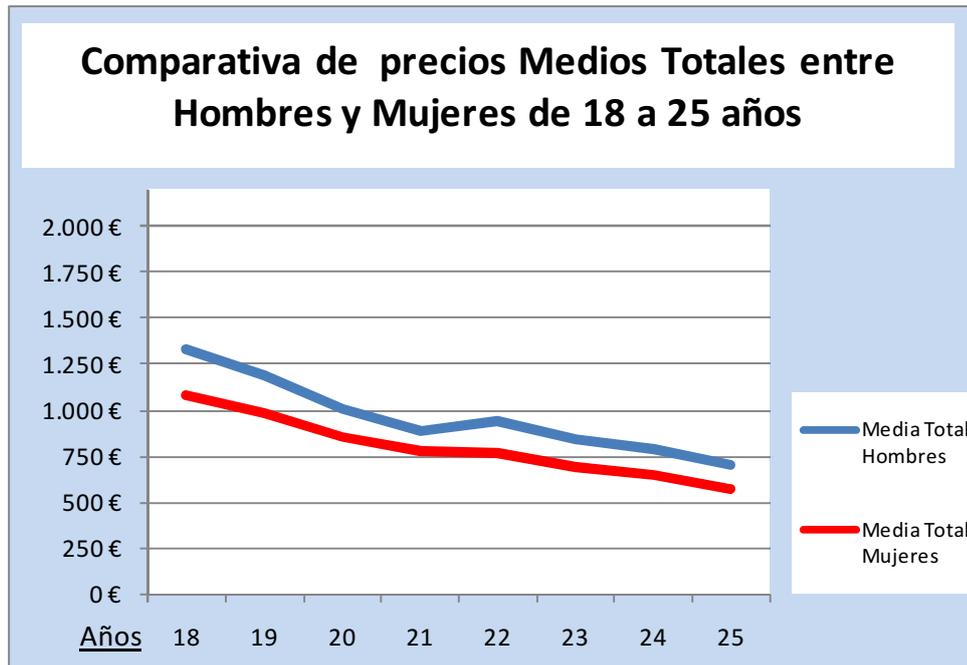
Elaboración propia

7.5.3 comparativa hombres / mujeres

De las tarificaciones efectuadas he calculado los precios medios totales para hombres y mujeres, incluyendo mediación e internet/telefónica. En la figura 20 siguiente, he comparando la evolución del precio por edades y se observa claramente como en todas las edades las primas resultantes para con los hombres son más elevadas que para con las mujeres.

De hecho, en ninguna de las 962 tarificaciones que he calculado, los hombres del segmento jóvenes han obtenido un precio menor que el obtenido para las mujeres del mismo segmento. Este dato ratifica los datos analizados en la tabla 4 de conductores implicados en accidentes con víctimas por edad y sexo.

Figura 20.- Comparativa Precios Medios Totales entre Hombres y Mujeres de 18 a 25 años.



Elaboración propia

7.6 Políticas de suscripción relacionadas con los Jóvenes

En el punto anterior hemos visto como las compañías aplican políticas de precios distintos en función de la edad y la antigüedad del carnet de conducir. Ahora pretendemos ver qué requisitos deben cumplir lo jóvenes para poder suscribir un seguro de automóviles.

A modo de resumen se puede extraer las siguientes condicionantes que las compañías introducen en sus políticas de suscripción para la contratación de jóvenes:

- Debe ser hijo/a de un cliente actual de la compañía, es decir, ya debe de tener pólizas suscritas antes de la contratación de ésta. Para que sea considerado cliente hay también dispersión de criterios, pero en general, deben tener al menos una póliza en el ramo de automóviles u otros ramos.
- Debe contratar otro u otros seguros al mismo tiempo que el del automóvil. También hay dispersión en cuanto los criterios: contratar un seguro de vida, uno de hogar, etc.
- No se aplican condicionantes a las mujeres
- No se aceptan determinados vehículos, ya sea por la relación peso/potencia, por la potencia, por el tipo de vehículo, etc.

- Instalación de un sistema GPS para estudiar los hábitos de conducción, que ofrece la posibilidad de pagar el seguro en función de la forma de conducir.
- En el caso de las Compañía que distribuyen a través de mediadores, las hay que supeditan la aceptación del riesgo de menores a cupos que les haya podido asignar la propia compañía por distintos criterios: producción, cartera o resultado técnico.
- Incluyen condiciones limitativas, sobretodo en compañías de Internet / telefónica, que supeditan la contratación a:
 - no tener antecedentes de alcohol o drogas,
 - a no conducir los fines de semana o entre las 00:00 y las 06:00 a.m.,
 - en caso de sufrir un siniestro independientemente de la culpabilidad se aplicará una franquicia para la cobertura de daños propios.
 - para los siniestros de culpa que afecten a la cobertura de R.C. se aplicará un gasto de tramitación.

7.6.1 Compañías Canal distribución Mediación

MAPFRE

Para su seguro llamado Ycar, pensado para los jóvenes, sin exigencias a otras pólizas, simplemente si los padres ya son clientes te puedes beneficiar de algunos descuentos.

La principal característica de este producto es la instalación de un GPS en el vehículo del asegurado para estudiar sus hábitos de conducción. Esta modalidad de pago por uso en la que cada conductor paga un precio más justo por su seguro de coche, se basa en estudio de los hábitos al volante. Así el conductor paga en función de la velocidad media, las vías por las que circule, el número de kilómetros y su uso en noches y fines de semana.

Tarifa de hombres más cara que el de las mujeres. Unos 500€ diferencia.

- Mujer 18 años y 0 carnet 1354€ y Hombre 18 años y 0 carnet 1884€.
- Tanto hombres como mujeres, hasta que no tienes 2 años de carnet no baja el precio.
- De 2 a 3 años de carnet pagas lo mismo
- De 3 a 4 años de carnet pagas lo mismo
- De 4 a 5 años de carnet pagas lo mismo

ALLIANZ

Facilita precio con independencia del sexo, y desde el primer momento. Hay una diferencia importante de prima más elevada en los hombres y encima sólo a ellos se les exige la siguiente normativa técnica:

“Todas las pólizas con conductores hombres menores de 25 años o con autorización expresa o genérica de conductores hombres menores de 25 años se

tendrán que complementar con una póliza del ramo de vida individual y/o colectiva de cualquiera de las modalidades, excepto financiero.

No será condición indispensable que esta póliza complementaria coincida con el mismo cliente que contracta la póliza de autos”.

Tarifa de mujeres muy económica, Más de 500€ diferencia:

- Mujer 18 años y 0 carnet 581€ y Hombre 18 años y 0 carnet 1159€
- De los 18 años hasta los 21 años y de 0 años hasta los 3 de carnet paga lo mismo.
- A la que tienes 22 años y 4 de carnet baja el precio, y se mantiene hasta que tienes los 25 años que vuelve a bajar.

AXA

Te facilita precio, queda retenida y sólo permite contratar si el joven es hijo de cliente integral o tienes cupos asignados por producción de vida. No hace distinciones por sexo a la hora de exigir requisitos previos a la aceptación.

Tarifa de mujer más económica. Más de 367€ de diferencia.

- Mujer 18 años y 0 años carnet 1275€ y Hombre 0 años de carnet 1642€
- De los 18 hasta los 20 años 0-1 carnet el mismo precio
- De los 21 años hasta los 24 años 0-1 carnet el mismo precio
- Cuando tienes 2 años de carnet, baja el precio
- 3 y 4 años de carnet pagas lo mismo
- 5 años y 6 de carnet lo mismo, y hace un salto a los 25 años
- Ojo! Garantía básica, sin lunas

ZURICH

Te facilita precio con independencia del sexo pero queda retenida para que se autorice desde central y sólo te permiten emitir si eres cliente integral.

No hay mucha diferencia entre el precio de hombre y mujer. 280€

- Mujer 18 años y 0 carnet 1199€ y Hombre 18 años y 0 carnet 1479€
- El precio baja cada año en función de la edad y del carnet

REALE

Al calcular el proyecto te facilitan precio, sea hombre o mujer, pero siempre queda bloqueada por controles técnicos a la espera de que desde compañía autoricen la aceptación.

Por ello el joven debe ser hijo de cliente y tener más de un año de antigüedad de carnet. Siempre se tiene que justificar disponer de tener buenos antecedentes siniéstrales.

Tarifa de mujer más económica. Más de 296€ de diferencia.

- Mujer 18 años y 0 años carnet 1344€ y Hombre 0 años de carnet 1640€
- El precio baja en función de la edad y antigüedad de carnet

GENERALI

Dentro de las compañías que he basado el estudio para los menores, es la más cara de todas. Facilita precio tanto para el hombre como para la mujer pero queda condicionada bajo el literal el riesgo no es de aceptación automática por la compañía

Riesgo no preferente

Tarifa sin sinco

Edad = < 22 años y carnet > 3 y vehículo = < 125cv

Es la compañía más antieconómica. Inapreciable diferencia entre hombres y mujeres. 43€ de diferencia.

- Mujer 18 años y 0 años 2164€ y Hombre 18 años y 0 de carnet 2207€
- Hasta los 19 años un precio,
- hasta los 22 años otro
- y a partir de los 23 cada año que pasa baja el precio

CATALANA

También nos da precio sea hombre o mujer, pero no te lo deja emitir la póliza a no ser que cumplas la normativa técnica de la compañía que es:

“Riesgo Condicionado a la aceptación del Centro de Suscripción. La persona más joven de la solicitud es menor de 25 años. La aceptación del seguro está supeditada a la existencia de una póliza de Automóviles y otra de otro Ramo”.

Después de Allianz es la que trata mejor al segmento de jóvenes. No hay mucha diferencia de precio entre hombre y mujer, 59€

- Mujer 18 años y 0 años 1049€ y Hombre 18 años y 0 de carnet 1108€
- No admite la posibilidad de incluir en póliza segundos conductores, todos deben figurar como conductores principales
- El precio baja en función de la edad y carnet.
- Es el centro de suscripción quien acaba decidiendo sobre cada caso.

MUTUA MADRILEÑA

Aceptación de menores sin pólizas complementarias directamente a través de su página web. Te ofrecen el precio garantizado para tres años consecutivos.

No hay mucha diferencia de precio entre hombre y mujer. 59€

- Mujer 18 años y 0 años 1170€ y Hombre 18 años y 0 de carnet 1240€
- El precio disminuye mucho el segundo y tercer año. Hasta un 35%
- En función de la edad y la experiencia de carnet el precio baja significativamente
- Ojo! Garantía básica, sin lunas

FIATC

No aceptan jóvenes conductores Asegurados de vehículos de 1ª categoría (turismos, monovolúmenes, todo terreno, y vehículos comerciales) cuya edad sea

inferior a 25 años y/o cuyo carné de conducir, expedido o convalidado en España, sea de antigüedad inferior a 2 años y que no sean hijos de clientes.

- Ya puedes tener 25 años y 7 de carnet, pero como no justifiques que tienes bonificación no te da precio, dice: Riesgo no asegurable.
- Si eres cliente integral, ellos te facilitan precio por debajo de la media.

LIBERTY SEGUROS

Tampoco ofrece precios a jóvenes. Una vez cumplimentado la solicitud, esta, queda retenida informáticamente en la central de la compañía, para estudio individualizado de cada riesgo.

Sólo se admiten a hijos de clientes integrales pero a precios por encima de la media del sector.

- El conductor habitual No puede ser menor de 25 años
- Antigüedad carné Conductor habitual >02
- Edad de Propietario inferior a 25 años

7.6.2 Compañías canal distribución Internet/telefónica.

DIRECT SEGUROS

Es del 100% del grupo AXA. Distribuye por canal telefónico e internet.

Si bien las mujeres jóvenes son aceptadas sin ningún problema desde los 18 años y 0 años de carnet, para los jóvenes hombres no los aceptan hasta que hayan cumplido los 22 años.

Emisión directa desde su página web. No piden pólizas compensatorias ni vinculo familiar.

Tratan diferente a mujeres y hombres. Además la diferencia es de las más exageradas, en concreto 613€

- Mujer 18 años y 0 años 958€ y Hombre 18 años y 0 de carnet (no)
- Mujer 22 años y 0 años 825€ y Hombre 22 años y 0 de carnet 1438€
- A medida que vas teniendo más experiencia de carnet, va bajando el precio
- Ojo! Garantía básica, sin lunas

BALUMBA

Sociedad de mediación de seguros británica, parte de Admiral Group Plc.

Especialista en el sector de seguros de vehículos por venta directa, internet y teléfono.

Jóvenes de ambos sexos son aceptados sin ningún tipo de condicionamiento de entrada en forma de otras pólizas como compensación de riesgo.

Fuertes exigencias y obligaciones para con el tomador.

Deber de declaración veraz: "El tomador o asegurado tiene la obligación de declarar TODOS los conductores habituales del vehículo asegurado. Adicionalmente, el tomador o asegurado tiene la obligación de declarar todos los conductores menores de 25 años o con menos de 2 años de antigüedad del permiso de conducir, independientemente de que usen el vehículo de manera habitual u ocasional".

Cuidado con el Art. 10 facultad de repetición en caso de conducción de menores no declarados.

Es la compañía más barata entre jóvenes de ambos sexos: 347€

- Mujer 18 años y 0 años 548€ y Hombre 18 años y 0 de carnet 895
- Hay que destacar que en las mujeres de los 18 a los 20 va bajando el precio y a los 21 años vuelve a subir la prima y después disminuye a los 23.
- En los hombres va bajando el precio hasta los 22 años, y a los 23 vuelve a subir hasta los 24.
- Precios con garantías mínimas, sin lunas.

FENIX DIRECTO

Propiedad perteneciente al grupo Allianz. Es la primera aseguradora de coches en obtener la certificación de la Asociación Española de Normalización y Certificación, que acredita su sistema de gestión de calidad conforme con la norma UNE-EN ISO 9001:2008.

A diferencia de Allianz no ofrece precio para los jóvenes hombres cumplidos los 25 años.

Compañía más restrictiva en riesgos y más cara que su matriz Allianz.

- Mujer 18 años y 0 años 918€ y Hombre 18 años y 0 de carnet (no)
- El precio a Mujeres des de los 18 años hasta los 24 años y de 0 a 3 años de carnet oferta el mismo precio
- A partir de 4 años de carnet es otro precio más económico, y así hasta los 25 años
- Hombres hasta los 25 años no da precio

INTERNAUTO

Portal Web de la compañía Internauto Gestión SA, Auxiliar Externo de la Correduría de Seguros Internet Broker, S.L.

Restricciones de contratación:

De 18 a 25 años: Vehículos hasta 150cv

Sin antecedentes de alcohol o drogas: Es requisito para aceptarte que no hayas sido procesado o sancionado por conducir bajo la influencia del alcohol u alguna otra droga.

No conducción nocturna los "Finde": Si el conductor habitual es menor de 25 años, y conduce entre las 00:00 A.M. y las 06:00 A.M. los días sábado, domingo, lunes y festivos, Se aplicará un franquicia del 20% con un mínimo de 1500€ para la cobertura de daños propios en caso de siniestro independientemente de la culpabilidad. Para los siniestros con culpa que afecten la cobertura de Responsabilidad Civil se aplicará un gasto de tramitación de 1500€ bajo las circunstancias antes descritas.

Estas limitaciones no tendrán efecto cuando el asegurado lleve dos años asegurado con ellos y no haya declarado ningún siniestro de culpa o si tiene menos de 25 años y dos años de carnet en el momento de la contratación.

No hay mucha diferencia de precio entre hombre y mujer. 160€

- Mujer 18 años y 0 años 1199€ y Hombre 18 años y 0 de carnet 1359
- El precio baja en función de la edad y carnet
- Otro punto a destacar es que de 2 a 6 años de carnet, el precio es el mismo con independencia de la variable edad.

LINEA DIRECTA

Cuando ya has rellenado todo el formulario y esperas ver en pantalla qué precio te ofrecen, te dicen:

“Te comunicamos que no podemos facilitarte un presupuesto en pantalla, pero déjanos un teléfono de contacto y te llamamos gratuitamente para ofrecerte el mejor precio”.

También te dicen que “en Línea Directa te aceptamos como al resto de conductores, ofreciéndote los mejores descuentos del mercado”.

- Te bajan más el precio si no coges el coche entre la 01:00 y las 06:00h.
- Si no consumes alcohol en ninguna graduación.
- Y si en 3 años no tienes ningún accidente ¡No tendrás ninguna limitación!

CLICK SEGUROS

Compañía que pertenece a Groupama Assurance. Opera al 100 en internet y ofrece un servicio rápido y ágil.

Pero como seas joven, hombre o mujer te sale un mensaje que dice:

“Lo sentimos mucho, pero con los datos que nos has facilitado no podemos ofrecerte un presupuesto. Disculpa las molestias. Si quieres más información contacta con nosotros”.

7.7 Actuación de las Compañías

Las Compañías Aseguradoras vienen recurriendo a la justicia para ejercer acciones de repetición contra el propietario de un vehículo asegurado, por indemnizaciones que se han visto obligadas a pagar con cargo al seguro obligatorio. Generalmente por cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados incluidas sistemáticamente por las pólizas de seguros.

Si bien la Justicia, debería hacer comprender el verdadero sentido de la ley y de naturaleza jurídica del contrato de seguros en relación con el alcance de la responsabilidad civil que deben cubrir las Aseguradoras, éstas incluyen cláusulas limitativas que recortan la protección del asegurado, pudiendo repetir contra el tomador y asegurado.

7.7.1 Facultad de repetición

La facultad de repetición que poseen las compañías de seguros es una acción mediante la cual se concede a éstas el derecho de reclamar al tomador del

seguro la indemnización pagada, con ocasión de un siniestro culpable, con base y fundamento en una causa legal o contractual de exclusión de la cobertura.

Art. 10. Facultad de repetición. Recogida en la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro y Ley 21/2007, Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir:

- a. Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
- b. Contra el tercero responsable de los daños.
- c. Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir.
- d. En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

Cabe la posibilidad de repetir contra el Consorcio en los supuestos en que los daños cuyo resarcimiento se reclama, hayan sido causados por un vehículo que se encuentra en uno de los supuestos que provocan la intervención de dicho organismo.

La acción de repetición del asegurador prescribe por el transcurso del plazo de un año, contado a partir de la fecha en que hizo el pago al perjudicado.

Este supuesto C, se remite, por un lado a la Ley 50/1980, y por otro, deja abierta la posibilidad de que las pólizas contengan cláusulas de exclusión de cobertura y cláusulas que quedan sometidas al régimen del art. 3 LCS

*“... las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. **Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito...**”*

7.7.2 Cláusulas Delimitativas y Limitativas

El artículo 1 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, establece que el asegurador se obliga a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño causado al asegurado. Parece evidente que la prestación del asegurador depende de la delimitación del riesgo contenida en el contrato, que

a su vez es la base de cálculo de la prestación del tomador, es decir, de la prima.

Cláusulas Delimitativas

Son cláusulas que contienen los contratos de seguro que definen o delimitan claramente el riesgo asumido por el asegurador. Son aquellas que concretan el riesgo asegurado y que describen cual es el objeto de seguro y las garantías que quedan cubiertas o excluidas del contrato respecto a las cuales el asegurador queda obligado al pago de la indemnización, la reparación u otras prestaciones convenidas en caso de producirse el siniestro. Las cláusulas delimitativas no restringen derechos de los asegurados, ya que al tratarse de un supuesto no cubierto por el contrato, el derecho no llega a nacer.

Cláusulas Limitativas

Son aquellas que restringen o modifican los derechos de los asegurados a la indemnización una vez que se ha producido el siniestro. Estas cláusulas están sometidas a un régimen especial para dotar a los asegurados de una mayor protección.

Como ya he indicado en el Art. 3 de la Ley de Contrato de Seguro las cláusulas limitativas se destacarán de modo especial, lo que exige que la constancia gráfica en la póliza deba hacerse de modo que se resalten dichas cláusulas limitativas sobre la forma común de redactar la póliza. Además deberán ser específicamente aceptadas por escrito por el tomador, bien en la propia póliza en que se contienen las condiciones particulares y generales, bien en otro documento específico. En ambos casos, el tomador no sólo ha de firmar sino que también deberá indicar que reconoce haber leído y acepta expresamente con su firma las cláusulas limitativas de sus derechos contenidas en el contrato que suscribe.

Además de lo indicado anteriormente, todas las cláusulas del contrato han de redactarse de forma clara y precisa cumpliendo los requisitos de concreción, claridad y sencillez. Asimismo, el artículo 1288 del Código Civil, y el artículo 10.2 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios establecen que la interpretación de las cláusulas oscuras de un contrato no deberá favorecer a la parte que hubiese ocasionado oscuridad. En consecuencia, en caso de duda sobre el sentido de una cláusula habrá de prevalecer la interpretación más favorable para el consumidor.

Ninguna cláusula, sea limitativa o no, general o particular, aunque haya sido destacada en el condicionado y aceptada expresamente por escrito, puede tener carácter lesivo para el asegurado. Para garantizar una mayor protección a la parte más débil del contrato, el Art.3 establece que las condiciones generales del contrato estarán sometidas a la vigilancia de la Administración Pública en los términos previstos por la Ley. Lo cual no supone que sean autorizadas por la Administración, sino, simplemente que deben presentarse a ésta a efectos de control. Si el Tribunal Supremo declara nula una cláusula de un contrato de seguro concreto, lo demás aseguradores que utilicen esta misma cláusula deberán eliminarla de sus contratos.

Precisamente son estas cláusulas limitativas, las que actualmente son cada vez más frecuentes en los contratos de seguros de automóvil en España, y más si cabe en el segmento de jóvenes. Ello responde a un fuerte interés por parte de las compañías en segmentar más y mejor a sus clientes, con el objetivo de particularizar al máximo sus tarifas buscando poder ofertar mejores primas al colectivo estudiado que no dejan de ser los clientes futuros.

7.7.3 Sentencias y jurisprudencia

Debo reconocer que he encontrado sentencias (algunas las adjunto en el apartado de anexos) en las cuales el Juez falla a favor de la compañía que reclamaba a su cliente tomador haciendo uso de acción de repetición por una cláusula limitativa debidamente y claramente expresada por la compañía y firmada y aceptada por el tomador. Si bien por el contrario, al entrevistarme con letrados especialistas en accidentes de automóviles, interesándome por cómo se aplica en la realidad cotidiana la norma de este tema concreto y sus comentarios me sorprendieron y resultan preocupantes...

“...hoy en día si la compañía no puede acreditar que tiene las condiciones particulares firmadas por el tomador, ni incluso en caso de alcoholemia... la compañía NO consigue repercutir contra su cliente.” “... las condiciones generales nunca se firman... y las particulares tampoco porque nadie las tiene...” “el juez siempre protege al débil...” etc.

Sabiendo esto, las compañías deberían de poner más empeño en conseguir tener en su poder las cláusulas particulares debidamente aceptadas, pero la realidad también va en el sentido contrario.

Por ejemplo Allianz, al contratar una póliza de automóviles ya envía ella misma el condicionado general personalizado que al mismo tiempo hace de condiciones particulares, directamente al domicilio del tomador y en ningún momento le exige devolución alguna de documentación firmada. Hay muchas otras que puedo afirmar que tampoco ponen demasiado empeño en recuperarlas.

Sin duda, el conjunto de todas estas actitudes, junto con el especial momento de crisis económica, el elevado precio que se les exige a los conductores jóvenes, la fuerte competencia entre compañías, etc. se ha creado como una falsa opinión general que está induciendo erróneamente al consumidor final a tener la percepción de que nunca pasa nada, que el seguro viene obligado siempre a pagar y luego casi nunca repercute. Grave error.

8. El Consorcio Compensación de Seguros

Como continuación al resumen anterior de la Ley 21/2007 de 11 de julio, en su Artículo 11 hace referencia a las funciones del Consorcio Compensación, pero como éste es y realiza una función fundamental y vital he decidido dedicarle un capítulo aparte.

La creación en España del Seguro Obligatorio de Automóviles, con la finalidad de satisfacer una necesidad social altamente sentida en aquella época que era la de proteger a las víctimas por hechos de la circulación, asegurándoles la asistencia sanitaria y una indemnización que, hasta el límite que se estableciera, correría por cuenta del asegurador del vehículo causante. Precisamente, el hacer obligatoria la cobertura pretendía que todo responsable de accidente de circulación pudiera hacer frente a través del seguro a su obligación de reparar el daño causado.

Nació para salir al paso de incidencias y circunstancias que dejaran en precario el cumplimiento de esos objetivos (por vehículo causante desconocido, o no asegurado, o robado, etc.) se ideó un instrumento que, subsidiariamente, tenía por fin garantizar el auxilio a las víctimas en tales supuestos hasta el límite cuantitativo del obligatorio.

En un primer momento este instrumento fue el Fondo Nacional de Garantías de Riesgo de la Circulación, creado por la propia Ley 122/1962, y que fue absorbido, a partir del 1 de enero de 1982, por el Consorcio de Compensación de Seguros, en virtud del Real Decreto 2878/1981, de 13 de noviembre.

El Consorcio, en el ámbito del seguro de responsabilidad civil de automóviles, y como asegurador, asume la cobertura obligatoria de los vehículos a motor no aceptados por las entidades aseguradoras, así como la de los vehículos a motor del Estado, Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales y Organismos Públicos que lo soliciten. Respecto de todos los vehículos citados la Ley ofrece la posibilidad de que el Consorcio asuma cobertura por encima de los límites del seguro obligatorio.

Y en cuanto a cobertura subsidiaria, el Consorcio indemnizará los daños en los supuestos de vehículo causante desconocido, sin seguro o robado; o en casos en que la Entidad aseguradora hubiera sido declarada en quiebra, en suspensión de pagos o se encontrara en situación de insolvencia con liquidación intervenida o asumida por el propio Consorcio. En determinados supuestos, también reembolsará las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo por los respectivos organismos de indemnización. El objetivo de proteger a las víctimas por accidentes ocurridos en el Espacio Económico Europeo, ha hecho evolucionar ese tipo de cobertura, siguiendo las Directivas comunitarias correspondientes.

Además, el Consorcio está encargado de la gestión del Fichero informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), aparte de actuar como Organismo de información en los supuestos de siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado.

8.1 ¿Cómo contrata el Consorcio?

El Consorcio de Compensación de Seguros asume la contratación del seguro de automóviles de suscripción obligatoria de forma excepcional, y como si fuera una compañía más, si previamente las entidades aseguradoras no han aceptado hacerlo. Para ello es necesario tener en cuenta lo siguiente:

- La contratación se efectúa obligatoriamente a través del Centro de Atención Telefónica del Consorcio de Compensación de Seguros tel. 902222665, de lunes a viernes, de 9 a 18 horas y la llamada la deberá realizar directamente la persona que, teniendo capacidad para contratar, vaya a figurar en la póliza de seguro como tomador que es quien se obliga a pagar la prima del seguro.
- La declaración de datos que haga por teléfono el tomador tendrá los efectos de la solicitud de seguro regulada en el artículo 20 del Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, y de declaración del riesgo prevista en el artículo 10 de la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro. En consecuencia la conversación de contratación será gravada y en caso de que el Consorcio tuviera conocimiento de inexactitud o falta de veracidad de alguno de los datos ejercería las oportunas acciones legales.
- Para contratar, el tomador debe facilitar los datos correspondientes a:
 - Certificación o comunicación escrita de **dos entidades** aseguradoras acreditando la no aceptación del riesgo, debiendo figurar en sendos escritos la identificación de la entidad correspondiente y la fecha de expedición de los mismos.
 - Documento de identificación del tomador, propietario y conductor (NIF, CIF, permiso de residencia, pasaporte, etc.).
 - Permiso o licencia de conducción correspondiente al vehículo que se pretende asegurar.
 - Permiso de circulación del vehículo a asegurar.
 - Certificado de características técnicas del vehículo (en el que debe constar actualizada la I.T.V.).
- El Consorcio envía por correo el recibo de prima al domicilio que haya indicado el tomador y este lo debe abonar a cualquier oficina del BBVA o SCH antes de 15 días o en caso contrario la póliza quedaría anulada.

El seguro de automóviles de suscripción obligatoria contratado de esta forma con el Consorcio de Compensación de Seguros es un seguro de Responsabilidad Civil, y por tanto sometido a su regulación normativa y a sus límites indemnizatorios, en los daños a las personas 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas. Y en los daños de los bienes, 15 millones de euros por siniestro.

De acuerdo con ello hay que tener en cuenta que no se cubren ni los daños causados a terceros por encima de los referidos límites cuantitativos, ni los daños al conductor del vehículo causante, ni los daños materiales causados al propio vehículo causante ni a las cosas en él transportadas, ni la reclamación de daños, defensa jurídica y asistencia en viaje.

Entonces, es obvio reconocer que el CCS cubre lo mínimo exigido por la ley en cuanto a seguro obligatorio de circulación, y que quien se vea obligado a contratar con él, deberá tener muy en cuenta que será el propio Tomador quien sin ser un profesional del aseguramiento, deberá actuar por su cuenta y riesgo auto asesorándose en materia de necesidades aseguradoras, buscando alguna otra compañía o compañías que le den las coberturas citadas anteriormente como ampliación del seguro obligatorio.

Excepto los vehículos oficiales, en el Consorcio se aseguran la gran mayoría de los vehículos de muchos jóvenes que no encuentran cobertura por la problemática de aseguramiento que tratamos en esta tesis.

8.2 Vehículos asegurados en el CCS y siniestralidad.

Según puede verse en tabla siguiente número 9 y facilitada por el mismo Consorcio, el número de vehículos turismos y furgonetas que ha asegurado a particulares, ha descendido en los últimos años. En concreto ha pasado de 2.250 vehículos durante el año 2009 a 1.669 vehículos durante el 2010.

Igualmente ocurre con las cifras de ciclomotores, las cuales a pesar de ser mucho mayores, también muestran la misma tendencia a la baja. De 29.480 ciclomotores durante el 2009 a 18.640 ciclomotores durante el 2010.

Cabe atribuir esta disminución a varios factores:

- Las estadísticas de siniestralidad han mejorado a nivel general y por lo tanto también en el segmento de jóvenes, comportando una mejor capacidad de aceptación de riesgo por parte de las compañías;
- al aumento de competencia provocado por la irrupción de compañías y canales de distribución de nuevo formato, como banca seguros e Internet, obsesionados todos ellos en la búsqueda y captación de cuota de mercado.

Tabla 9.- Numero de vehículos particulares asegurados por el Consorcio 2009/2010



SEGURO DE R.C. DEL CONDUCTOR DE SUSCRIPCIÓN OBLIGATORIA

NÚMERO DE VEHÍCULOS PARTICULARES - PÓLIZAS ANUALES

CLASE DE VEHÍCULO	TOTAL Nº DE VEHÍCULOS A 31-12-2009	TOTAL Nº DE VEHÍCULOS A 31-12-2010
Turismos	1.263	963
Vehículos Comerciales	987	706
TOTAL PRIMERA CATEGORÍA	2.250	1.669
Camiones de 3,5 a 10 Tm.	52	41
Camiones entre 10 y 20 Tm.	22	18
Camiones de más de 20 Tm.	2	2
Autocares de 10 a 19 plazas	0	0
Autocares de 20 a 39 plazas	0	0
Autocares de 40 a 59 plazas	0	0
Autocares de más de 60 plazas	0	0
Maq. Agrícola hasta 5 Tm.	19	18
Maq. Agrícola desde 5 Tm.	2	0
Veh. Industriales hasta 10 Tm.	4	3
Veh. Industriales de 10 a 20 Tm.	0	0
Veh. Industriales de más de 20 Tm.	0	0
Remolques y semi. hasta 2,5 Tm.	75	66
Remolques y semi. entre 2,5 y 10 Tm.	3	2
Remolques y semi. de más de 10 Tm.	23	23
TOTAL SEGUNDA CATEGORÍA	202	173
Ciclomotores	29.480	18.233
Motocicletas hasta 150 c.c.	949	730
Motocicletas de 150 a 350 c.c.	205	145
Motocicletas de más de 350 c.c.	1.052	532
TOTAL TERCERA CATEGORÍA	31.686	19.640
TOTAL	34.138	21.482

Fuente: Consorcio Compensación de Seguros

Pero también creo que sería un error pensar que esta disminución se debe única y exclusivamente a estas dos razones, ya que además de la situación de crisis económica en la que estamos inmersos, que obliga al consumidor de seguros de automóvil a intentar reducir la renta dedicada al seguro obligatorio, por mi trabajo estoy en contacto permanente con los jóvenes y les observo una preocupante tendencia al “no pasa nada si no figuro como conductor autorizado en póliza”, bajo la falsa premisa de que “la compañía paga y no repercute casi nunca” (concepto este que amplió en el punto 7.7.1 Facultad de repetición)

Al igual que las cifras de vehículos asegurados en el CCS también se han visto reducidas las cuantías pagadas y provisionadas por el mismo como se puede observar en la siguiente gráfica.

Tabla 10.- Evolución de Expedientes Pagados y Provisionados por el Consorcio



DISTRIBUCIÓN DE LAS CUANTÍAS PAGADAS Y PROVISIONADAS SEGÚN EL AÑO DE OCURRENCIA

CORRESPONDIENTES A EXPEDIENTES PAGADOS Y PROVISIONADOS

AÑO DE OCURRENCIA DEL SINIESTRO	SEGURO DIRECTO			SEGURO SUBSIDIARIO					TOTAL GENERAL
	Vehículos Particulares	Vehículos Oficiales	TOTAL	Vehículo Sin Seguro	Vehículo Desconocido	Vehículo Robado	Entidades en Liquidación	TOTAL	
1991	38.499	7.640.879	7.679.378	32.647.332	12.035.815	2.345.838	75.018.054	122.047.039	129.726.417
1992	548.927	6.917.270	7.466.197	40.736.786	12.173.734	2.911.078	63.715.463	119.537.061	127.003.258
1993	2.372.639	8.745.342	11.117.981	48.091.137	15.016.733	3.457.709	51.588.061	118.153.640	129.271.621
1994	2.897.045	7.883.920	10.780.965	48.056.067	15.315.441	2.922.947	29.526.472	95.820.927	106.601.892
1995	5.465.058	8.749.157	14.214.215	47.004.966	17.991.674	3.780.781	20.097.749	88.875.170	103.089.385
1996	6.350.111	11.566.663	17.916.774	52.861.288	23.920.405	5.583.370	16.198.376	98.563.439	116.480.213
1997	6.114.351	10.365.010	16.479.361	53.393.097	21.567.196	6.235.726	32.262.810	113.458.829	129.938.190
1998	5.711.049	11.037.982	16.749.031	53.393.802	29.264.497	4.710.193	46.288.961	133.657.453	150.406.484
1999	5.734.862	11.099.024	16.833.886	64.586.687	27.209.355	5.857.830	45.609.387	143.263.259	160.097.145
2000	10.605.204	9.740.261	20.345.465	83.762.533	30.470.278	6.806.591	2.578.417	123.617.819	143.963.284
2001	19.615.193	13.340.781	32.955.974	105.556.301	34.254.182	7.267.533	841.274	147.919.290	180.875.264
2002	26.029.644	12.122.226	38.151.870	101.975.908	32.881.839	6.786.012	1.189.675	142.833.434	180.985.304
2003	36.981.947	11.248.255	48.230.202	110.567.678	30.580.156	6.756.330	984.821	148.888.985	197.119.187
2004	38.357.017	11.387.464	49.744.481	95.449.817	27.776.945	6.783.768	3.461.624	133.472.154	183.216.635
2005	33.918.606	14.011.653	47.930.259	89.707.161	28.843.417	5.515.543	1.502.781	125.568.902	173.499.161
2006	28.986.070	15.063.743	44.049.813	85.264.495	31.803.444	6.222.812	2.511.573	125.802.324	169.852.137
2007	25.699.586	13.356.741	39.056.327	85.904.164	27.575.018	5.055.506	4.545.299	123.079.987	162.136.314
2008	20.489.261	14.778.158	35.267.419	64.750.846	26.996.722	5.816.327	8.409.099	105.972.994	141.240.413
2009	13.007.871	12.558.055	25.565.926	55.720.381	20.390.384	4.833.708	23.004.900	103.949.373	129.515.299
2010	5.798.006	9.119.439	14.917.445	34.324.430	9.919.572	2.917.957	5.914.085	53.076.044	67.993.489
TOTAL	294.720.944	220.732.025	515.452.969	1.353.754.878	475.986.809	102.567.560	435.248.881	2.367.558.128	2.883.011.097

EUROS

Fuente: Consorcio Compensación de Seguros

9. Problemática en Europa

Desde el primer día me he preguntado si en otros países Europeos como Francia, Alemania, Suiza, Italia, etc. existía también la misma problemática que en España con el aseguramiento de vehículos al segmento de jóvenes. Y, en el caso de que existiera, como resolvían, entre otras cosas sin la existencia de un organismo tan importante y único como el Consorcio Español.

Al igual que en España existe la DGS y UNESPA he efectuado consulta a las siguientes webs de otros países de la UE interesándome por si tenían la misma problemática que aquí, y en caso afirmativo como resolvían, no habiendo obtenido hasta la fecha respuesta alguna.

Asociación Nacional de Empresa de Seguros de Italia: www.ania.it

Asociación Suiza de Seguros: www.svv.ch

Federación Alemana de Empresas de Seguros: www.gdv.de

Federación del Seguro de Suecia: www.forsakringsforbundet.com

Federación Francesa de Empresas de Seguros: www.ffsa.fr

9.1 Políticas de Suscripción y Políticas Legislativas en Europa.

Como he comentado anteriormente, ante la imposibilidad de saber con certeza que está pasando en Europa con los jóvenes, y pretendiendo una opinión con relevancia y suficiente garantía, hice uso de la condición de alumna del Máster, y realice la consulta directamente a una compañía Reaseguradora Europea.

Su respuesta fue que como compañía reaseguradora, no disponía de publicaciones sobre el tema y que creía que no existía de momento nada parecido a mis consultas a nivel europeo. Añadiendo que cada país efectivamente tiene su forma de proceder y que debido a la precariedad “política” del tema, pocos aseguradores quieren realmente manifestarse y revelar sus prácticas de aceptación.

Tampoco he podido conseguir información de cuáles son las Políticas de Suscripción de las compañías aseguradoras en otros países de la Unión Europea, a pesar de haberlo intentado a través de mediadores de seguros de estos países a través de la red WBN.

9.2 Planes estratégicos de seguridad Vial para reducir la siniestralidad en Europa

Lo que si he podido constatar es que tanto políticamente como económicamente, en Europa se está haciendo un esfuerzo enorme para intentar mejorar mediante la implantación de planes estratégicos de seguridad vial y la emisión de

normativas regulatorias, para que sus ciudadanos y en especial los jóvenes, mejoren su nivel de conducción y por lo tanto la siniestralidad conjunta.

Es por eso que he creído necesario, ya que las compañías no han querido pronunciarse, incluir un resumen de todo aquello que sin ser estrictamente asegurador, acaba afectando en una mejor conducción y en definitiva a la reducción de la siniestralidad.

FRANCIA

Alcohol al volante, es ahora la primera causa de muertes en Francia (sobre todo debido al hecho de que la velocidad de los accidentes ha disminuido).

El contenido máximo permitido de alcohol en la sangre es de 0,5 g/l y 0,2g/l para conductores de autobús.

En el año 2002, el control de velocidad se ha reforzado de manera significativa con la introducción de cámaras de velocidad automática.

La tasa de uso del cinturón de seguridad es muy alta en Francia, el uso del casco es obligatorio para las motocicletas (incluidos los ciclomotores). No es obligatorio para los ciclistas.

Está prohibido conducir con un teléfono móvil. El uso de manos libres en teléfonos móviles se tolera. Francia comenzó a monitorear el uso de teléfonos móviles al conducir en 2009.

En 2007, el presidente Sarkozy estableció un objetivo nacional de reducir el número de víctimas mortales a 3000 en el 2012. Esto corresponde a una reducción del 35% con respecto al nivel de 2007, es decir, una reducción media anual del 8,3%.

Las nuevas medidas adoptadas en el año 2010:

- El alcohol y el abuso de drogas.
- Preparación de una ley que permite a los jueces obligar a una prueba piloto con una tasa de alcoholemia positiva para instalar un dispositivo de enclavamiento de alcohol en su automóvil, o para confiscar el vehículo en caso de reincidencia en la influencia del alcohol o las drogas.
- Señalizaciones grandes y automatizadas de control de velocidad.
- Pinzamiento inmediato de los vehículos implicados en un delito de la carretera principal; sentencia a 3 años de cárcel y a 5000€ de multa en caso de no reportar un accidente.

ITALIA

El actual límite de alcoholemia en Italia, que entró en vigor en 2001, es de 0,5g/l. Desde julio de 2010, hay cero tolerancia para los conductores jóvenes, conductores noveles y conductores profesionales, para quienes el límite de alcoholemia es igual a 0g/l.

Los límites de velocidad generales son: Las áreas urbanas 50 km/h caminos rurales 90-110 km/h y autopistas 130 km/h.

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio en los asientos delanteros desde el año 1988 y los asientos traseros desde 1994.

Desde 1986, todos los motociclistas deben usar un casco. La misma obligación para los conductores de ciclomotores (mayores de diecisiete años) se introdujo en el 2000.

Desde 2010, el uso del casco es obligatorio para los ciclistas menores de 14 años y desde 2002, el uso de los teléfonos móviles mientras se conduce no está permitido.

Las medidas de seguridad tomadas en el período 2009-2010 son las siguientes:

- Tasa cero de alcoholemia para los conductores jóvenes, conductores noveles y conductores profesionales.
- Reducción de los límites de velocidad para conductores jóvenes.
- El uso obligatorio de cinturones de seguridad en los microcoches.
- El alcohol no puede ser vendido entre 2 y 7 am y las 10 pm -07 am en la autopista.

ALEMANIA

Alemania es uno de los países más motorizados del mundo. Los ocupantes de vehículos de motor representan la gran mayoría de las muertes de tránsito que ocurren cada año en las carreteras alemanas.

El grupo de edad de 18-20 años es de mayor riesgo en Alemania, seguido por el grupo de 21-24 años. El grupo de 18-20 tiene una tasa de mortalidad casi el triple que la de la población general. En cuanto a la mortalidad en carretera entre los 18 y los 24 años de edad, las muertes de ocupantes de vehículos de motor son el problema principal. A pesar de tener las licencias y acompañado de programas de conducción, la inexperiencia del conductor, especialmente entre los jóvenes de 18 a 20 años juzgados por su alta tasa de mortalidad, sigue siendo una preocupación.

En Alemania, conducir con una tasa de alcoholemia más de 0,5g/l se castiga con una multa, suspensión de licencia y posiblemente la cárcel. Desde el año 2007, se prohibió el alcohol para los conductores menores de 21 años y durante el período de prueba.

El uso del cinturón es obligatorio en los asientos delanteros desde el año 1976 y los asientos traseros desde 1984.

Todos los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas tienen la obligación de llevar casco. No existe una ley obligatoria para el uso de casco en los ciclistas.

Alemania no tiene una meta nacional en términos de números, sino que tiene por objeto reducir las muertes y lesiones tanto como sea posible.

Para eso, la Federación de seguridad vial a creado un plan de acción que se titula "Programa para una mayor seguridad en el transporte por carretera"

Incluye las siguientes prioridades:

- Mejorar el clima de transporte en Alemania para proteger a los usuarios vulnerables (niños y ancianos, peatones, ciclistas y motociclistas).
- Reducir el riesgo de accidentes entre conductores jóvenes, el peligro potencial de los vehículos pesados, para mejorar la seguridad vial en las zonas rurales.
- Reducción legal de alcohol en sangre de 0,08% a 0,05%, cero para conductores noveles, el aumento de las sanciones por delitos principales: velocidad, influencia de alcohol y drogas.

SUECIA

En los últimos veinte años ha habido una mejora importante en toda la red, pero la disminución de muertes se ha logrado principalmente a través de la mejora de las condiciones de la vía urbana, en particular para los peatones y los ciclistas, la construcción de mini-rotondas, carriles para bicicletas y otras contramedidas de infraestructura.

En Suecia, el límite legal de alcoholemia es de 0,2g/l. El exceso de velocidad es un problema importante en Suecia y el porcentaje de conductores que excedan los límites de velocidad fue aumentando a principios de la década, sin embargo, ahora hay indicios de que el cumplimiento de los límites de velocidad es un poco mejor, debido principalmente a las cámaras de seguridad vial.

El uso del cinturón es obligatorio en los asientos delanteros desde el 1 de enero de 1975 y en los asientos traseros desde el 1 de julio de 1986.

En 2009, la tasa de uso del cinturón de seguridad para los ocupantes del vehículo se acerca al 96% en los asientos delanteros, el 95% de los niños y el 80% de los adultos en los asientos traseros. Aunque la tasa de uso del cinturón de seguridad es alta en Suecia, la no utilización del cinturón de seguridad sigue siendo un problema grave.

El uso de casco es obligatorio para los conductores de cualquier vehículo motorizado de dos ruedas. Los cascos han sido obligatorio para los ciclistas menores de 15 años desde el 1 de enero de 2005. En 2009, la tasa de uso de casco para motociclistas fue alrededor del 90% para los ciclomotores y el 95% para las motocicletas, la tasa fue del 27% para las bicicletas.

No hay ninguna ley en Suecia para prohibir o restringir el uso de teléfonos móviles (ya sea de mano o manos libres) mientras se conduce.

En mayo del 2009, el Parlamento sueco decidió un objetivo de seguridad vial para el año 2020 de una reducción del 50% en las muertes desde el año base 2006-2008, así como la nueva gestión por objetivos de enfoque en la seguridad vial.

En abril del 2010, la Administración de Transporte de Suecia presentó una nueva estrategia nacional de motocicletas y ciclomotores de seguridad. El resultado principal es centrarse en los frenos ABS para las motocicletas y el uso del casco protector para los conductores de ciclomotor. El exceso de velocidad debe ser reducida para ambos grupos.

El Parlamento ha decidido que los ciclomotores de clase 1 seguirán siendo permitidos durante los 15 años de edad (en contra de una directiva de la UE), pero se debe de tener un específico "AM" permiso de conducir y la educación es obligatoria. Un permiso de conducir es obligatorio para los ciclomotores de clase 2. Las nuevas reglas fueron introducidas el 1 de octubre de 2009.

SUIZA

En 2009, Suiza tuvo su nivel más bajo de víctimas mortales desde que comenzaron a llevarse registros.

Una reciente tendencia preocupante se refiere a los ciclistas. En 2009, el número de ciclistas muertos se duplicó en comparación con 2008, del 27 al 54, el nivel más alto desde 1994. Una de las razones podría ser la creciente popularidad de la bicicleta, especialmente la bici como medio de transporte.

En relación con el número de habitantes, los jóvenes de 18-24 años representan el grupo más numeroso de víctimas, debido principalmente a los ocupantes de automóviles y motocicletas. Este grupo de edad sigue siendo sobrerrepresentados en los accidentes de tráfico. Su situación empeoró en 2009, con un incremento del 78% de las muertes en el grupo de edad 21-24. Se han introducido medidas para reducir los riesgos para los conductores jóvenes, entre ellos un permiso de conducir de dos fases y una licencia provisional.

El uso del casco es obligatorio en las motocicletas desde 1981 y en los ciclomotores (hasta 50cc velocidad, máxima de 45 km/h) desde 1990. El casco no es obligatorio en las bicicletas.

El uso de teléfonos móviles sin las manos libres o para enviar mensajes de texto está sujeto a una multa de 100 francos suizos. Aunque el uso de teléfonos móviles con manos libres, establece que no se prohíbe en general, el Tribunal Federal Suizo, en varios casos ha calificado el uso del teléfono móvil como una situación que lleva problemas a la conducción.

Un plan de acción "Via Sicura", se ha elaborado y está siendo discutido por el Gobierno de Suiza, entre sus medidas, todos los cuales han sido sometidos a análisis costo-beneficio, son los siguientes:

- 0,0 alcoholemias para los conductores jóvenes y los conductores profesionales.
- Tratamiento de los puntos negros.
- Auditorías de seguridad vial.
- El uso del casco obligatorio para ciclista de hasta 14 años de edad.
- Limitación del período validez del permiso de conducción.

El objetivo actual en Suiza es reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en 2010 en comparación con 2000.

GRAN BRETAÑA

Las víctimas mortales se redujeron en un 14% entre 2007 y 2008, y otro 12% en 2009. Hay muchas posibles razones que pueden contribuir a estas grandes reducciones recientes, pero la recesión económica y la caída de los niveles de tráfico han desempeñado un papel.

En Gran Bretaña, el contenido máximo autorizado de alcohol en sangre es de 0,8g/l.

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio en todos los asientos, el cinturón de seguridad delantero usando los reglamentos de conductores y pasajeros, tanto de adultos y los niños entraron en vigor el 31 de enero de 1983. El cinturón de seguridad reglamentaria para los niños en los asientos traseros que entró en vigor el 1 de septiembre de 1989. El cinturón de seguridad reglamentaria para los adultos en los asientos traseros entró en vigor el 1 de julio de 1991.

El uso del casco es obligatorio en las motocicletas desde 1973-74, y en los ciclomotores (hasta 50cc velocidad, máxima de 45km/h) desde 1977. El casco no es obligatorio en las bicicletas.

En el 2000, el gobierno publicó una estrategia de seguridad en Gran Bretaña "los caminos del mañana"

- Reducir el número de víctimas en nuestras carreteras.
- Enfoque más orientado a la aplicación para hacer frente a la irresponsabilidad de unos cuantos conductores.
- Énfasis en el papel de la educación, incluida la mejora de los niveles de conductor a través de la educación vial y entrenamiento.

ESPAÑA

Desde 1990, la reducción de víctimas mortales ha beneficiado a todas las edades, pero la mayor reducción se refería a niños y jóvenes. Los jóvenes (18-24 años) siguen constituyendo un grupo de alto riesgo.

En España el límite legal de alcoholemia es de 0,5g/l para los conductores en general y 0,3g/l para conductores noveles y profesionales. En España se ha incrementado el número de controles preventivos de alcoholemia en las

carreteras fuera de las zonas urbanas de casi 2 millones en 2003 a 5,1 millones en 2009.

El exceso de velocidad es una preocupación importante en España y un factor que contribuye a los accidentes de tráfico.

El uso del cinturón es obligatorio en los asientos delanteros fuera de las zonas urbanas desde 1974, y en los asientos delanteros dentro de las zonas urbanas y los asientos traseros desde 1992. El uso del casco es obligatorio para los conductores de cualquier vehículo motorizado de dos ruedas. También es obligatorio para los ciclistas (excepto en las zonas urbanizadas).

A partir de 2002, el uso de los teléfonos móviles está prohibido mientras se conduce. Sólo los teléfonos de manos libres los que están permitidos. A partir del 1 de julio de 2006, la conducción en los teléfonos móviles, GPS u otros dispositivos de comunicación significa la pérdida de 3 puntos del carné de conducir.

En 2003, España adoptó un Plan Estratégico de Seguridad Vial para el período 2004-2008

- Aplicación de la pena de puntos del permiso de conducción
- La creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
- La promoción del Consejo de Seguridad Vial
- Incremento significativo en el número de agentes de tránsito
- Introducción de cámaras de velocidad en las carreteras.

El objetivo de España para 2008 era reducir en un 40% el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico respecto a 2003. El objetivo se alcanzó, con una reducción del 43% en las muertes.

En relación con el objetivo de la UE (reducción de un 50% en número de muertes entre 2000 y 2010), España ha logrado una reducción del 44%. Si la tendencia continúa, la consecución del objetivo europeo parece que será factible.

La Ley de Tránsito fue modificada en diciembre de 2009. Las principales medidas se relacionan con el castigo y el seguimiento de infracciones de tráfico. La Ley crea un nuevo registro para las víctimas del tránsito, que se está desarrollando actualmente. En este registro deberán recoger los datos de los médicos forenses, hospitales y la policía con el fin de clasificar mejor los tipos de víctimas (mortales, graves y heridos leves) y conocer así los resultados de las pruebas de alcohol y drogas llevada a cabo por médicos forenses.

10. Desde la óptica del Consumidor

El consumidor de seguros es quien contrata los servicios de cobertura de riesgos y, cuando el suceso asegurado ocurre, también recibe las prestaciones indemnizatorias que proporcionan las empresas aseguradoras.

Es comprador de seguros, según el diccionario MAPFRE de Seguros, en sentido estricto, la persona que en sí misma o en sus bienes o intereses económicos está expuesta al riesgo. No obstante, en sentido amplio, asegurado es quien suscribe la póliza con la entidad comprometiéndose al pago de las primas estipuladas y teniendo derecho al cobro de las indemnizaciones que se produzcan como consecuencia de un siniestro. En la práctica, el término asegurado engloba los conceptos de tomador, asegurado, beneficiario y tercer perjudicado. Todos son consumidores, en sentido material, al utilizar o disfrutar del servicio de cobertura de riesgos.

El consumidor de seguros, como el resto de consumidores, es un sujeto económico y de derechos que intenta maximizar la utilidad de su renta disponible con servicios que le incorporen valor de uso. Debería actuar con criterio de racionalidad y en función de sus necesidades actuales y futuras, considerando su entorno en cada una de sus parcelas y la relación entre éstas y el todo, buscando seguridad y estabilidad para él y su familia, su negocio, etc..

En la actualidad se puede afirmar que las nuevas generaciones están cada vez más formadas, más informadas, y por consiguiente más críticas, exigentes y selectivas con la información recibida. Más consciente, más exigente con el canal de distribución, más desleal, más sensible a estímulos (marca, categoría de producto, tipo de establecimiento, etc.). Y también al Marketing (producto, precio, comunicación, distribución, post-venta, publicidad). Sobre todo, tiende a ser cada vez más un consumidor que quiere vivir sin riesgo y demanda: protección, transparencia, claridad, servicio, adaptación a sus necesidades, valor por dinero y por tiempo, innovación, anticipación a sus necesidades y respuesta profesional.

En definitiva, reclama primas atractivas y suficientes, servicio postventa, innovación comercial (tanto de medios de pago como de servicios complementarios), segmentación selectiva por productos, red de venta adaptada a cada grupo de consumidores y (por comodidad) dispersión geográfica de los centros de atención, calidad de servicio en términos de personalización y selectividad.

Es curioso porque el consumidor de seguros, al igual que un consumidor normal de servicios varios, tiene la percepción de que en general, existe una relación entre el nivel de precio y de calidad. A precio más alto, más alta es la calidad percibida. Pero precisamente en este tipo de servicio como los seguros, el precio no actúa como elemento de información objetiva que sirve de indicador a priori de la calidad de prestación esperada que el cliente se puede encontrar.

Analizar la decisión de compra implica determinar el proceso desde que surge la necesidad hasta después de comprar o no el producto o servicio, apareciendo o no sensaciones de satisfacción por la decisión tomada. Se deben conocer las variables externas (entorno económico, cultura, grupo de referencia) e internas (motivación, percepción, experiencia), además de otras variables propias del marketing (precio, producto, distribución y promoción) que influyen a lo largo del proceso.

Este comportamiento de los consumidores no es homogéneo y varía según el producto y las características de los individuos. Resulta difícil identificar las diferentes situaciones que concurren en el mercado y provocan elecciones distintas. Lo importante es partir de un modelo con los principios generales de la decisión de compra que permita reducir la incertidumbre de dichas decisiones.

Los individuos evalúan los productos, bienes y servicios reuniendo toda la información sobre ellos. La Teoría de la Integración de la Información ofrece un método de estudio de los procesos de toma de decisiones. Considera características propias de los consumidores, aspectos de los productos, bienes o servicios importantes, compara productos o servicios con cada aspecto importante y decide cuál/es eligen, si elijen. Después de adquirir información sobre las alternativas que existen, los consumidores definen un conjunto de atributos o características determinantes para comprar y evaluar las distintas marcas de una clase de productos y/o servicios en particular.

Por poner un ejemplo, actualmente el consumidor joven de seguros puede estar buscando y estudiando por internet durante días cual es su mejor opción para asegurar el vehículo y cuando la tiene, o contrata directamente en internet habiendo tomado la decisión en segundos, o cuando sabe el precio seguidamente busca el servicio de un profesional pero con la referencia del coste que ha encontrado.

También está el caso del que a las doce de la noche se percata o se da cuenta de que necesita un seguro y lo hace con el que le parece mejor pero que le pueda emitir el contrato al momento.

Por último quiero volver hacer hincapié en lo expuesto en el apartado en el punto 7.7.1 sobre la facultad y éxito de repetición, puesto que si el consumidor final, en este caso jóvenes, no observan una aplicación de la norma uniformemente, al ser el colectivo más castigado por la situación actual, rápidamente hace de la duda una realidad que le lleva a creer que si no está declarado como conductor no va a pasar nada.

Además tenemos que ser conscientes de que estamos sembrando actitudes hoy, a futuros clientes del mañana.

En definitiva, el consumidor joven ante las políticas de suscripción y precio de las compañías aseguradoras, y sabiendo en la práctica cómo van actuar en el momento en el que se produzca un accidente, con independencia de quién sea el causante, puede adoptar distintas actitudes a la hora de contratar el seguro como se indica en el punto siguiente.

10.1 Cuatro formas de aseguramiento de Jóvenes

Como continuación y ampliación de los cálculos de precios a jóvenes, resumo en un caso práctico, el coste que le puede realmente llegar a significar asegurarse a un joven/novel a medio plazo, comparando las 4 posibilidades que suelen utilizar. Para este caso concreto lo he calculado en una sola compañía para no complicar con más variables. (Compañía Zurich).

10.1.1 Caso 1 (Joven = Tomador = Propietario = Conductor)

Las compañías, como hemos dicho anteriormente, cuando aceptan el riesgo del seguro de automóvil cuyo tomador, propietario y conductor coincide con un joven, a pesar de ser el caso que más se ajusta a la realidad, les aplican tarifas muy elevadas. Pero, si éste resulta ser un buen conductor y no declara siniestros de culpa, la compañía va acumulando bonificación a su nombre a medida que van pasando los años, lo que conlleva a su vez una reducción importante de prima.

Al cumplir los 25 años ya puede disfrutar de toda la bonificación acumulada en esa compañía o cualquier otra.

Tal como se puede observar en el cuadro de recogida de datos siguiente, (tabla 11) con 18 años y 0 de carnet empieza a pagar una prima de 1479€, suponiendo que sigue en la misma compañía y no tiene siniestros, cuando llega a los 25 años el precio se le disminuye a 389€. En total habrá pagado en 8 años una prima de 6246€.

Si sigue en la misma compañía, sin siniestros y con el máximo de bonificación, el 55%, habrá pagado desde los 18 años hasta los 33 un total de 8595€.

Tabla 11.- Caso 1. Todo el seguro a nombre del Joven

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS					
JOVEN = Tomador = Propietario = Conductor					
SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario					
CASO 1	EDAD	AÑOS CARNET	BONIFICACIÓN	PRECIO	
	18	0	0%	1479	
	19	1	10%	1214	
	20	2	20%	941	
	21	3	30%	701	
	22	4	35%	603	
	23	5	40%	502	
	24	6	50%	417	
	25	7	55%	389	
	Total hasta los 25 años				6246
	26	8	55%	334	
	27	9	55%	307	
	28	10	55%	295	
	29	11	55%	295	
	30	12	55%	288	
31	13	55%	288		
32	14	55%	271		
33	15	55%	271		
Total desde los 25 años hasta los 33				2349	
TOTAL				8595	

Tabla 11.- Caso 1. Todo el seguro a nombre del Joven
Fuente: Elaboración Propia

10.1.2 Caso 2 (Padre = Tomador = Propietario) (Joven = primer conductor)

Este segundo caso nos presenta otra solución que utiliza el joven para asegurarse, siempre y cuando el vehículo figure a nombre del padre, aprovechándose de la póliza y la bonificación del padre, e incluyéndose el joven como primer conductor.

En este caso el joven y novel se beneficia de la bonificación que pudiera tener su progenitor hasta que no cumpla los 25 años. A partir de los 25 puede empezar desde cero con otra póliza a su nombre. Recalcar que si el propietario del vehículo es el menor, entonces la compañía les obligará a hacer el seguro del automóvil todo a su nombre.

De esta manera el padre cliente consigue que su hijo esté cubierto y ahorrarse una parte importante de la prima respecto del caso 1. Pero, tiene que tener presente que su hijo no acumula bonificación y a los 25 años deberá empezar sin bonus. Además en el caso que el conductor /hijo tenga siniestros le puede dilapidar rápidamente al padre la bonificación acumulada a lo largo de los años de buen conductor.

La Compañía, también consigue su objetivo, que es fidelizar al cliente conductor ofreciéndole una solución más o menos satisfactoria, pero ha cobrado menos prima y en cambio no ha disminuido nada el riesgo, puesto que la conducción será realizada por la misma persona que el caso 1

Tabla 12.- Caso 2. Padre como tomador y propietario. Hijo como Primer conductor

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS					
PADRE = Tomador = Propietario					
JOVEN = PRIMER Conductor					
SEAT IBIZA Junior 1,4Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario					
CASO 2	EDAD	AÑOS CARNET	BONIFICACIÓN	PRECIO	
	18	0	55%	898	
	19	1	55%	815	
	20	2	55%	696	
	21	3	55%	571	
	22	4	55%	493	
	23	5	55%	446	
	24	6	55%	401	
	25	7	55%	389	
	Total hasta los 25 años				4709
	26	8	0%	517	
	27	9	10%	433	
	28	10	20%	383	
	29	11	30%	552	
	30	12	35%	332	
	31	13	40%	320	
	32	14	50%	281	
	33	15	55%	271	
Total desde los 25 años hasta los 33				3089	
TOTAL				7798	

Fuente: Elaboración Propia

En este caso 2 podemos observar que el conductor joven/novel desde los 18 años hasta los 25 se ha beneficiado de la bonificación del padre y suponiendo que no ha tenido siniestros ha pagado en total 4.709€ en 8 años.

A partir de los 25 años se hará el seguro a su nombre y empezará acumular bonificación, a medida que vaya pasando los años, suponiendo que no ha tenido siniestros habrá pagado a los 33 años de edad 7598€. El caso 2 significa un ahorro para el joven de 997€ menos respecto el caso 1.

10.1.2 Caso 3 (Padre =Tomador = Propietario = 1er Conductor) (Joven = SEGUNDO conductor)

En este caso 3 se trata de la misma operativa que en el caso 2 pero ahora el joven se incluye en el contrato como segundo conductor.

El joven y novel se beneficia de la bonificación que pudiera tener su progenitor hasta que no cumpla los 25 años. A partir de los cuales puede empezar desde cero con otra póliza a su nombre. Recaltar que si el propietario del vehículo es

el menor, entonces la compañía les obligará a hacer el seguro todo a su nombre.

De esta manera el padre cliente también consigue que su hijo esté cubierto y ahorrarse una parte más importante de la prima del caso 1 y del caso 2. Pero, tiene que tener presente que su hijo tampoco acumula bonificación y a los 25 deberá empezar sin bonus. Al igual que el caso 2 si el conductor/hijo tiene siniestros dilapidará la bonificación que el padre pudiera haber acumulado a lo largo de los años de buen conductor.

La Compañía, con el cambio de un joven como primer conductor a el mismo joven como segundo conductor lo único que ha conseguido ha sido cobrar menos prima que en el caso 2, y sin haber disminuido para nada el riesgo, puesto que la conducción será realizada por la misma persona que el caso 1.

Este caso 3 es el mismo caso que el anterior pero en vez de 1r conductor como 2n conductor, a los 25 años y 8 años de carnet habrá pagado 3.359, con lo cual el ahorro ha sido de 1350€ respecto del caso 2 y 2147 respecto del caso 1.

Tabla 12.- Caso 2. Padre como tomador, propietario y conductor. Hijo como Segundo conductor

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS				
PADRE = Tomador = Propietario = Conductor				
JOVEN = SEGUNDO Conductor				
SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario				
CASO 3	EDAD	AÑOS CARNET	BONIFICACIÓN	PRECIO
	18	0	55%	573
	19	1	55%	531
	20	2	55%	471
	21	3	55%	409
	22	4	55%	370
	23	5	55%	363
	24	6	55%	324
	25	7	55%	318
	Total hasta los 25 años			3359
	26	8	0%	517
	27	9	10%	433
	28	10	20%	383
	29	11	30%	552
	30	12	35%	332
31	13	40%	320	
32	14	50%	281	
33	15	55%	271	
Total desde los 25 años hasta los 33			3089	
TOTAL				6448

Fuente: Elaboración Propia

10.1.4 Caso 4 (Padre = Tomador = Propietario = Conductor)

Este último caso 4, a diferencia de los otros casos sería el más irregular de todos y el más extremo. El joven que viendo los altos precios a los cuales

deberá hacer frente si quiere asegurarse, éste opta por no incluirse en la póliza y arriesgarse con lo comentado en el punto 7.7.1 facultad de repetición.

10.1.5 Comparación de los casos

Como hemos podido ver en los apartados anteriores el precio varía sustancialmente en función de cómo el joven ha asegurado su vehículo.

En el primer caso desde los 18 a los 25 años, habiendo identificado correctamente su riesgo frente a la compañía, habría pagado 6.246€. Sin embargo, identificando a las distintas figuras del contrato de una manera distinta se pueden obtener precios sensiblemente inferiores.

Así, identificando al padre como tomador y propietario, y al joven como primer conductor (Caso 2) se reduce el precio hasta los 4.709€ en ese mismo periodo (casi un 25%).

En el Caso 3 (padre como tomador, propietario y primer conductor, y joven como segundo conductor) el precio sería de 3.359€, una reducción de algo más del 46%.

En el último caso (no se identifica el joven) el ahorro es aún mayor que en el caso 3.

Por lo tanto, es evidente que el incentivo a no identificar correctamente el riesgo es muy alto. Sobre todo, si la sensación o percepción que tienen los jóvenes es que las compañías no van a hacer uso de su facultad de reclamarles en caso de accidente.

10.2 Quejas

Los seguros de los coches, es uno de los sectores de consumo que más descontentos y reclamaciones provoca. Sólo los seguros de coche suponen el 11% de las quejas que cada año recibe la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

Además, el número no ha dejado de crecer en los tres últimos años de crisis. Los usuarios se sienten indignados por motivos que van desde la decisión de la empresa aseguradora de no renovar el contrato, hasta divergencias en la tasación del valor de un vehículo, pasando, por supuesto, por la cancelación unilateral de la póliza en caso de siniestro total, etc.

Ante esta avalancha de críticas, si encima, se les desconcierta en los precios del seguro, y pueden comprobar que para un mismo riesgo, con las mismas características en un sitio puede salir por 900€ y en otro por 2.200€, entonces, se crea una incertidumbre y el consumidor empieza sospechando de la honestidad del precio del seguro y acaba desconfiando de todo el sector.

10. Desde la óptica de la Mediación

La mediación de seguros tiene como misión principal intermediar entre las compañías y los asegurados, les gestiona absolutamente todos los trámites necesarios, desde la contratación y formalización del seguro hasta su renovación y tramitaciones periódicas. Desde la confección de los partes de siniestros hasta la formulación de reclamaciones a la propia entidad aseguradora.

Frente a la frialdad de otras prácticas comerciales, la mediación garantiza el trato directo y personal con su cliente, determinando en función de sus necesidades concretas el contrato más idóneo en cada caso ofreciéndole un servicio personalizado.

En concreto, la Ley 26/2006, de 17 de julio, de mediación de seguros y reaseguros privados confiere al Corredor o Correduría de Seguros la facultad de representar a su Cliente ante las compañías, y le obliga a no tener ningún vínculo ni signo que suponga afección con las entidades aseguradoras.

Es por tanto, un asesor imparcial e independiente, de cuyos conocimientos y servicios se beneficia en todo momento el asegurado.

Desde la óptica de la mediación, nos centramos única y exclusivamente en el periodo que va desde el asesoramiento de un contrato hasta la contratación del mismo, puesto que tanto el nivel como el tipo de servicio que ésta debe prestar es totalmente independiente de la edad del tomador o asegurado. Tampoco haremos distinción entre agente afecto, vinculado o correduría más que en aspectos cruciales como por ejemplo el mencionado en el punto anterior.

Aclarado esto, no es ningún descubrimiento afirmar que la mediación vive de la diferencia entre las comisiones y/o de los honorarios cobrados a la compañía o al cliente por su intermediación profesional en materia de asesoramiento, análisis de necesidades y emisión de pólizas, y entre los costes que deberá asumir por el asesoramiento y defensa en caso de siniestro de un asegurado hasta la correcta resolución del mismo.

Por lo tanto, centrándonos en la tesis, sobre la problemática del aseguramiento de automóviles a los jóvenes desde la óptica de la mediación, podemos decir que básicamente son tres:

1. Es obvio afirmar que para la mediación, en el momento que existe el rechazo por parte de una compañía a la aceptación de un conductor joven, se genera todo un problema. Más si cabe si se es distribuidor exclusivo puesto que el corredor tiene más posibilidades de colocación. Dos de cada tres compañías directamente no ofrecen y declinan directamente la aceptación de este tipo de riesgos para jóvenes. Normalmente exigen una edad mínima de 25 años y algunas las elevan hasta los 27 años.

2. De entre las que ofrecen precio lo hacen a unos precios que en su mayoría, son difícilmente asumibles para la capacidad adquisitiva habitual de una persona de esa edad.
Entre las que responden afirmativamente, las primas de un seguro con cobertura de daños a terceros pueden ir desde 900 euros a 2.300 euros, en caso de los hombres y de 550 euros a 2.100 euros en el caso de las mujeres, como hemos podido comprobar en el punto 7.5.
Tanta dispersión de precios, no hace más que confundir al consumidor y fomentar la desconfianza del cliente con el sector.
3. Ser la cara visible del sector frente al consumidor. Esto requiere de un esfuerzo adicional por intentar corregir la imagen del sector frente al consumidor.
El mediador, por lo tanto, se verá obligado además de asesorar correctamente y buscar la mejor colocación, a luchar cotidianamente para corregir y mejorar el descredito que provoca el sector con estas actuaciones en el segmento de jóvenes y sus familias.

Hay que resaltar que cuando los jóvenes son hijos de clientes integrales en alguna de las compañías donde el mediador tiene suscrito contrato, tal y como se ha visto en la normativa de aceptación de riesgos, los mediadores se sienten como un poco “salvados” porque realmente les será muy fácil asegurar al joven en la misma compañía. Otra cosa distinta será a qué precio. Pero como mínimo, en este caso, el mediador podrá tranquilizar de entrada a la familia por qué es lo que más les preocupa en ese momento.

11.1 Alternativa al NO

El problema principal se genera cuando la mediación por mucho que quiera no consigue asegurar el vehículo al joven. ¿Qué hacer entonces?

A priori la mediación tendría dos primeras posibles salidas:

- Redirigir al joven directamente al Consorcio y procurar asesorarle por todas las otras coberturas necesarias que no sean justo el obligatorio. El mediador no puede tramitarle nada puesto que tiene que ser el propio tomador el que llame al CCS.
- Redirigir al joven a las compañías de distribución internet/telefónica.

No cabe ni que decir que ninguna de las dos soluciones le gustan en absoluto al mediador, porque significan por un lado no cobrar comisión, y por el otro fomentar al tomador joven de hoy, que con el tiempo y en definitiva será el tomador adulto del mañana, el camino más fácil para que conozca y se salga de la distribución de seguros de distribución tradicional.

11.2 Otras soluciones

Es conocido por todos que además del titular de la póliza, otras personas pueden utilizar y conducir el coche del asegurado. Si el vehículo va a ser conducido por varias personas, lo ideal sería que figurasen todas en la póliza, o en su defecto, aquellas que representen un mayor riesgo. Es decir, menor edad, menos años de carnet de conducir y peor historial, o lo que es lo mismo, la persona que tenga que pagar más prima, puesto que será el riesgo mayor.

Las compañías son conscientes que si aplican las tarifas a un conductor con el carnet recién sacado y muy joven, la prima a pagar resultará ser enorme, por lo que lo más probable es que el hijo se cambie a otra compañía. Esto puede provocar fácilmente que por buscar mejor precio tanto el hijo como el padre/madre se cambien de compañía.

Para remediar esta situación y si se trata de que el padre/madre comparta la conducción del vehículo de su propiedad con el hijo, adquiere relevancia la figura del segundo conductor o conductor ocasional, que permite a la compañía reducir substancialmente la prima, bajo la muchas veces supuesta definición de conductor ocasional o segundo conductor.

En realidad y a falta de indefinición por parte del sector del concepto “ocasional” puede muy bien “escondarse” un conductor joven con el vehículo a nombre del progenitor y que en la realidad sea quien lo usa de forma cotidiana.

Aprovecho esta tesis para denunciar que precisamente en un momento de crisis como en la actualidad, estas malas prácticas de “semi engaño” resurgen con fuerza entre la mediación bajo la menospreciable expresión de que estamos en un sector *“donde todo ha pasado a ser urgente y... o lo haces tú o lo hace el de enfrente...”*

Creo firmemente que el joven/novel que se ha comprado un vehículo y en realidad lo va llevar él, debe pagar por ello. Y lo que no se puede hacer es decir a la compañía que el vehículo lo va conducir el padre o la madre y el hijo como segundo conductor. Sin duda alguna, la correcta actuación de todos significaría un mejor reajuste de primas por parte de las compañías.

De ahí que muchas compañías se vean en la obligación de preguntar a la hora de hacer los presupuestos ¿cuántos vehículos existen en tu unidad familiar? O ¿tienen hijos menores de 25 años?

11.3 Obligación del Mediador

Estaremos de acuerdo que los asegurados por lo general, cada vez exigen una mayor transparencia, buscan el seguro que mejor se adapte a sus necesidades y perfil de riesgo, y sobre todo no quieren ni ser engañados, ni tener la sensación de sentirse engañados.

Lógicamente están en el derecho de exigir que se les expliquen todos los aspectos, en concreto la denominada "letra pequeña" antes de firmarla, es decir, las Condiciones Generales y particulares. Es más, no es sólo un derecho, sino una obligación conjunta de la mediación y las compañías que deberían hacer un ejercicio de honestidad y transparencia para explicar muy bien los contratos y sus cláusulas limitativas para que a la hora de la verdad no se produzcan sobresaltos, tal como dice:

La Ley 50/1980 de Contrato de Seguro, establece en su Art. 10, lo siguiente:

*"El tomador del seguro tiene el deber, antes de la conclusión del contrato, de declarar al asegurador, de acuerdo con el cuestionario que éste le someta, todas las **circunstancias por él conocidas que puedan influir en la valoración del riesgo**. Quedará exonerado de tal deber si el asegurador no le somete cuestionario o cuando, aun sometiéndoselo, se trate de circunstancias que puedan influir en la valoración del riesgo y que no estén comprendidas en él.*

El asegurador podrá rescindir el contrato mediante declaración dirigida al tomador del seguro en el plazo de un mes, a contar del conocimiento de la reserva o inexactitud del tomador del seguro. Corresponderán al asegurador, salvo que concurra dolo o culpa grave por su parte, las primas relativas al período en curso en el momento que haga esta declaración.

Si el siniestro sobreviene antes de que el asegurador haga la declaración a la que se refiere el párrafo anterior, la prestación de éste se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la verdadera entidad del riesgo. Si medió dolo o culpa grave del tomador del seguro quedará el asegurador liberado del pago de la prestación."

Así mismo, en el **artículo 11** de la citada Ley 50/1980 se dice, literalmente:

*"El tomador del seguro o el asegurado deberán, durante el curso del contrato, comunicar al asegurador, tan pronto como le sea posible, todas las circunstancias que **agraven el riesgo** y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por éste en el momento de la perfección del contrato no lo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas."*

Y por último, en el **artículo** siguiente, es decir, el **12**, se expone que:

"El asegurador puede en un plazo de dos meses a contar del día en que la agravación le ha sido declarada, proponer una modificación del contrato. En tal caso, el tomador dispone de quince días a contar desde la recepción de esta proposición para aceptarla o rechazarla. En caso de rechazo, o de silencio por parte del tomador, el asegurador puede, transcurrido dicho plazo, rescindir el contrato previa advertencia al tomador, dándole para que conteste un nuevo plazo de quince días, transcurridos los cuales y dentro de los ocho siguientes comunicará al tomador la rescisión definitiva.

El asegurador igualmente podrá rescindir el contrato comunicándolo por escrito al asegurador dentro de un mes, a partir del día en que tuvo conocimiento de la agravación del riesgo. En el caso de que el tomador del seguro o el asegurado no haya efectuado su declaración y sobreviniere un siniestro, el asegurador queda liberado de su prestación si el tomador o el asegurado han actuado con mala fe. En otro caso, la prestación del asegurador se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiera aplicado de haberse conocido la verdadera entidad del riesgo."

11. Capítulo de conclusiones

Como conclusión de este trabajo, las reflexiones más importantes que se pueden extraer son las siguientes:

- Todo propietario de vehículo a motor matriculado en España está obligado a suscribir como mínimo el seguro obligatorio de Automóviles, pero las Aseguradoras no están obligadas a asegurar a todas las personas que se lo soliciten. Y a veces los precios que imponen pueden resultar prohibitivos para algunos grupos de individuos. Es precisamente a partir de esta transacción voluntaria, donde nos encontramos con el embrión del problema que representa en la actualidad el aseguramiento de automóviles a conductores jóvenes. Cada día en más de mil hogares españoles se repite este problema, ya que hay un joven que consigue el carnet de conducir. Esto nos muestra la dimensión social de la problemática tratada en esta tesis.
- Este fallo de mercado, el Estado lo resuelve parcialmente mediante el papel que juega el Consorcio de Compensación de Seguros. Éste cubre, como asegurador directo, el Seguro Obligatorio a aquellos individuos que las Aseguradoras privadas no quieren asegurar (concretamente deben ser dos y ponerlo por escrito). El resto de coberturas habituales en el Seguro de Automóviles, como daños al vehículo o al conductor (que está excluido de la cobertura del seguro obligatorio) son muy difíciles de contratar por estos grupos, ya que el mercado no las suele ofrecer de forma independiente.
- Esta situación es lógica, dada la necesidad que tienen las Aseguradoras de obtener resultados positivos en sus balances, y hay que suponer que no dejarían escapar una buena oportunidad de negocio; es decir, si el ofrecer el Seguro de Automóviles a jóvenes les fuera rentable lo harían.
- A la vista de los datos sobre accidentes que publica la Dirección General de Tráfico (Anuario Estadístico General y Anuario Estadístico de Accidentes, ambos del 2009), en España el segmento de 18 a 24 años estuvo compuesto por 2.280.575 conductores censados, de los cuales el 54,15% eran hombres y el 45,84% mujeres. Y combinando el censo de conductores por edades y sexo con los conductores implicados en accidentes con víctimas, tanto en zona urbana como en carretera, se puede observar que este grupo de edad muestra una frecuencia de accidentes muy superior a la media, y que el comportamiento por sexo es muy diferente, (casi el 75% de los conductores implicado en accidentes eran hombres)
- Esta conclusión también se ve avalada por los datos reseñados en la Memoria Social del Seguro Español 2009, de UNESPA, que también cruza los datos con quintiles de ratio peso/potencia y por quintiles de coste del vehículo, esto quiere decir que, para el mismo segmento anterior, a menor relación peso/potencia, mayor gravedad de los siniestros graves provocados por el vehículo.

- No obstante, el comportamiento de la siniestralidad se ha visto favorecido durante los últimos años por las mejoras de seguridad vial y las modificaciones del código de circulación (entre ellas, la introducción del carnet por puntos), además, en los últimos 3 años por una menor utilización del vehículo, lo que está provocando una reducción general de las frecuencias.
- Los efectos de la crisis económica en la producción y el consumo, y la intensa competencia existente ha provocado que se redujera la demanda de aseguramiento en el ramo de Automóviles y que las primas decrecieran un 0,9%
- Ahora nos queda por ver cuál será el efecto sobre las primas del seguro de Automóviles. Por un lado, nos encontramos con la fuerte competencia que existe actualmente que está evitando que las aseguradoras se atrevan a incrementar las primas. Por otro, la disminución de la renta disponible de las familias sigue provocando un movimiento de asegurados hacia productos y coberturas más económicas. Y continúa la fuerte competencia en las tarifas, que se refleja en una caída de la prima media por vehículo. No obstante, existen una serie de factores que podrían cambiar esta tendencia: el lento deterioro de los márgenes técnicos de las compañías, el incremento de los requisitos de capital derivado de Solvencia II, y la supresión de las diferencias por sexo en la tarificación.
- Al estudiar cómo evoluciona la variable precio de un seguro de automóvil para una persona joven de 18 años hasta 25 años y sin experiencia alguna, hasta una experiencia de 7 años de antigüedad en el carnet de conducir, tanto en las principales compañías que utilizan un canal de distribución con mediadores, como en las compañías que utilizan el canal de distribución de telefónica/internet, se observa que hay una enorme disparidad para un riesgo idéntico: la prima puede oscilar desde 1.100.€ hasta 2.250€, lo que puede provocar un enorme desconcierto, inseguridad y desconfianza entre los futuros asegurados y sus familias.
- Hay que tener en cuenta que dos de cada tres compañías directamente no ofrecen y declinan directamente la aceptación de este tipo de riesgos para jóvenes. Normalmente exigen una edad mínima de 25 años y algunas las elevan hasta los 27 años.
- A las mujeres jóvenes, en general, en todas las compañías se les ofrece un trato mejor, avaladas sin duda por un comportamiento siniestral histórico mucho mejor que sus compañeros de segmento, los hombres jóvenes. Éstas dejan mayor margen de resultado a la cuentas de explotación de las aseguradoras. Tendremos que ver qué ocurre si la UE sigue empeñada en declarar ilegal que el sexo sea un factor que las aseguradoras utilicen para calcular el precio del seguro en pro de la igualdad de género.
- A excepción de alguna compañía que no pone ninguna restricción a la contratación para mujeres jóvenes, la mayoría de compañías sí suelen poner condiciones para la contratación de todo el segmento. Desde ser hijo/a de cliente integral, a vincular la aceptación del riesgo a la contratación de otras pólizas complementarias del ramo vida o diversos, hasta el

extremo de la no contratación. También las hay que supeditan la aceptación del riesgo de menores a cupos que les haya podido asignar la propia compañía a la mediación por producción, cartera o resultado técnico.

- Asimismo, las ofertas que, en general, realizan las compañías de venta directa por internet y teléfono es mucho más económica. Viendo esta tendencia es lógico pensar que las compañías de mediación están descartando hoy a futuros clientes y, por un lado, están ayudando a facilitar la consolidación del canal internet/telefónico, y por otro, están enseñando el camino a seguir para los ya clientes, no jóvenes, incluidos en sus carteras actuales.
- En el caso de contratar jóvenes las compañías cada vez están incluyendo más condiciones limitativas que recortan la protección del asegurado con el fin de mejorar sus cuentas de resultado, sobre todo las de Internet/teléfono, que restringen a no tener antecedentes de alcohol o drogas, no conducción nocturna los fines de semana o entre las 00:00 y las 06:00 a.m, etc.
- Las Compañías Aseguradoras vienen recurriendo a la justicia para ejercer acciones de repetición contra el propietario de un vehículo asegurado, por indemnizaciones que se han visto obligadas a pagar con cargo al seguro obligatorio. Generalmente por cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados incluidas sistemáticamente por las pólizas de seguros.
- Creo que las cláusulas limitativas cobrarán en un futuro inmediato mayor protagonismo porque la distribución por internet puede camuflarlas muy fácilmente, y porque desde todo el sector se debería concienciar y advertir al consumidor del peligro que entrañan este tipo de cláusulas, recomendándole que prestara mucha atención y se tomara su tiempo en leerlas antes de aceptarlas.
- El consumidor final, en este caso los jóvenes, no observan una aplicación de la norma uniformemente, y al ser el colectivo más castigado por la situación actual, rápidamente hace de la duda una realidad que le lleva a creer que si no está declarado como conductor no va a pasar nada como hemos visto en los cuatro casos expuestos en el punto 10.1.
- Al intentar recoger información de que pasa en la UE, debo confesar, que a pesar de haber intentado resolver la pregunta buscando obtener información fidedigna u oficial, de mil y una maneras, me he encontrado siempre con una “barrera invisible”, que no he conseguido superar.
- La sensación que he podido extraer, es que cada país, cada compañía, efectivamente sufren la problemática del aseguramiento de vehículos a los jóvenes, pero lo hacen en privado. Cada uno resuelve según su mejor criterio y experiencia, aplicando cualquier tipo de norma interna, intentando que dicha problemática les afecte lo menos posible a sus respectivas cuentas de explotación. Es como si existiera una ley del silencio, donde nadie quiere dar a conocer su receta mágica...

- El Seguro de Automóviles, es uno de los sectores de consumo que más descontentos y reclamaciones provoca. Los usuarios se sienten indignados. Ante esta avalancha de críticas, si encima, se les desconcierta en los precios del seguro, entonces, se crea una incertidumbre y el consumidor empieza sospechando de la honestidad del precio del seguro y acaba desconfiando de todo el sector.
- En ocasiones la venta de los seguros se hace de forma agresiva. Esto puede originar la contratación de pólizas que no se ajustan a las necesidades del consumidor e incluso a la contratación de más de un seguro que cubren un mismo bien o situación con total desconocimiento de ello por parte del asegurado.
- Es obvio afirmar que para la mediación, en el momento que existe el rechazo por parte de una compañía a la aceptación de un conductor joven, se genera todo un problema. Más si cabe si se es distribuidor exclusivo puesto que el corredor tiene más posibilidades de colocación.

En cuanto a propuestas para paliar la situación al aseguramiento de los jóvenes, creo que podrían darse las siguientes:

- Actualmente, el Consorcio de Compensación de Seguros asume la contratación del seguro de automóviles de suscripción obligatoria de forma excepcional, si previamente DOS entidades aseguradoras no han aceptado hacerlo y cubre lo mínimo exigido por la Ley en cuanto a seguro obligatorio de circulación. Seria de mucha ayuda si:
 - Facilitara la contratación del seguro obligatorio de automóviles vía web. Hay que tener en cuenta que las nuevas generaciones utilizan y utilizarán fundamentalmente internet en detrimento de otros medios como puede ser el teléfono, ya que si no se deben desplazar a sus oficinas, lo que puede provocar que se desincentive el aseguramiento.
 - Se obligara a las compañías a que, si no están dispuestas a asegurar el vehículo, lo pongan por escrito, ya que existen dificultades reales importantes para poder conseguir esa prueba escrita.
 - Las compañías aseguradoras ofrecieran paquetes de cobertura similares a los del Seguro de Automóviles, pero excluido el Seguro Obligatorio. De esta forma se complementarí la cobertura que ofrece el CCS.
 - Si el CCS dejara que determinados profesionales de la mediación actuaran como tales, recomendando y asesorando en materia de aseguramiento y contratación a quien pudiera tener necesidad de ello.

12. Bibliografía

Dirección General de Tráfico, Anuario Estadístico General (2009), Ministerio del Interior, Servicio de estadística.

Dirección General de Tráfico, Anuario Estadístico de Accidentes (2009), Ministerio del Interior, Servicio de estadística.

UNESPA, Memoria Social Seguro Español (2009)

UNESPA, Evidencias sobre la siniestralidad grave en accidentes de tráfico (2007)

Ministerio del Interior, Balance de Seguridad Vial (2010)

Fundación Mapfre, El Mercado español de Seguros (2009-2010) Instituto de Ciencias del Seguro

International Transport Forum, Organization For Economic co-operation and development OECD, IRTAD Road Safety (2010) Annual Report

Sánchez Calero, Fernando (1999): Ley de Contrato de Seguro, Aranzadi Editorial

La Unión Española de Entidades Aseguradoras y Fondos de Pensiones (ICEA): www.icea.es

Asociación Nacional de Empresa de Seguros de Italia: www.ania.it

Asociación Suiza de Seguros: www.svv.ch

Federación Alemana de Empresas de Seguros: www.gdv.de

Federación del Seguro de Suecia: www.forsakringsforbundet.com

Federación Francesa de Empresas de Seguros: www.ffsa.fr

Normativa Legal

Ley 22/1962 de Seguro Obligatorio BOE del 27 de diciembre de 1962

Ley 18/1994 Fondo Nacional de Garantía

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de Seguro BOE 250/1980, de 17 de octubre de 1980 Ref Boletín: 80/22501

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

Ley 26/2006 de Mediación en Seguros y Reaseguros Privados, de 17 de julio de 2006

Ley 21/2007, de 11 de julio, con Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor

1ª Directiva 72/166/CEE del Consejo de 24 de abril de 1972

2ª Directiva 84/5/CEE del Consejo de 30 de diciembre de 1983

3ª Directiva 90/232/CEE del Consejo de 14 de mayo de 1990

4ª Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de mayo de 2000

5ª Directiva 2005/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005

Artículos de Prensa consultados

La siniestralidad en carretera, Ministerio del Interior, 2010
Mutua Madrileña analiza los seguros de coche para jóvenes, 3-11-2010

Webs Consultadas

<http://www.e-justicia.es/banon/sentencias07/044-759-06.htm>
http://www.elderecho.com/actualidad/EDQJ_EDEFIL20110527_0004.pdf
http://www.consumer.es/web/es/economia_domestica/2002/06/26/48410.php
http://www.upf.edu/dretcivil/_pdf/mat_fernando/T72008.pdf
<http://www.hispacolex.com/pdf/EL%20DERECHO%20DE%20REPETICION%20DEL%20ASEGURADOR.pdf>
<http://www.iuriscivilis.com/2008/09/el-derecho-de-repeticin-de-las-compaas.html>
<http://sentencias.juridicas.com/>

Webs Compañías Aseguradoras

<http://www.mapfre.com/seguros/es/index.shtml>
<https://www.e-pacallianz.com/drie00/ie90wi0.jsp>
<https://www.zurich.es/mediadores/?login>
<https://mediadores.axa.es/inicio.asp>
<https://portal.catalanaoccidente.com/>
https://e-mediador.fiatc.es/ebusiness/mf_inicio.nsf
<http://www.generali.es/>
<https://mediadores.libertyseguros.es/>
<http://www.realeonline.com/mediadores/>
<https://www.lineadirecta.com/>
<http://www.clickseguros.com.mx/>
<http://www.balumba.es>
<http://www.mutua.es/seguros-coche/>
<http://www.directseguros.es/>
<http://www.verti.com/>
<http://www.fenixdirecto.com/es/presupuestos/seguro-de-coche>
<http://www.internauto.com/>

13. Anexos

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE Soltero y Administrativo		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 0		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	928
	Axa	1.642	1.642	1.642	1.642	1.642	1.642	1.642	1.159
	Catalana	1.108	1.088	1.064	1.017	975	913	892	860
	Generali	2.207	2.207	2.122	2.122	2.122	2.087	2.074	2.074
	Mapfre	1.884	1.683	1.502	1.359	1.273	1.225	1.186	1.156
	Mutua Madrileña	1.240	1.240	1.189	1.141	1.099	1.060	985	956
	Reale	1.640	1.631	1.622	1.613	1.603	1.511	1.465	1.303
	Zurich	1.479	1.333	1.215	1.063	991	959	927	896
	Media Mediación	1.545	1.498	1.439	1.390	1.358	1.320	1.291	1.167
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	895	708	678	659	609	547	512	510
	Direct Seguros					1.438	1.263	1.216	1.228
	Fenix directo								1.147
	Internauto	1.359	1.359	1.359	1.188	1.111	1.033	1.007	933
	Verti								
	Media Internet	1.127	1.034	1.019	924	1.053	948	912	955
Media TOTAL		1.336	1.266	1.229	1.157	1.205	1.134	1.101	1.061

Tabla 7.- Punto 7.4.3. Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 0 años de carnet.
Elaboración propia (página 36)

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE Soltero y Administrativo		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 1		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz		1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	928
	Axa		1.642	1.642	1.502	1.502	1.502	1.502	1.098
	Catalana		962	940	898	862	808	789	761
	Generali		2.207	2.122	2.122	2.122	2.087	2.074	2.074
	Mapfre		1.683	1.502	1.359	1.273	1.225	1.186	1.156
	Mutua Madrileña		1.155	1.107	1.064	1.024	988	918	892
	Reale		1.494	1.486	1.477	1.469	1.385	1.343	1.195
	Zurich		1.333	1.215	1.063	991	959	927	896
	Media Mediación		1.454	1.397	1.331	1.300	1.264	1.237	1.125
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba		609	580	511	480	505	468	467
	Direct Seguros					1.274	1.274	1.104	1.099
	Fenix directo								1.147
	Internauto		1.225	1.225	1.073	1.004	934	911	845
	Verti								
	Media Internet		917	903	792	919	904	828	890
Media TOTAL			1.186	1.150	1.061	1.110	1.084	1.032	1.007

Tabla 13.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 1 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 2		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz			1.159	1.159	1.159	1.159	1.159	928
	Axa			1.502	1.394	1.394	1.394	1.394	900
	Catalana			848	810	777	729	712	687
	Generali			1.675	1.675	1.675	1.649	1.636	1.636
	Mapfre			1.212	1.097	1.028	990	959	935
	Mutua Madrileña			953	916	880	851	792	769
	Reale			1.411	1.403	1.395	1.316	1.276	1.137
	Zurich			1.130	989	922	893	887	803
Media Mediación				1.236	1.180	1.154	1.123	1.102	974
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba			509	467	436	384	359	391
	Direct Seguros					1.275	1.144	1.101	1.015
	Fenix directo								1.147
	Internauto			1.188	1.041	974	908	885	821
	Verti			635	594	556	551	546	540
	Media Internet			777	701	810	747	723	783
Media TOTAL				1.007	941	982	935	912	879

Tabla 14.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 2 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 3		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz				1.159	1.159	1.159	1.159	928
	Axa				1.146	1.146	1.146	1.146	848
	Catalana				745	715	671	656	633
	Generali				1.675	1.675	1.649	1.636	1.636
	Mapfre				1.097	1.028	990	959	935
	Mutua Madrileña				818	788	762	709	689
	Reale				1.225	1.219	1.150	1.116	996
	Zurich				884	853	826	799	773
Media Mediación					1.094	1.073	1.044	1.023	930
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba				410	384	370	346	338
	Direct Seguros					1.143	1.143	1.011	1.012
	Fenix directo								1.147
	Internauto				1.041	974	907	885	821
	Verti				584	546	541	536	531
	Media Internet				678	762	740	695	770
Media TOTAL					886	917	892	859	850

Tabla 15.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 3 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 4		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz					928	928	928	581
	Axa					1.146	1.146	1.146	848
	Catalana					715	671	656	633
	Generali					2.752	2.708	2.685	2.685
	Mapfre					948	913	885	862
	Mutua Madrileña					688	664	619	602
	Reale					1.164	1.098	1.066	952
	Zurich					784	760	735	711
Media Mediación						1.141	1.111	1.090	984
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba					370	357	332	325
	Direct Seguros					1.049	1.049	1.011	919
	Fenix directo								613
	Internauto					974	907	885	821
	Verti					535	530	525	520
	Media Internet						732	711	688
Media TOTAL						936	911	889	812

Tabla 16.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 4 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 5		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz						928	928	581
	Axa						1.001	1.001	702
	Catalana						671	656	980
	Generali						2.291	2.268	2.268
	Mapfre						913	885	862
	Mutua Madrileña						610	569	554
	Reale						1.025	995	890
	Zurich						705	682	660
Media Mediación							1.018	998	937
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba						317	294	338
	Direct Seguros						955	921	924
	Fenix directo								613
	Internauto						907	885	821
	Verti						522	517	511
	Media Internet							675	654
Media TOTAL							847	826	789

Tabla 17.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 5 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS										
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación								
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo								
		Parking Comunitario 20.000 Km/año								
Años de CARNET= 6		EDAD								
		18	19	20	21	22	23	24	25	
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz							928	581	
	Axa							1.001	702	
	Catalana							646	623	
	Generali							2.268	2.268	
	Mapfre							880	858	
	Mutua Madrileña							453	441	
	Reale							830	745	
	Zurich							629	608	
Media Mediación									954	853
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba							294	277	
	Direct Seguros							872	873	
	Fenix directo								613	
	Internauto							885	821	
	Verti							460	456	
	Media Internet									628
Media TOTAL									791	731

Tabla 18.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 6 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 7		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz								591
	Axa								702
	Catalana								586
	Generali								2.028
	Mapfre								858
	Mutua Madrileña								409
	Reale								665
	Zurich								564
Media Mediación									800
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba								270
	Direct Seguros								840
	Fenix directo								613
	Internauto								821
	Verti								450
	Media Internet								
Media TOTAL									700

Tabla 19.- Parrilla de entrada de precios cotizados Hombre de 18 a 25 años con 7 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS										
HOMBRE		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación								
Soltero y Administrativo		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo								
		Parking Comunitario				20.000Km / año				
EDAD		18	19	20	21	22	23	24	25	40
AÑOS de CARNET		0	1	2	3	4	5	6	7	10
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	1.159	1.159	1.159	1.159	928	928	928	591	489
	Axa	1.642	1.642	1.502	1.146	1.146	1.001	1.001	702	407
	Catalana	1.108	962	848	745	715	671	646	586	498
	Generali	2.207	2.207	1.675	1.675	2.752	2.291	2.268	2.028	910
	Mapfre	1.884	1.683	1.212	1.097	948	913	880	858	676
	Mutua Madrileña	1.240	1.155	953	818	688	610	453	409	344
	Reale	1.640	1.494	1.411	1.225	1.164	1.025	830	665	497
	Zurich	1.479	1.333	1.130	884	784	705	629	564	370
	Media Mediación	1.545	1.454	1.236	1.094	1.141	1.018	954	800	530
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	895	609	509	410	370	317	294	270	229
	Direct Seguros					1.049	955	872	840	528
	Fenix directo								613	445
	Internauto	1.359	1.225	1.188	1.041	974	907	885	821	517
	Verti			635	584	535	522	460	450	399
		Media Internet	1.127	917	777	678	732	675	628	599
	Media TOTAL	1.336	1.186	1.007	886	936	847	791	700	563

Tabla 8.- Punto 7.4.3. - Parrilla de entrada de precios cotizados. Hombre Edad (18-25 y 40 años) Carnet (0-7 y 10 años)
Elaboración propia (página 37)

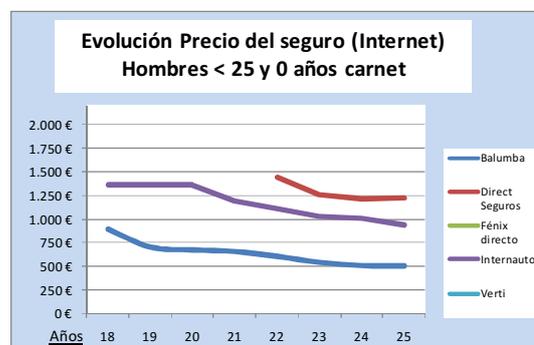
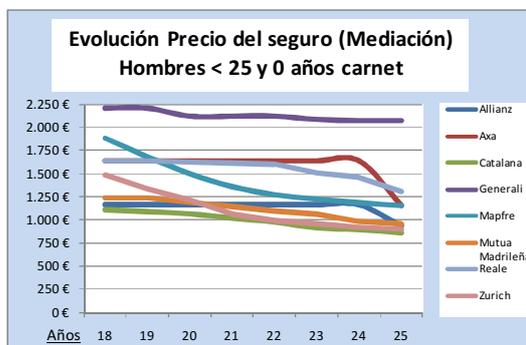


Figura 6- 7.- Punto 7.5.1.- Evolución Precio del seguro Hombres <25 y 0 años carnet. Mediación - Internet
Elaboración propia (página 39)

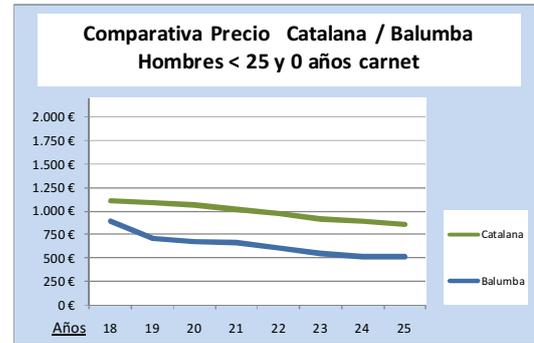
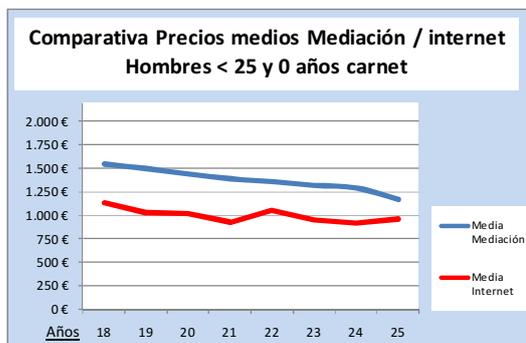


Figura 8- 10.- Punto 7.5.1.- Comparativa Precio medios Mediación / Internet – Catalana / Balumba
Elaboración propia (página 40-41)

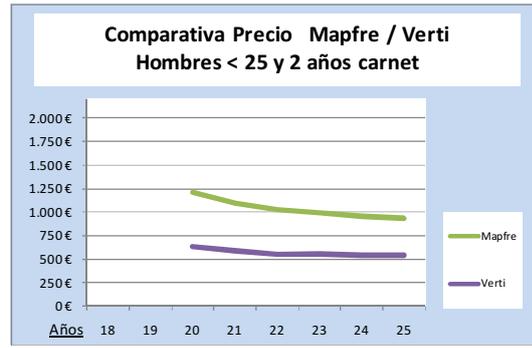


Figura 11- 12.- Punto 7.5.1.- Comparativa Precio medios Allianz / Fénix Directo – Mapfre / Verti
Elaboración propia (página 42-43)

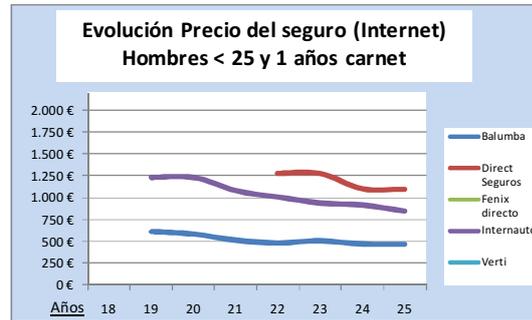
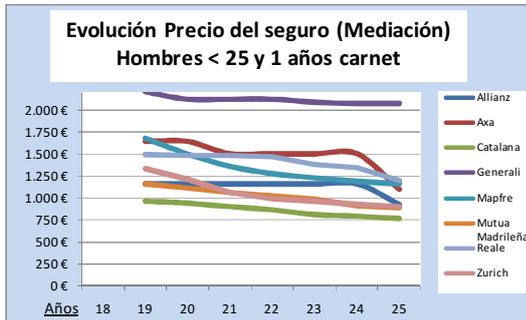


Figura 21-22 - Evolución precio Hombres < 25 y 1 años carnet - Mediación / Internet –
Elaboración propia

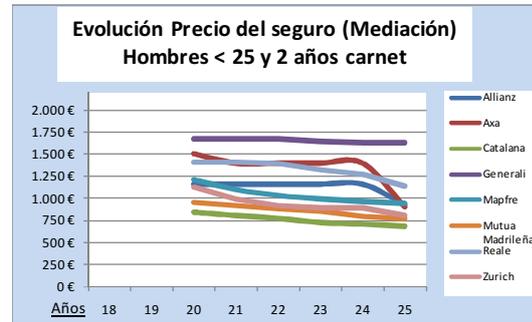
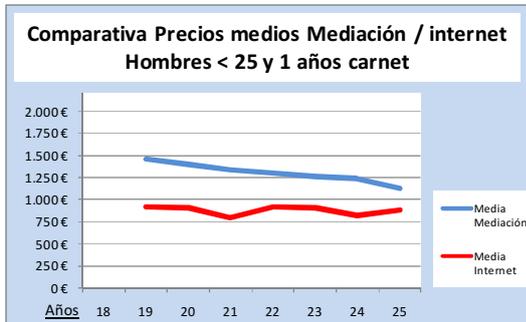


Figura 23- Comparativa Precios Hombre < 25 y 1 año carnet
Mediación / Internet
Elaboración propia

Figura 24.- Evolución precio hombre < 25 y 2 años carnet
Mediación
Elaboración propia

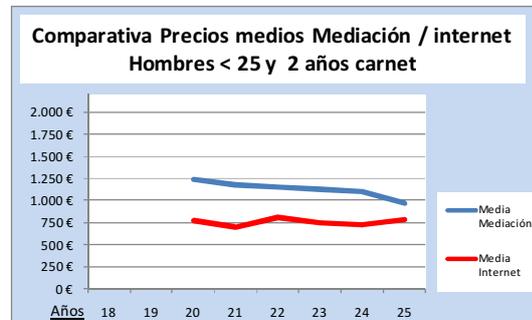
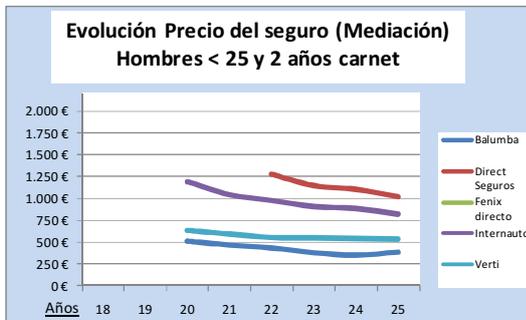


Figura 25-26- Evolución precio Hombres < 25 y 2 años carnet - Mediación / Internet –
Elaboración propia

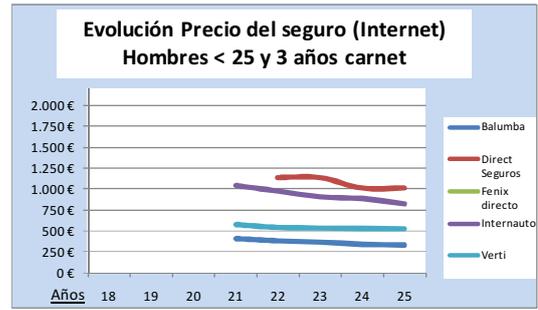
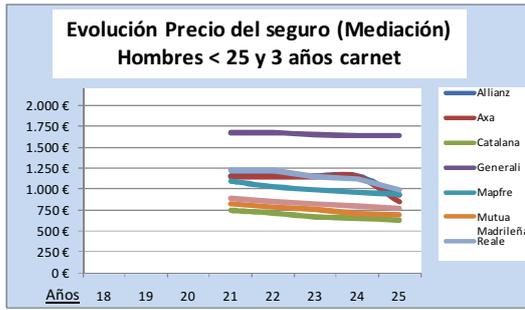


Figura 27-28 - Evolución precio Hombres < 25 y 3 años carnet - Mediación / Internet – Elaboración propia

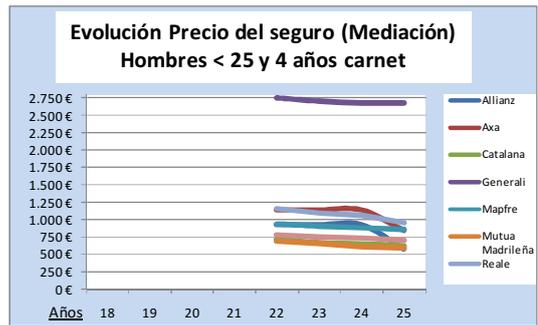
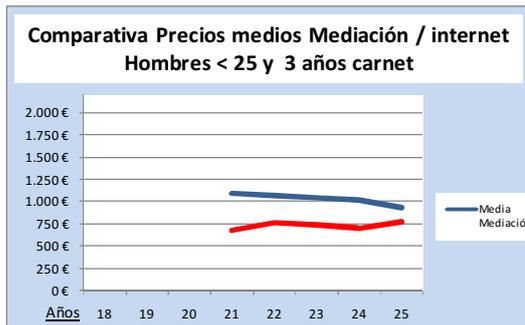


Figura 29- Comparativa precio hombre<25 y 3años carnet Mediación / Internet Elaboración propia

Figura 30.- Evolución precio hombre < 25 y 4 años carnet Mediación / Internet Elaboración propia

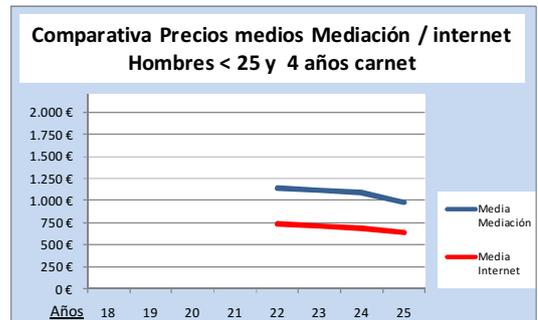
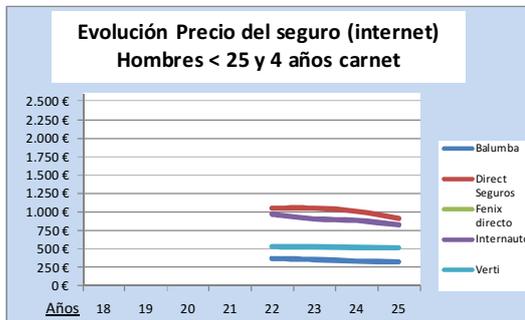


Figura 31- Evolución Precio Hombres <25 y 4 años carnet Internet Elaboración propia

Figura 9.- Comparativa precio hombre < 25 y 4 años carnet Mediación / Internet Elaboración propia (página 40)

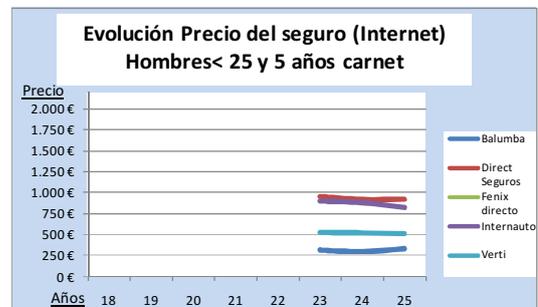
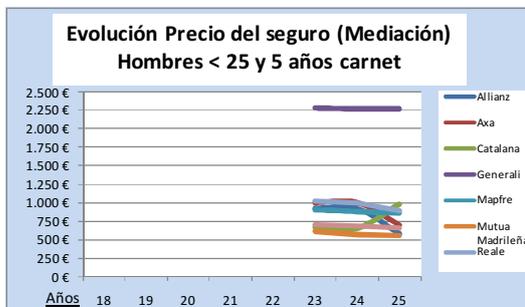


Figura 32-33 - Evolución precio Hombres < 25 y 5 años carnet - Mediación / Internet – Elaboración propia

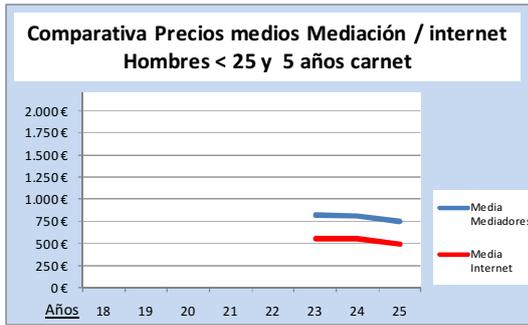


Figura 34 - Comparativa Precio Hombre <25 y 5 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

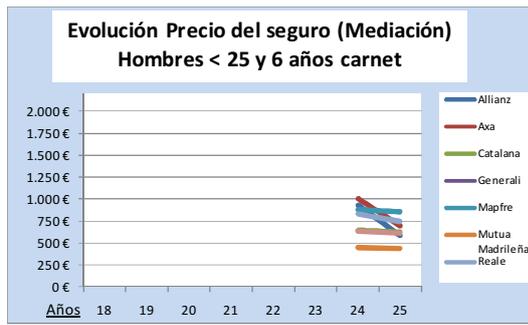


Figura 35.- Evolución precio hombre < 25 y 6 años carnet Mediación
Elaboración propia

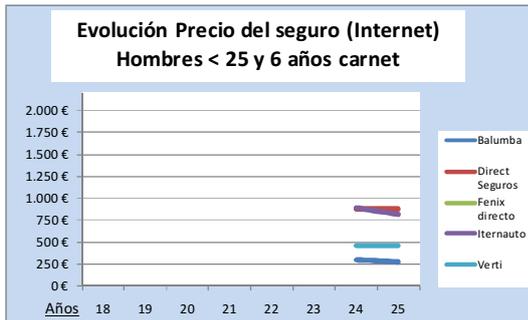


Figura 36 - Evolución Precio Hombres <25 y 6 años carnet Internet
Elaboración propia

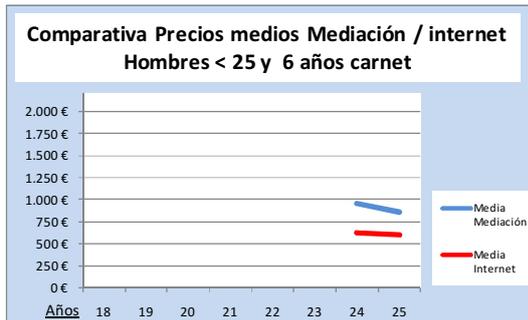


Figura 37- Comparativa Precio Hombres <25y6 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

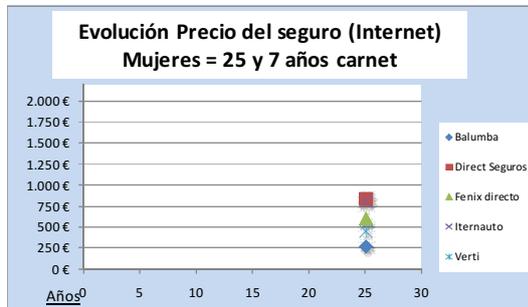
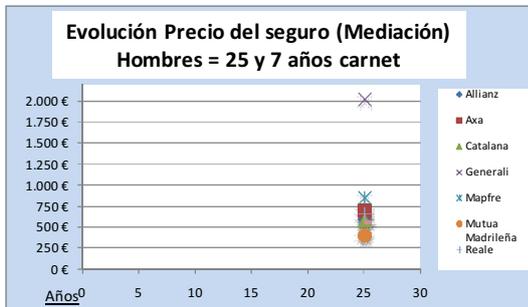


Figura 38-39 - Evolución precio Hombres = 25 y 7 años carnet - Mediación / Internet -
Elaboración propia

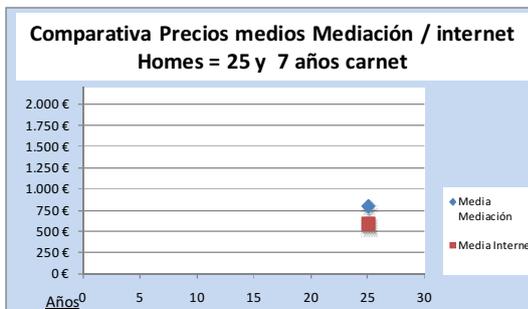


Figura 40 Comparativa Precio Hombre = 25 y 7 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

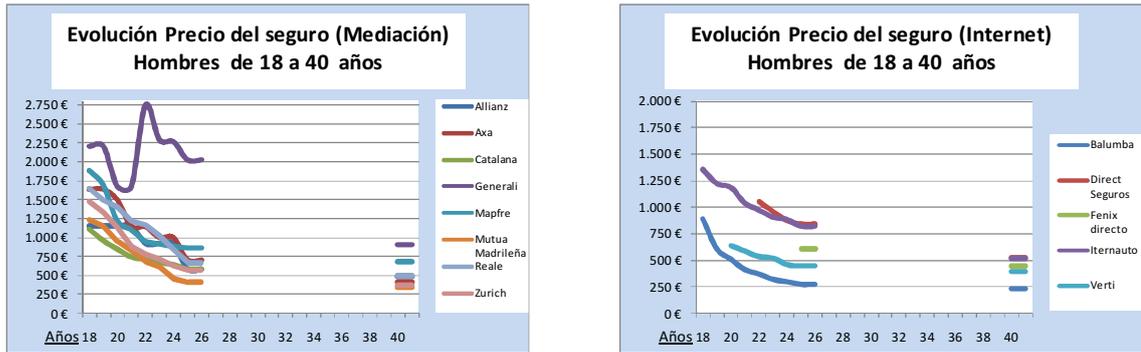


Figura 5.- Evolución Precio del seguro entre 18-25 años y 40 años. Mediación.
Elaboración propia (página 37)

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER Soltera y Administrativa		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 0		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	581	581	581	581	581	581	581	527
	Axa	1.275	1.275	1.275	1.321	1.321	1.321	1.321	1.020
	Catalana	1.049	1.025	997	949	910	853	833	804
	Generali	2.164	2.164	2.020	2.020	2.020	1.873	1.860	1.860
	Mapfre	1.354	1.072	1.023	987	965	955	945	938
	Mutua Madrileña	1.170	1.170	1.108	1.054	1.007	967	847	869
	Reale	1.344	1.316	1.236	1.182	1.137	1.092	1.065	972
	Zurich	1.199	1.083	988	866	807	782	757	685
Media Mediación		1.267	1.211	1.154	1.120	1.094	1.053	1.026	959
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	548	465	462	526	476	478	455	459
	Direct Seguros	958	958	958	825	825	729	729	750
	Fenix directo	918	918	918	918	918	918	918	562
	Iternauto	1.199	1.199	1.201	1.050	982	914	893	780
	Verti								
Media Internet		906	885	885	830	800	760	749	638
Media TOTAL		1.086	1.048	1.019	975	947	906	887	799

Tabla 20.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 0 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER Soltera y Administrativa		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 1		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	581	581	581	581	581	581	581	523
	Axa	1.275	1.275	1.210	1.210	1.210	1.210	1.210	967
	Catalana	908	883	839	805	756	738	712	
	Generali	2.164	2.020	2.020	2.020	1.873	1.860	1.860	
	Mapfre	1.072	1.023	987	965	955	945	938	
	Mutua Madrileña	1.090	1.033	982	939	902	836	811	
	Reale	1.208	1.135	1.086	1.045	1.004	979	895	
	Zurich	1.083	988	866	807	782	757	685	
Media Mediación		1.173	1.117	1.071	1.047	1.008	988	924	
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	399	399	422	379	428	407	418	
	Direct Seguros	824	824	821	734	734	665	674	
	Fenix directo	918	918	918	918	918	918	562	
	Internauto	1.082	1.082	949	888	827	808	707	
	Verti								
	Media Internet		806	806	778	730	727	700	590
Media TOTAL		989	962	924	888	867	844	757	

Tabla 21.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 1 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER Soltera y Administrativa		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 2		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	581	581	581	581	581	581	581	523
	Axa	1.168	1.125	1.125	1.125	1.125	1.125	795	
	Catalana	797	758	727	683	667	643		
	Generali	1.580	1.580	1.580	1.461	1.148	1.148		
	Mapfre	829	800	783	775	767	761		
	Mutua Madrileña	889	846	809	778	722	701		
	Reale	1.079	1.033	994	956	933	853		
	Zurich	920	807	752	729	675	608		
Media Mediación		980	941	919	886	827	754		
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	350	385	349	338	461	355		
	Direct Seguros	735	735	735	663	663	625		
	Fenix directo	918	918	918	918	918	562		
	Internauto	1.050	921	862	803	785	687		
	Verti	635	594	556	551	546	549		
	Media Internet		738	711	684	655	675	556	
Media TOTAL		859	826	801	770	751	655		

Tabla 22.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 2 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltera y Administrativa		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 3		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑIAS MEDIACIÓN	Allianz				581	581	581	581	523
	Axa				929	929	929	929	750
	Catalana				697	670	629	615	593
	Generali				1.580	1.580	1.461	1.448	1.448
	Mapfre				800	783	704	767	761
	Mutua Madrileña				757	724	696	647	628
	Reale				907	873	840	820	805
	Zurich				716	697	676	655	594
	Media Mediación				871	855	815	808	763
COMPAÑIAS INTERNET	Balumba				342	306	325	309	304
	Direct Seguros				663	663	663	611	623
	Fenix directo				918	918	918	918	562
	Internauto				921	862	803	785	687
	Verti				584	546	541	536	531
		Media Internet				686	659	650	632
Media TOTAL					778	757	732	720	652

Tabla 23.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 3 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltera y Administrativa		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 4		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑIAS MEDIACIÓN	Allianz					523	523	523	396
	Axa					929	929	929	750
	Catalana					670	629	615	593
	Generali					2.590	2.388	2.365	2.365
	Mapfre					723	716	709	703
	Mutua Madrileña					632	608	566	550
	Reale					836	804	785	720
	Zurich					643	623	603	548
	Media Mediación					943	903	887	828
COMPAÑIAS INTERNET	Balumba					294	312	297	292
	Direct Seguros					611	611	611	568
	Fenix directo					613	613	613	410
	Internauto					862	803	785	687
	Verti					535	530	525	520
		Media Internet					583	574	566
Media TOTAL						763	738	727	662

Tabla 24.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 4 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltera y Administrativa		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 5		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz						523	523	396
	Axa						815	815	622
	Catalana						629	615	593
	Generali						2.011	1.988	1.988
	Mapfre						716	709	703
	Mutua Madrileña						560	521	506
	Reale						753	735	675
	Zurich						579	561	510
	Media Mediación						823	808	749
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba						275	264	278
	Direct Seguros						560	560	571
	Fenix directo						613	613	410
	Internauto						803	785	687
	Verti						522	517	511
		Media Internet						555	548
Media TOTAL							689	678	620

Tabla 25.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 5 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltera y Administrativa		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo							
		Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 6		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz							523	396
	Axa							815	622
	Catalana							605	584
	Generali							1.988	1.988
	Mapfre							705	700
	Mutua Madrileña							416	405
	Reale							619	570
	Zurich							518	472
	Media Mediación							774	717
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba							264	254
	Direct Seguros							531	541
	Fenix directo							613	410
	Internauto							785	687
	Verti							460	456
		Media Internet							531
Media TOTAL								652	593

Tabla 26.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 6 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS									
MUJER		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación							
Soltera y Administrativa		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000 Km/año							
Años de CARNET= 7		EDAD							
		18	19	20	21	22	23	24	25
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz								396
	Axa								622
	Catalana								547
	Generali								1.772
	Mapfre								700
	Mutua Madrileña								376
	Reale								539
	Zurich								438
Media Mediación									674
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba								247
	Direct Seguros								521
	Fenix directo								410
	Internauto								687
	Verti								450
Media Internet									463
Media TOTAL									568

Tabla 27.- Parrilla de entrada de precios cotizados Mujer de 18 a 25 años con 7 años de carnet.
Elaboración propia

PARRILLA DE PRECIOS COTIZADOS										
MUJER		Tomador = Propietario = Conductor Sin Bonificación								
Soltera y Administrativa		SEAT IBIZA Junior 1,4 Tdi 70c.v. 3 puertas y nuevo Parking Comunitario 20.000Km / año								
EDAD		18	19	20	21	22	23	24	25	40
AÑOS de CARNET		0	1	2	3	4	5	6	7	10
COMPAÑÍAS MEDIACIÓN	Allianz	1.159	1.159	1.159	1.159	928	928	928	591	489
	Axa	1.642	1.642	1.502	1.146	1.146	1.001	1.001	702	407
	Catalana	1.108	962	848	745	715	671	646	586	498
	Generali	2.207	2.207	1.675	1.675	2.752	2.291	2.268	2.028	910
	Mapfre	1.884	1.683	1.212	1.097	948	913	880	858	676
	Mutua Madrileña	1.240	1.155	953	818	688	610	453	409	344
	Reale	1.640	1.494	1.411	1.225	1.164	1.025	830	665	497
	Zurich	1.479	1.333	1.130	884	784	705	629	564	370
Media Mediación		1.545	1.454	1.236	1.094	1.141	1.018	954	800	525
COMPAÑÍAS INTERNET	Balumba	895	609	509	410	370	317	294	270	229
	Direct Seguros					1.049	955	872	840	528
	Fenix directo								613	445
	Internauto	1.359	1.225	1.188	1.041	974	907	885	821	517
	Verti			635	584	535	522	460	450	399
Media Internet		1.127	917	777	678	732	675	628	599	424
Media TOTAL		1.336	1.186	1.007	886	936	847	791	700	558

Tabla 28.- Parrilla de entrada de precios cotizados. Mujer Edad (18-25 y 40 años) Carnet (0-7 y 10 años)
Elaboración propia

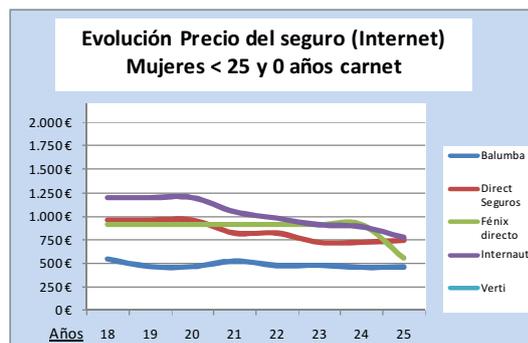
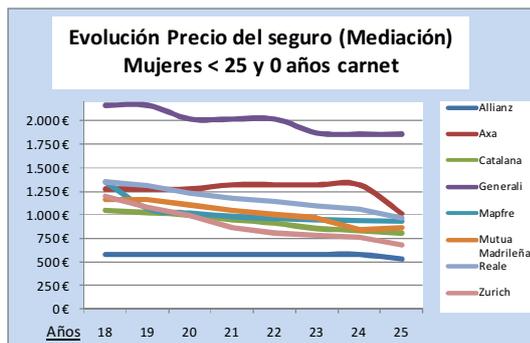


Figura 13-14.- Punto 7.5.2.- Evolución Precio del seguro Mujeres <25 y 0 años carnet. Mediación - Internet
Elaboración propia (página 43-44)

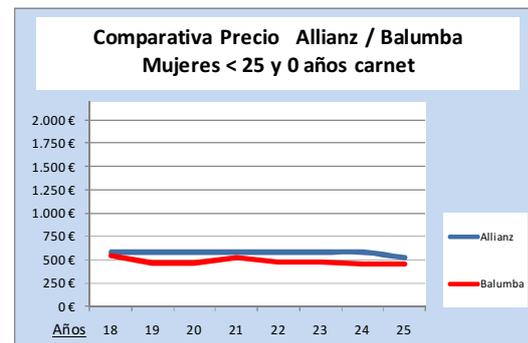
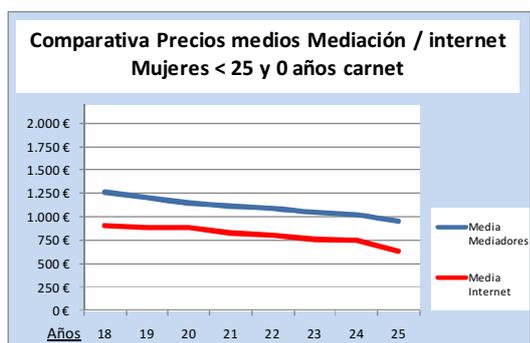


Figura 15-21 Punto 7.5.2.- Comparativa Precio medios Mediación / Internet – Allianz / Balumaba
Elaboración propia (página 45)

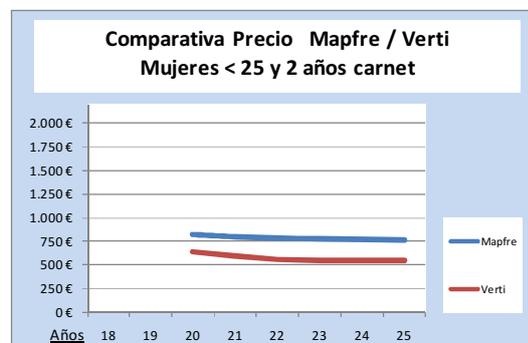
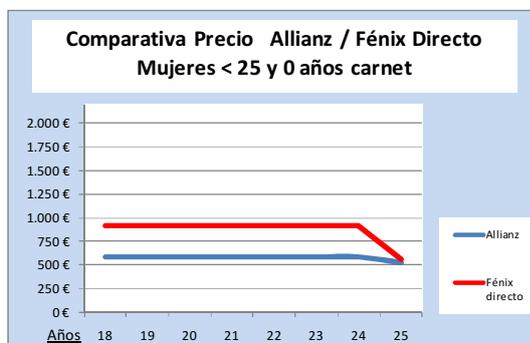


Figura 17-18.- Punto 7.5.2.- Comparativa Precio del seguro Mujeres <25 y 0- 2 años carnet. Allianz/Fénix Directo Mapfre/Verti
Elaboración propia (página 39)

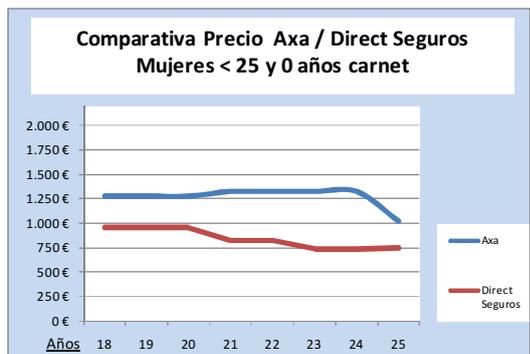


Figura 19.- Punto 7.5.2.- Comparativa Precio Axa /Direct Seguros
Elaboración propia (página 47)

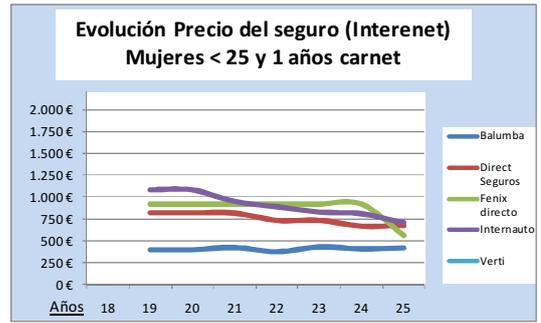
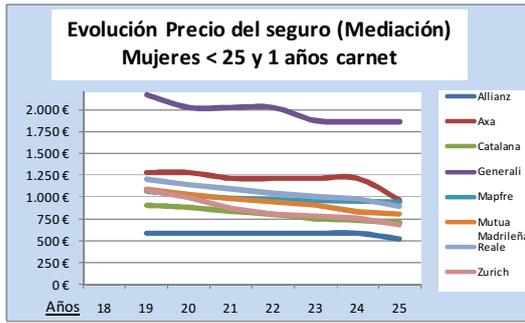


Figura 42-43.- Comparativa Precio del seguro Mujeres <25 y 1 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

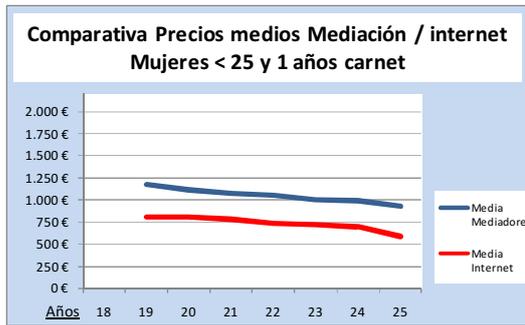


Figura 44 - Comparativa Precio Mujer <25 y 1 año carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

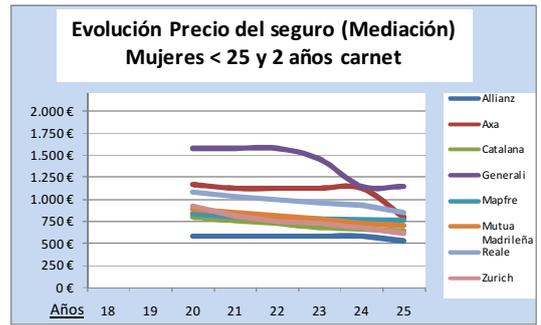


Figura 45- Evolución precio Mujeres < 25 y 2 años carnet Mediación
Elaboración propia

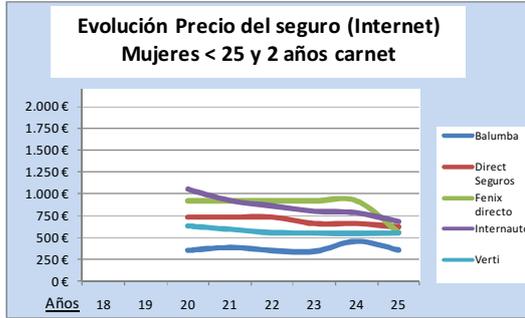


Figura 45 - Evolución Precio Mujeres <25 y 2 años Mediación
Elaboración propia

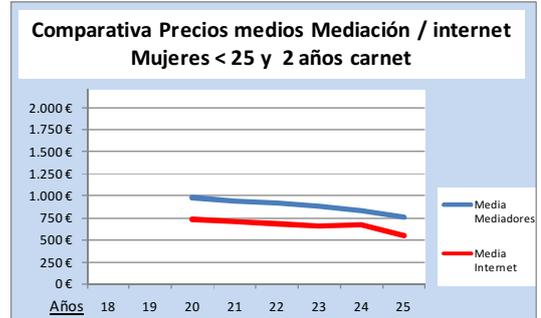


Figura 20.- Punto 7.5.3.- Comparativa Precio medios Mediación / Internet
Elaboración propia (página 49)

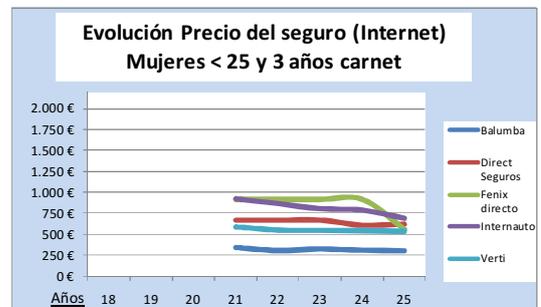
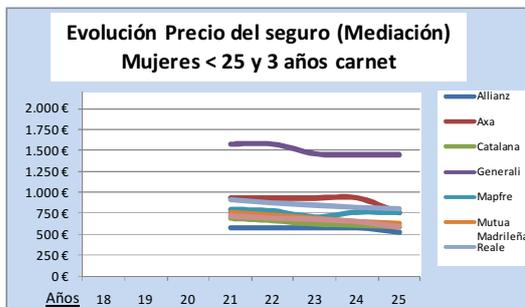


Figura 47.- Evolución Precio del seguro Mujeres <25 y 3 años carnet. Mediación / Internet
Elaboración propia

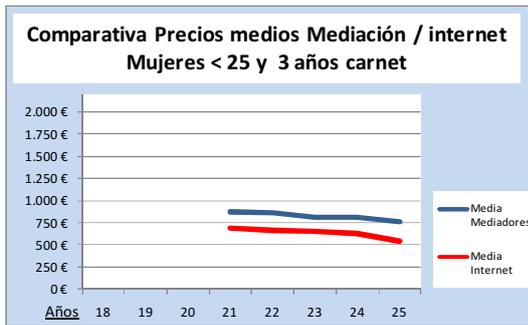


Figura 48 - Comparativa Precio Mujeres <25 y 3 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

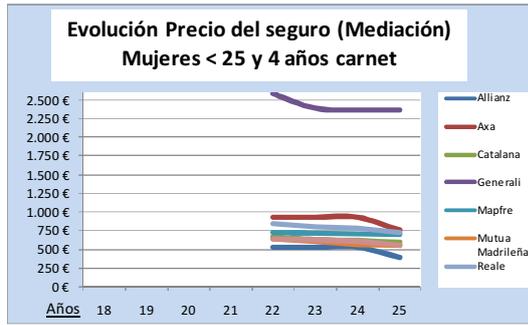


Figura 49- Evolución Precio Mujer < 25 y 4 años carnet Mediación
Elaboración propia

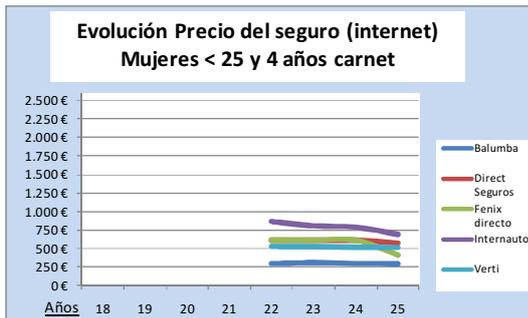


Figura 50 - Evolución Precio Mujeres <25 y 4 años Internet
Elaboración propia

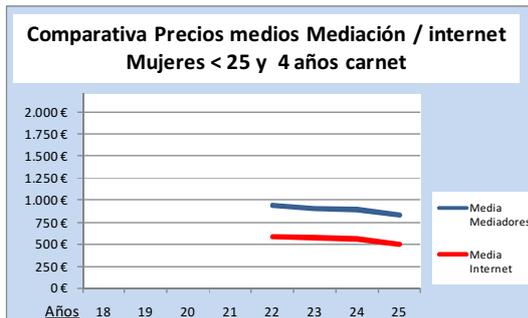


Figura 16.- Punto 7.5.1.- Comparativa Precio medios Mujeres < 25 y 4 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia (página 46)

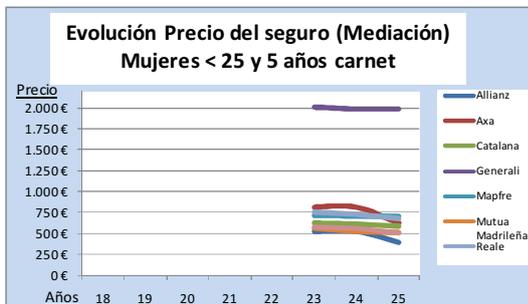


Figura 51 Evolución Precio del seguro Mujeres < 25 y 5 años carnet. Mediación / Internet
Elaboración propia

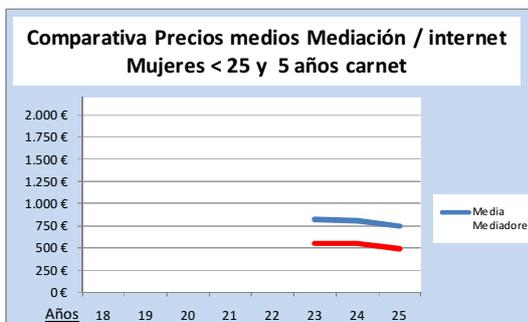
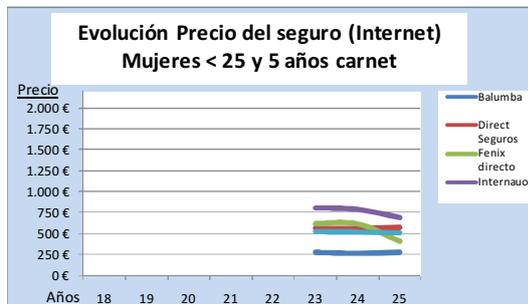


Figura 52- Comparativa Precios Mujeres <25 y 5 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

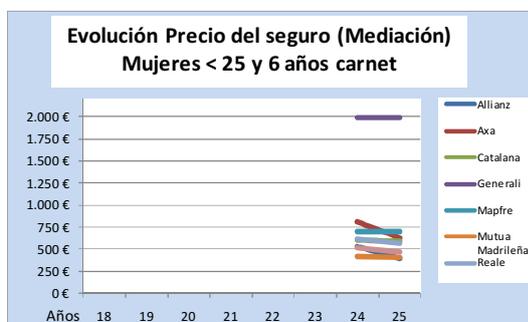


Figura 53- Evolución Precio Mujeres <25 y 6 años carnet Mediación
Elaboración propia

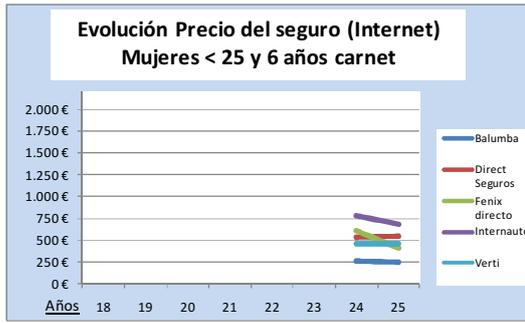


Figura 54 - Evolución Precio Mujeres <25 y 6 años carnet Internet
Elaboración propia

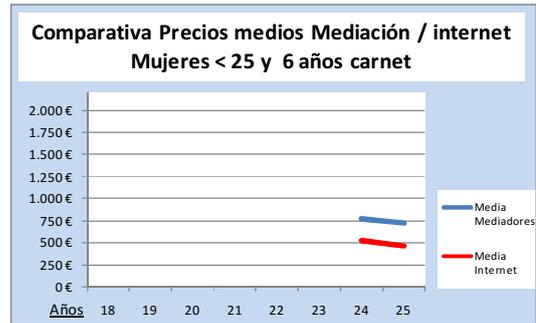


Figura 55.- Comparativa Precio Mujeres <25 y 6 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia (página 49)

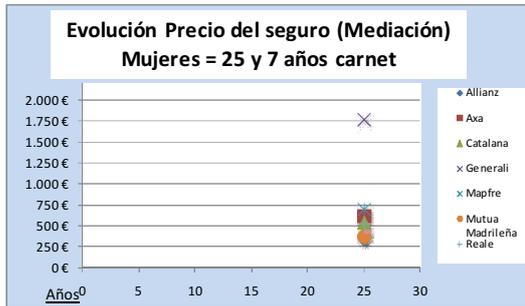


Figura 56-57 - Evolución Precio del seguro Mujeres <25 y 7 años carnet. Mediación / Internet
Elaboración propia

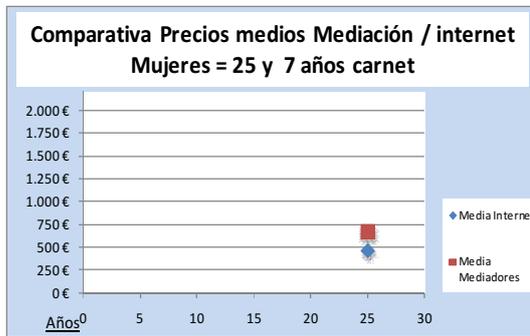
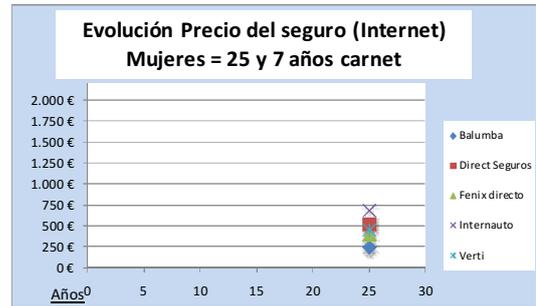


Figura 58 - Comparativa Precio Mujeres <25 y 7 años carnet Mediación / Internet
Elaboración propia

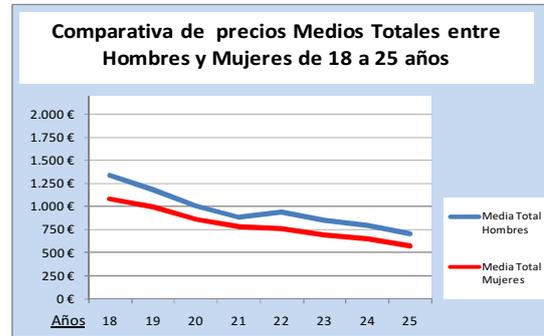


Figura 20.- Punto 7.5.3.- Comparativa Precio medios totales Mediación / Internet
Elaboración propia (página 49)

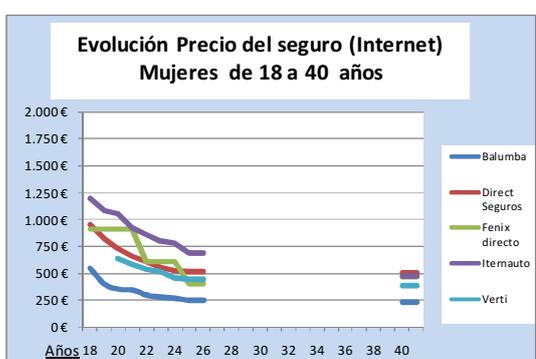
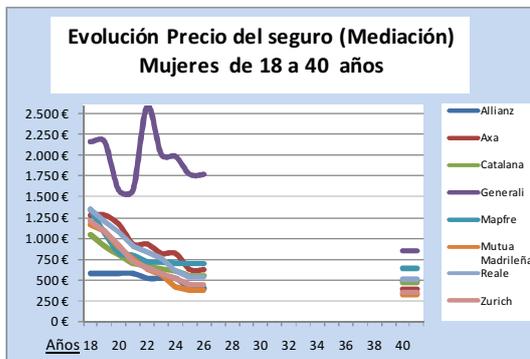


Figura 59-60 – Evolución Precio del seguro Mujeres Edad 18 a 40. Mediación / Internet
Elaboración propia

Sentencia 1

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA NUMERO ONCE

MURCIA

PROCEDIMIENTO: Juicio Ordinario número 759/2006.

En Murcia, a veintiuno de Marzo de dos mil siete.

S.Sª. Iltna. TERESA RIZO JIMENEZ, Magistrada-Juez del Juzgado de Primera Instancia número once de esta Ciudad, vistos los presentes autos de juicio declarativo ordinario número 759/2006, seguidos a instancia de Línea Directa Aseguradora, representada por el Procurador Don Alfonso Albacete Manresa y asistido por el Letrado Don Pedro García Valcárcel; contra Don José Antonio M. J. –y cónyuge a los efectos del art. 144 del RH-, representado por el Procurador Don Miguel Tovar Gelabert y asistido por el Letrado Luis M. García Gómez; ha dictado EN NOMBRE DE S.M. EL REY la siguiente

SENTENCIA nº 44

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El Procurador Don Alfonso Albacete Manresa en nombre y representación de Línea Directa Aseguradora formuló demanda de juicio ordinario contra Don José Antonio M. J. demanda que por turno ha correspondido a este Juzgado y en la que se ejercita acción de repetición de indemnización abonada en ámbito de seguro obligatorio de automóviles.

Alegó los fundamentos de derecho que estimó de aplicación y terminó con la súplica de que se dictara sentencia por la que se condene al demandado a abonar al actor la cantidad de treinta y cinco mil cuatrocientos cuarenta y nueve euros con setenta y ocho céntimos e intereses legales desde el 4 de Mayo de dos mil seis, con imposición de costas.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda mediante auto, se dio traslado a la parte contraria a fin de que compareciera y contestara la misma en el plazo legalmente establecido. Efectuado el emplazamiento, se presentó contestación a la demanda por el Procurador Don Miguel Tovar Gelabert en nombre y representación del demandado, oponiéndose a la demanda, alegando los fundamentos de derecho que estimó de aplicación y terminando con la súplica de que se dictara sentencia por la que se desestime la demanda con imposición de costas procesales a la parte actora.

TERCERO.- Contestada la demanda, se acordó convocar a las partes para la celebración de la audiencia previa donde tras intentar un acuerdo sobre el tema litigioso, las partes ratificaron sus escritos y fijaron los hechos en los que existía conformidad y disconformidad, solicitando el recibimiento del pleito a prueba.

Recibido el pleito a prueba, la parte actora propuso prueba documental; y la parte demandada, documental. Admitida la prueba, se efectuaron por las partes las conclusiones oportunas, quedando los autos vistos para sentencia.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Por la aseguradora demandante se ejercita acción de repetición contra su tomador-asegurado por la cantidad abonada por aquélla a tercer perjudicado por daños y perjuicios causados en accidente de circulación. En concreto, se basa la acción ejercitada en que el seguro concertado entre los litigantes no cubría los accidentes causados por el vehículo asegurado en caso de que su conductor fuera menor de veintiséis años.

Frente a dicha pretensión, el asegurado-demandado alega prescripción de la acción, doctrina de actos propios e inaplicabilidad de cláusula limitativa por no cumplir las exigencias legales establecidas en el art. 3 de la LCS.

SEGUNDO.- Según consta documentado en autos y no se discute por las partes, el 22 de Marzo de 2004, el vehículo Seat León matrícula 0492-BSD se vio involucrado en un accidente de circulación mientras era conducido por Don Fernando M. J., menor de veintiséis años y hermano del tomador-asegurado de la póliza de seguro que cubría los riesgos de circulación de dicho vehículo.

Como consecuencia de dicho accidente, el tercer perjudicado ejercitó judicialmente acción de reclamación de indemnización por daños y perjuicios contra el conductor y contra la aseguradora del vehículo. En virtud de sentencia –firmada en fecha 8 de Marzo de 2005, se declaró la responsabilidad en el accidente del vehículo anteriormente reseñado condenando a su conductor –Don Fernando M. J.- y a la aseguradora Línea Directa, al abono al perjudicado de la cantidad de 33.490,19 euros más intereses legales desde la demanda respecto de la persona física y los del art. 20 de la LCS desde la fecha del siniestro respecto de la aseguradora.

En cumplimiento de dicha sentencia, la aseguradora Línea Directa abonó al perjudicado –en fecha 28 de Abril de 2005- la cantidad de 35.449,78 euros en concepto de principal e intereses, cantidad ésta que en el presente pleito pretende repercutir al tomador del seguro en base a la circunstancia de que la póliza suscrita con el mismo no daba cobertura a accidentes sufridos con ocasión de ser conducido el vehículo asegurado por una persona menor de veintiséis años, salvo que apareciera expresamente designado como conductor en las condiciones particulares, lo que no fue el caso.

TERCERO.- En primer lugar, en relación con la excepción de prescripción alegada por el demandado, es de advertir que de conformidad con el art. 15.1 del RD 7/2001 sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, el plazo prescriptivo para ejercitar la acción de repetición que hoy nos ocupa es de un año desde el pago al perjudicado. En el presente caso, habiéndose abonado la indemnización al tercero en fecha 28 de Abril de 2005, la aseguradora presentó demanda de conciliación antes de que transcurriera el año, interrumpiendo así el cómputo de dicho plazo, aun cuando el acto de conciliación –señalado por el órgano judicial competente- se celebrara con posterioridad.

CUARTO.- En segundo lugar, ninguna virtualidad ostenta en este caso la teoría de los actos propios por cuanto por mor que la aseguradora asumiera la responsabilidad del siniestro frente al tercer perjudicado y se limitara a discutir la cuantía de la reclamación que aquél le dirigió judicialmente pero no la cobertura del siniestro a su cargo, ello no empece el éxito de la acción de repetición ejercitada. Así, dispone el art. 11 del RD 7/2001 que, en el ámbito del seguro obligatorio, el asegurador no puede oponer frente al tercer perjudicado ninguna exclusión, pactada o no, que sea distinta de las recogidas en el artículo anterior (entre las que no se encuentra la que nos ocupa) por lo que deberá dar respuesta indemnizatoria al perjudicado sin perjuicio de ejercitar, posteriormente, la facultad de repetición que corresponde –entre otros casos- y de conformidad con el art. 15.1 d) del RD 7/2001 frente al tomador y al asegurado por causas previstas en el propio contrato, sin que pueda considerarse como tal la no utilización por el conductor o asegurado de la declaración amistosa de accidente.

QUINTO.- Según consta en las condiciones particulares de la póliza acompañada como documento número 1 de la demanda, el hoy demandado, en su calidad de tomador del seguro, se declaró a sí mismo como conductor habitual del vehículo asegurado haciendo constar su edad –28 años- así como una antigüedad de su permiso de conducir de más de diez años. Asimismo, en dicho condicionado particular, junto con la identificación del conductor habitual declarado y sus datos, se hace constar en letra mayúscula que "QUEDA EXCLUIDA LA COBERTURA DE ESTA POLIZA PARA CONDUCTORES MENORES DE 26 AÑOS Y PARA TODOS AQUELLOS QUE CAREZCAN DE PERMISO DE CONDUCIR VALIDO SEGÚN LAS LEYES ESPAÑOLAS". Más adelante, en la condición particular referida a las franquicias aplicables, se hace una distinción entre la aplicable al conductor declarado como habitual y la aplicable a conductor no declarado con "edad igual o superior a 26 años". Finalmente, la última condición particular de la póliza viene referida a las "Cláusulas Limitativas" y señala en negrita que "**quedan excluidos de las modalidades de responsabilidad civil de suscripción obligatoria así como de todas las modalidades voluntarias, tanto los daños sufridos en el vehículo asegurado como los causados por el vehículo asegurado, los siguientes casos:-los producidos con ocasión de ser conducido el vehículo asegurado por una persona menor de 26 años, salvo que aparezca expresamente designado como conductor en estas condiciones particulares.** Todo lo anterior, sin perjuicio del derecho de repetición que Línea Directa tiene respecto a las cantidades abonadas por hechos expresamente excluidos en estas Condiciones Particulares". Esta condición particular dispone de firma estampada por el tomador, distinta e independiente de la firma para el resto de condiciones particulares anteriores.

Pues bien, así las cosas, no puede atenderse a los argumentos de la parte demandada por las que considera que esta exclusión, así como el pacto de repetición derivado de su aplicación, no deben ostentar virtualidad al no responder a las exigencias del art. 3 de la LCS. Así, en la forma en que se ha pactado esta exclusión, mencionada varias veces de forma perfectamente comprensible en el condicionado particular y, además, incluida en negrita y con firma separada e independiente al resto de las condiciones particulares de la póliza con indicación expresa de su condición de "cláusula limitativa", ha de deducirse el conocimiento y aceptación expresa de la misma por el tomador, esto es, queda constancia de que la redacción y suscripción de dicha condición particular es suficiente para presumir que el tomador ha tomado conciencia de la cláusula restrictiva y la ha aceptado expresamente por escrito como pacto adicional a las condiciones particulares, por lo que se cumplen con suficiencia las exigencias legales y jurisprudenciales del art. 3 de la LCS.

Por todo ello, es de estimar la pretensión de repetición si bien con la modulación de que sólo podrá repercutirse al tomador el importe de la indemnización por daños y perjuicios abonada por la aseguradora y no el importe de los intereses del art. 20 de la LCS que tuvo que satisfacer al perjudicado por cuanto éstos derivan de la mora imputable exclusivamente a la aseguradora en indemnizar al tercer perjudicado y se configuran como una sanción penitencial civil aplicable sólo a estas entidades.

SEXTO.- En cuanto a intereses, se devengarán los legales de los arts. 1100 y 1108 del C.c. desde la interpelación judicial mediante acto de conciliación.

SÉPTIMO.- En materia de costas procesales, se han de imponer a la parte demandada pues si bien ha mediado una reducción de la cantidad solicitada en la demanda, ello no obsta la consideración de la estimación de la esencia de la pretensión, habiéndose opuesto el demandado a la cantidad total reclamada y sin haber tampoco atendido, ni total ni parcialmente, al requerimiento de conciliación que se le dirigió.

Vistos los preceptos citados y demás de pertinente y general aplicación

FALLO

Que estimando esencialmente la demanda interpuesta por el Procurador Don Alfonso Albacete Manresa en nombre y representación de Línea Directa Aseguradora contra Don José Antonio M. J., representado por el Procurador Don Miguel Tovar Gelabert, debo condenar y condeno al demandado a abonar a la actora la cantidad de treinta y tres mil cuatrocientos noventa euros con diecinueve céntimos (33.490,19 euros) más intereses legales desde el cuatro de Mayo de dos mil seis hasta su completo pago, con imposición de costas a la parte demandada.

Notifíquese la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que no es firme y que contra la misma pueden preparar por escrito en este Juzgado recurso de apelación en el plazo de cinco días a partir de su notificación, del cual conocerá la Iltma. Audiencia Provincial de Murcia.

Inclúyase la presente en el libro de sentencias dejando en los autos testimonio de la misma. Así por esta mi sentencia lo pronuncio, mando y firmo.

Sentencia 2

En la Villa de Madrid, a dieciséis de Febrero de dos mil once.

Visto por la Sala Primera del Tribunal Supremo, integrada por los Magistrados indicados al margen, el recurso de casación n.º 1299/2006 interpuesto por D. Fulgencio , representados por la procuradora D^a. Magdalena Cornejo Barranco, contra la sentencia de 23 de marzo de 2006, dictada en grado de apelación, rollo n.º 137/05, por la Sección 5.^a de la Audiencia Provincial de Vizcaya , dimanante de autos de juicio ordinario n.º 524/02 del Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Baracaldo . Es parte recurrida la entidad Aegón Unión Aseguradora, S.A., que ha comparecido representada por la procuradora D.^a Iciar De la Peña Argacha.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El Juzgado de Primera Instancia número 1 de Baracaldo dictó sentencia de 16 de marzo de 2004 en el juicio ordinario número 524/02 , cuyo fallo dice:

«Fallo.

»Que desestimando como desestimo, la demanda interpuesta por el procurador de los Tribunales Sr. Fuente Lavín, en nombre y representación de Aegon Unión Aseguradora S.A. contra D. Fulgencio , representado por la procuradora Sra. Ulibarrena, debo absolver y absuelvo a dicho demandado de las pretensiones deducidas en su contra, todo ello con expresa imposición al actor de las costas procesales causadas».

SEGUNDO.- La sentencia contiene los siguientes fundamentos de Derecho:

«Primero. A través de la demanda origen de las presentes actuaciones, por la mercantil Aegon Unión Aseguradora S.A.: se ejercita frente a la parte demandada Sr. Fulgencio una acción de reclamación de cantidad por importe de 252.444,23 euros, al amparo del artículo 7 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de Vehículos a Motor en demanda de las cantidades satisfechas a consecuencia de un accidente de circulación ocurrido el pasado 7 de agosto de 1999, en el que se vio implicado el vehículo DU-....-UD , conducido por el demandado y asegurado en la demandante, abarcando la póliza concertada tanto el seguro obligatorio como voluntario, arrojando resultado positivo los controles de alcoholemia a los que fue sometido el conductor, hoy, codemandado siendo condenado a la poste, como autor de un delito contra la seguridad del tráfico.

»El demandado Sr. Fulgencio se allana a la totalidad de las pretensiones, deducidas en su contra, allanamiento admitido por el actor.

»El codemandado Sr. Fulgencio se opone a la demanda formulada de contrario alegando en primer lugar falta de legitimación ad causam, por cuanto que el mismo ni siquiera ha firmado la póliza en la que el actor basa su reclamación. A este respecto señalar que el artículo 7 de la ley 30/1995 de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, establece la facultad de repetición del asegurador y señala que "el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización podrá repetir:

»A) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño fuere causado debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas o estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

»Con lo que en principio y a tenor del artículo citado debe desestimarse la falta de legitimación ad causam alegada por el demandado.

»Segundo. A la vista de lo expuesto ha de hacerse una referencia a la confluencia, en el presente caso, de dos seguros obligatorio y voluntario, debiendo indicar al respecto que en el ámbito del automóvil, el seguro voluntario de responsabilidad civil, es suplementario del seguro obligatorio, según se infiere de lo dispuesto en el artículo 2.3 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a Motor, precepto que establece la posibilidad de que en la póliza en que se formalice el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, se incluyan con carácter potestativo las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente, siendo evidente el carácter residual de este seguro, que se ha visto constreñido por la potenciación de la cobertura obligatoria. En cuanto a su régimen legal, éste viene constituido por la Ley 50/1980, de 8 de octubre , quedando al margen de la normativa específica del Seguro Obligatorio. El problema sustancial que se ha venido planteando en los supuestos de concurrencia de seguro obligatorio y voluntario, es la determinación de su objeto, pues si bien el mismo consiste, genéricamente en la cobertura de aquellos eventos no amparados por el seguro obligatorio, mientras nadie discute su operatividad cuando las indemnizaciones exceden sus límites cuantitativos - supuesto que cada vez se presenta más difícil en la práctica ante la ampliación del ámbito del seguro obligatorio y la vigencia del Baremo -, no es pacífica la posibilidad de que esta cobertura ampare a aquellos casos en los que por aplicación del régimen legal de las exclusiones fijadas para el seguro obligatorio, el asegurado puede verse compelido al reintegro de las indemnizaciones en su momento abonadas por la aseguradora mediante el ejercicio del derecho de repetición que la normativa del seguro obligatorio le otorga en algunos supuestos, concretamente y en lo que aquí interesa, en los casos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Partiendo de la libertad de pacto que sobre coberturas complementarias predica el precepto citado, no existe óbice legal para que voluntariamente se asegure, tanto el exceso no cubierto por el seguro obligatorio, como aquellas responsabilidades que, por las exclusiones del seguro obligatorio puedan dar lugar a responsabilidad del asegurado. Esta afirmación ha sido avalada por el amplio debate que se ha

venido suscitando sobre las cláusulas limitativas y los requisitos que, conforme al artículo 3 de la Ley del Contrato de Seguro, debían reunir las mismas, siendo precisamente uno de los supuestos más frecuentes que se contemplaban en estos litigios los de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Así la STS de 15 de julio de 1993, establece que "la exención de la cobertura del riesgo en los supuestos de conducción en estado de embriaguez es admitida por la jurisprudencia y buena parte de la doctrina, pero con la condición de que la cláusula que la contenga haya sido aceptada y firmada por el tomador del seguro, bien la póliza o en documento complementario", prueba evidente de que el Alto Tribunal admite la posibilidad de que el seguro cubra las consecuencias dañosas generadas por la conducción de bebidas alcohólicas. Es cierto que existe una corriente jurisprudencial dentro de la conocida como Jurisprudencia menor que mantiene la imposibilidad de asegurar las consecuencias generadas por la conducción etílica, acudiendo tanto a la aplicación del artículo 19 de la Ley del Contrato de Seguro, esto es, dolo o mala fe en el asegurado, como al artículo 1275 del Código Civil, al entender que nos hallamos ante un contrato con causa ilícita, más sin restar un ápice a la gravedad y reprochabilidad que puede comportar la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, una cosa es la voluntariedad en la conducción en estas circunstancias y otra muy distinta, el dolo en relación con el resultado que, en su caso se pueda producir, ya que nunca se llevan a cabo, en estos supuestos, construcciones dolosas, sino que se enmarcan en el ámbito de la imprudencia.

»Tercero. Pues bien llegados a este punto, la única cuestión que resta por examinar es la referente a la existencia y operatividad de la cláusula de exclusión que se contiene en el condicionado del contrato. Existe una consolidada Jurisprudencia sobre el artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro y los requisitos que han de reunir las cláusulas limitativas del riesgo, indicando la STS de 21 de mayo de 1996, que el citado precepto tiene la finalidad de "llamar la atención del tomador del seguro, aceptante ordinario por simple adhesión, a fin de que quede advertido de la inclusión de semejantes cláusulas cercenadoras de sus normales derechos y al conocerlas de manera efectiva pueda entenderse que las asume con plenitud de conocimiento", encontrándonos ante una norma de carácter imperativo (STS de 28 de julio, y 9 de noviembre de 1990, y 21 de mayo de 1996), siendo doctrina reiterada que tales cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados han de ser específicamente aceptadas por el tomador del seguro (STS de 14 de junio de 1994) y que los riesgos excluidos de la cobertura de la póliza habrán de ser expresadas de manera clara y precisa, habrán de destacarse en la póliza o en documento complementario suscrito por el asegurado (STS de 21 de mayo de 1996 ya citada), ya que sólo la suscripción y aceptación expresa de dichas condiciones determina su valor normativo y la vinculación para el tomador.

»Circunscribiéndonos al concreto supuesto de autos, es evidente que las cláusulas de exclusión son inoperantes respecto a D. Fulgencio, quien no aparece como tomador del seguro, y no acepta al no haberse acreditado por la entidad aseguradora la aceptación expresa y concreta de las mismas por el tomador del seguro, por lo cual no cabe sino desestimar íntegramente la demanda con respecto a D. Fulgencio.

»Cuarto. Desestimada la demanda interpuesta, procede de acuerdo con lo establecido en el artículo 394 de la LEC, la imposición al actor de las costas procesales causadas».

TERCERO.- La Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Vizcaya dictó sentencia de 23 de marzo de 2006, en el rollo de apelación número 137/05, cuyo fallo dice:

«Fallo.

»Que estimando el recurso de apelación interpuesto por el procurador Sr. Fuente Lavín, en nombre y representación de Aegon Unión Aseguradora, S.A., representada en esta alzada por el procurador Sr. Apalategui Carasa, contra la sentencia dictada el día 16 de Marzo de 2004 por la Ilma. Sra. Magistrada del Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Barakaldo, en los autos de Juicio Ordinario n.º 524/02 a que este rollo se refiere; debemos revocar y revocamos dicha resolución y en su lugar dictar otra por la que estimando la demanda deducida por el procurador Sr. Fuente Lavín, en nombre y representación de Aegon Unión Aseguradora, S.A., contra Fulgencio, representado por la procuradora Sra. Ulbarrena Bellido, debemos condenar y condenamos al demandado a que abone a la actora la cantidad 252.444,23 euros, la cual devengará intereses legales desde la interposición judicial, siendo de aplicación los intereses del art. 576 LECn desde la fecha de la presente resolución, con imposición al mismo de las costas de la instancia y sin expresa imposición de las de esta alzada, debiendo cada parte soportar las suyas».

CUARTO.- La sentencia contiene los siguientes fundamentos de Derecho:

«Primero. La parte apelante, demandante en instancia, interesa la revocación de la resolución recurrida y que en su lugar, se dicte otra por la que se estime íntegramente su demanda contra el demandado no allanado Fulgencio y se le condene al pago de la cantidad de 252.444,23 euros, intereses y costas, al entender que una adecuada valoración de la prueba practicada y aplicación del derecho, no cuestionado que el codemandado Gabriel fue condenado por sentencia penal firme como autor de delito contra la seguridad del tráfico, cuando el día 23 agosto de 1999 conducía el Citroën Xsara RE-....-RQ propiedad del hoy apelado, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, provocando un accidente en el que resultaron con lesiones terceras personas y con daños sus bienes cuya indemnización asumió la demandante, como aseguradora del vehículo causante del daño, no hay duda que el Sr. Fulgencio declarado responsable civil subsidiario del condenado dada su cualidad de propietario del vehículo causante debe abonar a Aegon Unión Aseguradora S.A. aquellas cantidades que por virtud del seguro obligatorio hubo de satisfacer a los perjudicados al ser aquélla titular del derecho de repetición que le reconoce el art. 7 de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, dado que el importe satisfecho se encuentra dentro de sus límites, no pudiendo alegar una cobertura de tal por el seguro voluntario del que era tomador, pues la exclusión de cobertura en tal situación está debidamente aceptada por quien actúa en su nombre y firma el contrato de seguro.

»Segundo. Delimitado el objeto de la presente resolución en el Fundamento de Derecho precedente el análisis de lo ajustado a Derecho o no de la sentencia de instancia exige tener en cuenta que:

»a.- Esta Sala de manera reiterada en sus resoluciones ha considerado el seguro voluntario de automóvil un seguro de naturaleza complementaria al obligatorio, de manera que aquello que en lo que no se da la cobertura cuantitativa o subjetiva en el mismo, o que aun siendo objeto de cobertura concurriera algún motivo de exclusión que no oponible perjudicada da derecho a repetir a la aseguradora una vez efectuado el pago de la indemnización (art. 7 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de la circulación vehículos a motor). Complementariedad que de alguna manera se infiere del art. 2 n.º 3 de la citada Ley tanto en redacción vigente a la fecha del accidente de autos, dada por la Ley 30/1995 de 8 de noviembre, como en la actual derivada del RD Legislativo 8/2004 de 29 de octubre, cuando prevé la posibilidad de pactar el aseguramiento de riesgos dimanantes de la circulación distintos de los previstos o incluso de los excluidos en la normativa del seguro obligatorio. A ello no empece el carácter imperativo impuesto por el legislador de la concertación seguro obligatorio frente al seguro de condición voluntaria regido por el principio de autonomía de la voluntad (artículos 1091 y 1255 del C. Civil (TS Sala Primera S. de 27 de junio de 1980 y de 18 de febrero de 1982, entre otras).

»b.- Igualmente esta Sala en sus sentencias, entre otras, de 21, 14 y 15 de julio de 2005, 29 de octubre de 2002 y 19 de octubre de 2001, al analizar la eficacia que ha de darse o no a la exclusión de cobertura en los supuestos de accidentes de circulación producidos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ha considerado que no se trata de una cláusula delimitadora del riesgo sino limitativa de los derechos del asegurado con exigibilidad de lo dispuesto en el art. 3 LCS, declarando al respecto:

»"Y para ello debe comenzarse por distinguir entre la delimitación de la cobertura, del objeto de seguro, de las denominadas cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que han de someterse al artículo 3 de la Ley 50/80 de Contrato de Seguro.

»La delimitación de la cobertura es elemento esencial del contrato para que pueda nacer la obligación del asegurador definiendo los riesgos cubiertos y a ella se refiere el artículo 1 de la LCS, no teniendo en consecuencia carácter lesivo como tampoco lo tiene la definición de los riesgos cubiertos, lo que es distinto de las cláusulas que partiendo de un riesgo cubierto, en este caso de accidente para el conductor del vehículo, introducen un régimen excepcional y restrictivo, esto es, constituyen una excepción que el asegurador pueda oponer al asegurado cercenando sus derechos normales, de entre ellas las cláusulas de exclusión de la cobertura de la póliza puesto que limitan los derechos del asegurado al quedar este privado de poder obtener el resarcimiento económico correspondiente de ocurrir el siniestro cubierto por la póliza, es decir, que la cobertura se hace ineficaz y ninguna utilidad ha producido, lo que lleva al ámbito de aplicación del artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro (en este sentido STS de 8 de julio de 2002), habiendo ya declarado el Tribunal Supremo en sentencia de 9 de noviembre de 1990 que fuera de los casos que la ley señala la exclusión de responsabilidad del asegurador por mala fe del asegurado (artículo 19) o cuando éste haya provocado intencionadamente el accidente (artículo 102) otra causa cualquiera requiera la aceptación expresa por escrito.

»Resulta así indudable que la cláusula de autos limita los derechos del asegurado en cuanto excluyente del riesgo y que requiere la aceptación expresa por escrito porque, aun admitiendo que la causa del accidente fuera la previa ingesta alcohólica del conductor del vehículo, lo que no se estima es que ello incida en la intencionalidad a que se refiere el artículo 102 de la L.C. Seguro, menos en la mala fe de su artículo 19, sin perjuicio de que el fallecido pudiera haber incurrido en conducta imprudente por haberse producido la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, puesto que - y así lo viene entendiendo esta Sala en sentencias de 19 de octubre de 2001, 26 de septiembre y 29 de octubre de 2002, 6 de marzo de 2003 y 4 de mayo de 2004, entre otras muchas - en tal caso la intencionalidad del agente se agota en la misma conducción resultando desvinculada de la causación del resultado lesivo, salvo que se pretenda en aquél una voluntad en la causación del accidente ya que no debe confundirse la actuación de quien usa un vehículo con la sola finalidad de su desplazamiento con la conducta de quien lo utiliza con la finalidad de emplearlo como instrumento para ocasionar un perjuicio, lo que no sólo no se ha postulado en esta litis sino que tampoco nada permite inferir".

»Es más, como se afirmaba en la sentencia de esta Sala de 26 de septiembre de 2000, dictada en un supuesto como el de autos de existencia de seguro voluntario, para que la aseguradora quedara liberada de su responsabilidad y poder ejercitar la acción de repetición contra su asegurado "sería preciso que la exclusión de la cobertura por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas fuera plenamente eficaz, no sólo por lo que dispone la normativa relativa al seguro obligatorio, sino también por el contenido de las estipulaciones reguladoras del seguro voluntario, que es suplementario de aquél, y es en este punto donde entra en juego lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro, en cuyo párrafo primero, inciso final, se dice que "se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas", o como ya ha declarado esta Sala en su sentencia de 1 de febrero de 2006, sean al menos conocidas por él.

»Tercero. Desde la perspectiva jurídica expuesta en el fundamento de derecho precedente, y valorada la prueba practicada en la instancia, no cuestionada en esta alzada la condena penal del conductor del vehículo asegurado, Gabriel, como autor de un delito contra la seguridad de tráfico por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas el día 23 de agosto de 1999 el Citroën Xsara RE-....-RQ propiedad del hoy apelado, provocando un accidente en el que resultaron con lesiones terceras personas y con daños sus bienes, cuya indemnización asumió la demandante, hoy apelante, como aseguradora del vehículo causante del daño, y del que el Sr. Fulgencio fue declarado responsable civil subsidiario del condenado dada su cualidad de propietario del vehículo causante, sin duda la pretensión de condena del mismo en el ejercicio de la facultad de repetición del Aegon Unión Aseguradora, S.A. al pago de la cantidad de 252.444,23 euros no debatida en esta alzada, ha de prosperar, en la medida en que:

»a.- si se entendiera, como sostiene la parte demandada que el Sr. Fulgencio ignoraba el alcance del contrato de seguro de autos que fue concertado por su hijo, y que en realidad no es más que un tomador formal, fruto de su designación en la póliza como tal dado que es el propietario del vehículo, asumiendo quien celebra el contrato y lo firma, su hijo, todas las consecuencias y obligaciones de él derivadas, lo que como tal y como tesis defensiva no se ha acreditado, pues ninguna prueba al respecto se practica ya que no se acredita quien paga la prima o el titular de la cuenta corriente donde se carga, ni se ha oído a la persona que medió en el contrato ni siquiera al Sr. Gabriel quien se allana

sin más a la demanda, a lo que se une que ello no se compaginaria con sus actos observados en el proceso penal, en el que admitiendo su cualidad de propietario del vehículo reconoce que su hijo conducía con su autorización y ninguna objeción formula, cuando se le requiere para que aporte la documentación acreditativa del seguro, pese a todo ello aun así su responsabilidad frente a la aseguradora no decaería.

»Y no decaería por cuanto estando la cantidad satisfecha por daños materiales y personales a los perjudicados por el accidente por la demandante dentro de los límites cuantitativos del seguro obligatorio vigentes para el año 1999, fecha del accidente, ello daría derecho a Aegon Unión Aseguradora S.A. a repetir contra el Sr. Fulgencio en su condición de propietario, por así establecerlo el art. 7 la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor *"El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir: a.- Contra el conductor, el propietario del vehículo causante, y el asegurado, si el daño fuere debido a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupeficientes o sustancias psicotrópicas"*, y no olvidemos que quien se consideraría verdadero tomador del seguro no cuestiona que con cargo al seguro voluntario no se da la cobertura que ahora se pretende, ya que en el condicionado particular de la póliza, debidamente firmado y destacado se dice *"4.- La modalidad de suscripción voluntaria no garantiza los daños materiales como corporales causados a terceros por conductor que conduce: c) bajo alcoholemia en grado superior al límite establecido por las disposiciones legales vigentes"*. (doc. n.º 1 demanda).

»b.- si se entendiera y así lo considera esta Sala que el Sr. Fulgencio es el tomador del seguro, y teniendo en cuenta que no ha acreditado que cuando su hijo contrató la póliza de autos con el contenido en lo que ahora nos afecta antes indicado (doc. n.º 1 demanda), y señala en ella la cualidad de tomador y asegurado de su padre, como propietario del Citroën Xsara RE-....-RQ , y la de él como conductor habitual, no lo haga con su consentimiento y aquiescencia y bajo su mandato, sin que a lo largo de la causa tanto penal como civil se haya alegado una ignorancia absoluta en cuanto a su contratación que de no ser hecha por su hijo a él como propietario del vehículo le hubiera correspondido de conformidad con lo dispuesto en el art. 2 la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, no puede considerarse que ignoraba la existencia de la exoneración de cobertura con cargo al seguro voluntario del supuesto de autos por el hecho de que él como tomador y asegurado no había firmado el contrato y sí su hijo, pues ello implica no sólo la contradicción antes apuntada, aceptando un seguro en lo que le conviene y no en lo que le perjudica, sino también que además no hay la más mínima prueba de que su hijo no actuara como mandatario suyo al concertar el contrato que como propietario debía celebrar, y de que al así hacerlo se hubiera extralimitado en sus funciones con las consecuencias previstas en la relación con tercero en los arts. 1709 y ss C. Civil .

»Lo expuesto conlleva la estimación del recurso y la revocación de la resolución recurrida y que en su lugar se dicte otra por la que estimando la demanda se ha de condenar a Fulgencio a que abone a la actora la cantidad 252.444,23 euros la cual devengará los intereses legales moratorios desde la interpelación judicial al haber incurrido en mora desde entonces (art. 1100 y 1108 del C. Civil), siendo de aplicación los intereses legales del art. 576 LECn , desde la fecha de la presente resolución pues es en ella donde se reconoce la obligación de pago pretendida.

»Cuarto. En relación a las costas procesales de ambas instancias, dada la estimación del recurso con revocación de la sentencia y estimación de la demanda y condena al demandado, procede imponer a éste las costas de la instancia (art. 394 n.º 1 LECn) y no hacer expresa imposición de las de esta alzada, debiendo cada parte soportar las suyas (art. 398 n.º 2 LECn)».

QUINTO.- El escrito de interposición del recurso de casación presentado por la representación procesal de D. Fulgencio se ampara en el ordinal 2º del artículo 477.2 LEC y se articula a través de dos motivos.

El motivo primero se introduce con la siguiente fórmula:

«Primer motivo. Con el presente recurso se denuncia la infracción de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro , que establece "las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere, y, necesariamente, en la póliza de contrato o en un documento complementario que se suscribirá por el asegurado, y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito..."».

El motivo se funda, en síntesis, en lo siguiente:

Las cláusulas que excluyen la cobertura de los accidentes de tráfico causados por conductor ebrio no son delimitadoras del riesgo sino, como reconoce la AP, limitativas de los derechos del asegurado, lo que supone que han de ser aceptadas de modo expreso y por escrito como exige el art. 3 LCS .

La AP, al valorar la prueba en conjunto, pasa por alto que el contrato de seguro es un contrato de adhesión en el que es la aseguradora quien unilateralmente fija las cláusulas y los requisitos para que la póliza esté en vigor. En el supuesto enjuiciado, para que la exclusión fuera oponible al recurrente era necesario que constara su firma en todos los documentos del contrato, lo que no es el caso ya que la póliza fue firmada por su hijo Gabriel , verdadero titular del automóvil como conocía el agente de seguros. Prueba de este punto es que el seguro se cobraba en la cuenta bancaria titularidad de Gabriel .

En atención a tales hechos, no puede reprocharse al recurrente un conocimiento de la existencia de la citada cláusula limitativa de sus derechos, sencillamente porque no tuvo intervención alguna en la contratación del seguro. Si la intención de la aseguradora hubiera sido hacer valer esa cláusula frente al dueño, ella o su agente deberían haber obligado al recurrente a firmar la póliza y las condiciones particulares, lo que no hicieron.

Cita y extracta las SSTs de 21 de mayo de 1996 , 28 de julio de 1990 , 9 de noviembre de 1990 , 7 de diciembre de 1998 , 27 de noviembre de 2003 y STS, Sala Penal, de 14 de mayo de 1998.

El motivo segundo se introduce con la fórmula:

«Segundo motivo. En la misma línea, el artículo 2 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, que establece "...se regirán por la presente Ley, cuyos preceptos tienen carácter imperativo...».

Si las disposiciones de la LCS son imperativas, también lo es el artículo 3 LCS antes aludido. La sentencia recurrida vulnera también el artículo 2 LCS e imputa un supuesto comportamiento inadecuado al recurrente cuando debió ser la compañía de seguros quien cumpliera lo dispuesto en la citada Ley.

Termina la parte solicitando:

«[...] en su día se dicte por dicha Sala sentencia casando la de la Audiencia Provincial, anulándola y, estimando las pretensiones de esta parte, absuelva a D. Fulgencio de las pretensiones efectuadas de contrario [...]».

SEXTO.- Mediante auto de 14 de octubre de 2008 se acordó admitir el recurso de casación.

SÉPTIMO.- En el escrito de oposición presentado por la representación procesal de la parte recurrida, Unión Aseguradora S.A. (antes Aegón, S.A.), se formulan, en resumen, las siguientes alegaciones:

1. En cuanto al primer motivo.

El primer motivo sostiene que la póliza fue firmada por Gabriel y no por el propio recurrente, razón por la cual este ignoraba el contenido del contrato y la existencia de la cláusula controvertida. Esta afirmación va contra los hechos probados de la sentencia de la AP, que en su FD 3º, apartado a) declara al respecto que ninguna prueba se practicó en tal sentido, y que dicha tesis casa mal con el allanamiento del hijo y con sus propios actos en el proceso penal, además de que la póliza está firmada y también sus cláusulas limitativas.

Las cantidades abonadas entran dentro del seguro obligatorio por lo que, de conformidad con el artículo 7 LRCSCVM, tiene la aseguradora derecho a repetir contra el conductor y contra el propietario al causarse el daño estando el primero bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

El recurrente incurre en contradicción pues si fuera cierto que el seguro lo hubiera suscrito su hijo, dado que se allanó a la demanda, el seguro voluntario sería plenamente eficaz al no haber sido impugnado por ningún contratante de manera que ninguna infracción se habría producido del artículo 3 LCS.

Además, olvida el recurrente que a él se le demanda como propietario del vehículo, no como tomador, propiedad que nunca ha negado.

2. En cuanto al segundo motivo.

En ningún momento la sentencia recurrida ha infringido el artículo 2 LCS porque precisamente lleva a cabo una clara defensa del contenido del artículo 3 LCS.

Termina la parte recurrida solicitando de la Sala:

«[...] dicte sentencia por la que se desestime dicho recurso y se confirme la sentencia recurrida, con imposición de costas al recurrente».

OCTAVO.- Para la deliberación y fallo del recurso se fijó el día 8 de febrero de 2011, en que tuvo lugar.

NOVENO. - En esta resolución se han utilizado las siguientes siglas:

AP, Audiencia Provincial. CC, Código Civil. FD, Fundamento de Derecho. LCGC, Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación. LCS, Ley de Contrato de Seguro. LCU, Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. LEC, Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. LRCSCVM, Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor RC, Recurso de casación STC, sentencia del Tribunal Constitucional. STS, sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera, si no se indica otra cosa). SSTS, sentencias del Tribunal Supremo (Sala Primera, si no se indica otra cosa). Ha sido Ponente el Magistrado Excmo. Sr. D. Juan Antonio Xiol Rios, que expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.-Resumen de antecedentes.

1. El 7 de agosto de 1999 tuvo lugar un accidente de tráfico con resultado de daños personales y materiales, que fueron indemnizados por la entidad que aseguraba la responsabilidad civil del vehículo causante en virtud de póliza de aseguramiento obligatorio y voluntario en vigor, suscrita el 29 de abril de 1999.

2. El conductor del vehículo, D. Gabriel, fue condenado como autor responsable de un delito contra la seguridad del tráfico en concurso con dos faltas de lesiones por imprudencia graves tras declararse penalmente probado que conducía el vehículo con conocimiento y autorización de su padre, propietario, y bajo los efectos de una ingestión alcohólica precedente que le mermaba su aptitud para el manejo del mismo.

3. En la póliza del seguro de responsabilidad civil aparecía mencionado el propietario del vehículo, Fulgencio , como tomador y asegurado, y el hijo, Gabriel , como conductor, siendo la firma de este último la única que aparecía recogida en el contrato en el apartado dedicado al tomador. Asimismo y dentro del apartado dedicado a las "cláusulas limitativas específicamente aceptadas" por el asegurado, constaba la exclusión de cobertura, en la modalidad de seguro de suscripción voluntaria, de los daños materiales y corporales causados a terceros por conductor que condujese el vehículo "[...] c) bajo alcoholemia en grado superior al límite establecido por las disposiciones legales vigentes".

4. Una vez satisfechas las indemnizaciones pertinentes la aseguradora del automóvil formuló demanda contra padre e hijo, en ejercicio de la acción de repetición prevista en el artículo 7 LRCSCVM , con base en exclusión de cobertura antes citada.

5. El Juzgado estimó íntegramente las pretensiones deducidas frente al hijo-conductor como consecuencia de su allanamiento pero rechazó las formuladas contra el padre-propietario al considerar, en síntesis, que la cláusula por la que se excluía de cobertura la embriaguez del conductor no podía surtir efectos en el ámbito del aseguramiento voluntario por faltar la aceptación del tomador en la forma contemplada en el art. 3 LCS .

6. La AP estimó el recurso de la aseguradora demandante y por ende la demanda, al considerar, en síntesis, a) que en el seguro voluntario, complementario del obligatorio, la conducción en estado de embriaguez puede ser objeto de aseguramiento en la medida que los daños ocasionados se deben a una actuación no dolosa sino imprudente; b) que para excluir ese riesgo es necesario que conste expresamente tal circunstancia en la póliza por medio de una cláusula limitativa de los derechos del asegurado, que por ende solo será válida y podrá liberar a la compañía de respetarse las exigencias del artículo 3 LCS ; c) que tal cosa fue lo que ocurrió en el presente caso toda vez que de la prueba practicada cabe concluir que, aunque el seguro se firmó por el conductor, el tomador era el padre, propietario del automóvil, quien pudo conocer y consentir su inclusión en el contrato.

7. Recurre en casación el demandado condenado al amparo del ordinal 2º del artículo 477.2 LEC, articulando su recurso a través de dos motivos vinculados entre sí, razón que determina su examen y resolución conjunta.

SEGUNDO.-*Enunciación de los motivos primero y segundo de casación.*

El primer motivo del recurso se introduce con la fórmula:

«Primer motivo. Con el presente recurso se denuncia la infracción de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro , que establece "las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere, y, necesariamente, en la póliza de contrato o en un documento complementario que se suscribirá por el asegurado, y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito..."».

El segundo motivo se introduce con la fórmula:

«Segundo motivo. En la misma línea, el artículo 2 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro , que establece "...se registrarán por la presente Ley, cuyos preceptos tienen carácter imperativo..."».

En resumen se defiende que la cláusula por la que quedaban excluidos de cobertura los daños ocasionados por conductor ebrio, en la que se apoya la aseguradora para repetir lo pagado, no puede serle opuesta al recurrente al tratarse de una cláusula limitativa de sus derechos que fue incorporada unilateralmente al contrato por quien se encargó de su redacción, pero que no fue aceptada por dicho recurrente con los requisitos del artículo 3 LCS , norma además de carácter imperativo que la AP habría conculcado al permitir la exoneración de la citada compañía de seguros.

Por tanto y en atención a su planteamiento, la cuestión jurídica a que se contrae el recurso no atañe a la discusión sobre si cabe o no excluir de cobertura la conducción en estado de embriaguez sino a si, estando permitida tal posibilidad, debe no obstante considerarse ineficaz la cláusula incorporada a la póliza con ese fin, habida cuenta de las circunstancias acreditadas por la sentencia -prescindiendo en todo caso de los argumentos de la parte en que se cuestiona la valoración probatoria o se parte de hechos distintos a los probados-, en particular, el hecho de que el seguro fuera suscrito por el hijo conductor, cuya firma es la única que aparece en la póliza, y no por el padre-propietario del vehículo.

Los motivos deben ser desestimados.

TERCERO.-*Acción de repetición de la aseguradora en supuestos de daños causados por conducción bajo influencia de alcohol o drogas.*

A) Como se desprende de las SSTS de 12 de febrero de 2009, RC n.º 1137/2004 , 25 de marzo de 2009, RC n.º 173/2004 , y 5/11/2010, RC n.º 817/2006 , esta Sala, partiendo del sometimiento del seguro voluntario de responsabilidad civil a la autonomía de la voluntad de los contratantes, viene siguiendo un criterio favorable al aseguramiento del riesgo de producción de daños en caso de conducción en estado de embriaguez, de tal manera que su exclusión, aunque posible igualmente en el ámbito de lo libremente pactado, solo puede tener el efecto pretendido de liberar al asegurador y, en su caso, de posibilitar que pueda repetir lo pagado, si la cláusula, limitativa de los derechos del asegurado, se incorpora a la póliza con los requisitos aludidos en el artículo 3 LCS .

En efecto, tiene declarado esta Sala que en los supuestos en que se contrata un seguro voluntario de responsabilidad civil, dado que las relaciones asegurador-asegurado se rigen por la autonomía de la voluntad, es preciso analizar si el

riesgo está o no cubierto por dicho seguro, sin que sea dable considerar que la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas no puede ser objeto de aseguramiento (SSTS de 7 de julio de 2006 y 13 de noviembre de 2008) ni correcto circunscribir el conflicto al ámbito del seguro obligatorio, ni mucho menos imputar a este las cantidades pagadas por la aseguradora, ya que no cabe desconocer la existencia de un acuerdo entre las partes que cubriría el evento acaecido, mientras que no conste su expresa exclusión.

Esta doctrina resalta que el seguro voluntario se configura como un complemento para todo aquello que el obligatorio no cubra, de conformidad con el artículo 2.3 LRCSCVM , que establece que *"además, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente"*, debiéndose entender esta ampliación de cobertura no solo desde el punto de vista cuantitativo, sino también desde el punto de vista cualitativo, tal y como expresa más claramente el actual artículo 2.5 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre 2004 que aprueba el texto refundido de la LRCSCVM, que deroga el anterior al establecer que: *"Además de la cobertura indicada en el apartado 1, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente"* , haciendo referencia el apartado 1 a la cobertura de los riesgos cubiertos por la responsabilidad civil y hasta los límites cuantitativos fijados por el anexo de la Ley.

La solución, por tanto, no está en el seguro obligatorio, en el que la aseguradora tendría facultad de repetición en supuestos de daños ocasionados por embriaguez o influencia de drogas, sino en el análisis del seguro voluntario concertado que complementa el anterior, de tal forma que, si las partes no pactaron su exclusión, la aseguradora no tendrá facultad de repetición contra el asegurado, pues no habría pago indebido de la primera y, por tanto, enriquecimiento injusto del asegurado, sino pago justificado en virtud del principio de autonomía de la voluntad que rige el seguro voluntario. Entender otra cosa haría de la misma condición al asegurado que se limita a contratar el seguro obligatorio y al asegurado que de forma previsor y pagando por ello su correspondiente prima, contrata por encima del seguro obligatorio uno voluntario, confiando en la creencia de haber contratado todo tipo de riesgos salvo los expresamente excluidos.

Situado pues el conflicto en el ámbito del aseguramiento voluntario, lo verdaderamente relevante a la hora de dilucidar si la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas otorga a la aseguradora el derecho a repetir lo pagado es si se pactó expresamente esta facultad como cláusula limitativa de los derechos del asegurado, para lo que ha de estarse a la doctrina fijada por esta Sala en SSTS de 7 de julio de 2006 , 26 de diciembre de 2006 , 18 de octubre de 2007 y 13 de noviembre de 2008 , que, en aplicación de la Sentencia de Pleno de 11 de septiembre de 2006 , considera limitativas -por oposición a las cláusulas delimitadoras del riesgo- aquellas estipulaciones del contrato que actúan *"para restringir, condicionar o modificar el derecho del asegurado a la indemnización una vez que el riesgo objeto del seguro se ha producido"* , tratándose de un tipo de cláusulas cuya eficacia y oposición al asegurado depende del requisito de la doble firma del artículo 3 LCS .

Pero para dilucidar si la cláusula le puede ser aplicada al padre, la citada doctrina ha de completarse necesariamente, dadas las particulares circunstancias que concurren en este caso, con la que, en relación al contrato de seguro, permite su celebración por una persona en nombre de otra, pero recayendo en todo caso el contenido obligacional del contrato en quien en el mismo aparece como tomador, y también, con la recaída en torno a la institución de la gestión de negocios ajenos sin contrato, aludida, como especie de cuasicontrato, en el artículo 1888 CC y que se ha venido entendiendo como el hecho de encargarse una persona de asuntos o intereses de otra, sin haber recibido mandato de esta y sin la obligación legal de intervenir en ello.

En lo que ahora interesa, de darse el requisito de que el gestor asuma la gestión con utilidad, tal y como resulta del artículo 1893 CC , su efecto es el nacimiento a cargo del dueño del negocio de las obligaciones contraídas por el gestor, aunque no haya mediado la ratificación expresa de aquel (que de haberla le obligaría como si fuera un mandante, ex artículo 1892 CC «produce los efectos de un mandato expreso. Así, el artículo 1893 CC establece que cuando el dueño del negocio no ratifica la gestión, sólo queda obligado por esta si se aprovecha de las ventajas de la misma (artículo 1.893.1 CC), o si, aun sin sacar de ella provecho alguno, hubiese tenido la gestión por objeto evitar algún perjuicio inminente y manifiesto (artículo 1.893.2 CC).

Además, la aceptación específica del tomador que exige el artículo 3 LCS puede ser que conste de forma indubitada por otros medios, aunque no conste su firma, por lo que la falta de firma del tomador determina de forma automática su exclusión del contrato y su desentendimiento respecto de las obligaciones que lo integran.

Ciertamente, la Ley 50/1980, de Contrato de Seguro , expresó una especial preocupación por garantizar que el tomador del seguro formara su voluntad de una manera plenamente informada, con un conocimiento completo del alcance de las coberturas que contrataba con cada riesgo. No es sólo que en el artículo 5 de la mencionada Ley , y en esa línea, se exigiera que el contrato de seguro, y cualesquiera modificaciones o adiciones se formalizasen por escrito, sino que exigirá una redacción clara y precisa (artículo 3). Pero además, y para alcanzar, tanto la certeza de la aceptación como esta misma, se impone la exigencia legal de suscripción expresa, no sólo de las condiciones particulares, sino incluso de las condiciones generales. Y extremando en este sentido el legislador sus cautelas, exige una aceptación específica y una redacción destacada de las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados.

Sin perjuicio de lo anterior y como ha quedado dicho, esta Sala en alguna sentencia ha abierto la posibilidad de que el tomador pueda quedar vinculado por la específica aceptación por escrito de quien no era el tomador y obró en su beneficio, siempre que quede constancia de que el tomador tuvo conocimiento de dicha gestión. En concreto, la STS de 27 de noviembre de 2003 , que literalmente señala «ni consta de forma indubitada haya sido conocida y aceptada por el asegurado ni que haya sido firmada» da a entender que la firma del tomador no es indispensable si de forma indubitada puede acreditarse el conocimiento y aceptación del tomador.

B) La sentencia recurrida no infringe la doctrina expuesta pues reconoce que el riesgo de daños causados por conductor ebrio puede ser objeto de aseguramiento voluntario. No resulta correcto circunscribir el conflicto al ámbito del seguro obligatorio, ni imputar a este las cantidades pagadas por la aseguradora, ya que no cabe desconocer la existencia de un acuerdo entre las partes que cubriría el evento acaecido, mientras que no conste su expresa exclusión, que fue precisamente lo que aconteció en el presente caso en atención a los hechos que declara probados. En efecto, la AP, tras valorar en conjunto al prueba fija como datos fácticos sustentadores de su razonamiento jurídico, de manera incontrovertible en casación, que el tomador y asegurado era el hoy recurrente, en su condición de dueño del vehículo, que su conductor habitual y también en el momento del siniestro era su hijo, quien lo hacía con su conocimiento y autorización, y fundamentalmente, que aunque fue el hijo el que firmó la póliza, ha de considerarse acreditado que lo hizo por cuenta del padre, ya como mandatario expreso o, en todo caso y aún sin mandato, conocimiento del progenitor y en su beneficio. De esta manera, lo hecho por el hijo vincula al padre, que a través del primero fue en todo momento conocedor de la cláusula incorporada al contrato por la que se excluía el riesgo de conducción bajo la influencia del alcohol, y ninguna controversia suscitó al respecto antes de suceder el siniestro, no siendo razonable que si se aprovechó de las ventajas de tener asegurado un vehículo de su propiedad más allá de los límites del seguro obligatorio pueda después negarse a soportar las consecuencias de lo que no es sino obligaciones derivadas del contenido de la póliza y del propio aseguramiento voluntario.

CUARTO.-Desestimación del recurso y costas.

La desestimación del recurso determina que la imposición de las costas del mismo al recurrente, por aplicación del artículo 398.2 LEC , en relación con el artículo 394 LEC .

Por lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español.

FALLAMOS

1. Declaramos no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la representación procesal de D., contra la sentencia de 23 de marzo de 2006, dictada en grado de apelación, rollo n.º 137/05, por la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Vizcaya , dimanante del juicio ordinario n.º 524/02, del Juzgado de Primera Instancia 1 de Baracaldo, cuyo fallo dice:

»Que estimando el recurso de apelación interpuesto por el procurador Sr. Fuente Lavín, en nombre y representación de Aegon Unión Aseguradora, S.A., representada en esta alzada por el procurador Sr. Apalategui Carasa, contra la sentencia dictada el día 16 de Marzo de 2004 por la Ilma. Sra. Magistrada del Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Baracaldo , en los autos de Juicio Ordinario n.º 524/02 a que este rollo se refiere; debemos revocar y revocamos dicha resolución y en su lugar dictar otra por la que estimando la demanda deducida por el procurador Sr. Fuente Lavín, en nombre y representación de Aegon Unión Aseguradora, S.A., contra Fulgencio , representado por la procuradora Sra. Ulibarrena Bellido, debemos condenar y condenamos al demandado a que abone a la actora la cantidad 252.444.23 euros, la cual devengará intereses legales desde la interpelación judicial, siendo de aplicación los intereses del art. 576 LEC desde la fecha de la presente resolución, con imposición al mismo de las costas de la instancia y sin expresa imposición de las de esta alzada, debiendo cada parte soportar las suyas».

2. No procede casar la sentencia recurrida por ninguno de los motivos formulados.

3. Se imponen las costas de este recurso a la parte recurrente.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la COLECCIÓN LEGISLATIVA pasándose al efecto las copias necesarias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos Juan Antonio Xiol Ríos, Francisco Marin Castan, Jose Antonio Seijas Quintana,Rafael Gimeno-Bayon Cobos. Rubricado.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el EXCMO. SR. D. Juan Antonio Xiol Ríos, Ponente que ha sido en el trámite de los presentes autos, estando celebrando Audiencia Pública la Sala Primera del Tribunal Supremo, en el día de hoy; de lo que como Secretario de la misma, certifico.

14. La autora



DATOS PERSONALES:

Nombre y Apellidos: **VICTORIA LEON RODRIGUEZ**
Domicilio: **PTGE. HORTA DE SANT JOSEP, 20 1^{er}. 1a.**
Municipio: **VIC**
Codigo postal: **08500**
Fecha de Nacimiento: **18/08/73**
E-mail: victoria@confisergur.com
Tel. Móvil: 606.989.050

DATOS DE FORMACIÓN

Técnica Especialista Administrativa, Can Maurici Vic
Ciencias Empresariales, Universidad de Vic
Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras DEAF, UB

CURSOS Y SEMINARIOS

Programación Informática	Centre Informàtica d'Osona
Màrqueting Bàsic Assegurador	Allianz
Fiscalidad y Tributación	Associació Quintanes (Caixa Manlleu)
Curso de Nóminas	Associació Quintanes (Caixa Manlleu)
Gestión y Actualización en D.Laboral y S.S.	Universitat de Vic
Prevención e Inspección de Riesgos	Prepersa (Catalana Occident)
Salud	Winterthur
Ramos Diversos	Reale
Prevención de Blanqueo de Capital	Catalana Occident
Ramos Hogar y Edificios	Asefa
Ramo Comercios	Generali
Día de Baja por accidente y enfermedad	Previsión Mallorca

EXPERIENCIA LABORAL

GESTORIA-CORREDORIA MARIA CAMARA	ADMINISTRATIVA	1990-2000
ASSESSORIA LLUÇANES	DIRECTORA ADMINISTRATIVA	2000
MNA GRUP CATALANA OCCIDENT	AGENTE DE SEGUROS	2000-2002
V.LEON & M. BARTRONS, S.L.	GERENTE	2000-2002
CONFISERGUR CORREDORIA D'ASSEGURANCES	PROPIETARIA	2002-ACTUALIDAD

COLECCIÓN “CUADERNOS DE DIRECCIÓN ASEGURADORA”
Master en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras
Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Barcelona

PUBLICACIONES

- 1.- Francisco Abián Rodríguez: “Modelo Global de un Servicio de Prestaciones Vida y su interrelación con Suscripción” 2005/2006
- 2.- Erika Johanna Aguilar Olaya: “Gobierno Corporativo en las Mutualidades de Seguros” 2005/2006
- 3.- Alex Aguyé Casademunt: “La Entidad Multicanal. Elementos clave para la implantación de la Estrategia Multicanal en una entidad aseguradora” 2009/2010
- 4.- José María Alonso-Rodríguez Piedra: “Creación de una plataforma de servicios de siniestros orientada al cliente” 2007/2008
- 5.- Jorge Alvez Jiménez: “innovación y excelencia en retención de clientes” 2009/2010
- 6.- Anna Aragonés Palom: “El Cuadro de Mando Integral en el Entorno de los seguros Multirriesgo” 2008/2009
- 7.- Maribel Avila Ostos: “La tele-suscripción de Riesgos en los Seguros de Vida” 2009/2010
- 8.- Mercé Bascompte Riquelme: “El Seguro de Hogar en España. Análisis y tendencias” 2005/2006
- 9.- Aurelio Beltrán Cortés: “Bancaseguros. Canal Estratégico de crecimiento del sector asegurador” 2010/2011
- 10.- Manuel Blanco Alpuente: “Delimitación temporal de cobertura en el seguro de responsabilidad civil. Las cláusulas claims made” 2008/2009
- 11.- Eduard Blanxart Raventós: “El Gobierno Corporativo y el Seguro D & O” 2004/2005
- 12.- Rubén Bouso López: “El Sector Industrial en España y su respuesta aseguradora: el Multirriesgo Industrial. Protección de la empresa frente a las grandes pérdidas patrimoniales” 2006/2007
- 13.- Kevin van den Boom: “El Mercado Reasegurador (Cedentes, Brokers y Reaseguradores). Nuevas Tendencias y Retos Futuros” 2008/2009
- 14.- Laia Bruno Sazatornil: “L’ètica i la rentabilitat en les companyies asseguradores. Proposta de codi deontològic” 2004/2005
- 15.- María Dolores Caldes Llopis: “Centro Integral de Operaciones Vida” 2007/2008
- 16.- Adolfo Calvo Llorca: “Instrumentos legales para el recobro en el marco del seguro de crédito” 2010/2011
- 17.- Ferran Camprubí Baiges: “La gestión de las inversiones en las entidades aseguradoras. Selección de inversiones” 2010/2011
- 18.- Joan Antoni Carbonell Aregall: “La Gestió Internacional de Sinistres d’Automòbil amb Resultat de Danys Materials” 2003-2004
- 19.- Susana Carmona Llevadot: “Viabilidad de la creación de un sistema de Obra Social en una entidad aseguradora” 2007/2008
- 20.- Sergi Casas del Alcazar: “El PLAN de Contingencias en la Empresa de Seguros” 2010/2011
- 21.- Francisco Javier Cortés Martínez: “Análisis Global del Seguro de Decesos” 2003-2004
- 22.- María Carmen Ceña Nogué: “El Seguro de Comunidades y su Gestión” 2009/2010
- 23.- Jordi Cots Paltor: “Control Interno. El auto-control en los Centros de Siniestros de Automóviles” 2007/2008
- 24.- Montserrat Cunillé Salgado: “Los riesgos operacionales en las Entidades Aseguradoras” 2003-2004

- 25.- Ricard Doménech Pagés: "La realidad 2.0. La percepción del cliente, más importante que nunca" 2010/2011
- 26.- Luis Domínguez Martínez: "Formas alternativas para la Cobertura de Riesgos" 2003-2004
- 27.- Marta Escudero Cutal: "Solvencia II. Aplicación práctica en una entidad de Vida" 2007/2008
- 28.- Salvador Esteve Casablanca: "La Dirección de Reaseguro. Manual de Reaseguro" 2005/2006
- 29.- Alvaro de Falguera Gaminde: "Plan Estratégico de una Correduría de Seguros Náuticos" 2004/2005
- 30.- Isabel M^a Fernández García: "Nuevos aires para las Rentas Vitalicias" 2006/2007
- 31.- Eduard Fillet Catarina: "Contratación y Gestión de un Programa Internacional de Seguros" 2009/2010
- 32.- Pablo Follana Murcia: "Métodos de Valoración de una Compañía de Seguros. Modelos Financieros de Proyección y Valoración consistentes" 2004/2005
- 33.- Juan Fuentes Jassé: "El fraude en el seguro del Automóvil" 2007/2008
- 34.- Xavier Gabarró Navarro: ""El Seguro de Protección Jurídica. Una oportunidad de Negocio"" 2009/2010
- 35.- Josep María Galcerá Gombau: "La Responsabilidad Civil del Automóvil y el Daño Corporal. La gestión de siniestros. Adaptación a los cambios legislativos y propuestas de futuro" 2003-2004
- 36.- Luisa García Martínez: "El Carácter tuitivo de la LCS y los sistemas de Defensa del Asegurado. Perspectiva de un Operador de Banca Seguros" 2006/2007
- 37.- Fernando García Giralt: "Control de Gestión en las Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 38.- Jordi García-Muret Ubis: "Dirección de la Sucursal. D. A. F. O." 2006/2007
- 39.- David Giménez Rodríguez: "El seguro de Crédito: Evolución y sus Canales de Distribución" 2008/2009
- 40.- Juan Antonio González Arriete: "Línea de Descuento Asegurada" 2007/2008
- 41.- Miquel Gotés Grau: "Assegurances Agràries a BancaSeguros. Potencial i Sistema de Comercialització" 2010/2011
- 42.- Jesús Gracia León: "Los Centros de Siniestros de Seguros Generales. De Centros Operativos a Centros Resolutivos. De la optimización de recursos a la calidad de servicio" 2006/2007
- 43.- José Antonio Guerra Díez: "Creación de unas Tablas de Mortalidad Dinámicas" 2007/2008
- 44.- Santiago Guerrero Caballero: "La politización de las pensiones en España" 2010/2011
- 45.- Francisco J. Herencia Conde: "El Seguro de Dependencia. Estudio comparativo a nivel internacional y posibilidades de desarrollo en España" 2006/2007
- 46.- Francisco Javier Herrera Ruiz: "Selección de riesgos en el seguro de Salud" 2009/2010
- 47.- Alicia Hoya Hernández: "Impacto del cambio climático en el reaseguro" 2008/2009
- 48.- Jordi Jiménez Baena: "Creación de una Red de Agentes Exclusivos" 2007/2008
- 49.- Oriol Jorba Cartoixà: "La oportunidad aseguradora en el sector de las energías renovables" 2008/2009
- 50.- Anna Juncá Puig: "Una nueva metodología de fidelización en el sector asegurador" 2003/2004
- 51.- Ignacio Lacalle Goría: "El artículo 38 Ley Contrato de Seguro en la Gestión de Siniestros. El procedimiento de peritos" 2004/2005
- 52.- M^a Carmen Lara Ortíz: "Solvencia II. Riesgo de ALM en Vida" 2003/2004
- 53.- Haydée Noemí Lara Téllez: "El nuevo sistema de Pensiones en México" 2004/2005

- 54.- Marta Leiva Costa: "La reforma de pensiones públicas y el impacto que esta modificación supone en la previsión social" 2010/2011
- 55.- Victoria León Rodríguez: "Problemática del aseguramiento de los Jóvenes en la política comercial de las aseguradoras" 2010/2011
- 56.- Pilar Lindín Soriano: "Gestión eficiente de pólizas colectivas de vida" 2003/2004
- 57.- Victor Lombardero Guarner: "La Dirección Económico Financiera en el Sector Asegurador" 2010/2011
- 58.- Maite López Aladros: "Análisis de los Comercios en España. Composición, Evolución y Oportunidades de negocio para el mercado asegurador" 2008/2009
- 59.- Josep March Arranz: "Los Riesgos Personales de Autónomos y Trabajadores por cuenta propia. Una visión de la oferta aseguradora" 2005/2006
- 60.- Miquel Maresch Camprubí: "Necesidades de organización en las estructuras de distribución por mediadores" 2010/2011
- 61.- José Luis Marín de Alcaraz: "El seguro de impago de alquiler de viviendas" 2007/2008
- 62.- Miguel Ángel Martínez Boix: "Creatividad, innovación y tecnología en la empresa de seguros" 2005/2006
- 63.- Susana Martínez Corveira: "Propuesta de Reforma del Baremo de Autos" 2009/2010
- 64.- Inmaculada Martínez Lozano: "La Tributación en el mundo del seguro" 2008/2009
- 65.- Dolors Melero Montero: "Distribución en bancaseguros: Actuación en productos de empresas y gerencia de riesgos" 2008/2009
- 66.- Josep Mena Font: "La Internalización de la Empresa Española" 2009/2010
- 67.- Angela Milla Molina: "La Gestión de la Previsión Social Complementaria en las Compañías de Seguros. Hacia un nuevo modelo de Gestión" 2004/2005
- 68.- Montserrat Montull Rossón: "Control de entidades aseguradoras" 2004/2005
- 69.- Eugenio Morales González: "Oferta de licuación de patrimonio inmobiliario en España" 2007/2008
- 70.- Lluís Morales Navarro: "Plan de Marketing. División de Bancaseguros" 2003/2004
- 71.- Sonia Moya Fernández: "Creación de un seguro de vida. El éxito de su diseño" 2006/2007
- 72.- Rocio Moya Morón: "Creación y desarrollo de nuevos Modelos de Facturación Electrónica en el Seguro de Salud y ampliación de los modelos existentes" 2008/2009
- 73.- María Eugenia Muguertza Goya: "Bancaseguros. La comercialización de Productos de Seguros No Vida a través de redes bancarias" 2005/2006
- 74.- Ana Isabel Mullor Cabo: "Impacto del Envejecimiento en el Seguro" 2003/2004
- 75.- Estefanía Nicolás Ramos: "Programas Multinacionales de Seguros" 2003/2004
- 76.- Santiago de la Nogal Mesa: "Control interno en las Entidades Aseguradoras" 2005/2006
- 77.- Antonio Nolasco Gutiérrez: "Venta Cruzada. Mediación de Seguros de Riesgo en la Entidad Financiera" 2006/2007
- 78.- Francesc Ocaña Herrera: "Bonus-Malus en seguros de asistencia sanitaria" 2006/2007
- 79.- Antonio Olmos Francino: "El Cuadro de Mando Integral: Perspectiva Presente y Futura" 2004/2005
- 80.- Luis Palacios García: "El Contrato de Prestación de Servicios Logísticos y la Gerencia de Riesgos en Operadores Logísticos" 2004/2005
- 81.- Jaume Paris Martínez: "Segmento Discapacitados. Una oportunidad de Negocio" 2009/2010
- 82.- Martín Pascual San Martín: "El incremento de la Longevidad y sus efectos colaterales" 2004/2005

- 83.- Montserrat Pascual Villacampa: "Proceso de Tarificación en el Seguro del Automóvil. Una perspectiva técnica" 2005/2006
- 84.- Marco Antonio Payo Aguirre: "La Gerencia de Riesgos. Las Compañías Cautivas como alternativa y tendencia en el Risk Management" 2006/2007
- 85.- Patricia Pérez Julián: "Impacto de las nuevas tecnologías en el sector asegurador" 2008/2009
- 86.- María Felicidad Pérez Soro: "La atención telefónica como transmisora de imagen" 2009/2010
- 87.- Marco José Piccirillo: "Ley de Ordenación de la Edificación y Seguro. Garantía Decenal de Daños" 2006/2007
- 88.- Irene Plana Güell: "Sistemas d'Informació Geogràfica en el Sector Assegurador" 2010/2011
- 89.- Sonia Plaza López: "La Ley 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal" 2003/2004
- 90.- Pere Pons Pena: "Identificación de Oportunidades comerciales en la Provincia de Tarragona" 2007/2008
- 91.- María Luisa Postigo Díaz: "La Responsabilidad Civil Empresarial por accidentes del trabajo. La Prevención de Riesgos Laborales, una asignatura pendiente" 2006/2007
- 92.- Jordi Pozo Tamarit: "Gerencia de Riesgos de Terminales Marítimas" 2003/2004
- 93.- Francesc Pujol Niñerola: "La Gerencia de Riesgos en los grupos multisectoriales" 2003-2004
- 94.- M^a del Carmen Puyol Rodríguez: "Recursos Humanos. Breve mirada en el sector de Seguros" 2003/2004
- 95.- Antonio Miguel Reina Vidal: "Sistema de Control Interno, Compañía de Vida. Bancaseguros" 2006/2007
- 96.- Marta Rodríguez Carreiras: "Internet en el Sector Asegurador" 2003/2004
- 97.- Juan Carlos Rodríguez García: "Seguro de Asistencia Sanitaria. Análisis del proceso de tramitación de Actos Médicos" 2004/2005
- 98.- Mónica Rodríguez Nogueiras: "La Cobertura de Riesgos Catastróficos en el Mundo y soluciones alternativas en el sector asegurador" 2005/2006
- 99.- Susana Roquet Palma: "Fusiones y Adquisiciones. La integración y su impacto cultural" 2008/2009
- 100.- Santiago Rovira Obradors: "El Servei d'Assegurances. Identificació de les variables clau" 2007/2008
- 101.- Carlos Ruano Espí: "Microseguro. Una oportunidad para todos" 2008/2009
- 102.- Mireia Rubio Cantisano: "El Comercio Electrónico en el sector asegurador" 2009/2010
- 103.- María Elena Ruíz Rodríguez: "Análisis del sistema español de Pensiones. Evolución hacia un modelo europeo de Pensiones único y viabilidad del mismo" 2005/2006
- 104.- Eduardo Ruiz-Cuevas García: "Fases y etapas en el desarrollo de un nuevo producto. El Taller de Productos" 2006/2007
- 105.- Pablo Martín Sáenz de la Pascua: "Solvencia II y Modelos de Solvencia en Latinoamérica. Sistemas de Seguros de Chile, México y Perú" 2005/2006
- 106.- Carlos Sala Farré: "Distribución de seguros. Pasado, presente y tendencias de futuro" 2008/2009
- 107.- Ana Isabel Salguero Matarín: "Quién es quién en el mundo del Plan de Pensiones de Empleo en España" 2006/2007
- 108.- Jorge Sánchez García: "El Riesgo Operacional en los Procesos de Fusión y Adquisición de Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 109.- María Angels Serral Floreta: "El lucro cesante derivado de los daños personales en un accidente de circulación" 2010/2011

- 110.- David Serrano Solano: "Metodología para planificar acciones comerciales mediante el análisis de su impacto en los resultados de una compañía aseguradora de No Vida" 2003/2004
- 111.- Jaume Siberta Durán: "Calidad. Obtención de la Normativa ISO 9000 en un centro de Atención Telefónica" 2003/2004
- 112.- María Jesús Suárez González: "Los Poolings Multinacionales" 2005/2006
- 113.- Miguel Torres Juan: "Los siniestros IBNR y el Seguro de Responsabilidad Civil" 2004/2005
- 114.- Carlos Travé Babiano: "Provisiones Técnicas en Solvencia II. Valoración de las provisiones de siniestros" 2010/2011
- 115.- Rosa Viciano García: "Banca-Seguros. Evolución, regulación y nuevos retos" 2007/2008
- 116.- Ramón Vidal Escobosa: "El baremo de Daños Personales en el Seguro de Automóviles" 2009/2010
- 117.- Tomás Wong-Kit Ching: "Análisis del Reaseguro como mitigador del capital de riesgo" 2008/2009
- 118.- Yibo Xiong: "Estudio del mercado chino de Seguros: La actualidad y la tendencia" 2005/2006
- 119.- Beatriz Bernal Callizo: "Póliza de Servicios Asistenciales" 2003/2004
- 120.- Marta Bové Badell: "Estudio comparativo de evaluación del Riesgo de Incendio en la Industria Química" 2003/2004
- 121.- Ernest Castellón Teixidó: "La edificación. Fases del proceso, riesgos y seguros" 2004/2005
- 122.- Sandra Clusella Giménez: "Gestió d'Actius i Passius. Inmunització Financera" 2004/2005
- 123.- Miquel Crespí Argemí: "El Seguro de Todo Riesgo Construcción" 2005/2006
- 124.- Yolanda Dengra Martínez: "Modelos para la oferta de seguros de Hogar en una Caja de Ahorros" 2007/2008
- 125.- Marta Fernández Ayala: "El futuro del Seguro. Bancaseguros" 2003/2004
- 126.- Antonio Galí Isus: "Inclusión de las Energías Renovables en el sistema Eléctrico Español" 2009/2010
- 127.- Gloria Gorbea Bretones: "El control interno en una entidad aseguradora" 2006/2007
- 128.- Marta Jiménez Rubio: "El procedimiento de tramitación de siniestros de daños materiales de automóvil: análisis, ventajas y desventajas" 2008/2009
- 129.- Lorena Alejandra Libson: "Protección de las víctimas de los accidentes de circulación. Comparación entre el sistema español y el argentino" 2003/2004
- 130.- Mario Manzano Gómez: "La responsabilidad civil por productos defectuosos. Solución aseguradora" 2005/2006
- 131.- Àlvar Martín Botí: "El Ahorro Previsión en España y Europa. Retos y Oportunidades de Futuro" 2006/2007
- 132.- Sergio Martínez Olivé: "Construcción de un modelo de previsión de resultados en una Entidad Aseguradora de Seguros No Vida" 2003/2004
- 133.- Pilar Miracle Vázquez: "Alternativas de implementación de un Departamento de Gestión Global del Riesgo. Aplicado a empresas industriales de mediana dimensión" 2003/2004
- 134.- María José Morales Muñoz: "La Gestión de los Servicios de Asistencia en los Multirriesgo de Hogar" 2007/2008
- 135.- Juan Luis Moreno Pedroso: "El Seguro de Caución. Situación actual y perspectivas" 2003/2004
- 136.- Rosario Isabel Pastrana Gutiérrez: "Creació d'una empresa de serveis socials d'atenció a la dependència de les persones grans enfocada a productes d'assegurances" 2007/2008
- 137.- Joan Prat Rifà: "La Previsió Social Complementaria a l'Empresa" 2003/2004

- 138.- Alberto Sanz Moreno: "Beneficios del Seguro de Protección de Pagos" 2004/2005
- 139.- Judith Safont González: "Efectes de la contaminació i del estils de vida sobre les assegurances de salut i vida" 2009/2010
- 140.- Carles Soldevila Mejías: "Models de gestió en companyies d'assegurances. Outsourcing / Insourcing" 2005/2006
- 141.- Olga Torrente Pascual: "IFRS-19 Retribuciones post-empleo" 2003/2004
- 142.- Annabel Roig Navarro: "La importancia de las mutualidades de previsión social como complementarias al sistema publico" 2009/2010
- 143.- José Angel Ansón Tortosa: "Gerencia de Riesgos en la Empresa española" 2011/2012
- 144.- María Mercedes Bernués Burillo: "El permiso por puntos y su solución aseguradora" 2011/2012
- 145.- Sònia Beulas Boix: "Prevención del blanqueo de capitales en el seguro de vida" 2011/2012
- 146.- Ana Borràs Pons: "Teletrabajo y Recursos Humanos en el sector Asegurador" 2011/2012
- 147.- María Asunción Cabezas Bono: "La gestión del cliente en el sector de bancaseguros" 2011/2012
- 148.- María Carrasco Mora: "Matching Premium. New approach to calculate technical provisions Life insurance companies" 2011/2012
- 149.- Eduard Huguet Palouzie: "Las redes sociales en el Sector Asegurador. Plan social-media. El Community Manager" 2011/2012
- 150.- Laura Monedero Ramírez: "Tratamiento del Riesgo Operacional en los 3 pilares de Solvencia II" 2011/2012
- 151.- Salvador Obregón Gomá: "La Gestión de Intangibles en la Empresa de Seguros" 2011/2012
- 152.- Elisabet Ordóñez Somolinos: "El sistema de control Interno de la Información Financiera en las Entidades Cotizadas" 2011/2012
- 153.- Gemma Ortega Vidal: "La Mediación. Técnica de resolución de conflictos aplicada al Sector Asegurador" 2011/2012
- 154.- Miguel Ángel Pino García: "Seguro de Crédito: Implantación en una aseguradora multirramo" 2011/2012
- 155.- Genevieve Thibault: "The Costumer Experience as a Sorce of Competitive Advantage" 2011/2012
- 156.- Francesc Vidal Bueno: "La Mediación como método alternativo de gestión de conflictos y su aplicación en el ámbito asegurador" 2011/2012
- 157.- Mireia Arenas López: "El Fraude en los Seguros de Asistencia. Asistencia en Carretera, Viaje y Multirriesgo" 2012/2013
- 158.- Lluís Fernández Rabat: "El proyecto de contratos de Seguro-IFRS4. Expectativas y realidades" 2012/2013
- 159.- Josep Ferrer Arilla: "El seguro de decesos. Presente y tendencias de futuro" 2012/2013
- 160.- Alicia García Rodríguez: "El Cuadro de Mando Integral en el Ramo de Defensa Jurídica" 2012/2013
- 161.- David Jarque Solsona: "Nuevos sistemas de suscripción en el negocio de vida. Aplicación en el canal bancaseguros" 2012/2013
- 162.- Kamal Mustafá Gondolbeu: "Estrategias de Expansión en el Sector Asegurador. Matriz de Madurez del Mercado de Seguros Mundial" 2012/2013
- 163.- Jordi Núñez García: "Redes Periciales. Eficacia de la Red y Calidad en el Servicio" 2012/2013
- 164.- Paula Núñez García: "Benchmarking de Autoevaluación del Control en un Centro de Sinistros Diversos" 2012/2013

165.- Cristina Riera Asensio: "Agregadores. Nuevo modelo de negocio en el Sector Asegurador" 2012/2013

166.- Joan Carles Simón Robles: "Responsabilidad Social Empresarial. Propuesta para el canal de agentes y agencias de una compañía de seguros generalista" 2012/2013

167.- Marc Vilardebó Miró: "La política de inversión de las compañías aseguradoras ¿Influirá Solvencia II en la toma de decisiones?" 2012/2013

