

Cuadernos de Dirección Aseguradora

333

**El impacto de la inflación en la siniestralidad de
automóviles**

**Máster en Dirección de Entidades
Aseguradoras y Financieras**



UNIVERSITAT DE
BARCELONA



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

333

**El impacto de la inflación en la siniestralidad de
automóviles**

Estudio realizado por: Ángel Luis Núñez
Tutor: Rafael Moyano Cámara

**Tesis del Máster en Dirección de Entidades
Aseguradoras y Financieras**

Curso 2023/2024

Cuadernos de Dirección Aseguradora es una colección de estudios que comprende las tesis realizadas por los alumnos del Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras de la Universidad de Barcelona desde su primera edición en el año 2003. La colección de estudios es una idea original del Dr. José Luis Pérez Torres, profesor honorífico de la Universidad de Barcelona y la Dra. Mercedes Ayuso Gutiérrez, catedrática de la misma Universidad, y cuenta con la coordinación del Sr. Ferran Rovira Isanda, profesor del Máster.

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 y agradecimientos

A Desirée García, Rafael Moyano y Josep Esclusa, así como a Occident GCO, por confiar en mí y ofrecerme la posibilidad de realizar este máster. Especial agradecimiento a Rafael por, además, haber accedido a ser mi tutor, por el tiempo dedicado y por el asesoramiento recibido por su parte.

A todos y cada uno de mis compañeros de máster, por las risas y momentos compartidos, y por todos los que nos quedan por pasar. De todos ellos me llevo muchos aprendizajes, y, sobre todo, el haber conocido a grandes personas y profesionales.

Por supuesto, a todos los profesores y en especial a Mercedes y Ferran, gracias por su vocación, por su tiempo y por el cariño que ponéis en todo lo que tiene que ver con la formación y mejora de las personas profesionalmente.

Por último, gracias a mi hija por entender a su manera que no pudiera disfrutar de ella ningún viernes durante mi permiso de paternidad. A mis padres, porque gracias a ellos soy quien soy. A mis suegros, por darme cobertura todos los días de clase y de redacción de tesis y a mi mujer por su apoyo.

Resumen

La inflación sufrida tras la pandemia de COVID19, impulsada por la guerra en Ucrania, ha tenido consecuencias económicas a nivel global. Aunque actualmente está más baja que su pico en 2023 sigue siendo superior a los niveles previos a la pandemia. Las tensiones geopolíticas persisten, y las cadenas de suministro globales son frágiles. Además, desafíos como el cambio climático y el envejecimiento de la población contribuirán a un entorno inflacionario más elevado en el futuro.

El sector asegurador ha tenido que tomar medidas inmediatas, desde modificar el diseño de productos hasta ajustar precios y administrar costes. El ramo de automóviles también ha enfrentado impactos en la siniestralidad haciendo que el ramo entre en pérdida técnica con una ratio combinada por encima del 100%.

Palabras Clave: Inflación, siniestralidad, ratio combinada, ramo de automóviles.

Resum

La inflació patida després de la pandèmia de la COVID-19, impulsada per la guerra a Ucraïna, ha tingut conseqüències econòmiques a nivell global. Tot i que actualment és més baixa que el seu pic el 2023 segueix sent superior als nivells previs a la pandèmia. Les tensions geopolítiques persisteixen, i les cadenes de subministrament globals són fràgils. A més, desafiaments com el canvi climàtic i l'envelliment de la població contribuiran a un entorn inflacionari més elevat en el futur.

El sector assegurador ha hagut de prendre mesures immediates, des de modificar el disseny de productes fins a ajustar preus i administrar costos. El ram d'automòbils també ha patit impactes en la sinistralitat, fet que ha portat a que el ram entri en pèrdua tècnica amb una ràtio combinada per sobre del 100%.

Paraules Clau: Inflació, sinistralitat, rati combinada, ram d'automòbils.

Summary

The inflation experienced after the COVID-19 pandemic, exacerbated by the conflict in Ukraine, has had global economic repercussions. Although current rates of inflation are lower than the peak values recorded in 2023, they are higher than pre-pandemic levels. Geopolitical tensions persist and global supply chains remain fragile. Additionally, broader challenges such as climate change and population aging are expected to contribute to a higher inflationary environment in the future.

In response, the insurance sector has had to take immediate measures, including modifications to product designs, price adjustments and the adoption of cost management systems. Specifically, the motor insurance sector has experienced notable impacts on claims, resulting in technical losses and a combined ratio exceeding 100%.

Keywords: Inflation, loss ratio, combined ratio, motor insurance.

Índice

1.	Introducción.....	9
2.	Inflación.....	11
2.1.	¿Cómo se ha comportado la inflación?	11
2.2.	Factores cíclicos.....	13
2.3.	Factores estructurales.....	15
2.4.	España.....	18
2.5.	La inflación en el sector asegurador.....	19
3.	Siniestralidad automóviles.....	23
3.1.	Daños materiales.....	23
3.1.1.	Recambios.....	23
3.1.2.	Mano de obra.....	26
3.1.3.	Material de pintura.....	26
3.1.4.	Coste medio sectorial.....	27
3.2.	Daños corporales.....	28
3.2.1.	Indemnizaciones.....	28
3.2.2.	Asistencia sanitaria.....	32
4.	Análisis del ramo de automóviles.....	35
4.1.	Frecuencia.....	37
4.2.	Coste medio.....	37
4.3.	Prima media.....	38
4.4.	Reacción del sector.....	40
5.	Conclusiones.....	45
6.	Bibliografía.....	47
	Ángel Luis Núñez.....	51

Impacto de la inflación en la siniestralidad de automóviles

1. Introducción

El aumento de la inflación tras la pandemia, e impulsado por la guerra en Ucrania, ha tenido consecuencias económicas que han afectado tanto a los consumidores como a las empresas en todo el mundo. El sector asegurador por supuesto también se ha visto afectado por la inflación y ha tenido que encontrar formas de gestionar cuidadosamente los riesgos.

Pese a que la inflación está en la actualidad en niveles más bajos respecto su pico máximo en 2023, sigue siendo más alta que en los tiempos previos a la pandemia. Las tensiones geopolíticas persisten, y las cadenas de suministro globales siguen siendo frágiles. Además, desafíos sociales más amplios como por ejemplo el cambio climático y el envejecimiento de la población contribuirán a un entorno inflacionario más elevado en el futuro ya que supondrán una movilización ingente de capital para llevar a cabo el proceso de descarbonización o el cuidado de los ancianos.

El cambio tan brusco desde una baja inflación hasta alcanzar niveles máximos, tomando como horizonte temporal los últimos 30 años, ha exigido al sector asegurador tomar medidas inmediatas. Estas acciones abarcan desde modificar el diseño de sus productos hasta ajustar los precios y administrar los costes.

El caso del ramo de automóviles no es una excepción y la siniestralidad de este se ha visto impactada por la inflación en gran medida mientras que las primas no han ido creciendo al mismo ritmo. Se intentará explicar el origen del aumento de los costes siniestrales, superiores al IPC, así como la reacción del sector ante el aumento de costes.

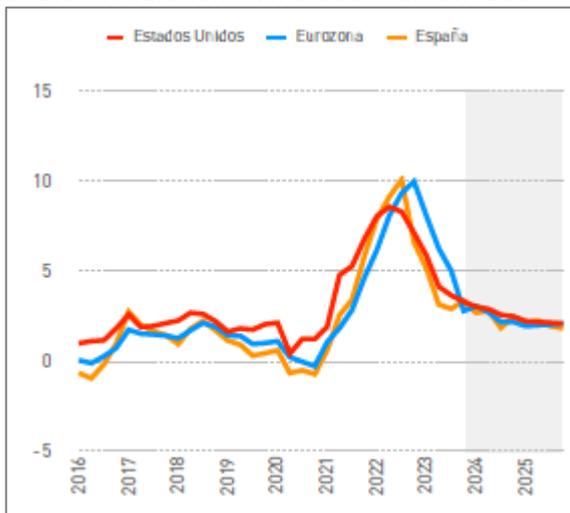
2. Inflación

2.1. ¿Cómo se ha comportado la inflación?

La inflación ha alcanzado niveles históricamente elevados a nivel mundial, aunque con comportamientos diferenciados de la mano tanto de factores endógenos (aumento de la demanda, expansión crediticia, transferencias directas, especulación y acaparamiento por temores de escasez) como de factores exógenos (shock energético como impulsor principal de los precios) que se analizarán más adelante.

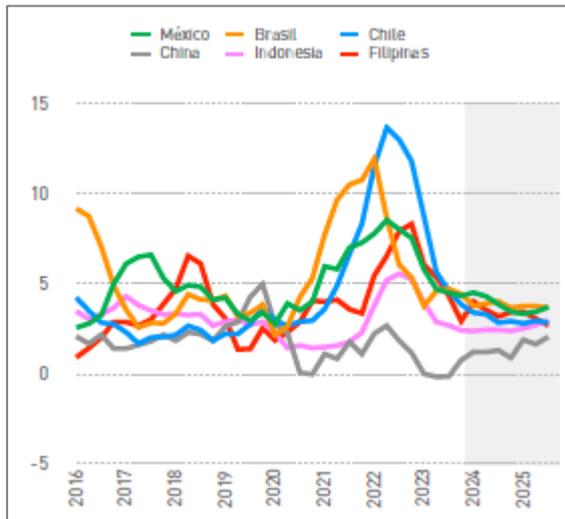
Sin embargo, y por el lado positivo, la dinámica de alza en los precios comienza a enfriarse tanto en las principales economías emergentes por su cercanía a los primeros eslabones de las cadenas productivas, como en las economías desarrolladas, si bien con una cierta demora.

Gráfico 1. Inflación en mercados desarrollados



Fuente: Panorama económico y sectorial 2024. Fundación Mapfre

Gráfico 2. Inflación en mercados emergentes



Fuente: Panorama económico y sectorial 2024. Fundación Mapfre

De todas formas, se espera que algunos componentes sigan ejerciendo una presión de fondo sobre la inflación (negociaciones salariales, transición energética...). Tanto es así que MAPFRE sitúa a la inflación en su balance de riesgos a corto plazo como un riesgo de alta probabilidad y severidad.

Gráfico 3. Balance de riesgos a corto plazo



Fuente: Panorama económico y sectorial 2024. Fundación Mapfre

En el siguiente apartado se analizarán los factores cíclicos que han provocado esta inflación y también factores estructurales que podrían llevar a niveles más altos de inflación en un futuro no muy lejano.

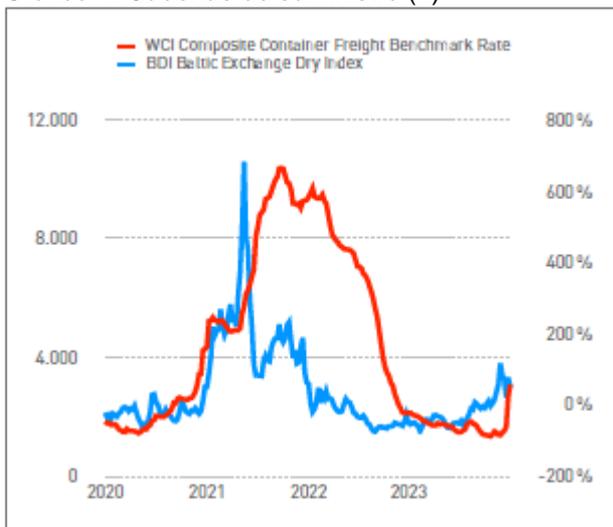
2.2. Factores cíclicos

El impacto posterior de la pandemia de COVID-19 es uno de los impulsores cíclicos más importantes del episodio inflacionario que se está viviendo estos últimos 3 años. Se suele distinguir entre la inflación causada por una demanda excesiva y la inflación por el aumento de los precios para los productores. La pandemia fue un caldo de cultivo para los dos tipos de inflación.

Durante el confinamiento se produjo una contracción de la demanda por parte de los consumidores y un aumento del ahorro en los hogares ya que se cerró prácticamente toda la economía. Sin embargo, tan pronto como las economías reabrieron, se produjo un aumento significativo en el consumo que superó a la oferta, lo que provocó un aumento de los precios. Además, los fabricantes redujeron la producción, previendo una disminución de ingresos, lo que creó una escasez de algunos bienes.

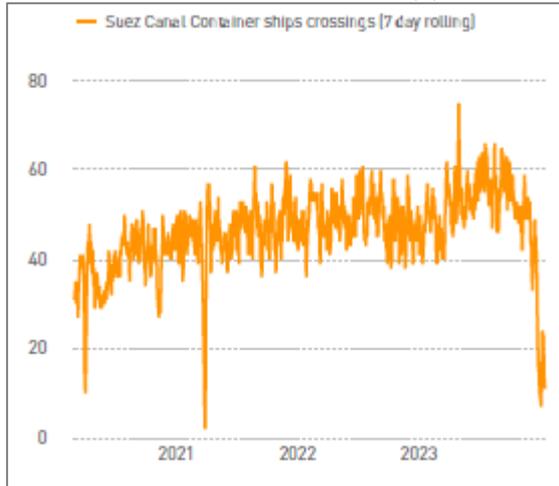
Al mismo tiempo, la pandemia perturbó las cadenas de suministro y creó cuellos de botella que aumentaron los costos de producción e importación, impulsando así los precios al alza. Esto no es un problema menor y de difícil repetición, ya que no hay más que recordar el reciente conflicto en Oriente Medio y los acontecimientos en el mar Rojo que han bloqueado el comercio marítimo por el canal de Suez haciendo que los buques busquen otras rutas alternativas, aumentando los días de transporte, el consumo de combustibles y los seguros sobre las mercancías.

Gráfico 4. Cadenas de suministro (1)



Fuente: Panorama económico y sectorial 2024. Fundación Mapfre

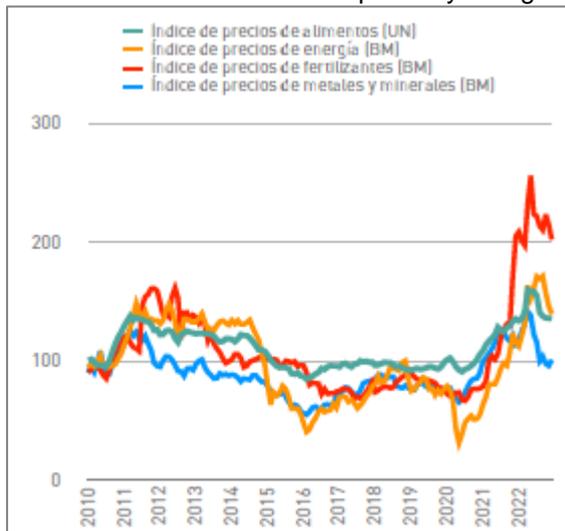
Gráfico 5: Cadenas de suministro (2)



Fuente: Panorama económico y sectorial 2024. Fundación Mapfre

Para empeorar las cosas, los precios de la energía y los alimentos aumentaron bruscamente debido a la invasión de Ucrania por parte de Rusia a fines de febrero de 2022.

Gráfico 6. Precio de materias primas y energía



Fuente: Panorama económico y sectorial 2023. Fundación Mapfre

Estas fuerzas cíclicas combinadas condujeron al *shock* inflacionario. Sin embargo, existen otras fuerzas más estructurales en la economía global que podrían cambiar los niveles de inflación de manera más permanente.

2.3. Factores estructurales

Los factores que impulsan la inflación al alza a largo plazo han generado preocupación en los últimos años ya que abordarlos requerirá de gran cantidad de recursos. Los efectos de la descarbonización, la desglobalización, los cambios demográficos, deuda pública y digitalización se han identificado como algunos de los problemas más relevantes que moldearán el comportamiento de inflación en las próximas décadas, un fenómeno conocido como 'inflación 5D'¹.

Descarbonización: Se cree que la descarbonización es inflacionaria, ya que las inversiones verdes suelen ser intensivas en capital. Además, la adopción de tecnologías de reducción de emisiones en sectores difíciles de descarbonizar puede contribuir al aumento de los costes de producción y, por lo tanto, de los precios. Según la Agencia Internacional de Energía (IEA), alcanzar el objetivo de emisiones netas cero requeriría una inversión anual promedio de 5 billones de dólares estadounidenses en el sector energético hasta finales de esta década, lo que aumentaría la demanda de ciertos metales o minerales y ejercería presión al alza sobre los precios de la energía.

La respuesta del sector público al cambio climático también contribuye a las presiones inflacionarias. La imposición de impuestos y restricciones a los productos y actividades que contienen emisiones hacen que sean más costosos. Además, es necesario tener en cuenta el impacto de la descarbonización en los precios de los alimentos: el creciente uso de biocombustibles como fuentes de energía limpia y la necesidad de reforestación pueden reducir el espacio disponible para los cultivos alimentarios, haciendo que haya algo más de escasez de ciertos productos y elevando así su precio.

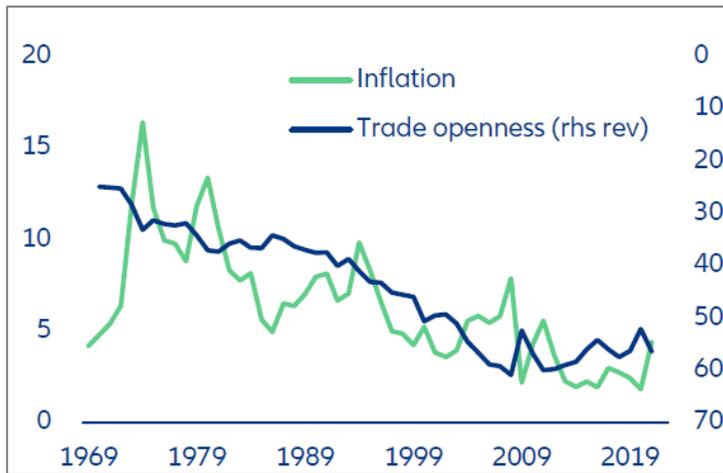
Desglobalización: el incremento gradual de las tensiones geopolíticas, la retirada implacable de los mercados globales abiertos y la disminución de la interdependencia e integración entre las economías de todo el mundo contribuye a las preocupaciones sobre la inflación. La pandemia y la guerra entre Rusia y Ucrania han añadido importancia adicional a esta tendencia.

El traslado de la producción a nivel local debido a consideraciones geopolíticas, el cambio en los patrones de comercio internacional como resultado de medidas proteccionistas y “guerras comerciales” (especialmente entre Estados Unidos y China) y la expectativa de no mejorar en este sentido está provocando un aumento en los productos manufacturados y las materias primas.

De hecho, los acuerdos de libre comercio han sido contribuyentes importantes al período prolongado de baja inflación, ya que permitieron a las empresas acceder a mano de obra barata y precios de importación más bajos.

¹ The “five Ds” of structurally higher inflation. Allianz Research

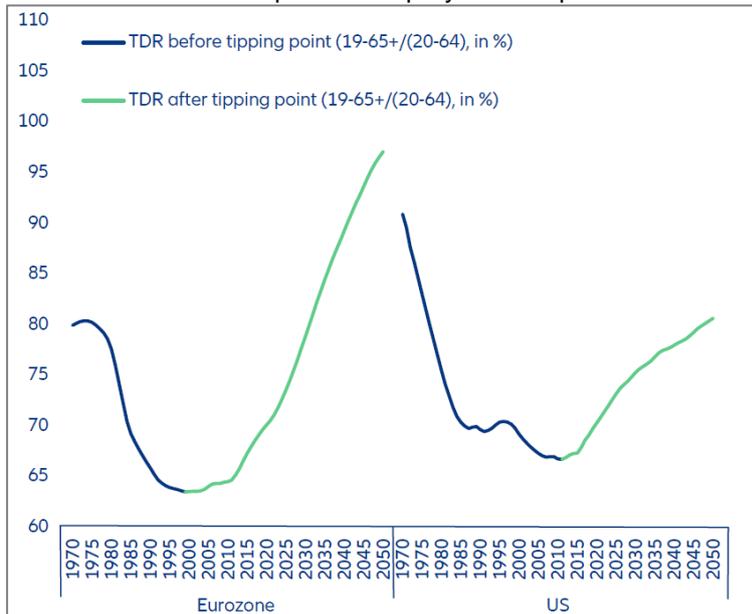
Gráfico 7: Correlación entre inflación y apertura comercial



Fuente: The “five Ds” of structurally higher inflation. Allianz Research

Demografía: El aumento de la tasa total de dependencia (población de 0 a 19 o mayor que 65 respecto el total de trabajadores) provocará un aumento del gasto en atención médica, que debe financiarse mediante impuestos, más deuda pública o recortando en otros gastos de los estados, lo que también presionará al alza la inflación.

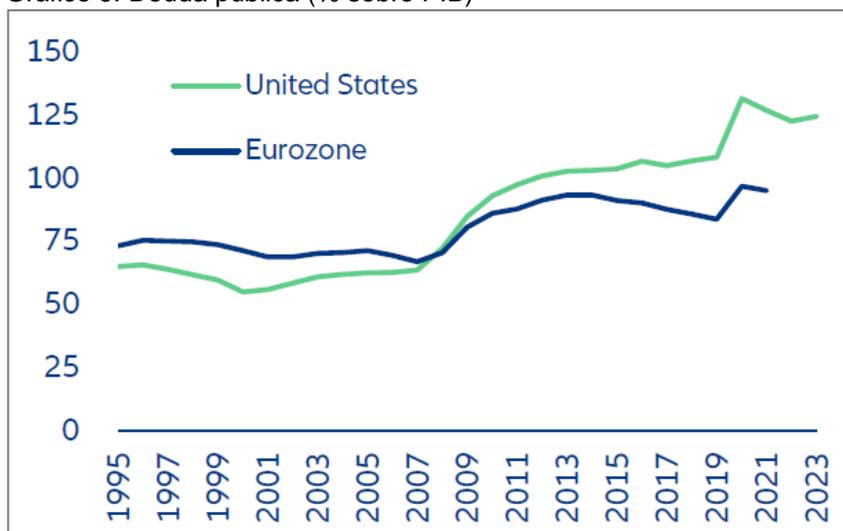
Gráfico 8. Tasas de dependencia proyectadas para 2050



Fuente: The “five Ds” of structurally higher inflation. Allianz Research

Deuda: El aumento del apalancamiento a nivel sistémico en la mayoría de las economías podría conducir a una inflación estructuralmente más alta. Durante las últimas décadas, la deuda gubernamental y del sector privado ha aumentado a ritmo constante, debido a una escala sin precedentes de medidas fiscales para frenar el impacto económico de la pandemia de la COVID-19. De hecho, cuando las personas, las empresas y los gobiernos están fuertemente endeudados, pueden estar más dispuestos a tolerar una mayor inflación, ya que reduce el valor real de su deuda provocando que se pueda asumir deudas adicionales y con ello alimentar aún más la inflación.

Gráfico 9: Deuda pública (% sobre PIB)



Fuente: The “five Ds” of structurally higher inflation. Allianz Research

Digitalización: Antes de las recientes crisis, la digitalización a menudo se citaba como una de las herramientas para controlar la inflación en las economías avanzadas por la vía de la reducción de los costes. En primer lugar, impactó directamente en la disminución de los precios de los bienes y servicios relacionados con las TIC. En segundo lugar, también cambió la estructura del mercado en muchos sectores y aumentó la competencia. Por último, gracias a las tecnologías eficientes en costes, aumentó la productividad de las empresas haciendo los procesos de negocio más sencillos.

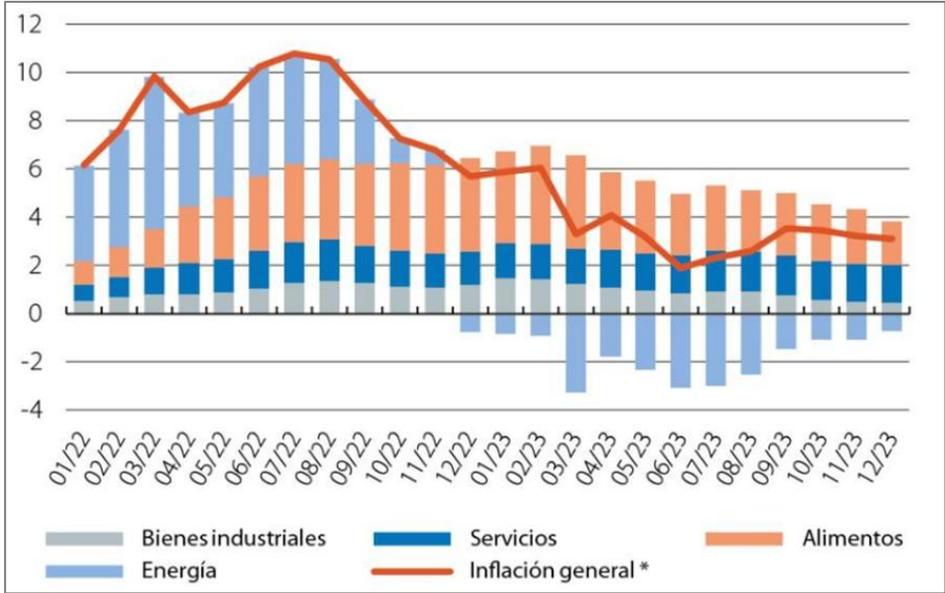
Aunque la economía digital estaba creando empresas con cuasi-monopolios, los reguladores no actuaron argumentando que las barreras de entrada son bajas en la economía digital y que los gigantes digitales no estaban aprovechando su posición para aumentar los precios. Sin embargo, a medida que los modelos de negocio digitales cambian su enfoque de crecimiento a rentabilidad, la alta concentración de mercado y una mejor segmentación de precios para los clientes podría provocar un aumento en los precios. Un ejemplo llamativo de este cambio

estratégico hacia la rentabilidad es Uber: las tarifas de los viajes de Uber en Estados Unidos aumentaron un +83% desde el tercer trimestre de 2019 hasta el tercer trimestre de 2022, lo que representa un incremento anualizado del +17.5%. Sorprendentemente, a pesar de una disminución en el uso, la compañía logró un crecimiento espectacular de ingresos (por ejemplo, un +72% interanual en el tercer trimestre de 2022). Uber, que tiene una cuota de mercado del 71%, representa el ejemplo perfecto de una empresa en una posición dominante que puede aumentar los precios sin sufrir demasiado. Muchos otros mercados están en una configuración similar y muestran las mismas semillas de inflación.

2.4. España

Después de situarse a mediados de 2022 en máximos no vistos desde la década de los años ochenta, la inflación se moderó a finales de 2023 y se situó el 3,1%. Esta corrección se debe en gran parte al ajuste del *shock* energético provocado por la guerra en Ucrania. De hecho, como se observa en el gráfico siguiente, la contribución del componente energético al IPC fue negativa durante todos los meses del 2023, en gran medida gracias a la fuerte corrección de los precios de la electricidad. Por el contrario, en 2023 los alimentos fueron el componente con mayor repercusión en la inflación general, dado el nivel de precios de fertilizantes y el precio del aceite utilizado en alimentos procesados, si bien redujeron su contribución a lo largo del año.

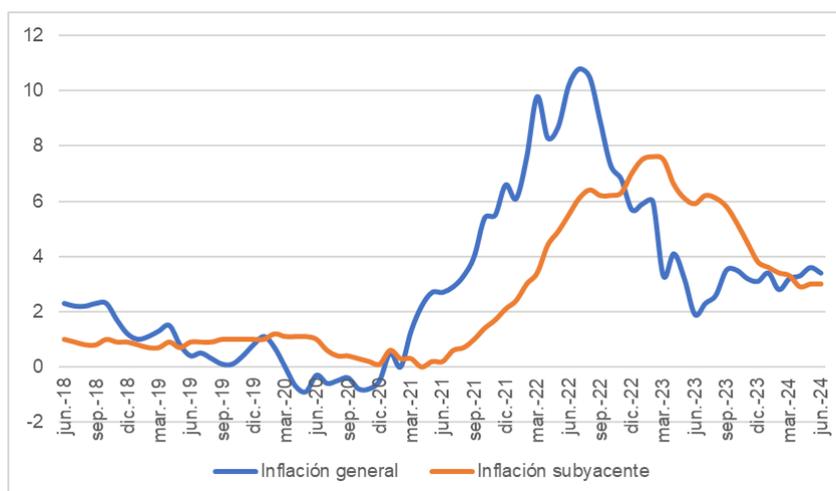
Gráfico 10: IPC en España y sus componentes principales



Fuente: CaixaBank Research

Es importante mencionar la inflación subyacente, que mide la evolución de los precios sin tener en cuenta los productos de la cesta de consumo más volátiles, como son la energía (gasolina, electricidad, gas...) y los alimentos.

Gráfico 11: Evolución inflación general e inflación subyacente



Fuente: CaixaBank Research

Se observa cómo descontando los elementos más volátiles el IPC subyacente también sube a niveles máximos, aunque con algo más de retraso que el IPC general.

Con el objetivo de paliar los efectos de la inflación el Gobierno de España aprobó en 2022 ciertas medidas fiscales entre las que destacan:

- Descuento generalizado de 20 céntimos por litro de carburante.
- Reducción del IVA del 4% al 0% en alimentos frescos de primera necesidad y del 10% al 5% en pastas y aceite.
- Rebaja de impuestos en la factura eléctrica: IVA de gas y electricidad del 21% al 5%,2 impuesto especial sobre la electricidad (IEE) del 4,11% al 0,5% y suspensión del impuesto del valor sobre la producción eléctrica.

Para 2024 se propone una retirada progresiva de estas medidas fiscales lo que provocará un alza en inflación de forma puntual. De hecho, en enero de 2024 se observó un primer repunte de la inflación, en concreto el IPC eléctrico subió un 9,6% interanual.

2.5. La inflación en el sector asegurador

La inflación en el sector asegurador impacta de forma distinta entre los seguros de vida y seguros no vida.

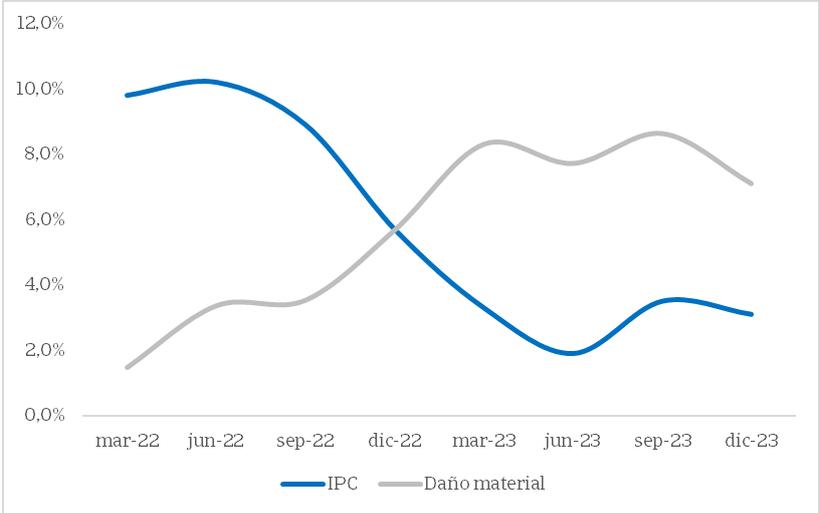
En los seguros de vida el impacto es más neutral. La mayoría de los productos, como la mortalidad o ahorro, ofrecen beneficios que son fijos (capitales

preestablecidos en el caso de muerte o tipo de interés garantizado en el caso de ahorro) y no se ven afectados por la inflación. De todas formas, la propuesta de valor podría verse afectada, principalmente en los productos con rentabilidades bajas, en los que pueden aumentar las cancelaciones y en el nuevo negocio, que puede disminuir la contratación si la rentabilidad no está en línea con la inflación.

En los seguros no vida, el principal impacto de la inflación se ve reflejado en el incremento de costes y en consecuencia el deterioro del resultado. Además, la inflación también tiende a erosionar su propuesta de valor, ya que los consumidores tienen menos renta disponible y se opta por contratar productos con precios más bajos.

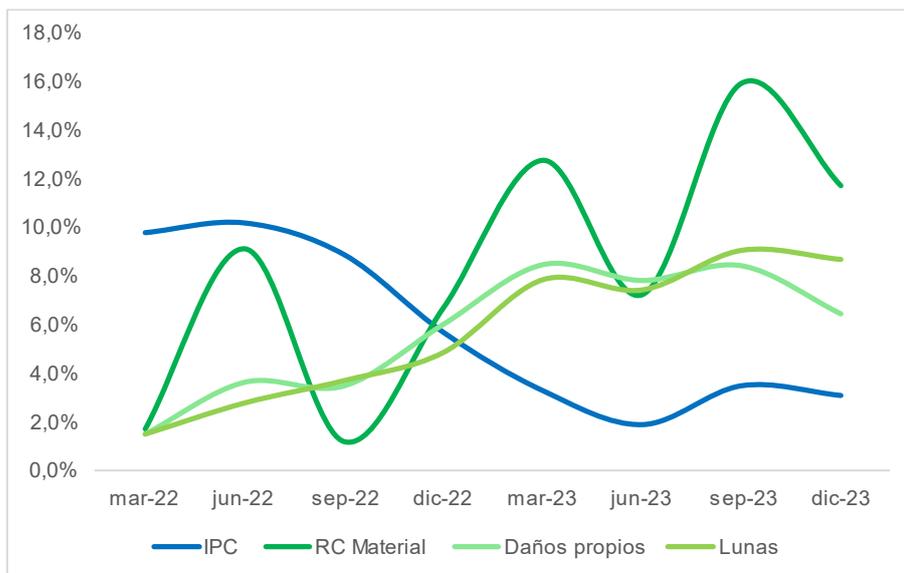
Dentro de los seguros no vida, en concreto en el ramo de autos, el impacto de la inflación ha sido aún más relevante ya que ha hecho aumentar los costes a unos niveles históricamente altos, incluso por encima del IPC, como muestran los gráficos 12 y 13. En el año 2022 el IPC tocaba máximos mientras que los costes estaban mantenidos y no es hasta 2023, con la renovación de los contratos de servicio, que los costes repuntan a unos niveles por encima del IPC. Los datos sobre siniestralidad del sector se han obtenido de ICEA.

Gráfico 12. Variación anual de IPC y costes medios del daño material



Fuente: ICEA

Gráfico 13. Variación anual de IPC y costes medios principales garantías del daño material



Fuente: ICEA

En los próximos capítulos se explicará en detalle el impacto de la inflación en el aumento de los costes y en consecuencia en las cuentas de resultados.

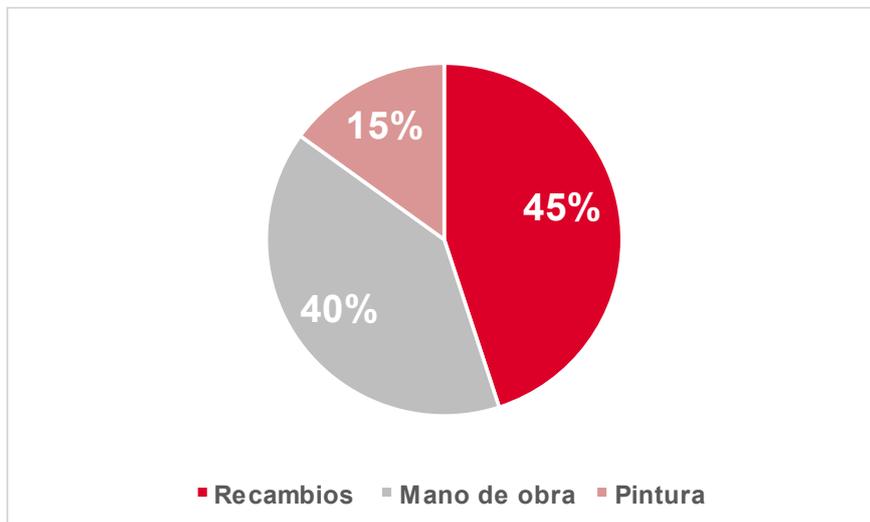
3. Siniestralidad autom6viles

A continuaci3n, se detallar3n los componentes de la siniestralidad tanto del 3mbito del da1o material como del da1o corporal.

3.1. Da1os materiales

El coste material en la reparaci3n de un autom6vil se compone de los siguientes elementos: recambios, que supone un 45% del coste total, mano de obra, que supone un 40% del total y el material pintura que supone un 15% del total, aproximadamente. En los pr3ximos puntos se analizar3n cada uno de los componentes del coste material.

Gr3fico 14. Distribuci3n por partidas del coste de da1o material



Fuente: Elaboraci3n propia

3.1.1. Recambios

El recambio de piezas representa pr3cticamente la mitad del coste total del da1o material. El precio de 3ste se ha visto influenciado por varios factores:

1. Crisis de Oferta

La pandemia y la crisis de los microchips han afectado significativamente la producci3n de veh3culos nuevos. La escasez de microchips ha ralentizado la fabricaci3n de autom6viles, lo que a su vez ha impactado en la disponibilidad de piezas de recambio.

La menor oferta de veh3culos nuevos ha llevado a un aumento en la demanda de veh3culos de ocasi3n. Esto ha generado una mayor necesidad de piezas de recambio para mantener estos veh3culos en funcionamiento.

2. Estrategias de las marcas de coches

Las marcas fabricantes de automóviles, al ver reducidas las ventas de vehículo nuevo apuestan por la venta de piezas de recambio para seguir generando ingresos, cuyo precio también aumenta. Estas piezas, conocidas como “piezas cautivas”, son originales y no están sujetas a la escasez de microchips.

3. Impacto en el mercado de recambio alternativo

El aumento en los precios de las piezas originales ha llevado a un incremento en el mercado de recambio alternativo. Los consumidores de piezas buscan opciones más asequibles y recurren a piezas no originales.

Como resultado, incluso las piezas alternativas han experimentado un alza en sus precios debido a la creciente demanda.

4. Tecnología ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor):

Los vehículos más nuevos incorporan sistemas ADAS, como sensores de estacionamiento, cámaras de visión trasera y asistentes de frenado automático. Estas piezas son más caras debido a su tecnología avanzada.

El aumento en la adopción de ADAS ha influido en el coste general de las piezas de recambio, especialmente en los modelos más recientes.

En resumen, la crisis de oferta, las estrategias de las marcas y la tecnología ADAS son factores clave que han impactado en el precio de las piezas de recambio en la industria automotriz.

Con el objetivo de crear un indicador sectorial del precio del recambio, que permita tener una referencia y hacer seguimiento de la evolución de este, Centro Zaragoza realiza un estudio, llamado EPR, en el que se analiza la evolución de los precios del recambio de un determinado conjunto de piezas en un grupo fijo de vehículos. Su objetivo final es estimar el % de incremento o decremento de los precios de los recambios respecto del año anterior.

Para la elaboración de este estudio se eligieron los 50 modelos de vehículos más peritados y un conjunto de piezas con una alta implicación en impactos de baja intensidad. Además, se segmentan los vehículos en función de su antigüedad de la siguiente forma:

- Grupo 1: Vehículos de < 5 años de antigüedad.
- Grupo 2: Vehículos de 5-10 años de antigüedad.
- Grupo 3: Vehículos de 10–15 años de antigüedad.
- Grupo 4: Vehículos de 15-20 años de antigüedad.
- Grupo 5: Vehículos de > 20 años de antigüedad.

En la siguiente tabla se muestra la evolución en los últimos años de este indicador:

Tabla 1. Evolución del EPR

Grupo vehículos	% incremento EPR			
	2021	2022	2023	2024
Grupo 1 (<5 años)	0,08%	5,29%	8,66%	9,73%
Grupo 2 (5-10 años)	4,82%	3,42%	8,15%	10,38%
Grupo 3 (10-15 años)	6,31%	2,55%	10,85%	9,13%
Grupo 4 (15-20 años)	7,96%	3,00%	9,74%	7,36%
Grupo 5 (>20 años)	2,27%	5,74%	4,13%	3,24%
Total	4,08%	3,59%	8,49%	8,26%

Fuente: Centro Zaragoza

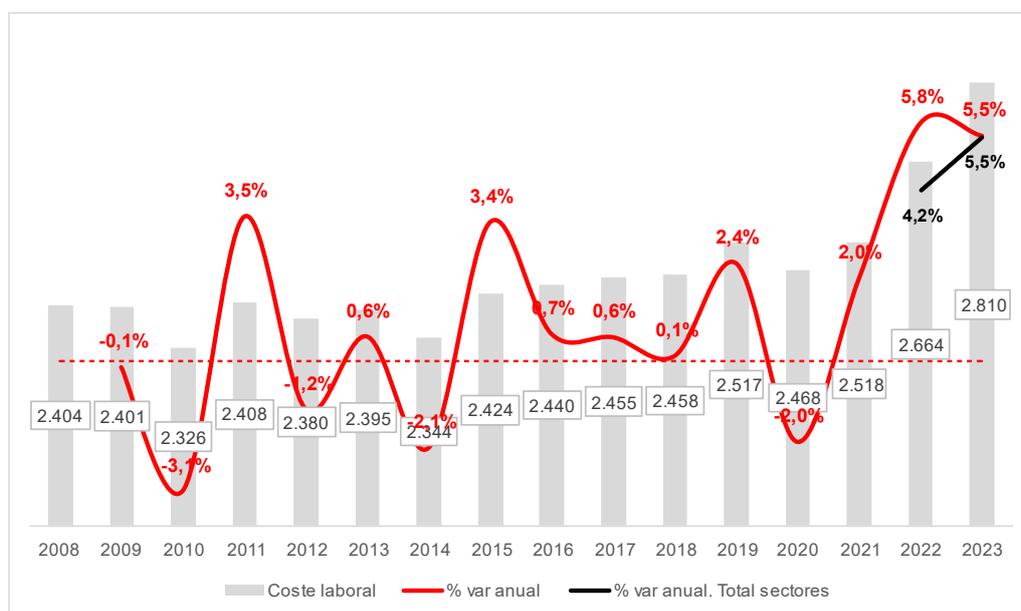
De la tabla anterior se observa cómo el precio del recambio ha aumentado sobre todo para el año 23 y 24 en todos los segmentos de vehículos.

3.1.2. Mano de obra

En cuanto a la mano de obra se pueden distinguir 2 tipos de impactos:

- Impacto directo: el aumento de los costes laborales por trabajador del personal de los talleres ha ido al alza en los últimos 2 años y además ha sido superior al del resto de actividades. Esto repercute directamente en los costes medios de reparación.

Gráfico 15. Coste laboral por trabajador. División CNAE Venta y reparación de vehículos a motor



Fuente: INE

- Impacto indirecto: como el precio del recambio ha subido se invierte en más horas de reparación antes de sustituir la pieza dañada con el objetivo que la reparación no sea antieconómica para la compañía.

3.1.3. Material de pintura

El mercado de las pinturas de automóviles está concentrado en 4 grandes empresas que controlan el 80% de la producción química. Al ser la pintura un derivado del petróleo el precio de la pintura a está muy relacionado con el petróleo. En los últimos años se han dado muchas razones para el aumento del precio de la pintura, como, por ejemplo:

- Escasez de materias primas, debido a la falta de capacidad productiva en algunas plantas de producción clave y un incremento de la demanda en China y EE. UU. que inician su recuperación económica haciendo acopio de materias primas. También hay un aumento de la demanda de productos químicos de otras industrias con más capacidad de compra.
- Incremento del precio de petróleo y de sus derivados, debido a la recuperación económica en algunas zonas, a las restricciones de la oferta, y a estímulos fiscales y monetarios globales.
- Incremento de los costes de envases y embalajes, por aumento del precio de materiales como el PVC, el cobre, el acero o el aluminio.
- Incremento de los costes logísticos, debido a la subida del precio de los contenedores marítimos, escasez de espacio en el transporte aéreo y marítimo, motivado por las restricciones decretadas para controlar la COVID-19, al aumento de la demanda del transporte marítimo motivado por el auge del comercio electrónico y por causas de fuerza mayor en las rutas provenientes de Asia.

3.1.4. Coste medio sectorial

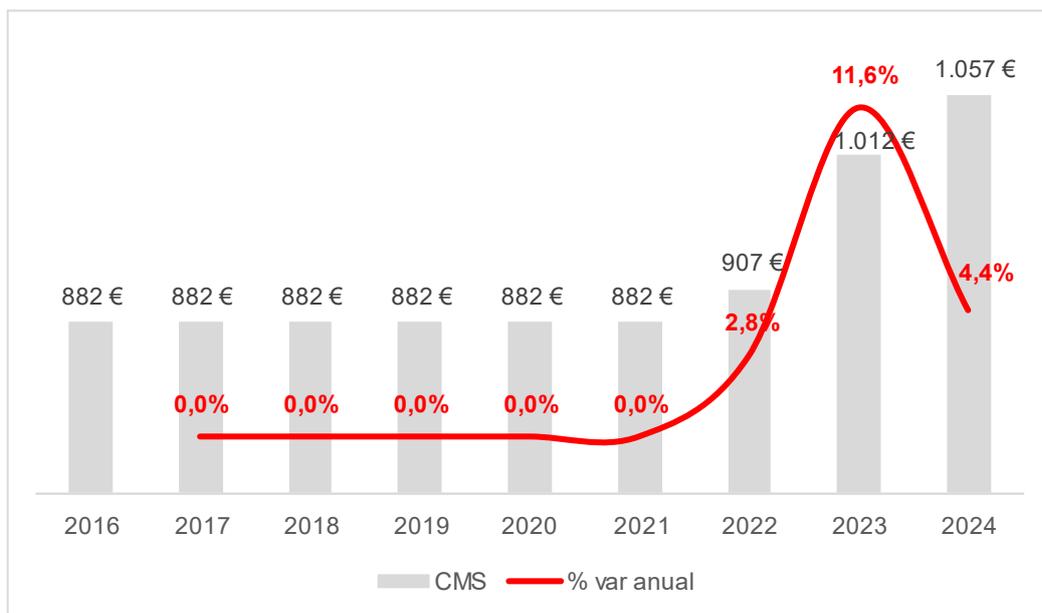
Una parte importante de la siniestralidad de autos corresponde a los siniestros de colisión dentro del convenio CICOS. En el marco de este convenio se establece como fórmula de liquidación entre las entidades adheridas un módulo de compensación denominado Coste Medio Sectorial (CMS), que anualmente será determinado por la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de UNESPA, a propuesta de la Comisión de Vigilancia y Arbitraje.

Para calcular el módulo de compensación sectorial sujetos a los convenios CIDE/ASCIDE se obtienen se cada compañía la siguiente información:

- Número y coste de los siniestros tramitados en el sistema CICOS para obtener el módulo de compensación de reparaciones.
- Peritajes realizados sobre esos siniestros para obtener el módulo de peritación.
- Número de asistencias en viaje y coste de las mismas sobre esos siniestros para obtener el módulo de grúas.

El módulo de compensación sectorial se compone de la suma de los 3 módulos anteriores corregido, si cabe, con los datos del IPC. A continuación, se muestra una evolución del coste medio sectorial de los últimos años:

Gráfico 16. Evolución del CMS



Fuente: UNESPA

Se puede concluir que en los últimos 3 años el coste medio sectorial ha sufrido un incremento del 20%.

3.2. Daños corporales

La siniestralidad de daños corporales se compone de las indemnizaciones que se pagan a las personas que se lesionan en los accidentes de tráfico y de los gastos de asistencia sanitaria derivados de dichos accidentes. A continuación, se explicará la evolución de cada una de las partidas comentadas.

3.2.1. Indemnizaciones

El sistema de valoración de daños y perjuicios causados por accidentes de tráfico, más conocido como Baremo de lesiones, se encuentra recogido en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSCVM). Este sistema tiene como objetivo valorar todos los perjuicios causados a las personas ocasionados por hechos de la circulación. Algunos puntos clave son:

- Cuantificación de los daños: El Baremo establece una serie de categorías de daños, como los daños personales (fallecimiento, secuelas y lesiones), los gastos médicos y farmacéuticos, y otros gastos relacionados con el accidente. Cada categoría de daños tiene unos criterios específicos para su valoración, que se basan en factores como la edad, la gravedad de la lesión, la duración del tratamiento médico o la pérdida de ingresos, quedando los importes recogidos en la ley.

- Actualización de importes: Para evitar la desactualización de los importes, el artículo 49 de la LRCSCVM prevé que las cuantías y límites indemnizatorios fijados en las tablas se actualicen automáticamente cada año permitiendo con ello su adaptación a la evolución socioeconómica del país y garantizando, de esta forma, el mejor cumplimiento posible del principio de reparación íntegra del daño. De este modo los importes se actualizan en función del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. De todas formas, hay que tener en cuenta a la hora de calcular el posible impacto que tendría esta actualización en la siniestralidad del seguro del automóvil que la estructura indemnizatoria de la RC Automóvil de daños personales se compone, a grandes rasgos de:
 - Las tablas del Baremo de carácter indemnizatorio (muerte, secuelas y lesiones temporales), a las que aplicaría la revalorización automática del art 49.1 LRCSCVM con el Índice de revalorización de las pensiones.
 - Las tablas del Baremo de perjuicios patrimoniales de cálculo y contenido actuarial, que se revisan mediante la actualización de las bases técnicas actuariales (BTA) del art. 49.2 de LRCSCVM como son las tablas de lucro cesante, necesidad de ayuda de tercera persona y tablas técnicas.
 - Las indemnizaciones relativas a gasto sanitario de convenio que se actualizan mediante negociación con los servicios públicos de salud y la sanidad privada.
- Por tanto, se trata de un doble impacto en la actualización de las cuantías indemnizatorias ya que en primer lugar el Baremo de lesiones se inflaciona a la práctica con el IPC y adicionalmente se tienen en cuenta los ajustes de las BTA.

Por su propia naturaleza, las bases técnicas actuariales están sujetas a la evolución de las distintas circunstancias económicas, financieras y actuariales existentes en cada momento. Siendo consciente de ello, la propia norma prevé su actualización con el objetivo de que pueda seguir siendo útil a su finalidad, que es la mejor protección de quienes sufren daños en accidentes de circulación, haciendo posible la aplicación del principio de reparación íntegra de las víctimas de accidentes. De este modo en 2022 se propuso un cambio en dichas bases, consecuencia del citado mandato legal, así como de las recomendaciones realizadas por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración en su Informe razonado.

La reforma busca actualizar con datos más recientes todas aquellas hipótesis de las bases técnicas actuariales (BTA). Las cuestiones que se corrigen en esta actualización son:

- Actualización del Salario Mínimo Interprofesional (SMI) o el precio de la hora de ayuda de tercera persona utilizados en el cálculo de las indemnizaciones.
- El cálculo actuarial realizado para calcular los importes a percibir en caso de necesidad de ayuda de tercera persona descuenta de modo sistemático las prestaciones públicas de dependencia a las que tienen derecho los lesionados de acuerdo con la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia, con independencia de que efectivamente las perciban. En el Informe Razonado previsto por la disposición adicional primera de la ley 35/2015, el colectivo de actuarios indica que se trata de prestaciones difíciles de estimar por su alto grado de heterogeneidad, ya que cambian en función de la Comunidad Autónoma de que se trate y ello sin tener en cuenta que en España hay muchísimos dependientes que no cobran nada. Además, la estimación de las Bases Técnicas Actuariales se hizo de acuerdo con la normativa de esta prestación pública, de acuerdo con valores del año 2012 y con una serie de simplificaciones que fueron necesarias dado la complejidad de la norma. Posteriormente hubo cambios en la ley 39/2006 que la norma ha de adaptar.
- En cuanto a las hipótesis económico-financieras, el contexto de tipos de interés y la inflación es claramente diferente al que existía cuando se elaboró el sistema que entró en vigor en 2016, por lo que se modifican las bases técnicas que permiten el cálculo de los valores actuales actuariales de las rentas. En este sentido quedan modificadas las tablas siguientes:
 - Tabla técnica de coeficientes actuariales para la conversión entre capitales y rentas vitalicias (TT1).
 - Tabla técnica de esperanzas de vida (TT2).
 - Tabla técnica de coeficientes de capitalización de prótesis y órtesis (TT3).
- Otros aspectos por perfeccionar tienen que ver con evitar los saltos entre tramos de las tablas, para lo cual se propone incorporar suavizados, en especial en las tablas de cálculo del lucro cesante.
- Así mismo, y entre otros cambios, en las indemnizaciones inferiores de muy baja cuantía se incluirá una indemnización mínima, se harán más explícitos algunos aspectos ya contenidos en las bases y se corregirán los errores detectados.

Para calcular el impacto económico de estas modificaciones se solicitó al sector datos sobre siniestralidad ocurrida en el período 2016 a 2019 con el fin de

comparar las indemnizaciones calculadas utilizando las tablas vigentes contra las nuevas tablas, siguiendo la metodología utilizada en 2014 para calcular el impacto del nuevo Baremo.

A continuación, se muestra el impacto de las nuevas BTA para los tipos de conceptos indemnizatorios afectados:

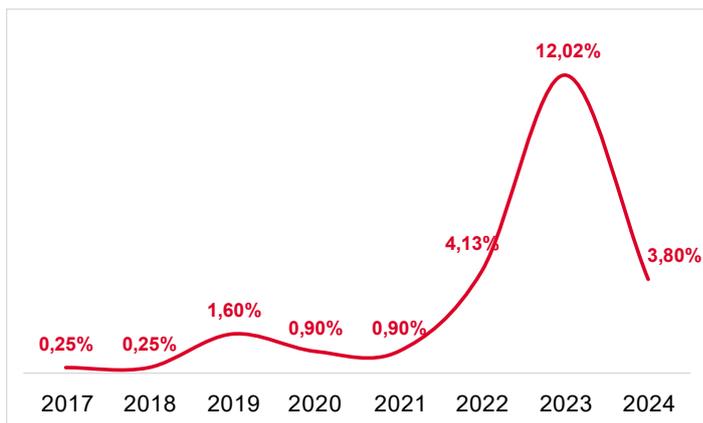
- Incrementos de indemnizaciones del 10,3% en Lucro cesante por fallecimiento de la víctima.
- Incrementos de indemnizaciones del 42,3% en perjuicios patrimoniales de lesionados con un incremento del 46,8% en gastos emergentes y un incremento del 21,4% en lucro cesante por secuelas.
 - Dentro de gastos emergentes los gastos de necesidad de ayuda de tercera persona se incrementan en el 86%, un 10% las prótesis y órtesis y un 20% la rehabilitación domiciliaria y ambulatoria.
 - En lucro cesante por secuelas se incrementa en todas las categorías de invalidez permanente: 30% en el caso de la Absoluta, 7% en el caso de la Total y 71% en el caso de la Parcial.

Así las cosas, se produce un incremento del 39% en las indemnizaciones de daños personales correspondientes a perjuicios de cálculo actuarial en un ejercicio de ocurrencia completo, que respecto la siniestralidad de RC del Automóvil de daños corporales supone un incremento del 3,52%.

En el siguiente gráfico² se muestra la evolución por años de las actualizaciones de los importes del baremo:

² Para el año 2023, el incremento se compone del 8,5% del Índice de revalorización de las pensiones más el 3,52 % de incremento derivado de la actualización de las BTA del Baremo.

Gráfico 17. Evolución del impacto en las indemnizaciones del Baremo de automóviles



Fuente: elaboración propia.

3.2.2. Asistencia sanitaria

La asistencia sanitaria está regulada en gran medida en 3 convenios sectoriales:

Convenio sanidad pública y privada³: Convenio de asistencia sanitaria derivada de accidentes de tráfico, adoptado entre el Consorcio de Compensación de Seguros, UNESPA y diversas entidades sanitarias públicas y privadas.

Este convenio contribuye a la simplificación y agilización de los trámites y gestiones administrativas que surjan entre los Centros Asistenciales, las Entidades Aseguradoras y el Consorcio de Compensación de Seguros adheridos al Convenio.

Mediante este convenio cada una de las entidades aseguradoras implicadas se obligan al pago de los gastos asistenciales que precisen los ocupantes del propio vehículo asegurado, con la única excepción de los gastos de asistencia sanitaria prestada al conductor de este, que quedan a cargo del Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria del contrario, siempre y cuando en el siniestro participen menos de tres vehículos.

En el supuesto de participar tres o más vehículos en el accidente, la compañía aseguradora también se hará cargo de los gastos asistenciales del propio conductor. La apertura de este tipo de partes de siniestro es realizada, en la mayoría de los casos, directamente por el Departamento de Siniestros de la compañía, en base a la factura presentada por las entidades sanitarias.

Convenio emergencias: El convenio de emergencias sanitarias, en el ámbito de la sanidad pública en España y de conformidad con cada Comunidad Autónoma a tenor de los acuerdos de transferencia de competencias del sistema de salud, regula la asistencia de emergencia a los lesionados en un accidente de tráfico, y su traslado a un centro hospitalario en caso de ser necesario.

³ ¿Qué es un Convenio de Asistencia Sanitaria? | Allianz Seguros

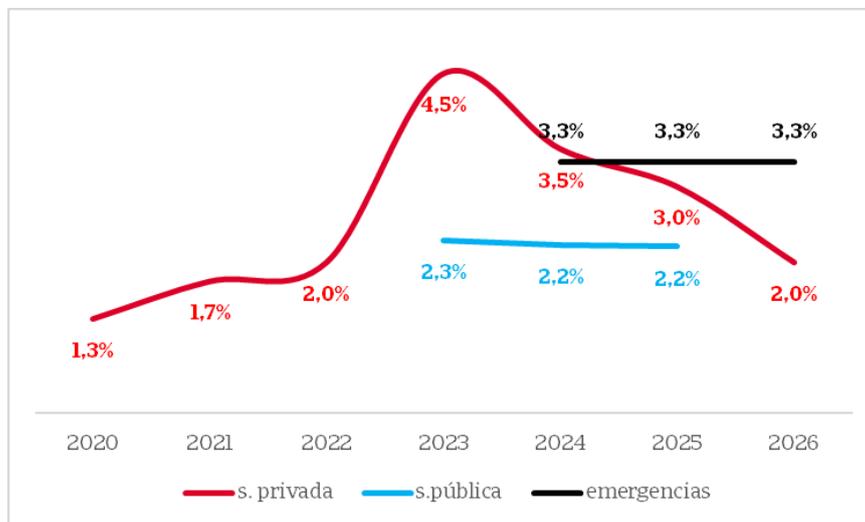
Mediante este acuerdo se regulan las relaciones entre las aseguradoras y los servicios de salud, para el resarcimiento de los gastos que se deriven de un accidente de tráfico, por las prestaciones sanitarias realizadas por los servicios de asistencia médica de emergencia.

Estos gastos son repercutibles a la entidad aseguradora, según lo establecido por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos de motor.

El convenio de emergencias sanitarias está suscrito por UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras), y se ha redactado de acuerdo con las normas de Competencia.

El incremento de las tarifas de los 3 convenios se presenta en el siguiente gráfico:

Gráfico 18. Evolución tarifas convenio asistencia sanitaria



Fuente: UNESPA

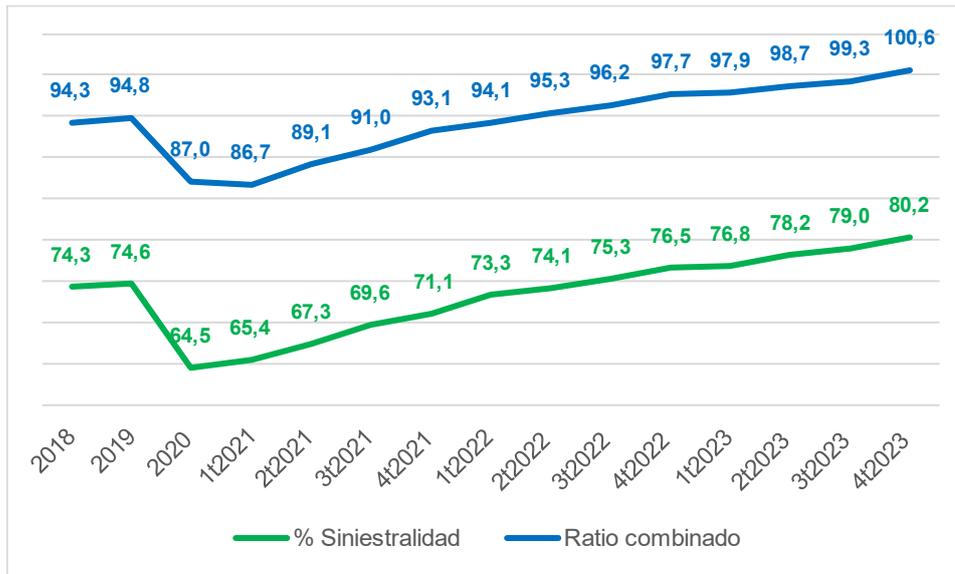
Es importante mencionar que los convenios de asistencia no se negocian cada año si no que se negocian los incrementos para una serie de años a futuro. Tanto el último convenio de asistencia sanitaria pública como privada se negociaron antes del incremento del IPC por lo que los incrementos propuestos no recogen el shock inflacionario. Es previsible que en las siguientes negociaciones las tarifas vayan todavía más al alza.

En cuanto al convenio de emergencias, este se negocia un precio fijo para un conjunto de años. De hecho, el incremento real del último convenio de emergencias es del 9% aproximadamente, pero se ha anualizado el incremento para su representación gráfica.

4. Análisis del ramo de automóviles

La cuenta de resultados de automóviles se ha ido deteriorando periodo tras periodo por el comportamiento de la siniestralidad, como muestra el siguiente gráfico.

Gráfico 19: Ratio de Siniestralidad y Ratio Combinada



Fuente: ICEA

Este deterioro de los índices de siniestralidad determina directamente las cifras de resultados. En periodos anteriores a la pandemia del COVID-19 la siniestralidad era de aproximadamente el 74% mientras que la ratio combinada rondaba entre el 94%-95%.

Estos valores son a los que el sector estaba acostumbrado en los últimos años. A raíz del COVID-19, tanto en el año 2020 como primera mitad del año 2021 la siniestralidad y la ratio combinada mejoraron mucho puesto que el confinamiento y las sucesivas restricciones a la movilidad hicieron que la frecuencia de autos se desplomara a niveles históricamente bajos. Es a principios del 2022 donde ya se eliminan por completo las restricciones de movilidad y los resultados se vuelven a situar a niveles considerados normales ya que la frecuencia empieza a normalizarse, pero sin llegar a niveles previos de la pandemia. No es hasta 2023 donde se empieza a ver en las cuentas de resultados los efectos negativos de la inflación en los costes siniestros.

El ramo de Autos se caracteriza por la tensión en sus márgenes y la elevada competitividad lo que podría suponer mayor presión en la sostenibilidad técnica para algunas compañías, por eso es importante conocer al detalle la siniestralidad. Para ello se realizará una descomposición de la ratio de siniestralidad:

$$\%Ratio \text{ de siniestralidad} = \frac{\text{coste total de los siniestros}}{\text{primas devengadas}}$$

Al factorizar obtenemos lo siguiente:

$$\%Ratio \text{ de siniestralidad} = \frac{\text{número de siniestros ocurridos} * \text{coste medio de los siniestros}}{\text{primas devengadas}}$$

Al transformar la expresión obtenemos:

$$\%Ratio \text{ de siniestralidad} = \frac{\text{número de siniestros ocurridos} / \text{exposición}}{\text{primas devengadas} / \text{exposición}} * \text{coste medio de los siniestros}$$

Y al fin se llega a la siguiente expresión:

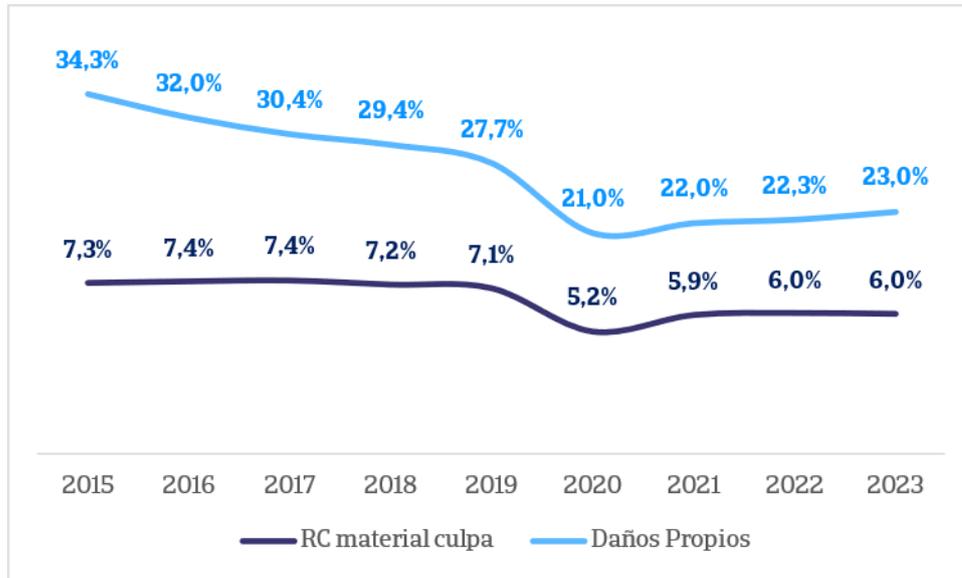
$$\%Ratio \text{ de siniestralidad} = \frac{\text{frecuencia} * \text{coste medio}}{\text{prima media}}$$

A continuación, se analizará cómo se ha comportado cada uno de estos factores.

4.1. Frecuencia

En términos de frecuencia, ésta se ha mantenido estable con ligeros aumentos desde el fin del confinamiento y las posteriores restricciones de la movilidad, pero en ningún caso ha recuperado los niveles anteriores a la pandemia. El siguiente gráfico muestra el comportamiento de la frecuencia de RC material culpa y daños propios que son las garantías más importantes de daños materiales en cuanto a volumen de siniestros.

Gráfico 20. Evolución de la frecuencia RC material y Daños propios

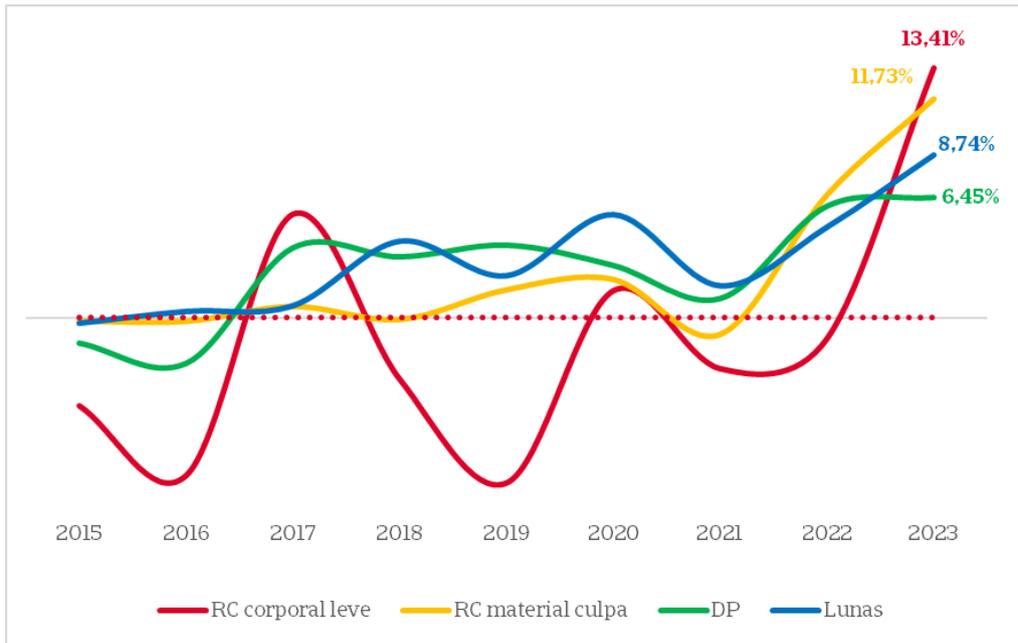


Fuente: ICEA

4.2. Coste medio

En cuanto al comportamiento del coste medio se observa cómo en los últimos años apenas hay incremento de coste medio y no es hasta 2023 cuando pega un gran salto en las principales garantías.

Gráfico 21. Variación anual coste medio principales garantías

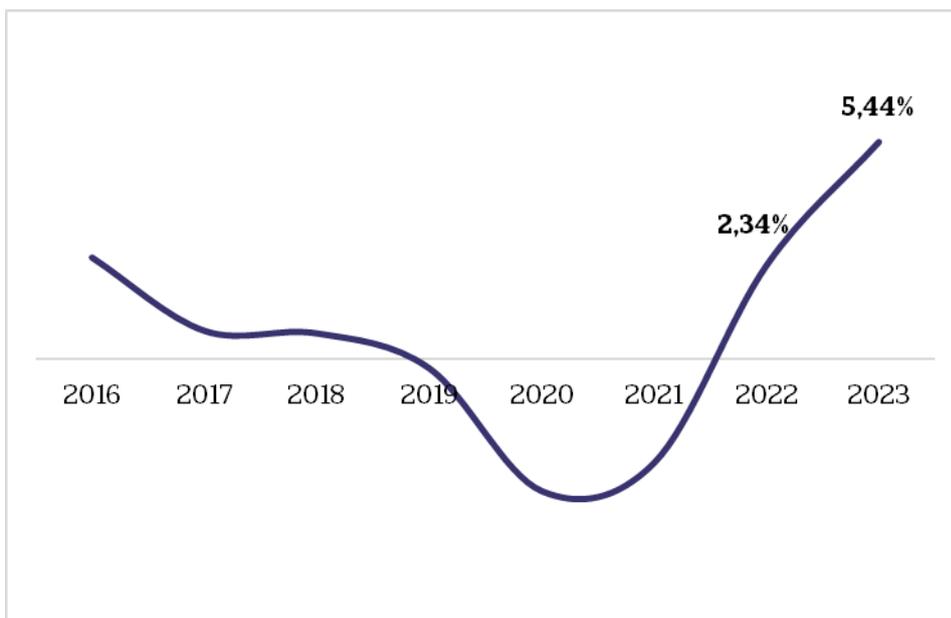


Fuente: ICEA

4.3. Prima media

La prima media del ramo de automóviles se ha mantenido estable sin apenas variaciones en los últimos años, pero en 2022 y sobre todo 2023 ésta se ha visto incrementada para hacer frente al aumentos de costes.

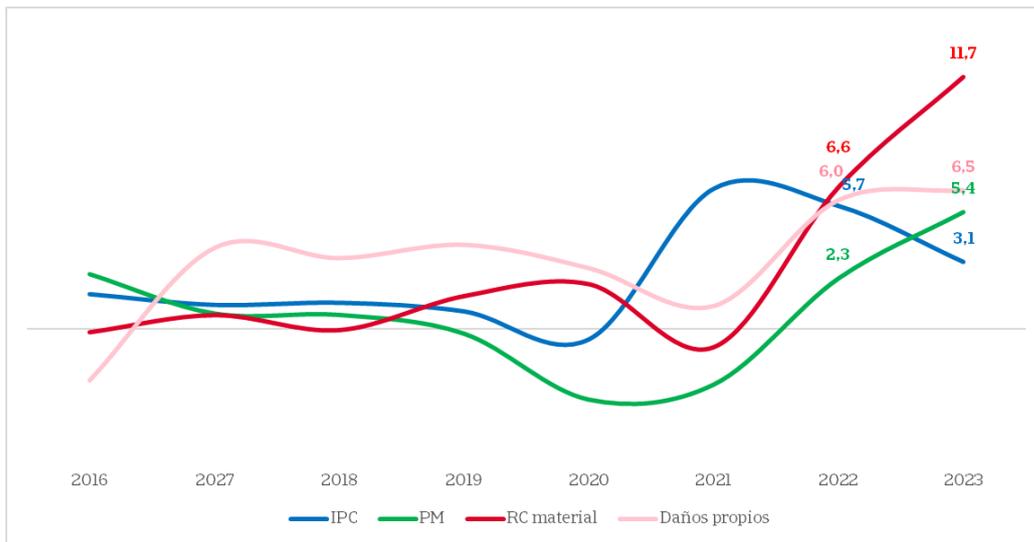
Gráfico 22. Variación anual prima media total automóviles



Fuente: ICEA

El siguiente gráfico trata de sintetizar todo lo detallado con anterioridad: el incremento del coste medio de automóviles se sitúa por encima del IPC mientras que sigue habiendo un GAP con el incremento de las primas medias, cuya variación se sitúa por debajo de los costes, lo que explica que el sector haya entrado en pérdidas.

Gráfico 23. Variaciones anuales principales KPI (en %)



Fuente: ICEA, INE

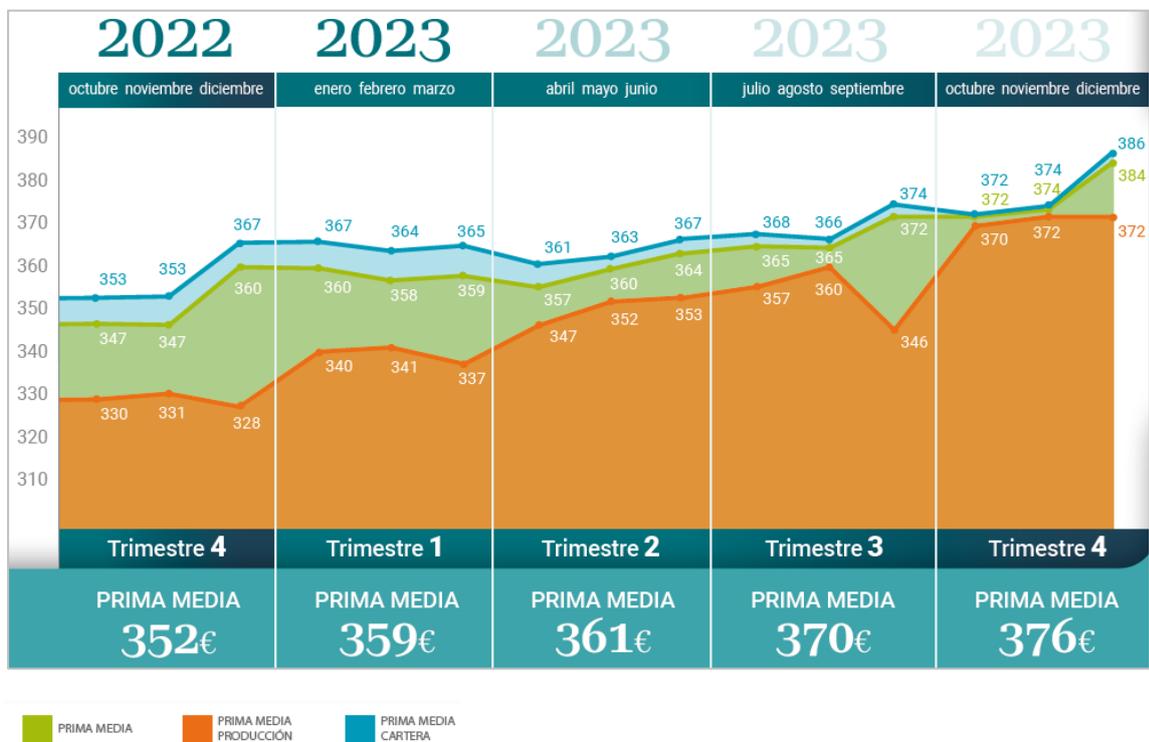
Queda claro por tanto que el coste medio ha sido el factor determinante del deterioro del resultado del ramo de automóviles.

4.4. Reacción del sector

Recuperando la descomposición de la ratio de siniestralidad vista en el apartado anterior, se deduce que la prima media se convierte en la palanca fundamental para gestionar el resultado del ramo.

La reacción del sector ha sido la de subir primas para paliar el aumento de la siniestralidad. Así lo recoge también el informe “Asegurómetro. Índice de revaloración de precios” del cuarto trimestre del 2023 elaborado por PRISMA, que recoge la evolución de la prima media de automóviles para el canal corredores.

Gráfico 24. Evolución prima media del canal corredores

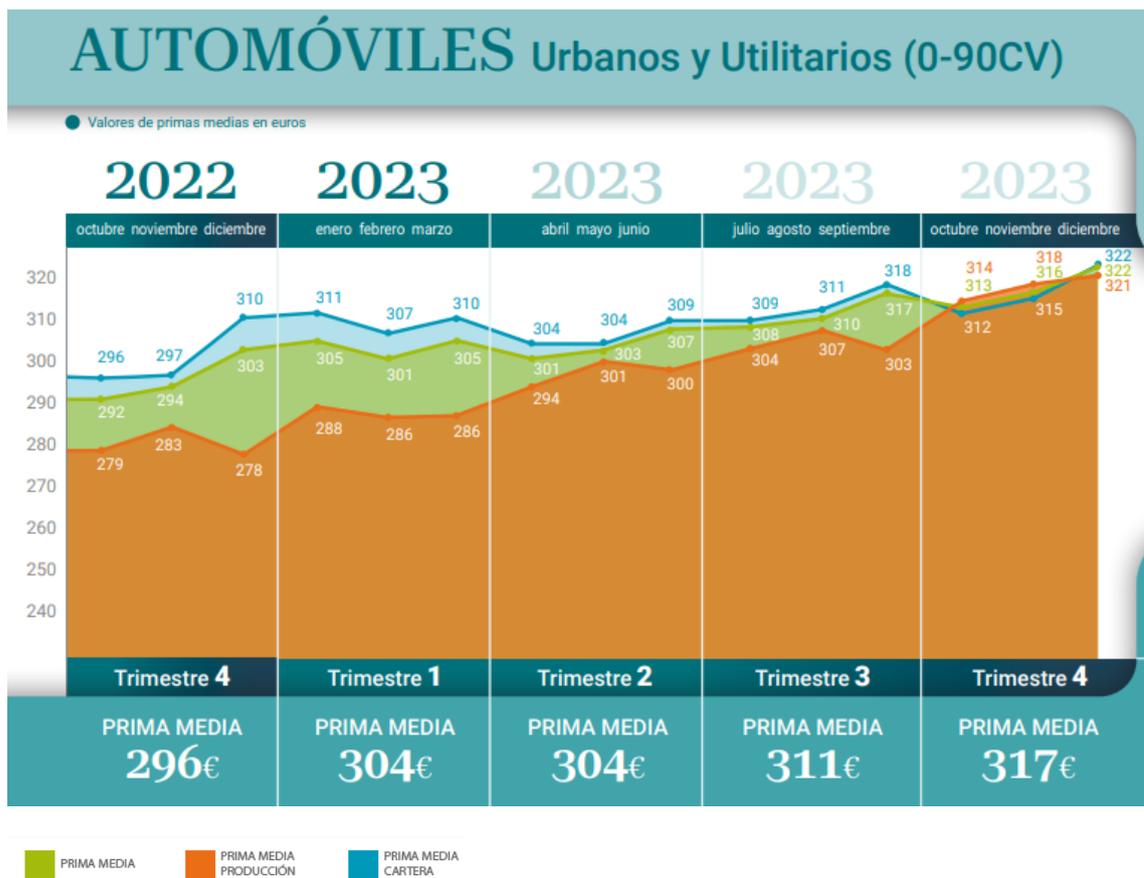


Fuente: Asegurómetro 2023 T4. Prisma

Se observa cómo a lo largo del año 2023 y cada vez de una forma más intensa, las compañías han ido aumentando las primas a medida que las cuentas de resultados recogían la siniestralidad tan elevada. Así, la diferencia entre la prima media del cuarto trimestre del 2023 respecto al cuarto trimestre del 2022 ha aumentado un 6,82%.

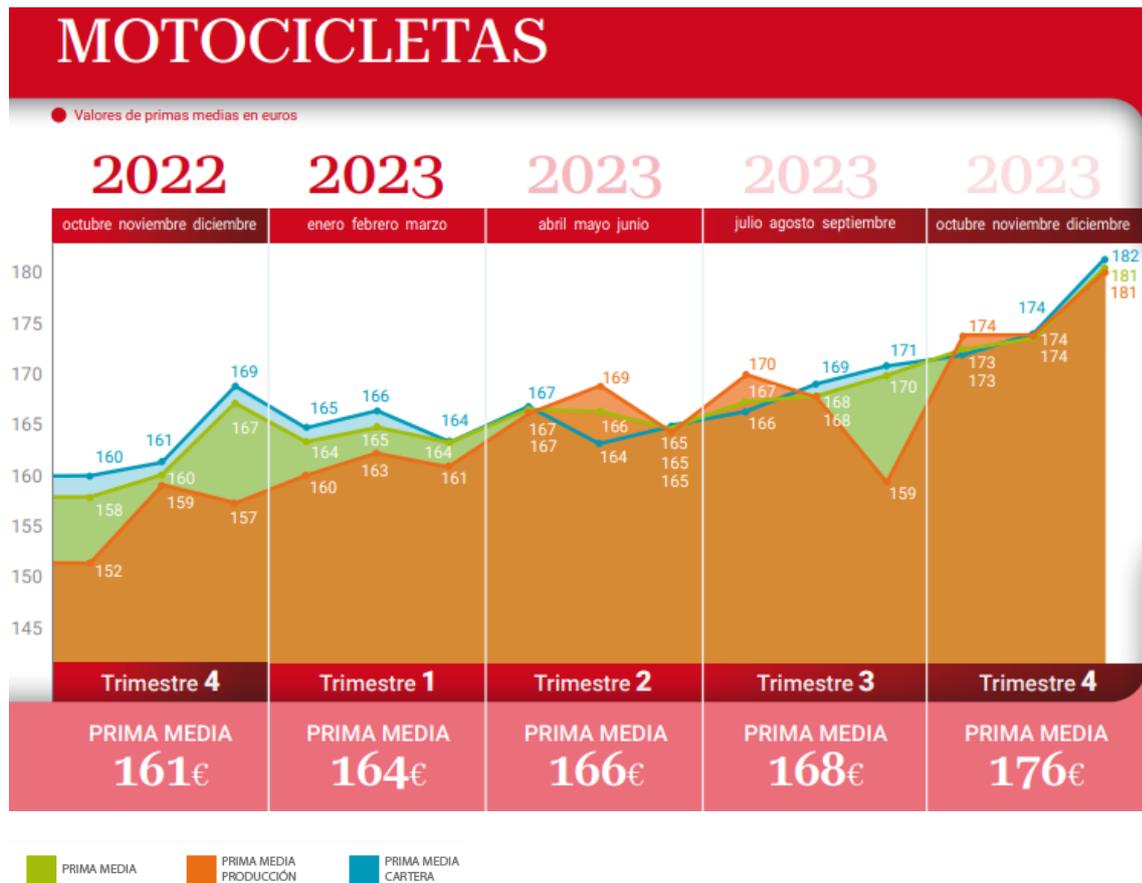
Es importante mencionar que la prima media de nueva producción (relativa a pólizas con una antigüedad menor a un año en las compañías) históricamente ha sido más baja que la prima media de cartera (pólizas con antigüedad mayor a un año), así puede verse en el gráfico anterior a finales del año 2022 y principios del año 2023. Pero tal ha sido el aumento de precios que el GAP entre ambas primas ha desaparecido, incluso en algunos segmentos la prima de nueva producción ha superado a la de cartera como en el caso de los automóviles urbanos y utilitarios de hasta 90 cv y las motocicletas (ver gráficos 19 y 20). Esto se debe a que la capacidad de actuar en pólizas de nueva producción es mayor que la capacidad de actuar en cartera, por eso la pendiente en nueva producción es mayor que en la de cartera.

Gráfico 25. Evolución prima media del canal corredores de automóviles hasta 90 cv.



Fuente: Asegurómetro 2023 T4. Prisma

Gráfico 26. Evolución prima media del canal corredores de motocicletas.



Fuente: Asegurómetro 2023 T4. Prisma

Los riesgos de cartera, al mantenerse durante años en la misma compañía, suelen mostrar un mejor comportamiento siniestral, en consecuencia, los impactos en las renovaciones no pueden ser muy intensos ya que pueden provocar la anulación de la póliza por parte del cliente. En cambio, los nuevos riesgos que entran suelen tener peor resultado siniestral en su conjunto ya que algunos de estos riesgos se van moviendo de compañías en busca de una prima más barata y esto hace empeorar el resultado.

Pese a que el sector ha aumentado las primas, estas no han alcanzado los ingresos necesarios para compensar el aumento de la siniestralidad, y el sector ha acabado entrando en pérdidas. Esto se debe al plazo de tiempo que transcurre entre el análisis y decisión de subida de precios hasta que estos se acaban materializando en la cuenta de resultados. Dicho plazo se podría descomponer en:

1. Estrategia de las compañías

En primer lugar, las compañías han de tomar la decisión de cuánto subir los precios, cuándo subirlos, y a qué perfiles subirlos. Esto requiere un proceso de análisis exhaustivo para responder a esas preguntas. Es decir, hay que acertar en los incrementos propuestos para que la prima sea suficiente para compensar el incremento de costes, que son superiores a la inflación, combinando los objetivos de nivel de retención y de nivel de volumen de negocio que tenga cada compañía, junto al reto de explicar dichos aumentos de precio a las redes de distribución para su mejor comprensión y aceptación.

2. Diferimiento de ingresos

Las primas van por detrás del incremento de costes y por tanto de la siniestralidad y esto se debe a:

a. Motivo legal

Los incrementos en las carteras se efectúan mes a mes en función del vencimiento de las pólizas, y además se actúa con unos de 3 meses de antelación para comunicar a los clientes las renovaciones de las pólizas antes de 2 meses, respetando el plazo legal, lo que genera un diferimiento y añade dificultad a las compañías en su capacidad de efectuar las modificaciones de precio dado el elevado nivel de incertidumbre.

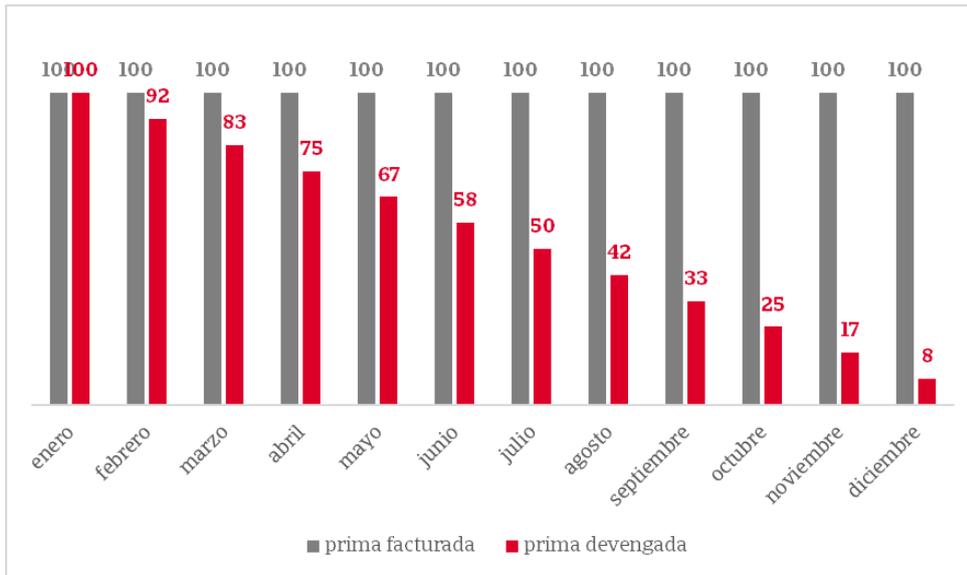
b. Motivo contable

La prima emitida o facturada, que es la que paga el cliente, sí recoge el incremento aplicado, pero la prima devengada contablemente, que es lo que se recoge en la cuenta de resultado como ingresos, tiene en cuenta la prima adquirida o ganada en el periodo de exposición.

La prima de las pólizas con fecha efecto 1 de enero computará al final del año como ingresos por el 100% y a medida que las fechas de efecto de las pólizas vayan avanzando en el tiempo las primas computarán como ingresos en la parte proporcional de los días restantes hasta final de año entre la totalidad del año ($X/365$).

Para tratar de ilustrar de forma simplificada este concepto en el siguiente gráfico, se tomarán las fechas de efecto el primer día de cada mes. De este modo las pólizas con vencimiento enero computarán al final del año como ingresos por el 100%, las de febrero 11/12 partes, las de marzo 10/12 partes... mientras que las de diciembre sólo computarán 1/12 parte:

Gráfico 27. Evolución prima facturada vs prima devengada.



Fuente: Elaboración propia

De este modo la cuenta de resultados sólo recoge la mitad del incremento de un año y se necesitan 2 años para situar los ingresos contables al nivel necesario y así verse reflejado los incrementos de prima en los resultados.

5. Conclusiones

La pandemia del COVID-19, junto con la escasez de microchips, la guerra en Ucrania y el *shock* energético, ha creado una “tormenta perfecta” que ha desencadenado una inflación sin precedentes en los últimos 30 años. Aunque el crecimiento del Índice de Precios al Consumo (IPC) se está moderando actualmente, existen fuerzas inflacionarias, como la descarbonización, desglobalización, demografía, deuda y digitalización, que seguirán presionando los precios al alza a medio y largo plazo, en un entorno de incertidumbre.

En el sector asegurador la inflación no impacta del mismo modo a los negocios de Vida y No vida. Mientras que en Vida apenas hay impacto, donde la mayoría de los productos, como los de mortalidad o ahorro, ofrecen capitales fijos preestablecidos en el caso de muerte o tipo de interés garantizado en el caso de ahorro; el negocio de No vida se ve muy impactado por el aumento del coste de los siniestros. El ramo de automóviles es uno de los ramos más afectados y el aumento de costes de las principales garantías (RC material, daño propio, lunas...), por encima del IPC, se han visto influenciados por el incremento en la mano de obra, el material de pintura y los recambios. Fiel reflejo de esta idea es la evolución del coste medio sectorial, que en tres años ha experimentado una subida de casi el 20%, pasando de 882€ en 2021 a 1.057€ en 2024.

El daño corporal también se ha visto afectado por la inflación. De este modo, el baremo de lesiones ha sufrido un aumento considerable en las indemnizaciones, sumado a la actualización de las bases técnicas actuariales, que aporta un incremento adicional de coste. A su vez, los convenios de asistencia sanitaria tanto públicos como privados han sufrido aumentos en sus tarifas para los próximos años.

Ante este escenario, el sector asegurador ha reaccionado con subidas de primas que se han ido incorporando a las cuentas de resultados progresivamente, mientras que el aumento de costes ha entrado en la cuenta de resultados desde el primer momento lo que ha llevado a un aumento de la siniestralidad, provocando pérdidas y una ratio combinada por encima del 100%.

En consecuencia, es fundamental anticipar estos comportamientos de siniestralidad para tomar medidas proactivas, teniendo en cuenta que el proceso para llevar a cabo los incrementos y que estos se acaben materializando genera un diferimiento en el tiempo. Sin embargo, justificar incrementos en las primas basados en costes futuros es complejo, ya que es difícil convencer a la red comercial de la necesidad de dichos aumentos sin que estos costes se hayan manifestado primero en los resultados. Esto puede resultar en una pérdida de competitividad en el mercado, en la medida que la reacción del sector sea desigual, pues los clientes podrían optar por alternativas más económicas. Por tanto, es esencial encontrar un equilibrio entre crecimiento y rentabilidad.

6. Bibliografía

Informes:

MAPFRE Economics (2022), Panorama económico y sectorial 2022, Madrid, Fundación MAPFRE.

MAPFRE Economics (2023), Panorama económico y sectorial 2023, Madrid, Fundación MAPFRE.

MAPFRE Economics (2024), Panorama económico y sectorial 2024, Madrid, Fundación MAPFRE.

The Geneva Association. 2023. The Return of Inflation: What it means for Insurance. Authors: Kai-Uwe Schanz and Pieralberto Treccani.

Allianz Research. 2023. The “five Ds” of structurally higher inflation.

DGSFP 2023. Boletín de Información Trimestral de Seguros y Fondos de Pensiones Tercer Trimestre 2023.

ICEA 2015. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2015.

ICEA 2016. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2016.

ICEA 2017. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2017.

ICEA 2018. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2018.

ICEA 2019. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2019.

ICEA 2020. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2020.

ICEA 2021. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2021.

ICEA 2022. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2022.

ICEA 2023. El seguro de Automóviles a diciembre. Año 2023.

Bases técnicas actuariales del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Instituto de Actuarios Españoles. Año 2014.

Informe razonado previsto por la disposición adicional primera de la ley 35/2015. Grupo de Trabajo de Evaluación Ex Post de la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración del Daño Corporal introducido por la Ley 35/2015.

Centro Zaragoza. Estudio de la evolución del precio del recambio: EPR 2.0 Y EPR_CZ. Año 2023-2024

Centro Zaragoza. Estudio de la evolución del precio del recambio: EPR 2.0 Y EPR_CZ. Año 2022-2023

Centro Zaragoza. Estudio de la evolución del precio del recambio: EPR 2.0 Y EPR_CZ. Año 2021-2022

Centro Zaragoza. Estudio de la evolución del precio del recambio: EPR 2.0 Y EPR_CZ. Año 2020-2021

Fuentes de internet:

InflaciON, inflaciOFF: perspectivas para 2024. Caixabank Research.

<https://www.caixabankresearch.com/es/economia-y-mercados/inflacion/inflacion-inflaci-off-perspectivas-2024?11>

(Fecha de consulta: 6 de abril de 2024)

El Gobierno aprueba nuevas medidas para paliar la inflación y proteger a los colectivos más vulnerables

<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/resumenes/Paginas/2022/271222-rp-cministros-cumpliendo.aspx#:~:text=El%20Gobierno%20aprueba%20nuevas%20medidas%20para%20paliar%20la,de%20pensiones%20...%206%20Balance%20de%20gesti%C3%B3n%20>

(Fecha de consulta: 10 de abril de 2024)

¿Qué es un Convenio de Asistencia Sanitaria ? | Allianz Seguros

<https://www.allianz.es/descubre-allianz/mediadores/diccionario-de-seguros/c/convenio-de-asistencia-sanitaria.html>

(Fecha de consulta: 10 de mayo de 2024)

¿Qué es un Convenio de Emergencias Sanitarias? | Allianz Seguros

<https://www.allianz.es/descubre-allianz/mediadores/diccionario-de-seguros/c/convenio-de-emergencias-sanitarias.html>

(Fecha de consulta: 10 de mayo de 2024)

Fuentes Oficiales:

Orden ETD/949/2022, de 29 de septiembre, por la que se actualizan las bases técnicas actuariales que sustentan los cálculos del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación contenido en el anexo del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y

seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

Resolución de 20 de marzo de 2019, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se hacen públicas las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Resolución de 30 de marzo de 2020, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se hacen públicas las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Resolución de 2 de febrero de 2021, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se hacen públicas las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Resolución de 23 de febrero de 2022, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se hacen públicas las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Resolución de 12 de enero de 2023, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se hacen públicas las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Resolución de 18 de enero de 2024, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se hacen públicas las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Real Decreto 1058/2022, de 27 de diciembre, sobre revalorización de las pensiones del sistema de la Seguridad Social, de las pensiones de Clases Pasivas y de otras prestaciones sociales públicas para el ejercicio 2023.

Convenio marco de asistencia sanitaria derivada de accidentes de tráfico para los ejercicios 2023-2026 en el ámbito de la sanidad privada

Convenio de colaboración para la atención de lesionados en accidente de tráfico mediante servicios de emergencias sanitarias para los ejercicios 2024-2027 en el ámbito de la sanidad pública

Ángel Luis Núñez

Nacido en Barcelona el 14 de noviembre de 1989.

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas y en Ciencias Actuariales y Financieras por la Facultad de Economía y Empresa de la Universidad de Barcelona.

Empecé a trabajar en Grupo Catalana Occidente en 2013. He desarrollado toda mi carrera en el departamento de automóviles hasta la actualidad, en el que día a día sigo aprendiendo y formándome.