



Los costes materiales de los siniestros para las aseguradoras

El coste de los daños materiales de los siniestros mantiene una tendencia decreciente durante los últimos años sobre manera desde el comienzo de la crisis.

Una visión simplista nos haría pensar que la "presión" ejercida por las aseguradoras sobre los talleres reparadores sería la causa de esta evolución, repercutiendo sobre ellos la consecuencia del descenso de primas y por tanto el incremento de ratio de siniestralidad, al cobrar menos prima el porcentaje respecto de esta del siniestro es mayor. Para compensarlo la solución rápida y simple es abaratar el importe del siniestro. Esto es consecuencia de:

- Un sector tremendamente competitivo. En España se han reducido las primas en un 16% entre 2007 y 2012, situándose a niveles del año 2003.
- El desplome de las matriculaciones de vehículos ha reducido el crecimiento de la nueva producción de las compañías de seguros.
- El seguro del automóvil es un mercado maduro donde asegurar es cada vez más una "mercancía". Todo el mundo tiene el conocimiento necesario para efectuar la compra.
- Las crisis ha acentuado la demanda de productos menos rentables y con menos coberturas.
- Los nuevos canales de venta están erosionando los márgenes... comparadores de seguros, contrataciones on line, venta por teléfono, etc.

Desde el punto de vista de los resultados técnicos de las compañías, el uso de nuevas tecnologías, permitirá obtener una serie de palancas necesarias para incidir en los indicadores técnicos fundamentales. ¿Por ejemplo? la reducción del coste medio de los siniestros, el incremento de la prima media o el aumento del número de pólizas. Esto se haría por ejemplo:

- La reduciendo los siniestros con fraude, incluidos los siniestros leves corporales y el conocido latigazo vertical
- Mejorar la selección de riesgos y lo hábitos de conducción,
- Sobre la prima media: la oferta de servicios adicionales innovadores. ayudará a aumentar el nivel de la prima media



- ➔ El incremento del número de pólizas: mediante un incremento de la nueva producción (permitirá atraer nuevos segmentos de clientes a través de tarifas personalizadas) y la reducción de anulaciones (facilitará la retención de los clientes mediante la oferta de servicios de alto valor añadido).
- ➔ Actuar Sobre el coste medio de los siniestros: mejorando la gestión del siniestro; y **reduciendo el coste de las reparaciones** al hacer más eficaces los procesos de gestión de siniestros.

Pero después de dicho esto un análisis más profundo de las reparaciones nos permitirán ver que la reducción del coste medio también viene dado por un parque automovilístico notablemente más envejecido algunas fuentes ya colocan el parque Español a la cabeza de los más antiguos de Europa

Y ¿por qué ocurre esto?

1º evidentemente por el descenso del número de ventas de VN un tercio del volumen de lo que eran las ventas en 2005 o 2007

2º Otro indicativo es el número de transacciones de VO y segunda mano con un incremento de casi un 10% sobre las realizadas antes de la crisis.

En resumen si los que deberían salir al desguace no lo hacen y los nuevos no entran la edad del parque sigue creciendo.

Si estudiamos la composición de la reparación también podremos observar que la composición de los elemento que conforman el mix de la factura media de reparación no se han mantenido constante y en evolución que favorece el descenso del coste medio, claramente observaremos el crecimiento del porcentaje de la mano de obra respecto del total de la factura mientras vemos el descenso del porcentaje del capítulo de materiales.

Esto es consecuencia de varios motivos, que yo veo directamente emparentados con la edad de los vehículos reparados:

1º la mayor edad hace que el límite de reparación económicamente recomendable baje, y ante la perspectiva de que la reparación sea considerada antieconómica se opta por reparar piezas que en otros momentos se hubieran sustituido. Si como consecuencia del descenso del número de reparaciones los operarios de un taller no tienen todas sus horas ocupadas es muy lógico tenerlos ocupados en una reparación antes que ociosos por falta de trabajo, pues cuando el taller esta en altos niveles de ocupación por trabajo el tiempo es un bien altamente escaso y caro no



ocurriendo lo mismo en momentos de ocupación baja que el tiempo se convierte en un bien “abundante”.

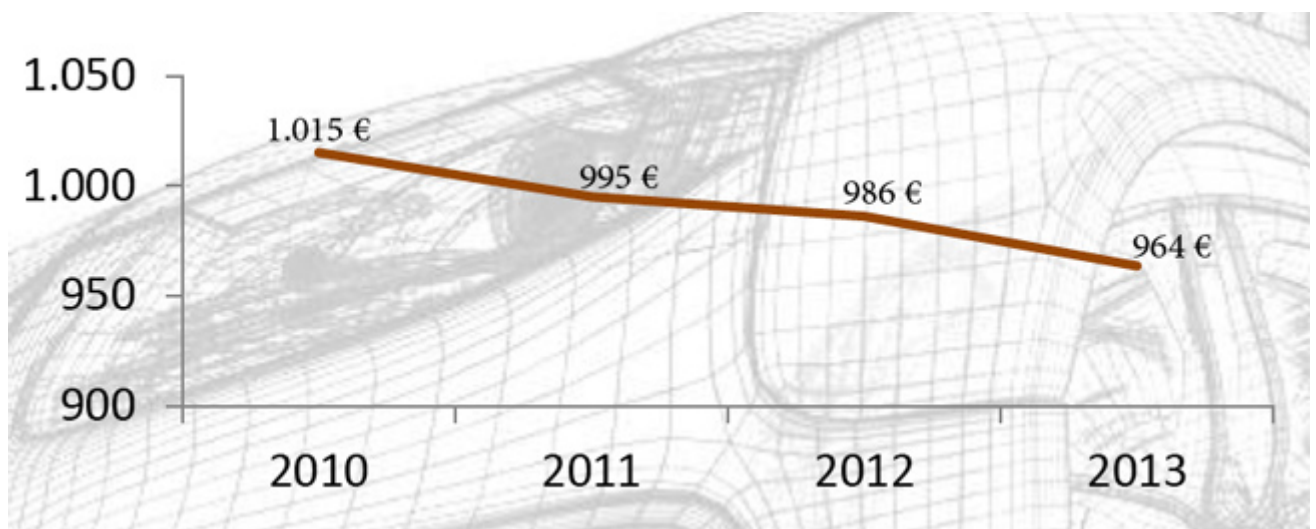
2º Esta misma causa hace que se busquen para los casos de reparaciones denominadas antieconómicas recambios de menor precio, alternativos o “ecológicos”.

Según informe elaborado por AUDATEX:

30 noviembre 2013

Según el estudio 'Análisis DAFO de la Posventa', el coste medio de las reparaciones en los talleres se redujo un 5% en los últimos tres años, al pasar de 1.015 a 964 euros en 2013, correspondiendo la mayor parte de la caída al último año (-2,2%).

Este informe, que ha sido realizado a partir del análisis de más de 4,2 millones de valoraciones de siniestros de vehículos en toda España, atribuye este descenso al mayor peso que tienen en la facturación del sector posventa las reparaciones leves de chapa y pintura, que no superan los 1.200 euros y que representan el 77% del total de la carga de trabajo de los talleres.



Evolución del precio medio de las reparaciones 2010-2013



Según Audatex, esta realidad determina, en gran medida, que el coste final de la reparación, y en contra de lo que podría pensarse, **el menor coste de las reparaciones no se debe a un drástico ajuste en el precio de la mano de obra** por la crisis vivida aquí, en nuestro país, sobre todo si tenemos en cuenta que desde 2010 experimentó un tímido ascenso del 0,6%, situándose la media en 36,3 euros. Incremento que no se ha visto reflejado en el coste de la reparación.

Según: José Luis Gata, responsable de Ventas, Fabricantes y Asociaciones de Audatex, **“la mejora de la competitividad de los talleres no puede venir sólo del precio o de un ajuste en el precio/hora de la mano de obra, sino de atraer las reparaciones más costosas y que mueven más recambios Estas son el verdadero yacimiento de ingresos del taller y se llevan a cabo generalmente en vehículos más jóvenes”**.

Por otro lado y como ya dijimos El volumen de **reparaciones descendió** un 7,8% en 2013 encadenando ya seis años de caídas consecutivas desde el comienzo de la crisis allá por 2008, según datos de Audatex, La antigüedad del parque, el desplome de las matriculaciones y el auge de los talleres ilegales contribuyeron también a una caída de la facturación de la posventa del 11,7% en el último año.

El estudio constata cómo las reparaciones precipitaron drásticamente su caída en el último año, a pesar de que ya en 2012 marcaron un acusado descenso del 5,2%. En los últimos seis años el volumen de reparaciones descendió un 26,5% en los talleres españoles.

Años	%
2008	-3,6%
2009	-2,1%
2010	-2,9%
2011	-4,9%
2012	-5,2%
2013	-7,8%

Fuente: Audatex España.



Además si por un lado, el envejecimiento del parque puede llevar a que en 2017, siete de cada 10 coches (unos 16 millones) tengan más de 10 años. Estos vehículos refuerzan, con su menor uso, la reducción media en el kilometraje anual, que ha pasado de 12.563 kilómetros en 2008 a los 9.928 estimados en 2014. Y que son vehículos que pasan por él taller sólo cuando es imprescindible, Las reparaciones estimadas caerán hasta los 4,7 millones -un 26% menos que en 2008- aparte de ser más simples y baratas.

Esta evolución de la reparación de coches -y venta de recambios- en España hasta 2017 vendrá marcada por menos carga de trabajo y operaciones más baratas, en un ajuste natural que puede dejar fuera de juego a cuatro de cada 10 talleres. Hay informe que se hizo público en el **XXIII Congreso de Faconauto**, que pone en entredicho la viabilidad de 17.000 talleres (el 38%) de los 45.000 talleres de reparación que se estiman existen en nuestro país y con cerca de **50.000 empleos**. Otros datos que muestran ese sobredimensionamiento, son que Mientras **en nuestro país hay 511 vehículos por taller**, en el entorno europeo el ratio es mucho más elevado: 727 coches en Italia, 872 en Alemania y hasta 1.040 vehículos en Reino Unido. Y sólo estamos 49 coches por delante de Portugal.

Esto es algo que a mí personalmente me preocupa pues a **el auge de los talleres ilegales.** Hay algunos estudios que llegan a cifrar en un 20% el número de estos, habría que añadir que muchos de los talleres que hoy son legales podrían añadirse a los ilegales.

Además si miramos el resultado de las actuaciones de CONSUMO está realizando sobre los trabajos de talleres observaremos que según cifras del propio organismo se realizaron 1400 actuaciones en las que se detectaron 552 infracciones (datos de consumo), ¿Qué no ocurrirá en los talleres ilegales? (las pruebas que se realizaron en Asturias salieron altamente satisfactorias por el contrario en Cantabria se levantaron acta por infracción en 220 casos de los 224 inspeccionados, en el otro extremo esta Galicia con 12 actas de infracción sobre los 201 casos investigados.

No sabemos a ciencia cierta el número de talleres ilegales, como es lógico no existe un listado de los mismo, según la fuente a que acudamos se hablan desde un numero algo superior a los 3000 hasta los 17000 de otras fuentes, pero lo que es indudable es que su número está en aumento y que como consecuencia de la crisis y ya dijimos antes talleres que un día fueron legales, presionados por la normativa los costes crecientes la reducción de los márgenes, opten por cruzar la línea y pasar al campo de la ilegalidad, esta situación también se ve favorecida por el tipo de siniestralidad, esos siniestros de los que antes hemos hablado de carácter antieconómico en su



reparación, hacen que los asegurados en lugar de reparar su vehículo en un taller legal cobren la indemnización y acudan a reparar a talleres ilegales donde no se factura legalmente y con IVA, se cobran PMO totalmente fuera de mercado (no se va a declarar los ingresos a Hacienda), y con piezas de no se sabe que procedencia. Es indudable que este tipo de reparaciones no goza de garantía de calidad ninguna. Pero el dueño del vehículo lo ha reparado lo tiene circulando, al menos durante un tiempo y en ocasiones hasta ha ganado algo de dinero.

Este tipo de prácticas no benefician en nada al sector y sería más que bueno para la salud de todos, con esos coches nos cruzamos a diario, poder erradicarlas siendo compromiso de todos el luchar contra ellas.

En conclusión y a modo de resumen podemos decir Que la reducción del coste de las reparaciones de automóvil es consecuencia:

- ➔ De la edad del vehículo reparado, y el Recambio utilizado
- ➔ De la evolución de las costumbres de los asegurados
- ➔ De la evolución de la composición de la factura final y la proporción entre mano de Obra y Recambio
- ➔ De la presión que ejercen sobre el sector de talleres Las aseguradoras.

Muchas Gracias.