

DESGRABACIÓN

LEONARDO ANDEKIAN

La idea es contarles un poco acerca del tema de lesiones en accidente de tránsito. Lo primero que tenemos que describir tiene que ver con el parque circulante, hay una información que también dio Marcelo de cómo fue la evolución.

Tomamos un corte en la serie desde el 2011 en adelante, hay un crecimiento de este parque que si tomamos los últimos 5 años aproximadamente es del 5% en promedio interanual.

Si tomamos la evolución de los vehículos expuestos a riesgo, que es información que nos brinda también la Superintendencia de Seguros también tiene un crecimiento similar en el orden del 5 o un poquito más, el 6.

Después vemos un tema descriptivo que nos dice cuál es la penetración, el cociente año por año del parque asegurado frente al parque circulante que en este momento está en 79%, creo que es bastante aceptable en términos regionales.

En otros países el índice de acelerabilidad generalmente está en el mejor de los casos 40, 45% con lo cual la verdad estamos bastante bien.

En lo referido al tema de lesiones, con información que tenemos que nos brindan las compañías de seguros para el Sistema Sofía, relevamos la cantidad de siniestros que tenemos año por año, en la serie con cortes desde el 2011 y vemos que es una baja bastante considerable sobre todo los últimos 4 o 5 años.

También vimos que esta curva de alguna forma está contradiciendo un poco lo que tiene que ver con el incremento del parque asegurado y del parque circulante y tratamos de empezar a entender cuáles son las razones.

El año pasado habíamos hecho lectura de esto mismo pero no habíamos profundizado tanto. Lo que hicimos fue primero ver un poco el indicador de consumo de combustible que de alguna forma también nos podría llegar a refrendar esto y también estaba en contra de la tendencia de la baja de lesiones.

Luego sacamos una frecuencia que es a partir de la influencia de los vehículos expuestos a riesgo y las lesiones y vemos que en la frecuencia también tenemos una baja bastante considerable.

Tratamos de ver a partir de ahí cómo se comportan la frecuencia y cómo se comporta también esta participación del consumo de combustible referido al parque asegurado o mejor dicho al parque circulante.

Nos permite ver que el descenso de la frecuencia es un poco superior al descenso de la relación entre el consumo de combustible y los vehículos expuestos a riesgo.

Lo que está diciendo nos permite concluir que efectivamente las lesiones están bajando en términos relativos con respecto a todo el resto de los indicadores.

Es una buena noticia porque en definitiva creo que las lesiones eran el tipo de siniestro que más estaba afectando al sector asegurador local, otra diferencia que nos pone en la palestra en términos regionales porque no hay reclamos de lesiones tan suntuosos como los que tenemos en este mercado.

Si analizamos también la cantidad de terceros reclamantes por siniestros, vemos que se mantiene relativamente estable.

La caída que vemos en el 2017 en realidad es una foto porque después saben que son siniestros de cola larga, conforme va pasando el tiempo va aumentando y es muy probable que la cifra de 2017 termine igualando o más o menos están en el orden de los años anteriores.

Luego tratamos de ver una información que el año pasado la habíamos inferido pero no analizado en profundidad y que tiene que ver con un mercado que no es el que básicamente nos desenvolvemos, son los accidentes de trabajo.

Los reclamos por ART. Vemos que justamente hay una migración importante y una cantidad de lesiones que va en incremento sostenido, es información que obtuvimos a través de la UART.

Si hacemos la comparación de las 2 curvas vemos claramente que hay una migración y esto ya creo que hoy es vox populi, sabemos que por detrás de las lesiones hay toda una industria del juicio. Obviamente por detrás está el indicador de juicios que es un dato preocupante para el sector de las ART.

También lo contrastamos con la incapacidad media, vemos que hay una leve tendencia al alza de lo que es la incapacidad media por año. Obviamente el 2017 está trascurriendo con lo cual todos los datos 2017 son proyectados linealmente.

Vamos a ver más adelante que tiene que ver un poco con alguna sutil variación en lo que es la participación en los siniestros chicos. O sea, va a ver una migración, todo lo que tiene que ver con la magnificación de los siniestros y demás, se da generalmente en los de frecuencia baja.

En los de frecuencia alta pero con nivel de gravedad leve. Es muy difícil que uno fabrique de alguna forma, salvo que son unos rompe huesos, etcétera, etcétera, fabrique lesiones graves.

Lo que se trabaja mucho es generalmente en la parte de las lesiones leves que por ahí, la subjetividad de la lesión permite abrir una ventana para poder de alguna forma generar alguna indemnización y demás.

Al aumentar la frecuencia de lesiones, la participación de lesiones fuertes y medias frente a las leves, obviamente el porcentaje media de incapacidad se incrementa levemente.

Con respecto al tema de la participación en cantidad, en el primer año de desarrollo tenemos un 6% de cantidad de lesiones frente al 94% del resto y lo que tiene que ver con la erogación tiene una participación del 17%.

Considerando que son siniestros de cola larga, analizamos los últimos 10 años, como se comportan, con información de la Superintendencia y vemos que ese 6%

se transforma en un 10% a lo largo de los 10 años y las erogaciones empiezan a tomar una participación más importante llegando a un pico del 62%, conforme va pasando el tiempo.

Quisimos también ver es que pasaba los años anteriores, o sea, en la foto del 6% lo que estoy viendo es el desarrollo solamente de un año y quisimos ver cómo fue comportándose ese primer año en los últimos años.

En el 2011 teníamos un 9% de participación, fue decreciendo paulatinamente hasta llegar al 7% 2014, 2013 o el 6% que estamos viendo justamente en el último de 2015 que es la última información que obtuvimos de la Superintendencia.

Lo mismo podemos ver reflejado en la distribución de las observaciones, donde fíjense que en el primer año paulatinamente va decreciendo.

Veníamos del 2011, 2010/2011 con un 30%, o sea que se va reduciendo y esto es un poco lo que muestra cómo va el desarrollo.

Con respecto a la edad de los lesionados, Gustavo nos había mencionado algo respecto a la información de CLEAS, hablando en términos de responsabilidad.

En este caso no estábamos hablando en términos de responsabilidad, de hecho los reclamantes se supone que son no responsables con lo cual no hay una correlación específicamente. De los grupos etarios entre 19 y 30 años es el de mayor participación, luego de 31 a 50 y después en las puntas tenemos los más chicos y los mayores de 50 años.

También tenemos unas diferencias sutiles respecto al tipo de lesionado, ya sea un lesionado que está circulando en motocicleta, un peatón, o que sea una moto y vamos a ver que la mayor cantidad de lesionados de 19 a 30 años van a estar justamente en las motocicletas, esto tiene que ver con el volumen que está habiendo de motocicletas pequeñas y demás.

Tenemos la participación por tipo de lesionado, es el cuadro que vimos antes de la parte de la edad, ahora específicamente en términos generales.

Aquí vemos ese mismo gráfico pero en evolución de los últimos 10 años, donde en la participación va tomando más preponderancia el tema de las motos, reduciendo un poco la participación de los vehículos y se mantiene relativamente constante el peatón.

Con respecto a la gravedad de lesionados, en el 72% de los casos las lesiones son leves, por eso lo que estaba haciendo referencia respecto al aumento del índice de incapacidad.

Si esta misma gravedad la podemos ver en torno al tipo de lesionados, vamos a ver que conforme la persona tenga más indefensión por ejemplo en el caso de los peatones, los leves son menores; en las motos son un poco mayores y los autos son justamente los que más lesiones leves tienen porque están más protegidos. Es una información absolutamente lógica.

Con respecto a las zonas de lesiones de los autos, después seguramente Pablo nos va a dar mucho más ilustración al respecto; el 7% son en cabeza, el 11% en extremidades inferiores, 14 en extremidades superiores y el 68% es en tronco.

Respecto a motocicletas, el 8% lo tenemos en la cabeza, 21 en tronco y en extremidades superiores e inferiores 27 y 43%; es totalmente lógico porque ante una caída lo primero que se compromete justamente son las extremidades.

Con respecto a los peatones tenemos una afectación del 13% en la cabeza, 21% en el tronco, 24% en extremidades superiores y 42% en extremidades inferiores, también es lógico porque justamente los atropellos afectan mucho más las extremidades inferiores.

Damos lugar a Pablo que seguramente nos va a ilustrar mucho mejor. Por mi parte, no tenemos más así que muchísimas gracias.