

# Les asseguradores no donen l'abast amb tants accidents

Les companyies d'assegurances de vehicles estan cada vegada més sensibilitzades pels accidents d'automòbil, no sols per la quantitat, sinó també per la intensitat d'aquests. Per això, comencen a moure's per a buscar-hi solucions.

Sílvia Monfort

**P**arlar de 90.000 milions de pessetes, aproximadament, en pèrdues, que són les que preveuen les companyies d'assegurances per a aquest any no és cap barbaritat. De fet, és cada vegada més alt el nombre d'accidents que hi ha a Catalunya i a la resta de l'estat. També són cada vegada més les reparacions dels automòbils i encara són més altes les indemnitzacions que fixen els jutges en casos d'accidentats ferits o morts.

El que sí que està clar és que no tots els accidents són deguts a l'excés d'alcohol o de velocitat. «L'increment del parc mòbil (al primer trimestre de 1989 hi va haver un augment de vehicles del 13% respecte a 1988), la potència dels cotxes i l'estat de les carreteres fa que l'augment de sinistres no sigui degut a una sola causa sinó a la suma de moltes», comenta Joan Pla, del Reial Automòbil Club de Catalunya, RACC.

«L'estat dels vehicles és bastant deficient», explica Pedro Luna, director de sinistres de la companyia Wintertur. «La ITV és positiva per als cotxes més vells, però també els cotxes que no ho són tant pateixen defectes de manteniment. A França i a Suïssa, les companyies donen bonificacions si es porten certificats autèntics que demostrin que el vehicle ha estat realment revisat».

Però una de les preocupacions de les companyies d'assegurances és que si apliquen la regla de tres: com més sinistres i més intensos, majors indemnitzacions i, per tant, més alt l'augment de les primes, arribaria un moment que aquesta espiral no deixaria de créixer. D'altra banda, però, el percentatge de les primes que han de destinar a les indemnitzacions és cada vegada més alt. Per això, algunes asseguradores s'han espavilat diversificant-se en altres tipus d'assegurances, si no és que han desaparegut, i les altres estan estudiant sistemes de penalitzacions contra els infractors reincidents.

I és que, entre els *culpables* dels accidents de trànsit, del 15 al 20% són

conductors reincidents que solen tenir accidents intensos però que tenen el cotxe assegurat a tot risc. L'altre 75 o 80%, o no tenen accidents, o els tenen molt de tard en tard. Llavors, «com que no és lògic que els uns paguin pels altres, el sistema Bonus/Malus castiga gradualment els mals conductors i beneficia l'altre 80%», tal com explica a EL TEMPS Pedro Luna.

Winterthur (que té més de mig milió de vehicles assegurats) va presentar a principis del mes passat el sistema Bonus/Malus, «adreçat indirectament a procurar la contenció de sinistralitat, i creiem que serà efectiu perquè, entre altres coses, toca la butxaca de la



DOMÈNEC UMBERT



DOMÈNEC UMBERT

Més accidents, reparacions més cares i indemnitzacions més altes.



## La Gerència de Seguretat Vial

**Q**uan la Generalitat de Catalunya va presentar el Pla d'Actuació de Seguretat Vial per a Catalunya, a mitjan mes de juliol, va voler posar de manifest que el govern autonòmic vol les competències en matèria de trànsit, les quals estan en les mans del govern central, però mentre que aquestes competències no li siguin traspasades, la Generalitat té intenció de signar un conveni de col·laboració amb la Direcció General de Trànsit en matèria de seguretat viària integrat en el pla estatal.

La Gerència de Seguretat Vial creada ara per la Generalitat, està adscrita al departament de Governació i té com a funció exclusiva disminuir els accidents de trànsit i les víctimes que aquests ocasionen en les carreteres catalanes. La Generalitat és el nou òrgan directiu coordinador de totes les activitats tendents a la disminució dels accidents. El nou gerent és Josep Lluís Pedragosa, ex-subdirector general de Trànsit.

«Barrejar alcohol i benzina mata» i «No més morts» són algunes de les campanyes de sensibilització que la gerència tirarà endavant, com també campanyes de recomanació d'utilització del casc, de prevenció pel control dels vehicles i les d'educació escolar.

D'altra banda, la Comissió Cata-

lana de Seguretat Vial serà l'òrgan consultiu de la Gerència, la qual elaborarà informes sobre els plans de seguretat vial a Catalunya i realitzarà els estudis de les causes generals dels accidents, elaborats per 8 grups de treball encarregats de l'educació vial, prevenció de l'usuari, infraestructura i senyalització urbana i interurbana, la seguretat dels vehicles i transports de viatgers, el grup de dades d'accidents i seguiment dels resultats i el grup de serveis a l'accidentat. En aquesta comissió, que es formarà a finals d'estiu, s'hi integraran autoescoles, firmes d'assegurances, tallers i la resta de sectors pròxims a la circulació.

Els resultats desitjats, una vegada estigui en funcionament la Gerència, són que s'espera aconseguir aturar la corba de creixement de les xifres de sinistres fins arribar a un equilibri d'increment zero per als anys 1989-1990. En una segona fase, del 1991-1992, es planteja la disminució de les estadístiques fins a percentatges d'un 2,5 a un 4%.

Es tracta, però, d'aconseguir un clima de diàleg i de col·laboració entre administracions, institucions, mitjans de difusió i l'usuari, sense la voluntat dels quals els resultats desitjats no arribaran a aconseguir-se. □

gent». Aquest sistema encareix o disminueix el preu de les assegurances en funció de si el conductor té accidents imputables freqüentment o de tant en tant. «Es tracta de corregir la solidaritat que és el principi actuarial en què es fonamenten les assegurances».

Altres companyies, com Catalana de Occidente (que té uns 340.000 assegurats) estan estudiant l'aplicació de noves tarifes i l'establiment de primes per a determinats grups d'assegurances. Així, Ramón Sala, director de sinistres de Catalana de Occidente, diu que estan estudiant «introduir correccions en l'assegurança del vehicle d'acord amb la potència d'aquest, l'edat del conductor i establir un sistema de premis i recàrrecs segons el grau de sinistralitat i freqüència».

Per la seva banda, Mapfre, amb 1.500.000 cotxes assegurats, també ofereix descomptes de fins i tot el 50% als seus bons clients. Però, de fet, es tracta de «fer una selecció de risc i tocar les primes el mínim possible».

### Un ordinador central

En el punt que es mostren tots d'acord és que «s'hauria de crear un fitxer informatiu coordinat per a protegir-nos dels sinistradors reincidents», comenta Pedro Luna. Perquè, al cap i a la fi, per molts sistemes de bonificacions que s'inventin, si el sinistrador freqüent, quan se li augmenta la prima, se'n va a una altra companyia, ja torna a ser el mateix.

A partir de setembre, però, entrarà en funcionament un banc de dades creat per diverses companyies, el 60% del sector, per tal que el client no pugui anar d'una companyia a l'altra tan tranquil·lament.

Però, tal com comenta Santiago Moragas, de la companyia Mapfre, «el sector és reticent a crear una central base de dades, perquè s'haurien de donar dades de cartera i això corre el risc que pugui ser utilitzat per a altres finalitats. Però, de fet, és el futur».

En la II Setmana de l'Assegurança celebrada a Madrid aquest any, Pedro Luna va fer un prec a la Direcció General de Tràfic perquè «facilités a les companyies d'assegurances les multes consolidades de circulació interurbana, les infamants, les multes d'excés de velocitat, d'avançaments brutals, i així les companyies es comprometrien que les multes poguessin ser considerades com a grau de penalització de les primes». Per ara és només una petició, però el banc de dades centralitzat ja té un lloc destinat per a aquesta informació. □