

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

TEMA:

Análisis del Mercado de Seguros de Vehículos a Nivel Nacional;
Período: 2010-2014. Caso: Mapfre Atlas

AUTORAS:

Márquez Fiallos, Keyla Dennise
Olivo Naranjo, Jessenia Katherine

IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO:

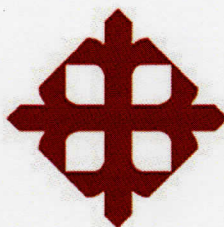
INGENIERO EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

TUTOR:

Econ. Henríquez Henríquez, Carlos Andrés MSc.

Guayaquil, Ecuador

2015



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por las estudiantes **Márquez Fiallos, Keyla Dennise** y **Olivo Naranjo, Jessenia Katherine**, como requerimiento parcial para la obtención del Título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional.

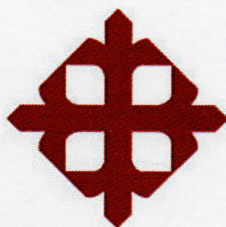
TUTOR

Econ. Henríquez Henríquez, Carlos Andrés MSc.

DIRECTORA (e) DE LA CARRERA

Lcda. Isabel Pérez Jiménez M.Ed.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Keyla Dennise, Márquez Fiallos

DECLARO QUE:

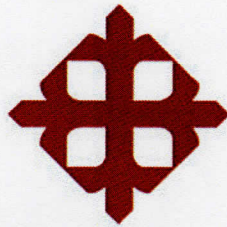
El Trabajo de Titulación **Análisis del Mercado de Seguros de Vehículos a Nivel Nacional; Período: 2010-2014. Caso Mapfre Atlas.** Previa a la obtención del Título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015

LA AUTORA

Keyla Dennise Márquez Fiallos



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Jessenia Katherine, Olivo Naranjo**

DECLARO QUE:

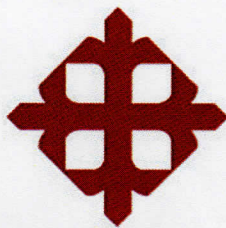
El Trabajo de Titulación **Análisis del Mercado de Seguros de Vehículos a Nivel Nacional; Período: 2010-2014. Caso Mapfre Atlas**. Previa a la obtención del Título de Ingeniero en Gestión Empresarial Internacional, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015

LA AUTORA

Jessenia Katherine Olivo Naranjo



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

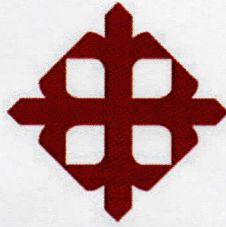
Yo, **Keyla Dennise Márquez Fiallos**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis del Mercado de Seguros de Vehículos a Nivel Nacional; Período: 2010-2014. Caso Mapfre Atlas**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015

LA AUTORA:

Keyla Dennise Márquez Fiallos



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Yo, **Jessenia Katherine, Olivo Naranjo**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis del Mercado de Seguros de Vehículos a Nivel Nacional; Período: 2010-2014. Caso Mapfre Atlas**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 14 días del mes de septiembre del año 2015

LA AUTORA:

Jessenia Katherine Olivo Naranjo

AGRADECIMIENTO

En la vida tenemos etapas que cumplir, historias que culminar pero nunca dejándolas de recordar. Ahora que han pasado 4 años comparo un yo de antes versus el yo de ahora y me doy cuenta que el esfuerzo y dedicación para llegar a esta meta final no ha sido en vano. Doy gracias principalmente a Dios, porque sin la guía y bendición de Él nada sería posible, a mis padres que supieron inculcarme el valor de la responsabilidad, el respeto y honestidad para que cada semestre me destaque y haya logrado obtener buenas calificaciones. Así mismo, una vida universitaria no está completa sin tus amigas, y mi compañera de tesis es una de ellas, agradezco por la paciencia y cariño ya que entre risas, llantos o desacuerdos siempre ha estado ahí ante cualquier situación. Otro amigo, el Ec. Carlos Henríquez quién como tutor y su manera de orientarnos durante el tiempo que ha durado esta tesis fue esencial y enriquecedor para una mayor formación profesional. Finalmente, mi sincero agradecimiento a Juan José Menéndez (Gerente Técnico de Vehículos de la compañía Mapfre Atlas) por su dedicación y tiempo puesto que desde el inicio de este reto me apoyaba incondicionalmente para presentar un excelente trabajo de titulación con información de la compañía aseguradora para la cual laboro actualmente.

MÁRQUEZ FIALLOS KEYLA DENNISE

AGRADECIMIENTO

El agradecimiento a Dios por sus bondades, por ser mi fortaleza y brindarme una vida llena de aprendizajes para alcanzar los logros propuestos. A mis padres Jorge Olivo y Zoila Naranjo por darme la oportunidad de tener una formación digna rodeada de valores con equidad de justicia, por alentarme en los momentos difíciles y sobre todo por ser un excelente ejemplo de vida a seguir. A mi hermano Darío por ser uno de mis motores que me impulsan a ser mejor cada día. Agradezco también a mi hermano Washington, quien desde el cielo me acompaña y me guía por el camino del bien, tú eres parte de este sueño y sé que estas muy orgulloso de mi.

Agradezco de manera especial y sincera al Ec. Carlos Henríquez por su aporte invaluable, disponibilidad y paciencia en el desarrollo de esta tesis, no cabe duda que su tutoría y su capacidad de guiar mis ideas ha enriquecido esta investigación. Quiero expresar también mis más sinceros agradecimientos a los docentes de la Carrera de Gestión Empresarial Internacional de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, por impartir sus conocimientos y experiencias a lo largo de la carrera universitaria y prepararnos para los retos que se presenten en nuestra vida.

De igual manera, a mi compañera de tesis Keyla Márquez por su paciencia, dedicación y participación en el desarrollo de esta investigación y por facilitar la información necesaria de la Compañía aseguradora Mapfre Atlas.

OLIVO NARANJO JESSENIA KATHERINE

ÍNDICE GENERAL
ANÁLISIS DEL MERCADO DE SEGURO DE VEHICULOS A
NIVEL NACIONAL, PERÍODO 2010-2014, CASO: MAPFRE
ATLAS

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I

PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema	3
1.2 Formulación del Problema	4
1.3 Delimitación del Problema	5
1.4 Justificación e Importancia.....	5
1.5 Objetivos de la Investigación	6
1.5.1 Objetivo General	
1.5.2 Objetivos Específicos	

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Historia del Seguro	8
2.2 Definición de Seguros.....	9
2.3 Tipos de Seguros.....	10
2.4 El contrato de Seguro	11
2.4.1 Características.....	11
2.4.2 Elementos esenciales.....	13
El asegurador	
El solicitante	
El interés asegurable	

El riesgo asegurable
Valor asegurado
Prima
Obligaciones del asegurador

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Modalidad de Investigación.....	16
3.2 Tipo de Investigación	17
3.3 Población y muestra	17
3.4 Técnica e instrumentos de recolección de información	18

CAPITULO IV

SITUACIÓN DEL MERCADO AUTOMOTRIZ Y DE SEGUROS

4.1 Características del mercado automotriz.....	19
4.2 Entorno legal del sector automotriz.....	29
4.2.1 Organizaciones gremiales e instituciones públicas vinculadas al sector automotriz	29
4.2.1.1 Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana	
4.2.1.2 Asociación Ecuatoriana Automotriz	
4.2.1.3 Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador	
4.2.1.4 Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías	
4.2.1.5 Comité de Comercio Exterior	
4.2.1.6 Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	
4.2.1.7 Ministerios de Industrias y Productividad	
4.2.2 Ley de Fomento a la Industria Automotriz	31
4.2.3 Régimen de Importaciones.....	32

4.2.4 Restricciones Impuestas al Sector Automotriz	33
4.2.4.1 Resolución No. 66	
4.2.4.2 Resolución No. 65	
4.3 Características del sector asegurador	34
4.3.1 Compañías de reaseguros autorizadas en el Ecuador	35
4.3.2 Compañías de seguros autorizadas en el Ecuador	35
4.3.3 Ramos autorizados	38
4.4 Entorno legal del sector	39
4.4.1 El nuevo Código Monetario y Financiero	40
4.4.2 Aumento de capital	40
4.4.3 Reforma a la Ley Orgánica de Incentivos a la Producción y Fraude Fiscal	41
4.4.4 Eliminación del SOAT	41
4.4.5 Junta de Regulación Monetaria y Financiera	42
4.4.6 Asociaciones y Organismos	43
4.4.6.1 La Superintendencia de Bancos y Seguros	
4.4.6.2 Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros	
4.4.6.3 Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador (ACOSE)	
4.4.6.4 Federación de Empresas de Seguros del Ecuador (FEDESEG)	
4.4.6.5 Asociación de Supervisores de seguros de Latinoamérica (ASSAL)	
4.4.6.6 Federación Interamericana de Empresas de Seguros (FIDES)	
4.4.6.7 Asociación Internacional de Supervisores de seguros (IAIS)	
4.5 Análisis FODA del Sector Asegurador	48
4.6 Participación de las compañías aseguradoras	49
4.6.1 Primaje con relación al PIB	49
4.6.2 Aseguradoras con mayor prima neta emitida año 2013	50
4.6.3 Prima emitida por ramos autorizados	52

4.6.4 Ramos técnicos	56
4.6.5 Ramo de vehículos.....	59

CAPITULO V

COMPAÑÍA ASEGURADORA MAPFRE ATLAS

5.1 Marco estratégico	62
5.2 Estructura del Ramo de Vehículos.....	64
5.3 Portafolio de Productos.....	68
5.3.1 Auto Elite	68
5.3.1.1 Principales Coberturas	
5.3.1.2 Beneficios adicionales	
5.3.2 Auto Ideal	70
5.3.2.1 Principales Coberturas	
5.3.2.2 Beneficios adicionales	
5.3.3 Auto Exacto	71
5.3.3.1 Principales Coberturas	
5.3.3.1 Beneficios adicionales	

CAPÍTULO VI

ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

6.1 Participación	73
6.1.1 Vehículos Asegurados con la compañía Mapfre Atlas	73
6.2 Siniestralidad	76
6.2.1 Siniestros por marca de vehículo	78
6.2.2 Pérdida Parcial por Robo año 2014.....	79
6.2.3 Pérdida Parcial por Daños año 2014.....	80
6.2.4 Costos promedios por talleres de red.....	82
6.2.5 Costo medio de reparación por tipo de taller	82

CAPÍTULO VII

DISCUSIÓN

7.1 Conclusiones84
7.2 Recomendaciones86

BIBLIOGRAFÍAS Y ANEXOS

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	
Tipos de seguros	11
Tabla 2	
El sector automotriz en cifras.....	20
Tabla 3	
Producción nacional por ensambladora.....	23
Tabla 4	
Producción nacional por tipo de vehículo	24
Tabla 5	
Importaciones anuales por tipo de vehículo.....	25
Tabla 6	
Ventas anuales por tipo de vehículo	27
Tabla 7	
Ventas anuales por provincia y participación	28
Tabla 8	
Reaseguradoras del Ecuador	35
Tabla 9	
Clasificación de las compañías del sector asegurador	36
Tabla 10	
Nómina de aseguradoras autorizadas en Ecuador.....	37
Tabla 11	
Esquema FODA del sector asegurador	48
Tabla 12	
Primaje en relación con el PIB.....	49
Tabla 13	
Compañías de Seguros en Ecuador.....	51
Tabla 14	

Prima emitida por ramos autorizados	52
Tabla 15	
Seguros generales (Ramos técnicos)	56
Tabla 16	
Participación del Ramo de vehículos	59
Tabla 17	
Valores de Mapfre Atlas Cía. de Seguros	64
Tabla 18	
Principales coberturas de Auto Élite	69
Tabla 19	
Principales coberturas de Auto Ideal	71
Tabla 20	
Principales coberturas de Auto Exacto	72
Tabla 21	
Unidades de Vehículos Asegurados	73
Tabla 22	
Crecimiento y ranking del ramo de Vehículos de Mapfre Atlas	75
Tabla 23	
Tasa de Siniestralidad: Mercado vs Compañía Mapfre Atlas	76
Tabla 24	
Siniestros por Marca de Vehículos, Año 2014	78
Tabla 25	
Pérdida Parcial por Robo año 2014	79
Tabla 26	
Pérdida Parcial por Daños año 2014	80
Tabla 27	
Costos promedios por talleres de red	82
Tabla 28	
Costo medio de reparación por tipo de taller	82

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	
Ventas totales de Vehículos en el país	21
Figura 2	
Producción nacional de vehículo por ensambladora.....	23
Figura 3	
Importaciones anuales por tipo de vehículo.....	25
Figura 4	
Ventas anuales por tipo de vehículo	27
Figura 5	
Ventas anuales por provincia y participación	29
Figura 6	
Participación del Total de Compañías Aseguradoras en el Sistema de Seguros Privados	36
Figura 7	
Logo de la FEDESEG	45
Figura 8	
Países miembros de la ASSAL	46
Figura 9	
Primaje en relación con el PIB	50
Figura 10	
Aseguradoras con mayor prima neta emitida año 2013.....	51
Figura 11	
Primeros ramos con mayor prima neta emitida 2010-2014	55
Figura 12	
Participación del Ramo de Vehículos	60
Figura 13	

Mapfre en el mundo	62
Figura 14	
Partes de la cobertura Élite Warranty	70
Figura 15	
Vehículos Asegurados por Mapfre Atlas 2010-204.....	74
Figura 16	
Crecimiento y ranking del ramo de Vehículos de Mapfre Atlas.....	75
Figura 17	
Comparación de la Siniestralidad del Mercado Vs Siniestralidad de Mapfre Atlas	77

RESUMEN

Al ser la industria automotriz uno de los sectores que genera mayor aportación al Ecuador, éste se ve amenazado debido a las diferentes restricciones que el Gobierno Nacional ha establecido para disminuir las compras externas e incentivar la producción nacional con el fin de mejorar la balanza comercial del país. La Resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX) publicada en Junio del 2012, restringe una importación cuantitativa anual de vehículos, la misma que está fijada por monto y unidades. Adicionalmente, en la Resolución No. 65 publicada el mismo año, se establece una restricción cuantitativa para las CKD de vehículos. Por lo tanto, las ventas e importaciones de vehículos han registrado reducciones en estos últimos años, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, afectando directamente a las concesionarias, ya que disminuyen la oferta y demanda de vehículos, causando un efecto negativo al sector asegurador, puesto que muchas compañías están acostumbradas a vender directamente a la concesionaria y otorgan un gran porcentaje de sus contratos al sector corporativo, reduciendo así la captación de posibles asegurados. En este contexto, el objetivo de este trabajo de titulación es describir y presentar el comportamiento del mercado de seguro de vehículos desde el periodo 2010 al 2014, tomando en cuenta los vehículos asegurados por la compañía que se escogió como caso de estudio “MAPFRE ATLAS CIA DE SEGUROS - ECUADOR,” debido a las medidas restrictivas que se han generado y dar recomendaciones para la captación de más clientes. La observación mediante libros especializados en el tema, Registros Oficiales, datos de la Superintendencia de Bancos y Seguros y anuarios de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador facilitaron este análisis, junto con las entrevistas realizadas a los directivos de la Compañía Aseguradora Mapfre Atlas.

Palabras Claves: Industria automotriz, Gobierno Nacional, Comité de Comercio Exterior (COMEX), Resolución No. 65 y 66, Completely Knocked Down (CKD), medidas restrictivas, Sector asegurador.

ABSTRACT

The automotive industry's position as one of Ecuador's greatest financial contributors is threatened by various constraints that the Government have placed to reduce excessive buying while encouraging domestic production in an effort to improve the country's trade balance. Resolution No. 66 of Committee on Trade (COMEX) restricts the annual import of vehicles and it is fixed by units and value. It also set a quantitative restriction for CKDs of vehicles in the Resolution No. 65 published the same year. Therefore, according to the Association of Automotive Companies of Ecuador, the sales and imports of vehicles have declined in recent years, directly affecting car dealerships which reduce the supply and demand of these vehicles. Since many companies are accustomed to selling directly to the dealership and giving a large percentage of their contracts to the corporate sector, this creates a negative effect on the insurance industry, thereby reducing the uptake of possible insured. In this context, the purpose of this work is to describe and exhibit the car insurance market's behavior from 2010-2014, taking into account the vehicles insured by the company chosen as a case study "MAPFRE ATLAS CIA DE SEGUROS- ECUADOR," due to restrictive measures that have been generated, and to make recommendations with the goal of attracting more clients. Observation through specialized books on the subject, official records, information from the Superintendence of Banks and Insurances and yearbooks from the Association of Automotive Companies of Ecuador facilitated this analysis, as well as interviews with the directors of the insurer Mapfre Atlas

Clue Words: The automotive industry, Committee on Trade (COMEX), Resolution No. 65 and 66, Completely Knocked Down (CKDs), restrictive measures, Insurance industry.

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Étant donné que l'industrie automobile est un des secteurs qui génère un grand apport économique au développement de l'Équateur, celle-ci est menacée à cause de différentes restrictions que le gouvernement national a établi pour favoriser la production nationale afin d'améliorer la balance commerciale du pays. La Résolution No.66 du Comité du Commerce Extérieur (COMEX) publiée en Juin 2012, restreint l'importation annuelle de véhicules, la même qui est fixée par des unités et valeur. En plus, dans la Résolution No. 65 publiée la même année, elle établit une restriction quantitative pour le kit de montage de véhicules. C'est pourquoi, les ventes et les importations de voitures ont baissé ces dernières années, selon l'Association d'entreprises Automotrices de l'Équateur, affectant directement les concessionnaires d'automobiles, puisqu'ils réduisent l'offre et la demande de véhicules, provoquant en même temps un effet négatif au secteur de l'assurance. Comme de nombreuses entreprises ont l'habitude de vendre directement au concessionnaire et de donner un grand pourcentage de leurs contrats au secteur des entreprises, donc avec ces mesures, on réduit la captation des assurés potentiels. Dans ce contexte national, l'objectif de ce travail est de décrire et présenter le comportement actuel du marché d'assurance de véhicules de 2010 à 2014, en tenant comme référence les véhicules assurés par l'entreprise qui a été choisie comme cas d'étude "MAPFRE ATLAS DE L'ÉQUATEUR". Pour mener à bien cette étude on s'est servi des livres spécialisés sur le sujet, des registres officiels, des informations de la Surintendance de Banques et d'Assurances, des annuaires de l'Association d'Entreprises Automotrices de l'Équateur de même que d'autres institutions, ainsi que des entretiens réalisées aux cadres dirigeants de la Compagnie d'assurances Mapfre Atlas. On va conclure le présent travail en analysant les mesures restrictives qui ont été générées dans cette période de temps pour ensuite donner des recommandations pour attirer plus de clients.

Mots-Clés : L'industrie automobile, Gouvernement National, Comité du Commerce Extérieur, Résolution No. 65 et 66, kit de montage, mesures restrictives, secteur de l'assurance

INTRODUCCIÓN

En Ecuador, el seguro desempeña un papel fundamental al brindar una protección de estabilidad y equilibrio económico al asegurado, y en la actividad económica del país porque genera un comportamiento de ahorro al sector social a largo plazo, al pagar una prima que se estableció dentro del contrato de seguro para cubrir una eventualidad.

Por ello, es importante realizar un estudio que conlleve analizar y a demostrar los riesgos que puedan existir en el ramo del seguro de vehículos, siendo uno de los ramos que genera mayor aportación para los seguros generales. Con la intervención de una compañía aseguradora con solvencia, prestigio y de confianza como Mapfre Atlas.

Las restricciones a las importaciones en el sector automotriz establecidas por el Gobierno Nacional junto con el Comité de Comercio Exterior en el año 2012, son otros aspectos de gran relevancia que se consideraron para el análisis del trabajo de titulación.

En esta investigación se pretende dilucidar si las restricciones cuantitativas anuales a la importación de automóviles establecidos en la Resolución No.66 emitida por el COMEX, y el incremento de aranceles de partes y piezas CKD, tendrán un efecto negativo para el sector asegurador de vehículos. Para determinar este impacto se evaluó el comportamiento que ha tenido el mercado de seguros vehiculares utilizando como caso de estudio la compañía aseguradora Mapfre Atlas y definir si en realidad son una real amenaza para el crecimiento y expansión del ramo de seguro de vehículos.

La investigación se presenta en seis capítulos, en primer lugar se puntualiza la problemática, se plantea y formula el problema junto con las delimitaciones en tiempo y espacio, justificación e importancia y objetivo general y específicos.

En el capítulo II, se muestra un marco teórico que comprende las teorías y definiciones más elementales entorno al sector asegurador como su origen en base a la teoría general del seguro de Alfredo Manes, definiciones, tipos de seguros, el contrato de seguro y sus características, elementos esenciales y las obligaciones del asegurador.

La metodología de la investigación está comprendida en el capítulo III, se detalla la modalidad y el tipo o nivel de investigación, la población y muestra del estudio y las técnicas e instrumentos que son factores esenciales para la obtención de la información.

En el capítulo IV, se relata la situación del mercado automotriz y el sector asegurador, se hace referencia a las ventas totales de vehículos en Ecuador, las mismas que están compuestas por producción nacional e importaciones, se menciona el entorno legal que se ha generado en estos últimos 5 años y las diferentes organizaciones e instituciones vinculadas a estos dos sectores. Además, se detalla las aseguradoras y reaseguradoras en el país junto con la participación porcentual y monetaria de cada una de ellas según su prima emitida y los ramos autorizados a comercializar por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

En el capítulo V, se describe un breve marco estratégico de la compañía que se utilizó como caso de estudio, Mapfre Atlas y se detalla la estructura del ramo de vehículos, el portafolio de productos que ofrece esta aseguradora como son los autos élites, ideales, exactos y sus principales coberturas y beneficios adicionales.

Por último, se muestra los resultados de la investigación mediante información recogida por la Compañía Mapfre Atlas para presentar las conclusiones y recomendaciones de este análisis.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del problema

El Gobierno Nacional ha establecido diferentes regulaciones para incentivar la producción nacional y disminuir las compras externas con el fin de mejorar la balanza comercial del país.

En la Resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), el sector automotriz se ve amenazado debido a la restricción cuantitativa anual de importación, la misma que está fijada por unidades de vehículos y valor; y los operadores de comercio exterior deben de respetar lo estipulado en esta resolución. (COMEX, art. 1)

Según datos publicados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) indican que se ha registrado una reducción del 9% en importación de vehículos en comparación al año 2013.

Por lo tanto, el impacto de imponer medidas restrictivas tanto a la importación de vehículos como a sus partes y piezas para el ensamblaje, afecta directamente a las concesionarias en el país, ya que disminuyen la oferta de vehículos por las limitaciones de cupos que establece el Comité de Comercio Exterior en la Resolución No. 66 y la demanda al incrementarse el valor comercial del vehículo, causando un efecto negativo al sector asegurador, puesto que muchas compañías están acostumbradas a vender directamente a la concesionaria y otorgan un gran porcentaje de sus contratos al sector corporativo.

Por otra parte, la Jefa Nacional de Siniestros de la Compañía Mapfre Atlas, Vanessa Cantos, indica que al existir una menor oferta de vehículos por parte de las concesionarias, no se está disminuyendo la emisión de pólizas de seguros,

sino que se reduce la captación de posibles asegurados, mientras que la cartera de clientes de la Compañía se mantiene, al existir una renovación de póliza de vehículo, independientemente del cupo de la concesionaria.

Adicionalmente, en caso de que se compre un vehículo nuevo, con un precio relativamente alto debido a los impuestos, y la persona tenga la posibilidad económica de asegurarlo, el monto asegurado del vehículo será superior y por ende, la prima a cancelar aumentará.

La finalidad de analizar el mercado de seguro de vehículos de la compañía Mapfre Atlas desde el año 2010 – 2014, es para determinar en qué medida la restricción cuantitativa a la importación de vehículos afecta al ramo de seguros vehicular y dar recomendaciones para la captación de clientes por el impacto producido.

Formulación del problema

¿Son las restricciones cuantitativas anuales a la importación de vehículos, partes y piezas una real amenaza para el crecimiento y expansión del ramo de seguro de vehículos de la empresa Mapfre Atlas?

¿Es el entorno legal y las constantes resoluciones del ente regulador de las compañías de seguro un obstáculo para el cumplimiento del plan estratégico de Mapfre Atlas?

Delimitación del problema

Delimitación espacial. La presente investigación se efectúa en el ramo de seguro de vehículos de la Compañía aseguradora Mapfre Atlas, ubicada al norte de la ciudad de Guayaquil y en las diferentes sucursales que existen a nivel nacional.

Delimitación temporal. El periodo a analizar fue desde el año 2010-2014.

Justificación del tema

El mercado asegurador desempeña un rol importante en la actividad económica del país porque genera un comportamiento de ahorro al sector social a largo plazo, al pagar una prima que se estableció dentro del contrato de seguro para cubrir una eventualidad.

Según datos publicados por la Superintendencia de Bancos y Seguros, se señala que a diciembre del 2014, el sector asegurador estuvo conformado por 35 compañías, de las cuales 13 estaban enfocadas en los seguros generales, 7 en los seguros de vida y 15 de compañías mixtas. En base a la prima emitida en el año 2014, los seguros generales han liderado el mercado con una participación del 83.8%. Dentro de éstos, el que representa una mayor aportación es el ramo de seguros de vehículos con el 25.76% en el año 2014, registrando un incremento del 0.27% en comparación al año anterior.

Por otra parte, el sector automotriz se ve amenazado por las restricciones cuantitativas a la importación de vehículos y de partes y piezas CKD, establecidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), en la Resolución No. 65 y 66 publicada en junio del 2012.

Por este motivo, es importante realizar un análisis de la evolución del mercado de seguros en el sector automotriz utilizando como caso estudio a la compañía Mapfre Atlas durante el periodo 2010 - 2014, el mismo que permitirá determinar el comportamiento que ha tenido el ramo de seguro de vehículos ante diferentes regulaciones emitidas por el Gobierno Nacional.

Objetivo general

Evaluar el comportamiento que ha tenido el mercado de seguros de vehículos para determinar si las restricciones cuantitativas a la importación del sector automotriz son consideradas una amenaza para el ramo de vehículos de la Compañía aseguradora Mapfre Atlas, desde el año 2010 al 2014.

Objetivos específicos

- Analizar el volumen de producción de pólizas de seguros vehiculares emitidas durante el año 2010 – 2014 mediante información interna de la aseguradora Mapfre Atlas.
- Identificar cuáles han sido los factores externos más relevantes que han afectado al sector de seguros de vehículos en la empresa Mapfre Atlas, mediante normativas impuestas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y Comité de Comercio Exterior.
- Determinar cuál ha sido el porcentaje de siniestralidad en los últimos 5 años, mediante el uso de información acerca de siniestros ocurridos por marca de vehículos, el costo de mano de obra y red de talleres para comprobar si la restricción a las partes y piezas de vehículos CKD afectan al costo de un siniestro.

- Determinar el impacto que han tenido las restricciones de importación en el sector automotriz dentro del ramo de seguro de vehículos de la empresa Mapfre Atlas en base a los resultados obtenidos del periodo de análisis, mediante reportes estadísticos proporcionados por el Gerente Técnico de Vehículos.

CAPITULO II MARCO TEÓRICO

Historia del seguro

Es conveniente dar a conocer la evolución histórica del seguro desde su origen hasta la actualidad, para de esta forma tener una visión más amplia del tema, que permita discernir de mejor manera cómo se ha estado manejando este mercado de seguros.

Alfredo Manes afirma en su “Teoría General del Seguro” que existen dos etapas en la cuales se clasifica el seguro: Etapa prehistórica y Etapa Histórica.

La primera etapa relata la interacción que se da entre la comunidad para salvaguardar sus bienes y recursos de una manera muy sencilla, como se expone en un ejemplo de una documentación de la compañía aseguradora Mapfre Atlas. “El almacenamiento de productos, como los cereales, en graneros de templos o de señores en la Antigüedad y la Edad Media, era una forma primitiva de seguro contra las malas cosechas” (MAPFRE, 2014, pág. 28)

Este es un ejemplo claro de cómo en la antigüedad la población aseguraba su alimentación en épocas no productivas o tiempos de sequía para poder subsistir en dicha temporada, ya que confiaban en que la cosecha no iba a sufrir ningún daño por creencias religiosas a tales templos sagrados.

Algo parecido surgió en la etapa histórica con el seguro marítimo que fue el primer modelo de aseguramiento que se originó durante la edad media en Europa, debido a que los navegantes de aquella época no contaban con un sistema de protección a las actividades comerciales que ejercían en el mar. No obstante, el riesgo al que estaba expuesta la mercadería en la duración del viaje estaba amparado gracias a un contrato llamado “*el préstamo de la gruesa ventura*”.

Con todos estos sucesos, anteriormente mencionados, es como se ha ido dando paso a las primeras entidades aseguradoras. Sin embargo, Armijo (2014), señala que las entidades más poderosas surgieron en el siglo XX en países europeos, lo que dio lugar a que se fueran expandiendo en varios países de América Latina. Es importante destacar que a mediados del siglo XIX ya estaban comenzando a operar algunas aseguradoras inglesas en algunos mercados de América del Sur y el Caribe, ya que esto permitió el desarrollo del seguro en el Ecuador, exactamente en el año de 1876 con las siguientes aseguradoras: “Compañía Ecuatoriana contra incendios y Compañía Nacional de Seguros”.

En cuanto al ramo de seguro de Vehículos, Armijo (2014) argumenta que éste tuvo lugar a mediados del siglo XIX, al notar la gran dificultad que implicaba la construcción de vías férreas para el primer transporte masivo de personas “El Tren”. Es ahí donde radica el origen de seguro vehicular y su importancia, ya que entre los años 1885 y 1889, se dio apertura a la construcción de un transporte más sencillo e individual. En 1896 se efectuó la primera venta comercial de vehículos y en ese mismo año se originó la muerte del individuo, éste suceso fue dando lugar al primer seguro vehicular en el año de 1928 en Australia y Nueva Zelanda para poder solventar los problemas que acarrea un accidente automovilístico.

Definición de seguro

Al hablar de seguros no consta una definición exacta, pues desde el punto de vista jurídico, económico, social se han trazado definiciones similares, entre las cuales se pueden citar las siguientes:

El doctrinario Alemán Alfredo Manes en una documentación propuesta por la compañía aseguradora Mapfre, define al seguro como “La protección mutua de bienes o servicios, análogamente expuestas, ante situaciones eventuales”.

Para Raúl Semien, el seguro se basa en “sobrellevar los riesgos del individuo, en vez de dejarlo expuesto ante situaciones provenientes de siniestros en el que pueda incurrir” (Payo MAPFRE, 2006, pág. 29)

En la legislación sobre el contrato del seguro se dice que es “un contrato donde el asegurador está en la obligación de dar una indemnización al asegurado a cambio del pago de una prima, dentro de los límites acordados, ante una pérdida o un daño derivado de un acontecimiento incierto”(Superintendencia de Bancos y Seguros, 1963, art. 1)

En este sentido, el concepto de seguro varía dependiendo del punto de vista en que éste es analizado, puesto que, algunos autores se basan en el principio de solidaridad al proporcionar al afectado un sustitutivo en caso de un suceso incierto, mientras que otros destacan el principio de contraprestación al que están involucrados los patrimonios de las personas para garantizar la protección de un bien o servicio mediante el pago de una prima, en caso de que se presente una situación adversa. Desde un punto de vista general, puede definirse como una actividad económica-financiera al transferir los riesgos a una aseguradora para que brinde un servicio de protección, donde estarán involucrados los patrimonios de los individuos por una indemnización.

Tipos de seguro

Existen diversos ramos que el seguro puede cubrir dependiendo del riesgo al que está expuesto el objeto asegurado, como se presentan a continuación:

Tabla 1 Tipos de seguros



Fuente: Seguros y pensiones para todos. Fundación Mapfre

Elaborado por: Autoras

El contrato de Seguro

Características. Eduardo Peña (2003), en su libro “Manual de Derechos de seguros” enumera cuatro características que un contrato de seguros presenta:

- **Es aleatorio.** Se define esta palabra como la incertidumbre, el siniestro que puede o no puede ocurrir, es decir que al celebrar el contrato tanto la parte aseguradora como el asegurado desconocen la contingencia

sino hasta que se realice y se pueda determinar los resultados económicos de cada uno siendo estos; utilidad o pérdida.

- **Es bilateral.** Porque las partes tienen obligaciones de igual correspondencia; la aseguradora de indemnizar (reparando, reponiendo o restituyendo) el bien afectado cuando ocurra el siniestro, ya que ha recibido del asegurado el pago de la prima correspondiente a lo estipulado en la póliza.
- **Es oneroso.** Debido a que existe una correlación de las partes, ya que el desembolso económico de muchos asegurados no es más que la cantidad obligatoria a pagar para que la compañía de seguros asuma el riesgo y pueda responder en caso de un evento imprevisto.
- **Es principal.** Ya que es autónomo y su validez es totalmente aceptada sin la existencia de otros contratos previamente estipulados.

Adicionalmente, una de las características que predomina en todo contrato de seguro es el de máxima buena fe, como lo expresa una profesora de Introducción al Derecho y Derecho Civil en la Universidad Santo Tomás, basada en la obra de Ruiz-Tagle Vial, Carlos (2011):

- **Es de máxima buena fe.** La característica más importante y fundamental del seguro ya que se confía que entre las partes existe total honestidad y no una intención dolosa. Por parte del asegurado, en dar una descripción clara del riesgo que desea asegurar y precautelar su existencia y buen estado. La buena fe por parte de la aseguradora, se refleja en una respuesta inmediata frente al siniestro que le pueda ocurrir a ese riesgo.

La Ley Orgánica de Defensa del Consumidor señala que un contrato puede ser de adhesión:

- **Es de adhesión.** Puesto que al celebrarlo, la parte contratante se adhiere a lo estipulado por el proveedor, sin objeción alguna. Al ser la aseguradora, el ente que ampara riesgos establece condiciones contractuales unilateralmente basadas en estadísticas, experiencias y análisis de riesgos, por lo tanto, la parte asegurada se atañe al contrato en su naturaleza sin discutir su contenido.

Elementos del contrato del seguro

Basándose en el art. 3 del Contrato del Seguro o Decreto Ejecutivo 1147, éste comprende los elementos detallados a continuación:

- **El asegurador.** Es la persona jurídica que está en capacidad de operar legalmente en el Ecuador, sujeta al control de la Súper Intendencia de Bancos y Seguros y asume con total responsabilidad cualquier evento fortuito del riesgo amparado, bajo las condiciones de la póliza.
- **El solicitante.** Es la persona natural o jurídica interesada en adquirir un seguro. De acuerdo a Eduardo Peña Triviño después de pactar las condiciones del contrato de seguros entre la compañía y la persona, esta deja de ser solicitante y se convierte en tomador o llamado también contratante.
- **El interés asegurable.** Se define interés, al valor o utilidad que pueden tener los bienes o cosas. Es todo vínculo que tenga el solicitante con el objeto que quieren asegurar.

- **El riesgo asegurable.** El riesgo es un daño contingente porque que no se sabe dónde ni cuándo acontecerá por lo que se refiere a un hecho incierto e imprevisto. Por lo tanto, el riesgo asegurable es cualquier daño al que está expuesto un bien y no se puede evitar, así se desee lo contrario, causando una serie de perjuicios: morales, económicos o psicológicos. Claramente, se da por entendido que todo hecho cierto no constituye un riesgo y no es objeto de ser asegurado.
- **Valor asegurado.** Es el Límite de Responsabilidad y según el diccionario MAPFRE, el bien que está cubierto por la póliza es valorizado por cierta cantidad y hasta ese monto el asegurador tiene la obligación de indemnizar en caso de ocurrir un siniestro al objeto asegurado.
- **La Prima.** Es el precio del seguro y la cantidad de dinero obligatorio que cancela el asegurado, siendo ésta la esencia para contratar un seguro y dar sentido a la actividad aseguradora ya que la compañía asume riesgos a cambio de una contraprestación económica para, a su vez, afrontar gastos que la operación del seguro lo amerita.
- **Obligación del asegurador.** Asumir el costo de los siniestros e indemnizar correctamente al asegurado basándose en las cláusulas y condiciones establecidas previamente en la póliza.

Si uno de estos elementos enumerados no se incluye, el contrato de seguro se declara de nulidad absoluta.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

La metodología es esencial para toda investigación y se debe escoger la que mejor se enfoque al tema a realizar, junto con los objetivos planteados y la que ofrezca mayor oportunidad de analizar las variables dentro de la contextualización observada.

De acuerdo a Heinemann (2003), la metodología es un proceso de recolección e interpretación de información mediante la utilización de técnicas, procedimientos y métodos que ayudan a la resolución de problemas y alcance de resultados deseados de manera eficiente y eficaz

Por otra parte, la metodología de la investigación se basa en dos enfoques: cualitativo y cuantitativo. Gómez (2006), plantea que un enfoque cualitativo se basa en aspectos que no puedan ser cuantificables, es decir, que no comprendan mediciones numéricas ni conteos, mientras que un enfoque cuantitativo aborda análisis de datos mediante la utilización de estadísticas, la identificación de variables y patrones constantes para comprobaciones de hipótesis.

La presente investigación está caracterizada por un enfoque cualitativo al basarse en una observación naturalista y en un marco contextualizado. Se analizó el mercado de seguro de vehículos utilizando como caso de estudio a la empresa Mapfre Atlas, durante el periodo 2010 - 2014, para determinar el comportamiento que ha tenido este ramo ante las diferentes restricciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Modalidad de la investigación

La modalidad de la investigación consiste en un modelo para la resolución de la problemática presentada, considerando las necesidades del investigador y ésta puede adoptar las siguientes modalidades: (Herrera et al., 2002, p135)

De campo. Se lo realiza en el lugar de los hechos y el investigador obtiene información de manera precisa, ya que está en contacto con la realidad y puede alcanzar los objetivos planteados en la investigación.

Documental-bibliográfica. Se basa en la comparación de diversas teorías y criterios de autores, mediante fuentes primarias como documentos y secundarias como libros o revistas. Se recomienda utilizar esta modalidad en estudios basados en temas socioculturales, históricos, geográficos, literarios o en diferentes modelos y tendencias sociales.

Investigación experimental. En esta modalidad de investigación predomina la relación causa-efecto y los investigadores realizan una descripción de las variables que intervienen en el estudio, de manera que se logre alcanzar los objetivos de predicción en relación con la hipótesis planteada.

Investigación no experimental. No es necesario un control riguroso de las variables y el investigador no puede manipularlas puesto que, se basan en una observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto actual.

De esta manera, este trabajo se basó en una investigación de campo, porque el estudio se realizó con información proporcionada por la compañía aseguradora Mapfre Atlas, Comité de Comercio Exterior, Superintendencia de Bancos y Seguros, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y demás instituciones inmersas tanto el Sector automotriz como asegurador

Tipo de investigación

Descriptiva. Este tipo de investigación permite evaluar el comportamiento de los diferentes fenómenos que se están investigando, mediante un estudio descriptivo de las propiedades más importantes en el grupo o comunidades que se están analizando. Es por esto, que el tipo de investigación es descriptivo ya que se realizó un estudio descriptivo de las características para evaluar el comportamiento que ha tenido el mercado de seguros de automóviles de la Compañía aseguradora Mapfre Atlas, frente a las restricciones cuantitativas a la importación de vehículos, partes y piezas CKD

Explicativa. Al analizar el ramo de seguro de vehículos desde el periodo 2010-2014, se determinó si las restricciones cuantitativas a la importación en el sector automotriz dentro de ese periodo, llegaron a ser una verdadera amenaza para la Compañía aseguradora Mapfre Atlas.

Población y muestra

La población es la totalidad de individuos, objetos, o acontecimientos a investigar y la muestra es el subconjunto de la población que se toma para estudiar o determinar las características de la población de la investigación. (Herrera et al., 2002, p142)

Población. Automóviles asegurados a nivel nacional

Muestra. Se escogerá como muestra los vehículos asegurados por la compañía Mapfre Atlas del periodo 2010-2014.

Técnica e instrumentos de recolección de información

Las técnicas e instrumentos de recolección de información deben ser confiables y ajustadas a las necesidades de la investigación y el problema planteado para poder alcanzar los objetivos deseados.

Existen diferentes técnicas e instrumentos que se pueden emplear para el proceso de recogida información, entre las técnicas planteadas por (Herrera et al., 2002, p174) se pueden citar las siguientes:

- Observación estructurada y no estructurada
- Entrevista estructurada, entrevista semi estructurada
- Encuesta, sondeo, análisis del contenido, historias de vida.

En lo que respecta a los instrumentos seleccionados o diseñados de acuerdo a las técnicas escogidas, se citan los siguientes:

- **Para la Observación.** Diarios de campo, mapas o croquis, guías de observación, registros específicos, listas de cotejo, escalas.
- **Para la entrevista.** Guía de entrevista, inventario de intereses.
- **Para la encuesta.** Cuestionario.

La técnica utilizada en esta investigación para la obtención de los datos es la observación mediante libros especializados en el tema, Registros Oficiales, Información de la Superintendencia de Bancos y Seguros, Anuarios de la Asociación Automotrices del Ecuador y demás instituciones vinculadas al sector automotriz como asegurador. Otra técnica empleada es la entrevista a los directivos de Mapfre Atlas.

CAPITULO IV

SITUACIÓN DEL MERCADO AUTOMOTRIZ Y DE SEGUROS

Características del mercado automotriz

El sector automotriz tiene una aportación significativa en el desarrollo de la economía del país, ya que ha ayudado a generar ingresos mediante el cobro de impuestos y aranceles, crear empleos e incentivar a otras industrias del sector productivo del Ecuador como la metalmecánica, siderúrgica, petrolera, entre otros, logrando además producir ingresos para los actores que intervienen en la producción del vehículo, tanto para los proveedores de partes y piezas como para las ensambladoras.

Sin embargo, en estos últimos 5 años, el panorama ha sido diferente. El gobierno nacional dispuso una modificación arancelaria en los vehículos híbridos en el año 2010, según Resolución No. 588 del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI). Por lo tanto, los vehículos híbridos cancelan un arancel de acuerdo a los cm³ del cilindraje del motor. Así, los carros de 2.001 a 3.000 cm³ tienen el 10% de arancel; los vehículos de 3.001 a 4.000 cm³ cancelan el 20%; y los mayores a 4.000 cm³ deben pagar el 35% de Advalorem, solo los vehículos de 0 a 2.000 cm³ continuarán exonerados del pago (Ver anexo I).

Dos años después las importadoras tenían que registrarse en el Comité de Comercio Exterior, con el fin de que exista un mayor control para las importaciones, además se asignó un cupo de importaciones de vehículos por parte del Comité de Comercio Exterior (COMEX), el mismo que está distribuido entre 50 empresas que según datos publicados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) representa un 35.6% menos para las importaciones de vehículos. Por otra parte, se han dado incrementos arancelarios a subpartidas del sector automotor, según Resolución No. 51 COMEX, la misma que entró en vigencia el 12 de enero del presente año (Ver anexo II)

El sector ha vivido estancamientos de ventas por la aplicación de nuevas regulaciones estipuladas por el Gobierno Nacional. Las restricciones cuantitativas tanto a las importaciones de vehículos como a las partes y piezas (CKD) para su ensamblaje, e incremento de aranceles han causado graves afectaciones, reflejando un incremento en el precio final del vehículo.

Es importante destacar que cuando se menciona ventas por unidades de vehículos se hace referencia al ensamblaje nacional más la importación anual, lo que según datos proporcionados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador en el año 2014 registraron 120.060 unidades, como se puede visualizar en la Tabla 2, registrando un crecimiento del 5.5% en comparación con el volumen de ventas del año 2013.

Tabla 2 El sector automotriz en cifras (Unidades)

Año	Producción total	Exportaciones	Producción local	Importaciones	Ventas Producción Nacional	Ventas Vehículos importados	Ventas Totales
2010	76.252	19.736	56.516	79.685	55.683	76.489	132.172
2011	75.743	20.450	55.293	75.101	62.503	77.840	140.343
2012	81.398	24.815	56.583	66.652	56.395	65.051	121.446
2013	68.182	7.211	60.971	62.595	55.509	58.303	113.812
2014	62.689	8.368	54.321	57.093	61.855	58.205	120.060

Fuente: AEADE - Anuario Estadístico 2014

Elaborado por: Autoras

Figura 1 Ventas totales de Vehículos en el país



Fuente: AEADE - Anuario Estadístico 2014

Elaborado por: Autoras

Por lo tanto, al analizar el sector entra en cuestión el porqué del crecimiento del mercado, considerando las restricciones cuantitativas a la importación de vehículos en el mes de junio del año 2012, o el incremento de aranceles a subpartidas del sector automotor que estableció el Gobierno Nacional, como señalan las resoluciones 65 y 66 del COMEX vigentes hasta el cierre del año 2014.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador responde a esta interrogante como un adelantamiento de la disposición de compra de vehículos por parte de los beneficiarios, ante las posibles medidas establecidas por Gobierno Nacional. Estas medidas afectarían directamente al precio de los vehículos nuevos, por cambios en las condiciones de la medida restrictiva, incrementos arancelarios a subpartidas del sector automotor y oficialización del RTE INEN 034 3R, el cual implica nuevos elementos de seguridad en el equipamiento y accesorios de vehículos como control de estabilidad, frenos ABS, entre otros. (Asociación de Empresas Automotrices, anuario 2014)

Por otra parte, la industria de ensamblaje de automóviles en el país está compuesta por 4 ensambladoras: Automóviles del Ecuador S.A. (AYMESA), General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A (MARESA), las cuales tienen sus plantas en la ciudad de Quito, otra ensambladora presente en el país es Ciudad del Auto (CIAUTO). Estas se dedican a producir automóviles, SUV's, camionetas y VAN's para el transporte de personas y mercancías.

AYMESA, desde 1970 se ha dedicado a la producción de vehículos como Andino, Gacela, Cóndor, San Remo, Chevrolet Chevette, Chevrolet Aska, Datsun 1200, Suzuki Forsa, Chevrolet Swift, Chevrolet corsa, Lada Niva. Actualmente, produce los modelos de la marca surcoreana Kia Sportage, Kia Pregio, Kia Cerato que se comercializan con gran aceptación en Ecuador. (CINAE, sección empresas afiliadas pág. 1)

Ómnibus BB Transportes (OBB) inició sus operaciones en 1975. En 1981 la compañía pasó a denominarse General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), al integrarse como accionista General Motors. Su producción está destinada principalmente a vehículos de la marca Chevrolet. (GM-OBB del Ecuador, sección historia)

MARESA constituida en 1976, se dedica al ensamblaje y distribución de vehículos Mazda y entre las demás marcas que representa están: Fiat, Chrysler, Jeep, Dodge, RAM, Orgu Ford y Avis. (CINAE, sección empresas afiliadas pág. 3)

CIAUTO, fue creada en 1970 en la ciudad de Ambato, sus instalaciones están ubicadas en el sector de Unamuncho, donde se producen modelos de vehículos de la empresa china Great Wall como: automóvil Haval H5 y la camioneta Wingle. (PROECUADOR, sección sectores)

En la Tabla 3 se puede observar que en el año 2012 se ensamblaron más vehículos con 81.398 de unidades anuales producidas frente a las importaciones de 66.652 unidades como se indica en la Tabla 2, logrando los resultados deseados por el Gobierno que es una mayor participación de la industria en cuanto a producción nacional.

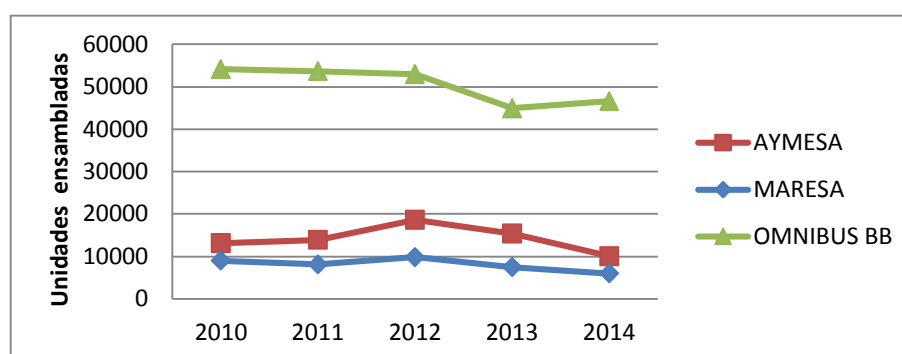
Tabla 3 Producción Nacional por Ensambladora (Unidades)

Año	Ensambladoras				Total
	AYMESA	MARESA	OMNIBUS BB	CIAUTO	
2010	13.092	8.995	54.165	-	76.252
2011	13.909	8.129	53.705	-	75.743
2012	18.613	9.826	52.959	-	81.398
2013	15.368	7.474	44.944	396	68.182
2014	10.075	5.990	46.624	-	62.689

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

Figura 2 Producción Nacional de Vehículos por Ensambladora



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

En el año 2013, algunas ensambladoras del país han optado por mejorar la calidad de pintura de los vehículos tanto interna como externa, extender sus

plantas, debido al incentivo que el Gobierno Nacional ofrece, el mismo que consiste en aplicar un arancel de manera simultánea con un descuento por componente nacional, es decir que por cada 2% que el vehículo tenga de partes y piezas elaboradas en el país, el arancel será más bajo. La incorporación de componente nacional es del 12% en promedio, Ómnibus BB tiene el más alto grado de incorporación con 18 %, como se observa en la Figura 2. (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, pág. 4)

Referente a la producción nacional por tipos de vehículos la Tabla 4 presenta las unidades producidas en el sector automotriz del país que contribuyen a la dinamización de la economía nacional, desde el año 2010 al 2014.

Tabla 4 Producción Nacional por tipo de vehículo (Unidades)

Tipos	2010	2011	2012	2013	2014
Automóviles	26.564	27.228	34.544	32.552	28.634
Camionetas	23.299	23.618	24.893	18.069	19.457
SUV'S	24.598	22.247	17.970	14.862	14.398
VAN'S	1.791	2.629	2.209	1.361	200
Camiones y buses	0	21	1.782	1.338	0
Total	76.252	75.743	81.398	68.182	62.689

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

En el año 2010 se totalizó un monto de 76.252 unidades producidas por tipos de vehículos, donde sobresale el segmento de automóviles con 26.564 unidades, en ese año no se generó producción de camiones y buses. En el año 2011, la producción total fue inferior a la del año anterior con 75.743 unidades, a pesar que en ese año se ensamblaron camiones y buses con 21 unidades.

Para el año 2012, la producción alcanzó una mayor participación en comparación a los otros años, se ensambló un total de 81.398 unidades, gracias

al aumento en la producción de automóviles, ya que paso de 27.228 a 34.544 unidades, lo mismo sucedió en el segmento de camionetas y buses con 1.782 unidades producidas. En los dos años siguientes se da una reducción en la producción nacional de vehículos, siendo el año 2014 el más bajo, además se observa un cambio drástico en la producción de camionetas y buses que pasó de 1.338 en el año 2013 a 0 unidades para el 2014.

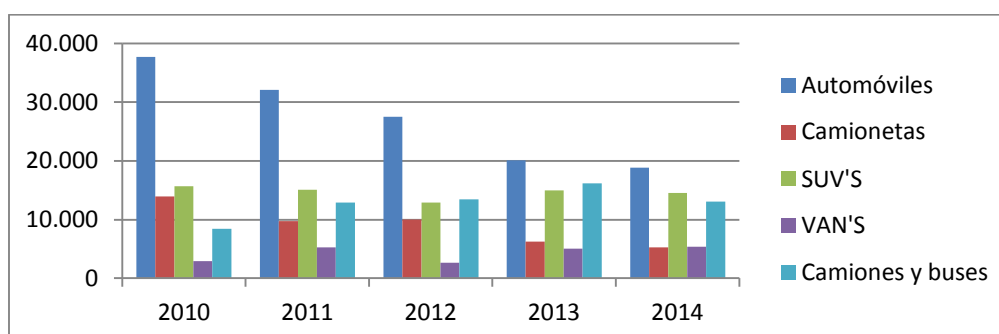
Tabla 5 Importaciones anuales por tipo de vehículo (Unidades)

Tipos	2010	2011	2012	2013	2014
Automóviles	37.690	32.090	27.545	20.099	18.820
Camionetas	13.964	9.782	10.064	6.292	5.292
SUV'S	15.713	15.088	12.908	14.945	14.530
VAN'S	2.938	5.264	2.692	5.082	5.367
Camiones y buses	8.452	12.877	13.443	16.177	13.084
Total	78.757	75.101	66.652	62.595	57.093

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

Figura 3 Importaciones anuales por tipo de vehículo (Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

Por otra parte, en la Tabla 5 se puede observar las importaciones de los segmentos que establece la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, durante el periodo 2010-2014, para ver cómo ha evolucionado este sector.

En el 2010 se importaron 37.690 unidades en el segmento de automóviles y en el año 2011 un total de 32.090, demostrando una disminución en el nivel de importación de este tipo de vehículos, la Figura 3 muestra como se ha dado el descenso en los años siguientes en el segmento de automóviles. En cuanto a las camionetas se registró 13.964 unidades importadas para este mismo año, en el periodo 2011 se refleja una disminución de 4.182 camionetas, mientras que en el año 2012 se incrementó, ya que se importaron 10.064 unidades, en los años 2013 y 2014 la importación de camionetas decrece como se observa en la Figura 3.

Las SUV's registraron un total de 15.713 unidades importadas en el año 2010, para el año 2011 y 2012 se originó un decremento en las importaciones de este tipo de vehículo, el año 2013 se importaron 14.945 mientras que en el 2014 se generó una disminución en comparación al año anterior.

Las VAN's en el 2010 totalizaron 2.938 unidades, para el año siguiente hubo un incremento puesto que se importaron 5.264 VAN's, para el periodo 2012, se importó 2.692 unidades, mientras que en los dos años siguientes se suscitó un aumento en las importaciones de este tipo de vehículo.

Por último, los camiones y buses han tenido una mayor participación en las importaciones frente a la producción nacional. En el año 2010 se importaron 8.452 unidades, para los tres siguientes años se dio un incremento, como se observa en la Figura 3, mientras que en el año 2014 hubo una disminución ya que las unidades importadas fueron de 13.084.

Adicionalmente las ventas por tipos de vehículos durante el periodo 2010-2014, se totalizaron como se observa en la siguiente tabla. Se debe considerar que cuando se hable de ventas éstas están compuestas por la producción nacional y las importaciones.

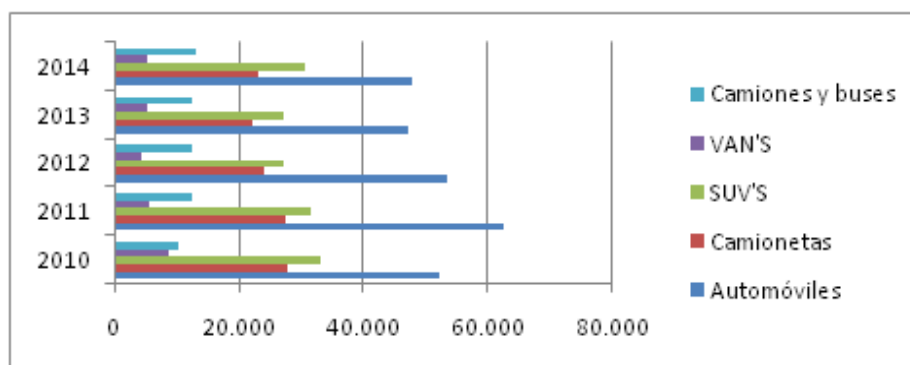
Tabla 6 Ventas anuales por tipo de vehículo (Unidades)

Tipos	2010	2011	2012	2013	2014
Automóviles	52.278	62.585	53.526	47.102	47.851
Camionetas	27.808	27.469	23.922	22.047	23.244
SUV'S	32.972	31.712	27.118	27.067	30.634
VAN'S	8.702	5.678	4.463	5.159	5.355
Camiones y buses	10.412	12.449	12.417	12.437	12.976
Total	132.172	139.893	121.446	113.812	120.060

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

Figura 4 Ventas anuales por tipo de vehículo (Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

En el periodo 2010, se totalizaron ventas de 57.278 automóviles, para el 2011 se registró un incremento en las ventas de este tipo de vehículo, como se observa en la Figura 4. En el 2012 hubo disminución con 53.526, los dos años siguientes las ventas se mantuvieron entre las 47 mil unidades. Referente a las camionetas, se vendieron 27.808 unidades durante el 2010, de ahí éstas registraron una disminución durante los 3 años siguientes, pero para el 2014 se generó un incremento de 1.197 unidades en las ventas en comparación al año anterior, puesto que pasó de 22.047 a 23.24.

Las SUV's, en el 2010 alcanzaron ventas de 32.972 unidades, pero para el periodo 2011 al 2013, éstas decrecieron registrando un total 27.067 unidades en el año 2013, como se muestra en la Tabla 6. En el año 2014 las ventas mejoran en este sector generando un incremento de 3.297 unidades en comparación al año anterior. Por otra parte las VAN's totalizaron 8.702 ventas en el año 2010, para los siguientes periodos las ventas se mantuvieron entre 5.000 y 5.700 unidades anuales, excepto en el año 2012 que fueron de 4.463 unidades y por último, las ventas de los camiones y buses en el año 2010 fueron de 10.412 unidades, los años siguientes hasta el 2014 estas se mantuvieron en 12 mil unidades anuales.

Los vehículos nuevos comercializados durante el periodo 2010 – 2014, se distribuyeron geográficamente en las siguientes provincias.

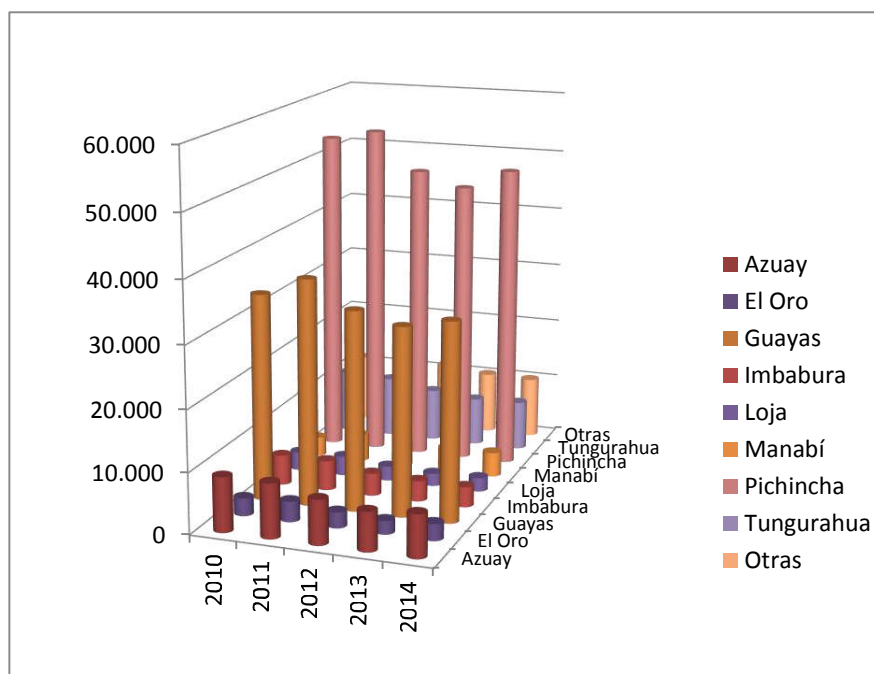
Tabla 7 Ventas anuales por provincia y participación

Año	Azuay	El Oro	Guayas	Imbabura	Loja	Manabí	Pichincha	Tungurahua	Otras	Total
2010	9.069	2.934	33.838	4.988	3.039	3.231	53.394	10.484	11.195	132.172
2011	8.999	3.374	36.916	4.972	3.213	4.510	54.905	10.106	12.898	139.893
2012	7.380	2.613	32.621	3.750	2.410	4.003	48.715	8.739	11.215	121.446
2013	6.461	2.229	30.824	3.439	2.091	3.956	46.478	8.016	10.318	113.812
2014	7.114	2.752	32.373	3.360	2.281	4.078	49.702	8.235	10.165	120.060
Año	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
2010	6,86	2,22	25,6	3,77	2,3	2,44	40,4	7,93	8,47	100
2011	6,43	2,41	26,39	3,55	2,3	3,22	39,25	7,22	9,22	100
2012	6,08	2,15	26,86	3,09	1,98	3,3	40,11	7,2	9,23	100
2013	5,68	1,96	27,08	3,02	1,84	3,48	40,84	7,04	9,07	100
2014	5,93	2,29	26,96	2,8	1,9	3,4	41,4	6,86	8,47	100

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

Figura 5 Ventas anuales por provincia y participación



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Elaborado por: Autoras

En la Tabla 7, se puede visualizar que al cierre del año 2014 la provincia de Pichincha es la que tiene más participación en el sector automotriz con el 41.4%, seguida por la provincia del Guayas con el 26.96%, el 6.86% en Tungurahua, el 5.93% en Azuay, el 3% en Manabí, el 2.8% en Imbabura y el 13 % restante se distribuyó en las demás provincias. Con relación al año anterior la participación de ventas por provincias se ha mantenido similar.

Entorno legal del Sector Automotriz

Organizaciones gremiales del sector. Existen organizaciones que agrupan a todos los participantes del sector automotor como los que se detallan a continuación: (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, Pág. 7)

- ***Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE).***

Esta institución se originó con el objetivo de fortalecer la industria automotriz ecuatoriana ofreciendo servicios de asistencia, apoyo y cooperación en defensa de sus legítimos intereses a las empresas afiliadas.

- ***Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA.)***

Asociación encargada de vigilar las leyes, acuerdos, decretos y demás reformas, regulaciones que establezca el Gobierno con el objeto de lograr y brindar el apoyo que necesitan sus afiliados para el beneficio de sus negocios y por lo tanto el bienestar del sector.

- ***Asociación de Empresas Ecuatorianas Automotrices del Ecuador (AEADE).***

Esta asociación fue creada en el año de 1946, para sobrellevar las condiciones cambiantes del mercado automotriz, la AEADE ampara las concesionarias y distribuidores de vehículos y brinda servicios de asesoría a sus asociados sea legal, comercial, defensa gremial y capacitaciones, también se encarga de publicar anuarios del sector en cifras.

- ***Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC).***

Institución representativa del sector carrocerero, localizada en la ciudad de Ambato, se encarga de brindar servicios oportunos a las necesidades, intereses y expectativas de sus asociados y públicos de interés.

Adicionalmente, se mencionan tres instituciones públicas vinculadas al sector que se encargan de velar por el cumplimiento de las reformas establecidas

por el Gobierno Nacional junto con los demás Ministerios e instituciones del Estado:

- ***Comité de Comercio Exterior (COMEX).***

Se encarga de regular las políticas públicas nacionales en relación a las políticas comerciales, previas regulaciones determinadas por el Gobierno Nacional, además tiene el objetivo de incentivar la producción nacional para de esta manera generar un mayor desarrollo productivo en el país. (Ministerio de Comercio Exterior, sección COMEX)

- ***Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).***

Ente estatal y autónomo destinado a la supervisión de las mercancías que llegan y salen del país para su respectiva nacionalización. Adicionalmente, se encarga de la recaudación de obligaciones tributarias por efecto de importación y exportación de mercancías, y demás disposiciones que determine el Gobierno de turno. (SENAE, sección introducción)

- ***Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).***

Organismo del gobierno encargado de impulsar el desarrollo del sector industrial y artesanal mediante la planificación, dirección, control y ejecución de las políticas comerciales, proyectos especializados y de desarrollo del sector productivo del país. (MIPRO, sección funciones y atribuciones)

Ley de Fomento a la Industria Automotriz. Esta ley fue creada con el fin de incentivar y promover el avance de la industria en el sector automotriz. (Carillo, J. 2014, pág. 30)

A continuación se menciona algunos objetivos que establece esta ley:

- Acatar las responsabilidades acerca de la programación del sector automotriz dentro del acuerdo andino.
- Fomentar el abastecimiento del sector con productos de la industria nacional para un crecimiento ordenado en el sector automotor a través del establecimiento de nuevas empresas de fabricación de vehículos y componentes.
- Desarrollar la tecnología automotriz para lograr un mejoramiento del nivel tecnológico en la industria nacional.
- Cuidar la integridad de los precios, calidad y productos adecuados del sector automotriz para satisfacer las necesidades e intereses de los beneficiarios.
- Incentivar las exportaciones de vehículos y el reemplazo de productos automotrices
- Sistematizar los vehículos, partes y piezas, para una mayor eficiencia productiva, restringiendo modelos de vehículos que se elaboren en el país.

Régimen de Importaciones. El régimen de importaciones es un tratamiento aplicable que se da a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente en el país. Éste está afectando al sector automotriz debido a los cupos de importación de vehículos que estableció el Comité de comercio Exterior

Adicionalmente, Carrillo, J. (2014) señala que, el sector no se ve amenazado solo por los regímenes a las importaciones, sino también por las reformas tributarias aplicadas en el sector financiero, puesto que el segmento de las concesionarias de vehículos, es muy dependiente de este sector por la concesión de créditos a los clientes. Por lo general, las entidades financian hasta el 80% del valor del vehículo, es decir que el cliente tendrá que pagar el 20%

como entrada, aunque esto dependerá de la liquidez que tenga el cliente, el plazo, y la entidad bancaria.

Al analizar cómo se ha evolucionado el sector automotriz, las instituciones financieras tienden a ser más rigurosos al momento de otorgar un crédito. Por lo tanto, los usuarios disminuyen la posibilidad de comprar un vehículo, ya que no otorgan el dinero con facilidad, causando en las concesionarias un efecto de desaceleración en la entrega de vehículos a los consumidores.

Restricciones Impuestas por el Comité Comercio Exterior al Sector Automotriz. El organismo encargado de regular, facilitar o prohibir todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia es el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

La restricción de importación de vehículos, partes y piezas impuestas por el Gobierno Nacional, se han decretado en dos Resoluciones: No. 65 y No. 66, las mismas que se detallan a continuación: (Carillo, J. 2014, pág.48)

- **Resolución No. 66.** Publicada en Junio 11 del año 2012. Establece las restricciones a las importaciones de vehículos, fijada en monto y en unidades, en las cuales las compañías automotrices pueden importar. En el anexo III, se encuentra la Resolución No. 66 donde se incluye una lista de compañías automotrices a las que se les asigna una cuota desglosada, según la partida arancelaria, el monto y las unidades que pueden traer. Además, se hace referencia que el Estado garantiza un patrón sostenible de desarrollo en el ámbito ambiental, diversidad cultural de conservación de la biodiversidad y certifica la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.
- **Resolución No. 65.** Publicada en Junio 11 del año 2012. Determina una restricción cuantitativa para la importación de partes y piezas de vehículos

o también conocidas por sus siglas en inglés Car Completely Knocked Down (CKD), o en español vehículo desarmado para su ensamblaje. Adicionalmente, se adjuntó la lista de la Resolución No. 65 fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. (Ver anexo IV)

Características del sector asegurador

Una compañía aseguradora existe para mitigar riesgos por posibles pérdidas del objeto asegurado a cambio de una cantidad monetaria establecida y el éxito de cada una de ellas depende de una evaluación correcta de los riesgos que asumen.

A nivel histórico entre los años 1985 y 1995, el comportamiento del sector ha sido muy volátil debido a factores como: medidas políticas, estabilidad financiera del país ya su vez por ejercer esta actividad aseguradora de manera muy elemental y sencilla.

El mercado asegurador, compuesto hasta el 2012 por 42 compañías según datos de la Superintendencia de Bancos y Seguros ha atravesado una serie de cambios como: fusiones, ventas y liquidaciones forzosas, lo que trae como consecuencia que el sector se reduzca y esté compuesto actualmente por 35 aseguradoras, un número que de todas maneras sigue siendo muy representativo por ser el país relativamente pequeño en comparación con el mercado de Latinoamérica en general.

Las compañías se esfuerzan por segmentar geográficamente las necesidades de sus clientes buscando satisfacerlas con mayor tecnología, rapidez en atención de requerimientos y creación de nuevos productos que a su vez deben mantener una tasa atractiva para el cliente, lo cual no es fácil ya que el mayor desafío que tiene la compañía Mapfre Atlas por ejemplo; es competir con empresas que por apetito financiero podrían bajar tasas o valor de seguros

de una manera no técnica y correr riesgo de liquidez debido a la implementación anti-técnica de reservas obligatorias.

No obstante, la evolución y el desempeño de la industria aseguradora en Ecuador se ha visualizado en los últimos cinco años ya que de acuerdo con las cifras publicadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros, en el 2010 la prima neta emitida fue de \$1'107 millones, valor que ascendió a \$ 1'702 millones para el 2014. Todo esto se dio en conjunto y gracias a estrategias con principios más sólidos lo que conlleva a que sea considerada como una actividad de ahorro e inversión y favorezca al desarrollo económico.

Compañías de Reaseguros autorizadas a operar en el Ecuador. En la Tabla 8 se detallan las dos únicas reaseguradoras existentes en el país.

Tabla 8 Reaseguradoras del Ecuador

Empresa	Representante legal
Compañía Reaseguradora del Ecuador S.A.	Ing. Omar Espinosa Romero
Universal Compañía de Reaseguros S.A.	Lcdo. Galo Semblantes V.

Fuente: Superintendencia de Bancos del Ecuador

Elaborado por: Autoras

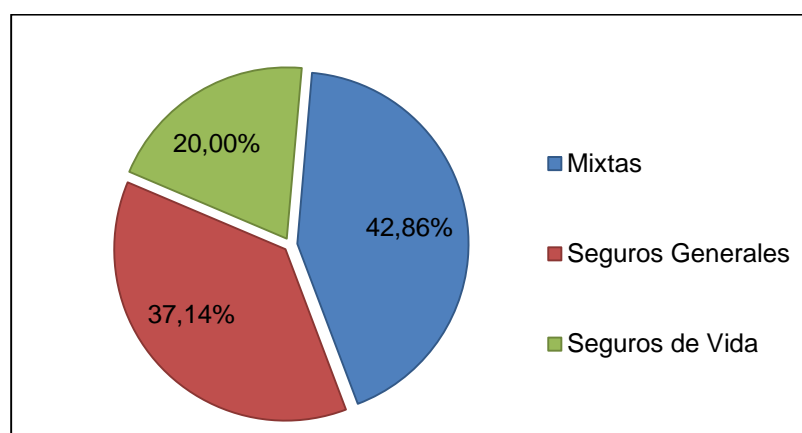
Compañías de seguros autorizadas a operar en el Ecuador. Conforme a información publicada por la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador, de las 35 compañías aseguradoras que se encuentran operando en el país (33 nacionales y 2 extranjeras); 13 compañías se especializan en seguros generales, 7 para seguros de vida y 15 son mixtas. (Superintendencia de Bancos y Seguros, sección Sistemas Seguros Privados)

Tabla 9 Clasificación de las compañías del sector asegurador

Clasificación	Total de compañías
Mixtas	15
Seguros Generales	13
Seguros de Vida	7
Total	35

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros
Elaborado por: Autoras

Figura No 6. Participación del Total de Compañías Aseguradoras en el Sistema de Seguros Privados



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros
Elaborado por: Autoras

En esta Figura 6, podemos darnos cuenta que de las 35 compañías que existen en el Ecuador, el 42.86% lo representan las compañías Mixtas que se dedican tanto a los Seguros Generales como a los Seguros de Vida.

Tabla 10 Nómina de aseguradoras autorizadas en Ecuador

Seguros generales	
<ul style="list-style-type: none"> Alianza Cía. de Seguros y Reaseguros S.A. Aseguradora del Sur C.A. Balboa Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. Compañía de Seguros Cóndor S.A. Compañía Francesa De Seguros Para Com. Ext. Coface S.A. Sucursal Ecuador Confianza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. 	<ul style="list-style-type: none"> Latina Seguros y Reaseguros C.A QBE Seguros Colonial S.A. Seguros Colon S.A. Seguros Oriente S.A. Sweaden Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. Topseg Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. Vaz Seguros S.A. Compañía de Seguros y Reaseguros
Seguros de vida	
<ul style="list-style-type: none"> BMI del Ecuador Compañía de Seguros de Vida S.A. Bupa Ecuador S.A. Compañía De Seguros y Reaseguros Compañía De Seguros de Vida Colvida S.A. Equivida Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. Latina Vida Compañía de Seguros C.A. Long Life Seguros LLS Empresa de Seguros S.A. Pan American Life Insurance Company 	
Seguros mixtos	
<ul style="list-style-type: none"> ACE Seguros S.A. AIG-Metropolitana Cía. de Seguros y Reaseguros S.A. Compañía de Seguros Ecuatoriano Suiza S.A. Constitución C.A. Compañía de Seguros Generali Ecuador Compañía de Seguros S.A. Hispana de Seguros S.A. Interoceánica C.A. de Seguros y Reaseguros 	<ul style="list-style-type: none"> La Unión Compañía Nacional de Seguros S.A. Liberty Seguros S.A. Mapfre Atlas Compañía de Seguros S.A. Rocafuerte Seguros S.A. Seguros Del Pichincha S.A. Cía. de Seguros y Reaseg. Seguros Equinoccial S.A. Seguros Sucre S.A. Seguros Unidos S.A.

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador

Elaborado por: Autoras

Ramos autorizados. Se señala que cada compañía de seguros es apta de emitir sus pólizas de seguros de acuerdo a los ramos que hayan sido legalmente aprobados por la Superintendencia de Bancos y Seguros. En la tabla presentada a continuación, se detalla los 21 diferentes ramos establecidos para el mercado asegurador ecuatoriano. (Superintendencia de Bancos y Seguros, sección Sistema Seguros Privados)

- Accidentes personales
- Agropecuario
- Asistencia Médica
- Aviación
- BBB (Bankers Blanket Bond) Seguro para bancos e instituciones financieras.
- Crédito
- Dinero y valores
- Fianzas
- Fidelidad
- Incendio y líneas aliadas
- Lucro cesante incendio
- Marítimo
- Multiriesgo
- Responsabilidad civil
- Riesgos específicos
- Riesgos técnicos
- Robo
- SOAT
- Transporte
- Vehículos
- Vida

Entorno Legal del Sector Asegurador

El marco legal, por otro lado es un factor muy importante de analizar ya que cada vez, mayores son las exigencias que demanda la entidad de control con los objetivos de mejorar el funcionamiento de las compañías, generar confianza en el mercado nacional, asumir mayor responsabilidad en los riesgos que se comprometen indemnizar y que las aseguradoras tengan un mayor nivel de solvencia para proteger su capacidad patrimonial.

En los últimos dos años el sector ha presentado un cambio en el número de integrantes a raíz de la Resolución No. JB-2011-1973, aprobada por la Junta Bancaria el 29 de julio del 2011. Esta reforma establece que toda institución bancaria deberá desvincularse de cualquier empresa ajena al sector financiero, como: aseguradoras, casa de valores y administradoras de fondos. Para el asambleísta Paco Velasco y René Ramírez, ex titular del SENPLADES ésta normativa se maneja de igual manera como la nueva Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado o Ley Anti-monopolio aprobada por la Asamblea en septiembre del 2011 ya que se busca regularizar la concentración de poder y acumulación de riquezas para distribuir de una manera equitativa el sector. (Superintendencia de Bancos y Seguros, sección Normativa)

Cinco aseguradoras entraron en el proceso de venta y/o fusión.

- ✓ Seguros Río Guayas del Banco de Guayaquil adquirida por la aseguradora suiza ACE.
- ✓ La aseguradora Produseguros del Banco Produbanco, fue comprada por Seguros Equinoccial.
- ✓ Cervantes del Banco Internacional y Panamericana del Ecuador fueron adquiridas por la estadounidense Liberty Seguros.
- ✓ Seguros Pichincha perteneciente al Banco del Pichincha ahora forma parte del grupo colombiano Colmena.

- ✓ Seguros Porvenir del Banco Territorial se vendió a Asseveratio Holding L.P. de Nueva Zelanda.

Otros desafíos a los que se enfrentan las 35 compañías aseguradoras al corto y mediano plazo se detallan a continuación.

El nuevo Código Monetario y Financiero. Constituye que la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera llamada anteriormente Junta Bancaria establecerá las regulaciones convenientes para la contratación del reaseguro, definiendo las condiciones y porcentajes máximos a ceder de acuerdo al ramo que se presente, a las características particulares de los riesgos asegurados, la cartera de clientes analizando la siniestralidad y de ser necesario tomar en cuenta otros factores técnicos. Lo que se busca es no ceder tantos reaseguros al exterior y que la mayoría de los riesgos se queden en el país. (Superintendencia de Bancos y Seguros, sección Normativa)

Para el caso de la compañía Mapfre Atlas de acuerdo a una entrevista realizada al Abogado Byron Ludeña Gerente del Departamento Legal, actualmente la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera ya emitió una resolución en la que obliga a las compañías de seguros a retener hasta el 95% de los riesgos. En el ramo de automóviles como caso de estudio; esto afecta a muchas compañías que cedían el riesgo al reasegurador y le obliga a asumir casi la totalidad de los siniestros; a Mapfre Atlas Compañía De Seguros no le afecta esta resolución en vista que retiene el 100% del riesgo desde hace un año. Más bien es una ventaja a favor en comparación a otras aseguradoras del mercado.

Aumento de capital. El Código Monetario en su Art. 14 exige un aumento de capital a ocho millones de dólares (USD 8.000.000) para constituir una

compañía de seguros y trece millones de dólares (USD \$ 13.000.000, 00) como capital mínimo legal en el caso de las reaseguradoras para que puedan operar normalmente, con el objetivo de fortalecer a las empresas y al sistema de seguros. Sin embargo, ésta reforma generó rechazo por parte de la Asociación de Aseguradoras ya que al analizar a otros países la cantidad establecida está por encima de la realidad latinoamericana y del país. Adicionalmente, existe una ligera incertidumbre para el sector ya que se tendrá que reestructurar estrategias o caso contrario desaparecerían empresas que no se ajusten a esta medida estipulada según explica Patricio Salas, representante de la Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador (ACOSE). (Superintendencia de Bancos y Seguros, sección II, art. 14)

Reforma a la Ley Orgánica de Incentivos a la Producción y Fraude Fiscal. Esta es otra norma que afecta más en los ramos con reaseguro facultativo, se incrementa el impuesto a los reaseguros afectando de manera en particular al reasegurador que esté en paraíso fiscal. Y para el negocio no resulta tan atractivo ya que subirían los costos de primas de ciertos ramos, por ejemplo: en buques y aviación (Ley Orgánica de Incentivos a Producción y Prevención, Fraude Fiscal, capítulo I, art. 32)

En el ramo de vehículos de la compañía de caso de estudio, no hay afectación pues no hay reaseguro. Incide también en el impuesto a la salida de divisas pero no afecta en el ramo de vehículos al no tener reaseguro.

Eliminación del SOAT. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se debía adquirir obligatoriamente por los propietarios de vehículos (nacionales y extranjeros) y se implementó desde el 2008. (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, sección El SOAT). Aproximadamente 9 eran las empresas que se mantuvieron hasta el 2014 y comercializaban este ramo, según explica Patricio

Salas Guzmán, exgerente de la Corporación de Aseguradoras del SOAT (CORPOSOAT). En sustitución de este seguro se crea el 29 de diciembre del 2014 de acuerdo a la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, denominado SPPAT. (Agencia Nacional de Tránsito, SPPAT)

Para estas entidades el impacto es significativo ya que dejan de vender este seguro, considerado un ramo adicional para la cartera. Aproximadamente representaba 3,7 millones de ganancias neta anuales, según cifras de la Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador, lo que trae como consecuencia que se deberá buscar e innovar otros productos para que no se sienta esta pérdida en la producción y liquidez de las compañías. MAPFRE realizó un estudio previo y decide no ingresar en ese negocio, por lo tanto, no afecta a su situación financiera la eliminación del SOAT puesto que no estaba en ese ramo el producto.

Junta de Regulación Monetaria y Financiera, restricciones que se pusieron en los límites de inversión con los bancos. Las inversiones que se hacían en las instituciones financieras eran a corto plazo y permitía a las aseguradoras a disponer de dinero para las contingencias típicas de siniestros imprevistos; actualmente se restringe esta inversión y se promueve a invertir en bonos del estado, que son papeles a largo plazo quitando la liquidez que sí se tenía con las inversiones en financieras.

Finalmente, el Abogado Ludeña señala que, debido a las reformas o expedición de nueva normativa, el sector asegurador seguirá sufriendo una depuración puesto que algunas compañías deberán incrementar su capital social a USD\$8'000,000.00 como se menciona anteriormente y de no hacerlo entrarán en procesos de venta o liquidación.

En el ramo de vehículos debido al incremento en la retención de riesgo deberán ser más técnicas en sus tarifas o tasas y deben contar con más respaldo patrimonial. Debido a la restricción de importaciones de vehículos y partes o repuestos, el mercado no crecerá y se encarecerá el costo de reparación de vehículos o costo de siniestros.

Asociaciones y Organismos. La presencia de algunos organismos técnicos inmersos en la actividad aseguradora en el Ecuador sin duda alguna es necesaria, ya que cada una de ellas supervisa y precautela que todo proceso u operatividad del seguro sea en primera instancia prevaleciendo los intereses del asegurado y que toda norma sea regida por las compañías dentro de un marco jurídico previamente estipulado. A continuación se detallan estas organizaciones públicas y privadas.

- **La Superintendencia de Bancos y Seguros.** Creada el 6 de septiembre de 1927 gracias al doctor Edwin Walter Kemmerer y su misión denominada por su apellido “Kemmerer”, ilustre economista reconocido por asesorar a varios países en Latinoamérica sobre ámbitos financieros y a su vez, en el Ecuador expide varias leyes para reformar el sistema financiero de esa época. Entre ellas, la Ley Orgánica de Bancos, la Ley Orgánica del Banco Hipotecario (Banco Nacional de Fomento) y la Ley Orgánica del Banco Central, que fortalecieron las operaciones bancarias del país. Es el ente máximo regulador del control de seguros que cuenta con autonomía administrativa y vela por el buen funcionamiento y transparencia del sistema financiero, de seguros privados y de seguridad social (Superintendencia de Bancos y Seguros, sección reseña histórica.)

Con la actual reforma, en reemplazo de la Superintendencia de Bancos y Seguros estará la Superintendencia de Compañías, Valores y

Seguros; quien en el periodo máximo de un año ejecutará a su totalidad, las mismas acciones de vigilancia, control y auditoría del sector de seguros. (Guerrero, 2015)

- **Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.** Es la institución encargada de asesorar las actividades, el funcionamiento, la organización, procesos de liquidación y disolución de las compañías constituidas en el país según condiciones establecidas por la Ley. Sociedades Anónimas, en comandita por acciones, compañías de responsabilidad limitada o de Economía Mixta están en la obligación de presentar anualmente toda la información requerida por esta entidad que a su vez, en cualquier momento y con amplia facultad inspecciona las operaciones, verifica libros contables y solicita todo tipo de documento que sea necesario examinar.

A través del control y vigilancia que se realiza, se promueve el desarrollo de la actividad empresarial en el Ecuador y mediante el Consejo Nacional de Valores se regula el mercado de valores incrementando una gestión transparente y eficacia en servicios. (Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, sección Institución).

- **Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador (ACOSE).** La Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador fue fundada el 2 de agosto de 1978, siendo su sede en la ciudad de Quito y con 37 años de experiencia, reúne a importantes entidades aseguradoras y reaseguradoras del sector en el país. Se crea con el objetivo de defender la actividad aseguradora como tal y velar por todas las compañías miembros, de igual manera se busca un ambiente de

igualdad entre ellas y se realizan constantes capacitaciones para que exista mayor profesionalismo y conocimiento del sector. Adicionalmente, la ACOSE es miembro de la Federación de Empresas de Seguros del Ecuador FEDESEG y de la Federación Interamericana de Seguros FIDES. (Coello et Bermeo, 2014, pág.16).

- **Federación de Empresas de Seguros del Ecuador FEDESEG.** Es la organización líder que representa al mercado ecuatoriano en conferencias y eventos globales, está siempre pendiente de la situación actual de la industria aseguradora y los cambios que se presenten en el país. (A.M. Best Company, Inc. Pág. 18)

Figura 7 Logo de la FEDESEG





















Fuente: www.fideseguros.com

- **Asociación de Supervisores de seguros de Latinoamérica (ASSAL).** Organización internacional constituida oficialmente bajo la legislación chilena en el año 2009 y en la que participan 19 países latinoamericanos más 2 países europeos (España y Portugal); agrupando así 21 participantes quienes son representados por su máxima autoridad que supervisa la actividad de seguros. El objetivo primordial del organismo es recolectar y transmitir información técnica y estadística entre cada uno de los miembros asociados para perfeccionar su formación en materia de seguros y reaseguros,

brindando un mejor desempeño hacia los clientes y utilizando mejores mecanismos de supervisión. (Asociación de Supervisores de Seguros de Latinoamérica. *Sección Acerca de ASSAL*)

Figura 8 Países Miembros de la ASSAL.

-  Bolivia
-  España
-  Portugal
-  Brasil
-  Guatemala
-  Puerto Rico
-  Chile
-  Honduras
-  República Dominicana
-  Colombia
-  México
-  Uruguay
-  Costa Rica
-  Nicaragua
-  Cuba
-  Panamá
-  Ecuador
-  Paraguay

Fuente: Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina

- ***Federación Interamericana de Empresas de Seguros (FIDES).***
Surge por la invitación a la Primera Conferencia Hemisférica de Seguros, con sede en New York el 14 de mayo de 1946 y cuyos invitados fueron las empresas vinculadas al sector asegurador de América del Norte y del Sur. Pero, no es hasta 1973 que gracias a la delegación Mexicana se denomina formalmente Federación Interamericana de Empresas de Seguros ya que la denominación “Conferencia Hemisférica de Seguros” tenía más relación a diálogos puntuales sobre temas de su competencia y no como una entidad que representaría a varias asociaciones de compañías de seguros. Los objetivos que más se destacan son: respaldo al sector asegurador y reasegurador para su desarrollo equilibrado, integración entre las

entidades miembros y promover capacitaciones sobre asuntos de materia, normas y cambios para una correcta gestión de riesgos, garantizando estabilidad y solvencia a las compañías a nivel internacional. (Federación Interamericana de Empresas de Seguros. Sección Acerca de FIDES)

La Federación Interamericana de Empresas de Seguros cuenta con 18 miembros activos y son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela. (Federación Interamericana de Empresas de Seguros. Sección Miembros)

- ***Asociación Internacional de Supervisores de seguros (IAIS).*** Modelo internacional fundado en 1994, en el cual son bienvenidos supervisores y reguladores de seguros. En alrededor de 140 países existen 190 jurisdicciones las cuales representan 97% de las primas de seguros del mundo. La misión de esta autoridad se basa en la regularización y supervisión minuciosa por la aparición de riesgos como por ejemplo el lavado de dinero y terrorismo mediante estrategias efectivas que ayuden a desarrollar una industria aseguradora sólida, transparente y estable a nivel mundial para beneficio del asegurado. (Asociación Internacional de Supervisores de seguros, sección Inicio)

La IAIS trabaja junto con otros organismos internacionales para promover sus principios básicos de seguros y desarrollar mejores prácticas para una supervisión eficaz. (Coello et Bermeo, 2014, pág.18).

Análisis FODA del Sector

Tabla 11 Esquema FODA del Sector asegurador

Fortalezas	<ul style="list-style-type: none">•Diversificación de compañías, incentiva la competencia.•Los indicadores de rentabilidad reflejan un mercado por crecer.•La formación de talento humano en materia de seguros.
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none">•Fortalecimiento de solvencia y patrimonio por fusiones.•Captación de mayor cartera de clientes•Buen clima para negocios.•La participación de primas sobre el PIB no indica que hay mucho por ofrecer.
Amenazas	<ul style="list-style-type: none">•Aumento de siniestralidad por incremento de costos de ajustes•Decaer ventas en el sector automotriz•Nuevas reformas que entren en vigencia
Debilidades	<ul style="list-style-type: none">•Costos elevados referentes a la operatividad.•La cartera de clientes con respecto a la morosidad tiende a aumentar.•Muchos competidores para el volumen de primas del mercado•Constitucion del nuevo órgano de control de seguros

Fuente: Revista Ekos - febrero 2013

Elaborado por: Autoras

Participación de las compañías aseguradoras

Aunque se han endurecido las normas para mejorar el desempeño de las compañías y algunas lastimosamente han dejado de operar. Las 35 aseguradoras que actualmente se mantienen están tratando de cumplir con todos los cambios legales que el Gobierno junto con la Superintendencia de Bancos y Seguros así lo exigen. Se presenta a continuación datos consolidados durante el periodo 2010 -2014 sobre la realidad del sector asegurador en cifras de dólares.

Primaje con relación al PIB. A finales del año 2013, podemos observar que la tasa porcentual con relación al Producto Interno Bruto (PIB) presentó un incremento de 0.07 puntos porcentuales en comparación a los cálculos realizados para el 2011 y 2012, los cuales no reflejaron variación. Por otro lado, al año 2014 se registra una caída porcentual al 1.68% y se debe claramente al escenario de reformas dentro del sector asegurador.

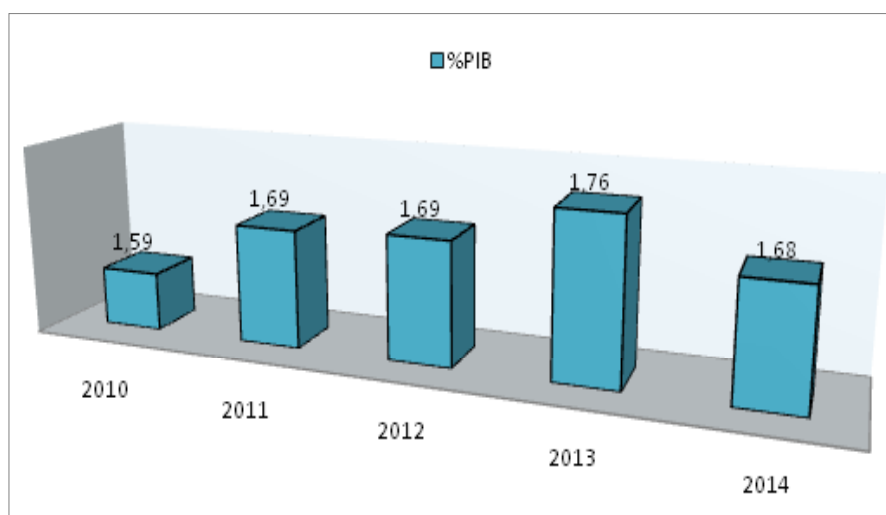
Tabla 12 Primaje en relación con el PIB

Año	Prima Neta Emitida	PIB*	% PIB
2010	\$ 1,107,590.00	\$ 69,555,367.00	1.59%
2011	\$ 1,336,656.00	\$ 79,276,664.00	1.69%
2012	\$ 1,485,000.00	\$ 87,623,411.00	1.69%
2013	\$ 1,659,312.82	\$ 94,472,680.00	1.76%
2014	\$ 1,702,922.59	\$ 101,094,156.32	1.68%

Fuente: Banco Central del Ecuador / PIB en precios corrientes.

Elaborado por: Autoras

Figura 9 Primaje en relación con el PIB (Cifras en miles de dólares y en porcentajes)



Fuente: Banco Central del Ecuador / PIB en precios corrientes.

Elaborado por: Autoras

Aseguradoras con mayor prima neta emitida año 2013. La compañía Mapfre Atlas se ubica dentro de las 10 primeras aseguradoras con mayor prima neta emitida al año 2013. Como podemos observar la aseguradora Sucre se encuentra en primer lugar debido a que paso a formar parte del estado. Seguida en segundo lugar por la aseguradora ecuatoriana Equinoccial quien obtuvo \$160, 854,141.64 de dólares en prima neta emitida. Y en tercer lugar, QBE COLONIAL con \$155, 193,783.42.

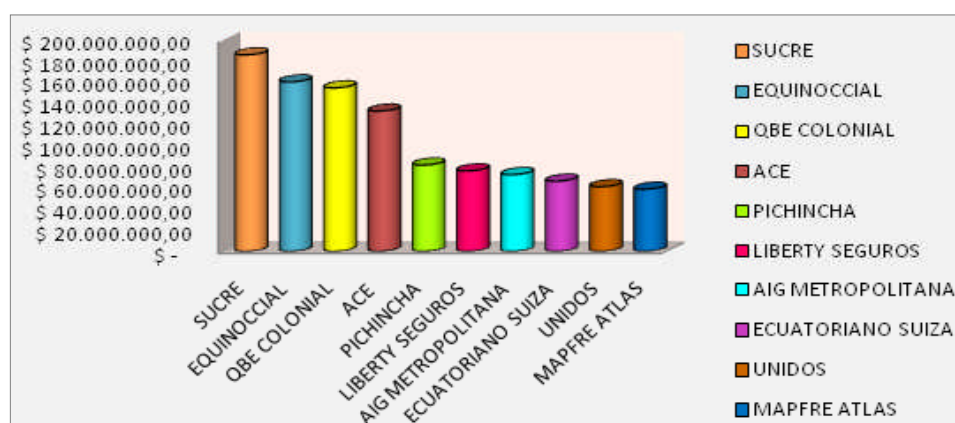
Tabla 13 Compañías de Seguros (en millones de dólares - USD)

Aseguradoras	Prima neta emitida
Sucre	\$ 186,504,994.62
Equinoccial	\$ 160,854,141.64
QBE Colonial	\$ 155,193,783.42
ACE	\$ 133,206,933.85
Pichincha	\$ 81,989,499.39
Liberty Seguros	\$ 76,406,322.24
AIG Metropolitana	\$ 72,861,903.86
Ecuatoriano Suiza	\$ 66,640,686.98
Unidos	\$ 61,415,818.88
Mapfre Atlas	\$ 59,061,602.30

Fuente: Banco Central del Ecuador / PIB en precios corrientes.

Elaborado por: Autoras

Figura 10 Aseguradoras con mayor prima neta emitida año 2013 (en millones de dólares - USD)



Fuente: Banco Central del Ecuador / PIB en precios corrientes.

Elaborado por: Autoras

Ramos autorizados

Tabla 14 Prima emitida de los ramos autorizados

Ramos Autorizados	Dic. 2010	Dic. 2011	Dic. 2012	Dic. 2013	Dic. 2014
Accidentes personales	\$ 86,230.00	\$ 105,086.00	\$ 116,913.00	\$ 119,952.05	\$ 103,311.29
Agropecuario	\$ 1,719.00	\$ 2,616.00	\$ 3,518.00	\$ 4,704.33	\$ 29,480.49
Asistencia médica	\$ 31,420.00	\$ 40,377.00	\$ 47,278.00	\$ 56,662.80	\$ 68,803.10
Aviación	\$ 33,540.00	\$ 37,282.00	\$ 42,622.00	\$ 52,830.00	\$ 46,129.95
Bancos e Instituciones Financieras (BBB)	\$ 3,794.00	\$ 4,216.00	\$ 6,366.00	\$ 8,294.20	\$ 9,297.79
Buen uso carta de crédito	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Buen uso de anticipo	\$ 43,958.00	\$ 53,237.00	\$ 67,013.00	\$ 68,819.78	\$ 65,220.12
Crédito	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Crédito a las exportaciones	\$ 2,094.00	\$ 4,554.00	\$ 4,247.00	\$ 4,874.36	\$ 4,666.28
Crédito interno	\$ 954.00	\$ 972.00	\$ 1,127.00	\$ 1,323.96	\$ 1,349.38
Cumplimiento de contrato	\$ 24,479.00	\$ 28,672.00	\$ 32,509.00	\$ 35,253.72	\$ 35,892.17
Dinero y valores	\$ 5,003.00	\$ 6,654.00	\$ 4,423.00	\$ 2,440.20	\$ 2,938.18
Ejecución de obra y buena calidad de material	\$ 1,571.00	\$ 1,227.00	\$ 1,060.00	\$ 978.50	\$ 601.91
Equipo electrónico	\$ 19,674.00	\$ 25,676.00	\$ 32,703.00	\$ 33,168.59	\$ 30,613.39
Equipo y maquinaria de contratistas	\$ 10,875.00	\$ 12,693.00	\$ 14,215.00	\$ 19,129.73	\$ 17,788.09
Fidelidad	\$ 6,652.00	\$ 9,319.00	\$ 9,887.00	\$ 9,523.27	\$ 10,223.18
Garantía aduanera	\$ 6,742.00	\$ 7,243.00	\$ 7,023.00	\$ 8,943.72	\$ 8,237.21

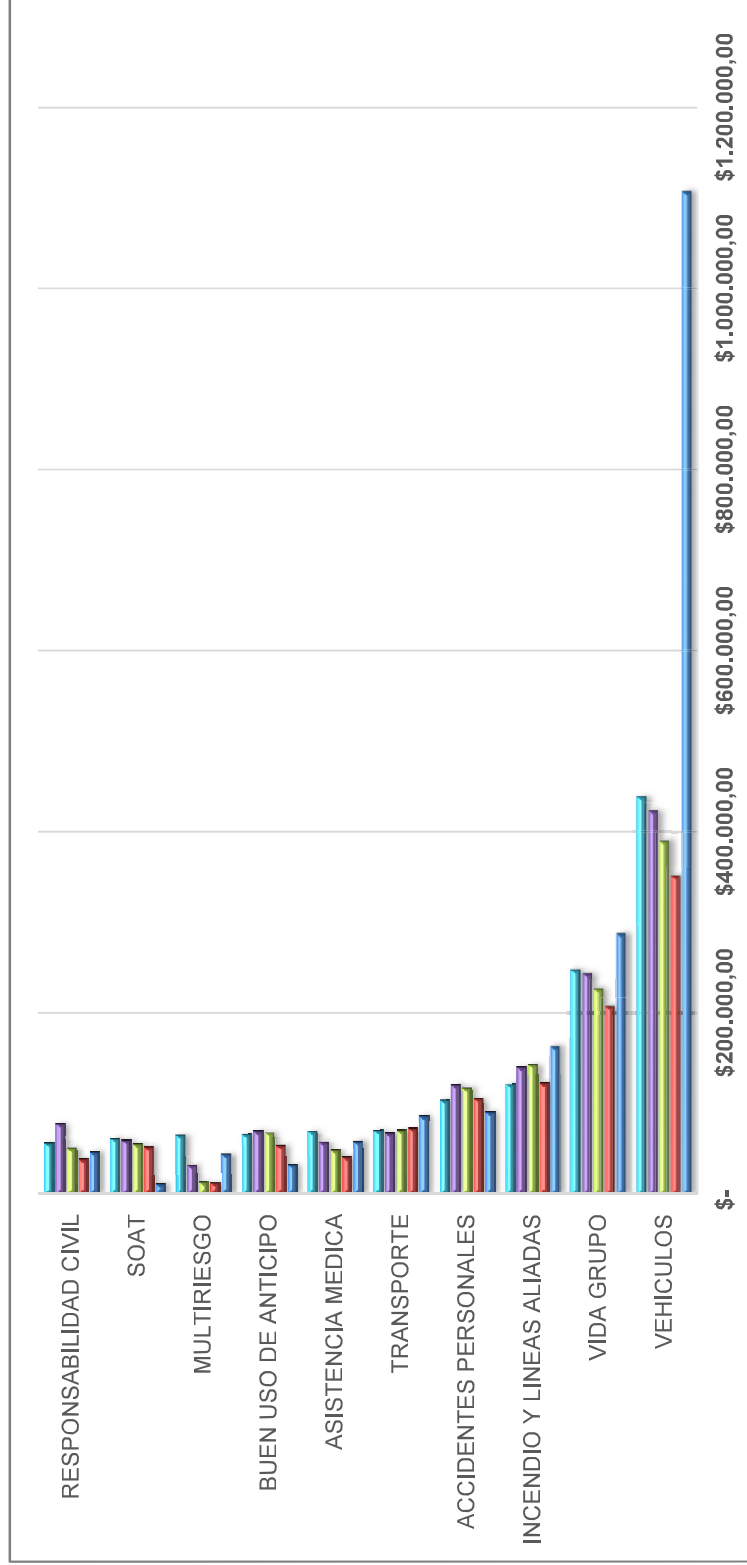
Garantía judicial	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Incendio y líneas aliadas	\$ 90,143.00	\$ 122,380.00	\$ 142,592.00	\$ 140,135.77	\$ 120,363.15					
Lucro cesante por incendio y líneas aleadas	\$ 6,622.00	\$ 6,356.00	\$ 7,267.00	\$ 6,634.35	\$ 7,631.33					
Lucro cesante por riesgos catastróficos	\$ 984.00	\$ 926.00	\$ 773.00	\$ 1,159.51	\$ 909.71					
Marítimo	\$ 21,945.00	\$ 19,815.00	\$ 22,810.00	\$ 27,932.07	\$ 29,387.37					
Montaje de maquinaria	\$ 3,758.00	\$ 3,423.00	\$ 2,969.00	\$ 4,232.48	\$ 5,959.80					
Multirisgo	\$ 10,639.00	\$ 11,596.00	\$ 12,877.00	\$ 31,341.91	\$ 64,456.08					
Multirisgo comercial	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -					
Multirisgo hogar	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -					
Multirisgo industrial	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -					
Obras civiles terminadas	\$ 509.00	\$ 1,179.00	\$ 831.00	\$ 728.88	\$ 1,676.83					
Otras garantías	\$ 1,937.00	\$ 2,189.00	\$ 2,764.00	\$ 2,988.52	\$ 3,503.84					
Otros riesgos técnicos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -					
Pérdida de beneficios por rotura de maquinaria	\$ 729.00	\$ 1,255.00	\$ 1,089.00	\$ 1,934.42	\$ 2,287.05					
Responsabilidad civil	\$ 30,059.00	\$ 38,453.00	\$ 50,308.00	\$ 77,188.86	\$ 55,156.75					
Riesgo catastrófico	\$ 27,114.00	\$ 27,859.00	\$ 23,904.00	\$ 31,215.97	\$ 36,021.79					
Riesgos especiales	\$ 11,898.00	\$ 5,840.00	\$ 2,517.00	\$ 1,576.01	\$ 2,027.15					
Robo	\$ 14,441.00	\$ 14,116.00	\$ 13,083.00	\$ 13,316.24	\$ 14,312.57					
Rotura de maquinaria	\$ 16,040.00	\$ 26,242.00	\$ 19,178.00	\$ 27,327.59	\$ 28,494.60					

Seriedad de oferta	\$ 282.00	\$ 330.00	\$ 244.00	\$ 202.11	\$ 408.50
SOAT	\$ 46,037.00	\$ 51,969.00	\$ 54,847.00	\$ 59,151.62	\$ 60,870.41
Todo riesgo contratistas	\$ 14,893.00	\$ 10,867.00	\$ 13,991.00	\$ 18,533.26	\$ 20,134.59
Todo riesgo petrolero	\$ 3,675.00	\$ (2,281.00)	\$ 7,480.00	\$ 14,742.21	\$ 30,659.30
Transporte	\$ 57,872.00	\$ 71,684.00	\$ 69,587.00	\$ 66,809.58	\$ 69,645.24
Vehículos	\$ 287,920.00	\$ 351,412.00	\$ 390,154.00	\$ 422,973.04	\$ 438,637.09
Vida individual	\$ 18,413.00	\$ 23,700.00	\$ 28,181.00	\$ 38,452.63	\$ 28,122.43
Vida grupo	\$ 162,975.00	\$ 207,522.00	\$ 226,630.00	\$ 243,836.60	\$ 247,704.48
Total	\$ 1,107,590.00	\$ 1,336,656.00	\$ 1,484,980.00	\$ 1,659,312.82	\$ 1,702,922.59

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros

Elaborado por: Autoras

Figura 11 Primeros ramos con mayor prima neta emitida periodo 2010-2014 (en millones de dólares - USD)



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.
Elaborado por: Autoras

Ramos Técnicos.

Tabla 15 Seguros generales (Ramos Técnicos)

Compañías	Prima emitida durante el periodo 2010-2014														
	2010			2011			2012			2013			2014		
	Rnk	Valor (\$)	%	Rnk	Valor (\$)	%	Rnk	Valor (\$)	%	Rnk	Valor (\$)	%	Rnk	Valor (\$)	%
QBE Colonial	1	13,994.00	19.95%	3	8,169.00	10.33%	2	12,132.00	13.12%	3	13,244.33	11.06%	3	10,794.87	7.84%
Sucre	2	7,927.00	11.30%	1	13,237.00	16.74%	1	14,630.00	15.82%	1	30,901.30	25.79%	1	47,380.37	34.4%
Equinoccial	3	7,757.00	11.06%	2	8,710.00	11.02%	4	11,248.00	12.17%	2	14,110.16	11.78%	2	15,625.58	11.4%
Liberty	4	6,942.00	9.90%	5	5,154.00	6.52%	8	3,075.00	3.33%	12	3,114.25	2.60%	12	2,909.09	2.11%
ACE	5	4,979.00	7.10%	10	3,012.00	3.81%	5	4,754.00	5.14%	9	4,880.33	4.07%	8	5,386.83	3.91%
Unidos	6	4,686.00	6.68%	12	1,874.00	2.37%	12	2,742.00	2.97%	8	5,295.76	4.42%	4	8,821.44	6.41%
Rio Guayas	7	3,529.00	5.03%	8	3,379.00	4.27%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Ecuasuiza	8	2,992.00	4.26%	7	4,192.00	5.30%	3	11,865.00	12.83%	4	10,954.46	9.14%	6	7,671.07	5.57%
Mapfre Atlas	9	1,977.00	2.82%	11	2,840.00	3.59%	11	2,796.00	3.02%	10	3,871.60	3.23%	15	2,387.92	1.74%
AIG	10	1,892.00	2.70%	4	7,128.00	9.02%	15	2,298.00	2.49%	14	1,940.98	1.62%	14	2,461.43	1.79%
Generali	11	1,623.00	2.31%	16	1,201.00	1.52%	18	1,336.00	1.45%	15	1,652.04	1.38%	16	2,088.59	1.52%
Rocafuerte	12	1,388.00	1.98%	9	3,225.00	4.08%	7	3,660.00	3.96%	6	5,628.67	4.70%	10	3,877.56	2.82%
A. Sur	13	1,306.00	1.86%	14	1,679.00	2.12%	10	2,931.00	3.17%	5	6,088.68	5.08%	5	7,695.24	5.59%
Latina	14	1,194.00	1.70%	20	879.00	1.11%	21	695.00	0.75%	17	1,227.39	1.02%	18	1,200.23	0.87%

Censeg	15	1,025.00	1.46%	19	1,014.00	1.28%	14	2,332.00	2.52%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Cervantes	16	977.00	1.39%	15	1,559.00	1.97%	16	1,562.00	1.69%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Alianza	17	898.00	1.28%	6	5,147.00	6.51%	9	2,950.00	3.19%	16	1,266.51	1.06%	7	5,543.41	4.03%
Cóndor	18	851.00	1.21%	18	1,063.00	1.34%	19	892.00	0.96%	18	919.38	0.77%	17	1,298.77	0.94%
Hispana	19	806.00	1.15%	13	1,814.00	2.29%	6	3,744.00	4.05%	11	3,532.80	2.95%	13	2,517.35	1.83%
Bolívar	20	786.00	1.12%	21	776.00	0.98%	20	771.00	0.83%	21	579.77	0.48%	25	-	0.00%
Oriente	21	717.00	1.02%	17	1,097.00	1.39%	13	2,341.00	2.53%	7	5,614.30	4.69%	9	4,112.35	2.99%
Interoceánica	22	624.00	0.89%	23	336.00	0.43%	17	1,367.00	1.48%	13	2,347.63	1.96%	11	3,254.42	2.36%
La Unión	23	448.00	0.64%	22	549.00	0.69%	23	519.00	0.56%	19	765.17	0.64%	19	902.45	0.66%
Coopseguros	24	290.00	0.41%	24	332.00	0.42%	25	298.00	0.32%	23	399.82	0.33%	25	-	0.00%
Sweaden	25	156.00	0.22%	25	258.00	0.33%	24	444.00	0.48%	22	521.32	0.44%	20	755.46	0.55%
Vaz	26	140.00	0.20%	26	160.00	0.20%	22	670.00	0.72%	20	719.16	0.60%	21	654.26	0.48%
Porvenir	27	96.00	0.14%	27	121.00	0.15%	27	120.00	0.13%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Constitución	28	92.00	0.13%	28	79.00	0.10%	26	216.00	0.23%	24	132.77	0.11%	22	160.15	0.12%
Balboa	29	53.00	0.08%	29	69.00	0.09%	28	67.00	0.07%	25	76.96	0.06%	23	84.63	0.06%
Pichincha	30	8.00	0.01%	30	1.00	0.00%	29	1.00	0.00%	26	11.63	0.01%	24	30.16	0.02%
Bupa	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
BMI	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Colon	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Colvida	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%

Confianza	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Equivida	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Long Life	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Palig	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Primma	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Latina Vida	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Topseg	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Cauciones	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Coface	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Produseguros	31	-	0.00%	31	-	0.00%	30	-	0.00%	27	-	0.00%	25	-	0.00%
Total	1	70,153.00	100.00%	1	79,054.00	100.00%	1	92,456.00	100.00%	1	119,797.15	100.00%	1	137,613.65	100%

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.
Elaborado por: Autoras

Ramo de Vehículos

El ramo de Seguros para Vehículos es considerado el ramo estrella ya que dentro del mix de cartera muestra la mayor participación dentro del mercado ecuatoriano en comparación con los demás ramos.

Durante estos 4 años podemos observar como en la transición del año 2010 al 2011 aumenta 0,29 puntos porcentuales. Sin embargo, en los últimos 3 años la participación en mix de cartera del mercado ha disminuido, obteniendo un 25,76% de las primas totales generadas por el sector asegurador, debido a las restricciones a la importación de vehículos como medida regulatoria para nivelar la balanza comercial. Esto no significa que no continúe liderando en ser el primer ramo de preferencia para los aseguradores ya que actualmente un vehículo no es un lujo sino una necesidad en el cual se adhiere el seguro para la protección de ese bien.

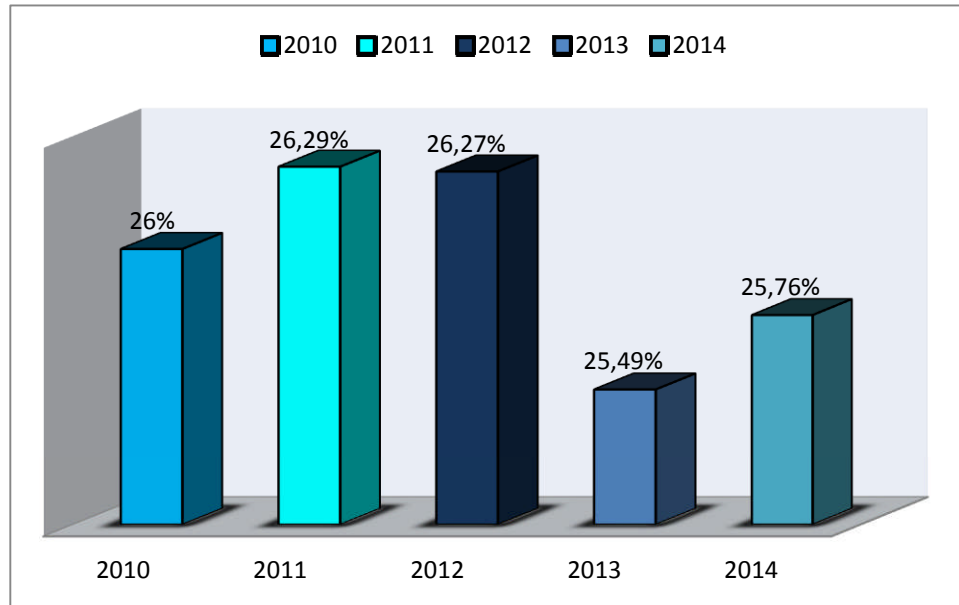
Tabla 16 Participación del Ramo de vehículos

Años	Participación del Ramo de Vehículos
2010	26%
2011	26,29%
2012	26,27%
2013	25,49%
2014	25,76%

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

Elaborado por: Autoras

Figura 12 Participación del Ramo de Vehículos



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

Elaborado por: Autoras

Para los años 2011 y 2012 el mercado asegurador ecuatoriano se fortaleció según las cifras presentadas, optimizando su oferta de productos y servicios, para beneficio de la sociedad ecuatoriana en su conjunto.

El ramo de automóviles sigue teniendo crecimientos en primas desde el año 2010 al 2014, sin embargo a partir del año 2012 se nota una desaceleración en el crecimiento de primas, la cual está asociada a la fijación de cuotas a las importaciones de vehículos nuevos, sumado al incremento de los impuestos arancelarios que grava a los nuevos vehículos, originando una disminución de las ventas de nuevos vehículos a nivel nacional en 18,447 unidades para ese año. En el 2013 se vendieron 7,634 unidades menos que en el año anterior.

Es notorio que al vender cada vez menos vehículos nuevos, la demanda de seguros también disminuye, más aun cuando en un mercado en el cual la cultura de seguro no llega a sus mejores niveles y el cual se provee de primas por la obligatoriedad de las instituciones financieras que dan crédito

para la compra de vehículos, las cuales dentro de sus condiciones exigen la contratación de una póliza de seguros por lo menos los dos primeros años del crédito y que financian cerca del 60% de las ventas de nuevos vehículos

La situación mejora para el 2014 en relación a la venta de nuevos vehículos, aunque la composición de las unidades vendidas no es la misma, ya que se promueve la producción nacional en relación a las unidades importadas, siendo en el 2014 el 51.52% de las ventas de vehículos de producción nacional. Sin embargo el mercado de seguros de automóviles sigue creciendo, pero en menor proporción al año anterior (4%), la cual se da por la guerra de precios que origino la incertidumbre y baja oferta de unidades nuevas en el mercado que se venía dando en los años anteriores.

CAPITULO V

COMPAÑÍA ASEGURADORA MAPFRE ATLAS

Marco estratégico

La sociedad del siglo XXI es extraordinariamente dinámica y obliga a empresas y personas a una constante evolución. A lo largo de su historia Mapfre ha ido creciendo, ampliando sus actividades y su expansión internacional hasta convertirse en un gran grupo con presencia en 46 países de los 5 continentes y con una cartera de más de 23 millones de clientes en todo el mundo, 5.524 oficinas propias en todo el mundo y cerca de 80.000 mediadores, pero los cambios son cada vez más profundos, más globales y más rápidos, por lo que se hace necesario un esfuerzo mayor para adaptarse a esta nueva realidad.

Figura 13 Mapfre en el Mundo



Fuente: www.mapfrebhd.com.do

Por ello, en Mapfre se ha realizado un proceso de reflexión interna para redefinir sus objetivos y determinar los valores más relevantes sobre los que sustenta la actuación de negocios, una reflexión guiada por el espíritu innovador que siempre los ha caracterizado y que tiene por finalidad adaptar

su potente cultura empresarial a la nueva realidad económica y social y a su propia evolución interna de manera que pueda seguir cumpliendo con las expectativas de sus clientes, empleados, accionistas, colaboradores y de la sociedad en general. Este proceso ha sido para Mapfre intenso y enriquecedor, iniciado en la primera línea directiva que posteriormente se ha compartido con directivos de todo el mundo para llegar a una definición final que integre a toda la organización.

Una nueva estrategia corporativa global con la flexibilidad necesaria para adaptarse a la realidad particular de cada país y cada negocio, siempre con el cliente como eje central de su actuación.

Este nuevo marco estratégico global de Mapfre parte de tres conceptos esenciales: visión, misión y valores.

Visión. “ *Mapfre quiere ser la aseguradora global de confianza* , es lo que aspira a ser y cómo quiere ser reconocida mañana, por tanto, cuando se hable de confianza en el sector, se hable de Mapfre. “*La reputación es la antesala de la confianza y la confianza es la garantía del éxito*”. (Castelo, 2013, pág.3)

Misión. “*Somos un equipo multinacional que trabaja para avanzar constantemente en el servicio y desarrollar la mejor relación con nuestros clientes, distribuidores, proveedores accionistas y sociedad.* “Mapfre Atlas basa su actuación en el compromiso de una mejora permanente de la calidad del servicio, dando un paso más allá en el modelo de relación con todos los colectivos implicados.

Valores. Sobre los que van a cimentar la construcción de la empresa, para diferenciarse de sus competidores

Tabla 17 Valores de Mapfre Atlas Cía. de Seguros.

 <p>Solvencia</p> <p>Es la fortaleza financiera con resultados sostenibles, diversificación internacional y consolidación en los diferentes mercados.</p>	 <p>Integridad.</p> <p>La ética rige el comportamiento de todas las personas, enfoque socialmente responsable en todas las actividades</p>	 <p>Vocación de servicio</p> <p>Se refiere a la búsqueda permanente de la excelencia en el desarrollo de sus actividades, iniciativa continua orientada al cuidado de la relación con el cliente</p>
 <p>Innovación para el liderazgo</p> <p>Afán de superación y mejora constante, tecnología útil al servicio de los negocios y de sus objetivos.</p>	 <p>Equipo comprometido</p> <p>Se basa en la implicación plena del equipo con el proyecto Mapfre, desarrollo y formación constante de las capacidades y habilidades del equipo.</p>	

Fuente: www.mapfreatlas.com.ec
Elaborado por: Autoras

Este es el marco en el que Mapfre Atlas se enfoca para alcanzar sus objetivos.

Estructura del ramo de vehículo

A partir del año 2008 el ramo de seguro de vehículos tuvo cambios en cuanto a su estructura y comercialización, puesto que la compañía de Seguros

Atlas se unificó con una compañía aseguradora española denominada Mapfre, la misma que estaba en búsqueda de una compañía sólida en el mercado bien posicionada, con buena reputación y que tenga un canal por explotar.

Atlas, se enfocaba en seguros corporativos a excepción del ramo de seguro de automóviles que eran netamente individuales o de servicio. Cuando se realiza la compra de Atlas, El Directorio de Mapfre dentro de sus proyectos decide elaborar un plan estratégico para crecer y fortalecer el ramo de automóviles, ya que no existían ni ventas directas ni un portafolio de productos estructurados en ese ramo.

Entre las estrategias que se llevaron a cabo se puede mencionar los siguientes.

1. Designación de personal.

Para asignar funciones en base a un orden jerárquico y formar personas especializadas principalmente en la parte técnica. (Suscripción y reclamos), para brindar una mejor atención al cliente.

2. Capacitación y adaptación de estructuras.

Se realizaron Capacitaciones en Colombia, porque Mapfre Colombia es un referente a nivel de Latinoamérica por ser la primera en entrar al mercado, la más posicionada y por su gran conocimiento potencial "know-How". Se observó cómo era el proceso para adaptar la estructura de su departamento en Mapfre Atlas Ecuador, la cual en un principio resultó de gran dificultad debido a diversos factores que influían en tema de expansión territorial como: mayor número de automóviles asegurados, presencia de varias oficinas Mapfre en el mercado Colombiano y la gran competencia que existe entre las diferentes aseguradoras del Ecuador

3. Creación de una estructura con dos jefaturas.

“Suscripción y emisión”- inspectores propios.

“Siniestros” – determinar funciones para peritos y asistentes.

4. Visita al Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) Colombia.

Para observar cómo era el manejo en talleres y capacitar al personal en temas de criterios de valoración. Se produjo un cambio radical porque en otros países se medían por varemos, que son herramientas que determinan el tiempo estimado de reparación de partes y piezas, ejemplo: Para un golpe frontal el tiempo estimado en reparar son 10 horas, lo multiplico por el costo/hora hombre que yo tengo acordado con el taller y eso es el pago total, esta metodología en el 2008 no se manejaba.

El Directorio de Mapfre Atlas Ecuador concretó reuniones con Gerentes de los principales talleres de Guayaquil, Quito, Cuenca, para tener convenios. Además, la Compañía pagó a 25 talleres una asesoría de productividad, ya que se encontraron falencias dentro del proceso de reparación que brindaban los talleres.

Se analizó las diferentes etapas que realizaban los mecánicos desde que el cliente entrega el vehículo hasta la reparación total, para poder evaluar índices de productividad y proporcionar un plan de mejora a estos talleres, con el objetivo de ganar fidelidad y confianza.

Adicionalmente se planteó un sistema informático para los costos de valoración, basado en los tiempos reales de reparación que se toma un carro como una ayuda para mejorar su productividad. CESVI realizó junto con la compañía Nissan una prueba de impacto real con sus carros y la reparación con

las herramientas esenciales para sacar tiempos. Hasta el año del 2010 se realizó el estudio con aproximadamente 600 vehículos.

5. Nivel de eficiencia entre los proveedores de repuestos.

Con la ayuda de la herramienta Subasta de repuestos, se comparaba costo/beneficio y se establecieron parámetros en cuanto al tiempo, la calidad de las partes para obtener la ventaja competitiva de lograr mitigar el fraude interno.

6. Buscar profesionales en peritación (Ingenieros Mecánicos).

Para dar las valoraciones correctas con fundamentos. Actualmente existen 2 personas en Guayaquil y 1 en Cuenca, especializados en mecánica y seguros. Por otro lado, se buscó Analistas con vocación de servicio al cliente con su respectiva capacitación constante.

7. Elaboración y distribución de portafolio de productos

A principios del 2010 se lanza la venta Individual de Auto Élite e Ideal, promovidos por medio de corredores de seguros. Debido a todos los cambios y a la gran acogida de los productos desde el 2011, se logra realizar acuerdos importantes con canales financieros, que son compañías que financian vehículos (bancos o financieras) y que dentro de sus créditos colocan una póliza de seguros, lo cual dio como resultado un mayor posicionamiento en el mercado automotriz generando primas mayores a 2 millones de dólares, a pesar de que se tenía conocimiento que el mercado de bancos o financieras estaba totalmente captado por las principales aseguradoras o ligado al mismo grupo.

El panorama cambia y debido a una disposición emitida por la Junta Bancaria en la resolución JB 2011 1973, las instituciones financieras se debían deslindar obligatoriamente de sus aseguradoras hasta el 12 de julio del 2012. Es así, como empieza una fuerte guerra de precios en el mercado hasta el inicio del 2014, bajando tasas en el ramo de automóviles para agrandar la cartera de clientes y efectuar una venta más onerosa. Sin embargo, Mapfre Atlas busco una alternativa totalmente diferente con un producto más económico y técnicamente más rentable siempre cumpliendo con una proyección alta de ventas, el cual se denominó "Auto exacto" diseñado para carros de más de 5 años de antigüedad que es el tiempo aproximado de un crédito, y para controlar la siniestralidad se reparaban en la red de talleres con costos preferenciales, las partes y piezas podían ser alternas es decir, no originales en lo que se refiere a Tonería: capot, guardafangos, faros y guías; obteniendo una disminución de costos cerca del 40% en una reparación.

Portafolio de productos

Auto Élite. Un seguro individual exclusivo y el más completo del Ecuador diseñado para personas que desean contar con un respaldo de elite, brindando seguridad en cualquier camino.

- ***Principales coberturas.***

La compañía Mapfre Atlas acuerda asegurar los vehículos descrito según las condiciones particulares de la póliza contra pérdida, daños o gastos que surjan en forma accidental. En la siguiente tabla se muestra las principales coberturas que otorga esta aseguradora, según el producto auto élite

Tabla 18 Principales coberturas de Auto Élite

			
Choque y/o volcadura, Auto ignición , Pérdidas totales o parciales por daños, Robo, total o parcial, Daños maliciosos, Amparo Patrimonial, Motín y huelgas	Explosión, Caídas de edificios, aeronaves o partes de estas, Incendio y/o rayos, Deslizamientos de tierra, Fenómenos de la naturaleza	Cobertura de Airbag 100%, Cobertura Extraterritorial, No depreciación en pérdidas parciales y totales, Libre elección de Taller	Gastos de grúa \$300, Ambulancia \$300, Gastos médicos \$3,000 por persona, Responsabilidad Civil \$25,000, Muerte e invalidez \$5,000 por persona

Fuente: Compañía aseguradora Mapfre Atlas.

Elaborado por: Autoras

- **Beneficios adicionales.**

Auto sustituto para vehículos livianos. El asegurado contará con un vehículo de reemplazo desde el tercer día de reparación del auto siniestrado hasta un máximo de 5 días. La empresa aseguradora cubre este gasto para siniestros que superen el valor de \$1,000.00. (Dos eventos por año).

Asistencia vehicular. Consiste en dar servicios de asistencia médica, remolque o transporte del vehículo, llanta baja, recuperar llaves dentro del auto, para vehículos livianos las 24 horas del día.

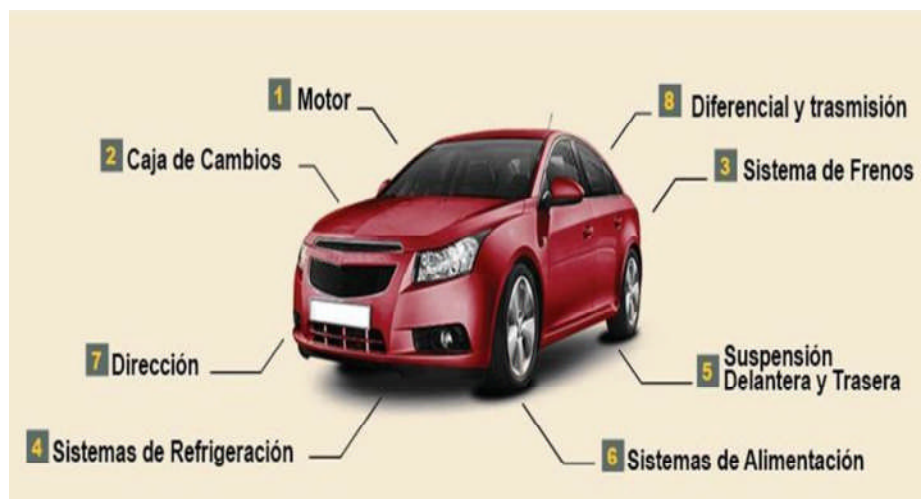
Asistencia legal in situ. Al ocurrir un accidente de tránsito, la empresa enviará un abogado al lugar de los hechos para gestionar que el proceso de conciliación sea transparente, velando por los intereses del asegurado y así mismo de la compañía aseguradora. Valido en Guayaquil, Quito y Cuenca.

Conductor elegido. El asegurado contará con la asistencia de un conductor profesional, el cual lo deberá solicitar con 4 horas de antelación. (Dos eventos por año)

Asistencia exequial. La compañía asume todos los trámites legales, traslados, tanatopraxia, cofre metálico, sala de velación con decoración, celebración religiosa, libro de condolencias y espacio en el cementerio, si en un accidente de tránsito fallecen los ocupantes del vehículo.

Cobertura Élite Warranty. Consiste en una garantía desarrollada para las partes del automóvil como motor, caja de cambios, sistema de frenos, sistema de refrigeración, entre otros (Ver anexo V), con cobertura exclusiva por daños eléctricos y mecánicos.

Figura 14 Partes de la cobertura Élite Warranty



Fuente: Compañía aseguradora Mapfre atlas.

Auto Ideal. Diseñado para personas que cuidan de su vehículo y piensa en su familia, un seguro especial que brinda la oportunidad de estar protegido mientras conduce.

- **Principales coberturas.**

Dentro del producto auto ideal, la compañía Mapfre Atlas ofrece las siguientes coberturas:

Tabla 19 Principales coberturas de Auto Ideal

			
Choque y/o volcadura, Auto ignición , Pérdidas totales o parciales por daños, Robo, total o parcial, Daños maliciosos, Motín y huelgas	Explosión, Caídas de edificios, aeronaves o partes de estas, Incendio y/o rayos, Deslizamientos de tierra, Fenómenos de la naturaleza	Cobertura de Airbag 100%, No depreciación en pérdidas parciales y totales, Taller cerrado (Se incluyen Concesionarios)	Gastos de grúa \$300, Ambulancia \$300, Gastos médicos \$1,000 por persona, Responsabilidad Civil \$15,000, Muerte e invalidez \$3,000 por persona

Fuente: Compañía aseguradora Mapfre Atlas.

Elaborado por: Autoras

- **Beneficios Adicionales**

En el segmento de auto ideal, la compañía otorga dos asistencias a sus asegurados como: Asistencia vehicular y asistencia exequial, las mismas que están detalladas anteriormente en la sección de auto élite.

Auto Exacto. Un producto creado para vehículos desde 6 hasta 15 años de antigüedad.

- **Principales Coberturas**

Las principales coberturas que concede la aseguradora a sus clientes en este segmento son:

Tabla 20 Principales coberturas de Auto Exacto

		
Choque y/o volcadura, Auto ignición , Pérdidas totales o parciales por daños, Robo, total o parcial, Daños maliciosos, Riesgos Sociales, Riesgos Naturales	Cobertura de Airbag 100% siempre y cuando el evento este cubierto por la póliza, Cobertura Extendida, Rotura de Vidrios – Aplica deducible.	Gastos de grúa \$200, Ambulancia \$300, Gastos médicos \$500 por persona, Responsabilidad Civil \$10,000 (Cubierta al 100%), Muerte e invalidez \$200 por persona

Fuente: Compañía aseguradora Mapfre Atlas.

Elaborado por: Autoras

- **Beneficios Adicionales**

Los beneficios que ofrece el segmento de auto exacto se detallan a continuación:

- Asistencia Vehicular
- Reparación en red de talleres a nivel nacional
- Reposición de piezas y partes alternas u originales.

CAPITULO VI

ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Participación

Vehículos Asegurados con la compañía Mapfre Atlas durante el periodo 2010-2014. Dentro de la compañía Mapfre Atlas debido a la estructuración del departamento de vehículos, la cantidad de 13,155 unidades aumentaron gradualmente en los años posteriores. Sin embargo, al realizar una comparación al corte diciembre 2014 vs diciembre 2013 se registra una disminución de 438 unidades como se puede observar en la Figura 14. Esta variación tiene explicación al problema de estudio “la restricción cuantitativa a la importación de vehículos” pero en realidad a pesar de tener menos unidades aseguradas, el volumen de primas en dólares ha aumentado puesto que la suma asegurada de los nuevos negocios se ha incrementado por valores fijos de la concesionaria.

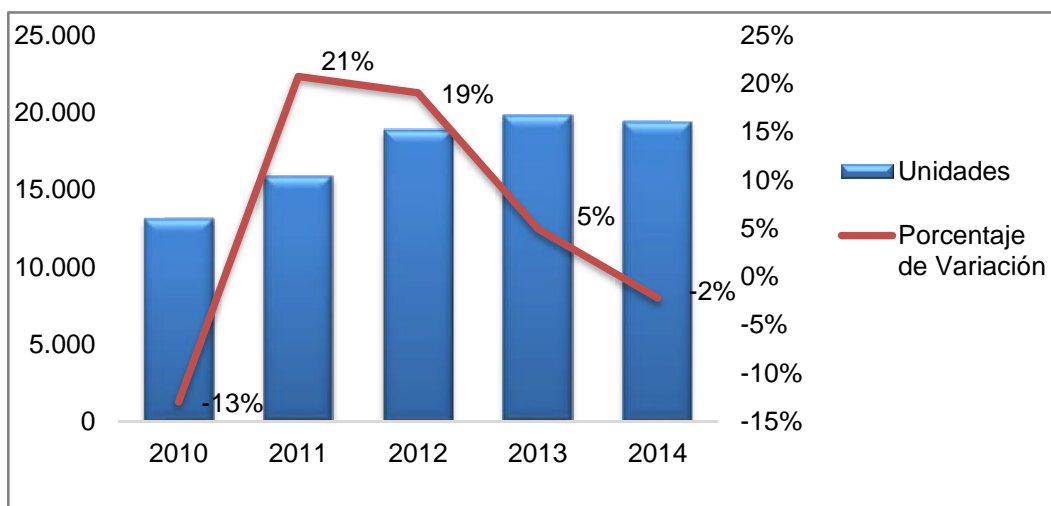
Tabla 21 Unidades de Vehículos Asegurados

VEHICULOS ASEGURADOS		
Año	Unidades	Porcentaje de Variación
2010	13.155	-13%
2011	15.885	21%
2012	18.911	19%
2013	19.845	5%
2014	19.407	-2%

Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Figura 15 Vehículos Asegurados de la compañía Mapfre Atlas, periodo 2010-2014 (en unidades)



Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

En Mapfre atlas, se ha mantenido un crecimiento de unidades aseguradas, sin embargo al igual que en el mercado automotriz, éste crecimiento se ha ido reduciendo, hasta llegar al 2014 año en el cual se obtuvo un decrecimiento de unidades aseguradas (2%), caso contrario a las primas emitidas que para el 2014, se obtuvo un crecimiento del 1.6%.

El decrecimiento en unidades aseguradas se vio mitigado en las primas emitidas por el efecto del incremento de las sumas aseguradas, ya que con las restricciones a las importaciones e incremento de los impuestos los vehículos nuevos como usados, sufrieron un incremento en el valor comercial, variable principal para la obtención de las primas del ramo.

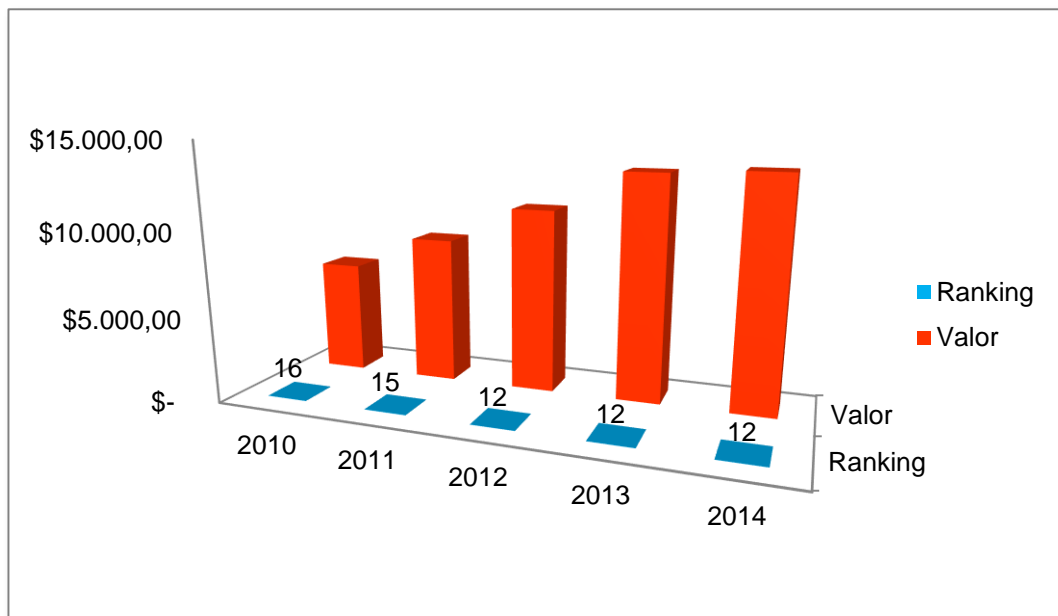
Tabla 22 Crecimiento y ranking del ramo de Vehículos de Mapfre Atlas según su prima emitida durante el periodo 2010- 2014.

AÑO	PRIMA EMITIDA	
	Ranking	Valor
2010	16	\$ 6,789.00
2011	15	\$ 8,783.00
2012	12	\$ 10,916.00
2013	12	\$ 13,269.32
2014	12	\$ 13,488.33

Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Figura 16 Crecimiento y ranking del ramo de Vehículos de Mapfre Atlas según su prima emitida durante el periodo 2010- 2014.



Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

En cuanto al crecimiento y participación del ramo de Vehículos se demuestra que desde el 2010 con una prima emitida de \$6.789,00 vs el cierre del 2014 con \$13.488,33 ha existido un aumento de más de \$6.000,00. Y a su vez, podemos resaltar como la compañía Mapfre Atlas al comienzo se encontraba en el puesto número 16 vs demás aseguradoras en el mercado que se encargaban de este ramo y pasó a ser, el número 12 en el transcurso de estos últimos 4 años. Es un punto fuerte de destacar ya que el ramo como tal, es el que mayor demanda recibe puesto que al ser un vehículo considerado un bien de primera necesidad y ya no un lujo como lo era antes, las compañías tienen la oportunidad de competir en una guerra de precios, tasas y reestructurar sus productos para una mayor captación de posibles asegurados.

Siniestralidad

La siniestralidad es la participación total de los siniestros sobre las primas recaudadas por una compañía aseguradora y puede ser estudiada en intervalos de tiempo.

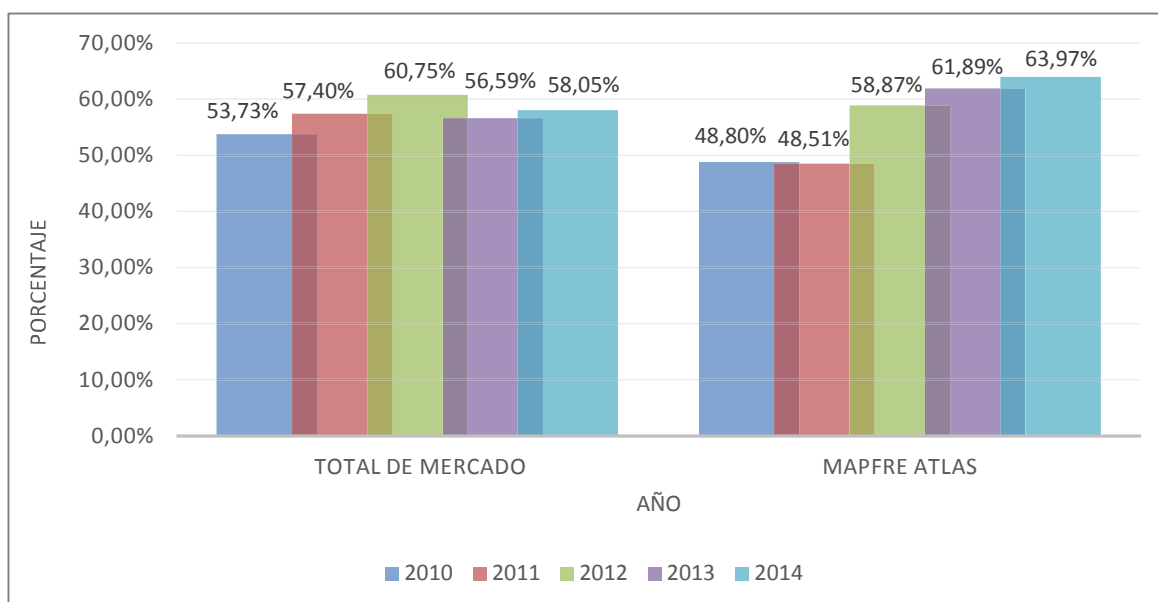
Tabla 23 Tasa de Siniestralidad: Mercado vs Compañía Mapfre Atlas

Año	CUENTA / INDICE	
	RAMO-TASA DE SINIESTRALIDAD	
	TOTAL DE MERCADO	MAPFRE ATLAS
2010	53,73%	48,80%
2011	57,40%	48,51%
2012	60,75%	58,87%
2013	56,59%	61,89%
2014	58,05%	63,97%

Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Figura 17 Comparación de la Siniestralidad del Mercado Vs Siniestralidad de Mapfre Atlas



Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Las medidas adoptadas por el COMEX, no solo afectan al mercado asegurador en las ventas de seguros las cuales son un factor gravitante para el resultado del ramo, sino también en la siniestralidad ya que al verse afectada las partes y piezas de vehículos al gravarse un impuesto mayor y a restringir la unidades importadas, en el mercado automotriz se producen dos efectos:

- Incremento en los costos de los las partes y piezas importadas
- Escases de partes y piezas en el mercado.

En el escenario de una aseguradora a la cual le disminuyen las primas por menor venta de seguros y se incrementan los costos de los siniestros debido al aumento del costo de las partes y piezas, conlleva a revisar sobre la marcha acciones o estrategias que permitan mitigar el impacto de la siniestralidad de la compañía.

Mapfre en los dos últimos años ha tenido un incremento en la siniestralidad, que va ligado a su ingreso con fuerza en el mercado de seguros de automóviles.

Para tema de análisis es importante enfocarnos en el último año 2014 donde la siniestralidad de la compañía incluso es superior a la siniestralidad del mercado.

Tabla 24 Siniestros por Marca de Vehículos, Año 2014

MARCA	PRIMA NETA	SINIESTROS	# SIN	% SIN	PROMEDIO SINIESTRO
CHEVROLET	\$ 3,941,155.09	\$ 2,587,526.56	1184	66%	\$ 2,016.49
FORD	\$ 916,989.70	\$ 505,400.66	133	55%	\$ 2,296.25
GREAT WALL	\$ 285,220.73	\$ 139,091.00	70	49%	\$ 1,987.01
HYUNDAI	\$ 1,503,118.40	\$ 984,331.35	270	65%	\$ 2,164.19
KIA	\$ 930,673.60	\$ 560,002.99	218	60%	\$ 2,110.11
MAZDA	\$ 1,014,282.65	\$ 585,241.14	193	58%	\$ 3,032.34
MITSUBISHI	\$ 274,127.30	\$ 182,029.42	47	66%	\$ 1,745.31
NISSAN	\$ 800,919.19	\$ 414,383.79	197	52%	\$ 2,103.47
RENAULT	\$ 473,856.04	\$ 353,445.96	166	75%	\$ 1,707.51
SKODA	\$ 78,941.72	\$ 30,409.99	27	39%	\$ 1,126.30
TOYOTA	\$ 1,163,818.38	\$ 483,054.50	197	42%	\$ 1,436.82
VOLKSWAGEN	\$ 337,922.30	\$ 193,332.59	78	57%	\$ 2,478.62
OTRAS MARCAS	\$ 1,766,974.90	\$ 1,541,750.05	373	87%	\$ 4,133.38
TOTAL	\$ 13,488,000.00	\$ 8,560,000.00	3153	63%	\$ 2,067.72

Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Este análisis lo realizaremos en función del volumen de primas generadas por marca y también los siniestros incurridos por marca. En la Tabla 24 apreciamos cuales son las marcas que tienen mayor cantidad de siniestros reportado durante el 2014 y cuál es el costo medio de cada reclamo,

con el fin de determinar donde la compañía debe enfocar sus esfuerzo para realizar ajuste de convenios con talleres y proveedores de repuestos.

Por ende es importante resaltar que las marcas con mayor cantidad de siniestros son: Chevrolet, Hyundai, Kia, Nissan, Toyota, Renault, Mazda, Ford. De estas marcas, las que tienen un costo medio de siniestro por encima del medio de la cartera total (\$2,067.72) son Hyundai, Kia, Ford, Mazda. Con esto ya tenemos una primera referencia de que talleres y proveedores debemos optimizar, sin descuidar las otras marcas que manejan un alto número de siniestros al año, ya que cualquier desviación en ellas puede afectar al resultado del ramo.

Desglosando por tipo de siniestro afectado, podemos decir que las coberturas que son afectadas en un siniestro que permiten tener mayor incidencia en la gestión con los proveedores y talleres son: Perdidas Parciales por Daños y Pérdida parciales por Robo. Las demás coberturas como las totales tanto por robo y por daño no permiten mucha gestión, puestos que el costo de siniestro está dado por el valor asegurado.

Tabla 25 Pérdida Parcial por Robo año 2014

MARCA	MONTO	# SINIESTROS	COSTO MEDIO	# VEHICULOS ASEGURADOS	FRECUENCIA
CHEVROLET	\$ 57,832.74	56	\$ 1,032.73	5885	1%
HYUNDAI	\$ 13,585.31	9	\$ 1,509.48	1500	1%
MAZDA	\$ 16,277.95	7	\$ 2,325.42	996	1%
RENAULT	\$ 5,752.27	5	\$ 1,150.45	636	1%
FORD	\$ 5,427.01	8	\$ 678.38	667	1%
TOYOTA	\$ 5,524.51	4	\$ 1,381.13	1058	0%
KIA	\$ 3,524.61	3	\$ 1,174.87	1007	0%
NISSAN	\$ 4,658.80	1	\$ 4,658.80	1013	0%
OTRAS MARCAS	\$ 27,004.05	22	\$ 1,227.46	6645	1%
TOTAL	\$ 139,587.25	115	\$ 1,213.80	19407	1%

Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Tabla 26 Pérdida Parcial por Daños año 2014

MARCA	MONTO	# SINIESTROS	COSTO MEDIO	# VEHICULOS ASEGURADOS	FRECUENCIA
CHEVROLET	\$ 1,758,548.13	1130	\$ 1,556.24	5885	19%
HYUNDAI	\$ 468,441.18	252	\$ 1,858.89	1500	17%
TOYOTA	\$ 301,160.90	204	\$ 1,476.28	1058	19%
KIA	\$ 350,596.70	203	\$ 1,727.08	1007	20%
NISSAN	\$ 317,452.26	180	\$ 1,763.62	1013	18%
MAZDA	\$ 355,465.46	151	\$ 2,354.08	996	15%
RENAULT	\$ 250,052.60	146	\$ 1,712.69	636	23%
FORD	\$ 229,956.10	100	\$ 2,299.56	667	15%
OTRAS MARCAS	\$ 1,283,250.44	594	\$ 2,160.35	6645	9%
TOTAL	\$ 5,314,923.76	2960	\$ 1,795.58	19407	15%

Fuente: Compañía Mapfre Atlas

Elaborado por: Autoras

Analizando estas coberturas, determinamos que la que tiene mayor incidencia en la siniestralidad es la de Pérdidas parciales por daños. Donde encontramos marcas en la cuales el costo promedio de siniestro está controlado, ósea se encuentra por debajo de la media del total de los siniestros (Chevrolet, Toyota, Kia, Nissan, Renault) y otras marcas que están por encima de la media de los siniestros.

En el costo promedio de siniestros están incluidas las reservas pendientes de pago sumado a los pagos realizados por cada siniestro y se descuenta los deducibles que aplican para cada caso. Esta información mostrada en la Tabla 26 nos permite tener un panorama para revisar la gestión que realiza la compañía a nivel de marcas con el fin de estabilizar o controlar los siniestros que afectan en mayor proporción el resultado el ramo.

Bajo este escenario el análisis que la compañía realiza es ver que incidencia tiene la gestión que se realiza en los talleres, para controlar los costos de los siniestros.

En Mapfre a partir del 2014 se realizaron adecuaciones a los productos en razón de que la siniestralidad estaba ascendiendo en relación al año anterior y específicamente en los productos individuales, los cuales tenían

dentro de sus condiciones libre elección de taller para todos sus clientes y producto. Éste escenario cambió y solo se dejó esta modalidad de elección de taller para el producto más completo que es el auto Elite. Esto los llevo formalizar acuerdo con los principales talleres del país para que formen parte de la red Mapfre. Todos los talleres que forman parte de la red serían el destino de los vehículos afectados por un siniestro en la compañía.

Con esto la compañía tiene 2 clasificaciones para los talleres; Taller de red y Taller abierto.

En la Tabla 27 vemos un comparativo de los costos medios por tipo de taller en el que se repararon los vehículos desde el 2013 al 2015 (corte 30 de junio), en el cual podemos notar que el efecto de formar un red de talleres y dar el cambio a los productos en sus condiciones, mejoró notablemente el costo medio de los siniestros, no solamente en los talleres de red sino en los talleres que no forman parte de la misma, puesto que ellos buscaron ser más competitivos y otorgaron mayores descuentos cuando atienden un siniestro de Mapfre que está afectando a los productos de taller abierto.

En la Tabla 28 procedemos a analizar en qué rubro se evidencia la disminución del costo (mano de obra o repuestos).

La mano de obra representa el principal rubro de ajuste del costo medio ya que durante el periodo en análisis pasó de \$ 726.01 a \$ 680.01 reduciéndose en un 6.3% en los talleres de la red y para los talleres fuera de la red paso de \$ 809.07 \$ 838.92 teniendo un incremento del 3.68%

Sin embargo el panorama de los repuestos es muy similar reduciéndose tanto para los talleres de la red como para los talleres fuera de la red en un 17.57% y 15.67% respectivamente entre el 2013 y 2015.

Tabla 27 Costo promedio por tipo de taller (periodo 2013-2015)

POR TIPO DE TALLER					
DETALLE	2013	2014	2015	variación 2014/2013	variación 2015/2014
Costo promedio taller red	\$ 2.339,85	\$ 1.855,44	\$ 1.864,10	-21%	0,5%
Costo promedio taller abierto	\$ 2.403,55	\$ 2.167,72	\$ 1.956,66	-10%	-10%

Fuente: Compañía Mapfre Atlas
Elaborado por: Autoras

Tabla 28 Costos promedio por tipo de taller (Mano de Obra/Repuestos)

DETALLE	COSTOS PROMEDIOS						VARIACIONES			
	2013		2014		2015		MANO DE OBRA		REPUESTOS	
	M/O	REPUESTOS	M/O	REPUESTOS	M/O	REPUESTOS	VAR 14-13	VAR 15-14	VAR 14-13	VAR 15-14
Costo promedio taller red	\$ 726,51	\$ 1.867,04	\$ 682,63	\$ 1.453,50	\$ 680,01	\$ 1.538,94	-6%	-0,38%	-22%	6%
Costo promedio taller abierto	\$ 809,07	\$ 1.853,71	\$ 847,06	\$ 1.645,93	\$ 838,92	\$ 1.563,12	5%	-1%	-11%	-5%

Fuente: Compañía Mapfre Atlas
Elaborado por: Autoras.

En conclusión el ramo de vehículos en Mapfre ha sufrido una fosilización en el crecimiento de las primas, un decrecimiento en unidades aseguradas el último año y un incremento de la siniestralidad durante el 2013 y 2014 incluso estando por arriba de la media del mercado. Con el análisis realizado determinamos que el incremento no está dado por el incremento en los costos de reparación sino en la frecuencia o cantidad de siniestro incurridos durante estos periodos. Lo que si es cierto es que los costos de los repuestos han sufrido un incremento pero estos se han podido manejar con acuerdos de descuentos que permiten mitigar el efecto de las medidas adoptadas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Para este segundo semestre del año se está adoptando planes de acción que van ligados al control de la siniestralidad por medio de un estudio actuarial de las tarifas que se cobran a los clientes en los distintos productos, optimización de acuerdo con las concesionarias de las principales marcas de vehículos para que sean nuestra principal fuente de repuestos donde se puedan aplicar descuentos adicionales por pronto pago.

Fortalecer nuestra red de talleres e implementar un sistema de asignación automática de talleres, con el fin de direccionar la mayor cantidad de vehículos que tienen un producto con taller abierto a nuestra red.

En la parte de ventas se debe no entrar en la guerra de precios bajando tasas sino más bien lanzando productos innovadores que permitan incrementar las ventas, acompañados de beneficios que permitan materializar una póliza de seguros cuando no se da un accidente amparado en la misma y cerrar acuerdos con canales masivos de comercialización de seguros de vehículos, como Cooperativas, Bancos, Concesionarias, o Comerciantes/Negociantes.

CONCLUSIONES

Al analizar la situación actual de la industria automotriz y el sector asegurador, se concluye que las regulaciones emitidas por el Gobierno Nacional dentro de estos últimos 5 años son consideradas una amenaza para estos dos sectores, generando incertidumbres en las concesionarias y aseguradoras, ya que mantienen alianzas comerciales al corto, mediano y largo plazo. Uno de los principales problemas que se generó en el sector automotor en el año 2010, fue el incremento del arancel Advalorem del 5% a los vehículos híbridos. En el 2012, al presentarse las restricciones cuantitativas a la importación de vehículos, partes y piezas, las concesionarias deberán mejorar sus planificaciones estratégicas acatando lo establecido en las Resoluciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior. A pesar de que el sector automotriz ha enfrentado diferentes medidas restrictivas e incrementos arancelarios, es importante destacar que las ventas al término del año 2014, aumentaron en 6.248 unidades en comparación al año 2013 pero esto se produjo por un adelantamiento en la disposición de compra de vehículos ante las medidas que se han venido generando.

Al analizar los vehículos asegurados de la Empresa Mapfre Atlas, se determinó que hubo un decrecimiento de 438 unidades entre los años 2013-2014, caso contrario a las primas emitidas que para el 2014, se obtuvo un crecimiento del 1.6%. Esto se debe a que las sumas aseguradas de los vehículos nuevos y usados sufrieron un aumento de valor comercial, variable que se utiliza para la sumatoria de primas emitidas en el ramo. Es importante dejar en claro que al existir una menor oferta de vehículos por parte de las concesionarias, no se está disminuyendo la emisión de pólizas de seguros, sino que se reduce la captación de posibles asegurados, mientras que la cartera de clientes de la Compañía se mantiene, al existir una renovación de póliza de vehículo, independientemente del cupo de la concesionaria en caso de que se compre un vehículo nuevo, con un precio relativamente alto debido a los impuestos, y la persona tenga la

posibilidad económica de asegurarlo, el monto asegurado del vehículo será superior y por ende, la prima a cancelar aumentará.

En lo que respecta a los factores externos más relevantes que influyen y que a su vez van a generar un efecto en el ramo de seguros de vehículos son las diferentes normativas legales que ha determinado la Superintendencia de Bancos y Seguros a raíz de la Resolución No. JB-2011-1973, lo que trae como consecuencia la reducción de empresas participantes en el sector asegurador, aunque por el número de habitantes que existe en el Ecuador, en comparación con otros países de Latinoamérica aún existe mucha competitividad en el mercado sobre todo para la captación de nuevos clientes. Adicionalmente, otra normativa a considerar es el aumento de capital que genera incertidumbre al existir incrementos arancelarios y restricciones a la importación de vehículos, partes y piezas ya que a las aseguradoras les resultara más costoso el pago de siniestros y si no cuentan con ese respaldo patrimonial para afrontar esos gastos deberán forzosamente entrar en un proceso de liquidación/ o venta.

Finalmente, en el análisis de la siniestralidad al 2014 predomina que Mapfre Atlas con un 63,97% está por encima de la media del mercado asegurador actual que en porcentajes es el 58,05% dado principalmente por el aumento de la frecuencia o cantidad de siniestros acontecidos en ese año, lo que permite afirmar que el monto total de siniestros se incrementará y más aún por la medida del Comité de Comercio Exterior del incremento de costos de las partes y piezas importadas ,lo que conlleva a revisar sobre la marcha acciones o estrategias que permitan mitigar el impacto de la siniestralidad de la compañía.

RECOMENDACIONES

Las siguientes recomendaciones ayudarán a la Compañía Mapfre Atlas a consolidar con éxito los resultados, la excelencia en el servicio y la atención a sus clientes y proveedores como centro de todas estas estrategias, así como incentivar la producción del ramo de Vehículos, reducir el costo de siniestros y a su vez contrarrestar ese efecto negativo que están causando las restricciones a la importación de vehículos, partes y piezas CKD.

- Como táctica de aumento de cuota de mercado en el ramo de vehículos, se apunta a la diversificación y segmentación de cartera de clientes, es decir no permanecer en el océano azul como todas las demás compañías sino explotar nuevos nichos de mercados.
- Creación y consolidación de red de freelances con su respectiva capacitación en ventas de seguros de vehículos, otorgándoles por cada nuevo negocio un porcentaje de comisión, así aumentará la producción de emisión de nuevas pólizas de vehículos y la cartera de clientes dentro del mercado objetivo.
- Desarrollo de productos innovadores, con estudios previamente realizados para satisfacer las nuevas exigencias y preferencias que muestra el cliente de hoy.
- La expansión territorial es fundamental dentro del giro del negocio. MAPFRE I ATLAS cuenta actualmente con 17 oficinas y por aperturar 1 en el Valle de los Chillos. Con esta apertura de oficinas directas y delegadas alrededor del territorio ecuatoriano se puede lograr mayor contacto con los clientes actuales y potenciales.

- Es importante que se realice una mayor inversión en medios masivos (radio, tv, prensa, vía pública y web), materiales promocionales (pen drive, esferos, gorras, camisetas) materiales pop (banners, porta folletos de piso, colgantes) todo esto con el logo de la marca, para que exista reconocimiento de la imagen corporativa de la compañía y posicionamiento de los productos que se ofrecen en el mercado a una tasa respectivamente competitiva.
- Se propone lanzar a inicios del 2016 una tarjeta de beneficios como parte del programa de fidelización con los clientes del sector automotriz, los mismos que puedan hacer uso en los diferentes establecimientos comerciales con los que se han creado alianzas, con la finalidad de mantener en el tiempo relaciones duraderas y rentables con los clientes/compradores para aumentar la vinculación con MAPFRE I ATLAS.
- Incentivar la participación a seminarios, charlas, capacitaciones sobre temas generales de la actualidad de país y también de refuerzo en seguros ya sea para el bróker, personal interno de la compañía y público en general.
- Atacar a canales financieros que no tengan vínculos con compañías de seguros porque a pesar de la disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros existen compromisos a corto y mediano plazo, lo cual imposibilita la entrada de nuevos participantes.
- Consolidar acuerdos con concesionarios con el fin de optimizar los costos de reparación de los vehículos afectado por siniestros, estos acuerdo deben ser enfocados en la reciprocidad de las partes, para que sea un

gana-gana tanto para el concesionario como la aseguradora y no afecte el servicio a los clientes.

- Encontrar alternativas para la escasez de repuestos en el mercado, o el incremento en los precios de los mismo, estas alternativas pueden estar enfocadas en realizar importaciones directas en mercados que tengan mejores costos (Colombia, Perú, México, etc.). Los costos también pueden ser mejorados con acuerdos de pronto pago.

BIBLIOGRAFÍA

- A.M. Best Company, Inc. (Mayo, 2013). *Los entes reguladores de seguros de Latinoamérica evolucionan en un contexto de mercados cambiantes y en crecimiento*. Informe especial Latinoamérica. Recuperado de:
http://www.ambest.com/latinamerica/pdfs/SR_2013_453_LatAm_Regulations_esp.pdf
- Agencia Nacional de Transito. *Información General del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito*. Sección SPPAT. Recuperado de:
http://www.ant.gob.ec/index.php/entidades-bancarias-para-cobro-de-sistema-publico-para-pago-de-accidentes-de-transito-sspat#.VeZ_opePuXA
- Armijo, P. (2014). Estudio de la emisión de pólizas de vehículos livianos en el Distrito Metropolitano de Quito para mantener nivel de producción por afectación de aranceles de importación, Año 2.013. (Tesis de Pregrado) Universidad Internacional SEK. Quito, Ecuador. Recuperado de:
<file:///F:/TESIS%202015%20JESS%20KEY/Tesis%20seguro%20de%20vehiculos%20y%20restriccions.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, (AEADE) Anuario 2014 Informe Institucional. Cifras Sección 2. Recuperado de:
http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80
- Asociación de Supervisores de Seguros de Latinoamérica. *¿Quiénes Somos? Sección Acerca de ASSAL*. Recuperado de:
http://www.assalweb.org/assal_nueva/quienes_somos.php

Asociación Internacional de Supervisores de Seguros. *Bienvenidos a la página web Asociación Internacional de Supervisores de Seguros*. Sección Inicio.

Recuperado de:

<http://iaisweb.org/index.cfm?event=showHomePage&persistId=7E410DB5155D896B00AD2A6D2E87F277>

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), *AYMESA*. Sección empresas afiliadas, pág. 1. Recuperado de:

<http://www.cinae.org.ec/index.php/cinaeadmin/emp-afl/9-aymesa>

Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), *Corporación MARESA*. Sección empresas afiliadas, pág. 3. Recuperado de:

<http://www.cinae.org.ec/index.php/cinaeadmin/emp-afl/25-maresa>

Carillo, J. (2014). *Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010-2012*. (Tesis de Posgrado) Universidad de Guayaquil. Guayaquil Ecuador.

Recuperado de:

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/6046/1/TESIS%20JUAN%20CARRILLO%202014.pdf>

Castelo, A. (2013) Grupo Aseguradora. *Mapfre Global Risks se abre a las empresas de todo el mundo*. pág. 3. Recuperado de:

<http://www.march-ilt.es/wp-content/uploads/2013/10/March-JLT-Congreso-Mapfre-Aseguradora-30-07-2013.pdf>

Coello, D. et Bermeo, P. (2014). *Propuesta de una reingeniería Antifraude del Proceso del Manejo de Reclamos de Vehículos aplicado en la compañía de Seguros DCPB S.A* (Tesis de Pregrado) Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Guayaquil Ecuador. Recuperado de:

<http://repositorio.ucsg.edu.ec:8080/bitstream/123456789/3317/1/T-UCSG-PRE-ECO-CICA-145.pdf>

Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, *Proecuador (2013). Análisis del Sector Automotriz*. Págs. 35. Guayaquil, Ecuador. Recuperado de: <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>

Director de la Población de la División de Naciones Unidas. (2014) *La situación demográfica en el mundo*. Asuntos económicos y sociales. Pág. 4 Nueva York 10017 Estados Unidos. Recuperado de: <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/Concise%20Report%20on%20the%20World%20Population%20Situation%202014/es.pdf>

Federación Interamericana de Empresas de Seguros. *Histórico*. Sección Acerca de FIDES. Recuperado de: <http://www.fideseguros.com/acerca-de-fides/historico/>

Federación Interamericana de Empresas de Seguros. *Miembros Activos*. Sección Miembros. Recuperado de: <http://www.fideseguros.com/miembros/>

Fundación MAPFRE (Febrero, 2014) *Historia del Seguro en España*. Segunda Edición, pág. 28. Recuperado de: http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1076631

Fundación MAPFRE. Sección Tipos de Seguros. 9 Junio 2015, de Seguros y pensiones para todos. Recuperado del Sitio web: <http://segurosypensioneparatodos.fundacionmapfre.org/syp/es/seguros/tipos-de-seguros/>

GG-OBB del Ecuador, *Nuestra Compañía*. Sección historia. Recuperado de:

<https://www.gmobb.ec/portal/es/web/gmobb/historia1>

Gómez, M. (2006). Introducción a la *metodología de la investigación científica*.

Primera Edición, pág. 60. Editorial Brujas. Córdoba, Argentina.

Recuperado de:

<https://books.google.com.ec/books?id=9UDXPe4U7aMC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

Guerrero, P. (2015). *Reformas a Ley General de Seguros fortalecen el sistema asegurador*. Publicado por la revista Numbers. Recuperado de:

<http://www.numbers.com.ec/articulo.php?tit=reformas-a-la-ley-general-de-seguros>

Heinemann K. (2003). *Introducción a la metodología de la investigación empírica*. Primera Edición, pág. 9. Editorial Paidotribo. Barcelona, España. Recuperado de:

<https://books.google.com.ec/books?id=bjJYAButfB4C&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

Herrera E., Medina F, Naranjo L, y Proaño B., (2002) *Maestría en gerencia de proyectos educativos y sociales*, Tutoría de la Investigación. 1^{era} Edición, AFEFCE, Ecuador.

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones (PROECUADOR) (febrero, 2013). *La ensambladora CIAUTO opera en Ambato*. Sección sector automotriz. Recuperado de:

<http://www.proecuador.gob.ec/2013/02/19/la-ensambadora-ciauto-opera-en-ambato/>

Ley Orgánica de Defensa del Consumidor (10 Julio, 2000). Capítulo I Principios Generales, artículo 2 pág. 3. Recuperado de:
<http://www.cetid.abogados.ec/archivos/95.pdf>

Ley Orgánica de Incentivos a Producción y Prevención, Fraude Fiscal. Capítulo I Reformas al Código Tributario, art. 32. Formato PDF. Recuperado de:
<http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/05a546ee-efe2-411c-bdad-f7df501ef839/Ley+Organica+de+Incentivos+a+la+Produccion+y+Prevencion+del+Fraude+Fiscal.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior. *Comité de Comercio Exterior*. Sección Comex. Recuperado de:
<http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>

Ministerio de Comercio Exterior. *Establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos*. Resoluciones del Comité de Comercio Exterior. Res. No. 66 Sección programa, servicios. Recuperado de:
<http://www.comercioexterior.gob.ec/resoluciones-2012/>

Ministerio de Industrias y productividad (MIPRO). *Planificación Estratégica*. Sección funciones y atribuciones. Recuperado de:
<http://www.industrias.gob.ec/funciones-atribuciones-2/>

Olivares, A. (2014) *Evolución del Sistema de Seguro Privado*, de Superintendencia de Bancos y Seguros. Pág. 4

Payo A. Fundación MAPFRE (2006). *Las Compañías Cautivas como alternativa y tendencia en el Risk Management*. La Gerencia de Riesgos, pág. 29. De Universidad de Barcelona. Recuperado de:
http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1081160

Peña, E. (2003) *Manual de Derechos de Seguros*. Edición cuarta, pág.113, Guayaquil-Ecuador, Editorial Edino

Revista de Negocios Ekos (febrero, 2013). *El sector asegurador se reconfigura*.

Recuperado de:

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=1652>

Ruiz-Tagle Vial, Carlos (2011). *La buena fe en el contrato de seguro de vida* Santiago, editorial jurídica de Chile 478 pp. Revista Chilena de Derecho, vol. 38 N0 3, pp. 627 – 628. Recuperado de:

<http://www.redalyc.org/pdf/1770/177021501010.pdf>

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. *Qué es el SOAT?* Sección El SOAT. Recuperado de:

<http://www.soatecuador.info/operasoat.html>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, (SENAE). *Quiénes Somos*. Sección Acerca de, Introducción. Recuperado de:

<http://www.aduana.gob.ec/ace/intro.action>

Superintendencia de Bancos y Seguros. *Ramos Autorizados*. Sección: Sistema Seguros Privados. Recuperado de:

http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=436&vp_tip=2

Superintendencia de Bancos y Seguros. *Intendencia del Sistema de Seguros Privados*. Entidades Controladas. Sección Sistema Seguros Privados. Recuperado de:

http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=7436&vp_tip=2&vp_b_ustr=57

Superintendencia de Bancos y Seguros (2011). *Resolución No. JB-2011-1973*. Sección Normativa. Recuperado de:

http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/2011/resol_JB-2011-1973.pdf

Superintendencia de Bancos y Seguros (2014). *Código Orgánico Monetario y Financiero, Libro I. Sección Normativa*. Recuperado de:

http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/codigo_organico_monetario_financiero_2014.pdf

Superintendencia de Bancos y Seguros (Septiembre, 2014). *Ley General de Seguros, Codificación*. Sección II Del capital y Reserva Legal. Art. 14
Recuperado de:

http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/Ley_general_seguros_12_sept_14.pdf

Superintendencia de Bancos y Seguros. (Septiembre, 2014). *Legislación sobre el Contrato del Seguro*. Cap. I: Disposiciones Generales. Sección: Definiciones y Elementos, art. 2. Palacio Nacional, Quito

http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/decreto_supremo_1147.pdf

Superintendencia de Bancos y Seguros. *Historia de la Superintendencia* Sección reseña histórica. Recuperado de:

http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=1&vp_tip=2

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. *Marco Estratégico*. Sección Institución. Recuperado de:

<http://www.supercias.gob.ec/portal/>

GLOSARIO

Arancel

Autoignición

Diarios de campo

Completely Knocked Down (CKD)

Componente nacional

Lista de cotejo

Partes

Piezas

Póliza

Préstamo de la gruesa ventura

Reaseguro Facultativo

Sport Utility Vehicle (SUV)

ANEXOS

Anexo I



CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

E C U C O M E X I D O R

RESOLUCION No. 588

EL CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

Considerando:

Que de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, la política económica, tributaria, arancelaria, de comercio exterior entre otras, son competencias exclusivas del Estado Central;

Que el artículo 305 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que: "La creación de aranceles y fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva";

Que el 8 de septiembre de 2009, la Comisión de la Comunidad Andina aprobó la Decisión 717 sobre Política Arancelaria, que en su artículo único extiende hasta el 31 de diciembre de 2011, el plazo previsto en el artículo 3 de la Decisión 695, permitiendo a los Países Miembros mantener un grado de flexibilidad en la aplicación de los niveles arancelarios del Arancel Externo Común, en tanto se establezca una política arancelaria comunitaria;

Que el Arancel Nacional de Importaciones constituye un instrumento de la política comercial, que debe promover el desarrollo de las actividades productivas en el país;

Que el inciso segundo del artículo 15 de la Ley Orgánica de Aduanas, señala que: "con sujeción a los convenios internacionales y cuando las necesidades del país lo requieran, el Presidente de la República, mediante decreto y previo dictamen favorable del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, COMEXI, establecerá, reformará o suprimirá los aranceles, tanto en su nomenclatura como en sus tarifas.";

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 592, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 191 de 15 de octubre de 2007, se puso en vigencia el Arancel Nacional de Importaciones en el Ecuador que en su Anexo 2 contiene la nómina de subpartidas sujetas a diferimiento arancelario;

Que mediante Resolución No. 464 del COMEXI, de fecha 18 de diciembre de 2008, se resolvió emitir dictamen favorable para modificar el anexo II del Decreto Ejecutivo 592, e incorporar nuevas subpartidas de productos con arancel 0%, entre ellas, una subpartida específica para establecer una política arancelaria diferenciada en el sector automotriz, e incentivar el ingreso al país de vehículos automotores híbridos, que generen un tratamiento ambiental favorable y ayuden a reducir los costos del subsidio a los combustibles,

Que el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) mediante Resolución No. 564 de 20 de mayo de 2010 publicada en el Segundo Suplemento Registro Oficial (RO) No. 203 de 31 de mayo de 2010 emitió dictamen favorable y, con Decreto Ejecutivo No. 375 de 31 de mayo de 2010, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 206 del 03 de junio de 2010, se aprobó el nuevo arancel de importaciones de vehículos híbridos.

Que con el fin de apoyar a la política de eficiencia energética, la mejora del medio ambiente, y un tratamiento equitativo a las importaciones de vehículos, se propone aplicar un arancel diferenciado, manteniendo el incentivo para las importaciones de vehículos híbridos más eficientes y menos contaminantes.



CONSEJO DE COMERCIO EXTERIOR E INVERSIONES

E C U A D O R

Que el pleno del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, en sesión del día 16 de septiembre de 2010, analizó el estudio técnico sobre el impacto ambiental y económico de los tipos de vehículos híbridos que se están importando a Ecuador, con un detalle pormenorizado de los beneficios obtenidos hasta la presente fecha. De esta manera, el análisis revela que se deben establecer niveles arancelarios diferenciados a los distintos tipos de vehículos híbridos que se importan, pues no todos generan los mismos niveles de beneficios.

En ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 11 de la Ley de Comercio Exterior e Inversiones (LEXI);

RESUELVE:

ARTÍCULO UNO: Reformar el Artículo 1 de la Resolución No. 564 de 20 de mayo de 2010 del COMEXI, en los términos siguientes:

Donde dice:

8703.90.00.91	Vehículos híbridos	Observaciones:	De 0 a 2000 cm ³ : 0% ad-val De 2001 A 3000 cm ³ : 5% ad-val De 3001 a 4000 cm ³ : 10% ad-val Mayores de 4000 cm ³ : 15% ad-val
---------------	--------------------	----------------	--

Debe decir:

8703.90.00.91	Vehículos híbridos	Observaciones:	De 0 cm ³ a 2000 cm ³ : híbridos 0% De 2001 cm ³ a 3000 cm ³ : híbridos 10% De 3001 cm ³ a 4000 cm ³ : híbridos 20% Mayores de 4000 cm ³ : híbridos 35%
---------------	--------------------	----------------	---

ARTICULO DOS: Emitir dictamen favorable para reformar el Decreto Ejecutivo No. 1543 del 19 de enero de 2009, modificando su Anexo I, de conformidad con el artículo anterior.

ARTICULO TRES: Recomendar a la autoridad competente, para que en la matriculación de los vehículos, verifique físicamente la existencia de baterías, motor eléctrico, que demuestren la calidad de vehículos híbridos. En caso contrario, dicha autoridad deberá informar a la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) y al Servicio de Rentas Internas (SRI) para la debida rectificación de tributos.

La presente Resolución fue adoptada por el COMEXI en sesión llevada a cabo el 16 de septiembre de 2010 y entrará en vigencia sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.


Econ. Nathalie Cely
PRESIDENTA


Ing. Andrés Quiroz G.
SECRETARIO AD-HOC

Anexo II

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) con resolución n° 51 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No.416 del 14 de enero, resolvió aplicar los siguientes incrementos arancelarios a sub partidas del sector automotor:

- Se incrementó el arancel mínimo al 15%, para los CKD de automóviles y SUV's de gasolina (menor o igual a 1500cc) así como para los CKD de camionetas y camiones ultralivianos con peso bruto vehicular menor o igual a 4,537 T de diésel o gasolina. Aplica también a los automóviles y SUV's a diésel de cualquier cilindraje.
- Un arancel mínimo del 14,38% para la importación de CKD de automóviles y SUV's de gasolina con cilindraje superior a 1500 cc.
- Gravar con el 5% a los tracto camiones, motocultores, tractores de oruga y demás tractores clasificados en la sub partida 8701900000.
- Un Arancel mínimo del 15% para CKD de vehículos híbridos.
- Gravar con el 10% los chasises en CKD de camiones con un peso bruto vehicular de más de 5T y de menos de 6,2T, la importación de buses en CKD de más de 16 personas con el 13% y los buses híbridos en CKD con el 10%.

Anexo III

Listado de Compañías automotrices según Resolución No.66

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7

		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
		8704311090	1,137,223.36	167
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17
1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001		8703231090	162,838.90	10

	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13

		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
		8704211090	191,911.30	20
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8703229090	505,575.00	123

		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
		0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703229090
8703231090	2,814,577.50			202
8703239090	46,901,817.20			5,053
8703241090	1,010,185.40			58
8703249090	956,883.20			50
8703319090	192,080.00			28
8703321090	18,590.60			1
8703329090	377,048.00			36
8703331090	30,958.20			1
8703339090	191,165.80			9
8704211090	256,137.00			31
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809

		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

Anexo IV

Resolución No. 65

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
0190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	8703210080	402.561,00	361
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	14.194.766,34	2.700
1790023931001	AYMESA S.A.	8703239080	30.964.045,96	3.852
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703229080	48.609.035,89	10.914
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703231080	32.310.536,10	3.229
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703239080	164.212.515,92	21.001
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211080	61.885.438,88	9.062
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704311080	25.988.041,55	5.846
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704211080	18.130.497,11	3.240
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704311080	51.131.312,36	15.392
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703210080	338.323,50	510

SUBPARTIDAS 8703239080, 8703231080, 8703249080, 8703241080		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35,00%	
5	17,50%	
6	16,63%	
7	15,75%	
8	14,88%	
9	14,00%	
10	13,13%	
11	12,25%	
12	11,38%	
13	10,50%	
14	9,63%	
15	8,75%	
16	7,88%	
17	7,00%	
18	6,13%	
19	5,25%	
20	4,38%	Arancel mínimo a pagar

Anexo V

Partes de cobertura producto **Élite Warranty**.

- **Motor.** Rodamientos internos, árboles de leva, cigüeñal, polea de distribución, válvulas y guías, múltiple de admisión y de escape entre otras.
- **Caja de cambios.** Engranajes, selectores, árboles, válvula moduladora, cojinetes y rodamientos, barra y tubo medidor de aceite, entre otras. aplica para automática, manual y supermarcha.
- **Sistema de frenos.** Bomba principal, bombines, servofreno, limitadores de presión y compensadores de frenada.
- **Sistema de refrigeración.** Bomba de agua termostato.
- **Suspensión delantera y trasera.** Bazos de torsión, brazos de suspensión superiores e inferiores.
- **Sistema de alimentación.** Bomba de combustible, bomba de inyección, bomba eléctrica de alimentación.
- **Dirección:** Cremallera y sinfín, unidad de servo dirección y bomba, biela de dirección.
- **Diferencial y transmisión.** Grupo cónico, selectores de doble marcha, satélites, corona, grupo de transferencia, limitadores de deslizamiento.