

Análisis técnico y económico del ramo de automóviles

AÑO 2014

Cámara Técnica de Automóviles



FASECOLDA

Tel. 344 30 80
Fax 2107041

Carrera 7 # 26-20
Bogotá, Colombia

www.fasecolda.com
fasecolda@fasecolda.com

Contenido

Índice de Figuras, Tablas y Anexos	1
Listado de Figuras	1
Listado de Tablas	2
Listado de Anexos	2
Nota Introdutoria	4
1. Análisis económico	5
1.1. Venta de vehículos	5
1.2. Tasa de Cambio	8
1.3. Créditos de Vehículos	10
1.4. Tasa de interés Créditos de Consumo	11
1.5. Tasa de desempleo	12
En Resumen	13
2. Análisis técnico	14
2.1. Número de vehículos asegurados	14
2.2. Comportamiento de las primas	16
2.2.1. Primas Emitidas	16
2.2.2. Prima promedio	18
2.3. Análisis de los Siniestros	19
2.4. Resultado técnico	22
En Resumen	25
3. Información por marcas	26
3.1. Venta de vehículos por marca	26
3.2. Número de vehículos asegurados	26
3.3. Frecuencia y Severidad	27
4. Glosario de Términos	29
5. Bibliografía	30
6. Anexos	31

Índice de Figuras, Tablas y Anexos

Listado de Figuras

<i>Figura 1. Mapa mundial de la venta de vehículos en 2013. Fuente: (OICA, 2015)</i>	<i>6</i>
<i>Figura 2. Comportamiento de la venta de vehículos en Colombia (Econometría, 2015). Proyección de ventas realizada por Fasecolda.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 3. Relación del comportamiento de la tasa de cambio y la venta mensual de vehículos. Periodo 2008-2013. Fuente: Banco de la República y Econometría.....</i>	<i>8</i>
<i>Figura 4. Relación del comportamiento de la tasa de cambio y la venta de vehículos 2014. Fuente: Banco de la República y Econometría</i>	<i>9</i>
<i>Figura 5. Colocación de créditos y venta de vehículos en 2014. Fuente: SFC</i>	<i>10</i>
<i>Figura 6. Tasa de interés – efectivo anual - de los créditos de consumo y crédito ordinario. Fuente: SFC.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 7. Evolución de la tasa de desempleo durante el 2014. Fuente: Banco de la República ...</i>	<i>12</i>
<i>Figura 8. Comportamiento de los vehículos asegurados por clase. Fuente: Fasecolda</i>	<i>14</i>
<i>Figura 9. Distribución geográfica del parque asegurado- Fuente: Fasecolda</i>	<i>15</i>
<i>Figura 10. Evolución de las primas emitidas en precios constantes de 2014. Fuente: Formato 290 SFC y cálculos de Fasecolda</i>	<i>16</i>
<i>Figura 11. Pronóstico de venta mensual de vehículos al por mayor y primas emitidas acumuladas del ramo de automóviles. Fuente: Cálculos propios.....</i>	<i>17</i>
<i>Figura 12. Índice de variación porcentual de la prima promedio, valor asegurado promedio y número de vehículos asegurados</i>	<i>18</i>
<i>Figura 13. Evolución de los siniestros pagados en precios constantes de 2014. Fuente: Formato 290 SFC y cálculos de Fasecolda</i>	<i>20</i>
<i>Figura 14. Evolución del resultado técnico del ramo de automóviles (millones de pesos corrientes)</i>	<i>22</i>
<i>Figura 15. Evolución del resultado técnico (millones de pesos constantes de 2014).....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 16. Evolución del índice combinado del ramo de automóviles (proporciones en pesos corrientes)</i>	<i>24</i>
<i>Figura 17. Distribución de la venta de vehículos al por mayor por marca acumulada a diciembre de 2014. Fuente: Econometría.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 18. Participación por marca en el número total de vehículos asegurados 2010 – 2014</i>	<i>27</i>

Listado de Tablas

<i>Tabla 1. Frecuencia por cobertura. Fuente: Fasecolda</i>	21
<i>Tabla 2. Severidad por Cobertura (miles). Fuente: Base de Datos y Encuestas Fasecolda</i>	21
<i>Tabla 3. Participación en Valor. Fuente: Fasecolda</i>	21
<i>Tabla 4. Participación en Número. Fuente: Fasecolda</i>	22
<i>Tabla 5. Severidad relativa por segmento a diciembre de 2014</i>	28

Listado de Anexos

<i>Anexo 1. Evolución de la venta de vehículos y las primas mensuales del ramo de automóviles</i> ..	31
<i>Anexo 2. Correlación de las primas mensuales del ramo de automóviles y la venta mensual de vehículos (1 periodo de rezago)</i>	31
<i>Anexo 3. Tasa de motorización (tamaño de la serie) y venta de vehículos en la región Fuente (OICA, 2015). Cálculos Fasecolda</i>	32
<i>Anexo 4. Distribución poblacional y venta de vehículos en la región latinoamericana</i>	32
<i>Anexo 5. Distribución de créditos de vehículos por tipo de entidad de financiación. Fuente: SFC</i>	33
<i>Anexo 6. Distribución de los tipos de vehículos en el segmento de livianos a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda</i>	33
<i>Anexo 7. Distribución de vehículos particulares asegurados por ciudad y clase a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda</i>	34
<i>Anexo 8. Parque automotor circulando y asegurado para el segmento de vehículos diferentes a motos. Fuente: Fasecolda</i>	35
<i>Anexo 9. Parque automotor circulando y asegurado para el segmento de motocicletas. Fuente: Fasecolda</i>	35
<i>Anexo 10. Distribución de vehículos asegurados por clase y modelo (años) a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda</i>	36
<i>Anexo 11. Índice de variación del valor de la prima promedio por clase (%).Fuente: Fasecolda</i> ..	36
<i>Anexo 12. Número de vehículos asegurados por marca en el segmento de livianos. Fuente: Fasecolda</i>	37
<i>Anexo 13. Número de vehículos asegurados por marca en el segmento de motos. Fuente: Fasecolda</i>	37
<i>Anexo 14. Número de vehículos asegurados por marca en el segmento de motos. Fuente: Fasecolda</i>	38
<i>Anexo 15. Frecuencia promedio por ciudad y por segmento a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda</i>	38

<i>Anexo 16. Severidad promedio por ciudad y segmento a diciembre de 2014 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>39</i>
<i>Anexo 17. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2010. Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>39</i>
<i>Anexo 18. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2014. Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>40</i>
<i>Anexo 19. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2010. Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>40</i>
<i>Anexo 20. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2014. Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>41</i>
<i>Anexo 21. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2010. Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>41</i>
<i>Anexo 22. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2014. Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>42</i>
<i>Anexo 23. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2010 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>42</i>
<i>Anexo 24. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2014 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>43</i>
<i>Anexo 25. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2010 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>43</i>
<i>Anexo 26. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2014 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>44</i>
<i>Anexo 27. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2010 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>44</i>
<i>Anexo 28. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2014 (miles). Fuente: Fasecolda.....</i>	<i>45</i>

Nota Introductoria

**Leonardo Umaña
Munevar**

Director Cámara de
Automóviles

Tel. (+571) 344 30 80

Ext. 1601

lumana@fasecolda.com

Ana María Zambrano

Subdirectora Cámara de
Automóviles

Tel. (+571) 344 30 80

Ext. 1602

azambrano@fasecolda.com

Manuel Felipe Díaz

Investigador Cámara de
Automóviles

Tel. (+571) 344 30 80

Ext 1603

mdiaz@fasecolda.com

El 2014 fue un año favorable para la industria automotriz, pues registró un total de 327 mil unidades vendidas, un 11% superior a las ventas del año inmediatamente anterior, siendo este el segundo mejor resultado de la industria en los últimos años. Los bajos niveles de desempleo y estabilidad de las tasas de interés favorecieron el crecimiento del sector, y en particular, el XIV Salón del Automóvil y las expectativas de devaluación de la tasa de cambio dinamizaron las ventas durante el tercer trimestre del año.

Este buen comportamiento de la industria automotriz se vio reflejado en el resultado del ramo de automóviles, el cual registró un incremento en el volumen de primas de 8,7% con relación al 2013 – superior al crecimiento del 7% del segmento de seguros de daños y el 1% de crecimiento del total de la industria. En precios corrientes, las primas emitidas del ramo de automóviles lograron duplicarse en la última década, sin embargo, el crecimiento más que proporcional de los siniestros pagados ha ocasionado un notable deterioro en el resultado técnico.

De mantenerse el comportamiento de la tasa de cambio, se espera que para el 2015 se obtengan ventas inferiores a las 320 mil unidades, lo que significaría una contracción del crecimiento en términos de primas para el ramo de automóviles del orden del 10%.

La dirección de la Cámara pone a disposición de las compañías el documento de *Análisis Técnico y Económico del Ramo de Automóviles*, que explica con mayor detalle el comportamiento de las variables más importantes que afectan el desempeño del ramo. Este informe se encuentra dividido en tres grandes secciones: un análisis económico de variables relacionadas con los resultados del ramo, un análisis técnico de las principales variables de control y administración de la cartera asegurada y los resultados más relevantes diferenciados por marca de vehículo.

1. Análisis económico

En esta sección se presenta un análisis del comportamiento de las variables económicas que afectan en mayor medida la producción en el ramo de Automóviles. La venta de vehículos es la variable que tiene un mayor impacto en el volumen de primas emitidas, razón por la cual las otras variables acá presentadas guardan una estrecha relación con las variaciones en el parque automotor nacional.

1.1. Venta de vehículos

Como se mencionó en el párrafo introductorio, el aumento del parque automotor, entendido como la venta mensual de vehículos nuevos, tiene un efecto positivo en la producción de primas del ramo de automóviles. Si bien el vehículo no es el único aspecto tenido en cuenta en la venta de un seguro ⁽¹⁾, es claro que sólo ante la existencia del mismo es posible la materialización del riesgo. Es por esta razón que la venta de vehículos nuevos presenta una correlación positiva con el volumen de primas emitidas.

Con base en un análisis de correlación fue posible establecer que la venta de vehículos tiene un mayor impacto en las primas de un periodo posterior (Ver Anexo 2). Esto significa, por ejemplo, que las unidades vendidas durante el mes de enero se ven reflejadas en mayor medida en febrero (Díaz Rangel, 2014). En el Anexo 1 se muestra la serie histórica de venta de vehículos al por mayor y las primas mensuales del ramo de automóviles desde enero de 2008.

Durante el 2013 se vendieron más de 85 millones de vehículos en todo el mundo, siendo China el principal consumidor con 22 millones de unidades (25,8%), seguido por Estados Unidos con 15,8 millones (18,5%) y Japón con 5,3 millones (6,2%) (OICA, 2015). Por su parte, en la región latinoamericana Brasil lidera las ventas con 3,7 millones de unidades, y Colombia se encuentra quinto con 294.700 vehículos vendidos durante el 2013. En la Figura 1 se muestra el mapa global de venta de vehículos durante el 2013.

(1) El valor mensual de un seguro de automóviles (prima) depende, además de las especificaciones del vehículo, de las características del conductor, su experiencia al volante, los lugares de circulación más frecuentes, entre otras.

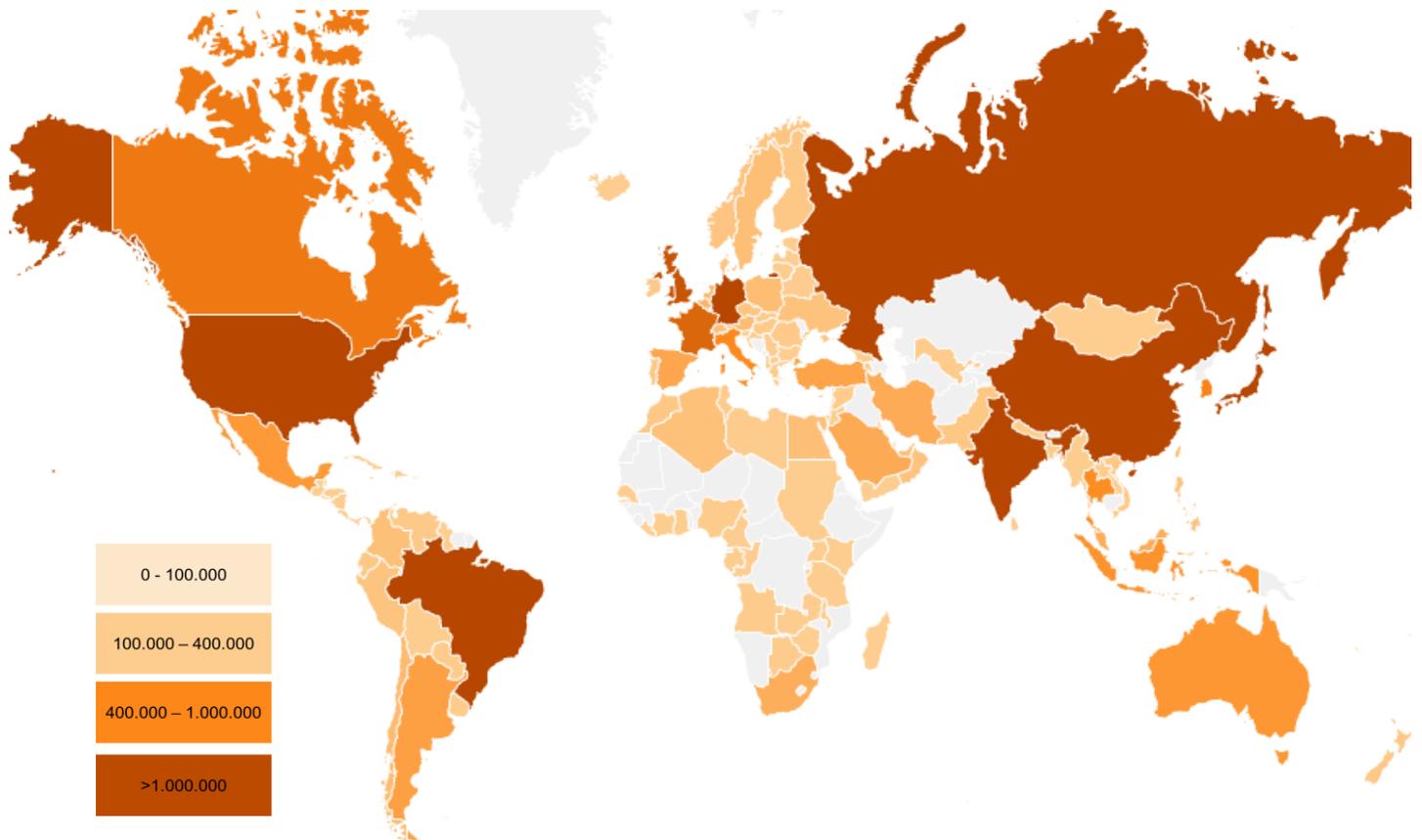


Figura 1. Mapa mundial de la venta de vehículos en 2013. Fuente: (OICA, 2015)

(2) *La tasa de motorización de Colombia es de 80 vehículos por cada 100 mil habitantes*

Si bien Colombia se encuentra quinto en el nivel de ventas en Latinoamérica, su tasa de motorización ⁽²⁾ se encuentra por debajo del promedio de la región. Las deficiencias en la infraestructura vial y los consecuentes problemas de movilidad en Colombia conllevan a que Perú, un país con un PIB per cápita cercano - pero mayor - al de Colombia, con menor población y menos unidades vendidas, presente una tasa de motorización mucho mayor.

La situación anteriormente mencionada es considerada por muchos como una oportunidad de crecimiento para la industria automotriz, pues el país está lejos de alcanzar sus niveles de saturación. Sin embargo, para que esto ocurra será necesario subsanar las restricciones en materia de movilidad, las cuales desestimulan el uso del automóvil particular. En el Anexo 3 se muestra la comparación de la tasa de motorización

y el nivel de ventas de algunos de los países latinoamericanos y en el Anexo 4 la distribución poblacional

Durante el 2014 la industria automotriz comenzó con reducciones en su producción debido a la reconfiguración de la estructura de negocio de la Compañía Colombiana Automotriz, ahora Mazda Colombia, la cual cambió su modelo productivo por un modelo dedicado a la importación. Sin embargo, esto no significó una reducción en las ventas, pues el año 2014 cerró con un total de 327 mil unidades vendidas, un 11% superior a lo que registrado en el 2013, situación que estuvo fuertemente influenciada por el efecto que produjo la inusual variación de la tasa de cambio y el XIV Salón del Automóvil. En la Figura 2 se muestra el comportamiento de la venta de vehículos en Colombia en el 2014.

Más del 60% de los vehículos que son vendidos mensualmente corresponden a unidades importadas

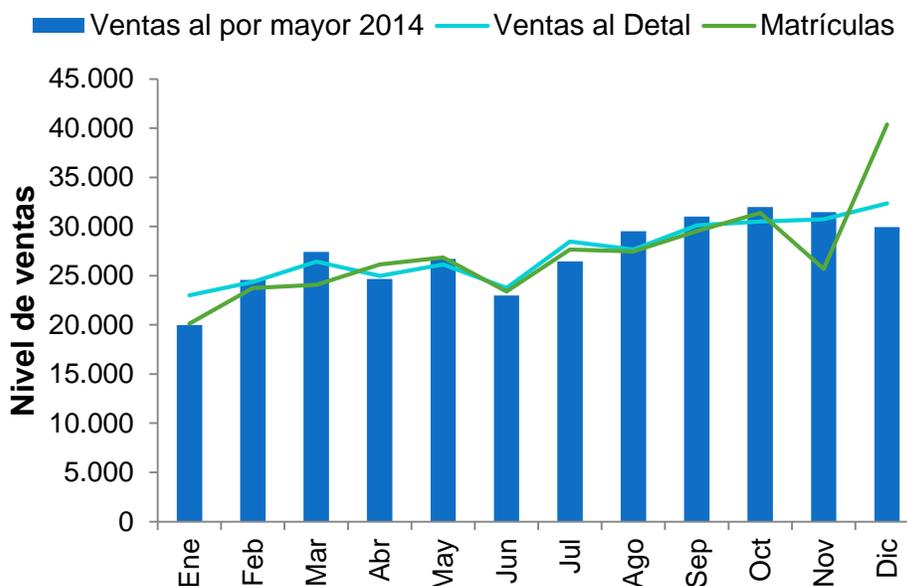


Figura 2. Comportamiento de la venta de vehículos en Colombia (Econometría, 2015). Proyección de ventas realizada por Fasecolda

1.2. Tasa de Cambio

La Tasa Representativa de Mercado corresponde a la tasa de cambio (pesos por dólar) representativa de las operaciones de compra y venta del mercado (Rodríguez, 2014). El efecto que esta variable macroeconómica ejerce sobre venta de vehículos es cada vez más fuerte debido al incremento de la proporción de vehículos importados sobre el total de unidades vendidas. De esta forma, ante disminuciones en la tasa de cambio (revaluación del peso), el precio final en pesos de un vehículo será menor, incentivando así la compra de un vehículo (Rodríguez, 2014). En la Figura 3 se muestra el comportamiento de la tasa de cambio y la venta mensual de vehículos entre 2008 y 2013.

La venta de vehículos tiene una estrecha relación con las variaciones en la **tasa de cambio**

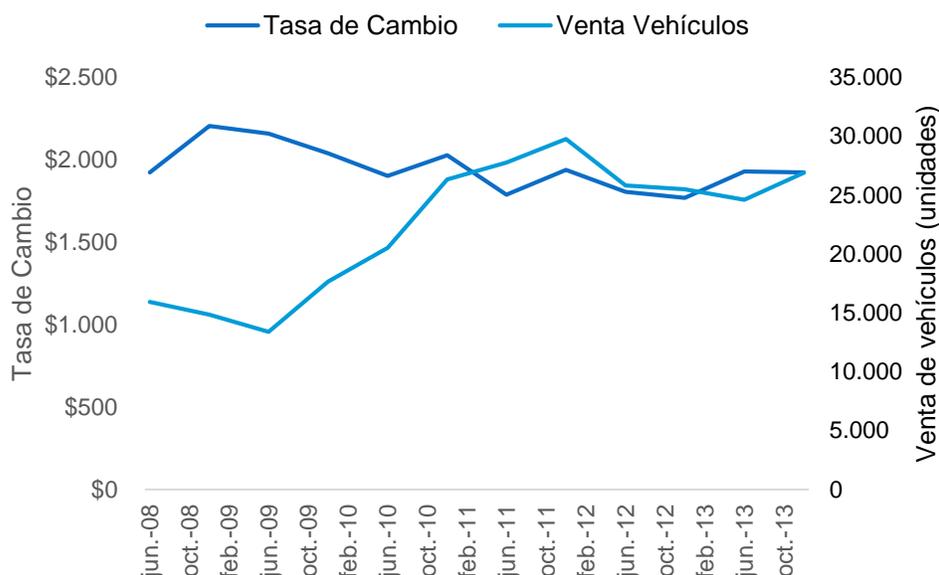


Figura 3. Relación del comportamiento de la tasa de cambio y la venta mensual de vehículos. Periodo 2008-2013. Fuente: Banco de la República y Econometría

Entre enero y diciembre de 2014, el peso se devaluó un 25% con relación al dólar. Esto fue ocasionado principalmente por los anuncios de la intervención de la FED en la economía estadounidense y la caída del precio del petróleo (Ruíz, 2014). El comportamiento de la tasa de cambio para el año 2014 y su relación con la venta de vehículos se muestra en la Figura 4.

La venta de vehículos se aceleró durante el tercer trimestre del año por cuenta de la búsqueda de mejores precios por parte de los compradores

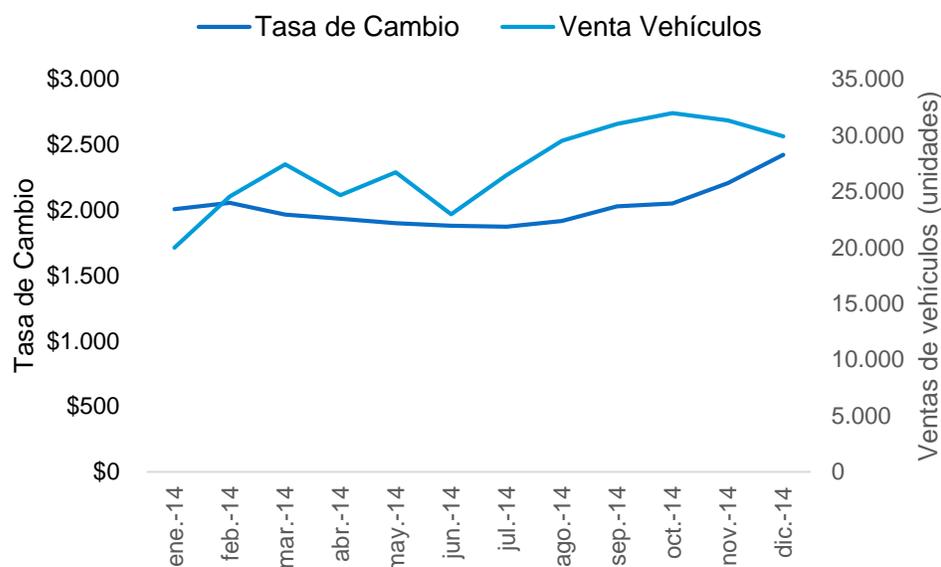


Figura 4. Relación del comportamiento de la tasa de cambio y la venta de vehículos 2014.
Fuente: Banco de la República y Econometría

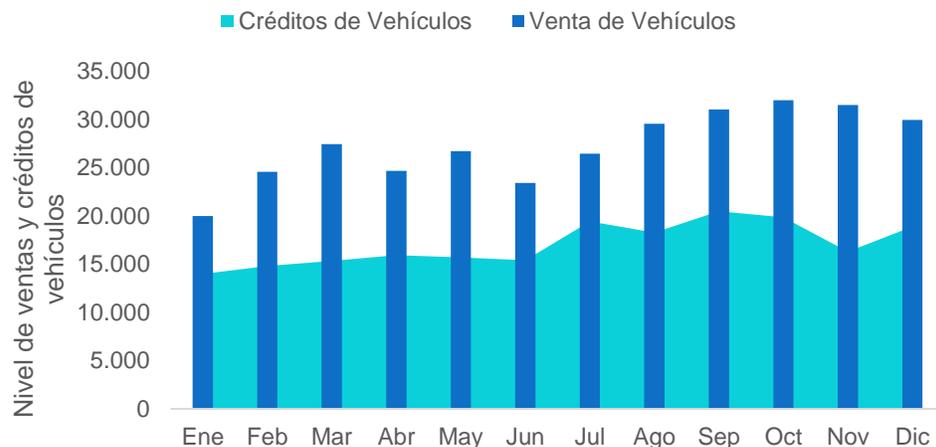
Esta situación permitió que durante el tercer trimestre del 2014 incrementaran las ventas por cuenta de las expectativas de la devaluación del peso, llevando a los compradores a adquirir su vehículo antes de que este se viera impactado por el incremento de precio. Sin embargo, este comportamiento se suavizó los últimos dos meses y los niveles de ventas se mantuvieron relativamente estables.

De mantenerse este comportamiento, el resultado del ramo de automóviles podría verse afectado a través del incremento del valor de los siniestros pagados por efecto de la devaluación. Esto es explicado principalmente por tres variables: la participación las Pérdidas Parciales por Daños (PPD) en el total de los siniestros, la participación del costo de los repuestos en el pago de amparos PPD y la proporción de los repuestos importados que se usan en la reparación.

Con base en las cifras reportadas por las compañías que operan en el ramo de automóviles, el 55% del valor de los siniestros pagados corresponde a la cobertura de PPD, y sobre este último, se estima que el 70% está relacionado con el costo de los repuestos. Finalmente, poco más de la mitad de los repuestos utilizados por la red de concesionarios en el país es importado. Ante esta situación, se estima que los siniestros pagados podrían presentar un incremento de 57 mil millones de pesos por encima del crecimiento proyectado.

1.3. Créditos de Vehículos

La dinámica del mercado financiero, en lo referente a los créditos de vehículos, es una variable de interés para el ramo de automóviles. Según cifras de la Superintendencia Financiera de Colombia, durante el 2014 se colocaron más de 5 millones de créditos en la cartera de consumo, en donde los créditos de vehículos representan, en promedio, el 4% del total del número de créditos y 11% del monto otorgado, con un valor promedio de \$27 millones por crédito. En la Figura 5 se muestra el comportamiento histórico de los créditos y su relación con la venta de vehículos.



6 de cada 10
vehículos nuevos son
adquiridos a través de
un crédito con una
entidad financiera

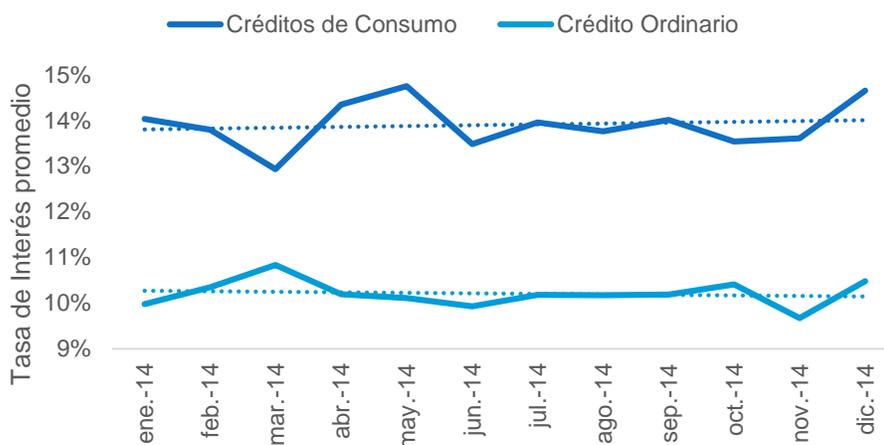
Figura 5. Colocación de créditos y venta de vehículos en 2014. Fuente: SFC

El 85% de estos créditos son otorgados por establecimientos bancarios y el porcentaje restante corresponde a compañías de financiamiento. En los últimos 7 años los establecimientos bancarios incrementaron su participación en el segmento de los créditos de vehículos, pues para el año 2008 representaban el 50%, las compañías de financiamiento eran el 46% y el sector solidario 4%. En el Anexo 5 se muestra distribución de los créditos por entidad desde el año 2008.

Sin embargo, los créditos para vehículos no es el único dinamizador del parque automotor y productos financieros como los préstamos de libre inversión, leasing o compra de cartera permitirían estimar que 8 de cada 10 vehículos que circulan en el territorio nacional se encuentren financiados.

1.4. Tasa de interés Créditos de Consumo

Como se mencionó en la sección anterior, en promedio, mensualmente más del 60% de los vehículos nuevos son financiados. Esto significa que la tasa de interés de los créditos de consumo y créditos comerciales es una variable que afecta considerablemente el desempeño de la industria automotriz, y por consiguiente, al ramo de automóviles. En la Figura 6 se muestra la evolución de la tasa de interés mensual de los créditos de consumo y créditos ordinarios.



Los analistas esperan que el **margen de intermediación** mantenga su tendencia decreciente, ubicándose por debajo del actual 7%

Figura 6. Tasa de interés – efectivo anual - de los créditos de consumo y crédito ordinario. Fuente: SFC

El promedio mensual de la tasa de interés de los créditos de consumo mostrado en la Figura 6 excluye las operaciones realizadas con tarjetas de crédito, y es una aproximación a la tasa ofrecida por las entidades financieras para la adquisición de créditos de vehículos.

Si bien las tasas se mantuvieron relativamente estables durante el 2014, cerraron un punto porcentual por debajo a las registradas en el 2013. Si bien no se tiene proyectado un incremento de las tasas de interés, por lo menos durante el primer trimestre del 2015, los analistas esperan que la demanda de créditos se relaje debido al menor crecimiento de la economía (García, 2014).

1.5. Tasa de desempleo

El desempleo tiene un efecto inversamente proporcional a la venta de vehículos, pues una menor tasa de desempleo implica un mejoramiento en la capacidad adquisitiva del hogar, promoviendo así un mayor consumo de bienes a los que no tenía acceso antes o que no consumía lo suficiente (Rodríguez, 2014). De esta forma, la caída del desempleo contribuye con el incremento de la venta de vehículos.

El salario mínimo en Colombia (US\$1,37 por hora) - uno de los mayores de la región- contribuye los altos índices de desempleo

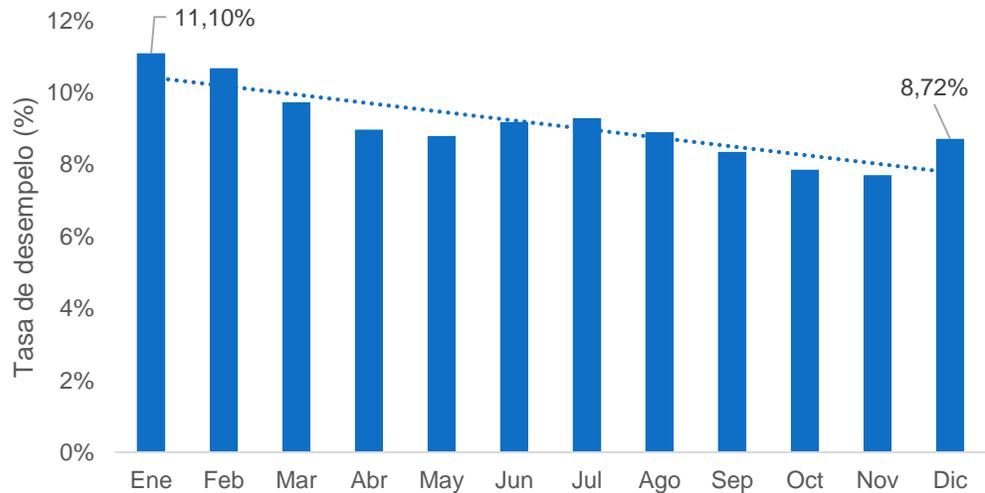


Figura 7. Evolución de la tasa de desempleo durante el 2014. Fuente: Banco de la República

Si bien las cifras han estado mejorando consistentemente y el 2014 fue uno de los mejores años para el empleo, Colombia sigue siendo el segundo país con la tasa más alta de desocupación en la región, después de Venezuela. La situación de Colombia se debe a la falta de flexibilidad en la legislación laboral, en comparación con países como México y Perú, los cuales lideran la región con las menores tasas de desempleo: 4,85% y 5,7%, respectivamente (Salaverría Ávila, 2014).



En Resumen

El 2014 fue un año favorable para la industria automotriz, pues obtuvo el **segundo mejor resultado** en ventas al por mayor de la última década (327 mil), representando un incremento de 11% con respecto al 2013.

Este crecimiento estuvo apalancado en el buen **desempeño de la economía**, así como en el efecto producido por el XIV **Salón del Automóvil** y la **devaluación del peso**, sucesos que contribuyeron con el incremento en la adquisición de vehículos, especialmente durante el último trimestre del año.

Los analistas y expertos proyectan que en el 2015 la industria automotriz no tendrá el mismo dinamismo, y de mantenerse el comportamiento de la **tasa de cambio**, es posible que las ventas se ubiquen por debajo de las 300 mil unidades, por el efecto de incremento en el precio.

2. Análisis técnico

El análisis técnico fue desarrollado con base a la información oficial enviada por las compañías de seguros en el formato 290 de la Superintendencia Financiera de Colombia. Adicionalmente, se utilizó información proveniente de la Base de Datos de la Cámara de Automóviles y las encuestas mensuales realizadas a los afiliados. La definición de algunos de los conceptos acá utilizados podrá consultarla en la sección Glosario de Términos.

2.1. Número de vehículos asegurados

A diciembre de 2014 las compañías que operan el ramo de automóviles reportaron un total de 2,23 millones de vehículos asegurados, un 13% superior con relación al valor obtenido el año inmediatamente anterior. El segmento de vehículos livianos – automóviles, camionetas, camperos, furgonetas y pick ups – representa el 80% del total del parque asegurado.

El segmento de motocicletas representa el 7% del total asegurado, sin embargo, durante el último año registró un incremento del 21%, comparado con el 7% de incremento del segmento de livianos

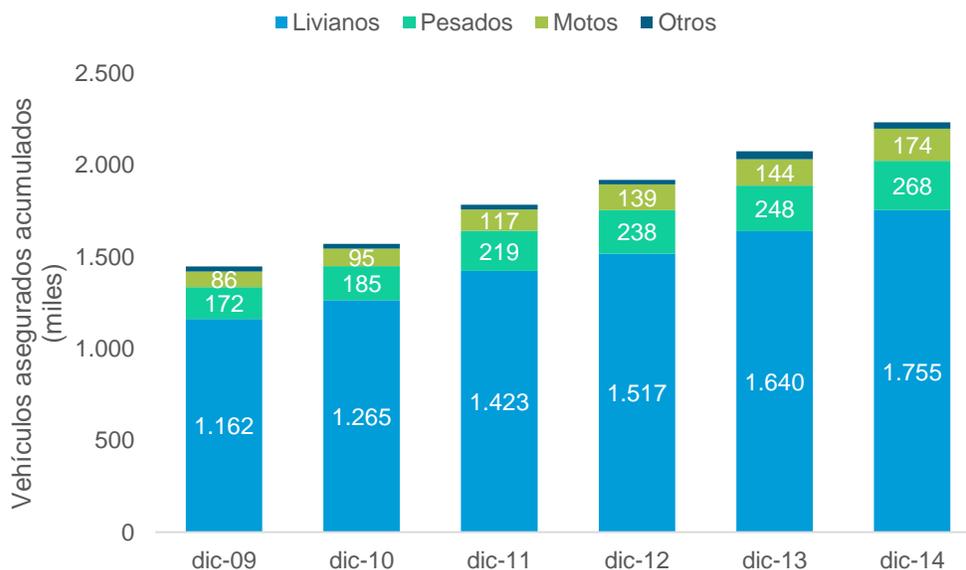


Figura 8. Comportamiento de los vehículos asegurados por clase. Fuente: Fasecolda

En la Figura 8 se muestra la evolución de los vehículos asegurados por clase y en el Anexo 6 la distribución de asegurados dentro del segmento de livianos. El bajo nivel de aseguramiento en el segmento de las motocicletas, el cual representa apenas el 7% del total asegurado, es un factor a tener en cuenta en las políticas de seguridad vial, teniendo en cuenta que desde hace ya algunos años es mayor la cantidad de motocicletas que de vehículos circulando por la calle, según las cifras del RUNT.

En cuanto a la distribución geográfica, Bogotá concentra el 50% del total del parque asegurado, seguido por Antioquia con un 16,2% y Valle con un 14,2%. En la Figura 9 se muestra la participación por departamento en la cantidad de vehículos asegurados y en el Anexo 7 se muestra la distribución por clase para las primeras 15 ciudades en términos de participación.

Más del 80% del parque asegurado se encuentra en **Bogotá, Antioquia y Valle**

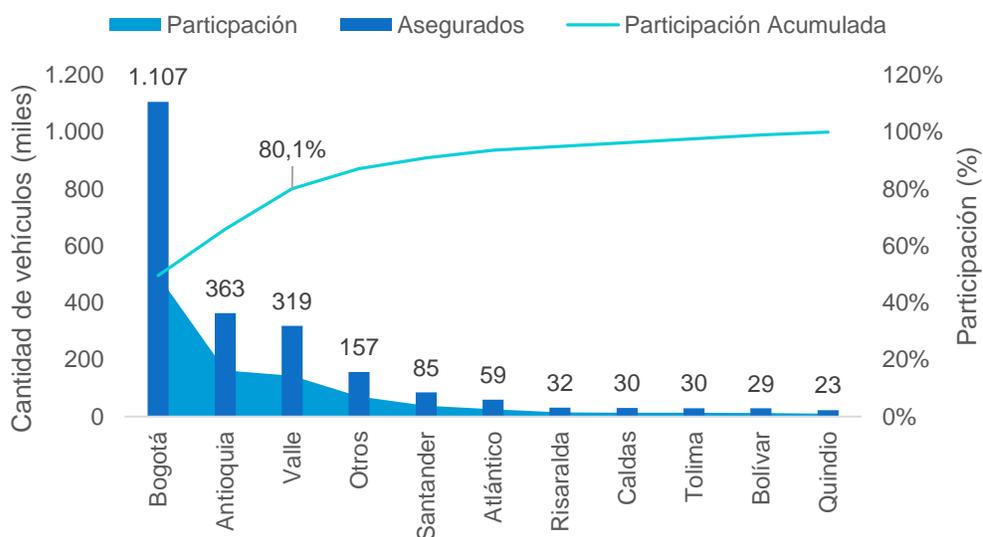


Figura 9. Distribución geográfica del parque asegurado- Fuente: Fasecolda

El seguro voluntario de automóviles ha mantenido una penetración de 25%, tomando como referencia el parque automotor nacional. Sin embargo, al analizar la información separada por la clase del vehículo, la mayor penetración se presenta en el segmento de vehículos livianos particulares, con un 45% de aseguramiento, mientras que apenas el 3,5% de las motocicletas que circulan por el territorio nacional están aseguradas. En el Anexo 8 y Anexo 9 se muestra la penetración detallada para cada uno de estos segmentos.

2.2. Comportamiento de las primas

2.2.1. Primas Emitidas

Durante el año 2014 la industria aseguradora disminuyó su crecimiento, cerrando con un incremento de las primas emitidas de apenas un 1%. Sin embargo, el ramo de automóviles tuvo un buen comportamiento al incrementar 8,7% su producción de primas, creciendo por encima de la industria (1%) y del segmento de los seguros de daños (7%). A diciembre de 2014, el ramo de automóviles se ubicó tercero en términos de producción de primas al aportar 12,51% del total producido, luego de Vida Grupo (13,97%) y Riesgos Laborales (13,72%). Por su parte, en el segmento de seguros de daños es el de mayor contribución, aportando el 27% del total.

El volumen de primas emitidas – en precios corrientes – se duplicó durante la última década

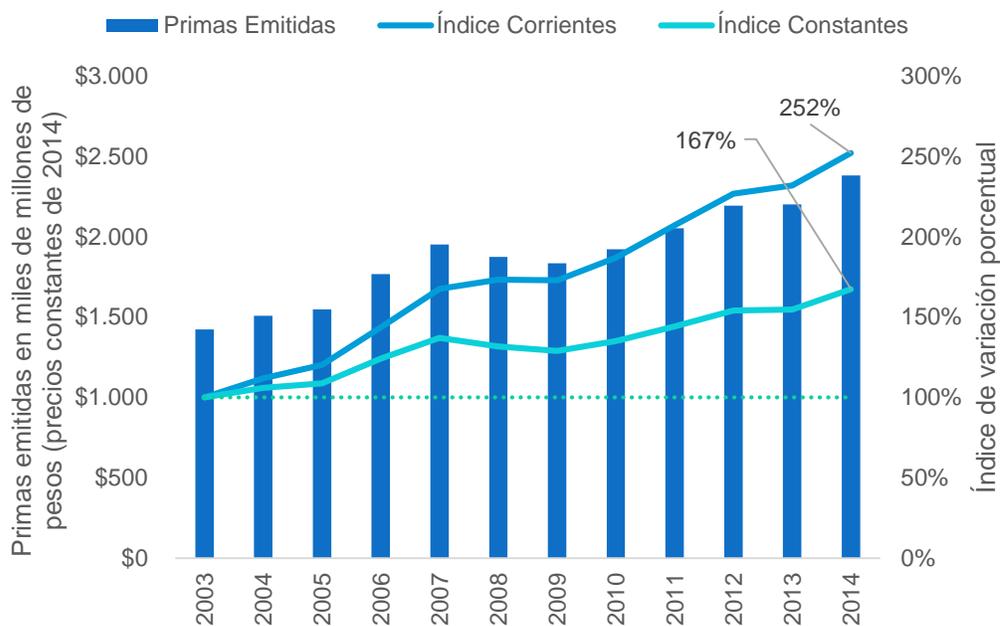


Figura 10. Evolución de las primas emitidas en precios constantes de 2014. Fuente: Formato 290 SFC y cálculos de Fasecolda

El 2003 fue tomado como referencia debido a que fue este el **mejor año** que ha tenido la industria aseguradora en términos de **resultado técnico**.

El buen desempeño de la industria automotriz se ha visto reflejado en los resultados del mercado de seguros de automóviles, cuyo volumen de primas emitidas– en precios corrientes – incrementó más de 200% en la última década. En la Figura 10 se muestra el comportamiento de las primas emitidas y el respectivo índice de variación en precios corrientes y constantes. Estos índices corresponden a la variación porcentual de las primas emitidas desde el año 2003.

Como se describió en la sección de análisis económico, la producción del ramo de automóviles guarda una estrecha relación con el comportamiento de la venta de vehículos, y para comprobar esto, se diseñó un modelo de pronóstico de la venta de vehículos, el cual permite estimar el volumen de primas mensuales con base en la información histórica de la venta de vehículos (Díaz Rangel, 2014). La descripción detallada de la metodología de pronóstico está disponible en el artículo [Perspectivas de la Industria Automotriz y su Relación con el Ramo de Automóviles](#). En la Figura 11 se muestra el pronóstico de venta de vehículos para el año 2015 y su respectiva producción de primas.

Se estima que la **venta de vehículos** cerrará con poco más de **280 mil unidades**, representando un **volumen de primas** para el ramo de automóviles de **\$2,06 billones**.

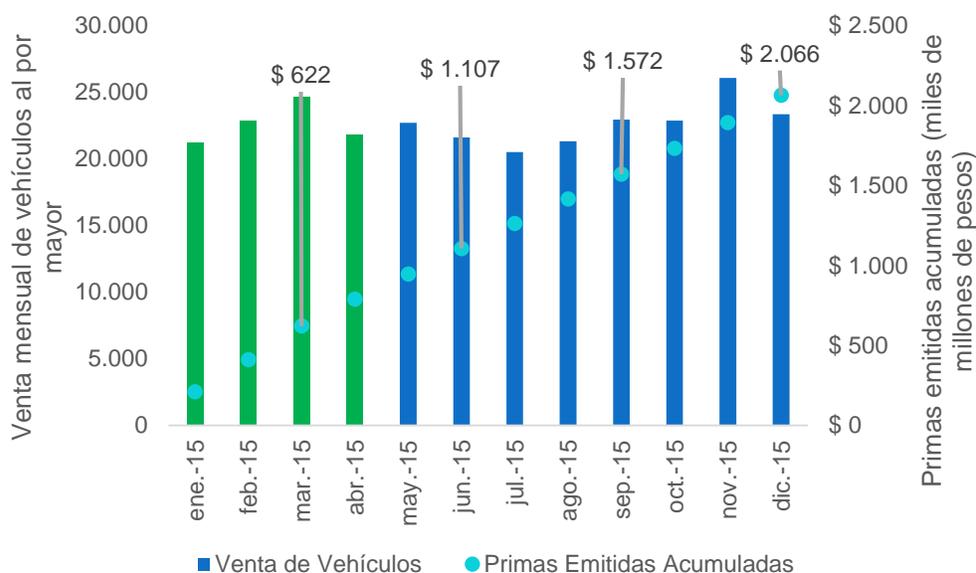


Figura 11. Pronóstico de venta mensual de vehículos al por mayor y primas emitidas acumuladas del ramo de automóviles. Fuente: Cálculos propios.

Con base a los resultados del modelo, se estima que para el año 2015 se venderán 280.081 unidades al por mayor, lo cual representaría una disminución del 16% en las ventas. Con este resultado, el volumen de primas emitidas se vería igualmente afectado, cerrando el año con un total de \$2,06 billones, un 12% inferior a la producción a diciembre de 2014.

2.2.2. Prima promedio

El valor de la prima promedio es una aproximación que se calcula teniendo en cuenta la producción proyectada en términos de primas para el cierre del año en curso y el número de vehículos asegurados vigentes. En la Figura 12 se muestra la comparación del porcentaje de variación de la prima promedio, el valor asegurado promedio – en valores constantes del año 2014 - y el número de vehículos asegurados, tomando como referencia el año 2009. Por su parte, en el Anexo 11 se muestra el índice de variación del valor de la prima promedio por clase de vehículo.

El incremento en la producción del ramo de automóviles en el último lustro ha sido jalonado por el incremento del parque asegurado

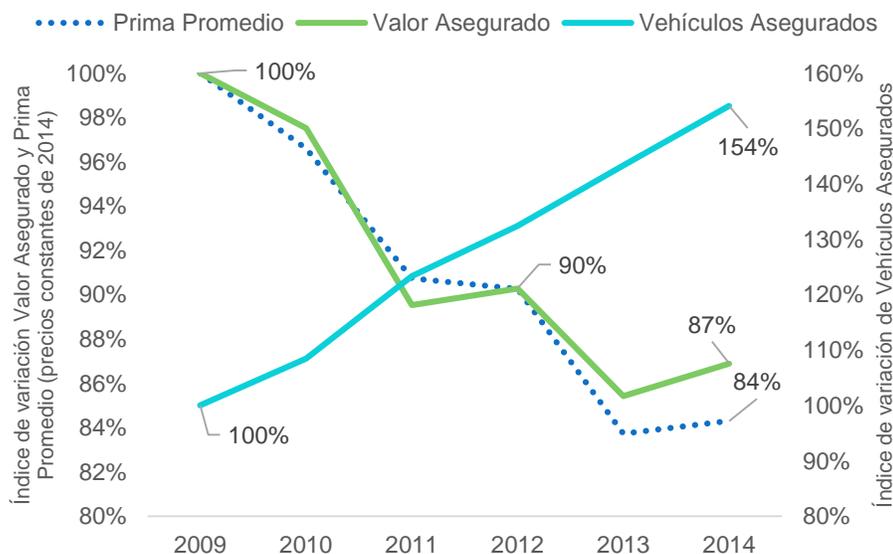


Figura 12. Índice de variación porcentual de la prima promedio, valor asegurado promedio y número de vehículos asegurados

Como se muestra en la Figura 12, el número de vehículos asegurados ha incrementado aproximadamente un 50%, pasando de 1,5 millones en 2009 a 2,2 millones a diciembre de 2014. Si bien el aseguramiento no crece al mismo ritmo que lo hace la venta de vehículos, es esta última la que ha contribuido en mayor parte al incremento en la producción del ramo de automóviles, teniendo en cuenta que el valor de la prima promedio ha disminuido aproximadamente 20% en los últimos 5 años, pasando de \$1,266 millones a \$1,067 millones de pesos constantes de 2014.

Dicha disminución en el valor de la prima promedio no ha sido únicamente producto de una mayor competencia entre las compañías, lo cual es un escenario beneficioso para el cliente; la tendencia de decrecimiento del valor asegurado promedio de los vehículos ha contribuido con este resultado. Esta reducción del valor asegurado es consistente con el precio promedio de los vehículos nuevos, los cuales estuvieron disminuyendo debido a la entrada en vigencia de nuevos Tratados de Libre Comercio. Sin embargo, durante los primeros meses del año, el efecto que tuvo la variación de la tasa de cambio durante el 2014 se reflejó en un leve incremento en el valor asegurado promedio.

2.3. Análisis de los Siniestros

En el caso del ramo de automóviles, los aumentos en la frecuencia y severidad de los siniestros conforme incrementa el número de vehículos asegurados es explicado por el incremento del parque automotor. En los últimos años, el aumento del número de vehículos circulando por las calles, junto con las falencias en la infraestructura y en los sistemas de transporte público, han disminuido la velocidad promedio de circulación (Secretaría de Movilidad, 2011) (Revista de Logística, 2014). Esto se ha visto reflejado en la disminución de la severidad de las afectaciones por pérdidas totales de vehículos. Sin embargo, esta menor velocidad promedio fomenta el embotellamiento del tráfico e incrementa la probabilidad de ocurrencia de los “choques simples”. En la Figura 13 se muestra la evolución – en precios constantes – de los siniestros pagados desde el año 2003 en el ramo de automóviles.

*El choque simple más frecuente es ocasionado por no respetar la **distancia mínima de seguridad** durante los embotellamientos*

La siniestralidad bruta del ramo ha incrementado 10 puntos porcentuales durante los últimos 10 años

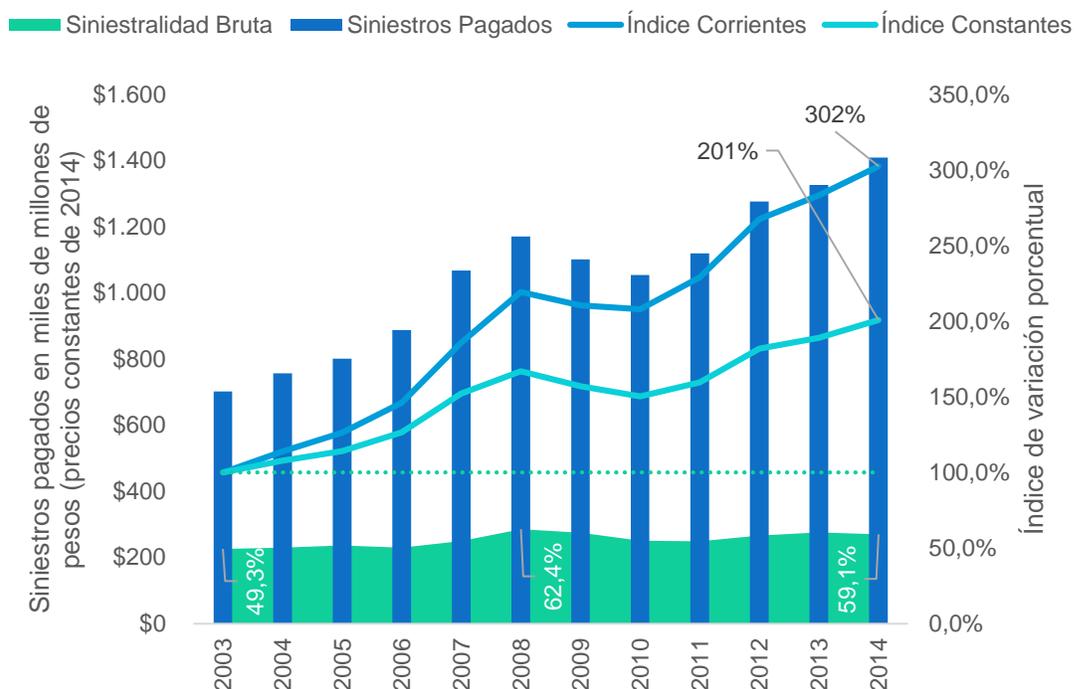


Figura 13. Evolución de los siniestros pagados en precios constantes de 2014. Fuente: Formato 290 SFC y cálculos de Fasecolda

Al comparar el cambio porcentual que han tenido las primas con relación a los siniestros, en términos relativos, los siniestros han estado creciendo a un mayor ritmo que las primas. Como se mencionó en la sección de *Primas Emitidas*, el incremento en las primas ha sido jalonado principalmente por el crecimiento del parque automotor – mientras que el valor de la prima promedio ha estado disminuyendo, permitiendo así entender el incremento de 10 puntos porcentuales de siniestralidad bruta en los últimos 10 años.

En los últimos años la participación de los choques simples en el total de los siniestros ha incrementado considerablemente, representando el 56% en número y el 53,9% en el valor total pagado. Desde la Tabla 1 hasta la Tabla 4 se muestra la variación anual de la frecuencia y severidad por amparo. La información anteriormente presentada corresponde al promedio del total de mercado. En el Anexo 15 y Anexo 16 se muestra la frecuencia y severidad por ciudad y segmento.

Tabla 1. Frecuencia por cobertura. Fuente: Fasecolda

COBERTURA	dic-13	dic-14	VARIACIÓN
PTD	0,6%	0,6%	-0,04%
PPD	10,3%	9,7%	-0,63%
PTH	0,2%	0,2%	-0,04%
PPH	0,3%	0,3%	-0,04%
RC	3,0%	2,9%	-0,07%
RC lesiones 1 persona	0,1%	0,1%	-0,01%
RC lesiones a 2 o más personas	0,0%	0,0%	0,00%
Otros	3,0%	3,6%	0,60%

Tabla 2. Severidad por Cobertura (miles). Fuente: Base de Datos y Encuestas Fasecolda

COBERTURA	dic-13	dic-14	VARIACIÓN
PTD	\$21.306	\$22.246	4,41%
PPD	\$3.630	\$3.628	-0,04%
PTH	\$20.487	\$22.702	10,81%
PPH	\$2.449	\$2.221	-9,28%
RC Daños a Bienes	\$2.489	\$2.493	0,16%
RC Daños a Personas	\$5.822	\$5.840	0,30%
RC Total	\$3.157	\$3.321	5,19%
Otros	\$1.366	\$1.132	-17,16%

Tabla 3. Participación en Valor. Fuente: Fasecolda

INDICADOR	dic-13	dic-14
PTD	19,8%	20,2%
PPD	54,0%	53,9%
PTH	7,1%	7,0%
PPH	1,05%	0,9%
RC	11,2%	11,3%
RC lesiones 1 persona	0,8%	0,4%
RC lesiones a 2 o más personas	0,12%	0,09%
Otros	5,9%	6,25

Tabla 4. Participación en Número. Fuente: Fasecolda

INDICADOR	dic-13	dic-14
PTD	3,5%	3,3%
PPD	58,8%	56,0%
PTH	1,4%	1,1%
PPH	1,7%	1,5%
RC	16,8%	16,6%
RC lesiones 1 persona	0,7%	0,6%
RC lesiones a 2 o más personas	0,001%	0,1%
Otros	17,0%	20,7%

2.4. Resultado técnico

Como se mencionó en la sección de *Primas Emitidas*, el año de referencia que fue tomado como base para analizar la evolución del ramo de automóviles fue el 2003, debido a que en este se obtuvo el mejor resultado técnico para la industria. Al analizar el resultado técnico en pesos corrientes, para el año 2014 se advierte un significativo deterioro, como se muestra en la Figura 14.

En el año 2014 el ramo de automóviles generó **pérdidas técnicas** cercanas a los **222 mil millones** de pesos.

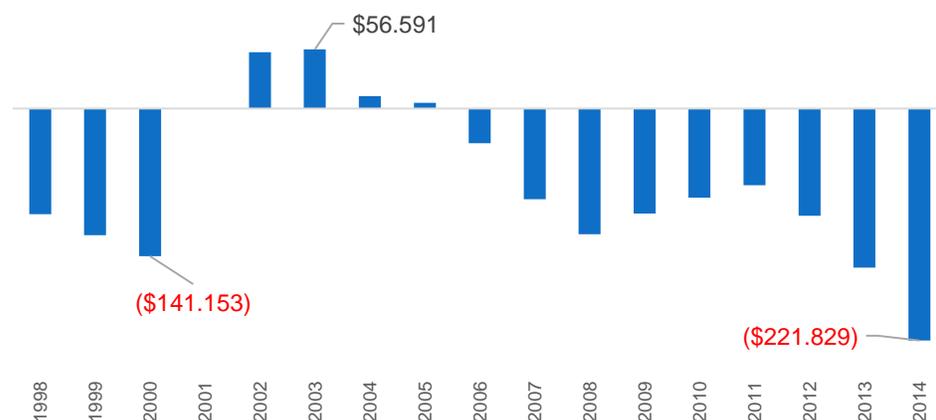


Figura 14. Evolución del resultado técnico del ramo de automóviles (millones de pesos corrientes)

En la sección de *Análisis de los Siniestros* se mostró que el valor de los siniestros pagados ha estado aumentando más que proporcionalmente con relación a las primas emitidas, la cual es una de las razones que permite explicar el comportamiento que ha tenido el resultado técnico en los últimos años. En la Figura 15 se muestra el comportamiento del resultado técnico en precios constantes de 2014.

En precios constantes, solo la pérdida técnica del año 2000 supera el resultado obtenido en 2014

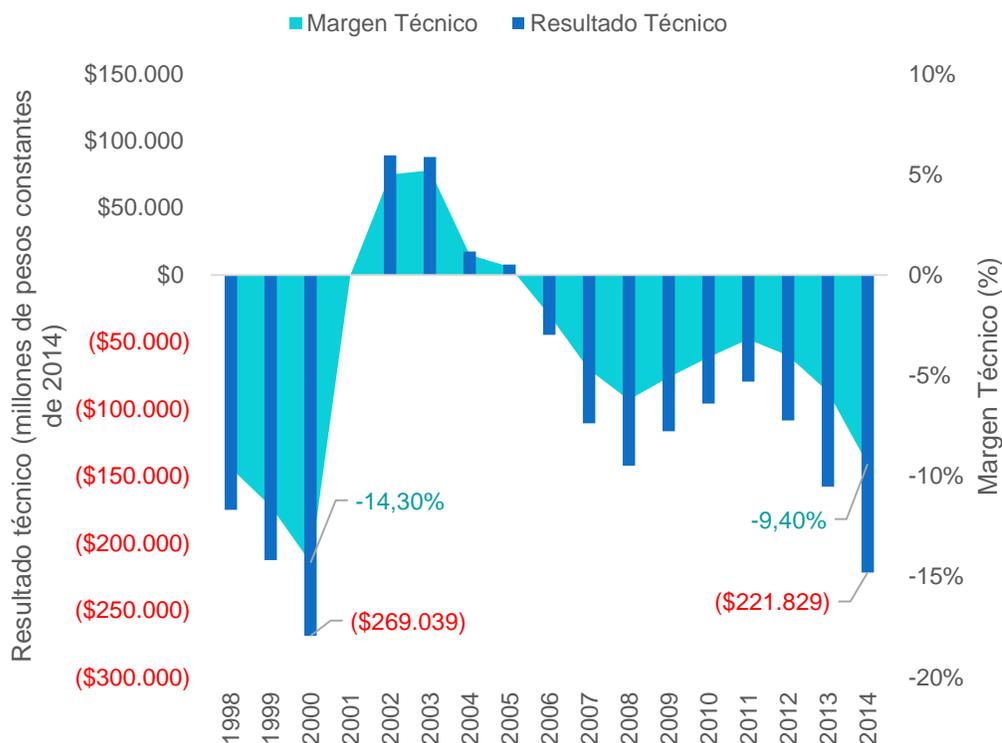


Figura 15. Evolución del resultado técnico (millones de pesos constantes de 2014)

La pérdida técnica de 2014 – en precios constantes – solo fue superada por la registrada en el año 2000, sin embargo, al analizar este resultado con relación al volumen de primas emitidas, se advierte un menor margen técnico para el año 2014. En la Figura 16 se muestra la evolución del índice combinado para el ramo de automóviles.

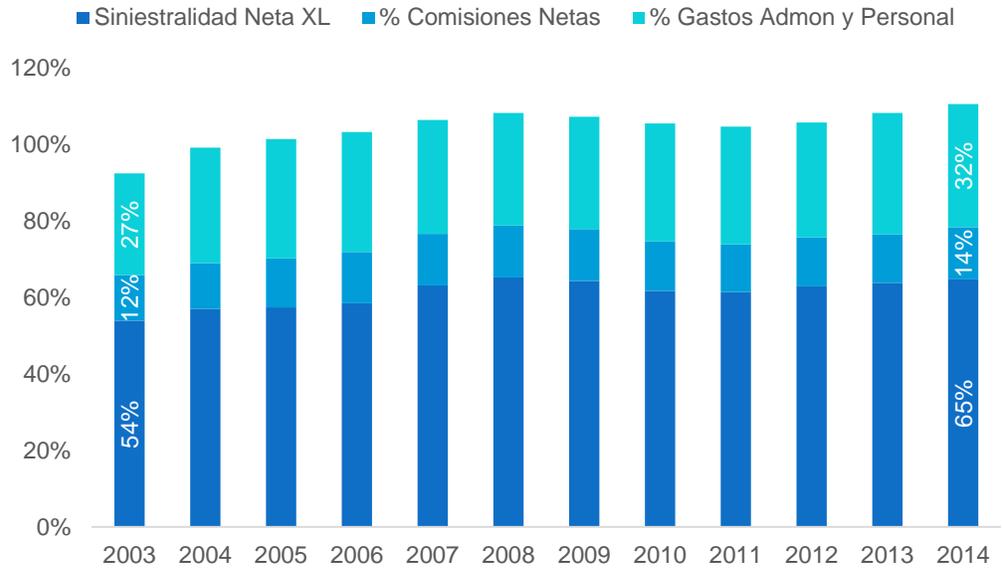


Figura 16. Evolución del índice combinado del ramo de automóviles (proporciones en pesos corrientes)

El crecimiento más que proporcional en los siniestros pagados – en comparación con las primas emitidas – ha sido replicado en una menor escala por el pago de comisiones netas y gastos de administración y personal. En este sentido, el dinero recaudado no ha sido suficiente para mantener constante el índice combinado y para diciembre de 2014 este llegó a 111%.

En Resumen

En la última década, el **volumen de primas emitidas** en el ramo de automóviles se **duplicó**, en gran parte gracias al fortalecimiento de la industria automotriz. Sin embargo, actualmente sólo 1 de cada 4 carros circulando en el país tiene una póliza de seguro voluntario de automóviles.

En el año 2014 el margen técnico mantuvo los niveles negativos que ha presentado los últimos años (-9,4%) y se deterioró en un 60% con relación al año anterior, situación que puede estar relacionada con un **incremento** más que proporcional en los siniestros pagados con relación a las primas emitidas.

El ramo se verá beneficiado con el **buen comportamiento** futuro de la industria automotriz, sin embargo, para **aprovechar** este posible crecimiento en las **primas** por cuenta de la **cantidad de vehículos asegurados**, las compañías deberán continuar en la búsqueda de la **eficiencia en sus procesos internos** de atención de siniestros y pago de comisiones.



3. Información por marcas

En esta sección se presenta un análisis de la dinámica de venta y aseguramiento para las marcas que componen el parque asegurado, y muestra algunas variables relevantes utilizadas en el sector para la administración y control de su cartera asegurada.

3.1. Venta de vehículos por marca

Chevrolet y Renault representaron más de la **mitad** de la venta de vehículos durante el 2014

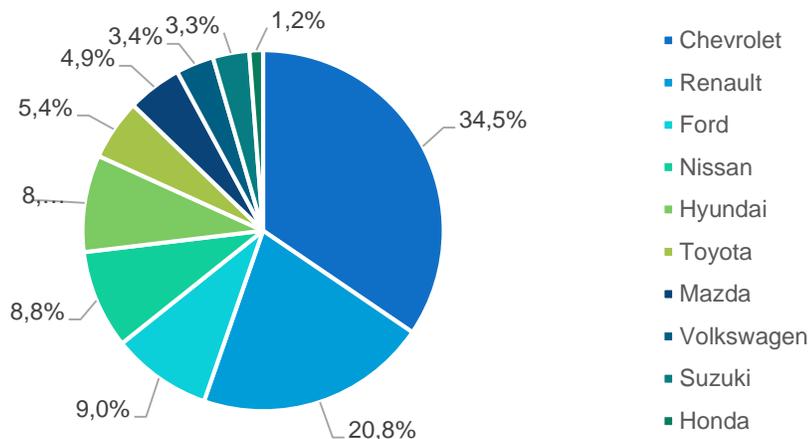


Figura 17. Distribución de la venta de vehículos al por mayor por marca acumulada a diciembre de 2014. Fuente: Econometría

3.2. Número de vehículos asegurados

La base de datos de automóviles tiene información desde el año 2009, y desde la fecha, Chevrolet ha sido la compañía con mayor participación en términos de vehículos asegurados, representando aproximadamente el 30% del parque asegurado, en donde el 85% de este total corresponde al segmento de livianos y el 15% restante a vehículos

pesados. En la Figura 18 se muestra el cambio de la participación de 13 primeras marcas en el total del parque asegurado de 2010 a 2014, las cuales representan el 80% del total del parque asegurado. Por su parte, en el Anexo 12, Anexo 13 y Anexo 14 se muestra la participación de las 10 primeras marcas para el segmento de livianos, motos y pesados, respectivamente.

Durante los últimos cinco años, Chevrolet, Renault y Hyundai han aportado poco más del 50% del total de los vehículos asegurados

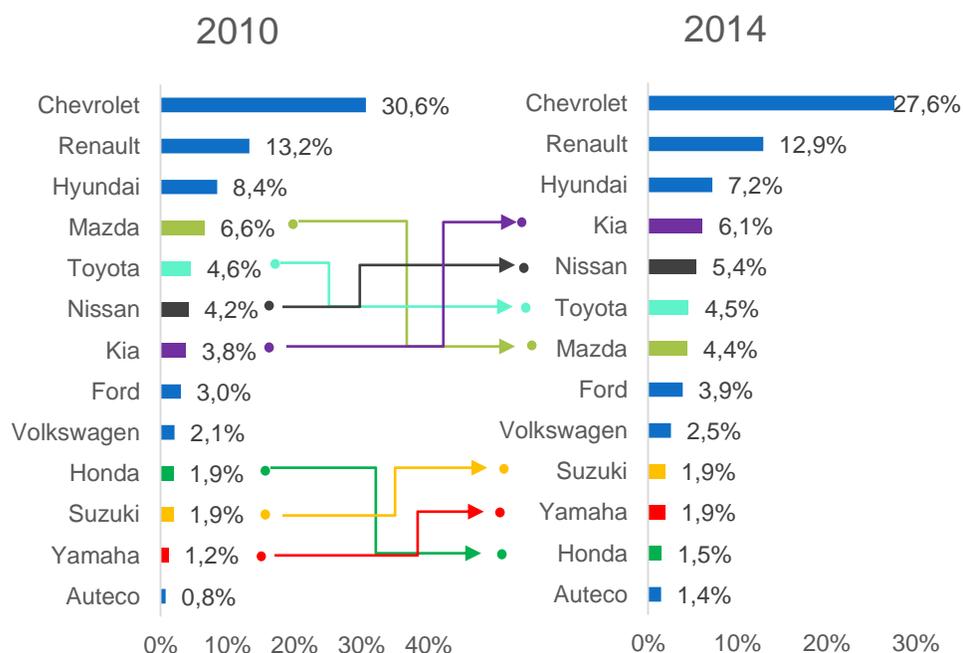


Figura 18. Participación por marca en el número total de vehículos asegurados 2010 – 2014

3.3. Frecuencia y Severidad

Si bien la cantidad de vehículos circulando es una variable determinante en el comportamiento del tráfico, la distribución de las marcas de vehículos que componen el parque automotor puede llegar a modificar de forma significativa las variables de control de la industria aseguradora. Dichas variables de control corresponden a la frecuencia y la severidad (3). A través de estas, las compañías de seguros analizan su cartera asegurada y definen sus estrategias comerciales, analizando la oferta de servicios de las

⁽³⁾ **Frecuencia:** Número de veces que determinado evento ocurre en un periodo de tiempo

Severidad: Valor promedio del siniestro

marcas, la calidad de los concesionarios y la representación de los talleres. Desde el Anexo 17 hasta el Anexo 28 se muestra la frecuencia y la severidad por segmento, comparados en diciembre de 2010 y 2014.

Tabla 5. Severidad relativa por segmento a diciembre de 2014

Livianos			Motos			Pesados		
Marca	2010	2014	Marca	2010	2014	Marca	2010	2014
Chevrolet	9,7%	11,1%	Yamaha	9,2%	10,2%	Chevrolet	30,9%	42,6%
Renault	11,1%	12,6%	Auteco	9,3%	7,6%	International	25,7%	38,4%
Hyundai	9,7%	12,2%	AKT	8,9%	10,0%	Kenworth	60,3%	57,8%
Kia	7,5%	9,8%	Suzuki	5,1%	8,7%	Hino	24,0%	30,9%
Nissan	8,2%	10,1%	Honda	6,5%	8,9%	Hyundai	40,4%	39,3%
Toyota	6,0%	4,9%	Kymco	7,7%	7,0%	Nissan	28,5%	40,7%
Mazda	9,3%	9,7%	TVS	7,2%	8,6%	Freightliner	0,0%	80,7%
Ford	7,8%	6,4%	Kawasaki	5,1%	4,2%	Mercedes Benz	19,2%	25,1%
Volkswagen	8,9%	10,0%	BMW	11,3%	11,7%	JAC	14,8%	11,3%
Mitsubishi	8,9%	10,3%	KTM	11,9%	13,6%	Foton	0,0%	17,9%
Mercado	8,9%	9,6%	Mercado	9,0%	9,4%	Mercado	33,8%	45,1%

En los últimos años, la apertura económica, la estabilidad de la tasa de cambio y la elevada participación de los vehículos importados sobre el total nacional han contribuido con la disminución generalizada del precio de los vehículos, traduciéndose esto en un menor valor asegurado. Sin embargo, dependiendo de la marca, el mercado de los repuestos no necesariamente responde de forma proporcional a la dinámica del mercado de venta de vehículos.

(4) Severidad relativa: Corresponde a la proporción entre el costo promedio del amparo de PPD y el valor asegurado promedio

Lo anterior significa que si bien el valor de los vehículos ha disminuido, puede que el costo de los repuestos y de la mano de obra – pagado a través de indemnizaciones por pérdida parcial o total por daños – sea cada vez mayor con relación al valor asegurado. La severidad relativa (4) por segmento se muestra en la Tabla 5.

4. Glosario de Términos

Prima: Aportación económica que ha de satisfacer el contratante o asegurado a la entidad aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que este le ofrece (Mapfre Seguros, 2014).

Primas emitidas: Primas correspondientes a contratos perfeccionados o prorrogados en el ejercicio, cuyos recibos se hayan emitido durante el ejercicio (Mapfre Seguros, 2014).

Participación: Se entiende como la proporción de una variable sobre su total en un determinado tiempo. Se define X como la variable de referencia, para cada una de las compañías i , en un tiempo determinado t y el total de la variable de referencia S , Se calcula como:

$$P_i = \frac{X_{it}}{X_{St}}$$

Siniestros Pagados: Aquel cuyas consecuencias económicas han sido indemnizadas pero sigue en situación de pendiente, a la espera de otros pagos o trámites (Mapfre Seguros, 2014).

Siniestros Incurridos: Se entienden como la suma de aquellos siniestros ya pagados por la compañía, más el valor de los que están pendientes por pagar. Puntualmente se calculan sumando los siniestros pagados y el movimiento en la reserva de siniestros en cierto periodo.

$$SI_{it} = \text{Siniestros Pagados}_{it} + \Delta \text{Reservas Técnicas}_{it}$$

Resultado Técnico. Se entiende como las primas emitidas restando los siniestros incurridos, las comisiones, gastos generales y otros ingresos y gastos en el periodo de referencia. Se calcula como,

$$RT_{it} = \text{Primas Emi}_{it} - \text{Siniestros Inc}_{it} - \text{Comisiones}_{it} - \text{Gastos Generales}_{it} \\ - \text{Otros Ingresos o Gastos}_{it}$$

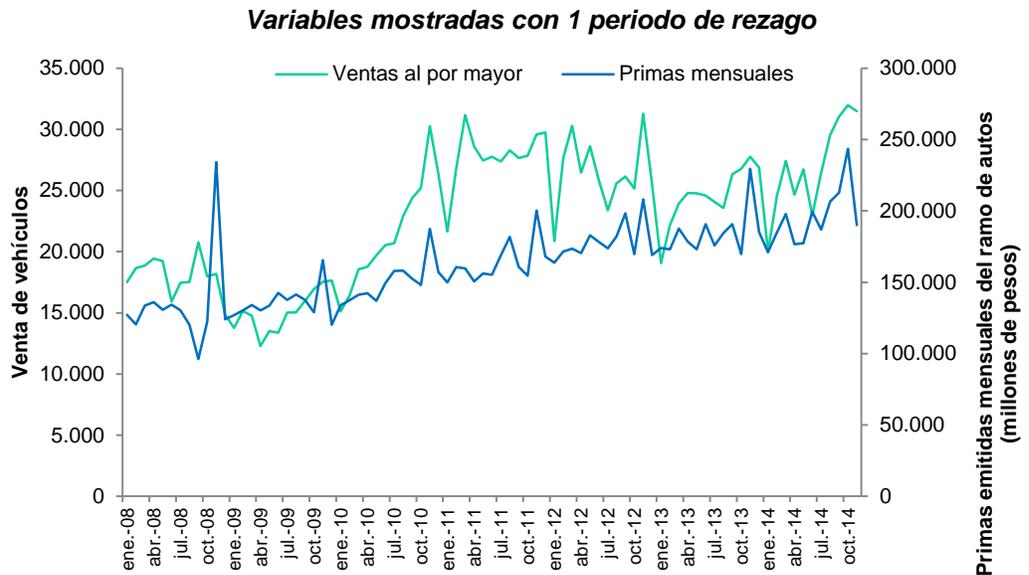
5. Bibliografía

- Díaz Rangel, M. F. (2014). Fasecolda. *La Industria Aseguradora: Evolución Perspectivas*(157), 66-74. Recuperado el 2015, de <http://www.fasecolda.com/files/4914/1401/3764/BinderRevistaF157w.pdf>
- Econometría. (15 de Enero de 2015). *ANDI*. Obtenido de http://www.andi.org.co/pages/proyectos_paginas/proyectos_detail.aspx?pro_id=431&Id=76&clase=9&Tipo=2
- García, C. A. (26 de Enero de 2014). *EL Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/economia/indicadores/tasas-de-interes-en-el-2015/15146597>
- Mapfre Seguros. (2014). *Mapfre*. Obtenido de <http://www.mapfre.es/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?p=prima.htm>
- OICA. (7 de Enero de 2015). *International Organization of Motor Vehicle Manufacturers*.
- Revista de Logística. (2014). *Revista de Logística*. Obtenido de <http://www.revistadelogistica.com/trancones-y-mas-trancones-reportaje-a-la-logistica-vial-de-su-ciudad.asp>
- Rodríguez, H. (2 de 2014). El seguro de automóviles en un contexto económico. En Fasecolda, *La Industria Aseguradora en Colombia* (págs. 127-162). Bogotá. Recuperado el 8 de 2014
- Ruíz, L. M. (15 de Diciembre de 2014). *La República*. Obtenido de http://www.larepublica.co/conozca-los-cinco-hechos-que-dieron-al-d%C3%B3lar-una-gran-volatilidad-en-2014_201686
- Salaverría Ávila, F. (29 de Agosto de 2014). *La República*. Obtenido de http://www.larepublica.co/colombia-con-la-segunda-tasa-de-desempleo-m%C3%A1s-alta-entre-los-pa%C3%ADses-de-la-regi%C3%B3n_162066
- Secretaría de Movilidad. (2011). *Movilidad Bogotá*. Obtenido de http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwexb_archivos/audio_y_video/boletin%20cifras.pdf

6. Anexos

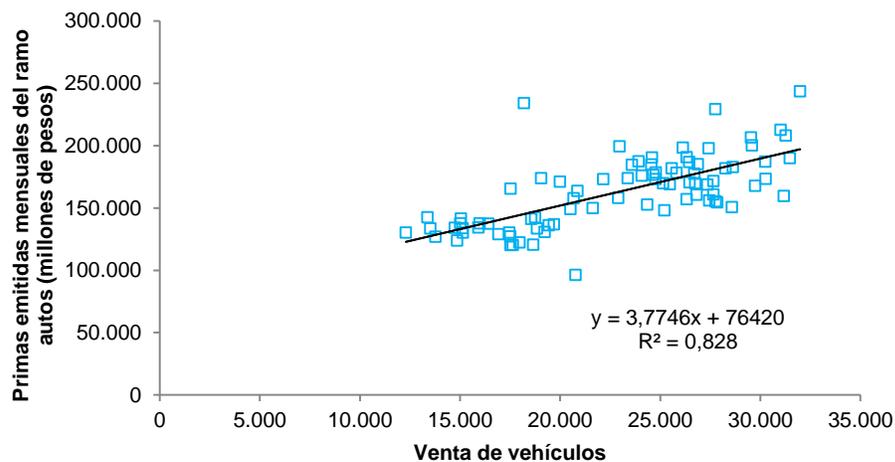
Anexo 1. Evolución de la venta de vehículos y las primas mensuales del ramo de automóviles

El efecto de la venta de vehículos se refleja con mayor impacto en las primas luego de un periodo. Esto significa que las ventas de diciembre impactan las primas del mes de enero.



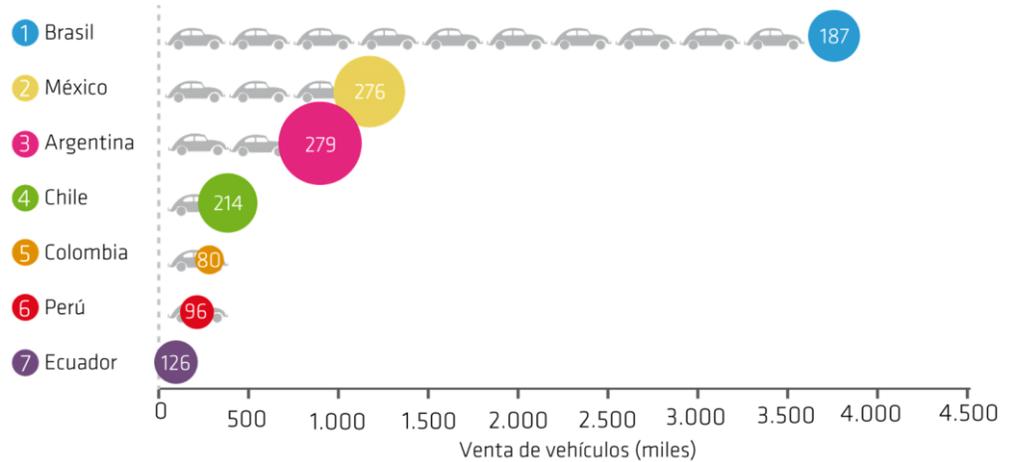
Anexo 2. Correlación de las primas mensuales del ramo de automóviles y la venta mensual de vehículos (1 periodo de rezago)

Mediante un modelo de regresión lineal simple es posible estimar las primas mensuales en función de la venta mensual de vehículos al por mayor.



Anexo 3. Tasa de motorización (tamaño de la serie) y venta de vehículos en la región Fuente (OICA, 2015). Cálculos Fasecolda.

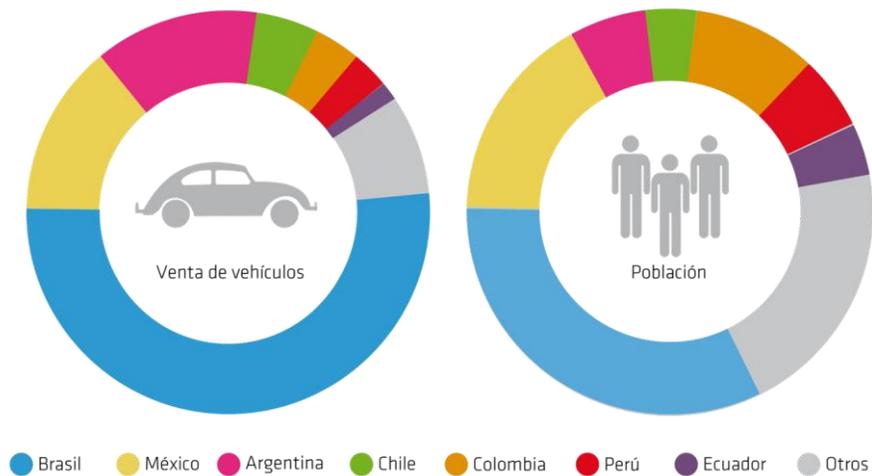
Ranking del país según venta de vehículos 2013



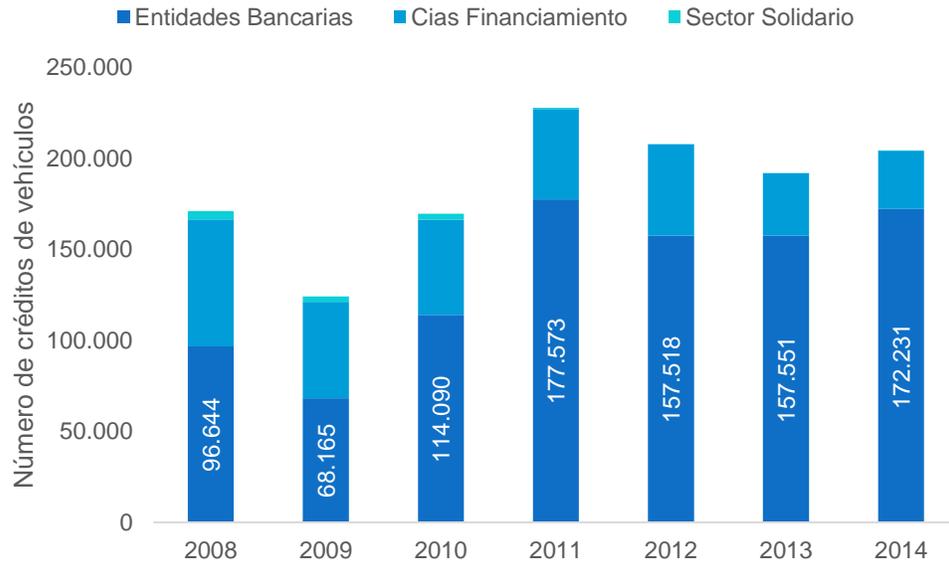
El tamaño de la serie representa la cantidad de vehículos por cada 100 mil habitantes.

Anexo 4. Distribución poblacional y venta de vehículos en la región latinoamericana

La venta de vehículos depende, entre otros factores, del incremento del poder adquisitivo en los hogares, reflejado en el PIB per cápita.

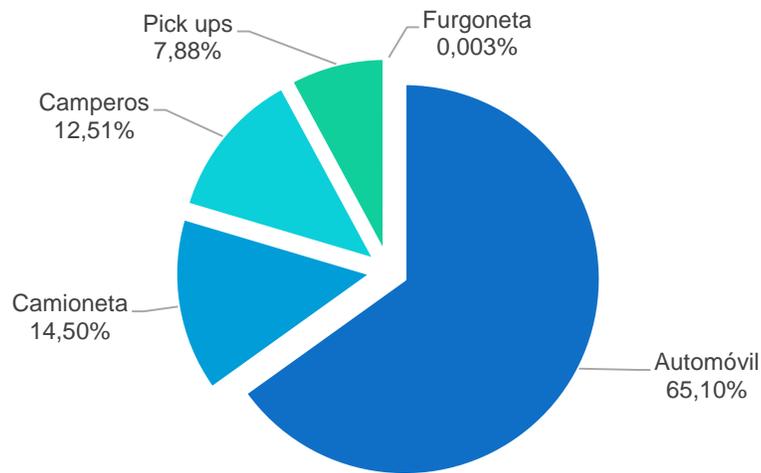


Anexo 5. Distribución de créditos de vehículos por tipo de entidad de financiación. Fuente: SFC



Durante el 2014 se otorgaron poco más de **200 mil** créditos de vehículos y el **85%** se hizo a través de entidades bancarias

Anexo 6. Distribución de los tipos de vehículos en el segmento de livianos a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda



Los **automóviles particulares** representan aproximadamente el **50%** del parque asegurado

Anexo 7. Distribución de vehículos particulares asegurados por ciudad y clase a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda

■ Livianos ■ Pesados ■ Motos ■ Otros

Número de vehículos asegurados por ciudad

Bogotá: 1.106.652

Medellín: 346.342

Cali: 301.691

Bucaramanga: 77.557

Barranquilla: 58.194

Pereira: 30.440

Cartagena: 30.198

Manizales: 28.684

Ibagué: 24.679

Cúcuta: 22.069

Villavicencio: 20.696

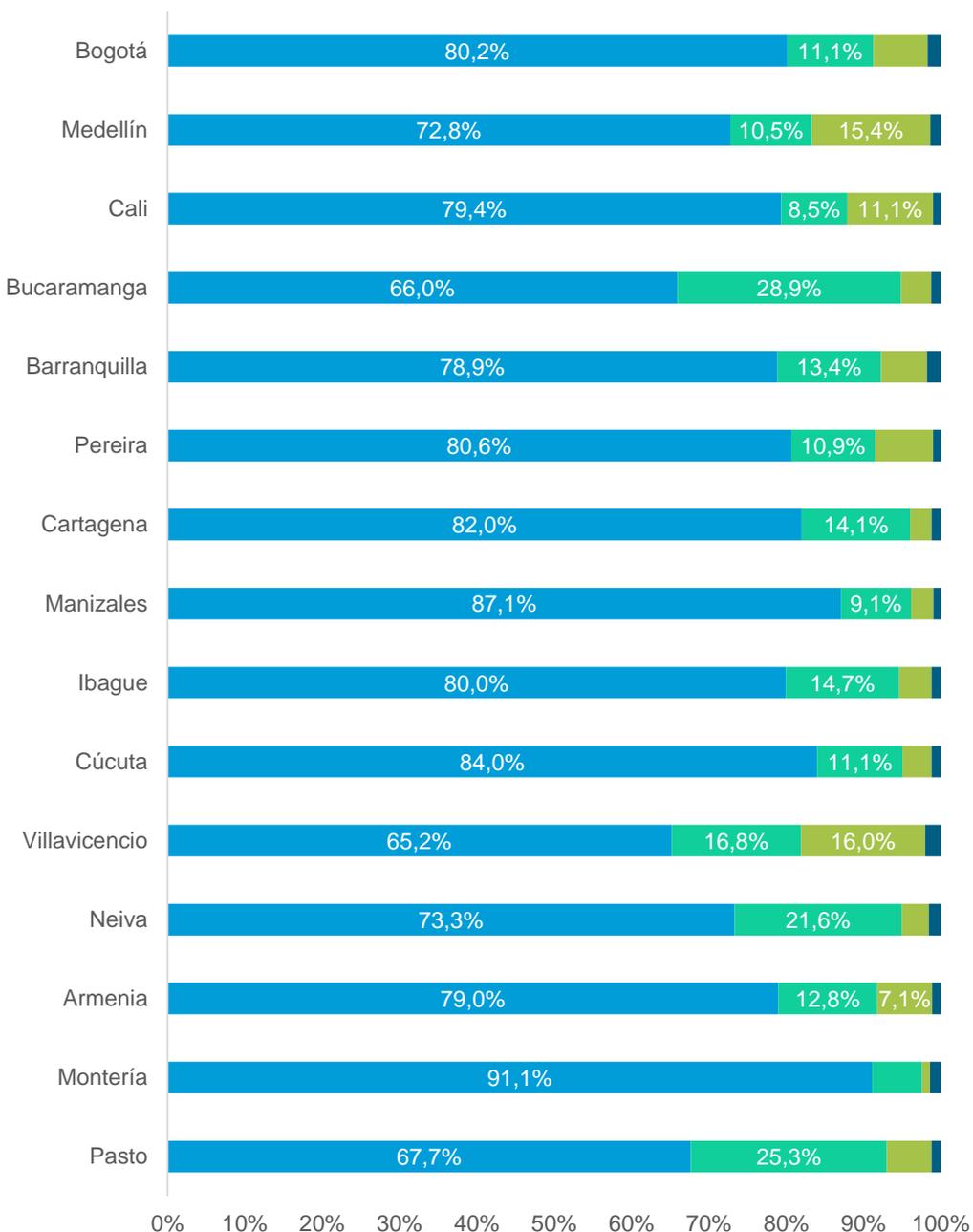
Neiva: 20.000

Armenia: 18.385

Montería: 11.889

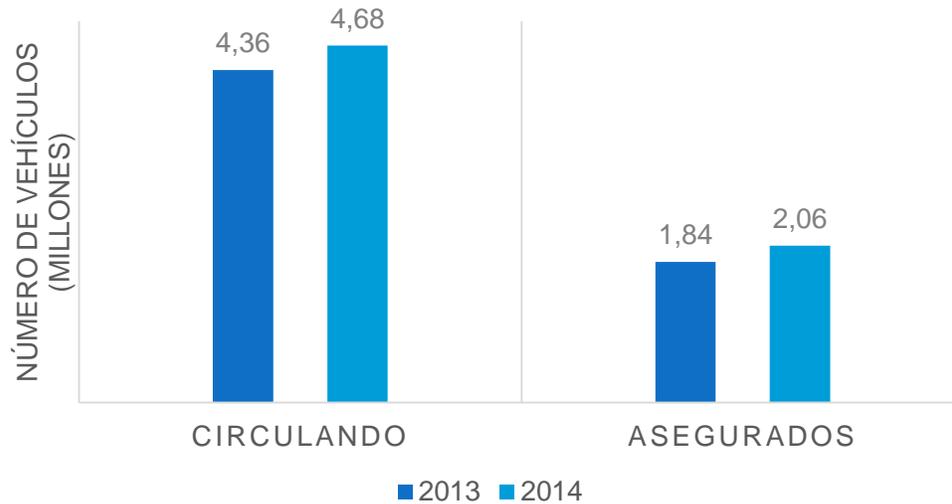
Pasto: 10.901

Estas ciudades representan el **94%** del total asegurado



Anexo 8. Parque automotor circulando y asegurado para el segmento de vehículos diferentes a motos. Fuente: Fasecolda

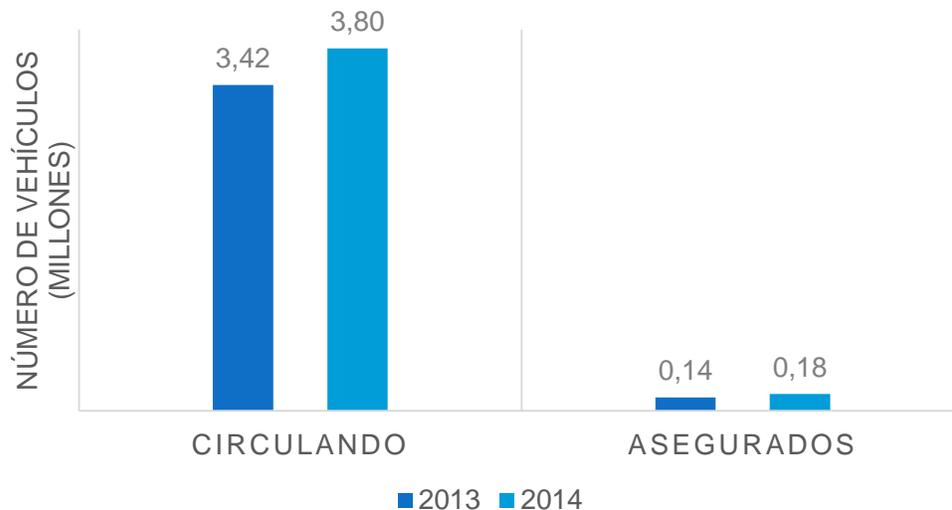
DIFERENTES A MOTOS



El parque automotor **circulando, diferente a motos** – estimado con cifras del SOAT – incrementó **7,38%** en el último año y su **aseguramiento** un **11,47%**. Esto representa una **penetración** de **44%** del seguro voluntario en este segmento.

Anexo 9. Parque automotor circulando y asegurado para el segmento de motocicletas. Fuente: Fasecolda

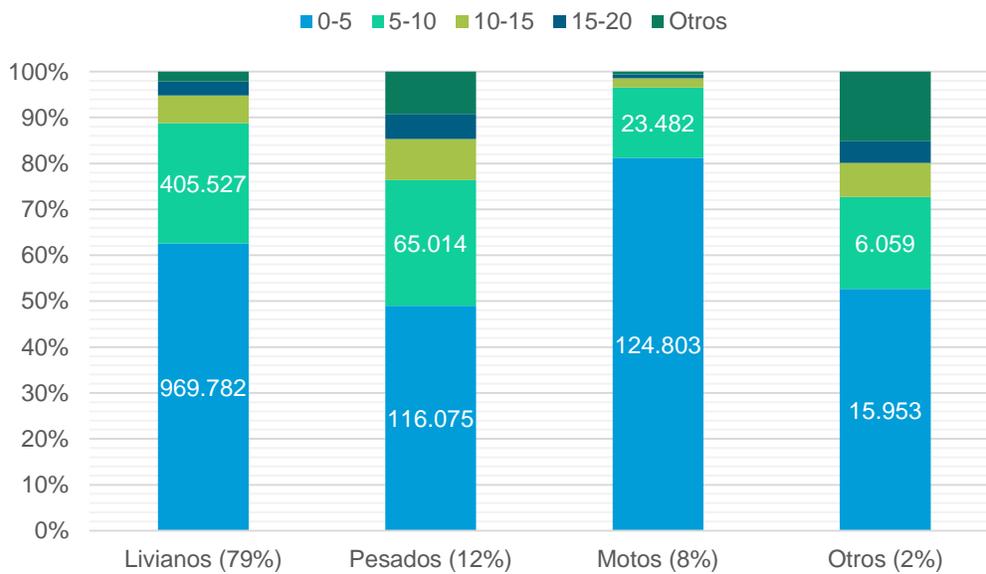
MOTOS



Por su parte, el número de **motocicletas circulando** incrementó **11,23%** y su **aseguramiento** un **21%**. Sin embargo, la **penetración** de este segmento es apenas un **4,6%**.

Anexo 10. Distribución de vehículos asegurados por clase y modelo (años) a diciembre de 2014.
Fuente: Fasecolda

Más del 50% de los vehículos **livianos** asegurados tienen entre **0 y 5 años**, periodo promedio de duración de los **créditos de vehículos**



Anexo 11. Índice de variación del valor de la prima promedio por clase (%). Fuente: Fasecolda

Prima promedio por clase 2009:

Livianos: \$1.196

Pesados: \$2.243

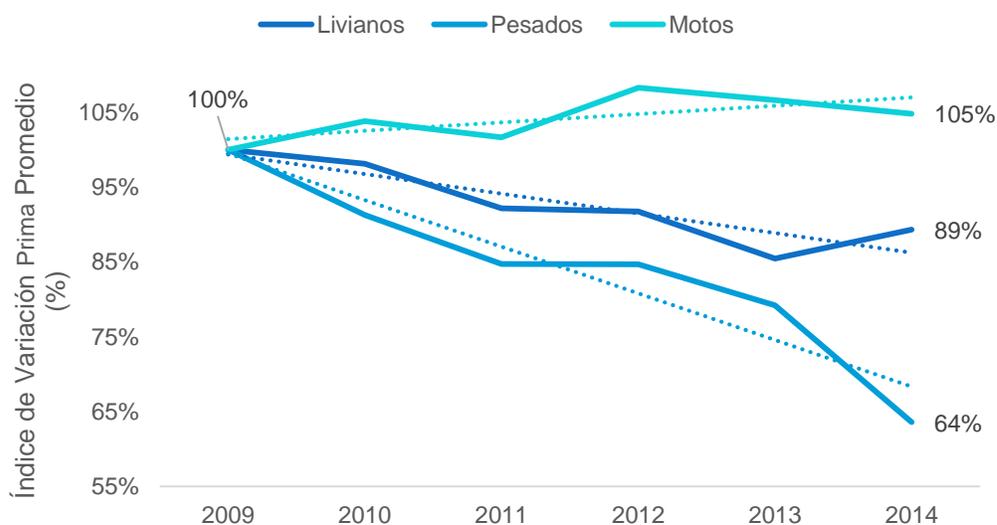
Motos: \$277

Prima promedio por clase 2014:

Livianos: \$1.068

Pesados: \$1.426

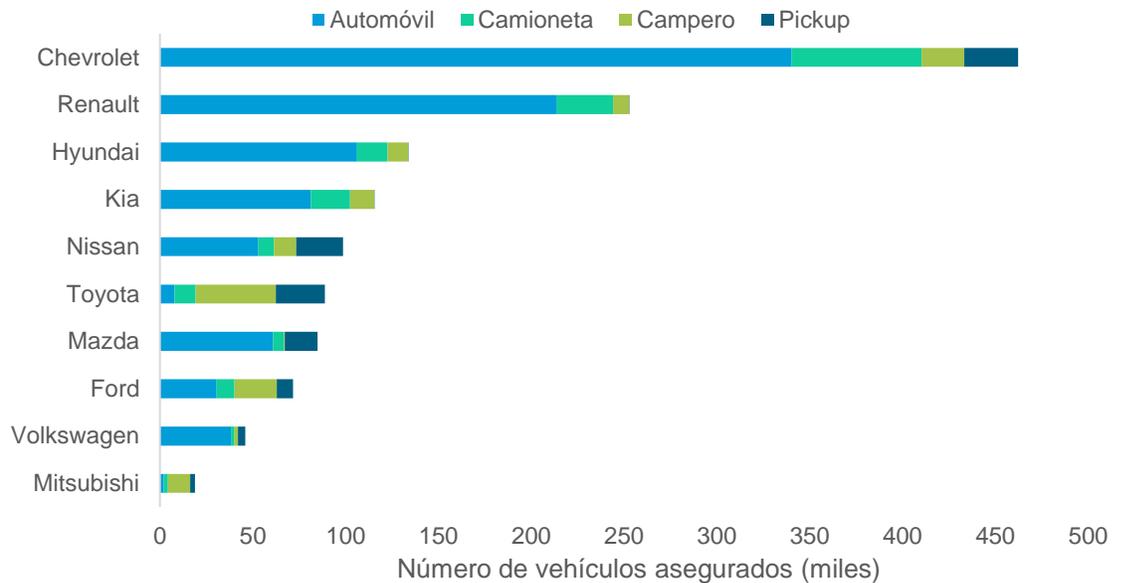
Motos: \$290



*Cifras en miles de pesos constantes de 2014

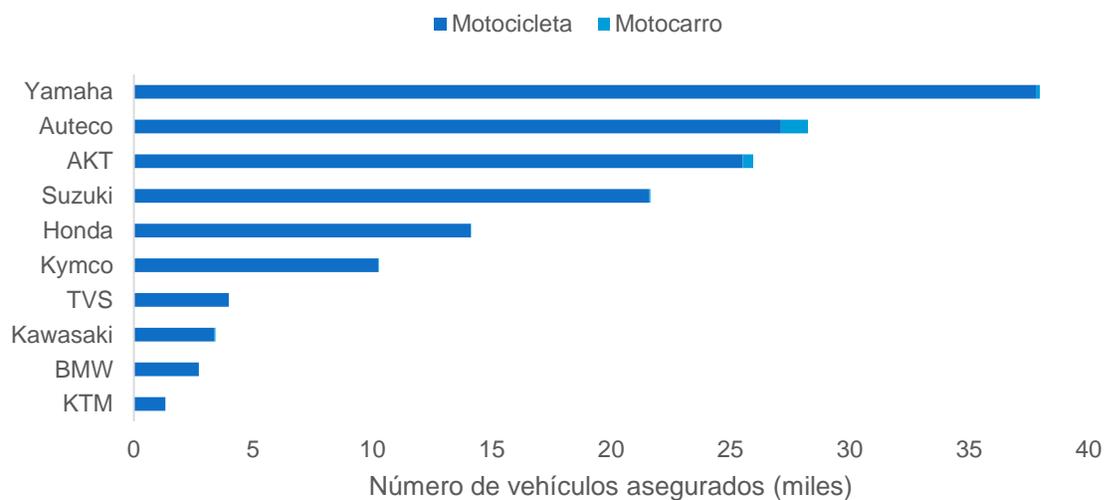
Anexo 12. Número de vehículos asegurados por marca en el segmento de livianos. Fuente: Fasecolda

Las 10 primeras marcas representan el 88,6% del total del segmento de vehículos livianos

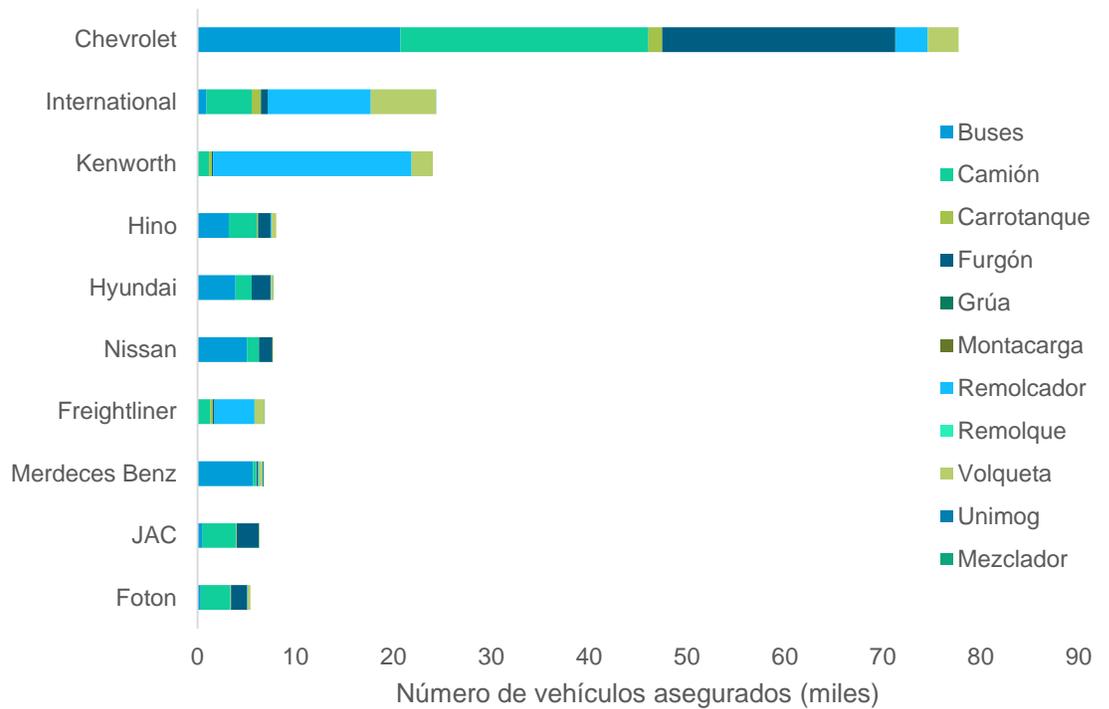


Anexo 13. Número de vehículos asegurados por marca en el segmento de motos. Fuente: Fasecolda

Las 10 primeras marcas representan el 97,5% del total del segmento de vehículos motos



Anexo 14. Número de vehículos asegurados por marca en el segmento de motos. Fuente: Fasecolda



Las 10 primeras marcas representan el 73,8% del total del segmento de vehículos pesados

Anexo 15. Frecuencia promedio por ciudad y por segmento a diciembre de 2014. Fuente: Fasecolda

Ciudad	Clase		
	Livianos	Motos	Pesados
Bogotá	15,81%	3,41%	11,98%
Medellín	30,33%	6,57%	25,66%
Cali	16,87%	3,82%	34,69%
Bucaramanga	21,32%	5,19%	17,28%
Barranquilla	22,70%	3,50%	19,43%
Pereira	25,98%	5,76%	25,32%
Cartagena	22,89%	4,14%	21,07%
Manizales	26,30%	11,18%	22,31%
Ibagué	24,89%	4,99%	23,31%
Cúcuta	15,31%	15,05%	9,19%

Anexo 16. Severidad promedio por ciudad y segmento a diciembre de 2014 (miles). Fuente: Fasecolda

Ciudad	Clase		
	Livianos	Motos	Pesados
Bogotá	\$ 3.294	\$ 3.949	\$ 8.306
Medellín	\$ 3.119	\$ 3.686	\$ 6.614
Cali	\$ 3.418	\$ 3.210	\$ 6.353
Bucaramanga	\$ 3.489	\$ 5.110	\$ 9.737
Barranquilla	\$ 3.829	\$ 3.172	\$ 7.759
Pereira	\$ 3.243	\$ 3.267	\$ 8.291
Cartagena	\$ 3.432	\$ 3.968	\$ 3.602
Manizales	\$ 3.199	\$ 2.220	\$ 7.518
Ibagué	\$ 3.422	\$ 2.589	\$ 8.616
Cúcuta	\$ 4.579	\$ 3.255	\$ 8.379

Anexo 17. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2010. Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	11,45%	0,60%	0,30%	0,30%
Renault	10,27%	0,69%	0,23%	0,21%
Hyundai	9,70%	0,79%	0,29%	0,52%
Kia	13,83%	0,59%	0,49%	0,32%
Nissan	15,76%	0,62%	0,45%	0,23%
Toyota	17,31%	0,82%	0,94%	0,62%
Mazda	13,29%	0,74%	0,63%	0,55%
Ford	11,82%	0,54%	0,89%	0,15%
Volkswagen	14,25%	0,88%	0,99%	0,21%
Mitsubishi	12,36%	0,80%	0,49%	0,42%
Mercado	12,06%	0,70%	0,42%	0,32%

Anexo 18. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2014.
Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	8,55%	0,47%	0,18%	0,11%
Renault	10,01%	0,67%	0,26%	0,11%
Hyundai	8,56%	0,91%	0,27%	0,29%
Kia	13,16%	0,61%	0,35%	0,28%
Nissan	13,96%	0,62%	0,25%	0,11%
Toyota	14,83%	0,54%	0,53%	0,22%
Mazda	12,53%	0,64%	0,30%	0,24%
Ford	13,00%	0,44%	0,55%	0,09%
Volkswagen	13,27%	0,75%	0,58%	0,09%
Mitsubishi	10,79%	0,92%	0,36%	0,29%
Mercado	10,90%	0,61%	0,30%	0,15%

Anexo 19. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2010.
Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Yamaha	3,16%	0,65%	0,01%	2,43%
Auteco	0,94%	0,26%	0,01%	1,82%
AKT	0,61%	0,27%	0,01%	0,29%
Suzuki	3,21%	0,29%	0,06%	0,48%
Honda	0,86%	0,14%	0,07%	2,31%
Kymco	1,33%	0,51%	0,01%	0,97%
TVS	0,00%	0,00%	-	0,00%
Kawasaki	11,26%	0,73%	-	1,02%
BMW	14,56%	1,90%	-	0,19%
KTM	0,00%	0,00%	-	0,00%
Mercado	1,88%	0,32%	0,03%	1,25%

Anexo 20. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2014.
Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Yamaha	1,87%	0,50%	0,00%	1,11%
Auteco	0,73%	0,27%	0,00%	1,51%
AKT	0,19%	0,27%	0,00%	0,19%
Suzuki	1,74%	0,14%	0,02%	0,26%
Honda	0,93%	0,14%	0,04%	0,28%
Kymco	0,71%	0,51%	0,00%	0,74%
TVS	0,36%	0,30%	-	0,03%
Kawasaki	9,04%	1,67%	-	0,80%
BMW	7,47%	1,16%	-	0,26%
KTM	9,11%	2,98%	-	2,98%
Mercado	1,39%	0,35%	0,01%	0,69%

Anexo 21. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2010.
Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	6,32%	0,47%	0,14%	0,51%
International	8,47%	0,34%	0,13%	0,34%
Kenworth	6,95%	0,41%	0,23%	0,24%
Hino	21,08%	1,74%	0,40%	0,75%
Hyundai	9,98%	0,46%	0,16%	0,16%
Nissan	8,23%	0,45%	0,19%	0,00%
Freightliner	16,80%	1,20%	0,34%	0,47%
Mercedes Benz	9,32%	0,35%	0,03%	0,15%
JAC	6,34%	0,27%	0,05%	0,91%
Foton	9,64%	0,84%	0,00%	0,42%
Mercado	7,02%	0,52%	0,14%	0,39%

Anexo 22. Frecuencia de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2014.
Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	6,29%	0,49%	0,09%	0,20%
International	7,98%	0,45%	0,08%	0,14%
Kenworth	6,25%	0,51%	0,26%	0,23%
Hino	10,30%	0,55%	0,20%	0,37%
Hyundai	7,86%	0,56%	0,13%	0,23%
Nissan	10,05%	0,54%	0,02%	0,24%
Freightliner	9,03%	0,59%	0,13%	0,13%
Mercedes Benz	6,99%	0,29%	0,23%	0,06%
JAC	7,34%	0,97%	0,07%	0,29%
Foton	11,08%	1,22%	0,17%	0,41%
Mercado	6,65%	0,52%	0,10%	0,20%

Anexo 23. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2010
(miles). Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	\$ 2.775	\$ 18.746	\$ 2.563	\$ 18.165
Renault	\$ 2.889	\$ 17.743	\$ 2.212	\$ 18.637
Hyundai	\$ 3.048	\$ 16.134	\$ 3.200	\$ 18.629
Kia	\$ 3.263	\$ 27.716	\$ 2.036	\$ 26.729
Nissan	\$ 3.597	\$ 27.559	\$ 1.832	\$ 30.987
Toyota	\$ 3.582	\$ 33.956	\$ 3.095	\$ 36.081
Mazda	\$ 3.089	\$ 22.450	\$ 2.311	\$ 23.411
Ford	\$ 3.610	\$ 25.494	\$ 1.973	\$ 31.624
Volkswagen	\$ 3.204	\$ 23.237	\$ 2.063	\$ 25.714
Mitsubishi	\$ 3.693	\$ 32.729	\$ 3.876	\$ 31.091
Mercado	\$ 3.110	\$ 21.026	\$ 2.505	\$ 22.021

Anexo 24. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de livianos en 2014 (miles). Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	\$ 2.810	\$ 16.179	\$ 2.225	\$ 16.541
Renault	\$ 3.102	\$ 15.532	\$ 1.797	\$ 19.439
Hyundai	\$ 3.387	\$ 15.708	\$ 2.539	\$ 18.315
Kia	\$ 3.533	\$ 23.584	\$ 1.905	\$ 24.054
Nissan	\$ 3.625	\$ 21.981	\$ 2.388	\$ 31.508
Toyota	\$ 3.372	\$ 39.135	\$ 1.668	\$ 47.082
Mazda	\$ 3.045	\$ 18.564	\$ 1.791	\$ 23.764
Ford	\$ 3.032	\$ 25.509	\$ 1.793	\$ 29.274
Volkswagen	\$ 3.482	\$ 23.253	\$ 1.647	\$ 27.693
Mitsubishi	\$ 3.743	\$ 20.823	\$ 1.845	\$ 19.398
Mercado	\$ 3.237	\$ 19.752	\$ 1.983	\$ 23.220

Anexo 25. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2010 (miles). Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Yamaha	\$ 1.897	\$ 7.111	\$ 3.967	\$ 4.097
Auteco	\$ 1.315	\$ 2.691	\$ 341	\$ 3.528
AKT	\$ 1.860	\$ 2.923	\$ 3.054	\$ 2.282
Suzuki	\$ 1.763	\$ 7.828	\$ 2.914	\$ 4.524
Honda	\$ 1.793	\$ 5.430	\$ 1.090	\$ 2.727
Kymco	\$ 1.440	\$ 3.848	-	\$ 3.160
TVS	\$ 0	\$ 0	-	\$ 0
Kawasaki	\$ 2.385	\$ 14.300	-	\$ 4.344
BMW	\$ 5.440	\$ 29.819	-	\$ 0
KTM	\$ 0	\$ 0	-	\$ 0
Mercado	\$ 1.844	\$ 6.314	\$ 3.068	\$ 3.503

Anexo 26. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de motos en 2014 (miles). Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Yamaha	\$ 2.558	\$ 6.041	\$ 1.513	\$ 5.196
Auteco	\$ 1.862	\$ 3.354	\$ 3.700	\$ 3.644
AKT	\$ 1.802	\$ 2.527	\$ 0	\$ 2.046
Suzuki	\$ 2.485	\$ 6.828	\$ 1.779	\$ 6.564
Honda	\$ 2.240	\$ 3.376	\$ 0	\$ 3.427
Kymco	\$ 2.074	\$ 3.610	-	\$ 3.211
TVS	\$ 3.054	\$ 2.940	-	\$ 501
Kawasaki	\$ 4.466	\$ 12.691	-	\$ 17.858
BMW	\$ 4.424	\$ 29.982	-	\$ 0
KTM	\$ 2.575	\$ 12.850	-	\$ 9.387
Mercado	\$ 2.933	\$ 7.235	\$ 1.720	\$ 4.710

Anexo 27. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2010 (miles). Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	\$ 7.183	\$ 37.261	\$ 14.672	\$ 46.026
International	\$ 13.122	\$ 72.858	\$ 19.158	\$ 129.094
Kenworth	\$ 16.178	\$ 2.879.358	\$ 24.167	\$ 118.216
Hino	\$ 6.288	\$ 22.810	\$ 1.439	\$ 19.847
Hyundai	\$ 4.408	\$ 30.305	\$ 9.628	\$ 45.247
Nissan	\$ 5.201	\$ 42.951	\$ 4.259	\$ 0
Freightliner	\$ 9.965	\$ 46.479	\$ 1.721	\$ 49.466
Mercedes Benz	\$ 7.928	\$ 56.752	\$ 8.275	\$ 3.341
JAC	\$ 6.146	\$ 34.956	\$ 2.277	\$ 32.947
Foton	\$ 6.180	\$ 40.198	\$ 0	\$ 14.971
Mercado	\$ 8.408	\$ 230.323	\$ 13.317	\$ 52.992

Anexo 28. Severidad de afectación de amparo por marca para el segmento de pesados en 2014 (miles). Fuente: Fasecolda

Marca	PPD	PTD	PPH	PTH
Chevrolet	\$ 7.494	\$ 43.929	\$ 6.191	\$ 54.832
International	\$ 11.133	\$ 72.615	\$ 6.836	\$ 125.049
Kenworth	\$ 16.126	\$ 86.714	\$ 12.685	\$ 141.138
Hino	\$ 10.334	\$ 74.555	\$ 6.330	\$ 90.403
Hyundai	\$ 5.817	\$ 43.445	\$ 1.632	\$ 70.510
Nissan	\$ 4.343	\$ 39.186	\$ 3.700	\$ 50.959
Freightliner	\$ 11.862	\$ 92.906	\$ 10.940	\$ 129.802
Mercedes Benz	\$ 7.043	\$ 66.948	\$ 3.242	\$ 52.005
JAC	\$ 6.617	\$ 38.794	\$ 5.012	\$ 45.787
Foton	\$ 8.917	\$ 45.970	\$ 5.094	\$ 48.025
Mercado	\$ 8.871	\$ 52.729	\$ 7.650	\$ 71.512