



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS

SUSCRIPCION EN AUTOMOVILES

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

A C T U A R I O

P R E S E N T A:

EDUARDO ISMAEL AGUAYO FLORES



FACULTAD DE CIENCIAS
SECCION ESCOLAR

MEXICO, D. F.

1994

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENTURA DE
MÉXICO

M. EN C. VIRGINIA ABRIN BATULE
Jefe de la División de Estudios Profesionales
Facultad de Ciencias
Presente

Los abajo firmantes, comunicamos a Usted, que habiendo revisado el trabajo de Tesis que realiz(ó)ron el pasante(s) EDUARDO ISMAEL AGUAYO FLORES

con número de cuenta 8752260-0 con el Título: "SUSCRIPCION EN AUTOMOVILES"

Otorgamos nuestro Voto Aprobatorio y consideramos que a la brevedad deberá presentar su Examen Profesional para obtener el título de ACTUARIO

GRADO	NOMBRE(S)	APELLIDOS COMPLETOS	FIRMA
	ACT. JORGE OCHOA UGALDE		
Director de Tesis	ACT. CESAR CRISPIN CASTILLO VILLANUEVA		
	ACT. ISRAEL AVILES TORRES		
	ACT. FELIPE MARTIN DEL CAMPO BARBA		
Suplente	ACT. ABRAHAM DANIEL SANCHEZ GARCIA		
Suplente			

DIOS,
te doy gracias por la iluminación que me diste durante toda mi vida
para concluir todos y cada uno de los estudios que he realizado,
en particular ¡GRACIAS! por este último.

MAMA,
hoy que sigues con nosotros,
y que ves la conclusión de muchos años de estudio,
¡GRACIAS!
gracias por darme la oportunidad de existir,
por tu amor, comprensión y ¿Por qué no?
por tu mano dura.

PAPA,
te fuiste antes de poder ver la conclusión
de muchas cosas más, desde donde estés,
te doy ¡GRACIAS! por tu guía,
comprensión y sabiduría.
Descansa Descansa en paz.

a los dos les dedico esta gran meta para mí.

ETERNAMENTE

LOS AMO

PILAR,

Cuando pienso en ti, siempre pido a Dios que pueda
llegar a tener tu calidad humana y tu gran humildad,
quisiera decirte muchas más cosas,
pero he encontrado una sola que incluye todas.....
que DIOS te bendiga a ti y a tu familia siempre.

Gracias.

ALBERTO,

la satisfacción de llegar al final de una gran meta
es realmente excelente, te invito a llegues, te falta poco.
Vivir y convivir contigo hasta hoy,
he sido realmente feliz.

Gracias.

A MIS DEMAS HERMANOS,

por su apoyo y comprensión.

Gracias.

A MI ABUEL ita,

que Dios la bendiga, y la conserve
muchos años con nosotros.

A ELLA.

Durante casi cuatro años he estado
realizando ésta tesis y conocí algunas mujeres,
las cuales no lograron que la terminará,
sólo una la que puso una simple condición
para que aceptará estar siempre juntos terminarla.
Gracias por tu amor, por tu apoyo y comprensión.
Te amo MATTY.

**A MIS DOS GRANDES AMIGOS,
SERGIO Y CARMEN,**

sé que no vale decir esa palabra, y no la diré....
simplemente diré que son excelentes,
por que estuvieron, están y no me cabe duda....
ESTARAN.

Por último, quiero dar a un agradecimiento especial
a todos aquellas personas que a lo largo de mi desarrollo
profesional ayudaron de una u otra manera,
con su apoyo, experiencia y conocimiento,
a la realización de esta meta.

GRACIAS.

INDICE

TEMA SUSCRIPCION EN AUTOMOVILES

<i>Introducción</i>	i
Capítulo I. <i>¿Qué es la suscripción?</i>	1
Capítulo II. <i>Actividades de la suscripción</i>	3
Capítulo III. <i>La administración y el proceso de suscripción</i>	9
Capítulo IV. <i>Fuentes y factores de la suscripción</i>	15
Capítulo V. <i>Tarificación para la suscripción</i>	27
<i>Conclusiones</i>	51
<i>Anexos</i>	A
<i>Gráficas</i>	B
<i>Bibliografía</i>	C

Introducción.

El seguro de automóviles es el más importante de los seguros no vida para las compañías en el mundo, tanto por el volumen de negocio (lo que determina que un adecuado control de los riesgos tenga una extraordinaria influencia en el conjunto de la actividad aseguradora), como por el número de pólizas que en él han de administrarse y por el número de siniestros que origina, siendo además el prototipo de seguros de venta masiva y fiel exponente de la calidad de servicio que presta una compañía de seguros.

Esto da lugar a que el riesgo de desviaciones en sus magnitudes básicas no suela producirse en forma súbita e inesperada sino mediante un deterioro gradual y progresivo, lo que origina que el éxito en su control no obedezca tanto a planteamientos tácticos coyunturales más o menos acertados, sino a una actitud de vigilancia y corrección permanente de todas y cada uno de los casi innumerables aspectos que lo componen.

Desde más de 10 años, las compañías de seguros han obtenido resultados no muy favorables en el ramo de automóviles, en algunos han sido de pérdidas muy elevadas para ellas, llegando la siniestralidad inclusive al 150% aproximadamente. Estos resultados se deben a varios factores, la aplicación de tarifas insuficientes, el no buscar mercados de riesgos más favorables, el no establecer un esquema de suscripción más amplio y que el sistema de tarificación actual esta dirigido exclusivamente al factor vehículo. En la actualidad y con el objeto de que las compañías de seguros mejoren los resultados del seguro de automóviles, es necesario que muchos de los conceptos que manejan se amplíen.

Dos conceptos importantes que se deben ampliar, es la aplicación de la suscripción y de la tarificación en el seguro de automóviles. En otros países, como Estados Unidos y España, el factor vehículo es uno de los factores con menos peso de importancia dentro de la tarificación del seguro, existen otros más importantes tal como el del conductor y el de la zona. Por otra parte la aplicación de suscripción se realiza en forma importante, desde investigar la información proporcionada, pasando por la evaluación del riesgo, hasta el análisis e implantación de medidas por los resultados obtenidos de las decisiones tomadas.

El vehículo por si sólo no se mueve, aunque éste tenga fuerza propia motriz; este requiere de una persona para hacerlo. Esta persona que conduce el vehículo de "x" tipo, contempla una educación, una cultura, un medio de vida determinado, los cuales son diferentes entre cada individuo; es bien cierto que la causa principal de los accidentes es debida por el factor humano, entonces surge la primera pregunta, ¿Por qué no se contempla al conductor y la zona de circulación más común, dentro de la tarificación del seguro?. Por otra parte, las compañías de seguros, en la mayoría de los casos, no validan y analizan la información de los seguros que emiten, y peor aún, no dan seguimiento de negocios con alto riesgo de pérdida y de los resultados finales, así surge la segunda pregunta ¿Por qué no existe suscripción en este seguro en todo el mercado?.

Todo lo que se ha mencionado en los párrafos anteriores han sido acerca de la problemática que presentan las compañías de seguros hoy en día, pero ¿Para el asegurado todo está bien?, desgraciadamente la respuesta es negativa.

Al utilizar las compañías exclusivamente el factor vehículo dentro de la tarificación del seguro, al conductor bueno, es decir, el que no tiene siniestro o reclama cantidad alguna a la aseguradora, no se le reconoce su buena experiencia, por lo tanto estos conductores llegan a pagar cada año más de lo que debe ser por sus probabilidades de pérdida; por otra parte, los conductores malos que son los que tienen siniestros, pagan menos de lo que realmente debería. Si unimos otro factor, el de la zona de circulación de la unidad, se logra una tarificación más justa y más técnica, por las combinaciones que surgen de entre ellos.

La presente tesis tiene como objetivo el establecer un esquema de suscripción para las compañías de seguros, sus actividades, administración, procesos, fuentes y apoyos, así como el de ampliar el esquema de tarificación del seguro de automóviles considerando el factor vehículo, conductor y zona, para que los resultados de ellas sean más favorables en el seguro de automóviles, y para el asegurado, se busca que el costo del seguro sea de menor costo para aquellos que sean riesgos con baja probabilidad de pérdida, y más alto para aquellos riesgos con alta probabilidad de pérdida.

Capítulo I. *¿Qué es la suscripción?*

En el transcurso de este capítulo, se determinará que es la suscripción, cual es su objetivo y se dará a conocer un contexto general de este concepto, lo cual servirá de base para el desarrollo de los próximos capítulos.

Para empezar, se hará un poco de historia. En Inglaterra en el siglo XVII, los comerciantes enviaban barcos al nuevo mundo y al lejano oriente, para obtener bienes que en Europa hacían falta. El envío de estos barcos generaba una gran utilidad a los comerciantes así como a los dueños de los barcos, pero como en todo existe su contrapartida, y era en el alto riesgo de pérdida, que era ocasionado por causas naturales del mar o por causas humanas, es decir existía gran incertidumbre en cada trayecto.

Por tal motivo, empezaron a existir personas que arriesgaban su fortuna personal en contratos de indemnización para los comerciantes y dueños de barcos, en el cual se estipulaba que dicha persona participaría en la pérdida, si ciertos peligros del mar dañaban o destruían el barco o la carga. En realidad, estas personas arriesgaban su fortuna en la destreza de juzgar los peligros asociados con una aventura en particular.

Este tipo de contratos cada vez se dieron con más frecuencia, por eso tanto los comerciantes y dueños de barcos se empezaron a reunir, para tratar de encontrar individuos (empresarios), que quisieran otorgar o proporcionar contratos de indemnización de pérdida (póliza de seguro).

Dichas personas o empresarios, antes de conceder el contrato necesitaban conocer los pormenores de la aventura, tales como tipo de barco, de carga, la ruta a seguir, destino, experiencia del capitán, los cuales eran dados a conocer por el dueño del barco. Una vez que se concedía el contrato, se redactaba en él, los riesgos cubiertos, el porcentaje de riesgo que se acepta, los nombres del comerciante, del dueño del barco y del empresario. Por este concepto, los empresarios cobraban una cuota (prima), en proporción al monto del riesgo que asumían, la cual se consideraba suficiente para correr el riesgo.

Con estos contratos, las fortunas personales estaban en juego, por eso estas primeras personas no estaban interesados en aventuras donde era posible fracasar, por lo que creyeron necesario generar archivos (estadísticas) de todo tipo de información relativa a los viajes, pérdidas y ganancias, historia de los dueños de los barcos, experiencia de los capitanes, rutas planeadas, la fecha, es decir la temporada o estación del viaje, tipo de carga, adicionándole información que conseguían a través de medios secretos efectivos de las condiciones físicas, políticas y financieras de rutas, de puntos y países del mundo.

Cuando se sabía de un aumento de consideración en los riesgos, las primas aumentaban, o en caso de un problema mayor, el contrato podía hacerse difícil o imposible de obtener. Lo anterior tiene lugar en la simple idea de no arriesgar la fortuna personal en una muy posible pérdida, por lo tanto buscaban grupos que generaran utilidad.

Los suscriptores aumentaban o disminuían sus bienes de acuerdo a los reportes de hundimientos y naufragios que regresaban de los viajes. Lo anterior generaba dos situaciones, primero, ganar fortuna

(generar utilidad) en base a buena suerte y al ejercicio de un buen juicio en decidir que riesgos aceptar, y segundo, perder fortuna debido a la combinación de mala suerte y al mal juicio empleado.

Con el pasar de los años, la industria del seguro se ha hecho más compleja e institucionalizada, el asegurador corporativo reemplaza al asegurador individual. Las propias compañías aseguradoras podrían ser llamadas suscriptores, pero este término se reserva generalmente a los empleados individuales de una aseguradora, cuyo trabajo es ejecutar y tomar las decisiones de las funciones de suscripción de la compañía.

Las compañías de seguros actuales, no difieren de los empresarios de antaño, cuyas fortunas se elevaban o caían según la exactitud de la toma de decisiones sobre los riesgos que se le presentaban. Los bienes de la aseguradora más que los propios fondos del suscriptor individual, se utilizan como garantía de que las pérdidas surgidas serán pagadas.

Más que cualquier otro producto tangible, la aseguradora "pone su nombre atrás" de cada póliza que vende y sin la destreza de ésta para cumplir sus promesas, una póliza de seguro sería un pedazo de papel sin valor.

Con estos antecedentes, podemos decir que la suscripción es el conjunto de operaciones y tareas que miden la probabilidad de pérdida en un riesgo determinado. Su principal objetivo es el obtener un grupo de asegurados, los cuales provean a la compañía una razonable utilidad y mantengan una base sólida financiera de la misma, además, en esencia la meta está expresada como un proceso discriminatorio justo de asegurados, evitando hacerlo al máximo por conceptos que no permitan medir riesgos.

Por lo tanto, a lo largo de los capítulos restantes se ampliarán todas las partes que componen la definición de qué es la suscripción (Actividades, administración, el proceso y fuentes y factores); para el conjunto de operaciones y tareas, se desarrollará las actividades, la administración y el proceso de la suscripción, y se complementará con las fuentes, los factores, los apoyos, la base estadística y la tarificación de la suscripción, los cuales permitirán medir la probabilidad de pérdida de un riesgo determinado, y así lograr el objetivo principal:

"Obtener un grupo de asegurados, los cuales provean a la compañía una razonable utilidad y mantengan una sólida base financiera de la misma"

Capítulo II.

Actividades de la suscripción.

En el capítulo anterior, logramos decir ¿Qué es la suscripción?, operaciones y tareas que miden riesgos; principal objetivo, encontrar la tarificación correcta para cada uno de los riesgos, es decir poner precio en base a su probabilidad de pérdida.

Dentro de este contexto, las compañías deben realizar cuatro actividades, las cuales les permitirán alcanzar su objetivo.

- a. Seleccionar.
- b. Determinar costo cobertura.
- c. Determinar términos y condiciones de la cobertura.
- d. Revisar las decisiones tomadas.

Las primeras 3 actividades no se ejecutan una tras otra, sino que son actividades simultáneas. Esta idea la se ampliará después de dar a conocer un contexto más detallado de cada actividad.

a. Selección.

La selección en la suscripción, es la actividad de identificar de entre todos los solicitantes a aquellos a quienes la compañía de seguros desea asegurar en base a sus objetivos. La actividad de la selección no se limita a un solo individuo (agente, suscriptor, emisor, etc.), sino al esfuerzo conjunto de todos los participantes en el proceso de suscripción.

En la actualidad, el seguro de automóviles está manifestado en la actitud de que todos los individuos deben poder comprar un seguro, el cual esta basado en el deseo de poder proteger sus bienes. Pero una aseguradora no puede simplemente aceptar todas las solicitudes que le llegan, debido a 2 razones principales.

Riesgos Adversos.

Es obvio que las aseguradoras esperan pagar siniestros, de lo contrario no tendrían la necesidad de existir. Sin embargo, éstas deben tratar de escoger solicitantes con probabilidad de pérdida inferior a las calculada.

Ahora, es bien cierto que solicitantes con mayor probabilidad de pérdida, serán los que deseen comprar un seguro, a estos solicitantes les llamaremos **RIESGOS ADVERSOS**. Asegurar demasiados riesgos de este tipo, generarán simplemente malos resultados, es decir pondrán en peligro la base financiera de la compañía, siempre y cuando la tarifa que se tenga para este tipo de riesgos no sea la adecuada.

De lo anterior se puede determinar que una compañía de seguros es un negocio como cualquier otro, en el cual espera obtener utilidad.

Capacidad Limitada.

Dentro de una empresa de seguros existen limitantes financieras, materiales y humanas, las cuales se reflejan en poder aceptar un número considerable de riesgos.

La capacidad financiera se refiere al volumen de negocios que una aseguradora puede manejar con base a la utilidad que generan los contratantes de las pólizas, en pocas palabras es lo que tiene la compañía menos sus responsabilidades.

La capacidad financiera limita la posibilidad de una compañía de seguros para aceptar nuevos negocios. La venta de nuevas pólizas crea gastos a la compañía, tales como comisiones, los cuales al principio reducen el excedente de la misma, implicando una capacidad reducida. Pero si estas pólizas a la larga generan utilidad (es decir tienen un índice de pérdida bajo), la capacidad financiera aumentará automáticamente.

Al proteger la capacidad, las aseguradoras deberán:

1. Optimizar el uso de sus recursos materiales y humanos disponibles. Además de recursos financieros, existen recursos humanos y materiales, tales como suscriptores, productores, oficinas, equipo de cómputo, etc., los cuales deben ser optimizados para que reduzcan los gastos administrativos.

Esta optimización debe radicar en tres puntos principalmente, procedimientos administrativos, capacitación de personal y sistemas de cómputo con una capacidad de respuesta inmediata para los cambios de la empresa.

2. Mantener una dispersión de riesgo. En el ramo de automóviles la dispersión de riesgo es de suma importancia. En la actualidad se busca captar más riesgos buenos, pero siempre se tendrá que captar algún riesgo severo, por eso es importante que estos riesgos se encuentren dispersados, de lo contrario la probabilidad de pérdida se acumula, además es importante determinar los límites de responsabilidad para los riesgos serios, y viceversa. Esto permite tener un campo de acción más fuerte dentro de la capacidad de la aseguradora.
3. Hacer uso del reaseguro. El reaseguro en un convenio en el cual una aseguradora primaria, comparte sus primas y pérdidas con otra aseguradora (reaseguradora).

El monto del seguro y la prima que retiene la compañía primaria, es regulada por su capacidad. Al contar con reaseguro, las aseguradoras aumentan la aceptación de nuevos negocios de los cuales responsabilidad y primas se comparten, y si estas son buenos (bajo índice de pérdida), aumentan poco a poco la capacidad de la misma.

Al impedir pérdidas serias por aceptación de nuevos negocios o inversión, las compañías de seguros pueden aumentar su capacidad a través de un crecimiento fijo y ordenado en la venta de pólizas que contribuyan a las utilidades de la aseguradora. El crecimiento ordenado, es sin duda alguna, una de las metas de las aseguradoras.

Entonces, el derecho de compra de un individuo de un seguro de automóviles, debe ser sometido por la práctica de severas calificaciones e investigaciones, lo cual permite eliminar tener riesgos adversos y así aumentar la capacidad de la aseguradora. Esto se reduce, a que existirán personas que son riesgos extremadamente severos, los cuales podrán perder su derecho a comprar el seguro en una compañía, y otros serán aceptados, pero tendrán que pagar una prima más alta que el promedio.

La selección en las compañías, se puede extender a rechazar o aceptar cierta clase de solicitantes, por edad, ocupación, conductores del vehículo, récord de pérdidas, rutas de viaje, tipo de vehículo u otras características que son definidas en el diseño del producto, es decir cuando se determina el mercado objetivo que se desea atacar.

Es importante mencionar que la selección de solicitantes debe ser basada en aspectos que afecten la probabilidad de pérdida y no en una base discriminatoria injusta para el solicitante, tal como selección dependiendo del color de piel o de ojos, del peso, de la estatura, etc.

b. Determinar el costo de la cobertura.

Para determinar el costo de la cobertura, se basa en el simple hecho de poder fijarla en un nivel tal, que el total de la prima pagada multiplicada por un grupo de asegurados similares sea el adecuado para lograr pagar las pérdidas y gastos del grupo, y así permitan obtener también a la aseguradora una ganancia.

El principio del seguro implica: 1) Clasificar al solicitante según el potencial de sus pérdidas y 2) Escoger o determinar una cuota para aplicarse a las unidades en exposición del solicitante, en base a su clasificación.

No se puede predecir cuales serán las pérdidas que obtendrá una compañía de seguros durante la vigencia de una póliza. Un conductor muy bueno puede tener diversos accidentes automovilísticos en un año, por una serie de acontecimientos adversos. Por el contrario, un conductor descuidado puede salir dentro del mismo año sin un rasguño. Pero la predicción se vuelve más exacta cuando se involucran números mayores. Aunque un conductor muy bueno pueda tener un año peor que otro conductor muy malo, la probabilidad de que un grupo de 1,000 conductores cuidadosos tengan más pérdidas asegurables, que un grupo de 1,000 conductores malos, es muy pequeña.

El objetivo de poner precio en la suscripción, es cobrar una prima proporcional a la exposición al riesgo de sufrir un siniestro.

Para clasificar al solicitante según el potencial de sus pérdidas, es necesario considerar factores que intervienen tales como edad, sexo, experiencia, estado civil del o de los conductores, características de la unidad, su uso, etc..

Así mismo también existen fuentes, como estadísticas, el producto en sí, aspectos políticos, sociales, económicos y culturales del medio, los cuales pueden tener influencia en el potencial de pérdida de los solicitantes o conductores.

Todos estos conceptos, Fuentes y Factores, serán analizados más a fondo en el capítulo IV, en el cual se determinará el impacto en el costo de la cobertura.

El desafío de poner precio, es predecir los costos de pérdida de todos los asegurados como grupo, y colocar estos costos con un cargo apropiado a cada miembro. La siniestralidad de muchas aseguradoras similares debe analizarse conjuntamente, a fin de desarrollar bases de información más confiables. La mayoría de las compañías de seguros en México, sólo cubren una pequeña parte de cada grupo; éstas partes son demasiado pequeñas como para desarrollar estadísticas confiables. En consecuencia, una mejor base de predicción en pérdidas, permitirá a la aseguradora fundamentar su sistema de costos, en un número mucho mayor de unidades a riesgo, y poner precio a sus seguros con más confianza.

Sin embargo, estos costos son adecuados solamente cuando pueden desarrollarse después de analizar la experiencia en pérdidas de muchos riesgos similares. Los riesgos de un sólo tipo no son adecuados para cotizarlos con estos costos, sus primas se deben basar en el juicio experimentado del suscriptor. La cotización por riesgo, no necesariamente es "sacar el costo del aire", un suscriptor experimentado puede examinar los costos calculados para riesgos semejantes para formarse una idea de potencial de pérdida y así dar los niveles adecuados de precio, antes de llegar a la prima que se cobrará efectivamente para una cuenta de un sólo tipo.

Si una aseguradora tiene suficiente información en su estadística, debe usar ésta para desarrollar sus propios costos, adicionándole factores y apoyos, los cuales clasifican al riesgo. Además si se le ingresa el concepto de cotización por méritos, el producto puede ser más atractivo.

La cotización por méritos, origina 3 fines.

1. Dar flexibilidad a la aseguradora para ajustar las cuotas, al identificar características del asegurado en cuestión.
2. La actividad de control al premiar a los asegurados conscientes de la seguridad, con una prima más baja, se solidificará.
3. Permite a los suscriptores empezar a desarrollar un juicio sobre los riesgos.

Como ejemplo de cotización por méritos tenemos:

- Bonificar prima a asegurados que tienen antecedentes fidedignos de manejo sin accidentes.
- Reconocer la experiencia presentada en una póliza de flotilla (frecuencia de siniestros, monto de siniestros e índice de siniestralidad) al final de la vigencia, la cual se aplicará a la renovación.

Entonces lo más importante, es poder contar con una tarifa la cual permita obtener costos en base a la clasificación de pérdida, en donde se vea involucrado todos los factores de la suscripción (sexo, edad, etc..).

El concepto anterior, se desarrollará en el capítulo V (Tarificación para la Suscripción), en la cual se obtendrá un esquema técnico que contemple factores, apoyos y fuentes de la suscripción.

c. Especificación de términos y condiciones de la cobertura.

La tercera actividad de la suscripción, es la de determinar términos y condiciones de la cobertura. La aseguradora debe especificar exactamente que cobertura se pondrá a disponibilidad de cada solicitante y cobrar una prima adecuada a dicha cobertura.

Una de las partes básicas del contrato del seguro, son los textos de términos y condiciones, los cuales deber ser entendibles, con formatos personalizados y simplificados. Estas declaraciones contemplan datos básicos sobre asegurados, coberturas, convenio de seguro, derechos, obligaciones y definiciones.

En la actualidad, muchos asegurados desconocen cual es el alcance de su cobertura, de sus obligaciones y de sus derechos en una reclamación. En pocas palabras los asegurados muchas veces desconocen lo que compraron. Lo anterior sucede por dos motivos:

1. Los asegurados no les interesa saber lo que compraron; o,
2. Los términos y condiciones no son claros y entendibles para ellos.

El punto 1 se eliminá, se considerará que toda persona desea saber en que gasta su dinero.

Por lo tanto, es importante que los términos y condiciones estén ligados a la selección y al costo, para determinar las coberturas, definiciones, obligaciones, derechos y el convenio de seguro, en un lenguaje más claro y simplificado.

Es conveniente que para cada tipo de seguro que se maneje, se elaboren términos y condiciones específicos, o también se maneje un formato standard, en el cual contemple términos y condiciones básicas para todos los seguros y solamente se le adicione anexos, en los cuales se especifica las condiciones particulares que tiene cada seguro.

Elaborar términos y condiciones claras, precisas y sencillas, permitirá que los asegurados conozcan del alcance del producto, y queden más satisfechos de la transparencia de la compra.

d. Revisar las decisiones tomadas.

Es necesario que periódicamente los riesgos y otras condiciones de los asegurados sean revisados, para determinar si hay cambios significativos en ellos, ya que la aceptación de riesgos involucra un avalúo del potencial de pérdida, y en base a ello se cobra una prima.

Esta revisión se plantea como una recomendación para control de pérdidas, permitiendo detectar un cambio del riesgo, el cual puede cambiar el concepto de aceptable a inaceptable por la cobertura otorgada y prima cobrada.

Esta revisión se debe aplicar sobre un libro entero de negocios. Este libro de negocios se refiere a un asegurado, a un grupo de ellos, a un territorio, así como puede referirse a todas los asegurados de la compañía (como un total).

Esta revisión permitirá analizar los resultados de la suscripción, comparar el volumen de primas con relación al volumen de pérdidas, logrando detectar desviaciones, para corregirlas y aumentar la sólida base financiera de la aseguradora.

Como se comento en el inicio del capítulo, las tres primeras actividades no se ejecutan una tras otra, sino que son actividades simultáneas.

Se puede considerarlas como una sola actividad, DISEÑO DEL PRODUCTO. En este diseño de producto se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos:

1. El producto debe ser diseñado por segmento en función a sus necesidades. (Selección y Especificar Términos y Condiciones).
2. Se han de tomar en cuenta encuestas, experiencia del asegurado, mercadeos, medio del segmento. (Fuentes, Factores y Apoyos de la suscripción).
3. Los términos y condiciones deben ser claros y precisos (Especificar Términos y Condiciones).
4. Se debe considerar cual va a ser el canal de distribución (Selección).
5. Poner precio al potencial de pérdida del segmento (Especificar Costo Cobertura).

Con esto se concluye, que la actividad DISEÑO DEL PRODUCTO, es una interrelación de selección, costo, términos y condiciones, los cuales no se pueden desarrollar independientemente, de lo contrario no se estaría hablando de SUSCRIPCIÓN.

El diseño del producto, es el concepto más importante de la suscripción, puesto que logra llegar al objetivo:

Obtener un grupo de asegurados, los cuales provean a la compañía una razonable utilidad, y mantengan una sólida base financiera de la misma.

Capítulo III.

La administración y el proceso de suscripción.

La administración de la suscripción.

El manejo de la suscripción en una aseguradora es importante, y debe ser administrada de una forma correcta.

La administración debe contemplar cuatro conceptos principales.

- a. La administración debe desarrollar objetivos de operación que apoyen y complementen los totales de la aseguradora.

Una función importante dentro de la administración de la suscripción, es transmitir todos y cada una de los objetivos principales de la aseguradora a la operación. Solamente a base de ajustarse constantemente a un medio ambiente cambiante, puede una aseguradora lograr sus objetivos. Las Instituciones de Seguros deben modificar sus reglas y patrones de suscripción según cambian las condiciones de los negocios. La administración es el procedimiento por el cual se pueden implementar estos cambios.

El departamento de suscripción toma decisiones de negocios en base a donde quiere ir y como tratar de llegar allá.

Debe darse un contexto general de las metas de la aseguradora, así como la asignación de la capacidad para que la administración decida como dirigirse a estas metas.

Por lo tanto, las decisiones sobre la suscripción de pólizas que transforman estas metas en objetivos de suscripción y prácticas de operación, son responsabilidad de la administración.

- b. La administración debe informar a todos los suscriptores como implementar los objetivos. Guías escritas ayudarían a indicar el límite de autoridad del suscriptor y en donde también se establezcan las reglas a seguir para los solicitantes de suscripción.

La administración, se interesa en todo el grupo de asegurados de la compañía. En las sucursales, los suscriptores reciben solicitudes de pólizas, las cuales no deben enviarse todas para autorizar a oficina matriz. La administración debe determinar cuanta autoridad debe otorgar a un suscriptor. Esta autoridad determina el tipo de decisiones que puede tomar, sin la necesidad de contar con la aprobación de una persona de nivel más alto.

El grado de autoridad debe estar fundamentado en la experiencia, puesto, responsabilidades y tipos de riesgos que maneja cada suscriptor. La autoridad designada debe estar explicada claramente en las guías o en su definición de trabajo.

Es importante que la delegación de autoridad a suscriptores de sucursales, no este totalmente descentralizada, pero tampoco ésta debe estar centralizada toda en oficina matriz, por lo que es necesario mantener un equilibrio entre ambas, de acuerdo a los objetivos establecidos de suscripción.

La administración debe desarrollar guías para los suscriptores para el proceso de su trabajo. Las que deben cumplir con ciertos objetivos:

1. Dar a conocer las reglas de la aseguradora, que guiarán a los suscriptores para la toma de decisiones consistentes y así llegar a los objetivos de suscripción.
 2. Explicar como deben tratar cada tipo de solicitud, que riesgos se consideran deseables e indeseables, así como el enfoque y la actitud de la aseguradora ante cada tipo de riesgo.
 3. Equipar a los suscriptores con las bases necesarias para evaluar los diversos riesgos para decidir como quiere la aseguradora que se manejen, y como actuar sobre dicha decisión.
- c. La administración debe verificar la correcta ejecución de los suscriptores para determinar:
1. Si se están utilizando correctamente y se están apegando a las guías de suscripción.
 2. Si los objetivos de suscripción se están logrando.

Esto puede ser a través de enviar un equipo de trabajo a las sucursales para examinar los expedientes o si es posible, mediante los sistemas de cómputo.

- d. La administración debe revisar las guías de suscripción periódicamente, para reflejar las condiciones de los cambios de objetivos y resultados.

Muchos factores afectan el éxito de una aseguradora. La verificación constante de los resultados y de los objetivos, permite que se hagan ajustes en la suscripción de las pólizas y así corregir las desviaciones detectadas.

El proceso de la suscripción.

En cada solicitud de seguro, la aseguradora debe tomar una decisión, es decir, llevar a cabo un proceso de suscripción. Este proceso se divide en cuatro pasos:

- a. Reunir la información necesaria.
- b. Tomar la decisión de suscripción.
- c. Implementar la decisión.
- d. Verificar la decisión.

a. Reunir la información necesaria.

Los suscriptores basan sus decisiones sobre las solicitudes en una combinación de informes y juicios. Para tomar una decisión, los suscriptores necesitan información adecuada para analizar las pérdidas en potencia que representa cada solicitud.

Los suscriptores deberán obtener información acerca del solicitante de varias fuentes.

1. De la solicitud misma. Esta debe contemplar información desde los conductores (sexo, edad, experiencia, etc.), hasta uso de las unidades y giro de la empresa.
2. De un reporte del agente. Además de presentar la solicitud debidamente requisitada, el agente puede proporcionar información adicional no incluida en la solicitud, como una evaluación personal del solicitante.
3. De una investigación del solicitante. Se considera necesario que se hagan investigaciones sobre las solicitudes presentadas, para poder ratificar la veracidad de la información presentada. Esto debe llevarse a cabo en negocios con potencial de pérdida muy alta.
4. Del expediente de siniestros. Después de haber expedido una póliza, es posible que el asegurado tenga reclamaciones. Cuando se lleve a cabo la renovación, se puede obtener información significativa sobre el asegurado en él. Con esto el suscriptor consigue información adicional del comportamiento del mismo y del potencial de pérdida.

Se puede obtener más información acerca de este rubro, si se mantiene comunicación forma entre el área de suscripción y el de siniestros, para obtener puntos de vista sobre los asegurados.

5. De los registros de producción del agente. Es importante considerar el registro de producción del agente que presenta la solicitud. Si el agente ha generado negocios ventajosos o malos, el suscriptor puede poner en duda la solicitud presentada, por lo que será necesario una investigación más profunda de la misma.
6. De los registros de producción del solicitante. Posiblemente el solicitante presente un riesgo que para la aseguradora es indeseable, pero también es posible que el solicitante tenga una producción bastante importante así como un porcentaje de siniestralidad bajo en los seguros de incendio, transportes, vida y de automóviles mismo. Por lo cual, es necesario que se haga una excepción, el riesgo indeseable debe volverse deseable, a través de un recargo en la prima, aumento de deducibles o eliminando coberturas.
7. De los expedientes de negocios semejantes. Comparar el comportamiento que presentan o presentaron negocios semejantes, puede prevenir al suscriptor de una pérdida segura, o al contrario, dar más confianza para la aceptación del negocio así como de las condiciones que se otorguen.
8. De un reporte de inspección de las unidades e instalaciones del solicitante. Llevar a cabo una inspección de las unidades, permite eliminar siniestros ya ocurridos; además una visita a las instalaciones del solicitante proporcionaría información importante, mantenimiento preventivo a

unidades, bitácoras de viajes de los conductores y de las unidades, capacitación y adiestramiento a los conductores en el manejo de las unidades y que hacer en caso de emergencia, si tiene talleres propios y la capacidad de los mismos, etc., lo cual influye en el potencial de pérdida del mismo.

b. Tomar la decisión de suscripción.

Una vez que se ha reunido la información necesaria, ésta debe analizarse para determinar que riesgo presenta el solicitante.

Un solicitante con más riesgo de lo normal, no debe ser aceptable, a menos de que se elimine el exceso de riesgo o se compense con una prima más elevada. Por otra parte, un solicitante que presente un riesgo normal o menor, es deseable por completo desde el punto de vista suscripción.

Los riesgos que debe evaluar un suscriptor, se dividen en tres categorías:

1. Físicos
2. Éticos
3. Morales.

1. Riesgos Físicos. Los riesgos físicos son características tangibles de los bienes, de las personas y de las operaciones del vehículo, que tienden a aumentar la frecuencia o severidad de las pérdidas. Al evaluar una solicitud de automóviles, el suscriptor considera las características del o de los conductores, el tipo de vehículo, modelo, así como el uso del mismo.

2. Riesgos Éticos. Un riesgo ético es una característica subjetiva del solicitante, con tendencia a aumentar la frecuencia o la severidad de las pérdidas voluntariamente. La amenaza de un riesgo ético es la posibilidad de que el asegurado cause intencionadamente una pérdida o presente una reclamación falsa.

El "vender" un automóvil a la aseguradora a través de la escenificación de un accidente automovilístico y que el asegurado se enriquezca injustamente, es un típico riesgo ético.

El seguro existe para respaldar al asegurado en caso de pérdida inesperada, siendo irrazonable asegurar sucesos que el asegurado controle.

3. Riesgos Morales. Es un riesgo más sutil y más difícil de detectar que el ético. El riesgo moral se caracteriza por el descuido o indiferencia hacia una pérdida en potencia. La actitud de que "no necesito tener cuidado por que tengo seguro", es especialmente peligrosa.

Se puede encontrar evidencia de este riesgo en la experiencia pasada o en las características de personalidad del conductor, tomando en cuenta que algunos conductores son descuidados o despistados por naturaleza, y por lo tanto propensos a accidentes, independientemente del seguro.

Con frecuencia se confunden los riesgos éticos y morales. Una persona que escenifica un accidente automovilístico, para que la aseguradora la repare su automóvil averiado, representa un riesgo ético; un conductor que maneje con los frenos en mal estado y a alta velocidad, representa un riesgo moral.

Al evaluar el suscriptor los riesgos para determinar el potencial de pérdida del solicitante, él tiene tres opciones:

1. Aceptar la solicitud sin modificación.
2. Rechazar la solicitud.
3. Aceptar la solicitud con modificación.

Esta última opción requiere mucha creatividad de suscripción. Posiblemente un solicitante no deseable, se puede convertir en deseable si se cambia algo en la petición del solicitante. La aseguradora, el suscriptor, el agente y el asegurado desean que se expida una póliza. El suscriptor debe ofrecer una alternativa que satisfaga a las partes involucradas.

La nueva alternativa debe ser basada en tres conceptos, el cobro de una prima más alta, en la modificación de la cobertura (términos y condiciones que el cliente solicitó), y en la implantación de sistemas de control de pérdidas.

Después del análisis cuidadoso del riesgo que representa el solicitante, así como de las alternativas para suscribirlo; aumento de costo, modificación de coberturas y control de pérdidas, es necesario contar con el consentimiento del solicitante, lo cual puede generar una nueva negociación. El suscriptor debe comunicarse con el agente, para que éste a su vez negocie la nueva alternativa con el solicitante.

c. Implementando la decisión.

Cuando un suscriptor maneja una solicitud que excede su autoridad para aceptarla, él necesita pedir la aprobación del nivel superior, el cual puede aceptar o rechazar la recomendación de éste.

En los casos que la decisión de aceptación está dentro de la autoridad del suscriptor, pueden llevarse dos caminos:

1. Aprueba la aceptación del riesgo, y turna el expediente al departamento de emisión para la expedición de la póliza.
2. Aprueba la aceptación del riesgo y comunica por escrito al solicitante dicha aceptación, de las condiciones de contratación así como la cotización del mismo.

Para solicitudes de un sólo riesgo, es decir un sólo automóvil, el primer camino es el que se sigue comúnmente (pólizas individuales). El segundo camino es por lo general para solicitudes que incluyen muchos automóviles (pólizas de flotilla).

En el segundo camino, posiblemente el solicitante compare la información proporcionada con la de otras aseguradoras, y le comunicará al suscriptor que se expida la póliza, o informando simplemente de que otra aseguradora se quedo con la cuenta.

d. Verificando la decisión.

Cuando se expide una póliza, el trabajo del suscriptor no termina, más bien empieza. Los resultados de las decisiones implementadas deben ser verificados. Es necesario que el suscriptor reevalúe sus decisiones, revisando las pérdidas que surgieron de las cuentas que aceptó. La naturaleza y el número de siniestros en un determinado período, pueden indicar que la suscripción es buena, mala y hay que corregirla, o simplemente que es necesaria puesto que no existe.

Si un asegurado tuvo uno o más siniestros serios, no indica necesariamente que el suscriptor haya tomado una mala decisión. Por el contrario si el asegurado no tuvo siniestros, tampoco indica que el suscriptor haya tomado una buena decisión. Estas situaciones se pueden dar por buena o mala suerte.

A pesar de estas variaciones fortuitas, todo el conjunto de cuentas aceptadas por un suscriptor debe devengar una utilidad a la aseguradora a la larga, siempre y cuando el suscriptor haya tomado decisiones acertadas.

Si dentro de una cuenta surgen problemas serios, el suscriptor deberá hacer correcciones, recomendar medidas adicionales de control, modificar los términos de cobertura, cancelar coberturas, marcar la póliza para que no se renueve al vencimiento, o se cancele por completo la póliza. El deberá tomar de nueva cuenta la decisión más adecuada, implantarla y volver a verificarla al pasar el tiempo.

Dentro de la vigencia de una póliza, se pueden recibir una o más solicitudes de cambios a coberturas, a datos generales o en descripción de conductores o de la unidad.

Algunos cambios no presentan aumento o disminución en la probabilidad de pérdida; debido a un error, el cambio de modelo de 1991 a 1992. Otros representan un aumento considerable, más allá de lo que se indica en la póliza o de lo que se cubre por el precio que se cobró; el cambio de uso del vehículo, de particular a taxi, es un ejemplo de este tipo, o por último, también un cambio en la póliza puede generar una baja en la probabilidad de pérdida; la exclusión de un conductor menor de 25 años.

Al acercarse el vencimiento de una póliza, el suscriptor deberá repetir el ciclo, una vez más necesitará seguir todo el proceso de suscripción antes de convenir la renovación de la póliza por otro período. En renovaciones el proceso de suscripción es generalmente más rápido que el de una nueva cuenta, esto se debe a que el asegurado ya es conocido hasta cierto punto, y la cantidad de información disponible ha aumentado.

En la actualidad, no existe suscripción en cuentas nuevas, y mucho menos en renovaciones de pólizas de automóviles. La verificación de lo aceptado, por lo general se lleva al final del año, cuando se genera la estadística global de la compañía.

Una vez que la compañía tiene mayor experiencia y conocimiento de los riesgos, puede determinar que riesgos deberán pasar por todo el proceso, cuales solo en algún paso, y cuales no será necesario.

Capítulo IV. **Fuentes y factores de la suscripción.**

Fuentes de la suscripción.

Como se mencionó en el proceso de la suscripción, la compañía necesita reunir la información indispensable acerca del riesgo que se vaya aceptar, para poder analizar su potencial de pérdida y tomar una decisión acertada.

Por tal motivo, la suscripción debe contar con fuentes de información, las cuales ayudarán a hacer dicho análisis. Se tiene como fuentes principales:

a. La solicitud inicial.

La fuente inicial de información, la proporciona el cliente mismo en la solicitud de seguro, ya que en ella se especifica la información que de entrada la compañía quiere conocer, como tipo de unidad, modelo, uso, carga que transporta, conductores, coberturas, límites de responsabilidad, deducibles, etc.

Al iniciar el proceso de suscripción, la compañía empieza a evaluar con la solicitud el riesgo, y ésta determinará si requiere de mayor información acerca del mismo, en caso de requerirla, el suscriptor deberá solicitarla al cliente, en caso de no contar con ella, las primas, coberturas y/o los límites de responsabilidad se pueden ver afectados, o en extremo, se rechazará la solicitud, ya que se puede considerar de gran influencia la información en la potencialidad de pérdida.

En la actualidad las solicitudes de seguro que tienen establecidas las compañías, anexo 1, contemplan información exclusiva al vehículo, lo cual no permite evaluar más ampliamente el riesgo. Es importante que estas solicitudes se completen con mayor información acerca de los factores de riesgo, estos miden más a detalle la probabilidad de pérdida del riesgo.

b. Las políticas de suscripción de la compañía.

Como se dijo en la administración de la suscripción, la compañía debe establecer los objetivos de la empresa a través de guías, las cuales permitan que los suscriptores evalúen la aceptación o rechazo de un riesgo.

Estas guías comúnmente se denominan políticas de suscripción, las cuales contemplan las prioridades y lineamientos de aceptación de riesgos. También en estas políticas se determinan los niveles de aceptación dentro de la compañía.

Estas guías permiten conocer al suscriptor, más que en sí al riesgo, a donde quiere ir la compañía y como quiere llegar ahí.

c. La experiencia del suscriptor.

Una de las fuentes secundarias de la suscripción, es la experiencia del suscriptor con los riesgos que se le presentan para evaluar, ya que le permite analizar de una forma más sensible la información con que se cuenta, y le permitirá evaluar mejor el riesgo aún con faltante de información.

Dentro de las principales actividades del suscriptor, esta la de indagar al máximo la utilidad o pérdida que pueda generar un riesgo, y su reto principal es hacer los negocios malos, buenos. Todo esto redundará en que tanta práctica de evaluación de riesgos tenga el suscriptor, lo cual le permitirá lograr una sensibilización, para conocer y evaluar más rápidamente y ampliamente los riesgos.

d. Las estadísticas de la compañía.

En la actualidad, las compañías de seguros no han puesto mucho interés por la información estadística. Como consecuencia se han elaborado tarifas, incrementos a las mismas, etc., sobre bases no sólidas, es decir, sin una estadística confiable.

Durante mucho tiempo, se ha hecho el intento por parte de organismos del sector asegurador, de establecer una base estadística confiable, pero desgraciadamente la mayoría de las compañías no han querido establecerlo por falta de conocimiento de su importancia o por que no han podido. En enero de 1994, la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C., propuso cuadros estadísticos sobre una sola base, el vehículo y su uso, anexo 2. Esta base estadística reportará la información del año de 1995, es decir entrarán en funcionamiento hasta el año de 1996.

Por otro parte, para contar con suscripción es necesario establecer una base estadística combinada con los diferentes factores de suscripción que puedan existir, ejemplo: el conductor, el vehículo, la zona, principalmente. Esto permitirá empezar a evaluar más detalladamente cada riesgo. Lo que implica que no es posible fijar primas a riesgos que son completamente diferentes sin una información estadística. Desgraciadamente la información estadística de la actualidad, lleva a generar primas promedios, lo cual genera que los riesgos buenos pagan más y los malos pagan menos.

Se considera que la propuesta de estadística de la A.M.I.S., no es la adecuada para el año de 1996, ya que es importante pensar hoy, más allá de donde estamos.

Contar con una base estadística más detallada, es de suma importancia en la actualidad; esto obviamente conlleva a que las compañías de seguros deberán adecuar sus sistemas de cómputo o incluso cambiarlos, cambiar la mentalidad de la gente, así como hacer mucho énfasis en el correcto registro de información. Se podrá diseñar una base estadística excelente, pero si la alimentación a esa base no es la adecuada, no servirá de nada, ya que a final de cuentas no se tiene información confiable.

Ahora bien, la información estadística detallada no se alimenta por sí misma, es necesario contar con medios que permitan alimentarla. Los dos medios principales de alimentación son: La solicitud de seguro y los siniestros ocurridos. En estos dos medios de alimentación es necesario contar con toda la información que se quiere almacenar, y hacer como se mencionó antes, énfasis y controles técnicos del sistema para el correcto registro de la información.

Más adelante, dentro de este capítulo, se explicará más ampliamente cada uno de los factores y subfactores de riesgo que interviene en su evaluación, y que debieran ser considerados dentro del seguro de automóviles.

La estadística que genere una compañía detallada o no, obviamente confiable, será la principal fuente de la suscripción, por eso es importante pensar para mañana, ya que hoy no existe información completa.

e. Información política, económica y social del país.

Aunque parezca extraño, la situación política, económica y social del país, influyen en que un riesgo bueno se pueda volver malo, y uno malo se vuelva peor.

Dentro de un país en vías de desarrollo, primeramente la política empieza a ajustarse logrando disminuir la ineficiencia del gobierno, como consecuencia empieza a tratar de desarrollar la economía, deteniendo la inflación, invitando a inversión y generación de empleos; y por último la sociedad empieza a encontrar una fuente de trabajo, mejores salarios, mejores prestaciones y como consecuencia puede ser digno de crédito.

Desafortunadamente, lograr lo anterior es un proceso de años, México empieza a lograrlo, pero mientras tanto sigue habiendo corrupción la cual genera fraudes, cohechos, etc. así mismo la inflación es detenida forzosamente y la generación de empleos no ha sido suficiente.

Por lo tanto, los cambios que se sufren en política, economía y en la sociedad, afectan directamente a los riesgos.

Como ejemplo de una afectación política, observamos en la gráfica 1, que la frecuencia de robos aumenta y las recuperaciones disminuyen conforme pasa el sexenio del gobierno. Otro ejemplo es el caso de la licencia para conducir; el gobierno puede tramitar a una sola persona infinidad de licencias en toda la república, si quisiéramos por hobby podemos tramitar 32 licencias, una para cada estado de la república, y cada una de ellas válida en todo el país, además los exámenes no son presentados mediante el cohecho. Lo anterior genera un gran problema, no poder llevar un récord de cada conductor, lo más sencillo: no poder conocer desde cuando empieza a manejar.

Ejemplificando una afectación económica, la gráfica 2, muestra como crece el índice de precios al consumidor (la cual se compone de 1400 artículos básicos), comparado con el índice de precios de las refacciones, mano de obra y de vehículos nuevos, donde claramente se observa un crecimiento más acelerado de las refacciones, mano de obra y de vehículos nuevos contra el índice de precios al consumidor.

f. Estadísticas gubernamentales.

En otros países, como Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y España, se ha establecido un sistema de información a nivel país, el cual les permite llevar estadísticas confiables logrando obtener información que permite prever pérdidas. Estas estadísticas van desde accidentes por tipo de vehículo, edad, sexo, hora del día, día de la semana, así como sus posibles combinaciones.

Además logran llevar un récord de accidentes, multas, tiempo de manejar, etc., de todos los conductores, lo cual permite a las compañías de seguros establecer descuentos o recargos por la experiencia del conductor.

En México no se cuentan con publicaciones de este tipo, lo cual no permite llevar a cabo estudios más detallados a nivel país, así como poder conocer realmente el récord en el manejo de un conductor.

Factores de la suscripción

El seguro actual de automóviles, presenta una tarificación sencilla, ya que se contemplan solamente los siguientes factores:

Automóviles:

- Por Tipo de Vehículo. (Marca y Modelo).
- Por Uso de Vehículo.

Vehículos Comerciales:

- Por Tipo de Vehículo.
- Por Capacidad de Peso del Vehículo.

Estos factores son importantes, pero existen muchos más que intervienen en la medición y análisis de la probabilidad de pérdida de un riesgo, además de que deben ser considerados dentro de la tarificación del riesgo.

Como se comentó, el limitar en la tarificación el uso de factores, sea cual sea la causa, origina que la prima a cobrar en los riesgos, sea una prima nivelada o prima promedio, es decir a riesgos buenos se les cobra más prima y a los riesgos malos se les cobra menos prima.

Por que no ampliar el concepto del seguro de automóviles en la actualidad, hacerlo más versátil, más justo, con más suscripción. A lo largo de esta tesis se ha expuesto lo que es la suscripción, sus actividades, su administración, de su proceso y de sus fuentes, todo esto va dirigido a analizar más detalladamente los riesgos para cumplir con su principal objetivo:

"Obtener un grupo de asegurados, los cuales provean a la compañía una razonable utilidad y mantengan una sólida base financiera de la misma".

Partiendo de lo anterior, ¿Por qué interviene en la actualidad poca información en la "suscripción" del seguro de automóviles?, si el principio de la suscripción es poder contar con toda la información que se

piense que interviene en el riesgo. Analizando más detalladamente este concepto, surgen a mi mente más factores que pueden intervenir en el riesgo:

- Del conductor: sexo, edad, estado. civil, ocupación, experiencia de manejo, estado mental, estado emocional, salud, aspectos económicos, sociales y culturales.
- Los dependientes y ascendentes económicos del conductor principal.
- El conductor es dueño o no de la unidad.
- La capacidad de carga del vehículo.
- El uso de la unidad.
- Número de kilómetros recorridos anualmente.
- Los materiales que transporta la unidad.
- Las vías de circulación de la unidad.
- El lugar donde radica generalmente el vehículo.
- El material de fabricación del vehículo.
- El costo de la unidad.
- El costo de reparación del vehículo.
- El mantenimiento de la unidad.
- La vida útil de la unidad.

Algunos de estos factores son fáciles de medir, mientras que otros son más difíciles; por ejemplo, sería fácil establecer un esquema de tarificación basado en el kilometraje anual, sin embargo, sería muy difícil establecer un plan que pudiera tomar en cuenta la agresividad de la personalidad de los conductores. Ambas características son factores importantes que contribuyen a la frecuencia y severidad de los accidentes. La causa de lo anterior es la falta de información estadística, además de que algunos son más de apreciación que el contar con información.

Analizando los factores, estos se clasifican en tres grandes grupos:

1. Factor Conductor.
2. Factor Vehículo.
3. Factor Zona.

De todos los factores enlistados solo se utilizará los más importantes además de los que se utilizan hoy en día, los cuales pueden ser medibles a través de una estadística.

1. Factor Conductor.

- Edad.
- Sexo.
- Estado Civil.
- Ocupación y/o Profesión.
- Experiencia del Conductor.

2. Factor Vehículo.

- Tipo de Unidad.
- Modelo del vehículo.
- Características del vehículo.
- Costo de reparación

Año de fabricación del vehículo.
Capacidad de carga del vehículo.
Uso del vehículo.
Material que transporta el vehículo.

3. Factor Zona.

Vías de circulación del vehículo.
Lugar donde radica generalmente el vehículo.

Como se comentó al principio, en la actualidad el seguro de automóviles sólo contempla el factor vehículo, pero partiendo de la idea de que el vehículo no es el que ocasiona los accidentes sino el conductor y su entorno, ¿Por qué no considerarlo dentro de la tarificación?

El error humano es la causa más común de accidentes de tránsito. Las manos y los pies conducen, paran y arrancan el coche, pero el conductor conduce con el cerebro, con los sentidos físicos y con la personalidad. El estado mental y emocional así como el estado físico afectan la forma en que el conductor maneja un vehículo. El enojo, la preocupación, la agresión, la fatiga y enfermedades menores, como un resfriado, son algunas de las causas temporales que pueden hacer a un conductor inseguro.

Por otro parte, cada ser humano escoge diferentes lugares de diversión, de habitar, es decir de circulación. los cuales algunos son más peligrosos que otros, pudiendo tener un asalto o robo de la unidad.

Ahora bien, de cada factor se hablará más detalladamente buscando concluir que afectan en la probabilidad de pérdida en un riesgo. Para este efecto, se contará con información de otros países, estadísticas del sector asegurador mexicano, y a falta de información se utilizará el razonamiento.

1. Factor Conductor.

a. Edad.

Este factor se considera uno de los más importantes y determinantes en la viabilidad de que un riesgo sea bueno. Como se observa en el anexo 3 y en las gráficas 3 y 4, los conductores menores de 20 años representan el 6.1% del total y los de 20 a 24 años representan el 10.4%, siendo los dos grupos con menor participación. Las gráficas presentan un sombreado, el cual nos indica el promedio general. Aunque los dos primeros grupos de edad son los que tienen menor participación, presentan las frecuencias más altas tanto en total de accidentes, como en los accidentes fatales.

Utilizando la gráfica 5 y 6, se observa que son mejores conductores los que tiene una edad entre 25 a 74 años, grupos 3 al 7 de edad, debido a la relación que existe entre el porcentaje de participación de conductores, siendo los más altos, vs. la frecuencia del total de accidentes así como de la frecuencia de accidentes fatales, son las más bajas.

b. Sexo.

Este no es un factor determinante y constante, ya que interviene de forma directa el tiempo, el lugar y las circunstancias del manejo. Pero con esta salvedad tenemos que el 71% de los kilómetros conducidos, son conducidos por hombres, generando que los hombres tengan un 33% más de accidentes fatales que las mujeres, pero en el total de accidentes las mujeres tiene un 51% más que los hombres. Esto es basado en un número x 's de kilómetros manejados. Lo anterior lo se observa en el anexo 4 y en la gráfica 7.

c. Estado Civil.

El estado civil proporciona un parámetro para medir la estabilidad emocional del conductor. El conductor soltero es una riesgo más alto que el conductor casado. El conductor casado tiene un grado de madurez mayor que el conductor soltero, debido a los compromisos adquiridos generando que el no exponga los bienes materiales y su propia vida de la manera que lo puede hacer el conductor soltero. Obviamente esto es una aseveración subjetiva, ya que no se cuentan actualmente estadísticas que muestren la realidad.

d. Ocupación y/o Profesión o Giro de la empresa.

El uso y el tiempo en circulación del vehículo está generalmente determinado por la ocupación y/o profesión del conductor o del giro de la empresa.

Supongamos que dos conductores tienen las siguientes profesiones:

Conductor 1. Profesión: Empleado de oficina.

Conductor 2. Profesión: Agente de Ventas.

La exposición al riesgo en el agente de ventas es más elevada que en el empleado de oficina, ya que para el agente de ventas el vehículo es una herramienta de trabajo, y para el empleado de oficina es el medio de transporte al trabajo. Como consecuencia, el tiempo que usa el agente de ventas el vehículo es mucho mayor que el empleado de oficina, generando una probabilidad más alta de sufrir o de ocasionar daños.

Pero por el contrario, la probabilidad de robo de la unidad se eleva en el empleado de oficina, ya que el vehículo está estacionado bastante tiempo durante el día. Esta probabilidad de robo se puede incrementar o disminuir dependiendo del tipo de estacionamiento que utilice el empleado. Obviamente al agente de seguros se le disminuye el riesgo de robo, ya que está en circulación el mayor tiempo del día.

En la actualidad, las primas que se cobran a estos dos conductores es la misma, cuando hemos visto que deben ser diferentes dependiendo la cobertura que se desee.

e. Experiencia del Conductor.

Por último, el factor que cierra el ciclo para el análisis del conductor, es su experiencia. Esta

experiencia se puede medir a través de los años que lleva conduciendo, de los años sin siniestros, de los tipos de siniestros que ha tenido y de las infracciones que ha cometido al reglamento de tránsito.

Un conductor sin siniestros en varios años y con varios años conduciendo vehículos, tiene una probabilidad baja de ser un mal riesgo en el próximo año. Por otra parte un conductor que ha tenido varios siniestros y pocos años conduciendo vehículos, tiene una probabilidad alta de ser un mal riesgo en el próximo año.

2. Factor Vehículo.

a. Tipo de Vehículo.

Los diferentes tipos de vehículos se clasifican en cuatro grandes grupos:

- Automóviles.
- Camiones (vehículos de carga).
- Motocicletas.
- Autobuses.

La diferencia principal que existe entre cada uno de ellos, es la estructura con la que son fabricados. La estructura de una motocicleta es más ligera que la de un automóvil y la de éste a su vez es más ligera que la de un camión. La estructura de los vehículos determina el daño que puede sufrir, ocasionar o la probabilidad de que sean robados, así como la frecuencia de estos; entre más pesada sea la estructura, el daño que ocasiona será más fuerte que el que puede sufrir.

Analizando la información del anexo 5, se tiene que por tipo de riesgo, daños propios, robo del vehículo y daños a terceros, las frecuencias y siniestros medios son diferentes, lo cual confirma que el tipo de vehículo debe ser considerado como un factor importante dentro de la suscripción.

El daño que puede ocasionar o sufrir un tipo de vehículo a 100 kph, ¿es el mismo en todos los casos?. Definitivamente no, ya que cada uno de ellos tiene estructura y sistemas de seguridad diferentes, además su uso principal difieren completamente. Los camiones son para transporte de carga, los automóviles son para transporte de personas y una motocicleta es para transporte de personas, pero con un desplazamiento más rápido y con menos sistemas de seguridad, como los que tiene el automóvil.

Observando el anexo 6 y la gráfica 8, se permite reafirmar la importancia de este factor. Las frecuencias de los tipos de vehículos son diferentes; aunque para las motocicletas y autobuses las frecuencias son bajas, representan el índice más alto de accidentes por kilómetros.

b. Modelo, Características y Costo de reparación del Vehículo.

Estos tres factores influyen principalmente en vehículos de tipo automóvil. En México como en todo el mundo, existen armadoras que fabrican diferentes vehículos, los cuales bautizan con un nombre (tipo-modelo); a su vez a cada modelo le asignan diferentes características, que van desde el tamaño, el tipo de motor, sistemas de seguridad, diferentes colores y emblemas, así como diferente confort (sistema eléctrico, aire acondicionado, etc.).

Como cada armadora tiene diferente ingeniería para el armado de cada vehículo, implica que presenten una frecuencia y severidad diferente, además de que también circulan más modelos de un tipo que de otro. Esto se observa en el anexo 7, daños propios y de robo por modelo de vehículo, en concluyendo que dentro de todos los diferentes modelos que existen en México, la variación es muy elevada entre ellos, hay modelos con poca frecuencia, pero con una alta severidad, o viceversa.

Se tiene que cada modelo de vehículo presenta un costo de reparación diferente a otro, debido a que la ingeniería es diferente. Por ejemplo, la salpicadera de un Volkswagen Golf es de costo diferente a la de un Nissan Tsuru. Utilizando información de la Insurance Institute for Highway Safety de E.U.A la cual se presenta en el anexo 8, en relación a una serie de pruebas de 4 tipos de choque hacia una barrera a 5 mph, con diferentes modelos de vehículos, todos del año de fabricación 1990 y con la característica de tamaño chico de cuatro puertas; se observa que el costo de reparación total de una unidad contra otra es completamente diferente; el vehículo Daihatsu Charade SE, tiene un costo total de reparación de D\$3,838, mientras que el Honda Civic DX tiene un costo total de D\$769.

Esto obviamente depende de quién fabrique y como se fabrique cada modelo. Por lo tanto cada modelo tiene diferente nivel de ocasionar y sufrir daños, así como de ser robados, debido a sus características y sistemas de seguridad.

Por otro parte, dentro de un mismo modelo de vehículo existen versiones que cuentan con una característica diferente que además es muy importante, la potencia del motor en relación a su peso.

En México, existen varios modelos de vehículos que presentan una potencia diferente en el motor, pero con el mismo peso, como ejemplo:

Volkswagen Golf: Peso 990 Kgs.

		Factor Peso/Potencia
Básico	Motor de 70 hp.	.071
GL	Motor de 90 hp.	.091
GTI	Motor de 115 hp.	.116

Chrysler Spirit: Peso 1453 Kgs.

		Factor Peso/Potencia
RT	Motor de 152 hp.	.105
RT/16	Motor de 224 hp.	.154

Ford Thunderbird: Peso 1956 Kgs.

		Factor Peso/Potencia
Normal	Motor de 132 hp.	.067
SC Turbo	Motor de 200 hp.	.102

El factor peso/potencia determina el nivel de daño que puede sufrir o hacer el vehículo, por tal motivo es importante que sea considerado en el sistema de tarificación y dentro de la suscripción.

c. Capacidad de carga del vehículo.

Este factor afecta principalmente a camiones (vehículos de carga) y en particular a la magnitud de ocasionar daños a terceros, desafortunadamente no se cuenta con información que valide el punto anterior. El peso y dimensión de los vehículos están relacionados directamente con la capacidad de carga del mismo. Es decir, una camión de 1.5 ton. de capacidad, tiene dimensión y peso diferente a un camión de 14 ton., para este último son mucho mayor. Como consecuencia, el daño que pueden ocasionar es diferente entre estos vehículos.

La capacidad del vehículo también define la magnitud de los daños que puede sufrir la unidad así como la probabilidad de robo. Esto se observa en el anexo 9, el cual muestra que las frecuencias de los vehículos ligeros son mayores que la de los vehículos de capacidad mayor. Para la severidad el efecto es contrario, ya que el costo de reparación de los vehículos pesados es más alto que el de los vehículos ligeros. Esto es normal ya que los vehículos pesados su estructura es más dura. Para el caso de robo, los vehículos pesados presentan una menor frecuencia, pero una alta severidad, siendo esto normal ya que el robo de estas unidades es por concepto de carga que en sí por la unidad.

d. Año de Fabricación del vehículo.

El costo de los vehículos tipo automóvil va disminuyendo con respecto al tiempo, es decir sufren depreciación, además cada año los modelos de vehículos sufren cambios en sus características o incluso desaparecen y/o aparecen nuevos modelos, obviamente incluyendo sus características particulares. Por otro parte, entre la unidad sea más nueva los cuidados a ésta son mejores y disminuyen con respecto al tiempo.

Esto lleva a que las frecuencias y la severidad de cada año sea diferente, en particular la severidad se acentúa en los primeros años, disminuyendo con el tiempo. Esto se observa en el anexo 10.

e. Uso del vehículo.

El uso del vehículo determina en la mayoría de los casos el tiempo en que un vehículo puede estar expuesto a sufrir y/o ocasionar un daño e incluso al robo.

Un vehículo con uso público llega a estar expuesto de 3 a 4 veces más que un vehículo con uso particular, ya que éste pasa a ser una fuente de ingresos económicos.

En México existen varios usos y servicios de vehículo, como ejemplo tenemos: Particular, Público (con y sin Ruta fija), Renta Diaria, Turismo, Enseñanza, Emergencia, Público Federal, Urbano, Foráneo, entre algunos.

Como consecuencia, los vehículos que tienen diferente uso, también tienen diferente número de kilómetros recorridos. Esto reafirma la idea del primer párrafo, ya que el kilometraje que se recorre es directamente proporcional al tiempo de exposición al riesgo de sufrir daños, ocasionar daños o de que la unidad sea robada.

f. Material que transporta el vehículo.

El material que transportan los vehículos, puede afectar directamente la probabilidad de que un riesgo sea bueno o malo.

Los vehículos de carga transportan una infinidad de productos, los cuales hacen que el vehículo tenga un tiempo de entrega limitado, tenga ciertos cuidados de tránsito, tenga diferente seguridad, etc.

Comúnmente, los vehículos que transportan mercancía cuantiosa y atractiva en el mercado negro, como el caso de la azúcar y del café, tiene una probabilidad de sufrir un robo, más que sufrir un daño. Por otra parte, esto sucede a la inversa, si el vehículo transporta explosivos.

3. Factor Zona.

a. Vías de circulación del vehículo.

En México existen carreteras federales y de cuota, es decir unas son transitables gratuitamente y otras tienen un costo para su uso. Obviamente las carreteras de cuota tienen un mantenimiento mucho mejor que las federales, revestimiento del asfalto, señalamientos, mejores sistemas de seguridad, etc.

En la ciudad de México, existen vías de gran afluencia vehicular en ciertas horas del día, como es el caso del Periférico, Circuito Interior, Av. Insurgentes entre otros; pero en otras horas se vuelven vías rápidas.

Esto genera que dependiendo de la vía de circulación en una hora determinada de un vehículo, genere una mayor o menor frecuencia y severidad.

Circular con afluencia vehicular, genera una frecuencia más elevada; por otro parte, el circular sin afluencia genera una mayor severidad. Lo anterior se basa en la velocidad que llevan los vehículos, sin afluencia alcanzan mayores velocidades que con afluencia, la cual genera un mayor descuido y desoperación al conducir, ya que se pasa tiempo sin moverse.

Circular en ciudad, en carretera federal y en carretera de cuota, se obtiene frecuencias y severidades diferentes. En carreteras federales la severidad se incrementa, contra la severidad de la ciudad, pasando por carreteras de cuota.

b. Lugar donde radica generalmente el vehículo.

En México existen 32 entidades, las cuales tienen características diferentes en la política, en la cultura y en lo social.

Esto genera que en algunas entidades la circulación de vehículos sea mayor, y que el nivel económico de vida de la población sea más alto que otras entidades. Por otra parte, la educación, la idiosincrasia, las condiciones y costumbres de circulación así como el tránsito vehicular, generan que en cada entidad las frecuencias y severidades sean diferentes.

Utilizando información de los estados de Estados Unidos de América (anexo 11), se observa que las frecuencias y los montos promedios del costo de robos, así como la relación del número de muertes en vehículos contra el número de vehículos en circulación son diferentes; esto nos lleva a que se debe dar peso a la población donde radica generalmente el vehículo, midiendo la posibilidad de circular y radicar en otro estado.

Capítulo V. Tarificación para la suscripción.

En 1990, el mercado asegurador fue desregulado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, dando a lugar a que cada compañía de seguros podía establecer nuevos productos y el costo de sus seguros con experiencia propia, es decir, con la estadística de la compañía o información de otras entidades.

Como se comentó en el capítulo anterior, una de las características principales de la estadística es que debe ser suficiente además de que se debe tener almacenada toda la información necesaria para analizarla, es decir, que contemple un número importante de riesgos. Por tal motivo, el seguro de automóviles fue el primero en experimentar cambios inmediatos dentro de las compañías de seguros, empezaron a establecer productos diferentes y costos diferentes, a razón de que el volumen de operación ayudaba a establecer una estadística confiable y suficiente.

Como consecuencia, cada compañía empezó a desarrollar notas técnicas que en su modelo de cálculo eran diferentes entre sí, pero siempre utilizando el factor vehículo, en ningún momento se han aplicado los factores de conductor y de zona, debido a la falta de información y de desconocimiento.

Dentro de este capítulo se desarrollará una nota técnica utilizando un método específico llamado Prima Pura; este método se fundamenta en calcular la prima de riesgo actual y compararla contra la calculada a través de la estadística, y ajustar los incrementos aplicando credibilidad mediante el número de siniestros registrados. Cabe reiterar, que existen muchos otros modelos de cálculo para las notas técnicas y se ha decidido utilizar este, ya que en el mercado asegurador dos compañías de seguros lo aplican; además en ningún momento estaré validando que la información estadística proporcionada por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C. (A.M.I.S.) sea confiable y suficiente; lo importante de este capítulo es crear un modelo de cálculo en el cual se contemplen o se puedan contemplar en un momento dado, factores que afectan directamente la probabilidad de pérdida en el seguro de automóviles.

Es importante mencionar, que no se cuenta en algunos casos específicos con información que permita determinar una tarifa, por lo tanto sólo diré cual es la información necesaria y cual es el procedimiento de cálculo para determinar la tarifa.

El procedimiento general a utilizar será el siguiente:

1. Determinar la información que se utilizará, como se obtiene y de donde es.
2. Realizar la nota técnica en función al factor vehículo.
 - A. Cobertura de Daños Materiales y Robo Total.
 - B. Coberturas de Responsabilidad Civil y Gastos Médicos a Ocupantes.
 - C. Tabla de Deducibles para las coberturas de Daños Materiales, Robo Total y Responsabilidad Civil.

3. Determinar tarifa para factores principales y secundarios (conductor y zona).
4. Realizar la cotización de un riesgo, aplicando el resultado de la nota técnica.

1. Información a utilizar.

a. Unidades a Riesgo por tipo de vehículo.

Representa el número de unidades vigentes en una fecha determinada, y se calcula en base a tomar si un vehículo esta a riesgo o no, computando una unidad por cada caso positivo para cada tipo de vehículo (Anexo 12).

b. Tabla de Valores.

Información de valores de nuevos y comerciales de todos los tipos y modelos de vehículos que existen en el mercado automotriz. Esta información la publica mensualmente la A.M.I.S. (Anexo 13).

c. Índices de Inflación.

Se utilizará los Índices generales de inflación de los Indicadores Económicos que publica mensualmente el Banco de México, de los siguientes rubros (Anexo 14):

- Índice General.
- Valor del Vehículo.
- Refacciones en general
- Reparación y Mantenimiento.

e. Estadística.

Se utilizará la estadística anual del año de 1991, del total del mercado, la cual fue proporcionada por la A.M.I.S. (Anexo 15).

Cabe hacer mención que al elaborar la presente tesis, es la última estadística del mercado asegurador.

Los conceptos que aparecen en la estadística son:

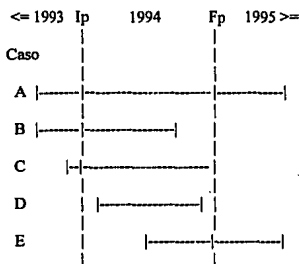
Unidades Expuestas (E). Representa el número de días que cada vehículo (póliza o inciso) estuvo en vigor durante el periodo de estudio que se reporta.

Incluye tanto pólizas vigentes en el periodo del reporte como sus endosos de aumento menos endosos de disminución.

A continuación se ilustra las posibles alternativas de exposición de un riesgo dependiendo de su vigencia:

Para fines de ejemplificar estas alternativas, se considera que el periodo a reportar será el de 1994 (360 días).

I_p = Inicio de Periodo. F_p = Fin de Periodo.



Caso A. Se trata de un vehículo que su póliza tiene una vigencia multi-anual, la cual inicia en 1993 y finaliza en 1995, por lo que se considera que su exposición es de 360 días en el periodo de estudio, es decir (360 días expuesto / 360 días del periodo) es 1 "unidad tiempo expuesta".

Caso B. Un vehículo que el inicio de vigencia de su póliza de seguro inicia en 1993 y finaliza el 30 de junio de 1994, por lo que se considera que su exposición es de 180 días en el periodo de estudio, es decir (180 días expuesto / 360 días del periodo) es 0.5 de "unidad tiempo expuesta".

Caso C. Se trata de un vehículo cuya póliza entra en vigor el 1o. de enero de 1994 y finaliza el 31 de diciembre de 1994, por lo que se considera que su exposición es de 360 días en el periodo de estudio, es decir (360 días expuesto / 360 días del periodo) es 1 "unidad tiempo expuesta".

Caso D. El inicio de vigencia de la póliza de este vehículo inicia el 1o. de marzo de 1994 y finaliza el 6 de octubre de 1994, por lo que se considera que su exposición es de 216 días en el periodo de estudio, es decir (216 días expuesto / 360 días del periodo) es 0.6 de "unidad tiempo expuesta".

Caso E. Vehículo con póliza que inicia el 17 de marzo de 1994 y finaliza en 1995, por lo que se considera que su exposición es de 288 días en el periodo de estudio, es decir (288 días expuesto / 360 días del periodo) es 0.8 de "unidad tiempo expuesta".

Prima Devengada (PD). Representa la parte proporcional de la prima durante el periodo de exposición. La forma de cálculo de este concepto es la siguiente:

$$Pd = \frac{D_p}{D_v} \times Pe$$

Donde:

- P_d = Prima Devengada.
 D_p = Número de días en vigor en el periodo expuesto.
 D_v = Número de días de vigencia de la póliza.
 P_e = Prima Emitida, incluye emisión de cualquier año y que se encuentre vigente en el periodo reportado (incluye pólizas multi-anales).

Número de Sinistros (s). Es el número total de siniestros ocurridos en el periodo de estudio y el resultado se anota en unidades.

Monto Neto de Sinistros (MS). Es el monto neto por concepto de siniestros ocurridos en el periodo de estudio, importe de pagos efectuados, más reservas pendientes, más gastos de ajuste directos, menos salvamentos y recuperaciones.

2. Desarrollo de la Nota Técnica en base al factor vehículo.

A. Daños Materiales y Robo Total. (Anexos 17-A, 17-B y 17-C)

En este apartado, se detalla la manera de calcular cada concepto que se maneja en el desarrollo de la nota técnica para las coberturas de Daños Materiales y Robo Total.

a. Inflación. (Anexo 16)

Utilizando la información del anexo 14, se determinará la inflación acumulada de cada rubro.

$$I(i,k) = \prod_{j=M_i}^{M_f} (1 + I_1(i,j))$$

Donde:

- M_i = Mes inicial para el cálculo de la inflación.
 M_f = Mes final para el cálculo de la inflación.
 $I(i,k)$ = Inflación acumulada del mes inicial al mes final del i-ésimo concepto, k-ésima cobertura (índice general, valor vehículo, refacciones y rep./mano de obra).
 $I_1(i,j)$ = Inflación del i-ésimo concepto, j-ésimo mes ($M_i \leq j \leq M_f$).

Ahora bien, calcularemos la inflación ponderada por cobertura en base a la inflación acumulada de cada rubro, para poder actualizar el costo neto de siniestros.

$$I_p(k) = \sum_{i=1}^n (P_e(i) \times I(i,k))$$

Donde:

- $I_p(k)$ = Inflación ponderada para la k-ésima cobertura.
 $P_e(i)$ = Peso específico que tiene el concepto dentro de la cobertura.

Estos porcentajes se obtienen de información del área de siniestros de la compañía, en particular del área de valuaciones, que a través de una muestra de siniestros puede determinar estos porcentajes, en base a los costos de reparación.

- $I(i,k)$ = Inflación acumulada del mes inicial al mes final del i-ésimo concepto, k-ésima cobertura.

b. Monto Neto de Siniestros Ajustados.

Como la información es del pasado, es necesario actualizar el monto neto de siniestros con la inflación que haya existido. Técnicamente procedería que se inflacionara cada monto desde la ocurrencia del siniestro a la fecha final de periodo en estudio, pero como la estadística es una acumulación de información es imposible llevarlo a cabo. Por tal motivo se toma como punto medio el inicio del mes de julio, ya que existen montos de siniestros de los meses anteriores los cuales se compensan con los montos de los siguientes meses.

El ajuste al Monto de Siniestros es en base a la siguiente fórmula:

$$MS_a(i,j) = MS(i,j) * (1 + I_p(j))$$

Donde:

- $MS_a(i,j)$ = Monto de Siniestros Ajustado del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $MS(i,j)$ = Monto de Siniestros del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $I_p(j)$ = Inflación ponderada de la j-ésima cobertura.

c. Frecuencia y Siniestro Medio.

Frecuencia (f). Parámetro que nos indica cuantas veces en base a su exposición un riesgo tiene siniestro.

La frecuencia y el siniestro medio se calculan de la siguiente manera:

$$f(i,j) = \frac{E(i,j)}{s(i,j)}$$

Donde:

- $f(i,j)$ = Frecuencia de siniestros del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $E(i,j)$ = Número de Unidades Expuestas del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $S(i,j)$ = Número de Siniestros Ocurridos del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

Siniestro Medio (S). Parámetro que nos indica en promedio cuanto nos cuesta cada siniestro.

$$S(i,j) = \frac{MS_a(i,j)}{s(i,j)}$$

Donde:

$S(i,j)$ = Monto Promedio de Siniestros del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

$MS_a(i,j)$ = Monto Neto de Siniestros Ajustados del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

$S(i,j)$ = Número de Siniestros Ocurridos del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

d. Prima de Riesgo.

Prima de Riesgo. Es la cantidad de dinero suficiente que necesita la compañía para hacer frente a sus responsabilidades, sin tener en cuenta sus gastos.

La prima de riesgo se calcula de la siguiente forma:

$$P(i,j) = f(i,j) \times S(i,j)$$

Donde:

$P(i,j)$ = Prima de Riesgo calculada a través de la estadística del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

$F(i,j)$ = Frecuencia del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

$S(i,j)$ = Monto Promedio de Siniestros del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

e. Valores Ponderados. (Anexo 18)

Se calcularon los valores VN (Valor de Nuevo) y el VC (Valor Comercial) ponderados, en base a las Unidades Aseguradas (Anexo 12) y a la tabla de valores (Anexo 13) de la siguiente manera:

$$VN(i) = \frac{\sum_{k=1}^m \sum_{l=1}^n V_n(k,i) \times A(l,k,i)}{\sum_{k=1}^m \sum_{l=1}^n A(l,k,i)}$$

$$VC(i) = \frac{\sum_{k=1}^m \sum_{l=1}^n V_c(k,i) \times A(l,k,i)}{\sum_{k=1}^m \sum_{l=1}^n A(l,k,i)}$$

Donde:

- VN(i) = Valor de Nuevo Ponderado del i-ésimo grupo de estadística.
 VC(i) = Valor Comercial Ponderado del i-ésimo grupo de estadística.
 V_n(k,i) = Valor de Nuevo del k-ésimo tipo de vehículo, i-ésimo grupo de estadística.
 V_c(l,k,i) = Valor Comercial del l-ésimo año de fabricación, k-ésimo tipo de vehículo, i-ésimo grupo de estadística.
 A(l,k,i) = Número de Unidades Aseguradas del l-ésimo año de fabricación, k-ésimo tipo de vehículo, i-ésimo grupo de estadística.

f. Prima de Riesgo Actual. (Anexo 19)

Para obtener la Prima de Riesgo Actual de las coberturas de Daños Materiales y Robo Total, se utilizaron los Valores Ponderados y la tarifa que maneja la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C., ya que la información estadística es de la misma entidad, las Primas se calculan de la siguiente manera:

$$P_A(i,j) = VN(i) \times T1(i,j) + VC(i) \times T2(i,j)$$

Donde:

- P_A(i,j) = Prima de Riesgo actual, para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 VN(i) = Valor Ponderado de Nuevo para el i-ésimo grupo de estadística.
 VC(i) = Valor Ponderado Comercial para el i-ésimo grupo de estadística.
 T1(i,j) = Cuota Actual T1 para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 T2(i,j) = Cuota Actual T2 para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

g. Incremento de la Prima de Riesgo.

Para calcular el incremento de la prima de riesgo, se aplica la siguiente fórmula:

$$INC(i,j) = \left(\frac{P(i,j)}{P_A(i,j)} - 1 \right) \times 100$$

Donde:

$INC(i,j)$ = Incremento porcentual a la prima de riesgo calcula mediante la estadística contra la actual del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

$\%I(i,j)$ = Prima de Riesgo calculada del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

$\%A(i,j)$ = Prima de Riesgo actual para el i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

h. Porcentaje de Credibilidad y Complemento.

Para ajustar las desviaciones por insuficiencia de información, se utilizará un sistema llamado credibilidad, el cual supone que a un numero x de siniestros la información es creble al 100%, en caso contrario, el porcentaje será de acuerdo a la siguiente tabla¹:

Número Siniestros $s(i,j)$	Porcentaje Credibilidad $C(i,j)$
1,084 - +	100%
878 - 1,083	90%
694 - 877	80%
531 - 693	70%
390 - 530	60%
271 - 389	50%
173 - 270	40%
98 - 172	30%
43 - 97	20%
11 - 42	10%
0 - 10	0%

¹Insurance Company Operations, Vol. II. Bernard Webb y Norman Baglini. American Institutes. Pp. 37-39.

$$CC(i,j) = 100 - C(i,j)$$

Donde:

$C(i,j)$ = Porcentaje de Credibilidad para el i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

$S(i,j)$ = Número de Siniestros del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

$CC(i,j)$ = Porcentaje de Complemento de Credibilidad para el i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

i. Porcentaje de incremento ajustado a la Prima de Riesgo Actual.

$$INC_a(i,j) = INC(i,j) \times C(i,j) + INC_c(j) \times CC(i,j)$$

Donde:

- $INC_a(i,j)$ = Incremento ajustado a la prima de riesgo del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $C(i,j)$ = Porcentaje de Credibilidad para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $INC(i,j)$ = Incremento porcentual a la prima de riesgo calcula mediante la estadística contra la actual del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $INC_c(j)$ = Incremento porcentual a la prima de riesgo calcula mediante la estadística contra la actual del total acumulado de la j-ésima cobertura.
 $CC(i,j)$ = Porcentaje de Complemento de Credibilidad para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

j. Nueva Prima de Riesgo en base al porcentaje de incremento ajustado.

$$\mathbb{P}_n(i,j) = \mathbb{P}_a(i,j) \times (1 + INC_a(i,j))$$

Donde:

- $\mathbb{P}_n(i,j)$ = Nueva prima de riesgo en base al porcentaje de incremento ajustado para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $\mathbb{P}_a(i,j)$ = Prima de Riesgo actual para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $INC_a(i,j)$ = Incremento ajustado a la prima de riesgo del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

k. Porcentajes de Pérdidas Totales y Parciales. (Anexo 20)

Pérdida Total. Se da este nombre a aquella pérdida cuyas consecuencias han afectado a la totalidad del objeto asegurado, destruyéndolo completamente.

Pérdida Parcial. Se da este nombre a aquella pérdida cuyas consecuencias sólo afectan a parte del objeto asegurado, sin destruirlo completamente.

Esta información se obtiene de la estadística proporcionada por la A.M.I.S. El desglose presentado se agrupa por cobertura y marca de vehículo para automóviles; para camiones se agrupa por cobertura y tonelaje. Lo anterior con el objeto de que la información por grupo de estadística presente suficiencia.

$$PP(j,k) = \frac{\sum_{i=1}^n MS_{pp}(i,j,k)}{\sum_{k=1}^n (MS_{pp}(i,j,k) + MS_{p1}(i,j,k))}$$

$$PT(j,k) = \frac{\sum_{i=1}^n MS_{pt}(i,j,k)}{\sum_{k=1}^n (MS_{pp}(i,j,k) + MS_{pt}(i,j,k))}$$

Donde:

- $PP(j,k)$ = Porcentaje de Pérdidas Parciales de la j-ésima cobertura, k-ésima marca de vehículo.
 $PT(j,k)$ = Porcentaje de Pérdidas Totales de la j-ésima cobertura, k-ésima marca de vehículo.
 $Mssp(i,j,k)$ = Monto de Siniestros que fueron pérdida parcial del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura y k-ésima marca de vehículo.
 $Msppt(i,j,k)$ = Monto de Siniestros que fueron pérdida total del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura y k-ésima marca de vehículo.

I. Cuotas de riesgo T1 y T2.

Las cuotas de riesgo T1 y T2 se obtuvieron de la siguiente manera:

$$T1_r(i,j) = \left(\frac{PP(i,j,k) * \mathbb{I}_n(i,j)}{VN(i)} \right) \times (1 + GA) \times (1 + RE(j))$$

$$T2_r(i,j) = \left(\frac{PT(i,j,k) * \mathbb{I}_n(i,j)}{VC(i)} \right) \times (1 + GA) \times (1 + RE(j))$$

Donde:

- $T1_r(i,j)$ = Cuota de riesgo aplicable al valor de nuevo del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $T2_r(i,j)$ = Cuota de riesgo aplicable al valor comercial del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 $PP(i,j,k)$ = Porcentaje de Pérdidas Parciales del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura, que pertenece a la k-ésima marca de vehículo.
 $PT(j,k)$ = Porcentaje de Pérdidas Totales del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura, que pertenece a la k-ésima marca de vehículo.
 $VN(i)$ = Valor de Nuevo Ponderado del i-ésimo grupo de estadística.
 $VC(i)$ = Valor Comercial Ponderado del i-ésimo grupo de estadística.
 $\mathbb{I}_n(i,j)$ = Nueva prima de riesgo en base al porcentaje de incremento ajustado para el i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

- GA = Porcentaje de aplicación a las cuotas por concepto de Gastos de Ajuste Indirectos no registrados a cada siniestro.

Cuando se atiende un siniestro por parte de la compañía, esta destina recursos los cuales no son prorrateados entre cada siniestro, p.e. sueldo del ajustador, fotografías, mantenimiento de la unidad automotriz, entre otras. Por tal motivo, estos costos se registran contablemente en una cuenta por separado, y se compara con el Monto Total de Primas Emitidas, dando origen al porcentaje. En esta ocasión se tomará el 5.78%, información proporcionada por A.M.I.S.

- RE(j) = Porcentaje de aplicación a las cuotas por concepto de reinstalación automática de sumas aseguradas de la j-ésima cobertura.

Cuando sucede un siniestro, los límites de responsabilidad de la compañía se ven disminuidos; es necesario que un instante después de sucedido el siniestro los límites se restablezcan automáticamente. Por tal motivo es necesario cobrar una cantidad adicional a la prima de riesgo para que exista reinstalación automática de sumas aseguradas.

Para calcular este porcentaje, se utiliza el siguiente método:

$$RE(j) = \frac{\mathbb{P}_p(j)}{\mathbb{P}_g(j)} \times \Gamma$$

Donde:

- $\mathbb{P}_p(j)$ = Prima de Riesgo exclusivamente de las pérdidas parciales de la j-ésima cobertura. (Para las coberturas de Responsabilidad civil y Gastos Médicos, la prima de riesgo de pérdidas parciales es exactamente igual a la prima de riesgo global).
- $\mathbb{P}_g(j)$ = Prima de Riesgo global de la j-ésima cobertura.
- Γ = Factor que determina que parte del porcentaje obtenido se aplicará. Para efectos prácticos de esta tesis, se tomará un factor del 10%.

Este factor se determina de la siguiente manera:

$$GAMA = \frac{\sum_{l=1}^n (D_v(l) - D(l))}{n} / 360$$

Donde:

$D_v(l)$ = Días de vigencia de la póliza i -ésima.

$D(l)$ = Días que faltan de vigencia desde que sucedió el primer siniestro.

N = Número de pólizas que tienen por lo menos un siniestro pagado.

El supuesto en este método, es que el monto neto de siniestros de pérdidas parciales pueda volver a pagarse.

Ahora bien, otra manera de calcular el porcentaje de reinstalación es obtener información estadística por cobertura y grupo de número de siniestros, es decir, todos los siniestros 1, los siniestros 2 y así en adelante, para determinar con exactitud la cantidad de dinero que se volvería a pagar.

m. Cuotas de tarifa T1 y T2 .

Las primas de tarifa se obtienen aplicando las siguiente fórmula:

$$T1(i,j) = \frac{T1_r(i,j)}{(1 - \alpha)}$$

$$T2(i,j) = \frac{T2_r(i,j)}{(1 - \alpha)}$$

Donde:

$T1(i,j)$ = Cuota de Tarifa T1 aplicable al valor de nuevo del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

$T2(i,j)$ = Cuota de Tarifa T2 aplicable al valor comercial del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.

α = Porcentaje de gastos que va a tener la compañía de seguros, es decir, que porcentaje de la prima pagara de gasto administrativo, Adquisición (comisiones), otros gastos de adquisición (bonos y convenciones), y cuanto desea recibir de utilidad. Para la nota técnica presentada, se utilizarán los siguientes porcentajes:

	Autos	Camiones
Administración	14%	14%
Adquisición	10%	08%
Otros Gtos.de Adquisición	2%	2%
Utilidad	4%	4%
	<hr/>	
ALFA	30%	28%

Ahora bien, por último se comentará ¿Por qué se obtienen dos cuotas?, T1 y T2. Cuando un vehículo sufre daños ya sea por accidente o por robo (pérdida parcial), la partes dañadas tiene un desgaste en particular, lo cual implicaría que la indemnización fuera en base al costo de las partes de características iguales, esto es imposible; por eso la compañía paga el siniestro tomando en cuenta el costo de las piezas nuevas. Por lo tanto, es necesario cobrar una parte de prima al valor de nuevo de la unidad ya que existe una probabilidad de pérdida parcial. Por otra parte, la unidad está también expuesta a que por robo o por accidente se declare una pérdida total, por lo tanto se cobra una parte del valor comercial de la unidad ya que existe una probabilidad de pérdida total.

B. Responsabilidad Civil (L.U.C.) y Gastos Médicos a Ocupantes. (Anexos 22 y 23)

Para estas coberturas, el cálculo de la inflación, monto de siniestros ajustado, frecuencia, siniestro medio y prima de riesgo calculada mediante la estadística, es exactamente igual a los métodos que se utilizaron para las coberturas de Daños Materiales y Robo Total.

Al obtener la prima de riesgo de cada cobertura, implica necesariamente que representa una suma asegurada promedio contratada (límite máximo de responsabilidad que asume la compañía). Este promedio se obtiene de sumar de cada unidad a riesgo la Suma Asegurada que contrato, y se divide entre el número total de unidades. Esta información no se obtiene en la estadística, por lo cual es necesario hacer un proceso aparte. Para efectos prácticos de esta tesis se supondrán dichos promedios.

Cobertura	Suma Asegurada Promedio
Automóviles	
Responsabilidad Civil	N\$ 100,000
Gastos Médicos Ocupantes	N\$ 25,000
Camiones:	
Responsabilidad Civil	N\$ 100,000
Gastos Médicos Ocupantes	N\$ 15,000

Entonces conocemos una prima de riesgo que representa una suma asegurada en promedio. Pero es necesario determinar cuanto costaría incrementar la suma asegurada a un límite "N". A esto se le conoce como excesos.

Entre más grande sea el límite máximo que asume la compañía, la probabilidad de pagar todo el límite no se incrementa proporcionalmente. Este concepto se asemeja claramente a una gráfica de logaritmo natural (Gráfica 9).

Para el cálculo de los excesos, utilizaremos la siguiente fórmula:

$$\Psi(i) = \frac{\ln(I_j)}{\ln(I_{ij})} \times \Psi(j)$$

$$EX(j) = \frac{\Psi(j) - \Psi_1(j)}{(1 - I_j)}$$

Donde:

- $EX(j)$ = Prima en exceso por cada $(1 - I_j)$ de suma asegurada de la j -ésima cobertura.
 $\Psi(j)$ = Prima de riesgo del límite deseado de la j -ésima cobertura.
 $\ln(I_j)$ = Logaritmo natural del límite I de la j -ésima cobertura.
 $\ln(I_j)$ = Logaritmo natural del límite pivote (suma asegurada en promedio) de la j -ésima cobertura.
 $\Psi(J)$ = Prima de Riesgo calculada mediante la estadística de la j -ésima cobertura.
 I = Suma Asegurada deseada.
 I_j = Suma Asegurada promedio que representa la prima de riesgo calculada mediante la estadística.

Es importante mencionar que para la cobertura de Responsabilidad Civil en camiones, es necesario que la estadística sea desglosada por tonelaje, ya que actualmente solo se obtiene global. El modo de calcular la prima y los excesos es exactamente igual al modelo anterior. Una manera de determinar la prima por tonelaje, es tomar como base el grupo que tiene la mayor representatividad en las unidades expuestas, y comparar su tonelaje con los demás grupos para encontrar el factor a multiplicar la prima, y así obtener la prima por tonelaje.

La fórmula de cálculo sería la siguiente (Anexo 24)

$$\Psi_n(i,j) = \frac{T(i)}{T_i} \times \Psi(j)$$

$$EX_n(i,j) = \frac{T(i)}{T_i} \times EX(j)$$

Donde:

- $\Psi_n(i,j)$ = Prima de Riesgo para el i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.
 $EX_n(i,j)$ = Prima de riesgo para los excesos del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.
 $T(i)$ = Límite superior de tonelaje del i -ésimo grupo de estadística, j -ésima cobertura.
 T_i = Tonelaje del grupo de estadística con mayor representatividad en unidades expuestas.
 $\Psi(j)$ = Prima de Riesgo de la j -ésima cobertura.
 $EX(j)$ = Prima en exceso por cada $(1 - I_j)$ de suma asegurada de la j -ésima cobertura.

Para calcular la prima de tarifa se aplican las siguientes fórmulas.

$$PT(i,j) = \frac{\Psi(i,j) \times (1 + GA) \times (1 + RE)}{(1 - ALFA)}$$

Donde:

- PT(i,j) = Prima de tarifa del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.
 GA = Porcentaje de aplicación a las cuotas por concepto de Gastos de Ajuste no registrados en los siniestros.
 RE = Porcentaje de aplicación a las cuotas por concepto de reinstalación automática de sumas aseguradas.
 α = Porcentaje de gastos que va a tener la compañía de seguros.

C. Tabla de Deducibles para las coberturas de Daños Materiales, Robo Total y Responsabilidad Civil.

Debido a que en la estadística actual sólo existe información por rango del monto neto de siniestros en Responsabilidad Civil, desarrollaremos los deducibles reales de esta cobertura. Para las otras se explicará solamente el procedimiento para obtenerlos.

a. Responsabilidad Civil.

En el anexo 25 se tiene el desglose del monto neto de siniestros por rango. Para calcular el descuento por aumento en el deducible se aplican las siguientes fórmulas:

$$f(K,j) = \frac{\sum_{i=k}^n s(i,j)}{E(j)}$$

$$S(K,j) = \frac{[\sum_{i=k}^n MS(i,j)] - \{[\sum_{i=k}^n s(i,j)] \times K\}}{\sum_{i=k}^n s(i,j)}$$

$$\Psi(K,j) = f(K,j) \times S(K,j)$$

$$D(K,j) = \frac{\Psi(K,j)}{\Psi(0,j)} - 1$$

Donde:

- K = Monto del deducible deseado.
 $f(K,j)$ = Frecuencia de siniestros con monto K de deducible para la j -ésima cobertura.
 k = Grupo de estadística que contiene el límite superior de siniestros K .
 $s(i,j)$ = Número de Siniestros Ocurridos del i -ésimo grupo de estadística.
 $E(j)$ = Número de Unidades Expuestas de la j -ésima cobertura.
 $S(K,j)$ = Monto Promedio de Siniestros con monto K de deducible para la j -ésima cobertura.
 $MS(K,j)$ = Monto Neto de Siniestros con monto K de deducible para la j -ésima cobertura.
 $\mathcal{P}(K,j)$ = Prima de Riesgo calculada con monto K de deducible para la j -ésima cobertura.
 $D(k,j)$ = Descuento a la prima de riesgo sin deducible con monto K de deducible para la j -ésima cobertura.
 $\mathcal{P}(0,j)$ = Prima de Riesgo calculada con monto CERO de deducible (Sin deducible).

b. Daños Materiales y Robo Total.

Para calcular los deducibles de estas coberturas, debemos aplicar el mismo procedimiento que para la cobertura de responsabilidad civil, la diferencia radica en que exista la información estadística con una variante, la cual se menciona en el párrafo siguiente.

Los deducibles que existen para estas coberturas son en función al valor comercial del vehículo al momento de la contratación de la póliza. Observando los valores ponderados comerciales en el anexo 18, existe una gran diferencia entre ellos. Tenemos valores que van desde N\$ 5,000 hasta N\$ 50,000, por eso es necesario que la información de monto neto de siniestros por rango, sea dividida por lo menos en 4 grupos los cuales clasifiquen a los automóviles en base a su valor de venta, en camiones estos grupos de valores debe ser dividido por tonelaje, lo cual ayudará a medir las curvas resultantes (deducible vs. recargo) sean semejantes-constantes, y confirmar así que la información es válida.

A cada grupo se le calcula un valor ponderado, el cual servirá de base para determinar el porcentaje de deducible a obtener. Es importante recalcar que la información que se utilice para el cálculo de las cuotas contempla un deducible, del cual se partirá para calcular los ascendentes.

Por último, para el cálculo de deducibles menores se aplicará una extrapolación para determinar los recargos a las primas.

Para efectos prácticos del último punto de este capítulo, se tomará las tablas de deducibles que maneja actualmente la A.M.I.S. en la tarifa de referencia (Anexo 31).

3. Desarrollo de tarifa para los factores de conductor y zona.

La importancia de tomar en cuenta factores diferentes al del automóvil es definitivamente hacer más justo el seguro, es decir, que cada riesgo pague por su probabilidad de pérdida.

En esta sección se detallará la manera de establecer porcentajes de recargo y/o descuento para factores adicionales.

Para calcular estos porcentajes es necesario que se cuente con información estadística acerca de los factores adicionales, conteniendo la información desglosada para establecer la diferenciación en la tarifa. Por ejemplo, para la variable edad, será necesario tener información por edad o rango de edad de unidades expuestas, prima devengada, número de siniestros y monto de siniestros, obviamente separado por cobertura, para poder determinar el impacto en cada una de ellas.

Desafortunadamente no se cuenta con información estadística mencionada de casi todos los factores comentados en el capítulo anterior, por tal motivo sólo se enunciará los procedimientos para el cálculo de dichos recargos y/o descuentos. Para efectos prácticos de la última sección de este capítulo, se calcularán los porcentajes tomando supuestos en la información que falte, de los factores edad, experiencia del conductor, reparabilidad, peso-potencia, año de fabricación, uso del vehículo, lugar donde radica generalmente el vehículo.

a. Edad, lugar donde radica generalmente el automóvil y año de fabricación del vehículo.
(Anexos 25, 26 y 27)

Para calcular los porcentajes de recargo y/o descuento de estos factores, se debe aplicar la siguiente fórmula:

$$P_f(i,j) = \left(\frac{\mathbb{P}(i,j)}{\mathbb{P}_n(j)} - 1 \right) \times 100$$

Donde:

$P_f(i,j)$ = Porcentaje aplicable a la prima neta de la j-ésima cobertura, para cuando el riesgo se encuentre en el i-ésimo grupo de estadística.

$\mathbb{P}(i,j)$ = Prima de riesgo del i-ésimo grupo de estadística, j-ésima cobertura.

$\mathbb{P}_n(j)$ = Prima de riesgo total de la j-ésima cobertura.

En el factor año de fabricación del vehículo, a la prima de riesgo se aplica credibilidad para ajustar los porcentajes por falta de información.

Después de haber calculado los porcentajes, es necesario determinar en que coberturas afecta el factor.

Edad: Daños Materiales, Robo Total, Responsabilidad Civil y Gastos Médicos. Este factor afecta en forma importante a todas las coberturas. Determina el daño que puede ocasionar así como el de sufrir la unidad.

Lugar donde Radica: Robo Total. Esto es debido principalmente por los índices de criminalidad diferentes en cada estado.

Año de Fabricación. Daños Materiales, Robo Total, Responsabilidad Civil y Gastos Médicos. La información ésta desglosada por cobertura.

b. Peso - Potencia. (Anexo 28)

Como se comentó en el capítulo anterior, existen en ocasiones versiones diferente de un mismo tipo de vehículo, la cual radica en confort y potencia de la unidad.

Este factor permite ajustar la cuota global que por tipo de vehículo se obtiene para cada versión diferente del mismo, basado en la relación que existe entre el peso y la potencia del vehículo. El cálculo de este factor es:

$$F(k,l) = \frac{P(k)}{p(k,l)}$$

Donde:

$F(k,l)$ = Factor peso-potencia del k-ésimo tipo de vehículo, l-ésima versión.

$P(k)$ = Peso del l-ésimo tipo de vehículo.

$P(k,l)$ = Potencia del k-ésimo tipo de vehículo, l-ésima versión.

Es importante mencionar que en la medida que la información estadística esté desglosada por versiones de los tipos de vehículos, este factor tiende a desaparecer. Pero en la medida que la información sea compactada por tipo de vehículo y aún más por marca, la existencia de este factor se hace de gran importancia.

Por último, para encontrar los recargos y descuentos por concepto del factor peso-potencia hacemos:

$$F_g(k) = \frac{n \times P(k)}{\sum_{l=1}^n p(k,l)}$$

$$P_{pp}(k,l) = \frac{F(k,l)}{F_g(k)}$$

Donde:

$F_g(k)$ = Factor promedio peso-potencia del k-ésimo tipo de vehículo.

$P(k)$ = Peso del l-ésimo tipo de vehículo.

$P(k,l)$ = Potencia del k-ésimo tipo de vehículo, l-ésima versión.

$P_{pp}(k,l)$ = Porcentaje de recargo o descuento para el k-ésimo tipo de vehículo, l-ésima versión.

$F(k,l)$ = Factor peso-potencia del k-ésimo tipo de vehículo, l-ésima versión.

N = Número de tipos del k-ésimo tipo de vehículo.

Una vez determinados los porcentajes de recargo o descuento, debemos determinar a que coberturas afectan. Este factor mide en cierta manera el daño que puede hacer y hacerse la unidad, por tal motivo afecta la cobertura de Daños Materiales, Responsabilidad Civil y Gastos Médicos a Ocupantes.

c. Reparabilidad. (Anexo 29)

Este factor al igual que el anterior, son auxiliares en determinar diferencias de primas cuando la información estadística no esta desglosada. Además este factor debe ser medido entre vehículos de características semejantes basado en el valor del vehículo.

Al comparar el monto promedio de reparación, con el monto de reparación de la unidad en particular encontramos el recargo o el descuento que debemos aplicar a las coberturas de Daños Materiales y de Responsabilidad Civil.

d. Uso del Vehículo. (Anexo 30)

Como se comentó el factor uso de vehículo está muy ligado a la profesión del conductor y/o al giro de la empresa. Este puede ser medido a través del kilometraje que recorre anualmente. Es decir:

$$P_u(i) = \frac{Km}{Kmp(i)}$$

Donde:

- $P_u(i)$ = Porcentaje de recargo o descuento del factor para la i-ésima cobertura.
- $Kmp(i)$ = Número de kilómetros en promedio para la cobertura i-ésima.
- Km = Número de kilómetros que conduce anualmente el conductor del vehículo.

Ahora bien, lo importante de este fórmula es determinar cual es el número de kilómetros en promedio que el conductor recorre anualmente, 10,000, 12,000, ó 15,000. Considero que el número anual de kilómetros recorridos debe ser 15,000. Lo anterior está basado en una experiencia propia.

Tomando en cuenta que el recorrido promedio es 15,000 kms. anuales y aplicando la fórmula anterior, encontramos en el anexo 30 los factores de afectación a las coberturas.

También es importante mencionar que este factor afecta principalmente a las coberturas de Daños Materiales, Responsabilidad Civil y Gastos Médicos Ocupantes, ya que más que tener una fuerte severidad, tienen una frecuencia alta de siniestros.

Para el caso de la cobertura de Robo Total, la fórmula deba ser a la inversa, ya que lo que nos interesa es que entre menos circule el vehículo el robo se puede dar más fácilmente. No hay que perder de vista que existen elementos adicionales que pueden aumentar o disminuir este porcentaje, tales como, lugar donde radica, donde lo guarda (garage o en la calle), entre otros.

Es importante mencionar, que pueden existir otros métodos los cuales son más complicados y exactos para poder determinar cuotas y primas para los factores mencionados anteriormente, tal es el caso, siendo lo ideal de contar con información estadística cruzadas, es decir, una estadística que nos muestre edad-sexo-ocupación, edad-tipo de vehículo, tipo de vehículo-uso, etc.

4. Cotizaciones de riesgos diferentes aplicando el resultado de la nota técnica.

En base a la información resultante en la secciones anteriores, haré el cálculo de la prima que tendría que pagar 6 riesgos diferentes, comparándolos en grupos de dos y variando exclusivamente una característica, con el fin de demostrar que aunque tienen características muy semejantes la prima puede variar en gran medida, cambiando sólo una. Para demostrar lo anterior se utilizarán solamente tres factores vehículo, edad y lugar donde radica el vehículo.

Para elaborar los ejemplos se tomarán como base las siguientes características, coberturas y límites de estas.

Tipo de vehículo:

Automóvil

Coberturas:

Daños materiales, robo total, responsabilidad civil y gastos médicos.

Límites:

Daños materiales 5% de deducible, robo total 10%, responsabilidad civil suma asegurada de N\$500,000 y la suma asegurada en gastos médicos de N\$100,000.

Para el primer ejemplo, de detallará paso a paso el cálculo de las primas por cobertura, en los demás ejemplos sólo daré la prima resultante.

Vehículo 1:

Volkswagen Golf GTI, Año de fabricación: 1991

Se tomarán los datos necesarios de cada anexo, para el cálculo de cada cobertura.

Valores (Anexo 13)

$$V_N = N\$ 53,000$$

$$V_C = N\$ 36,500$$

Daños Materiales cuotas (Anexo 17-A)

$$T_1 = 4.1617\%$$

$$T_2 = 1.8768\%$$

Robo Total cuotas (Anexo 17-b)

$$T_1 = 0.1525\%$$

$$T_2 = 0.7148\%$$

Responsabilidad Civil (Anexo 22)

$$SA_D = N\$ 500,000$$

$$SA_B = N\$ 100,000$$

$$SA_E = N\$ 50,000$$

$$P_B = N\$ 229.33$$

$$P_E = N\$ 17.26$$

Gastos Médicos (Anexo 22)

$$SA_D = \text{N\$ } 100,000$$

$$SA_E = \text{N\$ } 5,000$$

$$P_E = \text{N\$ } 1.46$$

$$SA_B = \text{N\$ } 25,000$$

$$P_B = \text{N\$ } 51.13$$

Cálculo de Daños Materiales y Robo Total

$$P = (V_N \times T_1) + (V_C \times T_2)$$

$$DM = (53,000 \times 4.1617\%) + (36,500 \times 1.8768\%)$$

$$= 2980.73 + 685.03$$

$$= \text{N\$ } 2,890.73$$

$$RT = (53,000 \times 0.1525\%) + (36,500 \times 0.7148\%)$$

$$= 80.83 + 260.90$$

$$= \text{N\$ } 341.73$$

Cálculo de Responsabilidad Civil y Gastos Médicos Ocupantes

$$P = P_B + \left(\frac{SA_D - SA_B}{SA_E} \right) \times P_E$$

Donde:

P_B = Prima base de la suma asegurada base.

SA_B = Suma asegurada base.

SA_D = Suma asegurada que se desea contratar.

SA_E = Suma asegurada de cada exceso.

P_E = Prima por cada exceso de suma asegurada.

$$RC = 229.33 + \left(\frac{500,000 - 100,000}{50,000} \right) \times 17.26$$

$$= 229.33 + (8 \times 17.26)$$

$$= 229.33 + 138.08$$

$$= \text{N\$ } 367.41$$

$$GM = 51.13 + \left(\frac{100,000 - 25,000}{5,000} \right) \times 1.46$$

$$= 51.13 + (15 \times 1.46)$$

$$= 51.13 + 21.90$$

$$= \text{N\$ } 73.03$$

Vehículo 2:

Volkswagen Golf básico , Año de fabricación: 1991

DM = NS 1,744.72, RT = NS 218.98
 RC = NS 367.41, GM = NS 73.03

Ejemplo 1.

	Caso 1	Caso 2
Automóvil:	Vehículo 1	Vehículo 2
Edad:	35 años	35 años
Lugar:	California	California

Se busca en los anexos 25 y 26, los porcentajes de recargo o descuento por los factores de edad y lugar donde radica el vehículo.

Edad 35 años: -15.48%
 California: +37.13%

Los porcentajes anteriores se aplican a las primas de las coberturas, calculadas con anterioridad, que tengan afectación por el factor; la edad y el lugar donde radica la unidad afectan las coberturas de daños materiales, robo total, responsabilidad civil y gastos médicos.

La afectación del porcentaje se hace de la siguiente manera:

$$P_{CA}(ij) = P_C(i) \times \prod_{j=1}^n (1 + P_A(j))$$

Donde:

$P_{RA}(ij)$ = Prima afectada de la cobertura i-ésima, por el porcentaje del factor j-ésimo
 $P_C(i)$ = Prima calculada de la cobertura i-ésima.
 $P_A(j)$ = Porcentaje de afectación del factor j-ésimo.

Aplicando la fórmula anterior obtenemos las siguientes primas por cada cobertura y por cada caso.

	Caso 1	Caso 2
D.M.	3,350.36	2,022.13
R.T.	396.07	253.80
R.C.	425.83	425.83
G.M.	84.64	84.64
Prima Neta		
Total:	NS 4,254.90	NS 2,786.40

Ejemplo 2.

	Caso 3	Caso 4
Automóvil:	<i>Vehículo 1</i>	<i>Vehículo 1</i>
Edad:	<i>24 años</i>	<i>35 años</i>
Lugar:	<i>California</i>	<i>California</i>

Se busca en los anexos 25 y 26, los porcentajes de recargo o descuento por los factores de edad y lugar donde radica el vehículo.

Edad 35 años:	-15.48%
Edad 24 años:	+44.27%
California:	+37.13%

Aplicando los porcentajes a las primas obtenemos:

	Caso 3	Caso 4
D.M.	5,718.95	3,350.42
R.T.	676.07	396.07
R.C.	726.87	425.84
G.M.	144.48	84.64
Prima Neta		
Total:	NS 7,266.37	NS 4,256.97

Ejemplo 3.

	Caso 5	Caso 6
Automóvil:	<i>Vehículo 2</i>	<i>Vehículo 2</i>
Edad:	<i>35 años</i>	<i>35 años</i>
Lugar:	<i>California</i>	<i>Nueva York</i>

Se busca en los anexos 25 y 26, los porcentajes de recargo o descuento por los factores de edad y lugar donde radica el vehículo.

Edad 35 años:	-15.48%
Nueva York:	-80.48%
California:	+37.13%

Aplicando los porcentajes a las primas obtenemos:

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

	Caso 5	Caso 6
D.M.	287.85	467.02
R.T.	36.13	58.62
R.C.	60.62	98.35
G.M.	12.05	19.55
Prima Neta		
Total:	NS 396.65	NS 643.54

Como se podrá observar el simple hecho de cambiar un factor, genera primas diferentes. Si cambiáramos todos los factores obviamente la diferencia sería mayor.

Conclusiones.

El implantar un sistema de suscripción en la operación así como una tarificación más completa, es decir donde intervengan más factores en el cálculo de la prima, trae como consecuencia ventajas y desventajas tanto para la compañía de seguros como para el propio asegurado.

Para la Compañía:

Ventajas:

- a. Le permite establecer las políticas de suscripción, las cuales están dirigidas a sus objetivos y estrategias, logrando con esto conocer los riesgos que está asegurando así como los riesgos peligrosos, logrando equilibrar la composición de su cartera entre los excelentes, buenos, regulares y malos riesgos.
- b. Al establecer una tarifa en donde intervienen varios factores, permite cobrar primas diferentes para riesgos diferentes, lo cual hace más justa el pago de primas, ya que riesgos con probabilidad de pérdida alta pagarán más que los riesgos con probabilidad de pérdida baja, además para estos últimos se tendrán precios más competitivos.
- c. Al establecer la suscripción y la tarificación más amplia, implica a mediano plazo una mejora en los resultados del ramo, debido al mejor control técnico y de la operación de los riesgos que se aseguran y al costo de primas que se establece para cada riesgo en base a su nivel de pérdida.
- d. Le permite establecer mejores planes de comercialización para atacar mercados que no están asegurados o aquellos riesgos buenos que estén en otra compañía de seguros, los cuales pueden generar una mejor utilidad para la compañía, a través de los precios diferenciados y mejor servicio.
- e. Al obtener mayor información, le permite generar estadísticas más detalladas de las que existen hoy en la actualidad, logrando tener una mejor base de información para la toma de decisiones, así como generar prospección de otros seguros con esos mismos asegurados.

Desventajas:

- a. El iniciar e implantar la suscripción, genera una inversión alta para la compañía, desde capacitación, sistemas de administración y computo (hardware y software), publicidad, mercadotecnia y alimentación de los sistemas.
- b. Al establecer una solicitud con mayor información, una selección de riesgos y una tarifa diferenciada por factores, y el resto de las compañías de seguros del sector no establezcan las mismas condiciones, habrá una pérdida de cartera de los agentes y asegurados, por el saneamiento de la cartera y de los canales de distribución que esto implica.

- c. Un cambio en la actitud actual de toda la compañía, enfocada a ser una empresa 100% de servicio y de ayuda para el asegurado, en como obtener un seguro independientemente de su bajo o alto riesgo de pérdida. Este punto a largo plazo se vuelve una ventaja.

Para el Asegurado:

Ventaja y Desventaja::

- a. Le permite en todo momento obtener una reducción importante en el costo de su seguro de automóviles, en base a la experiencia y a la práctica de la conducción de vehículos que establezca él. Si decide subir su probabilidad de pérdida el obtendrá un incremento.

Al final de cuentas, es ahora cuando el asegurado en base a la experiencia o características humanas establecerá en conjunto con la compañía el costo de su seguro, cuando antes solamente la compañía determinaba el costo, debido a que sólo utilizaba el factor vehículo.

Sólo resta algo importante en estas conclusiones y es la finalidad de esta tesis:

¿La implantación de la suscripción y la tarificación diferenciada es viable en México?

La respuesta definitivamente es no, ¿Por qué?. Desafortunadamente México vivió durante más de 40 años un mercado asegurador regulado y controlado estrictamente, hasta apenas hace 3 o 4 años ha cambiado el concepto a un mercado libre y de supervisión por parte de las autoridades.

Por otra parte, durante ese tiempo la reputación de las compañías era negativa por la práctica de actividades no éticas. Estas dos cosas generan que la educación y el conocimiento del seguro en la población sigue siendo deficiente. Esto es clara desde el punto de vista que el cliente en la mayoría de las ocasiones no decide con que compañía debe asegurarse y además desconoce el alcance de las coberturas, sus derechos y obligaciones del seguro. Por otra parte al no establecer todo el mercado asegurador las mismas condiciones de suscripción y de tarificación, la compañía podrá perder cartera.

La conclusión final se reduce a que la compañía deberá mantener el esquema actual que tenga e implantar el esquema nuevo paralelamente durante dos años, hasta que todos los entes que intervienen en el seguro, cliente, agente y compañía, tengan más capacitación, conocimiento y transparencia del seguro, y que poco a poco ellos vayan conociendo las ventajas y beneficios de la suscripción.

**Seguros Tepeyac S.A.****AUTOMOVILES RESIDENTES
SOLICITUD DE SEGURO DE AUTOMOVILES**POLIZA No. _____
POLIZA A RENOVAR No. _____

Asegurado: _____ R. F. C. _____

YO _____ Apellido Paterno _____ Apellido Materno _____ Nombre(s) _____ R. F. C. _____

Domicilio _____

Estado y Población _____ Teléfono _____ Código Postal _____

Conductor Habitual del Vehículo _____ R. F. C. _____

Domicilio _____

Estado y Población _____ Teléfono _____ Código Postal _____

Beneficiario preferente (Únicamente para pérdida total de la unidad, a favor de institución de crédito) _____

Vigencia		Forma de Pago	Forma de Envío	Nombre del Agente	
Desde: _____		Clave del Agente	R.F.C. Agente	No. Sociedad Agente	
Hasta: _____					
AÑO	MES	DIA	AÑO	MES	DIA

Descripción de Marca y Tipo del Vehículo _____ Cve. Amis: _____

Serie: _____ Modelo: _____ Placas _____ Uso del Vehículo _____

Descrip. y valor del remolque (habitación, utilería y otros): _____ \$ _____

Tipo de Servicio para Vehículos de Carga: Particular local Particular federal Público federal

Datos del semirremolque (descripción, marca y tipo): _____ Cve. Amis _____

Serie: _____ Modelo: _____ Placas: _____ No. ejes _____ Capacidad (tons) _____

COBERTURAS BASICAS

TIPOS DE RIESGOS	AMPARADO	EXCLUIDO	SUMAS ASEGURADAS	DEDUCIBLES
1.- Daños materiales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BASICA 10%+	
2.- Robo total	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.- Responsabilidad civil L.U.C.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

COBERTURAS ACCESORIAS

4.- Gastos médicos a ocupantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5.- Equipo especial (descripción al reverso)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6.- Adaptaciones (descripción al reverso)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.- Reembolso de Gastos Legales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
8.- Asistencia en viaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Daños ocasionados por la carga (R. civil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

En caso de ampliar la cobertura de daños ocasionados por la carga, favor de describir el tipo de carga:

El agente cuya firma aparece al calce, declara haber inspeccionado el vehículo que se pretende asegurar, y reporta sus observaciones del estado del vehículo en la parte posterior de esta solicitud, así mismo, declara que los datos de la misma son verdícos totalmente, por lo que recomienda se acepte la presente solicitud de seguro, firmando de conformidad por ambas partes.

FIRMA SOLICITANTE _____

FECHA DE ELABORACION (AA-MM-DD) _____

FIRMA AGENTE _____

HUMBOLDT 56 C.P. 06040 MEXICO, D.F. TEL. 325-9595

31L 170

**SOLICITUD DE SEGURO SOBRE AUTOMOVILES
RESIDENTES**

**SU ORDEN SE TRAMITA
CON EL FOLIO No.**

FAVOR DE LLENAR A MAQUINA O CON LETRA DE MOLDE
UNICAMENTE LAS PARTES SOMBRADAS



ASEGURADO	
DOMICILIO DE COBRO	
POBLACION Y ESTADO	
CLAVE DE POBLACION	(CLAVE DE ESTADO) (No. DE CUENTA)

SUB RANGO	DEBES LAS 12 HORAS	VELOCIDAD DEL VEHIculo	CANTIDAD DE HORAS	FORMULA DE PAGO	POLIZA ANTERIOR	PRORRATA O CORTO PLAZO	CLAVE DE VEHIculo	FECHA DE COMISO	COMISION	CLAVE DE AGENTE	% PART
RENOVACION AUTOMATICA	CATEGORIA AUTOMATICA	CLAVE DE MARCA	EJES VEHIculo	NOMBRE DEL AGENTE						R.F.C.	

DESCRIPCION DEL VEHICULO									
MARCA Y TIPO			MODELO	TRANSMISION	CILINDROS	CAPACIDAD			
No DE MOTOR		REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS		USO	SERVICIO	CLASE		CARGA	
REMOQUE	TIPO	MOD	EJES	TONS	SENE	CLAVE			

COBERTURAS BASICAS	LIMITE MAXIMO DE RESPONSABILIDAD	DEDUCIBLE	PRIMAS
1. DAÑOS MATERIALES	SUMA ASEGURADA BASICA	DAÑOS MATERIALES	
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>		%	
2. ROBO TOTAL	CONTRATADA	ROBO TOTAL	
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>		% APLICABLES AL VALOR ASEGURADO DEL VEHICULO A LA FECHA DEL SURESTRO	
3. RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS EN SUS BIENES O EN SUS PERSONAS			
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>			
DAÑOS DESIGNADOS POR LA CARGA			
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>			

COBERTURAS ACCESORIAS			
4. GASTOS MEDICOS A OCUPIANTES	POR PERSONA	POR EVENTO	
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>			
5. EQUIPO ESPECIAL (SEGUN ANEXO)			
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>			
6. ADAPTACIONES Y CONVERSIONES	SUMA ASEGURADA BASICA	LOS PREMIOS DE LAS COBERTURAS 1 Y 2	
AMPAARADO <input type="checkbox"/> EXCLUIDO <input type="checkbox"/>	CONTRATADA		
			TOTALES

NOTA: EN CASO DE AMPAARSE ED ESPECIAL ADAPTACIONES Y CONVERSIONES FAVOR DE DESGLOSAR AL REVERSO CON SU VALOR RESPECTIVO

EL AGENTE CERTIFICA BAJO PROTESTA, QUE LOS DATOS QUE APARECEN EN EL PRESENTE CERTIFICADO CORRESPONDEN A LAS CONDICIONES REALES DEL VEHICULO QUE SE PROPONE ASEGURAR Y QUE EN CASO DE IRREGULARIDADES, LE SERAN APLICADAS LAS SANCIONES LEGALES QUE CORRESPONDAN, (SOLO SERA AMPAARADO EL EQUIPO ESPECIAL CONTRA LA FACTURA ORIGINAL)

LUGAR Y FECHA DE SOLICITUD

FIRMA DEL ASEGURADO

FIRMA DEL AGENTE

SEGUROS AZTECA, S.A.

DESCRIPCION EQUIPO ESPECIAL	IMPORTE
DESCRIPCION ADAPTACION Y/O CONVERSION	IMPORTE

31603

Número de agente: _____ R.F.C. _____ Centro de utilidad: _____

Datos de la Póliza

Póliza nueva: Orden de trabajo: _____
 Renovación: Expediente número: _____
 Endoso: A B D Cobertura telefónica: _____
 Período de pago: Anual Semestral Trimestral Mensual

Datos Generales del Asegurado

Apellido paterno, apellido materno, nombre _____
 y/o _____ R.F.C. _____
 Calle _____ Número _____
 Colonia _____ Código postal _____ Teléfono _____
 Población _____ Estado _____
 Inicio de vigencia _____ a las 12:00 horas _____ Fin de vigencia _____
 Día Mes Año Día Mes Año

Descripción del Vehículo

Tipo: Automóvil Camión Remolque Autobús Motocicleta
 Uso: Particular Público Otro: _____
 Procedencia del vehículo: Residentes Regularizado Fronterizo
 Marca _____ Nombre comercial _____
 Modelo _____ Tipo _____ Puertas _____ Transmisión _____ Cédulas _____ Tonelaje _____
 Aire acondicionado original: SI No
 Nota: En caso de que el aire acondicionado no sea original, deberá detallarse al reverso como equipo especial.
 Clave A.M.I.S.: _____
 Placas: _____
 Número de serie: _____
 Número de motor: _____
 Descripción del remolque: _____
 \$ _____
 Suma asegurada del remolque _____ Número de chasis o serie del remolque _____

Coberturas y Suma Asegurada (M.N.)

Coberturas	Suma asegurada	Deducible:
Amplia <input type="checkbox"/>	\$: _____ (%) _____	Daños materiales (%) _____
Limitada <input type="checkbox"/>		Robo (%) _____
Gastos médicos ocupantes <input type="checkbox"/>	\$: _____ p.p.	Días de salario mínimo _____
Responsabilidad civil <input type="checkbox"/>	\$: _____	
Adeptaciones y/o conversiones* <input type="checkbox"/>	\$: _____	
Consistentes en: _____		
Responsabilidad civil carga <input type="checkbox"/>	Tipo: A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/>	
Describir: _____		
Otras coberturas: _____		

* Este concepto forma parte integrante del vehículo en caso de siniestro.

Equipo Especial

Nota: Liste cada accesorio individualmente, indicando su valor.

Descripción:

_____	\$: _____
_____	\$: _____
_____	\$: _____
_____	\$: _____
_____	\$: _____
Total	\$: _____

Certificado de Inspección

He inspeccionado el vehículo y certificado que no tiene daños.

Nota: Es necesario que se incluyan todos los datos solicitados para poder dar trámite a la póliza.

Nombre y Firma del Solicitante_____
Nombre y Firma del Agente

Incluir calca con el número de serie del vehículo a asegurar.

Forma de Pago

- Efectivo
- Cheque
- Tarjeta

Número: _____

Banco: _____



S.E.S.A. 1 AUTOMOVILES

SEGURO DE AUTOMOVILES RESIDENTES EXPUESTOS Y SINISTROS POR COBERTURA, MARCA Y DEDUCIBLE		Residente:		Clase Clave	
		No. de Vehículo:		No. de Vehículo:	
		Año:		Meses:	
				Ind. 1)	
TIPO DE VEHICULO: COBERTURA / % DE DEDUCIBLE:		AUTOMOVILES		SICRUM (1) DAÑOS MATERIALES (1)	
				FUZILAS (1) MORO TOTAL (1)	
CLAVE	DESCRIPCION	INDICADOR DE PUENTAS	No. VEHICULO ASIGNADO	NUMERO DE SINIESTROS	MONTO NETO DE SINIESTRO (MILES)
1	CHEVILE, NOVA, CAPRICE				
2	CITATION, CELEBRITY				
3	GARY N, POLARIS				
4	CORDOBA, LE BARON Y R				
5	CHRYSLER VOL, MONDIA N				
6	PHANTOM				
7	DATRAM				
8	TRUMP				
9	FARRINGTON, TOPAZ				
10	GRAND MARQUIS, CHRYN V				
11	COUGAR				
12	MUSTANG				
13	THUNDERBIRD				
14	F. A. M.				
15	RENAULT				
16	F. W. BROWN				
17	CAMRE, BRABRA BAFAN				
18	COMB				
19	ATLANTIC				
20	CORBAE, VANMAY				
21	NOVAE, SUPER BEE				
22	CONQUEST				
23	BURBANK, CARRY ALL				
24	DATRAM, BARRAY, BARUA				
25	CHRYSLER NEW YORKER				
26	DOODIE CHARGER RAM				
27	SOUP				
28	JETTA				
29	CUTLASS				
30	TALURUS				
31	SHADOW				
32	SHADOW 2TS				
33	CHEVYK CARRY ALL				
34	HEAR				
35	FORD CARRY ALL				
36	CAVALIER				
37	CAVALIER 2H				
38	BLAZER				
39	CADILLAC DeVils				
40	CORVETTE				
41	SPRINT				
42	SPRINT INT				
43	SUPERAL				
44	NOTAGER				
45	BRISAN MAJEST				
46	BRISAN 200 2S				
47	GLA				
48	LINCOLN TOWN CAR				
49	ASPEN CAR				
50	EXPLORER BRUNHAM				
51	PASSET Y VANMAY				
52	BAUQUETTE				
53	NUOVO GOLF				
54	NUOVO JETTA				
55	OTROS				
	TOTAL				

PRIMA EMITIDA TOTAL:	_____	(MILES)
PRIMA DEVENGADA TOTAL:	_____	



S.E.S.A 3 AUTOMOVILES

SEGURO DE AUTOMOVILES RESIDENTES PRIMAS Y SINIESTROS POR COBERTURAS		Inscripción:		Clave CNBP			
		Año:		No. de Hoja:			
Tipo de Vehículo:		AUTOMOVILES		INDIVIDUAL ()			
				FLOTTA ()			
COBERTURAS	UNIDADES EXPUESTAS	Nº. VEHICULOS ASEGURADOS	PRIMA EMITIDA (MILES)	PRIMA DEVENGADA (MILES)	SUMA ASEGURADA (MILLONES)	NUMERO DE SINIESTROS	MONTO NETO DE SINIESTROS (MILES)
RESPONSABILIDAD CIVIL BIENES							
RESPONSABILIDAD CIVIL PERSONAS							
GASTOS MEDICOS OCUPANTES							
EQUIPO ESPECIAL							
TOTAL							



S.E.S.A. - CAMIONES

SEGURO DE AUTOMOVILES RESIDENTES EXPUESTOS Y SINIESTROS POR MARCA, COBERTURA, TONELAJE Y DEDUCIBLE		Institución		Clase CNAF	
		Año:		No. de Hoja:	
		TPO DE VEHICULO: COBERTURA:		INDIVIDUAL () ROBO TOTAL ()	
TPO DE VEHICULO: COBERTURA:		CAMIONER DAÑOS MATERIALES ()		ROBO TOTAL ()	
% DE DEDUCIBLE:					
CLAVE	DESCRIPCION	UNIDADES EXPUESTAS	Nº VEHICULOS ASURADOS	NUMERO DE SINIESTROS	MONTO NETO DE SINIESTROS (MLES)
	HASTA 1.5 TONELADAS GENERAL MOTORS				
1	PICK-UP				
2	ESTACAS				
3	VAN				
4	OTROS				
	DODGE				
5	PICK-UP				
6	ESTACAS				
7	VAN				
8	OTROS				
	FORD				
9	PICK-UP				
10	ESTACAS				
11	VAN				
12	OTROS				
	NISSAN				
13	PICK-UP				
14	ESTACAS				
15	VAN				
16	OTROS				
	HASTA 3.5 TONELADAS GENERAL MOTORS				
17	PICK-UP				
18	ESTACAS				
19	VAN				
20	OTROS				
	DODGE				
21	PICK-UP				
22	ESTACAS				
23	VAN				
24	OTROS				
	FORD				
25	PICK-UP				
26	ESTACAS				
27	VAN				
28	OTROS				
	NISSAN				
29	PICK-UP				
30	ESTACAS				
31	VAN				
32	OTROS				
	HASTA 7.5 TONELADAS				
	HASTA 14 TONELADAS				
	MAS DE 14 TONELADAS				
	TRACTOCAMIONES				
	SEMIREMOLQUES				
37	CAJAS CERRADAS Y GANADERAS				
38	PLATAFORMA				
39	TANQUES (CLINDROS)				
40	OTRO TIPO DE SEMIREMOLQUES				
41	V. W. PANEL Y HORRINA				
99	OTROS				
	TOTAL				

PRIMA EMITIDA TOTAL: _____ (MLES)
 PRIMA DEVENGADA TOTAL: _____



S.E.S.A. 11 CAMIONES

SEGURO DE AUTOMOVILES RESIDENTES PRIMAS Y SINIESTROS POR COBERTURAS		Instrucción:				Clase CNRP	
		Año:				No. de Hoja:	
TIPO DE VEHICULO:		CAMIONES		INDIVIDUAL ()		FLOTILLA ()	
COBERTURAS	UNIDADES EXPLICITAS	No. VEHICULOS ASEGURADOS	PRIMA EMITIDA (MILES)	PRIMA DEVENIDADA (MILES)	SUMA ASEGURADA (MILLONES)	NUMERO DE SINIESTROS	MONTO NETO DE SINIESTROS (MILES)
RESPONSABILIDAD CIVIL BIENES							
HASTA 1.5 TONELADAS							
HASTA 3.5 TONELADAS							
HASTA 7.5 TONELADAS							
HASTA 14 TONELADAS							
MAS DE 14 TONELADAS							
TRACTOCAMIONES							
OTROS							
RESPONSABILIDAD CIVIL PERSONAS							
HASTA 1.5 TONELADAS							
HASTA 3.5 TONELADAS							
HASTA 7.5 TONELADAS							
HASTA 14 TONELADAS							
MAS DE 14 TONELADAS							
TRACTOCAMIONES							
OTROS							
GASTOS MEDICOS OCUPANTES							
EQUIPO ESPECIAL							
TOTAL							

Accidentes por edad del conductor

Gpo.	Edad	Número Conduc.	Porcentaje Particip.	Conductores Acc. Fatales	Porcentaje Particip.	Frecuencia (%)	Conductores Total Acc.	Porcentaje Particip.	Frecuencia (%)
01	00 - 20	10,100	6.1%	8.0	12.9%	0.079	3,300	14.5%	32.67
02	20 - 24	17,200	10.4%	9.3	15.0%	0.054	3,700	16.2%	21.51
03	25 - 34	41,100	24.9%	17.3	28.0%	0.042	6,300	27.6%	15.33
04	35 - 44	34,100	20.7%	10.8	17.5%	0.032	4,100	18.0%	12.02
05	45 - 54	22,500	13.6%	6.3	10.2%	0.028	2,200	9.6%	9.78
06	55 - 64	18,900	11.5%	4.7	7.6%	0.025	1,500	6.6%	7.94
07	65 - 74	14,700	8.9%	2.8	4.5%	0.019	1,100	4.8%	7.48
08	74 - +	6,300	3.8%	2.6	4.2%	0.041	600	2.6%	9.52
Total		164,900	100.0%	61.8	100.0%	0.037	22,800	100.0%	13.83

Fuente: Insurance Institute for Highway Safety of U.S.A.

Año 1989

Accidentes por sexo del conductor

Total de Accidentes

Hombre	Mujer	Hombre Número	Frecuen.	Mujer Número	Frecuen.
85,200	79,700	14,100	16.5%	8,700	10.9%
Por cada 10 Mil. Mill. de conductores			95	143	

Accidentes Fatales

Hombre	Mujer	Hombre Número	Frecuen.	Mujer Número	Frecuen.
85,200	79,700	47.0	0.055%	14.8	0.019%
Por cada 10 Mil. Mill. de conductores			32	24	

Fuente: Insurance Institute for Highway Safety of U.S.A.

Año 1989

Tipo de Vehículo

Cober./Vehículo	Número de Expuestos	Prima Devengada	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Frecuencia	Siniestro Medio	Porcen. Siniestra.
Daños Materiales							
Autos	809,573.27	545,353,734	215,593	578,284,929	26.63%	2,682.30	106.04%
Camiones	453,443.01	303,001,128	96,885	355,736,358	21.37%	3,671.74	117.40%
Robo Total							
Autos	938,120.60	204,178,848	8,584	128,593,949	0.92%	14,980.66	62.98%
Camiones	557,937.14	65,668,116	4,127	71,222,006	0.74%	17,257.57	108.46%
Daños a Terceros							
Autos	2,181,009.43	379,299,414	138,758	226,042,571	6.36%	1,629	59.59%
Camiones	966,706.34	473,272,635	62,237	178,853,223	6.44%	2,874	37.79%
Gastos Médicos Ocupantes							
Autos	1,052,974.12	54,683,327	18,061	24,332,003	1.72%	1,347	44.50%
Camiones	525,970.05	53,407,881	2,613	8,380,632	0.50%	3,207	15.69%

Fuente: Insurance Institute for Highway Safety of U.S.A.

Año 1989

Vehículos Accidentados vs. Vehículos Registrados

Tipo	Vehículos Accidentados	% Participa.	Vehículos Registrados	% Participa.	Frecuencia	Millas	Accidentes p/Milla
Autos	8,712,000	75.61%	143,081,443	74.64%	6.09%	1,485,474	5.86
Camiones	2,652,000	23.02%	43,554,109	22.72%	6.09%	605,456	4.38
Motocicletas	101,000	0.88%	4,433,915	2.31%	2.28%	10,425	9.69
Autobuses	57,000	0.49%	625,040	0.33%	9.12%	5,685	10.03
Total	11,522,000	100.0%	191,694,507	100.0%	6.01%	2,107,040	5.47

Fuente: Insurance Institute for Highway Safety of U.S.A.

Año 1989

Estadística Automóviles**Daños Materiales**

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número Sinistros	Monto Sinistros	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Chevelle, Nova	6,038.9324	1,136	3,161,959	18.81%	2,783
02	Caprice, Montecarlo	6,833.1641	1,474	2,355,911	21.57%	1,598
03	Citation	5,787.4743	1,598	3,588,157	27.61%	2,245
04	Celebrey	11,006.4475	2,852	7,330,621	25.91%	2,570
05	Dodge Dart, Eurosedan	11,298.1115	2,076	3,700,971	18.37%	1,783
06	Dart K, Volare K	27,989.7691	7,212	17,765,690	25.77%	2,463
07	Cordoba, Le'Baron	3,911.7394	743	2,310,545	18.99%	3,110
08	Le'Baron k	5,154.1520	1,459	4,211,098	28.31%	2,886
09	Chrysler 600, Magnum K	2,194.6495	682	2,737,659	31.08%	4,014
10	Phantom	6,878.1904	1,726	9,757,249	25.09%	5,653
11	Datsun	11,661.1105	3,302	4,974,136	28.32%	1,506
12	Tsuru	134,631.5848	42,790	100,557,514	31.78%	2,350
13	Fairmont	9,946.3620	1,933	5,251,455	19.43%	2,717
14	Topaz	58,795.6647	17,576	47,725,655	29.89%	2,715
15	Gran Marquis, Crown Vic.	15,439.0908	3,190	8,147,548	20.66%	2,554
16	Cougar	14,311.1973	2,859	11,442,062	19.98%	4,002
17	Mustang	6,853.6903	1,424	2,909,645	20.78%	2,043
18	Thunderbird	9,585.2098	3,233	15,455,931	33.73%	4,781
19	American, Gremlin	2,645.7968	609	1,205,857	23.02%	1,980
20	Lerma, Pacer	242.1467	47	101,693	19.41%	2,164
21	American, ST, SST	1,449.7207	177	228,836	12.21%	1,293
22	Jeep Wagoneer	3,461.0230	687	1,452,094	19.85%	2,114
23	R2, R15	3,019.5471	929	1,362,259	30.77%	1,466
24	R18	4,239.9619	983	2,374,002	23.18%	2,415
25	Alliance	1,680.6285	313	665,614	18.62%	2,127
26	Encore	765.3901	117	227,212	15.29%	1,942
27	V.W. Sedan	98,920.7060	27,995	45,082,301	28.30%	1,610
28	Caribe	21,648.5109	5,425	10,659,245	25.06%	1,965
29	Combi	9,208.9368	1,836	4,555,968	19.94%	2,481
30	Atlantic	14,091.5640	4,684	8,999,493	33.24%	1,921
31	Corsar, Variant	11,577.0148	3,196	9,202,939	27.61%	2,880
32	Volare, Super Bee	5,504.4801	1,364	2,691,257	24.78%	1,973
33	Century	12,814.4730	3,240	14,617,894	25.28%	4,512
34	Suburban, Carry All	15,803.8058	3,908	9,226,581	24.73%	2,361
35	Datsun Samurai, Sakura	4,072.8883	1,319	3,345,643	32.38%	2,536

Estadística Automóviles

Daños Materiales

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número Sinistros	Monto Sinistros	Frecuencia	Siniestro Promedio
36	Chrysler, New Yorker	7,811.7967	1,054	4,462,369	13.49%	4,234
37	Dodge Ram Charger	14,538.3866	3,169	15,939,551	21.80%	5,030
38	Brasilia, Safari	2,055.3414	775	1,172,329	37.71%	1,513
39	Golf	40,559.3743	11,739	34,833,375	28.94%	2,967
40	Jetta	28,540.6036	8,622	30,568,564	30.21%	3,545
41	Cutlass	26,914.6134	5,352	21,308,578	19.89%	3,981
42	Taurus	10,382.5355	2,628	15,621,973	25.31%	5,944
43	Shadow	34,182.4130	9,460	25,445,220	27.68%	2,690
44	Shadow GTS	2,816.0084	855	2,937,862	30.36%	3,436
45	Ichi Van, Carry All	5,353.2237	1,392	3,546,872	26.00%	2,548
46	Hikari	4,009.2106	1,144	2,426,765	28.53%	2,121
47	Ford Carry All	2,461.0345	395	796,851	16.05%	2,017
48	Cavalier	8,875.8708	1,798	7,259,988	20.26%	4,038
49	Cavalier Z24	9,278.0044	1,807	6,510,889	19.48%	3,603
50	Blazer	1,032.1017	272	1,040,952	26.35%	3,827
51	Cadillac Sedan De'Ville	170.8352	13	253,671	7.61%	19,513
52	Blazer	1,033.8615	153	1,763,578	14.80%	11,527
53	Spirit	12,763.1139	2,553	8,944,361	20.00%	3,503
54	Spirit R/T	939.7111	205	854,279	21.82%	4,167
55	Imperial	10.8406	0	0	0.00%	ERR
56	Voyager	298.4120	45	505,218	15.08%	11,227
57	Nissan Maxima	988.0761	196	705,848	19.84%	3,601
58	Nissan 300ZX	99.1736	7	43,547	7.06%	6,221
59	Ghia	4,685.3236	1,395	5,375,650	29.77%	3,854
60	Lincoln Town Car	315.7391	16	54,191	5.07%	3,387
61	Aerostar	275.5791	42	396,861	15.24%	9,449
62	Explorer (Importada)	150.4399	63	344,559	41.88%	5,469
63	Passat, Variant	138.7163	27	100,217	19.46%	3,712
99	Otros	29,400.9582	6,305	15,646,405	21.44%	2,482
Total		809,544.4337	215,576	578,243,217	26.63%	2,682

Estadística Automóviles

Robo Total

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número Siniestros	Monto Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Chevelle, Nova	10,800.3864	51	1,446,204	0.47%	28,357
02	Caprice, Montecarlo	6,284.8236	54	445,646	0.86%	8,253
03	Citation	8,033.7213	40	441,015	0.50%	11,025
04	Celebrety	13,225.7891	53	789,368	0.40%	14,894
05	Dodge Dart, Eurosedan	14,287.8973	128	1,523,426	0.90%	11,902
06	Dart K, Volare K	48,289.8662	128	1,584,240	0.27%	12,377
07	Cordoba, Le'Baron	5,019.8489	46	389,903	0.92%	8,476
08	Le'Baron k	6,069.6619	32	452,438	0.53%	14,139
09	Chrysler 600, Magnum K	2,815.8994	38	705,612	1.35%	18,569
10	Phantom	5,225.7760	63	2,255,402	1.21%	35,800
11	Datsun	20,469.7514	173	1,524,442	0.85%	8,812
12	Tsuru	155,632.0744	896	14,027,706	0.58%	15,656
13	Fairmont	14,976.5515	80	694,763	0.53%	8,685
14	Topaz	66,642.9476	303	4,904,291	0.45%	16,186
15	Gran Marquis, Crown Vic.	17,283.0680	132	2,356,866	0.76%	17,855
16	Cougar	10,629.7821	112	3,804,899	1.05%	33,972
17	Mustang	8,667.4643	84	1,072,510	0.97%	12,768
18	Thunderbird	8,597.1755	94	2,931,988	1.09%	31,191
19	American, Gremlin	8,477.0449	146	1,010,622	1.72%	6,922
20	Lerma. Pacer	562.1947	3	16,547	0.53%	5,516
21	American, ST, SST	1,900.9779	35	170,361	1.84%	4,867
22	Jeep Wagoneer	10,627.8171	42	456,305	0.40%	10,864
23	R2, R15	7,678.3735	40	571,322	0.52%	14,283
24	R18	5,951.0809	40	248,717	0.67%	6,218
25	Alliance	3,025.7883	18	265,994	0.59%	14,777
26	Encore	947.9685	4	27,145	0.42%	6,786
27	V.W. Sedan	121,318.9133	1,884	15,691,306	1.55%	8,329
28	Caribe	33,801.2814	647	5,577,961	1.91%	8,621
29	Combi	17,541.3608	302	4,174,383	1.72%	13,822
30	Atlantic	20,666.2194	353	3,354,363	1.71%	9,502
31	Corsar, Variant	12,343.2480	189	2,709,913	1.53%	14,338
32	Volare, Super Bee	8,950.9486	77	850,842	0.86%	11,050
33	Century	11,072.9268	68	1,948,422	0.61%	28,653
34	Suburban, Carry All	15,772.2063	89	3,186,977	0.56%	35,809
35	Datsun Samurai, Sakura	7,535.0745	93	925,337	1.23%	9,950

Estadística Automóviles

Robo Total

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número Siniestros	Monto Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio
36	Chrysler, New Yorker	6,543.4638	47	1,316,015	0.72%	28,000
37	Dodge Ram Charger	11,711.9632	114	5,360,426	0.97%	47,021
38	Brasilia, Safari	3,752.7527	74	415,463	1.97%	5,614
39	Golf	38,655.0926	316	4,685,897	0.82%	14,829
40	Jetta	25,842.2114	302	6,948,007	1.17%	23,007
41	Cutlass	22,540.0154	132	3,878,350	0.59%	29,381
42	Taurus	8,513.9546	79	3,330,564	0.93%	42,159
43	Shadow	34,966.8115	230	4,744,310	0.66%	20,627
44	Shadow GTS	2,726.7991	78	1,895,808	2.86%	24,305
45	Ichi Van, Carry All	5,855.1374	50	1,009,342	0.85%	20,187
46	Hikari	3,748.9124	43	827,141	1.15%	19,236
47	Ford Carry All	3,478.5631	45	834,900	1.29%	18,553
48	Cavalier	6,555.9987	29	502,489	0.44%	17,327
49	Cavalier Z24	9,542.1666	65	1,740,287	0.68%	26,774
50	Blazer	882.9914	8	251,463	0.91%	31,433
51	Cadillac Sedan De'Ville	74.6914	0	0	0.00%	ERR
52	Blazer	131.5356	1	40,060	0.76%	40,060
53	Spirit	11,175.8798	65	1,821,183	0.58%	28,018
54	Spirit R/T	1,408.8406	25	928,283	1.77%	37,131
55	Imperial	11.7642	0	0	0.00%	ERR
56	Voyager	98.2096	1	82,079	1.02%	82,079
57	Nissan Maxima	107.1039	1	86,455	0.93%	86,455
58	Nissan 300ZX	19.3146	0	0	0.00%	ERR
59	Ghia	2,821.4836	15	336,603	0.53%	22,440
60	Lincoln Town Car	204.2433	0	0	0.00%	ERR
61	Aerostar	168.8971	1	69,316	0.59%	69,316
62	Explorer (Importada)	30.2381	0	0	0.00%	ERR
63	Passat, Variant	151.9809	2	32,145	1.32%	16,073
99	Otros	25,267.5628	324	4,920,097	1.28%	15,185
Total		938,114.4892	8,584	128,593,919	0.92%	14,981

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Anexo 8

Costo de Reparación

Prueba de choque a baja velocidad (5 mph.)

Marca y Modelo	De Frente	De Reversa	De Frente Angulado	De Reversa Angulado	Total Daños
Daihatsu Charade SE	478	1,508	480	1,372	3,838
Volkswagen Jetta GL	247	363	916	1,130	2,656
Volkswagen Golf GL	179	298	761	1,013	2,251
Volkswagen Fox GL	141	433	423	993	1,990
Mazda 323 Protege SE	0	0	718	1,203	1,921
Nissan Sentra XE	0	0	531	1,346	1,877
Ford Escort LX	0	0	314	1,404	1,718
Geo Metro	121	0	363	1,080	1,564
Subaru Loyale	0	47	570	945	1,562
Plymouth Horizon	231	480	341	424	1,476
Geo Prizm	267	0	466	732	1,465
Hyundai Excel	125	113	460	721	1,419
Mitsubishi Mirage EXE	0	73	611	513	1,197
Dodge Shadow	0	0	676	479	1,155
Toyota Corolla DX	0	0	448	492	940
Honda Civic DX	0	344	200	225	769

Fuente: Insurance Institute for Highway Safety of U.S.A.

Dólares

Estadística Camiones

Daños Materiales						
Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número Sinistros	Monto Sinistros	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Hasta 1.5 Toneladas	231,518.1978	63,600	159,672,716	27.47%	2,511
02	Hasta 3.5 Toneladas	119,066.0887	10,233	33,285,885	8.59%	3,253
03	Hasta 7.5 Toneladas	23,595.9309	2,446	8,380,599	10.37%	3,426
04	Hasta 14.0 Toneladas	24,167.9921	3,530	15,998,212	14.61%	4,532
05	Más de 14.0 Tonelada	11,990.7229	3,047	31,707,089	25.41%	10,406
06	Tractocamiones	33,172.6082	5,972	82,674,988	18.00%	13,844
07	Semirremolques	20,894.4709	1,692	16,601,554	8.10%	9,812
08	V.W. Panel y Hormig	21,273.5423	2,933	7,295,004	13.79%	2,487
09	Otros	12,334.8333	3,851	13,142,928	31.22%	3,413
Total		498,014.3871	97,304	368,758,975	19.54%	3,790

Robo Total

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número Sinistros	Monto Sinistros	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Hasta 1.5 Toneladas	240,640.9650	2,322	32,766,577	0.96%	14,111
02	Hasta 3.5 Toneladas	120,047.5875	490	8,287,510	0.41%	16,913
03	Hasta 7.5 Toneladas	19,740.4489	139	1,284,153	0.70%	9,239
04	Hasta 14.0 Toneladas	26,321.3904	48	873,552	0.18%	18,199
05	Más de 14.0 Tonelada	13,366.5219	97	2,225,103	0.73%	22,939
06	Tractocamiones	31,715.6225	113	5,409,149	0.36%	47,869
07	Semirremolques	20,621.3980	124	1,592,853	0.60%	12,846
08	V.W. Panel y Hormig	26,552.4642	199	2,506,579	0.75%	12,596
09	Otros	14,359.3641	179	3,253,899	1.25%	18,178
Total		513,365.7625	3,711	58,199,375	0.72%	15,683

Estadística Automóviles

Por Antigüedad

Daños Materiales		Unidades	Número	Monto		Siniestro
Gpo.	Descripción	Expuestas	Siniestros	Siniestros	Frecuencia	Promedio
01	Nuevos	167,405.1575	35,110	106,848,496	20.97%	3,043
02	1 año	155,985.9774	43,056	117,766,940	27.60%	2,735
03	2 años	121,078.3301	29,157	79,331,003	24.08%	2,721
04	3 años	75,912.9375	19,815	52,849,524	26.10%	2,667
05	4 años	46,958.9644	13,786	41,082,171	29.36%	2,980
06	5 años	43,961.9215	13,444	24,891,824	30.58%	1,852
07	6 años	43,931.6745	11,842	30,336,784	26.96%	2,562
08	7 años	32,559.9313	9,045	26,112,806	27.78%	2,887
09	8 años	22,653.5176	5,585	11,731,378	24.65%	2,101
10	9 años	25,440.6506	8,561	16,107,812	33.65%	1,882
11	10 años	25,652.0199	7,302	21,333,243	28.47%	2,922
12	11 años	16,624.3031	6,264	11,052,672	37.68%	1,764
13	12 años	10,711.4549	3,324	8,463,926	31.03%	2,546
14	13 años	6,152.3959	2,316	3,596,003	37.64%	1,553
15	14 años	3,432.6205	1,790	11,835,075	52.15%	6,612
16	15 años	3,899.6871	956	987,041	24.51%	1,032
17	Más de 15 años	7,211.1479	4,238	13,993,877	58.77%	3,302
Total		809,572.6917	215,591	578,320,575	26.63%	2,682

Robo Total		Unidades	Número	Monto		Siniestro
Gpo.	Descripción	Expuestas	Siniestros	Siniestros	Frecuencia	Promedio
01	Nuevos	142,301.9905	890	22,947,411	0.63%	25,784
02	1 año	153,393.9534	1,118	24,532,263	0.73%	21,943
03	2 años	115,653.8174	954	18,097,284	0.82%	18,970
04	3 años	83,823.8896	709	12,030,222	0.85%	16,968
05	4 años	62,988.7056	588	9,547,581	0.93%	16,237
06	5 años	60,945.3408	747	9,467,163	1.23%	12,674
07	6 años	58,955.2199	741	7,124,932	1.26%	9,615
08	7 años	43,927.4456	368	5,672,951	0.84%	15,416
09	8 años	41,079.2685	617	5,189,233	1.50%	8,410
10	9 años	45,783.7307	545	4,504,132	1.19%	8,264
11	10 años	41,067.8825	439	3,631,098	1.07%	8,271
12	11 años	29,542.3692	273	1,985,547	0.92%	7,273
13	12 años	18,717.2231	177	1,127,138	0.95%	6,368
14	13 años	11,493.7389	119	686,403	1.04%	5,768
15	14 años	8,474.2361	93	453,439	1.10%	4,876
16	15 años	6,434.7465	65	364,225	1.01%	5,603
17	Más de 15 años	13,537.0646	141	1,232,923	1.04%	8,744
Total		938,120.6229	8,584	128,593,945	0.92%	14,981

Estadística Camiones

Por Antigüedad

Daños Materiales		Unidades	Número	Monto	Frecuencia	Siniestro
Gpo.	Descripción	Expuestas	Siniestros	Siniestros		Promedio
01	Nuevos	64,183.6385	7,638	41,285,015	11.90%	5,405
02	1 año	65,077.7083	12,207	53,575,271	18.76%	4,389
03	2 años	52,177.1592	14,439	48,116,641	27.67%	3,332
04	3 años	41,603.4600	6,823	26,228,342	16.40%	3,844
05	4 años	22,958.3871	6,756	19,948,481	29.43%	2,953
06	5 años	28,286.9285	8,413	20,253,885	29.74%	2,407
07	6 años	26,132.7675	7,054	21,907,415	26.99%	3,106
08	7 años	14,445.1375	4,162	14,182,546	28.81%	3,408
09	8 años	16,101.1575	6,293	12,091,910	39.08%	1,921
10	9 años	25,497.0952	5,551	16,248,645	21.77%	2,927
11	10 años	25,522.3442	4,982	21,987,133	19.52%	4,413
12	11 años	17,140.5418	3,545	16,122,457	20.68%	4,548
13	12 años	11,198.8809	2,318	10,865,163	20.70%	4,687
14	13 años	7,199.2904	1,454	6,694,043	20.20%	4,604
15	14 años	5,578.5179	1,037	6,373,791	18.59%	6,146
16	15 años	7,314.5322	1,292	7,356,081	17.66%	5,694
17	Más de 15 años	23,311.4113	2,986	12,499,532	12.81%	4,186
Total		453,728.9580	96,950	355,736,351	21.37%	3,669

Robo Total		Unidades	Número	Monto	Frecuencia	Siniestro
Gpo.	Descripción	Expuestas	Siniestros	Siniestros		Promedio
01	Nuevos	66,690.5758	410	13,916,572	0.61%	33,943
02	1 año	69,892.2417	729	15,368,769	1.04%	21,082
03	2 años	59,734.1993	466	9,783,012	0.78%	20,994
04	3 años	46,554.7269	290	5,383,734	0.62%	18,565
05	4 años	27,726.4507	409	5,405,332	1.48%	13,216
06	5 años	33,916.3872	248	3,641,424	0.73%	14,683
07	6 años	32,951.2170	178	2,517,996	0.54%	14,146
08	7 años	20,938.0994	157	1,969,932	0.75%	12,547
09	8 años	21,752.6690	158	1,709,238	0.73%	10,818
10	9 años	33,984.4822	171	1,981,154	0.50%	11,586
11	10 años	35,570.0053	135	1,914,600	0.38%	14,182
12	11 años	24,867.4069	212	1,647,276	0.85%	7,770
13	12 años	17,274.7183	103	1,225,190	0.60%	11,895
14	13 años	10,888.6222	72	828,445	0.66%	11,506
15	14 años	8,275.7171	41	570,939	0.50%	13,925
16	15 años	11,140.5391	232	2,367,140	2.08%	10,203
17	Más de 15 años	36,395.2497	127	991,247	0.35%	7,805
Total		558,553.3078	4,138	71,222,000	0.74%	17,212

Siniestralidad por Estado

Estado	Vehículos Expuestos	Número Muertes	Número Robos	Monto Robos	Número Conductores	Frecuencia Muertes	Frecuencia Robos	No. Conduc. p/Vehículo	Monto Prom. Robos
Alabama	4,075	1,025	12.249	77,634	2,114	25.15%	0.30%	51.88%	6,338
Alaska	367	84	2.398	11,287	302	22.89%	0.65%	82.29%	4,707
Arizona	2,785	884	24.426	132,120	2,401	31.74%	0.88%	86.21%	5,409
Arkansas	1,436	648	6.391	33,930	1,695	45.13%	0.45%	118.04%	5,309
California	21,657	5,105	298.445	1,274,062	19,303	23.57%	1.38%	89.13%	4,269
Colorado	2,932	522	15.022	66,893	2,244	17.80%	0.51%	76.53%	4,453
Connecticut	2,695	406	22.601	139,154	2,391	15.06%	0.84%	88.72%	6,157
Delaware	529	118	2.632	14,121	475	22.31%	0.50%	89.79%	5,365
Distric Columbia	268	75	8.291	36,961	394	27.99%	3.09%	147.01%	4,458
Florida	11,378	3,016	102.086	N.D.	8,992	26.51%	0.90%	79.03%	0
Georgia	5,385	1,632	42.075	231,118	4,466	30.31%	0.78%	82.93%	5,493
Hawaii	719	147	4.410	11,197	642	20.45%	0.61%	89.29%	2,539
Idaho	953	238	1.610	6,582	718	24.97%	0.17%	75.34%	4,088
Illinois	8,091	1,748	70.806	390,991	7,335	21.60%	0.88%	90.66%	5,522
Indiana	4,265	973	21.877	102,734	3,794	22.81%	0.51%	88.96%	4,696
Iowa	2,613	511	4.496	15,772	1,915	19.56%	0.17%	73.29%	3,508
Kansas	2,237	426	7.473	36,319	1,733	19.04%	0.33%	77.47%	4,860
Kentucky	2,841	782	8.191	43,617	2,398	27.53%	0.29%	84.41%	5,325
Lousiana	2,984	857	22.842	237,991	2,606	28.72%	0.77%	87.33%	10,419
Maine	988	190	2.239	9,997	879	19.23%	0.23%	88.97%	4,465
Maryland	3,539	750	31.177	184,318	3,203	21.19%	0.88%	90.51%	5,912
Massachusets	3,791	700	53.851	297,581	4,334	18.46%	1.42%	114.32%	5,526
Michigan	7,293	1,633	67.007	468,982	6,401	22.39%	0.92%	87.77%	6,999
Minnesota	3,267	605	16.537	84,322	2,489	18.52%	0.51%	76.19%	5,099
Mississippi	1,811	728	4.696	2,109	1,845	40.20%	0.26%	101.88%	449
Missouri	3,873	1,052	27.011	132,948	3,550	27.16%	0.70%	91.66%	4,922
Montana	733	181	1.818	452,874	536	24.69%	0.25%	73.12%	249,106
Nebraska	1,340	296	3.000	24,062	1,104	22.09%	0.22%	82.39%	8,021

Siniestralidad por Estado

Estado	Vehículos Expuestos	Número Muertes	Número Robos	Monto Robos	Número Conductores	Frecuencia Muertes	Frecuencia Robos	No. Conduc. p/Vehículo	Monto Prom. Robos
Nevada	835	307	6.439	861,362	766	36.77%	0.77%	91.74%	133,773
New Hampshire	976	190	2.701	95,165	811	19.47%	0.28%	83.09%	35,233
New Jersey	5,894	890	71.106	452,874	5,522	15.10%	1.21%	93.69%	6,369
New Mexico	1,247	538	5.346	24,062	1,058	43.14%	0.43%	84.84%	4,501
New York	10,184	2,239	171.007	85,305	10,255	21.99%	1.68%	100.70%	499
North Caroline	5,201	1,464	18.748	61,004	4,510	28.15%	0.36%	86.71%	3,254
Nort Dakota	662	81	0.746	323,560	432	12.24%	0.11%	65.26%	433,726
Ohio	8,820	1,700	47.477	54,563	7,393	19.27%	0.54%	83.82%	1,149
Oklahoma	2,581	655	18.877	69,315	2,254	25.38%	0.73%	87.33%	3,672
Oregon	2,367	630	15.232	2,851	2,196	26.62%	0.64%	92.78%	187
Pennsylvania	7,922	1,877	56.517	158,845	7,779	23.69%	0.71%	98.19%	2,811
Rhode Island	687	100	9.223	835,926	684	14.56%	1.34%	99.56%	90,635
South Caroline	2,474	996	12.013	14,971	2,349	40.26%	0.49%	94.95%	1,246
South Dakota	707	151	0.779	4,929	483	21.36%	0.11%	68.32%	6,328
Tennessee	4,382	1,081	26.325	111,973	3,241	24.67%	0.60%	73.96%	4,253
Texas	12,565	3,361	150.971	55,644	11,114	26.75%	1.20%	88.45%	369
Utah	1,188	303	4.056	14,782	990	25.51%	0.34%	83.33%	3,644
Vermont	473	116	1.128	4,929	411	24.52%	0.24%	86.89%	4,370
Virginia	4,729	999	18.956	111,973	4,204	21.12%	0.40%	88.90%	5,907
Washington	4,075	781	21.787	55,644	3,243	19.17%	0.53%	79.58%	2,554
West Virginia	1,321	468	2.911	14,782	1,313	35.43%	0.22%	99.39%	5,078
Wisconsin	4,043	817	16.146	60,095	3,288	20.21%	0.40%	81.33%	3,722
Wyoming	491	127	0.652	2,693	357	25.87%	0.13%	72.71%	4,131
Total	184,594	44,178	1,552.551	7,919,293	162,798	23.93%	0.84%	88.19%	5,101

Fuente: Insurance Institute for Highway Safety of U.S.A.

Año 1989

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cve.	Descripción	Modelo														Total
		1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	
0130	CHEVYLER SHADOW TIPOCO S/A. AC. AUT. 2 Y 4 PTE.	340	347	282	217											1306
0136	CHEVYLER SHADOW TIPOCO CIA. AC. AUT. 2 Y 4 PTE.	114	107	92	142											455
0137	CHEVYLER SHADOW EQUIPADO AUT. CIA. AC. 2 Y 4 PTE.	94	117	80	306											497
0138	CHEVYLER SHADOW GTS TURBO STD. Y AUT. S/A. AC. 2 PTE.		4	13	27											44
0139	CHEVYLER SHADOW GTS TURBO STD. Y AUT. CIA. AC. 2 PTE.		3	13	26											44
0160	CHEVYLER SHADOW GTS EQ TURBO CIA. AC. STD. Y AUT. 2 PTE.		4	12	29											45
0161	CHEVYLER SHADOW EQUIPADO STD. Y AUT. S/A. AC. 2 Y	20	30	30	46											102
0162	CHEVYLER SHADOW GTS EQ TURBO S/A. AC. STD. Y AUT. 2 PTE.			5	11											16
0163	DODGE DART K VAG AUT. BQ.					25	8	9		2	1	3				48
0164	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. AUT. TIPOCO	267	364	296												911
0165	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. AUT. TIPOCO CIA. AC.	97	118	111												327
0166	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. AUT. EQUIPADO		60	80												140
0167	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. AUT. EQUIPADO CIA. AC.	113	213	215												539
0168	CHEVYLER SHADOW TIPOCO STD. 2 Y 4 PTA.				39											39
0170	CHEVYLER SHADOW TIPOCO STD. 2 Y 4 PTA. CIA. AC.				23											23
0171	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. RT. AUT. TIPOCO		29													29
0172	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. RT. AUT. TIPOCO CIA. AC.	69	24													73
0173	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. RT. AUT. EQUIPADO		18													18
0174	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. RT. AUT. EQUIPADO CIA. AC.	86	30													144
0175	CHEVYLER SPIRIT 4 PTA. AUT. EQUIPADO TURBO CIA. A.	20	46													118
0176	CHEVYLER SHADOW GTS AUT. CONVERTIBLE TIPOCO S/A. AC.		3													3
0177	CHEVYLER SHADOW GTS AUT. CONVERTIBLE TURBO	1	2													3
0180	CHARGER RAM COI LIMITED AUT. CIA. AC.	119	148													267
0181	CHEVYLER SHADOW GTS STD. CONVERTIBLE		1													1
0182	CHEVYLER PHANTOM RT. 16 V.	23														23
0183	CHEVYLER LA RAGON 4P. EQ. NUEVA GENERACION	68														68
0184	CHEVYLER SHADOW CONVERTIBLE TIPOCO CIA. AC.	1														1
0185	SHADOW 2 Y 4 PTE. TIPOCO DEPORTIVO Y RUVENEL. S/A.	2														2
0186	SHADOW 2 Y 4 PTE. TIPOCO DEPORTIVO Y RUVENEL. CIA.	3														3
0188	SHADOW 2 Y 4 PTE. EQUIPADO DEPORTIVO Y RUVENEL. C.	7														7
0189	CHEVYLER NEW YORKER 4 PTE. 6 CIL.															
0205	DATSLIN 1800 ED. 2 Y 4 PTE. STD.									79	115	96	93	262	33	696
0206	DATSLIN 1800 Y 1800 ED. 2 Y 4 PTE. AUT.									26	26	40	18	34	6	146
0207	DATSLIN 1800 Y 1800 ED. 4 PTE. AUT. DE LADO.									5	13	8	11	7	1	47
0208	DATSLIN 1800 VAG. STD.									16	18	24	17	47	8	130
0209	DATSLIN 1800 Y 1800 VAG. AUT.									8	9	10	3	11	3	44
0210	DATSLIN 1800 ED. 2 Y 4 PTE. STD. AUSTRERO.									10	12	6	7	17	7	59
0211	DATSLIN 1800 Y 1800 ED. 2 Y 4 PTE. STD. DE LADO.									7	14	16	14	9	1	61
0212	DATSLIN 1800 VAG. AUSTRERO.									2	4	4	3	12	1	25
0213	DATSLIN SAMURAI 1800 H.R. AUSTRERO.									4	6	3	2			15
0214	DATSLIN SAMURAI 1800 H.R. STD.									7	20	8	7			42
0215	DATSLIN SAMURAI 1800 H.R. STD. DE LADO.									4	6	2	2			14
0216	DATSLIN SAMURAI 1800 H.R. AUT.									3	5	7	4			19
0217	DATSLIN SAMURAI 1800 H.R. AUT. DE LADO.												1			1
0218	DATSLIN SAMURAI 1800 ED. STD. AUSTRERO															
0219	DATSLIN SAMURAI 1800 ED. STD. TIPOCO.															
0220	DATSLIN SAMURAI 1800 ED. AUT.									21	13	19	14	30		89
0221	DATSLIN SAMURAI 1800 ED. AUT.									15	18	9	12	6		52
0222	NISSAN TERUHI ED. STD. AUSTRERO 2 Y 4 PTE. Y OR.	311	343	392	473	304	383	220	182	70						2379
0223	NISSAN TERUHI ED. STD. TIPOCO 2 Y 4 PTE. Y OR.	308	496	628	452	340	202	107	45	46						2346
0224	NISSAN TERUHI ED. STD. DE LADO 2 Y 4 PTE. Y OR.	22	20	26	41	40	26	28	18	5						246
0225	NISSAN TERUHI ED. AUT. TIPOCO 2 Y 4 PTE. Y OR.	110	103	98	304	186	100	107	81	23						945

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cve.	Descripción	Modelo															Total	
		1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980			
0313	17 MUSTANG FAST BACK CIA AC Y.E.E.																	18
0316	47 FORD CARRAY ALL.		2	5	6	24	8	8	27	17	6	13	9	24	14		163	
0317	15 FORD GRAND MARQUEZ 2 Y 4 PTS. AUT. NORMAL.																23	
0318	15 FORD GRAND MARQUEZ 2 Y 4 PTS. AUT. EQ.									66	46	46					273	
0319	15 FORD GRAND MARQUEZ VAG. AUT. NORMAL.									6	8	14					30	
0340	15 FORD GRAND MARQUEZ VAG. AUT. EQ. CIA. AC.									15	5	8					28	
0341	15 FORD GRAND MARQUEZ VAG. AUT. EQ. CIA. AC. Y.E.E.									7	3	6					16	
0342	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. STD.	71	151	179	181	114	64	114	126	60							1,062	
0343	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. CIA. AC. STD. Y.E.E.				61	79	77	21	60	48	51						561	
0344	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. CIA. AC. STD.	21	32	30	53	30	20	30	28	16							262	
0345	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. EQ. CIA. AC. AUT.				113	83	15	15	12	12	8						278	
0346	17 MUSTANG H.T. STD.												2	1	2		5	
0347	17 MUSTANG FAST BACK STD.																6	
0348	14 FORD THUNDERBOLT AUSTRERO			24	21	16	9	8	19								87	
0349	19 FORD THUNDERBOLT STD. EQUIPADO				27	16	7	16	23	23							116	
0350	16 FORD COUGAR	47	312	276		120	113	112	173								1,975	
0351	19 FORD THUNDERBOLT AUTOMATICO	34	100	104	52	17	14	25	26								300	
0352	14 FORD TOPAZ 2 PTS. XL					3	16	3									24	
0353	16 FORD THUNDERBOLT STD. Y AUT. STD.				10	20	8	10	8								57	
0354	42 FORD TAURUS SD 4 PTS. AUTOMATICO		129	156	328	144											757	
0355	42 FORD TAURUS VAG. AUTOMATICO		58	89	89	54											294	
0356	14 FORD TOPAZ 2 Y 4 PTS. AUSTRERO	128	229	230	205	90	37	51	51	28							1,854	
0357	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. AUT.	99	229	138	138	63											667	
0358	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. CIA. AC. AUT.				183	77	39										279	
0359	14 FORD TOPAZ GLX 2 Y 4 PTS. CIA. AC. AUT. Y EQ. XL				76	42	18	8									142	
0360	19 FORD THUNDERBOLT STD. 19 1/2																18	
0361	18 FORD THUNDERBOLT AUT. 19 1/2					22											22	
0362	18 FORD THUNDERBOLT STD. SC.	15	22	22													59	
0363	18 FORD THUNDERBOLT AUT. SC.	16	43	19													78	
0364	39 FORD GHA STD.			18													18	
0365	39 FORD GHA AUT.	220	379														599	
0366	16 FORD COUGAR 3RT. S.C.		15	19													32	
0370	16 FORD COUGAR C/D V. PIEL.		12	34													46	
0371	15 FORD GRAND MARQUEZ - nuevo generacion	241															241	
0401	19 AMERICAN SD STD.									7	9	17	67	8			108	
0402	19 AMERICAN SD AUT.											16	24	42	15		98	
0403	19 AMERICAN X STD. S/A AC.																3	
0404	19 AMERICAN X STD. CIA. AC.																3	
0405	19 AMERICAN VAG. STD.												3				3	
0406	19 AMERICAN VAG. AUT.											4	8	15	32	1	47	
0407	19 AMERICAN VAG. AUT. CIA. AC.											4	5	3	2	14	43	
0408	21 AMERICAN BALLY AMX STD.											1	4	16	4		23	
0409	21 AMERICAN BALLY AMX STD. CIA. AC.											1					1	
0410	21 AMERICAN BALLY AMX AUT.											2	4	4	7		11	
0411	21 AMERICAN BALLY AMX AUT. CIA. AC.											3	3	2			8	
0412	19 GREMLIN STD.											6	4	19	8		37	
0413	19 GREMLIN AUT.											15	12	25	4		56	
0414	19 GREMLIN X STD.											4	3	4			11	
0415	19 GREMLIN X STD. S/A AC.																2	
0416	19 GREMLIN X STD. CIA. AC.																1	
0417	19 GREMLIN X AUT. CIA. AC.											1	8	8	1		19	
													1	2			4	

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cvc.	Descripción	Modelo													Total		
		1992	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981		1980	
0418	19	AMERICAN OPS AUT. S/A. AC.											1	6	3		14
0419	19	AMERICAN OPS AUT. CIA. AC.											4	3	5	2	14
0420	19	AMERICAN ECD AUT. S/A. AC.											3	3	3	1	8
0421	19	AMERICAN ECD AUT. CIA. AC.											1	3	2		6
0422	20	PACER AUT.														1	1
0424	20	PACER AUT. CIA. AC.														3	3
0429	22	JEOP CS-3 Y CS-7 CAPOTA LONA O METALICA						2			3	2	3	1	3	1	17
0430	22	JEOP WAGONER STD						13	20	10	8	14	10	31	11		121
0431	19	AMERICAN GT S/A. AC.												1	2		3
0432	22	JEOP ALONGADO								4	3	3	4	4			20
0434	22	JEOP WAGONER AUT.									2	22	11	13	2		50
0435	20	LEBMA AUT. S/A. AC.											2	8			10
0436	20	LEBMA AUT. CIA. AC.											4	5			9
0437	21	AMERICAN BALLY STD												4			4
0438	22	JEOP CS-7 CAPOTA PLASTICO						2	4	3	3	5	2	4			23
0439	22	JEOP WAGONER AUT. EQ										1	11	2	1		15
0440	22	JEOP 114 WAGONER ALPINA STD.						1	4	2	3	3	2	3	1		16
0441	22	JEOP 114 WAGONER ALPINA AUT.						8	11	3	1	2	1	2			28
0442	22	JEOP CS-5 LIMITED AUT.						1	1	7							9
0443	22	JEOP 114 GRAND WAGONER CHALINERA						10	3	2		1	3	1			20
0444	22	JEOP 114 GRAND WAGONER CHALINERA CIA. AC.						17	10	3		2					32
0445	22	JEOP WAGONER STD. ALPINA CIA. AC.						1	5			1					7
0507	23	B-5 TL VAG.													37	4	41
0504	23	B-12 TL Y B-12 CUSTOM 1300 SD										8	6	5	46	8	69
0505	23	B-12 TL 1400 SD													12	3	15
0506	23	B-12 VAG.														1	1
0507	23	B-5 SERAGE L.											14	12	6	8	42
0508	23	B-5 SERAGE B.											5	3	2	1	12
0509	23	B-13 ROUTER 1400 SD											24	23	10	13	70
0510	23	B-13 ROUTER 1400 VAG.											8	4	1	4	16
0511	24	B-18 1400 SD 4 PTE. AUTIZADO											24	31	24	39	118
0512	24	B-18 1400 SD 4 PTE. EQUIPADO											10	14	10	9	43
0513	24	B-18 PLUS 1400 SD STD											8	4	2		14
0514	24	B-18 1400 SD AUT.										2	12	10	3		27
0515	24	B-18 PLUS 1400 QUAYEN STD.											3	4	1		8
0516	24	B-18 PLUS 1400 QUAYEN AUT.											1	3			4
0517	24	B-18 1400 QUAYEN CUSTOM AUTIZADO											5				5
0518	24	B-18 PLUS 1400 SD AUT.												2	2		4
0519	25	ALLIANCE 2 Y 4 PTE. AUT. 4 Y 5 VEL.								47	21						68
0520	25	ALLIANCE 2 Y 4 PTE. DL. 4 Y 5 VEL.									11						11
0521	25	ALLIANCE 2 Y 4 PTE. LL. 4 Y 5 VEL.								18	10						28
0522	24	B-5 SERAGE TX.														24	24
0523	24	B-18 TL 1 LITROS STD. Y AUT.														27	27
0524	24	B-18 TL STD. Y AUT. CIA. AC.														4	4
0525	24	B-18 GTX STD. Y AUT.									14	42					56
0526	24	B-18 GTX STD. Y AUT. CIA. AC.									4	11	1				16
0527	24	B-18 GTX STD. Y AUT. 2 LITROS QUAYEN														14	14
0528	24	B-18 GTX STD. 2 LITROS CIA. AC. QUAYEN														4	4
0529	24	B-18 GTX AUT. 2 LITROS CIA. AC. QUAYEN										3	1	2			6
0530	25	ALLIANCE 2 Y 4 PTE. 5 VEL. L. STD										12	11	1			24
0531	25	ALLIANCE 2 Y 4 PTE. 5 VEL. LTD										9	19	1			29

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cve.	Descripción	Modelo														Total
		1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	
0140	40 VOLKSWAGEN JETTA CEE 2T	14	46	71	74	22										217
0141	29 VOLKSWAGEN COMBI CARAVELLE	18	33	19	14											84
0142	27 VOLKSWAGEN HAO SD RUMBLE			4	5											9
0143	39 VOLKSWAGEN GOLF RUMBLE 3 PTS			3	13											16
0144	40 VOLKSWAGEN JETTA RUMBLE Y PRIMAVERA 3 Y 4 PTS			4	27											31
0145	40 VOLKSWAGEN JETTA CARAT Y CIL	32	65	20												137
1001	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 ESTAQUITAS 6 CIL. 1 TON	2	4													75
1002	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 PICK-UP 1 TON STD.	44	83	54	77	86	28	40	58	70	20	29	34	103	23	649
1003	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 ESTAQUITAS 1 TON 1 TON	2	2													24
1004	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 PICK-UP 1 TON AUT.	45	115	27	91	28	11	21	23	15	13	32	29	44	11	547
1005	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 PICK-UP DRUMD. V.4 1 T	1	7	4	13	2	1	4								47
1006	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 ADVENTURER 6 CIL. 1 TO	4	7	6	12	2	2	4	1	2						48
1007	01 DODGE D-100 Y D-250 PICK-UP CLUB CAB 6 CIL. 1 TO	1	2	3	5	1		1	7	3	1	3	1	5	1	34
1008	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 PICK-UP CLUB CAB V.4 1	20	19	25	12	7	5	7	7	6	3	1	2	5	1	120
1009	01 DODGE D-100 Y D-250 PICK-UP ADVENTURER V.4	16	25	61	28	15	6	8	9	3	1	3	4	5	1	225
1010	01 DODGE D-100 D-150 Y D-250 CLUB CAB DRUMD. V.4	6	4	10	5	2	2	1	1							36
1011	02 DODGE D-300 Y D-350 ESTAQUITAS 6 CIL. 3 TON	27	28	23	34	19	14	23	44	15	17	20	26	89	10	463
1012	02 DODGE D-300 Y D-350 ESTAQUITAS V.4 3 TON	115	246	152	107	64	20	55	40	21	14	47	32	91	16	1529
1013	01 DODGE D-300 Y D-350 PICK-UP Y ADVENTURER 1.3 TO	5	6	3	13	6	2	3	6	2	3	4	3	24	4	86
1014	01 DODGE D-300 Y D-350 PICK-UP V.4 1.3 TON	2	22	11	6	5		5	1	1						60
1015	01 DODGE D-300 Y D-350 PANEL 6 CIL. V.4							1								1
1016	02 DODGE D-300 Y D-350 CABORN VAN 6 CIL. Y V.4 3 TO	1	3	6	7	6		2	4	5	4	4	2	20	3	51
1017	02 DODGE VANETTE RODADA SENCILLA 3 TON	1	2		5			1	3	1						11
1018	02 DODGE VANETTE RODADA SENCILLA 1 TON	2	7	7	11	2	4	2	1	3	1	3	3	11	2	31
1019	02 DODGE VANETTE RODADA DOBLE 3 TON	3	2							1						7
1020	02 DODGE VANETTE RODADA DOBLE 4 TON	2	5	3	1	2	3	1	3		1	1		2	1	21
1021	01 DODGE D-150 PICK-UP RAM	5	2	4	3	8	7	5	7	6	3	3	3			56
1022	01 DODGE D-150 Y D-250 PROSPECTOR	6	33	32	19	9	1	4	5	1						110
1023	01 DODGE D-250 LIMITED	27	4	1	1				1							34
1024	01 DODGE D-250 ADVENTURER CLUB CAB	5	2	2	4	5										17
1101	01 DATSUN PICK-UP 3/4 TON	160	328	263	142	134	127	76	54	53	34	49	64	74	23	1575
1102	01 DATSUN PICK-UP DR L230 3/4 TON	15	19	5	4	5	7	10	4	8	4	8	2	2	1	87
1103	01 DATSUN PICK-UP 4 PULAS 3/4 TON	48	57	70	31	16	24	27	18	13	10	7				221
1104	01 DATSUN ESTAQUITAS 3/4 TON	184	285	195	192	112	96	53	22	21	12	29	17	26	5	1270
1105	01 DATSUN GARGONETA VAN 1 TON	2	4	21	31	5	13	5	5	3	2	5	2			99
1106	01 NISSAN KICHE VAN PANEL	47	49	56	48	14	12	5	1	4	1					225
1201	01 DINA 1000 PICK-UP 1 TON								1							37
1202	02 DINA 1000 ESTAQUITAS GASOLINA 3 TON		2			4				1	1	2	4	10	16	47
1203	02 DINA 1200 ESTAQUITAS DIESEL 3 TON			1						1		2	7	27	20	73
1204	01 DINA PANEL DIESEL													1		1
1205	02 DINA VANET DIESEL			4				5	3	5						33
1206	01 DINA PANEL GASOLINA 1 TON			1												2
1207	02 DINA 1000 ESTAQUITAS GANADERA GASOLINA 1 TON															2
1208	02 DINA 1200 ESTAQUITAS GANADERA DIESEL 3 TON															4
1209	02 DINA VANET GASOLINA 1 TON		1													4
1301	01 FORD F-100 Y F-150 PICK-UP 3 Y 4 VEL. 1 TON	147	328	70	89	40	29	47	71	53	67	99	93	331	94	1231
1302	01 FORD F-100 Y F-150 ESTAQUITAS 1 TON	1	2	2	3	1			1	5	2	1	3	14	3	28
1303	01 FORD F-100 F-150 Y F-250 PICK-UP RANGER 1 TON	81	229	114	89	48	21	37	24	11	15	13	19	42	10	764
1304	01 FORD F-200 Y F-350 PICK-UP 1.5 TON	46	28	17	15	11	8	19	8	9	8	20	21	25	7	245
1401	02 FORD F-200 Y F-350 ESTAQUITAS 3 TON	297	354	333	142	72	44	62	76	31	47	76	41	116	23	1524
1506	01 FORD F-100 F-150 Y F-200 PICK-UP EXPLORER 1 TON	4	14	14	17	11	3	9	10	5	4	11	5	2		111

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cve.	Descripción	Modelo																Total
		1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980			
1307 01	FORD F-350 Y F-350 PICKUP RANGER 1.5 TON	19	18	4	2	2	2	1	1	4	4	1	3	4	2	43		
1308 01	FORD B-100 Y F-100 PANEL 1.5 TON	3	3	3	3	6	1	6	13	11	5	10	13	49	2	126		
1309 01	FORD F-350 Y F-350 CANNON VAN	4	1	5	2	2	2	3	3	2	2	5	3	16	4	43		
1310 01	FORD F-150 VANETT 1 TON	28	79	26	88	15	7	10	16	6	9	4	91	1	313			
1311 01	FORD F-150 Y F-350 PICKUP RANGER L200	33	43	40	29	13	11	6	3	2	1	2	2	1	212			
1312 01	FORD F-150 Y F-350 PICKUP RANGER L200	5	6	5	2	6	2	2	3	1	1	2	2	2	37			
1313 01	FORD F-150 Y F-350 PICKUP RANGER LORO AUT.	31	31	13	26	14	4	1	1	1	1	1	1	1	123			
1314 01	FORD F-350 PICKUP FIGHTER	8	8	2	1										17			
1401 01	CHEVROLET C-16 C-15 Y C-30 PICKUP 250 PC 4 CIL. 1 T.	17	99	77	53	34	24	29	37	42	33	72	54	233	35	649		
1402 01	CHEVROLET C-16 C-15 Y C-30 PICKUP 1.5 TON	31	31	40	36	18	8	12	24	15	9	23	23	46	6	333		
1404 01	CHEVROLET CHEVENE C-15 Y C-30 STD Y AUT.	81	96	106	81	33	13	26	33	12	7	22	23	26	9	628		
1405 01	CHEVROLET CHEVENE 150 V-8 ESTANDBY Y AUTOMA	143	260	232	207	101	46	36	73	35	27	47	45	43	18	1,341		
1408 01	CHEVROLET C-30 Y C-31 PICKUP 150 PC V-8 1.5 TON	23	12	18	14	4	2	2	4	7	5	7	6	20	3	131		
1407 01	CHEVROLET C-30 Y C-31 PICKUP 251 PC 4 CIL. 1.5 TON	1	19	6	7	6	3	4	4	3	2	2	3	23	2	66		
1406 01	CHEVROLET C-30 Y C-31 ESTACAS 150 PC V-8 1.5 T	137	228	151	112	38	16	45	60	27	12	21	22	67	13	911		
1409 01	CHEVROLET C-30 Y C-31 ESTACAS 251 PC 4 CIL. 1	8	47	13	23	14	13	17	13	9	7	13	49	1	246			
1410 01	CHEVROLET C-15 Y C-15 CAMIONETA VAN 1 TON			13	2			3	1	1	1				42			
1411 01	CHEVROLET C-30 CAMION VAN 3 TON	2	2	3	3	1		3	3	2	1	3	3	8	1	44		
1412 01	CHEVROLET C-30 VANETT. 3 TON	20	45	78	41	23	21	33	33	19	10	28	8	80	3	440		
1413 01	CHEVROLET C-30 Y C-31 SPORT	2	1	2	1			1				1			8			
1414 01	CHEVROLET C-30 PICKUP HUNTER CIA AC	3	22	37	18	13								1	94			
1415 01	CHEVROLET S-10 MAXI-CAB AUSTRALIA	51	13												66			
1416 01	CHEVROLET S-10 MAXI-CAB AUT. DE LORO	6	16								1	1			24			
1417 01	CHEVROLET S-10 MAXI-CAB STD. DE LORO CIA AC	10	8												18			
1418 01	CHEVROLET CHEVENE 150 V-8 STD Y AUT. CIA AC	36	37	18	18	3	1	2	1	2	1	1	2	2	143			
1419 01	CHEVROLET C-30 400 SS STD. CIA AC	11							1						12			
1420 01	CHEVROLET C-30 400 SS ALT. CIA AC	12			1										13			
1421 01	CHEVROLET C-31 CHEVENE SIA AC	1	2								1	1			5			
1404 01	JEIP S-344 PICKUP 1 TON							2		1	3	1	5	1	13			
1403 01	JEIP S-344 PICKUP USA DE LORO 1 TON							1		2	1		1		5			
1404 01	JEIP S-10 PICKUP LAREDO								1	1					2			
1404 01	JEIP S-10 PICKUP LAREDO AUTOMATICO									1					1			
1801 08	VOLKSWAGEN PANEL	196	278	196	123	77	84	175	196	118	55	106	97	232	43	1,974		
1802 08	VOLKSWAGEN MONADA				1									11	13			
2001 03	DODGE D-400 ESTACAS HASTA 7.5 TON	16	9			1			4	8	8	36	54	133	16	251		
2002 03	DODGE D-400 PLATAFORMA HASTA 7.5 TON	5					1		2	3	2	14	10	33	3	73		
2201 03	DINA S1-E ESTACAS HASTA 7.5 TON	9	12	15	9	7	4	7	16	8	4	29	29	117	14	290		
2202 03	DINA S1-E PLATAFORMA HASTA 7.5 TON	1	6	3	2		1	1	7	2	1	3	2	30	6	65		
2201 03	FORD F-400 ESTACAS HASTA 7.5 TON		6		4	2	1	1	3	30	13	19	36	60	193	203		
2202 03	FORD F-400 PLATAFORMA HASTA 7.5 TON						1	1	5	3	11	7	43	9	80			
2401 03	CHEVROLET CAR ESTACAS 4 CIL. HASTA 7.5 TON		3	3	1			2	16	3	2	3	11	79	7	128		
2402 03	CHEVROLET CAR ESTACAS DIESEL HASTA 7.5 TON		1						2	2	2	2	2	4	13			
2403 03	CHEVROLET CAR PLATAFORMA HASTA 7.5 TON			1	7	3		1	6	1		2	12	3	33			
2404 03	CHEVROLET CAR PLATAFORMA DIESEL HASTA 7.5 TON					1					1	1	2	3	5			
2501 03	FAMSA ESTACAS HASTA 7.5 TON	2	8	7	5	7	1	3	1		3	5	61	10	113			
2502 03	FAMSA PLATAFORMA HASTA 7.5 TON		3			1						3	13	1	21			
3001 04	DODGE D-400 ESTACAS HASTA 10 TON	29		1					6	4	7	16	31	64	7	147		
3002 04	DODGE PD-400 ESTACAS HASTA 10 TON								1	1	1	4	14	26	3	36		
3003 04	DODGE D-400 CAMION VAN HASTA 10 TON										1	2	117	7	127			
3004 04	DODGE D-400 ESTACAS CAMION HASTA 12 TON	1							2		2	4	8	18	26			
3005 04	DODGE D-400 CAMION VAN HASTA 14 TON										1	1	3		3			

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cve.	Descripción	Modelo														Total	
		1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980		
3008 04	DOGGE PD-400 ESTACAS TANDEM HASTA 14 TON		1						2	3	4	6	4	36	4	66	
3007 04	DOGGE PD-400 CAMION VAN 10 TON											2	4	4		10	
3009 04	DOGGE D-400 CARRO TANQUE									3	1		6	5	22	3	42
3010 05	DOGGE PD-400 CARRO TANQUE		1													20	
3301 05	DINA 811-K ESTACAS HASTA 10 TON	10	56	15	12	2	9	12	22	4	1	27	2	6	10	239	
3302 05	DINA 811-K ESTACAS TANDEM HASTA 14 TON	31	87	20	18	10	5	23	48	21	6	43	73	344	49	764	
3303 04	DINA 811-K CAMION VAN	1		1									3	10	1	21	
3304 05	DINA 841-G2 ESTACAS TANDEM	6	17	10	4		2	4	11			3	14	11	57	144	
3305 04	DINA 841-G2 CAMION VAN		1													2	
3306 05	DINA 841-G2 ESTACAS TANDEM	24	37	3	2				1	6	3		13	7	43	6	165
3307 04	DINA 841-G2 CAMION VAN	1												1	1	1	8
3308 04	DINA 331 CARRO TANQUE	14	24	15	4	9	11	5	2	3	1	1	4	12	1	106	
3309 05	DINA 431 CARRO TANQUE	3	6	2	1	2	1	3	3	2	1	2	4	30	2	62	
3301 04	FORD F-400 ESTACAS HASTA 10 TON		1	1	1			1	10	4	7	37	39	129	15	245	
3302 04	FORD F-400 CAMION VAN HASTA 10 TON						1		3	1	6	3	3	13	1	31	
3303 05	FORD F-400 ESTACAS TANDEM HASTA 16 TON			1					5		3	11	10	34	3	66	
3304 04	FORD F-400 CAMION VAN HASTA 14 TON								1			2	1	5		9	
3305 04	FORD F-400 CARRO TANQUE	1			2	1	2	1	8	6	8	12	12	39	1	91	
3401 04	CHEVROLET C-60 ESTACAS HASTA 10 TON		1						1	27	12	3	6	14	31	8	103
3402 04	CHEVROLET C-60 ESTACAS DIESEL HASTA 10 TON										1	1		6		8	
3403 04	CHEVROLET C-60 CAMION VAN HASTA 10 TON				1		1	3	3				2	5	1	17	
3404 04	CHEVROLET C-60 ESTACAS TANDEM V-8 14 TON											1		1	1	5	
3405 05	CHEVROLET C-60 ESTACAS TANDEM DIESEL 10 TON			1					2							12	
3406 04	CHEVROLET C-60 CAMION VAN 14 TON															3	
3407 04	CHEVROLET C-60 CARRO TANQUE								24	5		2	1	23	1	56	
3501 04	FAMSA ESTACAS HASTA 10 TON	8	18	13	19	9	8	10	1			6	7	15	6	142	
3502 05	FAMSA ESTACAS TANDEM HASTA 16 TON	18	34	55	23	28	6	7	1	1	3	3	12	39	4	241	
4021 04	DOGGE D-400 VOLTEO 12 TON	1	1							2	1	2	7	9	4	33	
4022 04	DOGGE D-400 VOLTEO HASTA 14 TON	2												4	1	7	
4023 04	DOGGE PD-400 VOLTEO 10 TON		3						1			9	22	24	4	63	
4024 04	DOGGE PD-400 VOLTEO 12 TON													1		1	
4025 04	DOGGE PD-400 VOLTEO HASTA 14 TON				1								3	2		6	
4201 04	DINA VOLTEO DE 10 TON	11	24	6					2	1	1	2	3	8	2	61	
4202 04	DINA VOLTEO DE 12 TON	2	22	16	2	2	1	2	5					8	1	61	
4203 04	DINA VOLTEO DE 14 TON	19	10	10	3	2	1	4	1	7	2	3	6	20	3	91	
4301 04	FORD F-400 VOLTEO HASTA 12 TON		3	1				1	10	6	1	17	30	88	10	167	
4401 04	CHEVROLET C-60 V-8 HASTA 10 TON (VOLTEO)								2	1			3	14		22	
4402 04	CHEVROLET C-60 V-8 HASTA 12 TON (VOLTEO)													3		8	
4501 04	FAMSA VOLTEO	32	46	10	2	1				2		6	9	23	2	135	
5100 06	AUTOCAR		1													97	
5200 06	DINA 841-C	3	6	4			1	2								119	
5300 06	DINA 840 E1	3	16	20	43	14	8	18	33	5	1	33	49	109	28	424	
5301 06	DINA 8400 TRIPCO	20	32	2				1					2	4		61	
5302 06	DINA 8400 DE LLUJO	7	24						10							42	
5400 06	FAMSA	18	35	22	27	18	8	18	40	32	8	19	67	132	41	485	
5500 06	KENWORTH	63	157	83	84	72	26	31	81	39	12	72	135	491	56	1,473	
5501 06	KENWORTH TRIO TRIPCO	44	38	5	5	10	3	4	1	2			2	6		120	
5502 06	KENWORTH TRIO DE LLUJO	27	11	2	1	1			1	1				4	1	50	
5600 06	RAMIREZ	6	29	7	6	6	9	7	14	2	2	4	11	73	9	187	
5700 06	WHITE			2	4	2			6	3	34	4	4	19	20	84	
5800 06	MAZDA	4	3	3	3	4	1	20	11	11	4	28	34	73	21	217	

Unidades a Riesgo por Tipo y Modelo

Anexo 12

Cve.	Descripción	Modelo													Total	
		1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981		1980
6001	CAJA CERRADA 3 ERES	21	43	21	26	23	20	16	24	9	7	10	35	201	33	620
6002	CAJA CERRADA 3 ERES	13	36	9	8	6	5	6	13	4	4	4	15	41	8	192
6003	CAMA BAJA 40 TON.	1	19	2	1	2		2	4	1		3	1	16	1	53
6004	CAMA BAJA 50-60 TON.	1	1										2	4		12
6005	CAMA BAJA 90 TON.		3	1	3		1					1	1	6	1	17
6006	JAULA GANADERA 1 EJE	1	2	1	2		1	2	1			2	6	5		25
6007	JAULA GANADERA TANDEN 2 ERES	12	9	9	4	2	2	6	6	5	2	13	29	116	15	232
6008	JAULA GANADERA 3 ERES	30	47	37	37	14	9	20	23	9	5	27	34	122	13	429
6009	PLATAFORMA 1 EJE	1		2	2	3	10	6	10	9	3	1	3	12	2	64
6010	PLATAFORMA TANDEN 2 ERES	8	3	10	3	2	2	5	4	4	3	10	14	86	8	142
6011	PLATAFORMA 3 ERES	6	25	20	19	5	3	5	4	1		14	34	153	29	318
6012	REMOLQUE TIPO TANQUE 30.000 LTS.		15	1	6		4	3	21	7	3	16	5	110	20	213
6013	REMOLQUE TIPO TANQUE 38.000 LTS.	1	1			2	1	1	1			31	2	10		49
6014	REMOLQUE TIPO TANQUE 43.000 LTS.	8	47	12	13	19	21	19	24	8	9	28	22	85	19	334
6015	REMOLQUE TIPO VOLTEO 23 MG.	6	3	8	4			3	2	1		4		17		54
6016	REMOLQUE TIPO VOLTEO 30 MG.	5	27	6	7	5	9	5	11	9	2	5	7	7	1	106
6017	TANQUE ANILLADO DE ACERO INOXIDABLE 32.000 LTS.	2	18	1	1		2	2	17	3		3	3	46	8	106
6018	TOLVA CEMENTERA.		1		1	3		2	2		1	1		25		38
6019	CAJA REFRIGERADORA CON EQUIPO.	3	13	7	13	11	11	7	8	13	13	16	16	109	31	271
TOTAL		20.492	29.837	10.721	10.792	6.362	4.383	5.297	3.484	3.738	2.576	4.298	4.873	11.876	2.317	139.646

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP-93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO																
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980			
0072	CAVALIER 2 Y 4 PTAS. AUT. EQUIPADO C/A AC. F.I.	39.0	33.1	43.0	34.3														
0073	CAVALIER Z24 2 PTAS. 3 VEL. F.I.	55.0	49.3	41.0	37.0														
0074	CAVALIER Z24 2 PTAS. 3 VEL. EQUIPADO C/A AC. F.I.	60.5	54.5	43.3	39.1														
0075	CAVALIER Z24 2 PTAS. AUT. F.I.	65.0	58.5	46.3	38.3														
0076	CAVALIER Z24 2 PTAS. AUT. EQUIPADO C/A AC. F.I.	68.2	61.4	48.4	40.5														
0077	BLAZER AUSTERA	56.7	51.0	42.5	39.5														
0078	BLAZER DE LUJO	65.0	58.5	49.3	41.9														
0079	BLAZER DE LUJO EQUIPADA	71.0	63.9	53.7	44.2														
0101	DODGE DART SD. 6 CIL. Y DART GTS.	51.7													9.9	9.0	7.6		
0102	DODGE DART SD. 6 CIL. AUT.	52.2													10.0	9.1	7.7		
0103	DODGE DART SD. V-8 AUT.	46.5													8.9	8.0	7.1		
0105	DODGE DART VAG. STD. 6 CIL.	56.3														9.9	9.0		
0106	DODGE DART VAG. AUT. 6 CIL.	56.3															9.9	9.1	
0107	DODGE DART VAG. AUT. V-8.	56.3															9.9	8.8	
0108	DODGE DART VAG. TOWN COUNTRY AUT. V-8.	54.0																9.5	8.1
0112	CHRYSLER LE BARON AUST.	51.1														9.8	8.1	7.7	
0113	CHRYSLER LE BARON EQ. C/A AC.	53.8														10.7	9.1	8.6	
0114	CHRYSLER LE BARON TOWN COUNTRY VAG.	58.5														11.2	9.6	9.1	
0115	DODGE DART SD. 2 Y 4 PTS. AUST.	46.5														8.9	8.0	7.1	
0116	DODGE DART VAG. STD. AUST.	56.3															9.9	9.0	
0117	CHRYSLER LE BARON EQ. S/A AC.	53.2														10.2	8.6	8.1	
0118	DODGE DART EUROSEDAN AUT. V-8 S/A AC.	44.9														8.6	7.7	6.7	
0119	DODGE DART EUROSEDAN AUT. V-8 C/A AC.	47.5														9.1	8.1	7.2	
0120	CHRYSLER CORDOBA EQ.	50.1														9.6	9.1	8.6	
0121	CHRYSLER CORDOBA SEMIEQUIPADO.	48.9															8.6	7.7	
0122	DODGE DART MAGNUM V-8 4 VEL.	49.1															9.4	8.6	
0123	DODGE DART MAGNUM V-8 AUT.	49.6															9.5	8.6	
0124	DODGE DART SD. 3 VEL. AL. PISO.	46.5															8.9	8.0	
0125	DODGE CARRY ALL. Y CHARGER RAM 4 X 2 ROYAL AUT.	74.0	66.6	53.0	45.0	39.0	35.0	31.1	27.6	24.5	15.4	12.1	10.4	9.0	8.0	8.8	8.1		
0126	CHRYSLER LE BARON VAG. AUT. 6 CIL.	60.5																11.6	
0127	DODGE DART K Y DART E SD. 2 Y 4 PTS. STD. TIPICO.	41.1					18.0	16.5	14.9	13.8	12.4	11.1	9.6	8.4					
0128	DODGE DART K Y DART E SD. 2 Y 4 PTS. 4 CIL. AUT. EQ. C/A	45.6					20.0	18.0	16.0	13.7	12.4	11.3	10.2	9.3					
0129	DODGE DART K VAG. 4 CIL. STD. TIPICA.	51.2						15.4	16.6	14.9	13.7	11.7	11.5	11.0					
0130	DODGE DART K VAG. 4 CIL. AUT.	52.0						18.7	17.5	15.7	14.1	12.1	11.7	11.2					
0134	DODGE MAGNUM 400 4 CIL. STD.	47.8						17.2	16.4	13.9	13.0	11.7	10.5						
0135	DODGE MAGNUM 400 4 CIL. AUT.	51.1																	
0136	DODGE MAGNUM 400 4 CIL. STD. EQ. TURBO.	49.2						17.7	16.9	14.3	13.4	12.1							
0137	DODGE MAGNUM 400 4 CIL. AUT. EQ.	52.6																	
0138	CHRYSLER LE BARON K 2 Y 4 PTS. AUST. Y TIPICO.	51.5							16.1	15.0	14.0	12.2	11.3						
0139	CHRYSLER LE BARON K 2 Y 4 PTS. EQUIPADO.	56.0							17.5	16.3	15.2	12.8	12.1						
0140	CHRYSLER LE BARON K 2 Y 4 PTS. EQ. TURBO.	57.6							18.0	17.0	15.8	13.3	12.6						
0141	CHRYSLER LE BARON K ST. WQ. NORMAL Y TIPICA.	62.4							19.5	18.0	15.9	13.3							
0142	CHRYSLER LE BARON K ST. WQ. TURBO.	65.6							20.5	19.0	17.1	14.3							
0145	CHRYSLER 600 4 PTS. TIPICO.	51.6																	
0146	CHRYSLER 600 4 PTS. EQ. TURBO.	55.6										14.3	12.6						
0147	CHRYSLER NEW YORKER 4 PTS. TIPICO.	81.1									23.0	19.1							
0148	CHRYSLER NEW YORKER 4 PTS. 4 CIL.	79.0	71.1	53.5	48.8	39.0	28.8	25.0	22.0	18.5	16.5								
0149	DODGE DART K SD. 2 Y 4 PTS. STD. EQ. C/A AC.	41.1						18.0	16.0	13.7	12.4	12.0	10.5	9.5	9.0				
0150	DODGE DART K VAG. 4 CIL. STD. EQ.	52.8							19.0	17.5	15.7	14.1	12.0	11.3	10.5				
0151	CHARGER RAM 4 X 4.	84.0	75.6	61.0	47.0	41.0	36.0	33.0	28.0	25.5									
0152	CHRYSLER PHANTOM 2 PTS. NORMAL TURBO.	63.9							28.0	26.0	23.0								

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP-93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO										MILES DE \$			
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
0219	DATSUN SAKURA 1800 SD. TIPICO.	38.9										12.7	11.8	10.6	9.9	9.0
0220	DATSUN SAKURA 1800 SD. AUT.	39.8										13.0	12.1	10.9	10.0	9.2
0221	NISSAN TSURU SD. STD. AUSTERO 2 Y 4 PTS. Y GS.	37.4	33.7	25.4	22.5	19.5	17.3	15.5	12.9			11.6	11.1	10.0		
0222	NISSAN TSURU SD. STD. TIPICO. 2 Y 4 PTS. Y GST.	39.9	35.9	28.0	24.1	23.0	18.7	16.4	13.5			12.0	11.3	10.5		
0223	NISSAN TSURU SD. STD. DE LUJO 2 Y 4 PTS. Y GSL.	48.3	43.5	31.7	31.9	25.5	20.1	17.0	15.3			14.1	12.5	10.8		
0224	NISSAN TSURU SD. AUT. TIPICO. 2 Y 4 PTS. Y GST.	44.0	39.6	30.9	26.4	23.3	18.7	17.2	15.1			13.7	11.6	9.9		
0225	NISSAN TSURU SD. AUT. DE LUJO. 2 Y 4 PTS. Y GSL.	52.6	47.3	35.9	34.5	26.5	20.6	17.2	16.5			15.1	12.1	10.5		
0226	NISSAN TSURU Y TSURU II VAG. AUSTERA Y TIPICA STD.	36.0			25.0	23.0	18.9	17.2	14.2			12.4	11.7	9.4		
0227	NISSAN TSURU Y TSURU II VAG. STD. DE LUJO.	40.6			28.2	23.9	20.6	18.2	15.3			13.4	12.0	9.4		
0228	NISSAN TSURU Y TSURU II VAG. AUT. TIPICA.	37.4			26.0	24.0	20.9	17.7	15.1			13.4	12.5	9.8		
0229	NISSAN TSURU Y TSURU II VAG. AUT. DE LUJO.	43.2			30.0	27.0	23.0	18.7	15.6			13.9	13.0	10.4		
0230	NISSAN TSURU SAMURAI STD. AUSTERO.	39.8							14.3			12.0	11.5	10.7		
0231	NISSAN TSURU SAMURAI STD. TIPICO.	42.6							15.3			12.4	11.5	10.7		
0232	NISSAN TSURU SAMURAI STD. DE LUJO.	45.3							16.3			13.0	11.9	10.8		
0233	NISSAN TSURU SAMURAI AUT. TIPICO.	43.1							15.5			12.9	11.7	10.8		
0234	NISSAN TSURU SAMURAI AUT. DE LUJO.	44.5							16.0			13.5	12.1	11.0		
0235	NISSAN CARRY ALL e ICHI VAN AUSTERA Y TIPICA.	54.3	48.9	39.1	31.2	26.8	23.1	21.5	19.9			18.1				
0236	NISSAN ICHI VAN DE LUJO STD.	58.2	52.4	42.2	34.6	28.0	24.5	23.0	21.2							
0237	NISSAN HIKARI COUPE. STD. DE LUJO.	40.7				24.0	22.0	20.0								
0238	NISSAN HIKARI STD. DE LUJO II C/A. AC.	43.2			30.0	24.0	22.0	20.0								
0239	NISSAN TSURU II SD. AUT. LUJO II C/A. AC.	53.4			37.1	27.7	21.0	17.9								
0240	NISSAN TSURU II SD. STD. LUJO II C/A. AC.	49.4			34.3	23.4	20.1	17.6								
0241	NISSAN HIKARI STD. Y AUT. LUJO I TURBO.	50.4			39.1	29.7	25.2	21.4								
0242	NISSAN HIKARI STD. Y AUT. LUJO II TURBO.	59.1			33.1	30.0	24.0	22.0	20.0							
0243	NISSAN TSURU II SD. STD. 4 PTS. TURBO.	56.1						28.3	24.3							
0244	NISSAN TSURU II SD. STD. 4 PTS. TURBO EQ. C/A. AC.	63.6						32.1	27.6							
0245	NISSAN HIKARI AUT. LUJO II.	43.2			30.0	24.0	22.0	20.0								
0246	NISSAN NINJA TURBO.	56.5							20.3							
0249	NISSAN ICHI VAN SUPER LUJO STD.	64.4	58.0	45.6	34.6											
0250	NISSAN ICHI VAN SUPER LUJO AUT.	70.0	63.0	46.8	35.0											
0251	NISSAN TSURU 4PTAS. STD. SUPER-LUJO GSK.	49.0	44.1	39.6												
0252	NISSAN TSURU 4PTAS. AUT. SUPER-LUJO GSK.	55.1	49.6	44.6												
0253	NISSAN TSURU DEPORTIVO STD. 2000	50.7	45.6													
0254	NISSAN TSURU DEPORTIVO AUT. 2000	55.2	49.7													
0255	NISSAN TSUBAME VAGONETA TIPICA STD	50.0	45.0													
0256	NISSAN TSUBAME VAGONETA TIPICA AUT	54.3	48.9													
0257	NISSAN TSUBAME VAGONETA DE LUJO STD	59.9	53.9													
0258	NISSAN TSUBAME VAGONETA DE LUJO AUT	64.3	57.9													
0259	NISSAN TSUBAME VAGONETA SUPER LUJO STD	62.1	55.9													
0260	NISSAN TSUBAME VAGONETA SUPER LUJO AUT	66.6	59.9													
0303	FAIRMONT SD.2 Y 4 PTS. 3 VEL. AUT.	46.0											10.1	8.7	7.6	7.5
0304	FAIRMONT SD.2 Y 4 PTS. 3 VEL. EQ.	48.3											10.6	9.1	7.9	7.7
0305	FAIRMONT SD.2 Y 4 PTS. 4 VEL.	51.5											11.3	9.1	7.7	7.5
0306	FAIRMONT SD.2 Y 4 PTS. AUT S/A AC.	51.5											11.3	9.3	7.7	7.5
0307	FAIRMONT SD.2 Y 4 PTS. AUT. C/A. AC.	57.0											11.7	9.7	8.0	7.7
0308	FAIRMONT ELITE Y ELITE II AUT.	59.7											13.1	11.4	9.5	8.8
0309	FAIRMONT ELITE 4 VEL.	57.0											12.5	10.9	9.6	8.8
0310	FAIRMONT VAG. 3 VEL. AUSTERO	52.4											11.5	9.9	8.3	7.7
0311	FAIRMONT VAG. 3 VEL. EQ.	55.6											12.2	10.1	9.0	8.0
0312	FAIRMONT VAG. AUT. S/A AC.	60.6											13.3	11.2	10.6	9.1
0313	FAIRMONT VAG. AUT. C/A. AC.	62.4											13.7	10.9	10.5	9.5

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP./93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO													MILES DE \$			
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980			
0311	MUSTANG FAST BACK 4 VEL.	57.2													14.3	12.9	11.9	10.6	10.0
0319	MUSTANG FAST BACK AUT.	57.2													14.3	12.9	12.0	10.7	9.9
0320	MUSTANG FAST BACK AUT. C/A. AC.	68.8													17.2	15.8	14.3	12.8	11.6
0321	MUSTANG FAST BACK AUT. EQ. "COBRA"	68.8													17.2	15.8	14.3	12.8	11.6
0322	MUSTANG H.T. 4 VEL.	57.2													14.3	12.9	11.9	10.6	10.0
0323	MUSTANG H.T. AUT.	57.2													14.3	12.9	12.1	10.8	10.0
0324	MUSTANG H.T. AUT. EQ. C/A. AC.	68.8													17.2	15.8	14.3	12.9	11.7
0325	LTD H.T. 2 Y 4 PTS. AUT.	66.6																12.4	10.5
0326	LTD H.T. 2 Y 4 PTS. AUT. C/A. AC.	79.0																14.7	12.2
0330	LTD ST. WG AUT.	79.0																14.7	12.2
0331	LTD ST. WG AUT. C/A. AC.	79.0																14.7	12.2
0332	LTD CROWN VICTORIA C/A. AC. Y E.E.	79.0																14.7	12.2
0333	LTD ST. WG. AUT. C/A. AC. Y E.E.	88.7																16.5	14.0
0334	MUSTANG H.T. AUT. C/A. AC. Y E.E.	70.0													17.5	15.7	14.4	12.9	11.7
0335	MUSTANG FAST BACK C/A. AC. Y E.E.	70.0													17.5	15.7	14.3	12.8	11.6
0336	FORD CARRY ALL.	83.2	74.9	60.5	54.4	49.0	37.9	27.8	25.4	22.0	20.0			17.0	15.3	13.2	11.9	11.0	
0337	FORD GRAND MARQUIS 2 Y 4 PTS. AUT. NORMAL	73.6													18.4	17.4	13.5		
0338	FORD GRAND MARQUIS 2 Y 4 PTS. AUT. EQ.	93.2													23.3	20.2	15.4		
0339	FORD GRAND MARQUIS VAG. AUT. NORMAL	98.8													24.7	20.9	14.2		
0340	FORD GRAND MARQUIS VAG. AUT. EQ. C/A. AC.	104.4													26.1	23.3	16.1		
0341	FORD GRAND MARQUIS VAG. AUT. EQ. C/A. AC. Y E.E.	110.0													27.5	24.2	17.0		
0342	FORD TOPAZ GS. 2 Y 4 PTS. STD.	44.9	40.4	32.9	28.9	25.4	22.2	18.9	16.6	14.6	13.1	12.1							
0343	FORD TOPAZ GLX. 2 Y 4 PTS. C/A. AC. STD. Y E.E.	56.3																	
0344	FORD TOPAZ GS. 2 Y 4 PTS. C/A. AC. STD.	49.9	44.9	35.4	30.9	27.2	24.2	20.7	18.1	15.9	14.1	13.4							
0345	FORD TOPAZ GLX. 2 Y 4 PTS. EQ. C/A. AC. AUT.	56.6																	
0346	MUSTANG H.T. SVO.	67.6													16.9	15.3	13.6	11.5	11.0
0347	MUSTANG FAST BACK SVO	67.6													16.9	15.3	13.4	11.3	10.8
0348	FORD THUNDERBIRD AUSTERO	72.0				43.0	38.1	27.0	22.0	18.0	16.0								
0349	FORD THUNDERBIRD STD. EQUIPADO	96.1				57.4	51.0	38.3	27.7	25.2	22.5								
0350	FORD COUGAR	86.9	78.2	64.0	55.0	45.0	40.0	25.0	23.6	20.0	18.0								
0351	FORD THUNDERBIRD AUTOMATICO	86.1	77.5	64.3	55.8	43.0	40.0	27.0	23.0	18.0	16.0								
0352	FORD TOPAZ 2 PTS. XL	59.4																	
0353	FORD THUNDERBIRD STD. Y AUT. SVO	88.4						41.0	29.0	25.0	18.0								
0354	FORD TAURUS SD. 4 PTS. AUTOMATICO	56.4			41.5	34.5	26.0	22.3											
0355	FORD TAURUS VAG. AUTOMATICO	62.5			46.0	39.0	28.5	24.8											
0356	FORD TOPAZ 2 Y 4 PTS. AUSTERO	40.6	36.5	30.1	26.3	23.7	20.9	18.7	16.5	14.6	13.4	12.6							
0357	FORD TOPAZ GS. 2 Y 4 PTS. AUT.	46.9	42.2	34.5	29.4	26.9	22.6	19.7											
0358	FORD TOPAZ GLX. 2 Y 4 PTS. C/A. AC. AUT.	53.7				32.1	27.3	21.8	0.0										
0359	FORD TOPAZ GLX. 2 Y 4 PTS. C/A. AC. AUT. Y EQ. E.	54.9				32.8	28.5	24.9	20.0										
0360	FORD THUNDERBIRD STD. 89 1/2	90.5						42.0											
0361	FORD THUNDERBIRD AUT. 89 1/2	92.7						43.0											
0362	FORD THUNDERBIRD STD. SC.	93.5	84.2	68.2	60.0	51.0													
0363	FORD THUNDERBIRD AUT. SC.	105.1	94.6	73.0	65.0	53.0													
0364	FORD GHA STD.	52.0																	
0365	FORD GHA AUT.	65.5	59.0	46.0	40.2														
0369	FORD COUGAR XR7 S.C.	110.5	99.5	76.0	65.8														
0370	FORD COUGAR C/D V/PIEL.	90.6	81.5	64.0	55.0														
0371	FORD GRAND MARQUIS nueva generacion	107.9	97.1	82.0															
0401	AMERICAN SD. STD.	38.1													6.6	6.1	5.7	5.4	
0402	AMERICAN SD. AUT.	38.7													6.7	6.2	5.8	5.5	
0403	AMERICAN X STD. S/A AC.	39.3													6.8	6.0	5.9	5.5	

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP/93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO										MILES DE NS				
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	
0404	AMERICAN X STD. C/A. AC.	40.4										7.0	6.3	6.1	5.8		
0405	AMERICAN VAG. STD.	41.0										7.1	6.6	5.9	5.7		
0406	AMERICAN VAG. AUT.	41.6										7.2	6.7	6.0	5.8		
0407	AMERICAN VAG. AUT. C/A. AC.	44.4										7.7	7.2	6.4	6.1		
0408	AMERICAN RALLY AMX STD.	39.3										6.8	6.4	6.0	5.6		
0409	AMERICAN RALLY AMX STD. C/A. AC.	41.6										7.2	6.9	6.5	5.9		
0410	AMERICAN RALLY AMX AUT.	39.8										6.9	6.2	5.9	5.6		
0411	AMERICAN RALLY AMX AUT. C/A. AC.	41.6										7.2	6.7	6.3	5.9		
0412	GREMLIN STD.	34.1										5.9	5.1	4.9	4.6		
0413	GREMLIN AUT.	36.4										6.3	5.5	5.4	5.1		
0414	GREMLIN X STD.	34.1										5.9	5.1	4.9	4.6		
0415	GREMLIN X STD. C/A. AC.	36.9										6.4	5.6	5.4	5.0		
0416	GREMLIN X AUT.	36.4										6.3	5.5	5.4	5.1		
0417	GREMLIN X AUT. C/A. AC.	36.9										6.4	5.9	5.6	5.5		
0418	AMERICAN GFS AUT. S/A. AC.	45.0										7.2	6.5	6.1	5.1		
0419	AMERICAN GFS AUT. C/A. AC.	47.5										7.6	6.9	6.5	6.3		
0420	AMERICAN ECD AUT. S/A. AC.	45.0										7.2	6.5	6.1	5.1		
0421	AMERICAN ECD AUT. C/A. AC.	47.5										7.6	6.9	6.5	6.5		
0422	PACER AUT.	32.3															
0424	PACER AUT. C/A. AC.	34.8															
0429	JEEP CJ-5 Y CJ-7 CAPOTA LONA O METALICA	59.5									14.1	13.1	10.4	9.6	8.7	7.8	7.4
0430	JEEP WAGONEER STD.	70.9									16.8	15.1	13.9	12.4	11.0	10.0	9.6
0431	AMERICAN GT S/A. AC.	49.1											8.5	8.0	7.2	6.8	
0432	AMERICAN GT C/A. AC.	50.2											8.7	8.5	7.6	7.2	
0433	JEEP RENEGADO	64.2									15.2	14.1	11.5	10.4	9.4	8.6	7.7
0434	JEEP WAGONEER AUT.	77.3											13.4	12.0	11.0	10.0	
0435	LERMA AUT. S/A. AC.	45.0												7.2	6.5		
0436	LERMA AUT. C/A. AC.	45.6												7.3	6.6		
0437	AMERICAN RALLY SST	44.9													6.6	6.6	5.9
0438	JEEP CJ-7 CAPOTA PLASTICO	60.4									14.3	13.3	10.6	9.8	8.9	8.1	7.5
0439	JEEP WAGONEER AUT. EQ.	82.5											14.3	12.9	11.7	10.5	
0440	JEEP J 164 WAGONEER ALPINA STD.	71.4									16.9	15.5	14.3	12.9	12.4	11.7	10.5
0441	JEEP J 164 WAGONEER ALPINA AUT.	74.7									17.7	15.9	14.8	13.9	12.9	12.4	11.0
0442	JEEP CJ-7 LIMITED AUT.	71.8									17.0	13.8	11.3				
0443	JEEP J 164 GRAND WAGONEER C/MADEIRA	90.8									21.5	20.1	18.2	15.3	13.7	12.7	11.3
0444	JEEP J 164 GRAND WAGONEER C/MADEIRA C/A. AC.	93.0									22.5	21.0	19.1	16.1	14.3	13.2	11.5
0445	JEEP WAGONEER STD. ALPINA C/A. AC.	76.0									18.0	16.5	15.3	13.9	13.4	12.5	11.0
0503	R-5 TL VAG.	26.4															4.3
0504	R-12 TL Y R-12 CUSTOM 1300 SD.	27.9											6.0	5.2	4.9	4.4	
0505	R-12 TS 1600 SD.	27.6															4.5
0506	R-12 VAG.	26.1															
0507	R-5 MIRAGE L.	27.5											5.9	5.5	5.0	4.4	
0508	R-5 MIRAGE S.	27.5											5.9	5.5	5.0	4.4	
0509	R-12 ROUTER 1300 SD.	24.7											5.3	4.9	4.8	4.5	
0510	R-12 ROUTER 1300 VAG.	25.6											5.5	5.3	5.1	4.8	
0511	R-18 1600 SD. 4 PTS. AUSTRERO	30.7											7.5	6.7	5.6	5.5	5.2
0512	R-18 1600 SD. 4 PTS. EQUIPADO	31.1											7.6	6.9	5.7	5.5	5.2
0513	R-18 PLUS 1600 SD. STD.	34.5												7.4	5.9	5.6	
0514	R-18 1600 SD. AUT.	26.6											6.5	5.9	5.3	4.6	
0515	R-18 PLUS 1600 QUAYIN STD.	35.9												7.7	6.5	6.0	
0516	R-18 PLUS 1600 QUAYIN AUT.	33.5												7.2	6.2	5.5	

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP.93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	M O D E L O														
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	
0725	VOLKSWAGEN VARIANT STD. Y AUT. AUSTRERA	33.2								22.0	21.0	20.1					
0726	VOLKSWAGEN VARIANT STD. Y AUT. C/A AC.	55.6								23.0	22.0	20.8					
0727	VOLKSWAGEN VARIANT STD. Y AUT. EQ.	56.5								23.4	22.5	21.2					
0728	VOLKSWAGEN VARIANT AUT. EQ. C/ASIENTOS DE PIEL.	57.7								23.9	23.0	21.7					
0729	VOLKSWAGEN CARIBE PLUS	38.1										13.7					
0730	VOLKSWAGEN GOLF G. CL. MINUS Y BASICA	31.1		26.3	24.0	20.5	18.0	16.3	14.9								
0731	VOLKSWAGEN GOLF GL Y PRIMAVERA STD	36.8		31.1	27.2	21.7	18.7	17.5	15.6								
0732	VOLKSWAGEN GOLF GL AUTOMATICO	46.6			31.0	25.9	21.6	19.6	16.7								
0733	VOLKSWAGEN JETTA LX Y BASICA	41.4		35.0	28.8	25.9	21.6	18.8	17.2								
0734	VOLKSWAGEN JETTA GX Y CARAT STD.	53.6					31.6	26.6	22.6	20.3							
0735	VOLKSWAGEN JETTA GX AUT.	61.6					36.3	28.3	24.0	21.6							
0736	VOLKSWAGEN GOLF GTL	53.0		44.8	36.5	30.6	24.9										
0737	VOLKSWAGEN JETTA GL STD.	46.7		39.5	33.0	29.0	25.0										
0738	VOLKSWAGEN JETTA GL AUT.	48.5		41.0	34.5	30.0	26.0										
0739	VOLKSWAGEN JETTA CARAT AUT.	56.4		47.7	42.0	36.0	31.1	26.8									
0740	VOLKSWAGEN JETTA CX STD.	41.4		35.0	28.8	26.6	21.0	18.3									
0741	VOLKSWAGEN COMBI CARAVELLE	63.5	57.2	45.5	42.5	38.0	29.2										
0742	VOLKSWAGEN 1600 SD. JUBILEO	23.6					15.1	13.6									
0743	VOLKSWAGEN GOLF JUBILEO 2 PTS.	36.2					21.3	18.2									
0744	VOLKSWAGEN JETTA JUBILEO Y PRIMAVERA 2 Y 4 PTS.	45.3					26.7	22.0									
0745	VOLKSWAGEN JETTA CARAT Y. GLI.	55.7		47.1	42.6	36.3											
0749	VOLKSWAGEN "EL NUEVO GOLF" CL. STD.	36.7	33.0	30.9													
0750	VOLKSWAGEN "EL NUEVO GOLF" GL. STD. C/A AC.	44.1	39.7	35.7													
0751	VOLKSWAGEN "EL NUEVO GOLF" GTL	53.8	48.4														
0752	VOLKSWAGEN "EL NUEVO JETTA" GL STD. C/A AC.	51.5	46.4														
0753	VOLKSWAGEN "EL NUEVO JETTA" GL AUT. C/A AC.	55.7	50.1														
0754	VOLKSWAGEN "EL NUEVO JETTA" GLS STD. C/A AC.	56.4	50.8														
0755	VOLKSWAGEN "EL NUEVO JETTA" GLS AUT. C/A AC.	60.8	54.7														
0756	VOLKSWAGEN "EL NUEVO JETTA" CARAT STD. C/A AC.	65.5	59.0														
0757	VOLKSWAGEN "EL NUEVO JETTA" CARAT AUT. C/A AC.	69.8	62.8														
1001	DODGE D-100, D-150 Y D-250 ESTAQUITAS 6 CIL. 1 TON.	49.4	44.5	36.1	31.3	27.9	20.1	17.7	16.0	13.7	13.4	11.6	10.3	9.8	9.3	8.8	
1002	DODGE D-100, D-150 Y D-250 PICK-UP 1 TON. STD.	46.3	41.7	33.9	29.3	26.1	18.9	16.6	15.0	12.9	12.5	10.9	9.6	9.2	8.7	8.3	
1003	DODGE D-100, D-150 Y D-250 ESTAQUITAS V-4 1 TON.	50.5	45.5	36.9	32.0	28.5	20.6	18.1	16.4	14.0	13.7	11.9	10.5	10.0	9.5	9.0	
1004	DODGE D-100, D-150 Y D-250 PICK-UP 1 TON. AUT.	53.1	47.8	38.8	33.6	29.9	21.6	19.1	17.2	14.7	14.4	12.5	11.1	10.5	10.0	9.5	
1005	DODGE D-100, D-150 Y D-250 PICK-UP DIR.HID. V-4 1 TON.	53.1	47.8	38.8	33.6	29.9	21.6	19.1	17.2	14.7	14.4	12.5	11.1	10.5	10.0	9.5	
1006	DODGE D-100, D-150 Y D-250 ADVENTURER 6 CIL. 1 TON.	54.4	49.0	39.8	34.4	30.7	22.2	19.5	17.6	15.1	14.7	12.8	11.3	10.8	10.2	9.7	
1007	DODGE D-100 Y D-250 PICK-UP CLUB CAB 6 CIL. 1 TON.	69.8	62.8	51.0	44.2	39.4	28.5	25.1	22.6	19.4	18.9	16.4	14.5	13.8	13.1	12.5	
1008	DODGE D-100, D-150 Y D-250 PICK-UP CLUB CAB V-4 1 T	74.0	66.6	54.1	46.8	41.7	30.2	26.6	24.0	20.5	20.1	17.4	15.4	14.6	13.9	13.2	
1009	DODGE D-100 Y D-250 PICK-UP ADVENTURER V-4.	55.0	49.5	40.2	34.8	31.0	22.4	19.7	17.8	15.3	14.9	12.9	11.5	10.9	10.3	9.8	
1010	DODGE D-100, D-150 Y D-250 CLUB CAB DIR.HID. V-4 1	74.0	66.6	54.1	46.8	41.7	30.2	26.6	24.0	20.5	20.1	17.4	15.4	14.6	13.9	13.2	
1011	DODGE D-300 Y D-350 ESTAQUITAS 6 CIL. 3 TON.	52.3	47.1	38.2	33.1	29.5	21.3	18.8	16.9	14.5	14.2	12.3	10.9	10.3	9.8	9.3	
1012	DODGE D-300 Y D-350 ESTAQUITAS V-4 3 TON.	54.2	48.8	39.6	34.3	30.6	22.1	19.5	17.5	15.0	14.7	12.8	11.3	10.7	10.2	9.7	
1013	DODGE D-300 Y D-350 PICK-UP Y ADVENTURER 1.5 TON.	51.8	46.6	37.9	32.8	29.2	21.1	18.6	16.8	14.4	14.0	12.2	10.8	10.2	9.7	9.2	
1014	DODGE D-300 Y D-350 PICK-UP V-4. 1.5 TON.	53.9	48.5	39.4	34.1	30.4	22.0	19.3	17.5	15.0	14.6	12.7	11.2	10.7	10.1	9.6	
1015	DODGE D-100 Y D-150 PANEL 6 CIL. Y V-4.	51.8	46.6	37.9	32.8	29.2	21.1	18.6	16.8	14.4	14.0	12.2	10.8	10.2	9.7	9.2	
1016	DODGE D-300 Y D-350 CAMION VAN 6 CIL. Y V-4 3 TON.	57.0	51.3	41.7	36.1	32.1	23.2	20.5	18.5	15.8	15.4	13.4	11.9	11.3	10.7	10.2	
1017	DODGE VANETTE RODADA SENCILLA 2 TON.	56.2	50.6	41.1	35.6	31.7	22.9	20.2	18.2	15.6	15.2	13.2	11.7	11.1	10.6	10.0	
1018	DODGE VANETTE RODADA SENCILLA 3 TON.	59.1	53.2	43.2	37.4	33.3	24.1	21.2	19.1	16.4	16.0	13.9	12.3	11.7	11.1	10.5	
1019	DODGE VANETTE RODADA DOBLE 2 TON.	59.1	53.2	43.2	37.4	33.3	24.1	21.2	19.1	16.4	16.0	13.9	12.3	11.7	11.1	10.5	
1020	DODGE VANETTE RODADA DOBLE 4 TON.	61.1	55.0	44.7	38.7	34.5	24.9	21.9	19.8	17.0	16.6	14.4	12.7	12.1	11.5	10.9	
1021	DODGE D-150 PICK-UP RAM.	47.0	42.3	34.4	29.8	26.5	19.2	16.9	15.2	13.0	12.7	11.1	9.8	9.3	8.8	8.4	

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP/93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO															
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980		
1022	DODGE D-150 Y D-350 PROSPECTOR	620	353	453	392	350	253	223	201	172	168	146	129	123	116	111		
1023	DODGE D-250 LIMITED	789	530	431	373	332	240	211	191	164	160	139	123	117	111	105		
1024	DODGE D-250 ADVENTURER CLUB CAB	515	500	406	351	313	224	199	180	154	150	131	116	110	104	99		
2001	DODGE D-600 ESTACAS HASTA 7.5 TON.	637	399	510	446	415	286	358	323	307	281	260	238	218	207	197		
2002	DODGE D-600 PLATAFORMA HASTA 7.5 TON.	604	368	483	423	394	366	339	315	291	267	246	226	207	196	186		
3001	DODGE D-600 ESTACAS HASTA 10 TON.	694	652	555	486	452	421	390	362	335	307	283	260	237	225	214		
3002	DODGE PD-600 ESTACAS HASTA 10 TON.	844	793	675	591	550	511	474	441	407	373	344	316	289	274	261		
3003	DODGE D-600 CAMION VAN HASTA 10 TON.	887	834	710	621	578	538	498	463	428	392	362	332	303	288	274		
3004	DODGE D-600 ESTACAS TANDEM HASTA 12 TON.	848	797	678	594	553	514	477	443	409	375	346	317	290	276	262		
3005	DODGE D-600 CAMION VAN HASTA 14 TON.	962	904	770	673	627	583	541	502	464	425	392	360	329	313	292		
3006	DODGE PD-600 ESTACAS TANDEM HASTA 14 TON.	1125	1058	900	788	734	682	632	587	542	497	459	421	385	366	347		
3007	DODGE PD-600 CAMION VAN 10 TON.	1023	962	818	716	667	620	575	534	493	452	417	383	350	332	316		
3008	DODGE PD-600 CAMION VAN HASTA 14 TON.	1207	1135	966	845	787	731	678	630	582	533	492	453	414	392	373		
3009	DODGE D-600 CARRO TANQUE	975	917	780	683	636	591	548	509	470	431	398	365	333	317	301		
3010	DODGE D-600 CARRO TANQUE	1292	1214	1034	904	842	783	726	674	623	571	527	483	442	420	399		
4001	DODGE D-600 VOLTEO 12 TON.	993	933	794	695	647	602	558	518	479	439	405	371	340	323	307		
4002	DODGE D-600 VOLTEO HASTA 14 TON.	1025	964	820	718	668	621	576	535	494	453	418	383	351	333	316		
4003	DODGE PD-600 VOLTEO 10 TON.	1125	1058	900	788	734	682	632	587	542	497	459	421	385	366	347		
4004	DODGE PD-600 VOLTEO 12 TON.	1200	1128	960	840	782	727	674	626	578	530	490	449	410	390	370		
4005	DODGE PD-600 VOLTEO HASTA 14 TON.	1267	1191	1014	887	826	768	712	661	611	560	517	474	433	412	391		
1101	DATSUN PICK-UP 3/4 TON.	347	312	289	249	214	192	168	155	138	121	107	100	95	90	86		
1102	DATSUN PICK-UP DE LUJO 3/4 TON.	423	381	353	303	261	234	205	188	168	148	130	122	116	110	104		
1103	DATSUN PICK-UP 4 PTAS. 3/4 TON.	442	398	369	317	273	244	214	197	176	154	136	127	121	115	109		
1104	DATSUN ESTAQUITAS 3/4 TON.	423	381	353	303	261	234	205	188	168	148	130	122	116	110	104		
1105	DATSUN CAMIONETA VAN 1 TON.	354	499	462	397	342	306	269	247	220	193	170	159	151	144	137		
1106	NISSAN KCB VAN PANEL	491	442	410	352	303	271	238	219	195	171	153	141	134	127	121		
1201	DINA 1000 PICK-UP 1 TON.	409	368	299	259	231	167	147	132	114	111	96	85	81	77	73		
1202	DINA 3000 ESTAQUITAS GASOLINA 3 TON.	409	368	299	259	231	167	147	132	114	111	96	85	81	77	73		
1203	DINA 3200 ESTAQUITAS DIESEL 3 TON.	488	439	357	309	275	199	175	158	135	132	115	102	97	92	87		
1204	DINA PANEL DIESEL	488	439	357	309	275	199	175	158	135	132	115	102	97	92	87		
1205	DINA VANET DIESEL	640	576	468	405	361	261	230	207	178	173	151	133	127	120	114		
1206	DINA PANEL GASOLINA 1 TON.	488	439	357	309	275	199	175	158	135	132	115	102	97	92	87		
1207	DINA 3000 ESTAQUITAS GANADERA GASOLINA 3 TON.	488	439	357	309	275	199	175	158	135	132	115	102	97	92	87		
1208	DINA 3200 ESTAQUITAS GANADERA DIESEL 3 TON.	513	462	375	325	289	209	184	166	142	139	121	107	101	96	92		
1209	DINA VANET GASOLINA 3 TON.	642	578	469	406	362	262	230	208	178	174	151	134	127	121	115		
2201	DINA 531-K ESTACAS HASTA 7.5 TON.	690	649	552	483	450	418	388	360	333	305	282	258	236	224	213		
2202	DINA 531-K PLATAFORMA HASTA 7.5 TON.	665	625	532	466	434	403	374	347	321	294	271	249	227	216	205		
3201	DINA 631-K ESTACAS HASTA 10 TON.	901	847	721	631	587	546	506	470	434	398	368	337	308	293	278		
3202	DINA 631-K ESTACAS TANDEM HASTA 16 TON.	1201	1223	1041	911	848	788	731	679	627	575	531	487	445	423	402		
3203	DINA 631-K CAMION VAN.	1215	1142	972	851	792	736	683	634	586	537	496	454	416	395	375		
3204	DINA 661-G2 ESTACAS TANDEM	1748	1643	1398	1224	1140	1059	982	912	843	772	713	654	598	568	540		
3205	DINA 661-G2 CAMION VAN	1383	1300	1106	968	902	838	777	722	667	611	564	517	473	449	427		
3206	DINA 661-G3 ESTACAS TANDEM	1790	1683	1432	1253	1167	1085	1006	934	863	791	730	669	612	582	553		
3207	DINA 661-G3 CAMION VAN	1483	1394	1186	1038	967	899	833	774	715	655	605	555	507	482	458		
3208	DINA 531 CARRO TANQUE	1402	1318	1122	981	914	850	788	732	676	620	572	524	479	456	433		
3209	DINA 631 CARRO TANQUE	1650	1551	1320	1155	1076	1000	927	861	795	729	673	617	564	536	509		
4201	DINA VOLTEO DE 10 TON.	1100	1034	880	770	717	667	618	574	530	486	449	411	376	357	340		
4202	DINA VOLTEO DE 12 TON.	1220	1147	976	854	795	739	686	637	588	539	498	456	417	396	377		
4203	DINA VOLTEO DE 14 TON.	1290	1213	1032	903	841	782	725	673	622	570	526	482	441	419	398		
1301	FORD F-100 Y F-150 PICK-UP 3 Y 4 VEL. 1 TON.	484	436	366	318	273	245	231	209	179	163	150	147	140	133	126		
1302	FORD F-100 Y F-150 ESTAQUITAS 1 TON.	455	410	344	299	257	230	217	196	168	153	141	138	131	125	119		

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP-93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO															
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980		
1305	FORD F-100, F-150 Y F-200 PICK-UP RANGER 1 TON.	55.2	49.7	41.8	34.3	31.2	27.9	26.4	23.8	20.4	18.6	17.1	16.8	15.9	15.1	14.4		
1304	FORD F-300 Y F-350 PICK-UP 1.5 TON.	55.3	49.8	41.9	36.4	31.2	28.0	26.4	23.8	20.4	18.7	17.1	16.8	16.0	15.2	14.4		
1305	FORD F-300 Y F-350 ESTAQUITAS 3 TON.	55.8	50.2	42.2	36.7	31.5	28.2	26.7	24.0	20.6	18.8	17.3	17.0	16.1	15.3	14.5		
1306	FORD F-100, F-150 Y F-200 PICK-UP EXPLORER 1 TON.	53.7	48.3	40.7	35.3	30.3	27.2	25.7	23.1	19.8	18.1	16.6	16.3	15.5	14.7	14.0		
1307	FORD F-300 Y F-350 PICK-UP RANGER 1.25 TON.	56.2	50.6	42.5	37.0	31.7	28.4	26.8	24.2	20.8	19.0	17.4	17.1	16.2	15.4	14.6		
1308	FORD B-100 Y B-150 PANEL 1.5 TON.	56.7	60.0	50.5	43.9	37.7	33.7	31.9	28.7	24.6	22.5	20.7	20.3	19.3	18.3	17.4		
1309	FORD F-300 Y F-350 CAMION VAN.	69.9	62.9	52.9	46.0	39.5	35.3	33.4	30.1	25.8	23.6	21.6	21.2	20.2	19.2	18.2		
1310	FORD F-350 VANETT 3 TON.	70.7	63.6	53.5	46.5	39.9	35.8	33.8	30.5	26.1	23.8	21.9	21.5	20.4	19.4	18.4		
1311	FORD F-150 Y F-200 PICK-UP RANGER LOBO.	70.8	63.7	53.6	46.6	40.0	35.8	33.8	30.5	26.2	23.9	21.9	21.5	20.4	19.4	18.5		
1312	FORD F-150 Y F-200 PICK-UP EXPLORER LOBO.	69.9	62.9	52.9	46.0	39.5	35.3	33.4	30.1	25.8	23.6	21.6	21.2	20.2	19.2	18.2		
1313	FORD F-150 Y F-200 PICK-UP RANGER LOBO AUT.	70.0	63.0	53.0	46.0	39.5	35.4	33.4	30.2	25.9	23.6	21.7	21.3	20.2	19.2	18.2		
1314	FORD F-200 PICK-UP FIGHTER.	74.6	67.1	56.5	49.1	42.1	37.7	35.6	32.1	27.6	25.2	23.1	22.7	21.5	20.5	19.4		
2301	FORD F-600 ESTACAS HASTA 7.5 TON.	73.2	68.8	58.6	51.2	47.7	44.4	41.1	38.2	35.3	32.3	29.9	27.4	25.0	23.8	22.6		
2302	FORD F-600 PLATAFORMA HASTA 7.5 TON.	78.2	73.5	62.6	54.7	51.0	47.4	43.9	40.8	37.7	34.6	31.9	29.2	26.7	25.4	24.1		
3301	FORD F-600 ESTACAS HASTA 10 TON.	84.0	79.0	67.2	58.8	54.8	50.9	47.2	43.8	40.5	37.1	34.3	31.4	28.7	27.3	25.9		
3302	FORD F-600 CAMION VAN HASTA 10 TON.	98.0	92.1	78.4	68.6	63.9	59.4	55.1	51.2	47.2	43.3	40.0	36.7	33.5	31.8	30.3		
3303	FORD F-600 ESTACAS TAMDEN HASTA 16 TON.	113.6	106.8	90.9	79.5	74.1	68.8	63.8	59.3	54.8	50.2	46.3	42.5	38.9	36.9	35.1		
3304	FORD F-600 CAMION VAN HASTA 14 TON.	117.6	110.5	94.1	82.3	76.7	71.3	66.1	61.4	56.7	52.0	48.0	44.0	40.2	38.2	36.3		
3305	FORD F-600 CARRO TANQUE.	121.6	114.3	97.3	85.1	79.3	73.7	68.3	63.5	58.6	53.7	49.6	45.5	41.6	39.5	37.5		
4301	FORD F-600 VOLTEO HASTA 12 TON.	123.3	115.9	98.6	86.3	80.4	74.7	69.3	64.4	59.4	54.5	50.3	46.1	42.2	40.1	38.1		
1401	CHEVROLET C-10, C-15 Y C-20 PICK-UP 250 PC. 6 CIL. 1 TON	54.0	48.6	40.9	35.5	30.5	27.3	25.8	23.2	20.0	18.2	16.6	16.4	15.6	14.8	14.1		
1402	CHEVROLET C-10, C-15 Y C-20 PICK-UP 1.5 TON.	62.6	56.3	47.6	41.2	35.4	31.7	29.9	27.0	23.1	21.1	19.2	19.0	18.1	17.2	16.3		
1404	CHEVROLET CHEYENNE C-15 Y C-20 ESTANDAR Y AUTOM	70.0	63.0	53.0	46.0	39.5	35.4	33.4	30.2	25.9	23.6	21.5	21.1	20.2	19.2	18.2		
1405	CHEVROLET CHEYENNE 350 V48 ESTANDAR Y AUTOMATIC	76.5	69.8	57.9	50.3	43.2	38.7	36.5	33.0	28.3	25.8	23.5	23.2	22.1	21.0	19.9		
1406	CHEVROLET C-30 Y C-35 PICK-UP 292 PC. V-8 1.5 TON.	61.1	55.0	46.3	40.2	34.5	30.9	29.2	26.3	22.6	20.6	18.8	18.6	17.6	16.8	15.9		
1407	CHEVROLET C-30 Y C-35 PICK-UP 350 PC. 6 CIL. 1.5 TON.	61.1	55.0	46.3	40.2	34.5	30.9	29.2	26.3	22.6	20.6	18.8	18.6	17.6	16.8	15.9		
1408	CHEVROLET C-30 Y C-35 ESTAQUITAS 350 PC. V-8 3 TON.	61.7	55.5	46.7	40.6	34.8	31.2	29.5	26.6	22.8	20.8	19.0	18.8	17.8	16.9	16.1		
1409	CHEVROLET C-30 Y C-35 ESTAQUITAS 292 PC. 6 CIL. 3 T	56.8	51.1	43.0	37.4	32.1	28.7	27.1	24.5	21.0	19.2	17.5	17.3	16.4	15.6	14.8		
1410	CHEVROLET C-10 Y C-15 CAMIONETA VAN 1 TON.	68.0	61.2	51.5	44.7	38.4	34.4	32.5	29.3	25.1	22.9	20.9	20.7	19.6	18.7	17.7		
1411	CHEVROLET C-30 CAMION VAN 3 TON.	71.3	64.2	54.0	46.9	40.3	36.1	34.1	30.7	26.3	24.0	21.9	21.7	20.6	19.6	18.6		
1412	CHEVROLET C-30 VANETT. 3 TON.	77.7	69.9	58.8	51.1	43.9	39.3	37.1	33.5	28.7	26.2	23.9	23.6	22.4	21.3	20.2		
1413	CHEVROLET C-30 Y C-35 SPORT.	65.6	59.0	49.7	43.1	37.0	33.2	31.3	28.3	24.2	22.1	20.2	19.9	18.9	18.0	17.1		
1414	CHEVROLET C-20 PICK-UP HUNTER C/A C.	70.1	63.1	53.1	46.1	39.6	35.4	33.5	30.2	25.9	23.6	21.5	21.3	20.2	19.2	18.3		
1415	CHEVROLET S-10 MAXI-CAB AUSTRALIA	43.0	38.7	32.6	28.3	24.3	21.7	20.5	18.5	15.9	14.5	13.2	13.1	12.4	11.8	11.2		
1416	CHEVROLET S-10 MAXI-CAB AUT. DE LUDO.	59.3	53.4	44.9	39.0	33.5	30.0	28.3	25.6	21.9	20.0	18.2	18.0	17.1	16.3	15.5		
1417	CHEVROLET S-10 MAXI-CAB STD. DE LUDO C/A C.	54.9	49.4	41.6	36.1	31.0	27.8	26.2	23.7	20.3	18.5	16.9	16.7	15.8	15.1	14.3		
1418	CHEVROLET CHEYENNE 350 V-8 ESTANDAR Y AUTOMATIC	81.0	72.9	61.3	53.3	45.7	41.0	38.7	34.9	29.9	27.3	24.9	24.6	23.4	22.2	21.1		
1419	CHEVROLET C-20 400 SS. STD. C/A C.	76.2	68.6	57.7	50.1	43.0	38.5	36.4	32.8	28.2	25.7	23.4	23.2	22.0	20.9	19.9		
1420	CHEVROLET C-20 400 SS. AUT. C/A C.	83.0	74.7	62.8	54.6	46.9	42.0	39.6	35.8	30.7	28.0	25.5	25.2	24.0	22.8	21.6		
1421	CHEVROLET C-35 CHEYENNE S/A C.	68.2	61.4	51.6	44.9	38.5	34.5	32.6	29.4	25.2	23.0	21.0	20.7	19.7	18.7	17.8		
2401	CHEVROLET C-60 ESTACAS 6 CIL. HASTA 7.5 TON.	76.0	71.4	60.8	53.2	49.6	46.1	42.7	39.7	36.6	33.6	31.0	28.4	26.0	24.7	23.5		
2402	CHEVROLET C-60 ESTACAS DIESEL HASTA 7.5 TON.	80.0	75.2	64.0	56.0	52.2	48.5	45.0	41.8	38.6	35.4	32.6	29.9	27.4	26.0	24.7		
2403	CHEVROLET C-60 PLATAFORMA HASTA 7.5 TON.	72.0	67.7	57.6	50.4	46.9	43.6	40.5	37.6	34.7	31.8	29.4	26.9	24.6	23.4	22.2		
2404	CHEVROLET C-60 PLATAFORMA DIESEL HASTA 7.5 TON.	78.0	73.3	62.4	54.6	50.9	47.3	43.8	40.7	37.6	34.5	31.8	29.2	26.7	25.3	24.1		
3401	CHEVROLET C-60 ESTACAS HASTA 10 TON.	85.0	79.9	68.0	59.5	55.4	51.5	47.6	44.4	41.0	37.6	34.7	31.8	29.1	27.6	26.2		
3402	CHEVROLET C-60 ESTACAS DIESEL HASTA 10 TON.	95.0	89.2	76.0	67.9	63.9	57.6	53.4	49.6	45.8	42.0	38.8	35.5	32.5	30.9	29.3		
3403	CHEVROLET C-60 CAMION VAN HASTA 10 TON.	110.0	103.3	87.0	76.5	71.9	66.2	61.4	57.1	52.7	48.3	44.6	40.9	37.4	35.5	33.7		
3404	CHEVROLET C-60 ESTACAS TAMDEN V-8 14 TON.	199.3	192.7	174.7	163.5	151.6	140.2	128.5	117.1	105.2	93.7	82.4	71.1	60.0	50.0	41.0		
3405	CHEVROLET C-60 ESTACAS TAMDEN DIESEL 16 TON.	125.0	117.5	100.0	87.5	81.5	75.8	70.3	65.3	60.3	55.2	51.0	46.8	42.8	40.6	38.6		
3406	CHEVROLET C-60 CAMION VAN 14 TON.	130.0	122.2	104.0	91.0	84.8	78.8	73.1	67.9	62.7	57.4	53.0	48.6	44.5	42.2	40.1		
3407	CHEVROLET C-60 CARRO TANQUE.	145.1	136.4	116.1	101.6	94.6	87.9	81.5	75.7	69.9	64.1	59.2	54.3	49.6	47.1	44.8		

Tabla de Valores por Tipo y Modelo

SEP-93

Anexo 13

Cve.	Descripción	VN	MODELO						MILES DE NS							
			1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
4401	CHEVROLET C-60 V-8 HASTA 10 TON. (VOLTEO)	111.0	104.3	88.1	77.7	72.4	67.3	62.4	57.9	53.3	49.1	45.3	41.5	38.0	34.1	34.3
4402	CHEVROLET C-60 V-8 HASTA 12 TON. (VOLTEO)	122.1	114.8	97.7	85.5	79.6	74.0	68.6	63.7	58.9	54.0	49.8	45.7	41.8	39.7	37.7
2501	FAMSA ESTACAS HASTA 7.5 TON.	76.1	71.5	60.9	53.3	49.6	46.1	42.8	39.7	36.7	33.6	31.0	28.5	26.0	24.7	23.5
2502	FAMSA PLATAFORMA HASTA 7.5 TON.	72.7	68.3	58.2	50.9	47.4	44.1	40.9	37.9	35.0	32.1	29.7	27.2	24.9	23.6	22.4
3501	FAMSA ESTACAS HASTA 10 TON.	98.1	92.2	78.5	68.7	64.0	59.4	55.1	51.2	47.3	43.4	40.0	36.7	33.6	31.9	30.3
3502	FAMSA ESTACAS TANDEM HASTA 16 TON.	118.4	111.3	94.7	82.9	77.2	71.8	66.5	61.8	57.1	52.3	48.3	44.3	40.5	38.5	36.6
4501	FAMSA VOLTEO.	127.9	120.2	102.3	89.5	83.4	77.5	71.9	66.8	61.6	56.5	52.2	47.8	43.7	41.6	39.5
1601	JEEP J-364 PICK-UP 1 TON.	33.9	30.5	28.3	24.3	20.9	18.7	16.4	15.1	13.5	11.8	10.4	9.7	9.3	8.8	8.4
1602	JEEP J-364 ESTAQUITAS 3 TON.	37.1	33.4	30.9	26.6	22.9	20.5	18.0	16.5	14.7	13.0	11.4	10.7	10.1	9.6	9.1
1603	JEEP J-364 PICK-UP 4X4 DE LUJO 1 TON.	38.3	34.5	31.9	27.5	23.6	21.2	18.6	17.1	15.2	13.4	11.8	11.0	10.5	9.9	9.4
1604	JEEP J-10 PICK-UP LAREDO	34.8	31.3	29.0	25.0	21.5	19.2	16.9	15.5	13.8	12.2	10.7	10.0	9.5	9.0	8.6
1605	JEEP J-10 PICK-UP LAREDO C/A A.C.	36.7	33.0	30.6	26.3	22.6	20.3	17.8	16.3	14.6	12.8	11.3	10.6	10.0	9.5	9.0
1606	JEEP J-10 PICK-UP LAREDO AUTOMATICO	36.4	32.8	30.4	26.1	22.4	20.1	17.7	16.2	14.5	12.7	11.3	10.5	9.9	9.4	9.0
1607	JEEP J-10 PICK-UP LAREDO AUTOMATICO C/A A.C.	38.4	34.6	32.0	27.5	23.7	21.2	18.6	17.1	15.3	13.4	11.8	11.0	10.5	10.0	9.5
1701	RENAULT R-4 VAGONETA PANEL.	24.7	22.2	20.6	17.7	15.2	13.7	12.0	11.0	9.8	8.6	7.6	7.1	6.7	6.4	6.1
1702	RENAULT ESTAFETTE.	24.3	21.9	20.3	17.4	15.0	13.4	11.8	10.8	9.7	8.5	7.5	7.0	6.6	6.3	6.0
1801	VOLKSWAGEN PANEL.	54.2	48.8	42.0	37.0	31.7	27.9	23.0	19.2	18.1	16.4	15.6	14.8	14.0	13.3	12.7
1802	VOLKSWAGEN HORMIGA.	54.2	48.8	42.0	37.0	31.7	27.9	23.0	19.2	18.1	16.4	15.6	14.8	14.0	13.3	12.7
5100	AUTOCAR	255.5	240.2	204.4	178.9	166.6	154.8	143.6	133.4	123.2	112.9	104.2	95.6	87.4	83.0	78.9
5200	DINA 661-C	265.0	249.1	212.0	185.5	172.8	160.6	148.9	138.3	127.7	117.1	108.1	99.1	90.6	86.1	81.8
5300	DINA 861 KI	265.0	249.1	212.0	185.5	172.8	160.6	148.9	138.3	127.7	117.1	108.1	99.1	90.6	86.1	81.8
5301	DINA 9400 TIPICO	283.5	266.5	226.8	198.5	184.8	171.8	159.3	148.0	136.6	125.3	115.7	106.0	97.0	92.1	87.5
5302	DINA 9400 DE LUJO	322.5	303.2	258.0	225.7	210.3	195.4	181.2	168.3	155.4	142.5	131.6	120.6	110.3	104.8	99.6
5400	FAMSA	277.0	260.4	221.6	193.0	180.6	167.9	155.7	144.6	133.5	122.4	113.0	103.6	94.7	90.0	85.5
5500	KENWORTH	280.0	263.2	224.0	196.0	182.6	169.7	157.4	146.2	135.0	123.7	114.2	104.7	95.8	91.0	86.4
5501	KENWORTH T800 TIPICO	290.5	273.1	232.4	203.4	189.4	176.0	163.3	151.6	140.0	128.4	118.5	108.6	99.4	94.4	89.7
5502	KENWORTH T800 DE LUJO	301.4	283.3	241.1	211.0	196.5	182.6	169.4	157.3	145.3	133.2	123.0	112.7	103.1	97.9	93.0
5600	RAMIREZ	252.7	237.5	202.2	176.9	164.8	153.1	142.0	131.9	121.8	111.7	103.1	94.5	86.4	82.1	78.0
5700	WHITE	244.6	229.9	195.7	171.2	159.5	148.2	137.5	127.7	117.9	108.1	99.8	91.5	83.7	79.5	75.5
5800	MACK	244.6	229.9	195.7	171.2	159.5	148.2	137.5	127.7	117.9	108.1	99.8	91.5	83.7	79.5	75.5
6001	CAJA CERRADA 2 EJES	58.2	54.7	51.2	49.5	48.1	46.7	45.5	44.3	43.1	42.0	41.0	40.0	39.1	38.6	38.1
6002	CAJA CERRADA 3 EJES	79.4	74.6	69.9	67.5	65.6	63.8	62.0	60.4	58.8	57.2	55.9	54.5	53.3	52.6	52.0
6003	CAJA BAJA 40 TON.	69.8	65.6	61.4	59.3	57.7	56.0	54.5	53.1	51.7	50.3	49.1	48.0	46.8	46.2	45.7
6004	CAJA BAJA 5040 TON.	96.0	90.2	84.5	81.4	79.3	77.1	75.0	73.1	71.1	69.2	67.6	66.0	64.4	63.6	62.8
6005	CAJA BAJA 80 TON.	101.7	95.6	89.5	86.4	84.0	81.7	79.4	77.4	75.4	73.3	71.6	69.9	68.2	67.4	66.5
6006	JAULA GANADERA 1 EJE.	53.9	50.7	47.4	45.8	44.5	43.3	42.1	41.0	39.9	38.9	37.9	37.0	36.2	35.7	35.3
6007	JAULA GANADERA TANDEM 2 EJES	58.9	55.4	51.8	50.1	48.7	47.3	46.0	44.8	43.6	42.5	41.5	40.5	39.5	39.0	38.5
6008	JAULA GANADERA 3 EJES	70.9	66.6	62.4	60.3	58.6	56.9	55.4	54.0	52.5	51.1	49.9	48.7	47.6	47.0	46.4
6009	PLATAFORMA 1 EJE	56.6	53.2	49.8	48.1	46.8	45.4	44.2	43.1	41.9	40.8	39.8	38.9	38.0	37.5	37.0
6010	PLATAFORMA TANDEM 2 EJES	60.9	57.2	53.6	51.8	50.3	48.9	47.6	46.3	45.1	43.9	42.9	41.8	40.9	40.3	39.8
6011	PLATAFORMA 3 EJES	63.8	60.0	56.1	54.2	52.7	51.2	49.8	48.6	47.3	46.0	44.9	43.8	42.8	42.3	41.7
6012	REMOLQUE TIPO TANQUE 30,000 LTS.	64.9	61.0	57.1	55.2	53.6	52.1	50.7	49.4	48.1	46.8	45.7	44.6	43.5	43.0	42.5
6013	REMOLQUE TIPO TANQUE 38,000 LTS.	79.8	75.0	70.2	67.8	65.9	64.1	62.3	60.7	59.1	57.5	56.2	54.8	53.5	52.9	52.2
6014	REMOLQUE TIPO TANQUE 42,000 LTS.	83.8	78.8	73.7	71.2	69.2	67.3	65.4	63.8	62.1	60.4	59.0	57.6	56.2	55.5	54.8
6015	REMOLQUE TIPO VOLTEO 20 M3	90.8	85.4	79.9	77.2	75.0	72.9	70.9	69.1	67.3	65.5	63.9	62.4	60.9	60.1	59.4
6016	REMOLQUE TIPO VOLTEO 30 M3	108.3	101.8	95.3	92.1	89.5	87.0	84.6	82.4	80.3	78.1	76.2	74.4	72.7	71.7	70.9
6017	TANQUE ANILADO DE ACERO INOXIDABLE 32,000 LTS.	176.6	166.0	155.4	146.0	135.8	125.9	115.8	105.9	95.9	85.9	75.9	65.9	55.9	45.9	35.9
6018	TOLVA CEMENTERA.	153.0	143.8	134.6	130.1	126.4	122.9	119.5	116.4	113.4	110.3	107.7	105.1	102.7	101.3	100.1
6019	CAJA REFRIGERADORA CON EQUIPO.	165.0	155.1	145.2	140.3	136.3	132.5	128.9	125.6	122.3	119.0	116.2	113.4	110.7	109.3	108.0

Estadística Automóviles

Por Tipo de Vehículo

Daños Materiales (Deducible 5%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Chevelle, Nova	5,647.4617	1,131,829	1,078	3,028,712
02	Caprice, Montecarlo	5,937.9866	2,611,311	1,273	2,062,917
03	Citation	5,110.7377	2,132,315	1,450	3,211,240
04	Celebrety	9,693.8859	5,160,807	2,247	5,501,925
05	Dodge Dart, Eurosedan	8,586.8421	4,016,501	1,651	2,682,923
06	Dart K, Volare K	24,699.0096	14,224,567	5,858	14,467,930
07	Cordoba, Le'Baron	3,227.5082	1,923,915	617	1,807,050
08	Le'Baron k	4,580.9068	2,618,690	1,117	3,359,261
09	Chrysler 600, Magnum K	1,841.6741	1,189,269	623	1,985,822
10	Phantom	5,042.4957	4,229,472	938	4,397,051
11	Datsun	9,835.7563	3,380,581	2,477	4,189,233
12	Tsuru	80,972.6778	52,532,758	23,883	57,258,879
13	Fairmont	8,478.3711	3,348,857	1,703	4,820,094
14	Topaz	48,485.1658	31,690,051	11,250	27,945,078
15	Gran Marquis, Crown Vic.	13,965.8012	7,994,450	2,577	6,040,768
16	Cougar	11,430.0691	10,597,458	2,257	8,198,043
17	Mustang	5,561.3661	3,612,342	1,255	2,472,460
18	Thunderbird	7,267.6455	7,573,674	1,867	8,497,754
19	American, Gremlin	2,498.6403	1,115,191	572	1,156,839
20	Lerma. Pacer	225.8508	87,694	43	96,853
21	American, ST, SST	1,088.7032	371,152	108	178,381
22	Jeep Wagoneer	2,847.1541	1,682,574	527	1,067,503
23	R2, R15	2,266.6754	907,095	791	1,201,412
24	R18	3,160.8669	1,920,378	759	1,867,695
25	Alliance	1,565.4577	913,852	290	634,134
26	Encore	740.4358	323,028	110	214,376
27	V.W. Sedan	84,974.8336	28,113,421	22,659	36,889,834
28	Caribe	17,701.1004	7,850,916	4,424	9,107,881
29	Combi	7,625.4014	4,464,025	1,317	3,673,367
30	Atlantic	11,384.6785	6,360,691	3,737	7,083,803
31	Corsar, Variant	9,978.8940	5,078,340	2,433	7,273,396
32	Volare, Super Bee	4,812.7301	2,484,902	1,092	2,041,189
33	Century	10,132.3027	9,448,214	2,202	5,890,244
34	Suburban, Carry All	12,666.7005	8,252,849	3,032	6,536,039

Estadística Automóviles

Por Tipo de Vehículo

Daños Materiales (Deducible 5%)

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
35	Datsun Samurai, Sakura	3,650.2739	1,939,748	1,219	3,086,065
36	Chrysler, New Yorker	6,456.1693	4,299,467	888	3,915,272
37	Dodge Ram Charger	11,381.4008	12,732,015	2,408	9,323,902
38	Brasilin, Safari	1,759.9683	570,884	624	1,013,465
39	Golf	32,346.8700	24,067,597	9,216	27,712,843
40	Jetta	22,427.2277	19,567,015	6,896	23,137,008
41	Cutlass	22,166.8244	19,183,294	4,355	16,557,577
42	Taurus	8,362.2714	5,877,486	1,552	9,544,211
43	Shadow	29,543.2812	15,215,784	7,672	22,826,348
44	Shadow GTS	2,383.4429	1,928,299	741	2,650,905
45	Ichi Van, Carry All	3,270.9845	3,063,997	793	2,215,210
46	Hikari	2,526.1267	2,468,010	675	1,598,604
47	Ford Carry All	1,483.8411	936,166	208	459,302
48	Cavalier	5,717.7766	5,101,997	1,394	5,249,669
50	Blazer	1,021.5751	778,809	266	1,015,119
51	Cadillac Sedan De'Ville	168.9522	531,177	12	253,213
52	Blazer	1,029.5315	1,663,929	153	1,763,578
53	Spirit	9,190.6726	8,038,314	2,126	6,303,483
54	Spirit R/T	918.9707	840,967	202	841,745
55	Imperial	10.8406	26,890	0	0
56	Voyager	294.2703	386,595	44	504,880
57	Nissan Maxima	983.8707	1,044,097	196	705,848
58	Nissan 300ZX	61.9333	179,118	7	43,547
59	Ghia	2,665.4426	2,780,761	550	2,715,575
60	Lincoln Town Car	300.7043	1,368,379	14	38,242
61	Aerostar	267.7811	383,484	41	396,861
62	Explorer (Importada)	28.9204	56,910	3	36,662
63	Passat, Variant	134.7603	263,108	27	100,217
99	Otros	24,732.2820	19,565,060	5,551	14,196,325
Total		629,322.7532	394,202,526	156,050	405,045,762

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Automóviles

Anexo 15

Por Antigüedad

Daños Materiales		Unidades	Prima	Número de	Monto de
Gpo.	Descripción	Expuestas	Devengada	Siniestros	Siniestros
01	Nuevos	167,405.1575	158,527,043	35,110	106,848,496
02	1 año	155,985.9774	97,277,650	43,056	117,766,940
03	2 años	121,078.3301	78,634,862	29,157	79,331,003
04	3 años	75,912.9375	50,528,410	19,815	52,849,524
05	4 años	46,958.9644	29,872,736	13,786	41,082,171
06	5 años	43,961.9215	26,239,068	13,444	24,891,824
07	6 años	43,931.6745	25,017,883	11,842	30,336,784
08	7 años	32,559.9313	18,408,182	9,045	26,112,806
09	8 años	22,653.5176	11,999,983	5,585	11,731,378
10	9 años	25,440.6506	12,576,499	8,561	16,107,812
11	10 años	25,652.0199	12,396,481	7,302	21,333,243
12	11 años	16,624.3031	7,901,848	6,264	11,052,672
13	12 años	10,711.4549	5,581,877	3,324	8,463,926
14	13 años	6,152.3959	2,542,165	2,316	3,596,003
15	14 años	3,432.6205	2,179,170	1,790	11,835,075
16	15 años	3,899.6871	1,253,196	956	987,041
17	Más de 15 años	7,211.1479	4,416,676	4,238	13,993,877
	Total	809,572.6917	545,353,729	215,591	578,320,575

Robo Total		Unidades	Prima	Número de	Monto de
Gpo.	Descripción	Expuestas	Devengada	Siniestros	Siniestros
01	Nuevos	142,301.9905	45,466,025	890	22,947,411
02	1 año	153,393.9534	40,717,368	1,118	24,532,263
03	2 años	115,653.8174	27,923,466	954	18,097,284
04	3 años	83,823.8896	19,629,732	709	12,030,222
05	4 años	62,988.7056	13,246,830	588	9,547,581
06	5 años	60,945.3408	12,028,455	747	9,467,163
07	6 años	58,955.2199	10,064,621	741	7,124,932
08	7 años	43,927.4456	6,891,149	368	5,672,951
09	8 años	41,079.2685	5,113,184	617	5,189,233
10	9 años	45,783.7307	4,904,609	545	4,504,132
11	10 años	41,067.8825	4,303,295	439	3,631,098
12	11 años	29,542.3692	3,064,757	273	1,985,547
13	12 años	18,717.2231	2,768,482	177	1,127,138
14	13 años	11,493.7389	1,057,731	119	686,403
15	14 años	8,474.2361	1,371,637	93	453,439
16	15 años	6,434.7465	2,554,096	65	364,225
17	Más de 15 años	13,537.0646	3,073,385	141	1,232,923
	Total	938,120.6229	204,178,822	8,584	128,593,945

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Automóviles

Por Tipo de Vehículo

Robo Total (Deducible 10%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Chevelle, Nova	10,546.1923	415,835	51	1,442,110
02	Caprice, Montecarlo	6,033.9834	394,494	52	438,967
03	Citation	7,486.1698	502,430	39	426,697
04	Celebrety	12,578.6435	999,244	53	778,118
05	Dodge Dart, Eurosedan	13,809.8919	958,755	125	1,394,585
06	Dart K, Volare K	46,486.2136	3,042,768	123	1,541,016
07	Cordoba, Le'Baron	4,860.4926	652,609	45	381,696
08	Le'Baron k	5,888.4134	746,018	32	452,438
09	Chrysler 600, Magnum K	2,699.6003	325,304	35	668,028
10	Phantom	5,133.9707	916,645	62	2,221,626
11	Datsun	19,519.2851	728,144	165	1,454,044
12	Tsuru	120,884.1734	20,814,938	665	9,601,748
13	Fairmont	14,575.1282	808,577	77	674,063
14	Topaz	63,774.3285	10,054,925	284	4,616,013
15	Gran Marquis, Crown Vic.	16,884.9929	2,379,728	131	2,331,965
16	Cougar	10,370.2612	4,520,060	110	3,750,123
17	Mustang	8,416.7928	862,610	83	1,065,424
18	Thunderbird	8,337.2677	2,621,565	89	2,790,715
19	American, Gremlin	8,266.2954	323,368	143	998,511
20	Lerma. Pacer	539.7534	49,204	3	16,043
21	American, ST, SST	1,863.9454	68,984	35	169,641
22	Jeep Wagoneer	10,487.8517	641,137	42	454,577
23	R2, R15	7,466.7500	229,740	37	557,587
24	R18	5,712.9831	411,637	36	226,423
25	Alliance	2,872.9736	216,172	16	255,007
26	Encore	918.5430	102,894	4	26,200
27	V.W. Sedan	116,564.4356	39,603,732	1,823	14,943,349
28	Caribe	32,201.2609	6,302,809	623	5,332,611
29	Combi	17,250.7168	6,798,949	297	4,111,842
30	Atlantic	19,460.6489	5,105,528	332	3,196,973
31	Corsar, Variant	12,034.1799	6,580,505	184	2,603,015
32	Volare, Super Bee	8,326.5954	785,612	76	843,321
33	Century	10,703.1065	2,330,083	63	1,777,489
34	Suburban, Carry All	15,103.8566	4,779,193	82	2,929,818

Estadística Automóviles

Por Tipo de Vehículo

Robo Total (Deducible 10%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
35	Datsun Samurai, Sakura	7,134.9358	736,741	91	905,891
36	Chrysler, New Yorker	6,431.2841	1,008,658	46	1,301,962
37	Dodge Ram Charger	11,270.6505	2,833,655	108	5,059,614
38	Brasilia, Safari	3,585.9671	338,926	73	401,037
39	Golf	37,563.0948	15,214,316	306	4,494,519
40	Jetta	25,296.3552	15,358,188	297	6,856,963
41	Cutlass	21,707.1633	7,891,153	124	3,680,217
42	Taurus	8,332.5744	1,918,527	79	3,330,564
43	Shadow	33,971.5159	2,722,490	221	4,500,355
44	Shadow GTS	2,667.7874	588,838	78	1,895,808
45	Ichi Van, Carry All	4,834.4924	1,303,183	37	649,141
46	Hikari	2,884.6019	798,461	34	633,554
47	Ford Carry All	2,765.2803	327,236	38	729,317
48	Cavalier	6,370.3789	1,161,162	26	402,770
49	Cavalier Z24	9,496.4821	748,989	63	1,621,001
50	Blazer	871.1198	322,666	8	251,463
51	Cadillac Sedan De'Ville	72.3594	82,249	0	0
52	Blazer	126.3876	127,973	1	40,060
53	Spirit	10,801.6757	1,454,362	65	1,821,183
54	Spirit R/T	1,386.8322	319,691	24	908,283
55	Imperial	11.7642	9,737	0	0
56	Voyager	94.4869	70,858	1	82,079
57	Nissan Maxima	102.8645	79,669	1	86,455
58	Nissan 300ZX	17.1656	18,363	0	0
59	Ghia	2,672.9441	787,267	15	336,603
60	Lincoln Town Car	188.3970	219,428	0	0
61	Aerostar	161.9952	105,087	1	69,316
62	Explorer (Importada)	30.2271	21,107	0	0
63	Passat, Variant	147.8579	102,657	1	2,000
99	Otros	23,282.7969	9,319,817	298	4,527,504
Total		872,341.1357	192,065,650	8,053	119,059,442

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Camiones

Anexo 15
Por Antigüedad

Daños Materiales		Unidades	Prima	Número de	Monto de
Gpo.	Descripción	Expuestas	Devengada	Siniestros	Siniestros
01	Nuevos	64,183.6385	52,369,881	7,638	41,285,015
02	1 año	65,077.7083	41,446,567	12,207	53,575,271
03	2 años	52,177.1592	34,775,700	14,439	48,116,641
04	3 años	41,603.4600	22,680,116	6,823	26,228,342
05	4 años	22,958.3871	13,091,560	6,756	19,948,481
06	5 años	28,286.9285	14,796,226	8,413	20,253,885
07	6 años	26,132.7675	15,876,885	7,054	21,907,415
08	7 años	14,445.1375	9,744,708	4,162	14,182,546
09	8 años	16,101.1575	8,074,169	6,293	12,091,910
10	9 años	25,497.0952	14,433,062	5,551	16,248,645
11	10 años	25,522.3442	19,167,313	4,982	21,987,133
12	11 años	17,140.5418	14,597,631	3,545	16,122,457
13	12 años	11,198.8809	8,997,307	2,318	10,865,163
14	13 años	7,199.2904	5,911,752	1,454	6,694,043
15	14 años	5,578.5179	5,404,494	1,037	6,373,791
16	15 años	7,314.5322	7,545,669	1,292	7,356,081
17	Más de 15 años	23,311.4113	14,088,063	2,986	12,499,532
	Total	453,728.9580	303,001.103	96,950	355,736,351

Robo Total		Unidades	Prima	Número de	Monto de
Gpo.	Descripción	Expuestas	Devengada	Siniestros	Siniestros
01	Nuevos	66,690.5758	13,242,387	410	13,916,572
02	1 año	69,892.2417	9,577,689	729	15,368,769
03	2 años	59,734.1993	7,590,894	466	9,783,012
04	3 años	46,554.7269	5,064,161	290	5,383,734
05	4 años	27,726.4507	2,705,015	409	5,405,332
06	5 años	33,916.3872	2,627,799	248	3,641,424
07	6 años	32,951.2170	2,632,329	178	2,517,996
08	7 años	20,938.0994	1,822,207	157	1,969,932
09	8 años	21,752.6690	1,706,722	158	1,709,238
10	9 años	33,984.4822	2,229,560	171	1,981,154
11	10 años	35,570.0053	7,591,604	135	1,914,600
12	11 años	24,867.4069	1,874,468	212	1,647,276
13	12 años	17,274.7183	1,190,922	103	1,225,190
14	13 años	10,888.6222	988,744	72	828,445
15	14 años	8,275.7171	781,826	41	570,939
16	15 años	11,140.5391	1,082,702	232	2,367,140
17	Más de 15 años	36,395.2497	2,959,066	127	991,247
	Total	558,553.3078	65,668,095	4,138	71,222,000

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Camiones

Por Tonelaje

Daños Materiales (Deducible 2%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Hasta 1.5 toneladas	14,656.4772	22,847,798	1,654	10,656,051
02	Hasta 3.5 Toneladas	4,016.9033	6,607,052	18	135,194
03	Hasta 7.5 Toneladas	10,511.6118	8,014,456	1,720	4,227,701
04	Hasta 14.0 toneladas	20,070.3092	16,734,890	2,707	9,054,487
05	Más de 14.0 toneladas	10,098.3580	12,709,206	2,739	30,054,078
06	Tractocamiones	22,681.4966	44,152,686	4,642	68,025,105
07	Semirremolques	16,461.4937	11,150,876	1,298	14,109,281
08	V.W. Panel y Hormiga	1,082.3478	1,516,197	5	23,946
09	Otros	630.7677	1,147,487	90	809,766
Total		100,209.7653	124,880,648	14,873	137,095,609

Daños Materiales (Deducible 10%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Hasta 1.5 toneladas	146,234.8725	55,715,416	50,383	104,537,225
02	Hasta 3.5 Toneladas	51,504.2863	21,765,095	5,416	16,089,155
03	Hasta 7.5 Toneladas	8,951.5944	10,376,277	262	2,231,968
04	Hasta 14.0 toneladas	127.0452	84,196	54	132,288
05	Más de 14.0 toneladas	83.1042	64,214	27	59,489
06	Tractocamiones	293.6977	261,098	60	474,032
07	Semirremolques	85.5021	41,753	13	129,166
08	V.W. Panel y Hormiga	14,210.8293	5,095,196	1,863	4,503,949
09	Otros	7,087.2825	4,636,637	2,695	9,601,059
Total		228,578.2142	98,039,882	60,773	137,758,331

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Camiones

Por Tonelaje

Robo Total (Deducible 0%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Hasta 1.5 toneladas	2,342.8741	891,976	20	623,720
02	Hasta 3.5 Toneladas	1,364.2777	322,772	0	0
03	Hasta 7.5 Toneladas	10,362.0911	1,832,692	82	893,792
04	Hasta 14.0 toneladas	21,078.2137	1,297,841	39	692,418
05	Más de 14.0 toneladas	10,396.9845	1,259,934	74	1,174,393
06	Tractocamiones	23,351.8344	5,205,962	59	4,094,832
07	Semirremolques	15,568.7472	1,146,850	50	1,275,503
08	V.W. Panel y Hormiga	616.2813	197,407	0	0
09	Otros	1.4790	65	0	0
Total		85,082.7830	12,155,499	324	8,754,658

Robo Total (Deducible 20%)

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Hasta 1.5 toneladas	181,394.1639	15,902,827	1,687	23,989,907
02	Hasta 3.5 Toneladas	71,665.9686	7,228,246	192	3,592,978
03	Hasta 7.5 Toneladas	278.2706	62,807	49	368,929
04	Hasta 14.0 toneladas	216.2485	11,765	0	0
05	Más de 14.0 toneladas	142.3381	9,023	0	0
06	Tractocamiones	336.0054	26,982	29	408,284
07	Semirremolques	138.8957	4,600	67	211,191
08	V.W. Panel y Hormiga	18,620.4162	1,532,791	126	1,920,036
09	Otros	8,430.9121	1,314,696	126	2,227,644
Total		281,223.2191	26,093,737	2,276	32,718,969

Estadística

Por Cobertura

**Automóviles
Responsabilidad Civil**

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
01	Bienes	1,343,267.2680	239,178,995	119,841	195,729,010
02	Personas	837,742.1667	140,120,419	18,917	30,313,561
Total		2,181,009.4347	379,299,414	138,758	226,042,571

**Camiones
Responsabilidad Civil**

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
01	Bienes	452,868.9000	227,297,655	48,654	110,047,210
02	Personas	513,837.4395	245,974,980	13,583	68,806,013
Total		966,706.3395	473,272,635	62,237	178,853,223

**Automóviles
Gastos Médicos a Ocupantes**

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
01	Automóviles	1,052,974.1182	54,683,327	18,061	24,332,003

**Camiones
Gastos Médicos a Ocupantes**

Gpo.	Descripcion	Unidades Expuestas	Prima Devengada	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
01	Camiones	525,970.0535	53,407,881	2,613	8,380,632

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Automóviles

Anexo 15
Por Tipo de Pérdida

Gpo.	Descripción	Pérdidas Totales		Pérdidas Parciales		Total	
		Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
01	Chevelle, Nova	47	501,636	992	2,495,327	1,039	2,996,963
02	Caprice, Montecarlo	62	535,940	1,125	1,524,404	1,187	2,060,344.0
03	Citation	66	928,582	1,135	1,941,437	1,201	2,870,019
04	Celebrety	104	1,566,002	2,383	5,139,144	2,487	6,705,146
05	Dodge Dart, Eurosedan	97	854,736	1,765	2,624,151	1,862	3,478,887
06	Dart K, Volare K	298	4,677,160	6,369	12,345,320	6,667	17,022,480
07	Cordoba, Le'Baron	39	611,079	590	1,547,033	629	2,158,112
08	Le'Baron k	75	1,128,849	1,294	2,962,829	1,369	4,091,678
09	Chrysler 600, Magnum K	42	778,612	618	1,991,162	660	2,769,774
10	Phantom	77	2,398,334	1,598	7,027,780	1,675	9,426,114
11	Datsun	197	1,753,876	2,670	3,052,123	2,867	4,805,999
12	Tsuru	1,650	29,710,395	37,825	76,255,619	39,475	105,966,014
13	Fairmont	92	1,296,436	1,735	3,807,907	1,827	5,104,343
14	Topaz	648	10,596,925	16,018	35,768,145	16,666	46,365,070
15	Gran Marquis, Crown Vic.	121	1,886,975	2,680	5,572,301	2,801	7,459,276
16	Cougar	102	2,215,820	2,499	8,526,578	2,601	10,742,398
17	Mustang	74	818,887	1,250	1,780,216	1,324	2,599,103
18	Thunderbird	115	3,513,626	2,803	11,247,514	2,918	14,761,140
19	American, Gremlin	31	362,034	502	590,801	533	952,835
20	Lerma, Pacer	5	30,662	34	40,611	39	71,273
21	American, ST, SST	13	40,881	146	143,470	159	184,351
22	Jeep Wagoneer	29	290,774	627	1,030,390	656	1,321,164
23	R2, R15	56	334,198	825	975,402	881	1,309,600
24	R18	64	613,618	889	1,715,511	953	2,329,129
25	Alliance	22	164,323	272	460,205	294	624,528
26	Encore	8	48,649	99	171,307	107	219,956
27	V.W. Sedan	1,775	9,713,578	24,653	34,229,897	26,428	43,943,475
28	Caribe	324	3,145,492	4,439	6,463,215	4,763	9,608,707
29	Combi	90	1,079,986	1,592	3,091,459	1,682	4,171,445
30	Atlantic	226	2,207,941	3,994	5,938,168	4,220	8,146,109
31	Corsar, Variant	182	2,985,382	2,920	6,109,075	3,102	9,094,457
32	Volare, Super Bee	84	648,211	957	1,578,942	1,041	2,227,153
33	Century	114	2,823,762	2,791	10,919,822	2,905	13,743,584

Estadística Automóviles

Anexo 15 Por Tipo de Pérdida

Daños Materiales		Pérdidas Totales		Pérdidas Parciales		Total	
Gpo.	Descripción	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
34	Suburban, Carry All	137	2,516,015	3,179	5,281,293	3,316	7,797,308
35	Datsun Samurai, Sakura	82	1,047,067	1,055	2,164,905	1,137	3,211,972
36	Chrysler, New Yorker	45	1,172,417	913	2,866,270	958	4,038,687
37	Dodge Ram Charger	117	4,271,507	2,577	10,412,806	2,694	14,684,313
38	Brasilía, Safari	47	333,566	611	653,307	658	986,873
39	Golf	722	8,030,659	10,773	26,476,314	11,495	34,506,973
40	Jetta	457	7,534,844	7,799	22,276,198	8,256	29,811,042
41	Cutlass	210	5,115,239	4,599	14,399,115	4,809	19,514,354
42	Taurus	123	4,356,290	2,391	10,999,361	2,514	15,355,651
43	Shadow	363	5,835,547	8,752	19,522,445	9,115	25,357,992
44	Shadow GTS	42	934,236	766	1,896,812	808	2,831,048
45	Ichi Van, Carry All	67	1,782,482	1,365	2,721,529	1,432	4,504,011
46	Hikari	54	767,637	979	1,660,295	1,033	2,427,932
47	Ford Carry All	7	161,007	178	252,387	185	413,394
48	Cavalier	68	2,351,210	1,768	5,468,557	1,836	7,819,767
49	Cavalier Z24	27	1,211,441	1,755	5,180,998	1,782	6,392,439
50	Blazer	9	240,891	235	677,357	244	918,248
51	Cadillac Sedan DeVille	1	151,096	23	192,645	24	343,741
52	Blazer	13	1,249,067	155	1,376,322	168	2,625,389
53	Spirit	68	1,990,571	2,309	6,812,996	2,377	8,803,567
54	Spirit R/T	5	268,695	177	559,121	182	827,816
55	Imperial	0	0	0	0	0	0
56	Voyager	1	103,972	46	402,022	47	505,994
57	Nissan Maxima	0	2,505	214	764,931	214	767,436
58	Nissan 300ZX	4	277,865	25	128,594	29	406,459
59	Ghia	47	1,413,624	1,286	3,928,007	1,333	5,341,631
60	Lincoln Town Car	4	398,267	29	112,161	33	510,428
61	Aerostar	1	72,077	39	307,411	40	379,488
62	Explorer (Importada)	2	69,123	61	275,436	63	344,559
63	Passat, Variant	3	351,231	51	194,439	54	545,670
99	Otros	410	2,675,657	4,877	9,672,865	5,287	12,348,522
	Total	10,065	146,949,166	189,076	416,704,164	199,141	563,653,330

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Automóviles

Anexo 15 Por Tipo de Pérdida

Robo Total	Gpo.	Descripción	Pérdidas Totales		Pérdidas Parciales		Total	
			Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
	01	Chevelle, Nova	18	157,350	36	1,259,104	54	1,416,454
	02	Caprice, Montecarlo	36	309,906	53	96,552	89	406,458
	03	Citation	28	329,658	92	79,605	120	409,263
	04	Celebrety	30	480,442	105	198,334	135	678,776
	05	Dodge Dart, Eurosedan	50	722,393	51	819,728	101	1,542,121
	06	Dart K, Volare K	68	1,227,404	38	285,499	106	1,512,903
	07	Cordoba, Le'Baron	25	248,041	27	83,681	52	331,722
	08	Le'Baron k	36	346,083	5	45,012	41	391,095
	09	Chrysler 600, Magnum K	22	366,900	16	321,783	38	688,683
	10	Phantom	56	2,087,698	17	536,649	73	2,624,347
	11	Datsun	103	1,027,426	54	491,280	157	1,518,706
	12	Tsuru	463	9,221,068	439	5,038,334	902	14,259,402
	13	Fairmont	46	509,139	31	230,217	77	739,356
	14	Topaz	208	3,699,099	171	1,730,661	379	5,429,760
	15	Gran Marquis, Crown Vic.	59	1,112,582	69	614,553	128	1,727,135
	16	Cougar	86	2,733,432	71	1,013,142	157	3,746,574
	17	Mustang	64	724,452	39	237,853	103	962,305
	18	Thunderbird	63	2,239,559	63	735,593	126	2,975,152
	19	American, Gremlin	59	442,908	91	695,256	150	1,138,164
	20	Lerna. Pacer	3	16,923	9	27,988	12	44,911
	21	American, ST, SST	51	133,576	7	24,993	58	158,569
	22	Jeep Wagoneer	24	237,159	26	223,082	50	460,241
	23	R2, R15	30	331,761	19	238,525	49	570,286
	24	R18	27	186,599	14	69,520	41	256,119
	25	Alliance	49	231,852	3	10,983	52	242,835
	26	Encore	2	9,402	6	111,834	8	121,236
	27	V.W. Sedan	895	12,103,793	337	1,969,048	1,232	14,072,841
	28	Caribe	370	3,687,971	348	1,674,468	718	5,362,439
	29	Combi	122	3,142,705	78	489,139	200	3,631,844
	30	Atlantic	175	2,503,107	88	502,774	263	3,005,881
	31	Corsar, Variant	119	2,077,458	74	845,469	193	2,922,927
	32	Volare, Super Bee	74	605,419	9	55,358	83	660,777
	33	Century	37	1,360,203	24	590,011	61	1,950,214

Estadística Automóviles

Anexo 15
Por Tipo de Pérdida

Robo Total	Gpo.	Descripción	Pérdidas Totales		Pérdidas Parciales		Total	
			Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Número de Siniestros	Monto de Siniestros
	34	Suburban, Carry All	38	1,544,775	84	950,642	122	2,495,417
	36	Chrysler, New Yorker	32	1,004,379	17	500,226	49	1,504,605
	37	Dodge Ram Charger	68	3,348,225	23	1,003,359	91	4,351,584
	38	Brasilía, Safari	37	284,363	12	81,842	49	366,205
	39	Golf	178	3,020,472	139	1,848,113	317	4,868,585
	40	Jetta	189	4,291,991	121	1,581,472	310	5,873,463
	41	Cutlass	73	2,467,670	55	1,382,130	128	3,849,800
	42	Taurus	120	2,927,951	16	331,584	136	3,259,535
	43	Shadow	126	2,907,573	114	1,457,577	240	4,365,150
	44	Shadow GTS	45	1,192,213	9	126,298	54	1,318,511
	45	Ichi Van, Carry All	20	667,372	16	378,130	36	1,045,502
	46	Hikari	71	901,425	5	48,466	76	949,891
	47	Ford Carry All	34	290,545	22	193,931	56	484,476
	48	Cavalier	16	435,312	13	461,307	29	896,619
	49	Cavalier Z24	17	731,138	49	1,474,632	66	2,205,770
	50	Blazer	8	251,464	0	0	8	251,464
	51	Cadillac Sedan DeVille	0	0	0	0	0	0
	52	Blazer	0	0	1	40,060	1	40,060
	53	Spirit	31	942,798	29	1,038,669	60	1,981,467
	54	Spirit R/T	12	468,938	11	693,314	23	1,162,252
	55	Imperial	0	0	0	0	0	0
	56	Voyager	0	0	2	92,920	2	92,920
	57	Nissan Maxima	1	86,455	0	0	1	86,455
	58	Nissan 300ZX	0	0	0	0	0	0
	59	Ghia	4	153,804	12	270,134	16	423,938
	60	Lincoln Town Car	0	0	0	0	0	0
	61	Acrostar	0	0	1	69,316	1	69,316
	62	Explorer (Importada)	0	0	0	0	0	0
	63	Passat, Variant	2	32,145	0	0	2	32,145
	99	Otros	216	2,564,075	152	2,151,035	368	4,715,110
		Total	4,836	85,128,551	3,413	37,521,185	8,249	122,649,736

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística Camiones

Anexo 15
Por Tipo de Pérdida

Daños Materiales		Pérdidas Totales		Pérdidas Parciales		Total	
Gpo.	Descripción	Número de Sinistros	Monto de Sinistros	Número de Sinistros	Monto de Sinistros	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Hasta 1.5 toneladas	15,011	38,683,214	46,332	119,398,945	61,343	158,082,159
02	Hasta 3.5 Toneladas	4,158	13,276,037	5,712	18,238,859	9,870	31,514,896
03	Hasta 7.5 Toneladas	752	3,304,737	1,608	7,069,133	2,359	10,373,870
04	Hasta 14.0 toneladas	1,260	5,414,785	2,145	9,216,063	3,405	14,630,848
05	Más de 14.0 toneladas	756	3,081,819	2,183	8,898,010	2,939	11,979,829
06	Tractocamiones	1,809	22,786,877	3,952	49,789,063	5,760	72,575,940
07	Semirremolques	500	4,491,733	1,132	10,157,913	1,632	14,649,646
08	V.W. Panel y Hormiga	1,079	3,495,003	1,750	5,669,994	2,829	9,164,997
09	Otros	711	3,853,953	3,004	16,288,417	3,714	20,142,370
Total		26,035	98,388,158	67,817	244,726,397	93,852	343,114,555

Robo Total		Pérdidas Totales		Pérdidas Parciales		Total	
Gpo.	Descripción	Número de Sinistros	Monto de Sinistros	Número de Sinistros	Monto de Sinistros	Número de Sinistros	Monto de Sinistros
01	Hasta 1.5 toneladas	1,018	18,341,154	1,260	22,700,704	2,277	41,041,858
02	Hasta 3.5 Toneladas	276	4,310,216	204	3,181,909	481	7,492,125
03	Hasta 7.5 Toneladas	69	915,679	67	889,944	136	1,805,623
04	Hasta 14.0 toneladas	16	599,563	31	1,123,876	47	1,723,439
05	Más de 14.0 toneladas	67	1,802,711	28	757,994	95	2,560,705
06	Tractocamiones	52	3,280,404	58	3,664,707	111	6,945,111
07	Semirremolques	77	832,957	45	484,315	122	1,317,272
08	V.W. Panel y Hormiga	115	1,919,781	80	1,326,287	195	3,246,068
09	Otros	22	463,717	154	3,249,748	176	3,713,465
Total		1,713	32,466,182	1,926	37,379,484	3,639	69,845,666

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Estadística R. Civil

Automóviles	Gpo.	Descripción	Número de Siniestros	Por rango de Siniestros	
				Monto de Siniestros	Monto Promedio
01	000,000 a	500,000	40,345	8,309,835	205.97
02	500,001 a	1'000,000	31,520	19,110,501	606.30
03	1'000,001 a	2'000,000	27,679	32,529,375	1,175.22
04	2'000,000 a	3'000,000	17,906	37,041,436	2,068.71
05	3'000,000 a	4'000,000	7,922	24,205,983	3,055.37
06	4'000,000 a	6'000,000	5,907	24,766,989	4,193.06
07	6'000,000 a	8'000,000	2,910	18,269,587	6,278.11
08	8'000,000 a	10'000,000	1,436	11,539,095	8,038.26
09	10'000,000 a	15'000,000	1,202	12,324,168	10,254.85
10	15'000,000 a	20'000,000	942	14,312,981	15,196.91
11	20'000,000 a	25'000,000	747	15,173,210	20,312.20
12	25'000,000 a	50'000,000	189	5,476,229	28,974.76
13	50'000,000 a	75'000,000	50	2,651,275	53,025.50
14	75'000,000 a	100'000,000	3	230,850	76,950.00
15	100'000,000 a	150'000,000	1	101,055	101,054.80
16	150'000,000 a	200'000,000	0	0	
17	200'000,000 a	300'000,000	0	0	
18	más de 300'000,000		0	0	
Total			138,758	226,042,571	1,629.04

Camiones	Gpo.	Descripción	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	
				Monto de Siniestros	Monto Promedio
01	000,000 a	500,000	14,387	4,784,833	332.57
02	500,001 a	1'000,000	14,331	12,142,438	847.28
03	1'000,001 a	2'000,000	14,907	24,389,441	1,636.13
04	2'000,000 a	3'000,000	7,295	20,313,964	2,784.51
05	3'000,000 a	4'000,000	3,449	13,628,094	3,951.46
06	4'000,000 a	6'000,000	3,338	18,506,639	5,544.36
07	6'000,000 a	8'000,000	1,544	11,988,444	7,763.85
08	8'000,000 a	10'000,000	923	8,418,868	9,121.96
09	10'000,000 a	15'000,000	703	9,936,999	14,140.76
10	15'000,000 a	20'000,000	462	9,044,606	19,563.68
11	20'000,000 a	25'000,000	268	6,819,188	25,431.13
12	25'000,000 a	50'000,000	407	15,346,228	37,720.71
13	50'000,000 a	75'000,000	92	6,315,760	68,305.64
14	75'000,000 a	100'000,000	84	7,673,286	91,380.64
15	100'000,000 a	150'000,000	28	3,870,755	139,542.12
16	150'000,000 a	200'000,000	0	0	
17	200'000,000 a	300'000,000	9	2,099,824	227,098.23
18	más de 300'000,000		9	3,573,858	386,516.69
Total			62,237	178,853,223	2,873.74

Fuente: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.

Año 1991

Indices de Inflación ponderados

<i>Periodo.</i>	Jul./91 a Dic./93	
Valor Vehículo	20.54 %	
Refacciones	33.66 %	
Rep. y M. de Obra	48.87 %	
Ind. General	31.55 %	
<i>Daños Materiales.</i>	Participación	
Valor Vehículo	20%	
Refacciones	56%	
Rep. y M. de Obra	24%	
Ind. General	0%	
Ponderado	100%	34.68%
<i>Robo Total.</i>	Participación	
Valor Vehículo	81%	
Refacciones	13%	
Rep. y M. de Obra	6%	
Ind. General	0%	
Ponderado	100%	23.94%
<i>Responsabilidad Civil.</i>	Participación	
Valor Vehículo	10%	
Refacciones	28%	
Rep. y M. de Obra	12%	
Ind. General	50%	
Ponderado	100%	33.12%
<i>Gastos Médicos.</i>	Participación	
Valor Vehículo	0%	
Refacciones	0%	
Rep. y M. de Obra	0%	
Ind. General	100%	
Ponderado	100%	31.55%

Fuente: Indices de Precios, Banco de México

Nota Técnica

Daños Materiales		Deducible 05%				Automóviles	
		Unidades Expuestas	Número de Sinistros	Inflación:		Frecuencia	Sinistro Promedio
Monto de Sinistros	Monto de Sin. Ajust.			34.68%			
01	Chevelle, Nova	5,647.46	1,078	3,028,712	4,079,183	19.09%	3,784
02	Caprice, Montecarlo	5,937.99	1,273	2,062,917	2,778,414	21.44%	2,183
03	Citation	5,110.74	1,450	3,211,240	4,325,018	28.37%	2,983
04	Celebrety	9,693.89	2,247	5,501,925	7,410,198	23.18%	3,298
05	Dodge Dart, Eurosedan	8,586.84	1,651	2,682,923	3,613,461	19.23%	2,189
06	Dart K, Volare K	24,699.01	5,858	14,467,930	19,485,950	23.72%	3,326
07	Cordoba, Le'Baron	3,227.51	617	1,807,050	2,433,803	19.12%	3,945
08	Le'Baron k	4,580.91	1,117	3,359,261	4,524,378	24.38%	4,050
09	Chrysler 600, Magnum K	1,841.67	623	1,985,822	2,674,579	33.83%	4,293
10	Phantom	5,042.50	938	4,397,051	5,922,113	18.60%	6,314
11	Datsun	9,835.76	2,477	4,189,233	5,642,216	25.18%	2,278
12	Tsuru	80,972.68	23,883	57,258,879	77,118,401	29.50%	3,229
13	Fairmont	8,478.37	1,703	4,820,094	6,491,883	20.09%	3,812
14	Topaz	48,485.17	11,250	27,945,078	37,637,477	23.20%	3,346
15	Gran Marquis, Crown Vic.	13,965.80	2,577	6,040,768	8,135,932	18.45%	3,157
16	Cougar	11,430.07	2,257	8,198,043	11,041,431	19.75%	4,892
17	Mustang	5,561.37	1,255	2,472,460	3,330,002	22.57%	2,653
18	Thunderbird	7,267.65	1,867	8,497,754	11,445,093	25.69%	6,130
19	American, Gremlin	2,498.64	572	1,156,839	1,558,074	22.89%	2,724
20	Lerma. Pacer	225.85	43	96,853	130,445	19.04%	3,034
21	American, ST, SST	1,088.70	108	178,381	240,250	9.92%	2,225
22	Jeep Wagoneer	2,847.15	527	1,067,503	1,437,753	18.51%	2,728
23	R2, R15	2,266.68	791	1,201,412	1,618,107	34.90%	2,046
24	R18	3,160.87	759	1,867,695	2,515,482	24.01%	3,314
25	Alliance	1,565.46	290	634,134	854,075	18.52%	2,945
26	Encore	740.44	110	214,376	288,730	14.86%	2,625
27	V.W. Sedan	84,974.83	22,659	36,889,834	49,684,609	26.67%	2,193
28	Caribe	17,701.10	4,424	9,107,881	12,266,835	24.99%	2,773

Anexo 17-a

Nota Técnica

Daños Materiales		Deducible 05%			Automóviles		
		Unidades Expuestas	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Inflación:		Siniestro Promedio
34.68%	Monto de						
Gpo.	Descripción				Sin. Ajust.	Frecuencia	
29	Combi	7,625.40	1,317	3,673,367	4,947,428	17.27%	3,757
30	Atlantic	11,384.68	3,737	7,083,803	9,540,731	32.82%	2,553
31	Corsar, Variant	9,978.89	2,433	7,273,396	9,796,082	24.38%	4,026
32	Volare, Super Bee	4,812.73	1,092	2,041,189	2,749,150	22.69%	2,518
33	Century	10,132.30	2,202	5,890,244	7,933,201	21.73%	3,603
34	Suburban, Carry All	12,666.70	3,032	6,536,039	8,802,982	23.94%	2,903
35	Datsun Samurai, Sakura	3,650.27	1,219	3,086,065	4,156,428	33.39%	3,410
36	Chrysler, New Yorker	6,456.17	888	3,915,272	5,273,235	13.75%	5,938
37	Dodge Ram Charger	11,381.40	2,408	9,323,902	12,557,780	21.16%	5,215
38	Brasilia, Safari	1,759.97	624	1,013,465	1,364,973	35.46%	2,187
39	Golf	32,346.87	9,216	27,712,843	37,324,694	28.49%	4,050
40	Jetta	22,427.23	6,896	23,137,008	31,161,788	30.75%	4,519
41	Cutlass	22,166.82	4,355	16,557,577	22,300,364	19.65%	5,121
42	Taurus	8,362.27	1,552	9,544,211	12,854,501	18.56%	8,283
43	Shadow	29,543.28	7,672	22,826,348	30,743,380	25.97%	4,007
44	Shadow GTS	2,383.44	741	2,650,905	3,570,338	31.09%	4,818
45	Ichi Van, Carry All	3,270.98	793	2,215,210	2,983,528	24.24%	3,762
46	Hikari	2,526.13	675	1,598,604	2,153,060	26.72%	3,190
47	Ford Carry All	1,483.84	208	459,302	618.605	14.02%	2,974
48	Cavalier	5,717.78	1,394	5,249,669	7,070,451	24.38%	5,072
49	Cavalier Z24	9,235.12	1,792	6,474,221	8,719,723	19.40%	4,866
50	Blazer	1,021.58	266	1,015,119	1,367,200	26.04%	5,140
53	Spirit	9,190.67	2,126	6,303,483	8,489,767	23.13%	3,993
54	Spirit R/T	918.97	202	841,745	1,133,694	21.98%	5,612
59	Ghia	2,665.44	550	2,715,575	3,657,438	20.63%	6,650
Total		610,544.02	151,794	393,480,610	529,954,411	24.86%	3,491

Nota Técnica

Daños Materiales		Deducible 05%				Automóviles		
Gpo.	Descripción	P. Riesgo	P. Riesgo	P. Riesgo	Credibilidad:	1,084	Increm. Ajustado	Nueva P. Riesgo
		Calculada	Actual	Increment.	Porcen. Credibi.	Porcen. Comple.		
01	Chevelle, Nova	722.30	723.96	-0.23%	90.00%	10.00%	3.77%	751.27
02	Caprice, Montecarlo	467.91	800.84	-41.57%	100.00%	0.00%	-41.57%	467.91
03	Citation	846.26	642.53	31.71%	100.00%	0.00%	31.71%	846.26
04	Celebrety	764.42	917.60	-16.69%	100.00%	0.00%	-16.69%	764.42
05	Dodge Dart, Eurosedan	420.81	944.18	-55.43%	100.00%	0.00%	-55.43%	420.81
06	Dart K, Volare K	788.94	428.49	84.12%	100.00%	0.00%	84.12%	788.94
07	Cordoba, Le'Baron	754.08	593.53	27.05%	70.00%	30.00%	30.87%	776.74
08	Le'Baron k	987.66	691.38	42.85%	100.00%	0.00%	42.85%	987.66
09	Chrysler 600, Magnum K	1,452.25	761.00	90.84%	70.00%	30.00%	75.52%	1,335.69
10	Phantom	1,174.44	939.30	25.03%	90.00%	10.00%	26.51%	1,188.29
11	Datsun	573.64	383.50	49.58%	100.00%	0.00%	49.58%	573.64
12	Tsuru	952.40	591.06	61.13%	100.00%	0.00%	61.13%	952.40
13	Fairmont	765.70	583.52	31.22%	100.00%	0.00%	31.22%	765.70
14	Topaz	776.27	609.91	27.28%	100.00%	0.00%	27.28%	776.27
15	Gran Marquis, Crown Vic.	582.56	590.96	-1.42%	100.00%	0.00%	-1.42%	582.56
16	Cougar	966.00	890.10	8.53%	100.00%	0.00%	8.53%	966.00
17	Mustang	598.77	828.18	-27.70%	100.00%	0.00%	-27.70%	598.77
18	Thunderbird	1,574.80	1,311.92	20.04%	100.00%	0.00%	20.04%	1,574.80
19	American, Gremlin	623.57	348.55	78.90%	70.00%	30.00%	67.17%	582.66
20	Lerma. Pacer	577.57	385.70	49.75%	20.00%	80.00%	41.77%	546.82
21	American, ST, SST	220.68	358.95	-38.52%	30.00%	70.00%	16.29%	417.41
22	Jeep Wagoneer	504.98	671.91	-24.84%	60.00%	40.00%	1.00%	678.66
23	R2, R15	713.87	485.56	47.02%	80.00%	20.00%	45.57%	706.83
24	R18	795.82	599.21	32.81%	80.00%	20.00%	34.20%	804.17
25	Alliance	545.58	579.06	-5.78%	50.00%	50.00%	17.00%	677.48
26	Encore	389.95	618.37	-36.94%	30.00%	70.00%	16.76%	722.03
27	V.W. Sedan	584.70	346.38	68.80%	100.00%	0.00%	68.80%	584.70
28	Caribe	693.00	555.14	24.83%	100.00%	0.00%	24.83%	693.00

Nota Técnica

Daños Materiales		Deducible 05%					Automóviles	
		P. Riesgo Calculada	P. Riesgo Actual	P. Riesgo Incremen.	Credibilidad: Porcen. Credibi.	1,084 Porcen. Comple.	Increment. Ajustado	Nueva P. Riesgo
Gpo.	Descripción							
29	Combi	648.81	422.14	53.69%	100.00%	0.00%	53.69%	648.81
30	Atlantic	838.03	677.98	23.61%	100.00%	0.00%	23.61%	838.03
31	Corsar, Variant	981.68	623.76	57.38%	100.00%	0.00%	57.38%	981.68
32	Volare, Super Bee	571.22	865.91	-34.03%	100.00%	0.00%	-34.03%	571.22
33	Century	782.96	592.01	32.25%	100.00%	0.00%	32.25%	782.96
34	Suburban, Carry All	694.97	727.26	-4.44%	100.00%	0.00%	-4.44%	694.97
35	Datsun Samurai, Sakura	1,138.66	759.19	49.98%	100.00%	0.00%	49.98%	1,138.66
36	Chrysler, New Yorker	816.77	593.09	37.72%	90.00%	10.00%	37.92%	818.00
37	Dodge Ram Charger	1,103.36	1,008.59	9.40%	100.00%	0.00%	9.40%	1,103.36
38	Brasilia, Safari	775.57	471.28	64.56%	70.00%	30.00%	57.13%	740.52
39	Golf	1,153.89	670.13	72.19%	100.00%	0.00%	72.19%	1,153.89
40	Jetta	1,389.46	716.90	93.82%	100.00%	0.00%	93.82%	1,389.46
41	Cutlass	1,006.02	763.88	31.70%	100.00%	0.00%	31.70%	1,006.02
42	Taurus	1,537.20	455.92	237.17%	100.00%	0.00%	237.17%	1,537.20
43	Shadow	1,040.62	644.72	61.41%	100.00%	0.00%	61.41%	1,040.62
44	Shadow GTS	1,497.98	863.24	73.53%	80.00%	20.00%	66.78%	1,439.70
45	Ichi Van, Carry All	912.12	575.67	58.44%	80.00%	20.00%	54.71%	890.63
46	Hikari	852.32	797.87	6.82%	70.00%	30.00%	16.71%	931.20
47	Ford Carry All	416.89	943.13	-55.80%	40.00%	60.00%	1.55%	957.73
48	Cavalier	1,236.57	724.51	70.68%	100.00%	0.00%	70.68%	1,236.57
49	Cavalier Z24	944.19	994.35	-5.04%	100.00%	0.00%	-5.04%	944.19
50	Blazer	1,338.33	551.60	142.63%	40.00%	60.00%	80.92%	997.93
53	Spirit	923.74	582.69	58.53%	100.00%	0.00%	58.53%	923.74
54	Spirit R/T	1,233.66	688.33	79.22%	40.00%	60.00%	55.56%	1,070.74
59	Ghia	1,372.17	892.91	53.67%	70.00%	30.00%	49.50%	1,334.94
Total		868.00	620.99	39.78%	100.00%	0.00%	39.78%	868.00

Nota Técnica

Daños Materiales		Deducible 05%				Reinst.		7.39%	
		Valor	Valor	Pérdida	Pérdida	Gtos. Ajust.		Cuotas de Tarifa	
Gpo.	Descripción	Nuevo	Comercial	Parcial	Parcial	T1R	T2R	T1	T2
01	Chevelle, Nova	46,200	7,867	74.88%	25.12%	1.3832%	2.7254%	1.9760%	3.8934%
02	Caprice, Montecarlo	50,896	9,114	74.88%	25.12%	0.7820%	1.4651%	1.1171%	2.0930%
03	Citation	39,580	9,770	74.88%	25.12%	1.8187%	2.4719%	2.5982%	3.5313%
04	Celebrety	54,385	18,143	74.88%	25.12%	1.1956%	1.2024%	1.7080%	1.7178%
05	Dodge Dart, Eurosedan	52,319	8,254	73.83%	26.17%	0.6746%	1.5155%	0.9637%	2.1650%
06	Dart K, Volare K	44,282	14,576	73.83%	26.17%	1.4943%	1.6090%	2.1347%	2.2986%
07	Cordoba, Le'Baron	54,137	8,776	73.83%	26.17%	1.2034%	2.6310%	1.7191%	3.7585%
08	Le'Baron k	58,261	18,748	73.83%	26.17%	1.4219%	1.5660%	2.0312%	2.2371%
09	Chrysler 600, Magnum K	41,749	21,614	73.83%	26.17%	2.6834%	1.8370%	3.8334%	2.6243%
10	Phantom	74,251	34,174	73.83%	26.17%	1.3423%	1.0336%	1.9176%	1.4766%
11	Datsun	33,883	7,618	71.00%	29.00%	1.3656%	2.4804%	1.9509%	3.5435%
12	Tsuru	40,082	19,192	71.00%	29.00%	1.9166%	1.6347%	2.7380%	2.3353%
13	Fairmont	53,037	8,961	75.72%	24.28%	1.2418%	2.3570%	1.7740%	3.3672%
14	Topaz	47,168	24,045	75.72%	24.28%	1.4156%	0.8905%	2.0223%	1.2722%
15	Gran Marquis, Crown Vic.	84,685	22,793	75.72%	24.28%	0.5917%	0.7050%	0.8453%	1.0072%
16	Cougar	87,628	38,777	75.72%	24.28%	0.9482%	0.6872%	1.3546%	0.9817%
17	Mustang	61,865	12,542	75.72%	24.28%	0.8325%	1.3169%	1.1893%	1.8813%
18	Thunderbird	88,802	43,010	75.72%	24.28%	1.5254%	1.0100%	2.1791%	1.4429%
19	American, Gremlin	39,210	5,636	71.37%	28.63%	1.2047%	3.3631%	1.7210%	4.8044%
20	Lerma, Pacer	43,352	6,309	71.37%	28.63%	1.0226%	2.8195%	1.4608%	4.0279%
21	American, ST, SST	40,343	5,875	71.37%	28.63%	0.8388%	2.3114%	1.1983%	3.3019%
22	Jeep Wagoneer	74,397	13,180	71.37%	28.63%	0.7395%	1.6749%	1.0565%	2.3928%
23	R2, R15	26,403	4,890	74.11%	25.89%	2.2538%	4.2516%	3.2197%	6.0737%
24	R18	31,664	7,214	74.11%	25.89%	2.1381%	3.2787%	3.0545%	4.6838%
25	Alliance	29,991	7,751	74.11%	25.89%	1.9017%	2.5710%	2.7168%	3.6728%
26	Encore	31,765	8,615	74.11%	25.89%	1.9136%	2.4653%	2.7337%	3.5218%
27	V.W. Sedan	25,100	16,652	75.03%	24.97%	1.9854%	0.9962%	2.8363%	1.4232%
28	Caribe	34,105	8,620	75.03%	24.97%	1.7318%	2.2808%	2.4740%	3.2583%

Nota Técnica

Gpo.	Descripción	Valor Nuevo	Valor Comercial	Pérdida Parcial	Pérdida Parcial	Deducible 05%		Cuotas de Tarifa	
						Reinst. Gtos. Ajust.	7.39% 5.78%	T1	T2
						T1R	T2R	T1	T2
29	Combi	58,764	19,496	75.03%	24.97%	0.9410%	0.9441%	1.3443%	1.3488%
30	Atlantic	41,021	11,764	75.03%	24.97%	1.7412%	2.0210%	2.4874%	2.8872%
31	Corsar, Variant	51,874	18,138	75.03%	24.97%	1.6129%	1.5355%	2.3042%	2.1936%
32	Volare, Super Bee	47,979	7,575	73.83%	26.17%	0.9986%	2.2417%	1.4266%	3.2024%
33	Century	78,953	33,773	74.88%	25.12%	0.8435%	0.6616%	1.2051%	0.9451%
34	Suburban, Carry All	93,112	48,700	74.88%	25.12%	0.6349%	0.4073%	0.9070%	0.5818%
35	Datsun Samurai, Sakura	39,191	10,328	71.00%	29.00%	2.3435%	3.6316%	3.3478%	5.1880%
36	Chrysler, New Yorker	79,151	33,733	73.83%	26.17%	0.8668%	0.7208%	1.2383%	1.0298%
37	Dodge Ram Charger	76,712	42,050	73.83%	26.17%	1.2064%	0.7800%	1.7234%	1.1143%
38	Brasilia, Safari	29,664	5,927	75.03%	24.97%	2.1276%	3.5449%	3.0395%	5.0641%
39	Golf	33,759	24,919	75.03%	24.97%	2.9132%	1.3137%	4.1617%	1.8768%
40	Jetta	45,279	31,670	75.03%	24.97%	2.6154%	1.2447%	3.7363%	1.7782%
41	Cutlass	72,377	38,786	74.88%	25.12%	1.1823%	0.7402%	1.6891%	1.0575%
42	Taurus	58,110	31,017	75.72%	24.28%	2.2754%	1.3671%	3.2506%	1.9530%
43	Shadow	42,261	24,607	73.83%	26.17%	2.0653%	1.2571%	2.9504%	1.7958%
44	Shadow GTS	45,786	27,597	73.83%	26.17%	2.6374%	1.5508%	3.7677%	2.2154%
45	Ichi Van, Carry All	55,942	26,505	71.00%	29.00%	1.2842%	1.1069%	1.8345%	1.5812%
46	Hikari	43,851	22,507	71.00%	29.00%	1.7129%	1.3628%	2.4469%	1.9469%
47	Ford Carry All	83,200	18,962	75.72%	24.28%	0.9901%	1.3933%	1.4145%	1.9904%
48	Cavalier	46,372	30,467	74.88%	25.12%	2.2683%	1.1583%	3.2404%	1.6547%
49	Cavalier Z24	63,681	41,718	74.88%	25.12%	1.2612%	0.6459%	1.8017%	0.9227%
50	Blazer	66,036	45,464	74.88%	25.12%	1.2855%	0.6264%	1.8364%	0.8949%
53	Spirit	52,729	34,425	73.83%	26.17%	1.4693%	0.7977%	2.0991%	1.1395%
54	Spirit R/T	61,613	41,985	73.83%	26.17%	1.4576%	0.7581%	2.0823%	1.0830%
59	Ghia	65,106	42,213	75.72%	24.28%	1.7637%	0.8724%	2.5195%	1.2462%
	Total	41,749	21,614	74.01%	25.99%	1.7481%	1.1856%	2.4972%	1.6937%

Anexo 17-b

Nota Técnica

Robo Total	Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Siniestros	Deducible 10%		Automóviles	
					Inflación: Monto de Siniestros	23.94% Monto de Sin. Ajust.	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Chevelle, Nova	10,546.19	51	1,442,110	1,787,387	0.4836%	35,047	
02	Caprice, Montecarlo	6,033.98	52	438,967	544,067	0.8618%	10,463	
03	Citation	7,486.17	39	426,697	528,859	0.5210%	13,560	
04	Celebrety	12,578.64	53	778,118	964,419	0.4213%	18,197	
05	Dodge Dart, Eurosedan	13,809.89	125	1,394,585	1,728,483	0.9051%	13,828	
06	Dart K, Volare K	46,486.21	123	1,541,016	1,909,973	0.2646%	15,528	
07	Cordoba, Le'Baron	4,860.49	45	381,696	473,083	0.9258%	10,513	
08	Le'Baron k	5,888.41	32	452,438	560,763	0.5434%	17,524	
09	Chrysler 600, Magnum K	2,699.60	35	668,028	827,970	1.2965%	23,656	
10	Phantom	5,133.97	62	2,221,626	2,753,538	1.2076%	44,412	
11	Datsun	19,519.29	165	1,454,044	1,802,178	0.8453%	10,922	
12	Tsuru	120,884.17	665	9,601,748	11,900,643	0.5501%	17,896	
13	Fairmont	14,575.13	77	674,063	835,450	0.5283%	10,850	
14	Topaz	63,774.33	284	4,616,013	5,721,200	0.4453%	20,145	
15	Gran Marquis, Crown Vic.	16,884.99	131	2,331,965	2,890,295	0.7758%	22,063	
16	Cougar	10,370.26	110	3,750,123	4,647,995	1.0607%	42,254	
17	Mustang	8,416.79	83	1,065,424	1,320,513	0.9861%	15,910	
18	Thunderbird	8,337.27	89	2,790,715	3,458,881	1.0675%	38,864	
19	American, Gremlin	8,266.30	143	998,511	1,237,579	1.7299%	8,654	
20	Lerma. Pacer	539.75	3	16,043	19,884	0.5558%	6,628	
21	American, ST, SST	1,863.95	35	169,641	210,257	1.8777%	6,007	
22	Jeep Wagoneer	10,487.85	42	454,577	563,414	0.4005%	13,415	
23	R2, R15	7,466.75	37	557,587	691,087	0.4955%	18,678	
24	R18	5,712.98	36	226,423	280,634	0.6301%	7,795	
25	Alliance	2,872.97	16	255,007	316,062	0.5569%	19,754	
26	Encore	918.54	4	26,200	32,473	0.4355%	8,118	
27	V.W. Sedan	116,564.44	1,823	14,943,349	18,521,155	1.5639%	10,160	
28	Caribe	32,201.26	623	5,332,611	6,609,370	1.9347%	10,609	

Anexo 17-b

Nota Técnica

Robo Total		Deducible 10%				Automóviles	
		Unidades	Número de	Inflación:	Monto de	Monto de	Siniestro
Gpo.	Descripción	Expuestas	Siniestros	23.94%	Sin. Ajust.	Frecuencia	Promedio
				Monto de			
29	Combi	17,250.72	297	4,111,842	5,096,318	1.7217%	17,159
30	Atlantic	19,460.65	332	3,196,973	3,962,407	1.7060%	11,935
31	Corsar, Variant	12,034.18	184	2,603,015	3,226,241	1.5290%	17,534
32	Volare, Super Bee	8,326.60	76	843,321	1,045,233	0.9127%	13,753
33	Century	10,703.11	63	1,777,489	2,203,064	0.5886%	34,969
34	Suburban, Carry All	15,103.86	82	2,929,818	3,631,289	0.5429%	44,284
35	Datsun Samurai, Sakura	7,134.94	91	905,891	1,122,784	1.2754%	12,338
36	Chrysler, New Yorker	6,431.28	46	1,301,962	1,613,684	0.7153%	35,080
37	Dodge Ram Charger	11,270.65	108	5,059,614	6,271,010	0.9582%	58,065
38	Brasília, Safari	3,585.97	73	401,037	497,055	2.0357%	6,809
39	Golf	37,563.09	306	4,494,519	5,570,618	0.8146%	18,205
40	Jetta	25,296.36	297	6,856,963	8,498,689	1.1741%	28,615
41	Cutlass	21,707.16	124	3,680,217	4,561,352	0.5712%	36,785
42	Taurus	8,332.57	79	3,330,564	4,127,983	0.9481%	52,253
43	Shadow	33,971.52	221	4,500,355	5,577,851	0.6505%	25,239
44	Shadow GTS	2,667.79	78	1,895,808	2,349,711	2.9238%	30,125
45	Ichí Van, Carry All	4,834.49	37	649,141	804,561	0.7653%	21,745
46	Hikari	2,884.60	34	633,554	785,242	1.1787%	23,095
47	Ford Carry All	2,765.28	38	729,317	903,933	1.3742%	23,788
48	Cavalier	6,370.38	26	402,770	499,203	0.4081%	19,200
49	Cavalier Z24	9,496.48	63	1,621,001	2,009,109	0.6634%	31,891
50	Blazer	871.12	8	251,463	311,669	0.9184%	38,959
53	Spirit	10,801.68	65	1,821,183	2,257,219	0.6018%	34,726
54	Spirit R/T	1,386.83	24	908,283	1,125,748	1.7306%	46,906
59	Ghia	2,672.94	15	336,603	417,194	0.5612%	27,813
Total		848,104.83	7,750	114,252,028	141,606,783	0.9138%	18,272

Nota Técnica

Robo Total		Deducible 10%				Automóviles		
Gpo.	Descripción	P. Riesgo Calculada	P. Riesgo Actual	P. Riesgo Incremen.	Credibilid.: Porcen. Credibi.	1,084 Porcen. Comple.	Increment. Ajustado	Nueva P. Riesgo
01	Chevelle, Nova	169.48	52.71	221.51%	10.00%	90.00%	-13.57%	45.56
02	Caprice, Montecarlo	90.17	82.22	9.67%	10.00%	90.00%	-34.75%	53.65
03	Citation	70.64	129.21	-45.32%	10.00%	90.00%	-40.25%	77.20
04	Celebrety	76.67	199.85	-61.64%	10.00%	90.00%	-41.88%	116.15
05	Dodge Dart, Eurosedan	125.16	116.19	7.73%	10.00%	90.00%	-34.95%	75.58
06	Dart K, Volare K	41.09	69.81	-41.15%	10.00%	90.00%	-39.83%	42.00
07	Cordoba, Le'Baron	97.33	98.67	-1.36%	10.00%	90.00%	-35.85%	63.29
08	Le'Baron k	95.23	156.17	-39.02%	10.00%	90.00%	-39.62%	94.30
09	Chrysler 600, Magnum K	306.70	232.88	31.70%	10.00%	90.00%	-32.55%	157.08
10	Phantom	536.34	382.82	40.10%	10.00%	90.00%	-31.71%	261.44
11	Datsun	92.33	73.17	26.18%	10.00%	90.00%	-33.10%	48.95
12	Tsuru	98.45	141.25	-30.30%	10.00%	90.00%	-38.75%	86.52
13	Fairmont	57.32	60.32	-4.98%	10.00%	90.00%	-36.22%	38.48
14	Topaz	89.71	135.97	-34.02%	10.00%	90.00%	-39.12%	82.78
15	Gran Marquis, Crown Vic.	171.18	119.58	43.15%	10.00%	90.00%	-31.40%	82.03
16	Cougar	448.20	291.72	53.64%	10.00%	90.00%	-30.35%	203.17
17	Mustang	156.89	156.74	0.09%	10.00%	90.00%	-35.71%	100.77
18	Thunderbird	414.87	315.58	31.46%	10.00%	90.00%	-32.57%	212.79
19	American, Gremlin	149.71	83.24	79.85%	10.00%	90.00%	-27.73%	60.16
20	Lerma, Pacer	36.84	92.58	-60.21%	0.00%	100.00%	-39.69%	55.84
21	American, ST, SST	112.80	86.18	30.90%	10.00%	90.00%	-32.63%	58.06
22	Jeep Wagoneer	53.72	175.25	-69.35%	10.00%	90.00%	-42.65%	100.50
23	R2, R15	92.56	51.40	80.07%	10.00%	90.00%	-27.71%	37.16
24	R18	49.12	68.89	-28.70%	10.00%	90.00%	-38.59%	42.31
25	Alliance	110.01	70.18	56.75%	10.00%	90.00%	-30.04%	49.10
26	Encore	35.35	76.51	-53.79%	0.00%	100.00%	-39.69%	46.15
27	V.W. Sedan	158.89	362.45	-56.16%	100.00%	0.00%	-56.16%	158.89
28	Caribe	205.25	183.50	11.85%	10.00%	90.00%	-34.53%	120.13

Nota Técnica

		Deducible 10%				Automóviles		
Robo Total				Credibilidad: 1,084				
Gpo.	Descripción	P. Riesgo Calculada	P. Riesgo Actual	P. Riesgo Increment.	Porcen. Credibi.	Porcen. Comple.	Increment. Ajustado	Nueva P. Riesgo
29	Combi	295.43	500.25	-40.94%	10.00%	90.00%	-39.81%	301.09
30	Atlantic	203.61	238.91	-14.77%	10.00%	90.00%	-37.20%	150.05
31	Corsar, Variant	268.09	344.64	-22.21%	10.00%	90.00%	-37.94%	213.89
32	Volare, Super Bee	125.53	106.58	17.78%	10.00%	90.00%	-33.94%	70.41
33	Century	205.83	202.78	1.51%	10.00%	90.00%	-35.57%	130.66
34	Suburban, Carry All	240.42	273.13	-11.98%	10.00%	90.00%	-36.92%	172.30
35	Datsun Samuray, Sakura	157.36	115.88	35.80%	10.00%	90.00%	-32.14%	78.64
36	Chrysler, New Yorker	250.91	325.52	-22.92%	10.00%	90.00%	-38.01%	201.79
37	Dodge Ram Charger	556.40	232.41	139.40%	10.00%	90.00%	-21.78%	181.80
38	Brasilia, Safari	138.61	139.12	-0.37%	10.00%	90.00%	-35.75%	89.38
39	Golf	148.30	243.02	-38.98%	10.00%	90.00%	-39.62%	146.75
40	Jetta	335.96	313.07	7.31%	10.00%	90.00%	-34.99%	203.54
41	Cutlass	210.13	215.87	-2.66%	10.00%	90.00%	-35.98%	138.19
42	Taurus	495.40	124.21	298.86%	10.00%	90.00%	-5.83%	116.96
43	Shadow	164.19	95.95	71.12%	10.00%	90.00%	-28.61%	68.50
44	Shadow GTS	880.77	148.29	493.95%	10.00%	90.00%	13.68%	168.57
45	Ichi Van, Carry All	166.42	195.63	-14.93%	10.00%	90.00%	-37.21%	122.84
46	Hikari	272.22	205.87	32.23%	10.00%	90.00%	-32.49%	138.97
47	Ford Carry All	326.89	181.05	80.55%	10.00%	90.00%	-27.66%	130.97
48	Cavalier	78.36	264.09	-70.33%	10.00%	90.00%	-42.75%	151.19
49	Cavalier Z24	211.56	361.82	-41.53%	10.00%	90.00%	-39.87%	217.56
50	Blazer	357.78	235.57	51.88%	10.00%	100.00%	-39.69%	142.08
53	Spirit	208.97	129.92	60.85%	10.00%	90.00%	-29.63%	91.42
54	Spirit R/T	811.74	156.63	418.24%	10.00%	90.00%	6.11%	166.20
59	Ghia	156.08	222.25	-29.77%	10.00%	90.00%	-38.70%	136.25
Total		166.97	276.83	-39.69%	100.00%	0.00%	-39.69%	166.97

Nota Técnica

Robo Total	Gpo.	Descripción	Valor Nuevo	Valor Comercial	Pérdida Parcial	Pérdida Parcial	Deducible 10%		Automóviles	
							Reinst. Gtos. Ajust.	3.06% 5.78%	Cuotas de Tarifa	
						TIR	T2R	T1	T2	
01	Chevelle, Nova	46,200	7,867	44.59%	55.41%	0.0479%	0.3499%	0.0685%	0.4998%	
02	Caprice, Montecarlo	50,896	9,114	44.59%	55.41%	0.0512%	0.3556%	0.0732%	0.5079%	
03	Citation	39,580	9,770	44.59%	55.41%	0.0948%	0.4773%	0.1354%	0.6819%	
04	Celebrety	54,385	18,143	44.59%	55.41%	0.1038%	0.3867%	0.1483%	0.5525%	
05	Dodge Dart, Eurosedan	52,319	8,254	31.05%	68.95%	0.0489%	0.6883%	0.0699%	0.9832%	
06	Dart K, Volare K	44,282	14,576	31.05%	68.95%	0.0321%	0.2166%	0.0459%	0.3094%	
07	Cordoba, Le'Baron	54,137	8,776	31.05%	68.95%	0.0396%	0.5421%	0.0565%	0.7744%	
08	Le'Baron k	58,261	18,748	31.05%	68.95%	0.0548%	0.3780%	0.0783%	0.5400%	
09	Chrysler 600, Magnum K	41,749	21,614	31.05%	68.95%	0.1274%	0.5463%	0.1820%	0.7804%	
10	Phantom	74,251	34,174	31.05%	68.95%	0.1192%	0.5750%	0.1703%	0.8214%	
11	Datsun	33,883	7,618	34.73%	65.27%	0.0547%	0.4572%	0.0781%	0.6532%	
12	Tsuru	40,082	19,192	34.73%	65.27%	0.0817%	0.3208%	0.1168%	0.4582%	
13	Fairmont	53,037	8,961	27.13%	72.87%	0.0215%	0.3411%	0.0307%	0.4873%	
14	Topaz	47,168	24,045	27.13%	72.87%	0.0519%	0.2735%	0.0741%	0.3907%	
15	Gran Marquis, Crown Vic.	84,685	22,793	27.13%	72.87%	0.0286%	0.2859%	0.0409%	0.4084%	
16	Cougar	87,628	38,777	27.13%	72.87%	0.0686%	0.4162%	0.0980%	0.5946%	
17	Mustang	61,865	12,542	27.13%	72.87%	0.0482%	0.6383%	0.0688%	0.9118%	
18	Thunderbird	88,802	43,010	27.13%	72.87%	0.0709%	0.3930%	0.1012%	0.5615%	
19	American, Gremlin	39,210	5,636	53.91%	46.09%	0.0902%	0.5364%	0.1288%	0.7663%	
20	Lerma. Pacer	43,352	6,309	53.91%	46.09%	0.0757%	0.4448%	0.1081%	0.6354%	
21	American, ST, SST	40,343	5,875	53.91%	46.09%	0.0846%	0.4966%	0.1208%	0.7095%	
22	Jeep Wagoneer	74,397	13,180	53.91%	46.09%	0.0794%	0.3832%	0.1134%	0.5474%	
23	R2, R15	26,403	4,890	36.19%	63.81%	0.0555%	0.5285%	0.0793%	0.7551%	
24	R18	31,664	7,214	36.19%	63.81%	0.0527%	0.4079%	0.0753%	0.5828%	
25	Alliance	29,991	7,751	36.19%	63.81%	0.0646%	0.4406%	0.0923%	0.6295%	
26	Encore	31,765	8,615	36.19%	63.81%	0.0573%	0.3726%	0.0819%	0.5323%	
27	V.W. Sedan	25,100	16,652	22.42%	77.58%	0.1547%	0.8070%	0.2211%	1.1529%	
28	Caribe	34,105	8,620	22.42%	77.58%	0.0861%	1.1786%	0.1230%	1.6837%	

Anexo 17-b

Nota Técnica

Robo Total		Deducible 10%					Automóviles			
		Valor Nuevo	Valor Comercial	Pérdida Parcial	Pérdida Parcial	Reinst. Gtos. Ajust. T1R	3.06% 5.78% T2R	Cuotas de Tarifa T1 T2		
Gpo.	Descripción									
29	Combi	58,764	19,496	22.42%	77.58%	0.1252%	1.3061%	0.1789%	1.8658%	
30	Atlantic	41,021	11,764	22.42%	77.58%	0.0894%	1.0787%	0.1277%	1.5410%	
31	Corsar, Variant	51,874	18,138	22.42%	77.58%	0.1008%	0.9973%	0.1440%	1.4247%	
32	Volare, Super Bee	47,979	7,575	31.05%	68.95%	0.0497%	0.6986%	0.0710%	0.9981%	
33	Century	78,953	33,773	44.59%	55.41%	0.0804%	0.2337%	0.1149%	0.3338%	
34	Suburban, Carry All	93,112	48,700	44.59%	55.41%	0.0900%	0.2137%	0.1285%	0.3053%	
35	Datsun Samurai, Sakura	39,191	10,328	34.73%	65.27%	0.0760%	0.5417%	0.1085%	0.7739%	
36	Chrysler, New Yorker	79,151	33,733	31.05%	68.95%	0.0863%	0.4496%	0.1233%	0.6423%	
37	Dodge Ram Charger	76,712	42,050	31.05%	68.95%	0.0802%	0.3249%	0.1146%	0.4642%	
38	Brasilia, Safari	29,664	5,927	22.42%	77.58%	0.0737%	1.2754%	0.1052%	1.8220%	
39	Golf	33,759	24,919	22.42%	77.58%	0.1063%	0.4980%	0.1518%	0.7115%	
40	Jetta	45,279	31,670	22.42%	77.58%	0.1099%	0.5435%	0.1570%	0.7765%	
41	Cutlass	72,377	38,786	44.59%	55.41%	0.0928%	0.2152%	0.1326%	0.3075%	
42	Taurus	58,110	31,017	27.13%	72.87%	0.0595%	0.2996%	0.0850%	0.4279%	
43	Shadow	42,261	24,607	31.05%	68.95%	0.0549%	0.2092%	0.0784%	0.2989%	
44	Shadow GTS	45,786	27,597	31.05%	68.95%	0.1246%	0.4591%	0.1781%	0.6559%	
45	Ichi Van, Carry All	55,942	26,505	34.73%	65.27%	0.0831%	0.3298%	0.1188%	0.4711%	
46	Hikari	43,851	22,507	34.73%	65.27%	0.1200%	0.4393%	0.1714%	0.6276%	
47	Ford Carry All	83,200	18,962	27.13%	72.87%	0.0466%	0.5487%	0.0665%	0.7838%	
48	Cavalier	46,372	30,467	44.59%	55.41%	0.1585%	0.2998%	0.2264%	0.4282%	
49	Cavalier Z24	63,681	41,718	44.59%	55.41%	0.1661%	0.3150%	0.2372%	0.4500%	
50	Blazer	66,036	45,464	44.59%	55.41%	0.1046%	0.1888%	0.1494%	0.2697%	
53	Spirit	52,729	34,425	31.05%	68.95%	0.0587%	0.1996%	0.0839%	0.2851%	
54	Spirit R/T	61,613	41,985	31.05%	68.95%	0.0913%	0.2975%	0.1305%	0.4250%	
59	Ghia	65,106	42,213	27.13%	72.87%	0.0619%	0.2564%	0.0884%	0.3663%	
Total		41,749	21,614	31.69%	68.31%	0.1382%	0.5753%	0.1974%	0.8218%	

Nota Técnica

			Deducible 10% Y 02%				Camiones	
Daños Materiales					Inflación: 34.68%			
Gpo.	Descripción	Ded.	Unidades Expuestas	Número de Sinistros	Monto de Sinistros	Monto de Sin. Ajust.	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Hasta 1.5 toneladas	10%	146,234.87	50,383	104,537,225	140,794,647	34.45%	2,794
02	Hasta 3.5 toneladas	10%	51,504.29	5,416	16,089,155	21,669,476	10.52%	4,001
03	Hasta 7.5 toneladas	2%	10,511.61	1,720	4,227,701	5,694,026	16.36%	3,310
04	Hasta 14.0 toneladas	2%	20,070.31	2,707	9,054,487	12,194,922	13.49%	4,505
05	Más de 14.0 toneladas	2%	10,098.36	2,739	30,054,078	40,477,957	27.12%	14,778
06	Tractocamiones	2%	22,681.50	4,642	68,025,105	91,618,757	20.47%	19,737
07	Semirremolques	2%	16,461.49	1,298	14,109,281	19,002,908	7.89%	14,640
08	V.W. Panel y Hormiga	10%	14,210.83	1,863	4,503,949	6,066,087	13.11%	3,256
Total			291,773.26	70,768	250,600,981	337,518,779	24.25%	4,769

Deducible 20% Y 00%

Robo Total					Inflación: 23.94%			
Gpo.	Descripción	Ded.	Unidades Expuestas	Número de Sinistros	Monto de Sinistros	Monto de Sin. Ajust.	Frecuencia	Siniestro Promedio
01	Hasta 1.5 toneladas	10%	181,394.16	1,687	23,989,907	29,733,683	0.93%	17,625
02	Hasta 3.5 toneladas	10%	71,665.97	192	3,592,978	4,453,226	0.27%	23,194
03	Hasta 7.5 toneladas	2%	10,362.09	82	893,792	1,107,788	0.79%	13,510
04	Hasta 14.0 toneladas	2%	21,078.21	39	692,418	858,200	0.19%	22,005
05	Más de 14.0 toneladas	2%	10,396.98	74	1,174,393	1,455,572	0.71%	19,670
06	Tractocamiones	2%	23,351.83	59	4,094,832	5,075,236	0.25%	86,021
07	Semirremolques	2%	15,568.75	50	1,275,503	1,580,890	0.32%	31,618
08	V.W. Panel y Hormiga	10%	18,620.42	126	1,920,036	2,379,740	0.68%	18,887
Total			352,438.42	2,309	37,633,859	46,644,333	0.66%	20,201

Anexo 17-c

Nota Técnica

		Deducible 10% Y 02%					Camiones	
Daños Materiales				Credibilidad: 1,084				
Gpo.	Descripción	P. Riesgo Calculada	P. Riesgo Actual	P. Riesgo Incremen.	Porcen. Credibi.	Porcen. Comple.	Increment. Ajustado	Nueva P. Riesgo
01	Hasta 1.5 toneladas	962.80	748.25	28.67%	100.0%	0.0%	28.67%	962.80
02	Hasta 3.5 toneladas	420.73	844.08	-50.16%	100.0%	0.0%	-50.16%	420.73
03	Hasta 7.5 toneladas	541.69	593.61	-8.75%	100.0%	0.0%	-8.75%	541.69
04	Hasta 14.0 toneladas	607.61	939.50	-35.33%	100.0%	0.0%	-35.33%	607.61
05	Más de 14.0 toneladas	4,008.37	1,238.30	223.70%	100.0%	0.0%	223.70%	4,008.37
06	Tractocamiones	4,039.36	2,466.59	63.76%	100.0%	0.0%	63.76%	4,039.36
07	Semirremolques	1,154.39	652.00	77.05%	100.0%	0.0%	77.05%	1,154.39
08	V.W. Panel y Hormiga	426.86	627.92	-32.02%	100.0%	0.0%	-32.02%	426.86
Total		1,156.78	912.00	26.84%	100.0%	0.0%	26.84%	1,156.78

Deducible 20% Y 00%

Robo Total				Credibilidad: 1,084				
Gpo.	Descripción	P. Riesgo Calculada	P. Riesgo Actual	P. Riesgo Incremen.	Porcen. Credibi.	Porcen. Comple.	Increment. Ajustado	Nueva P. Riesgo
01	Hasta 1.5 toneladas	163.92	131.35	24.79%	100.0%	0.0%	24.79%	163.92
02	Hasta 3.5 toneladas	62.14	147.48	-57.87%	40.0%	60.0%	-18.40%	120.34
03	Hasta 7.5 toneladas	106.91	61.66	73.37%	20.0%	80.0%	21.00%	74.61
04	Hasta 14.0 toneladas	40.72	51.55	-21.02%	10.0%	90.0%	5.01%	54.14
05	Más de 14.0 toneladas	140.00	70.86	97.57%	20.0%	80.0%	25.84%	89.17
06	Tractocamiones	217.34	158.20	37.38%	20.0%	80.0%	13.80%	180.03
07	Semirremolques	101.54	40.39	151.43%	20.0%	80.0%	36.61%	55.17
08	V.W. Panel y Hormiga	127.80	109.81	16.39%	30.0%	70.0%	10.45%	121.29
Total		132.35	122.65	7.91%	100.0%	0.0%	7.91%	132.35

Nota Técnica

Daños Materiales		Deducible 10% Y 02%						Camiones	
		Valor Nuevo	Valor Comercial	Pérdida Parcial	Pérdida Parcial	Reinst.	7.13%	Cuotas de Tarifa	
TIR	T2R					T1	T2		
Gpo.	Descripción					Gtos. Ajust.	5.78%		
01	Hasta 1.5 toneladas	54,044	26,670	75.53%	24.47%	1.5249%	1.0011%	2.1179%	1.3904%
02	Hasta 3.5 toneladas	59,294	27,737	57.87%	42.13%	0.4654%	0.7241%	0.6463%	1.0058%
03	Hasta 7.5 toneladas	70,372	25,851	68.14%	31.86%	0.5944%	0.7565%	0.8256%	1.0507%
04	Hasta 14.0 toneladas	103,140	44,057	62.99%	37.01%	0.4205%	0.5784%	0.5841%	0.8034%
05	Más de 14.0 toneladas	137,832	60,293	74.27%	25.73%	2.4479%	1.9381%	3.3998%	2.6919%
06	Tractocamiones	272,360	122,273	68.60%	31.40%	1.1530%	1.1754%	1.6014%	1.6326%
07	Semirremolques	81,764	58,395	69.34%	30.66%	1.1094%	0.6869%	1.5408%	0.9540%
08	V.W. Panel y Hormiga	54,200	23,346	61.87%	38.13%	0.5522%	0.7902%	0.7669%	1.0974%
Total		89,531	42,959	70.73%	29.27%	1.0356%	0.8932%	1.4384%	1.2405%

Robo Total		Deducible 20% Y 00%						Cuotas de Tarifa	
		Valor Nuevo	Valor Comercial	Pérdida Parcial	Pérdida Parcial	Reinst.	5.35%	Cuotas de Tarifa	
TIR	T2R					T1	T2		
Gpo.	Descripción					Gtos. Ajust.	5.78%		
01	Hasta 1.5 toneladas	54,044	26,670	55.31%	44.69%	0.1870%	0.3061%	0.2597%	0.4251%
02	Hasta 3.5 toneladas	59,294	27,737	42.47%	57.53%	0.0961%	0.2782%	0.1334%	0.3863%
03	Hasta 7.5 toneladas	70,372	25,851	49.29%	50.71%	0.0582%	0.1631%	0.0809%	0.2266%
04	Hasta 14.0 toneladas	103,140	44,057	65.21%	34.79%	0.0381%	0.0476%	0.0530%	0.0662%
05	Más de 14.0 toneladas	137,832	60,293	29.60%	70.40%	0.0213%	0.1160%	0.0296%	0.1612%
06	Tractocamiones	272,360	122,273	52.77%	47.23%	0.0389%	0.0775%	0.0540%	0.1076%
07	Semirremolques	81,764	58,395	36.77%	63.23%	0.0276%	0.0666%	0.0384%	0.0925%
08	V.W. Panel y Hormiga	54,200	23,346	40.86%	59.14%	0.1019%	0.3424%	0.1415%	0.4756%
Total		89,531	42,959	51.61%	48.39%	0.0850%	0.1661%	0.1181%	0.2308%

Valores Ponderados

Automóviles		
Gpo.	Valor de Nuevo	Valor Comercial
01	46,200	7,867
02	50,896	9,114
03	39,580	9,770
04	54,385	18,143
05	52,319	8,254
06	44,282	14,576
07	54,137	8,776
08	58,261	18,748
09	41,749	21,614
10	74,251	34,174
11	33,883	7,618
12	40,082	19,192
13	53,037	8,961
14	47,168	24,045
15	84,685	22,793
16	87,628	38,777
17	61,865	12,542
18	88,802	43,010
19	39,210	5,636
20	43,352	6,309
21	40,343	5,875
22	74,397	13,180
23	26,403	4,890
24	31,664	7,214
25	29,991	7,751
26	31,765	8,615
27	25,100	16,652
28	34,105	8,620
29	58,764	19,496
30	41,021	11,764
31	51,874	18,138
32	47,979	7,575
33	78,953	33,773
34	93,112	48,700
35	39,191	10,328
36	79,151	33,733

Camiones		
Gpo.	Valor de Nuevo	Valor Comercial
01	54,044	26,670
02	59,294	27,737
03	70,372	25,851
04	103,140	44,057
05	137,832	60,293
06	272,360	122,273
07	81,764	58,395
08	54,200	23,346
Total	89,531	42,959

Automóviles (Cont.)		
Gpo.	Valor de Nuevo	Valor Comercial
37	76,712	42,050
38	29,664	5,927
39	33,759	24,919
40	45,279	31,670
41	72,377	38,786
42	58,110	31,017
43	42,261	24,607
44	45,786	27,597
45	55,942	26,505
46	43,851	22,507
47	83,200	18,962
48	46,372	30,467
49	63,681	41,718
50	66,036	45,464
53	52,729	34,425
54	61,613	41,985
59	65,106	42,213
Total	41,749	21,614

Cálculo de Primas Actuales

Daños Materiales y Robo Total

Automóviles Gpo.	Descripción	Daños Materiales		Robo Total		Valor de Nuevo	Valor Comercial	Prima D.M.	Prima R.T.
		Cuota T1	Cuota T2	Cuota T1	Cuota T2				
01	Chevelle, Nova	1.4417	0.7362	0.0674	0.2741	46,200	7,867	723.96	52.71
02	Caprice, Montecarlo	1.4417	0.7362	0.0929	0.3832	50,896	9,114	800.84	82.22
03	Citation	1.4417	0.7362	0.2097	0.4730	39,580	9,770	642.53	129.21
04	Celebrety	1.4417	0.7362	0.2097	0.4730	54,385	18,143	917.60	199.85
05	Dodge Dart, Eurosedan	1.6070	1.2527	0.1123	0.6959	52,319	8,254	944.18	116.19
06	Dart K, Volare K	0.8279	0.4245	0.0674	0.2741	44,282	14,576	428.49	69.81
07	Cordoba, Le'Baron	1.0046	0.5658	0.0952	0.5372	54,137	8,776	593.53	98.67
08	Le'Baron k	1.0046	0.5658	0.0952	0.5372	58,261	18,748	691.38	156.17
09	Chrysler 600, Magnum K	1.4417	0.7362	0.1772	0.7352	41,749	21,614	761.00	232.88
10	Phantom	1.0046	0.5658	0.1772	0.7352	74,251	34,174	939.30	382.82
11	Datsun	1.0046	0.5658	0.0952	0.5372	33,883	7,618	383.50	73.17
12	Tsuru	1.2389	0.4925	0.0952	0.5372	40,082	19,192	591.06	141.25
13	Fairmont	1.0046	0.5658	0.0674	0.2741	53,037	8,961	583.52	60.32
14	Topaz	1.0046	0.5658	0.0929	0.3832	47,168	24,045	609.91	135.97
15	Gran Marquis, Crown Vic.	0.6096	0.3278	0.0674	0.2741	84,685	22,793	590.96	119.58
16	Cougar	0.8279	0.4245	0.0952	0.5372	87,628	38,777	890.10	291.72
17	Mustang	1.2389	0.4925	0.1123	0.6959	61,865	12,542	828.18	156.74
18	Thunderbird	1.2389	0.4925	0.0952	0.5372	88,802	43,010	1,311.92	315.58
19	American, Gremlin	0.8279	0.4245	0.1123	0.6959	39,210	5,636	348.55	83.24
20	Lerma, Pacer	0.8279	0.4245	0.1123	0.6959	43,352	6,309	385.70	92.58
21	American, ST, SST	0.8279	0.4245	0.1123	0.6959	40,343	5,875	358.95	86.18
22	Jeep Wagoneer	0.8279	0.4245	0.1123	0.6959	74,397	13,180	671.91	175.25
23	R2, R15	1.6070	1.2527	0.0952	0.5372	26,403	4,890	485.56	51.40
24	R18	1.6070	1.2527	0.0952	0.5372	31,664	7,214	599.21	68.89
25	Alliance	1.6070	1.2527	0.0952	0.5372	29,991	7,751	579.06	70.18
26	Encore	1.6070	1.2527	0.0952	0.5372	31,765	8,615	618.37	76.51
27	V.W. Sedan	1.0046	0.5658	0.2583	1.7873	25,100	16,652	346.38	362.45
28	Caribe	1.4417	0.7362	0.2085	1.3038	34,105	8,620	555.14	183.50
29	Combi	0.6096	0.3278	0.2583	1.7873	58,764	19,496	422.14	500.25
30	Atlantic	1.4417	0.7362	0.2085	1.3038	41,021	11,764	677.98	238.91
31	Corsar, Variant	1.0046	0.5658	0.2085	1.3038	51,874	18,138	623.76	344.64
32	Volare, Super Bee	1.6070	1.2527	0.1123	0.6959	47,979	7,575	865.91	106.58
33	Century	0.6096	0.3278	0.0929	0.3832	78,953	33,773	592.01	202.78
34	Suburban, Carry All	0.6096	0.3278	0.0929	0.3832	93,112	48,700	727.26	273.13
35	Datsun Samurai, Sakura	1.6070	1.2527	0.1123	0.6959	39,191	10,328	759.19	115.88

Cálculo de Primas Actuales**Daños Materiales y Robo Total**

Automóviles Gpo.	Descripción	Daños Materiales		Robo Total		Valor de Nuevo	Valor Comercial	Prima D.M.	Prima R.T.
		Cuota T1	Cuota T2	Cuota T1	Cuota T2				
36	Chrysler, New Yorker	0.6096	0.3278	0.2097	0.4730	79,151	33,733	593.09	325.52
37	Dodge Ram Charger	1.0046	0.5658	0.0929	0.3832	76,712	42,050	1,008.59	232.41
38	Brasilia, Safari	1.4417	0.7362	0.2085	1.3038	29,664	5,927	471.28	139.12
39	Golf	1.4417	0.7362	0.1772	0.7352	33,759	24,919	670.13	243.02
40	Jetta	1.2389	0.4925	0.1772	0.7352	45,279	31,670	716.90	313.07
41	Cutlass	0.8279	0.4245	0.0929	0.3832	72,377	38,786	763.88	215.37
42	Taurus	0.6096	0.3278	0.0674	0.2741	58,110	31,017	455.92	124.21
43	Shadow	1.2389	0.4925	0.0674	0.2741	42,261	24,607	644.72	95.95
44	Shadow GTS	1.4417	0.7362	0.0929	0.3832	45,786	27,597	863.24	148.29
45	Ichi Van, Carry All	0.8279	0.4245	0.0952	0.5372	55,942	26,505	575.67	195.63
46	Hikari	1.4417	0.7362	0.1123	0.6959	43,851	22,507	797.87	205.87
47	Ford Carry All	1.0046	0.5658	0.0952	0.5372	83,200	18,962	943.13	181.05
48	Cavalier	1.2389	0.4925	0.1123	0.6959	46,372	30,467	724.51	264.09
49	Cavalier Z24	1.2389	0.4925	0.1123	0.6959	63,681	41,718	994.35	361.82
50	Blazer	0.6096	0.3278	0.0929	0.3832	66,036	45,464	551.60	235.57
53	Spirit	0.8279	0.4245	0.0674	0.2741	52,729	34,425	582.69	129.92
54	Spirit R/T	0.8279	0.4245	0.0674	0.2741	61,613	41,985	688.33	156.63
59	Ghia	1.0046	0.5658	0.0929	0.3832	65,106	42,213	892.91	222.25
Total						41,749	21,614	620.99	276.83

Camiones Gpo.	Descripción	Daños Materiales		Robo Total		Valor de Nuevo	Valor Comercial	Prima D.M.	Prima R.T.
		Cuota T1	Cuota T2	Cuota T1	Cuota T2				
01	Hasta 1.5 Toneladas	1.2374	0.2980	0.0476	0.3960	54,044	26,670	748.25	131.35
02	Hasta 3.5 Toneladas	1.2744	0.3189	0.0490	0.4270	59,294	27,737	844.08	147.48
03	Hasta 7.5 Toneladas	0.7751	0.1862	0.0207	0.1823	70,372	25,851	593.61	61.66
04	Hasta 14.0 Toneladas	0.8313	0.1863	0.0114	0.0903	103,140	44,057	939.50	51.55
05	Más de 14.0 Toneladas	0.8224	0.1737	0.0114	0.0914	137,832	60,293	1,238.30	70.86
06	Tractocamiones	0.8111	0.2106	0.0117	0.1033	272,360	122,273	2,466.59	158.20
07	Semirremolques	0.6920	0.1477	0.0095	0.0558	81,764	58,395	652.00	40.39
08	V.W. Panel y Hormiga	1.0655	0.2160	0.0461	0.3633	54,200	23,346	627.92	109.81
Total						89,531	42,959	912.00	122.65

Perdidas Totales y Parciales

Gpo.	Descripción	Daños Materiales				Suma	Robo Total				
		Pérdida Total	% Partic.	Pérdida Parcial	% Partic.		Pérdida Total	% Partic.	Pérdida Parcial	% Partic.	
01	Chevelle, Nova	501,636	16.7%	2,495,327	83.3%	2,996,963	157,350	11.1%	1,259,104	88.9%	1,416,454
02	Caprice, Montecarlo	535,940	26.0%	1,524,404	74.0%	2,060,344	309,906	76.2%	96,552	23.8%	406,458
03	Citation	928,582	32.4%	1,941,437	67.6%	2,870,019	329,658	80.5%	79,605	19.5%	409,263
04	Celebrity	1,566,002	23.4%	5,139,144	76.6%	6,705,146	480,442	70.8%	198,334	29.2%	678,776
33	Century	2,823,762	20.5%	10,919,822	79.5%	13,743,584	1,360,203	69.7%	590,011	30.3%	1,950,214
34	Suburban, Carry all	2,516,015	32.3%	5,281,293	67.7%	7,797,308	1,544,775	61.9%	950,642	38.1%	2,495,417
41	Cutlass	5,115,239	26.2%	14,399,115	73.8%	19,514,354	2,467,670	64.1%	1,382,130	35.9%	3,849,800
48	Cavalier	2,351,210	30.1%	5,468,557	69.9%	7,819,767	435,312	48.6%	461,307	51.4%	896,619
49	Cavalier Z24	1,211,441	19.0%	5,180,998	81.0%	6,392,439	731,138	33.1%	1,474,632	66.9%	2,205,770
50	Blazer	240,891	26.2%	677,357	73.8%	918,248	251,464	100.0%	0	0.0%	251,464
	Chevrolet	17,790,718	25.1%	53,027,454	74.9%	70,818,172	8,067,918	55.4%	6,492,317	44.6%	14,560,235
05	Dodge Dart, Eurosedan	854,736	24.6%	2,624,151	75.4%	3,478,887	722,393	46.8%	819,728	53.2%	1,542,121
06	Dart K, Volare K	4,677,160	27.5%	12,345,320	72.5%	17,022,480	1,227,404	81.1%	285,499	18.9%	1,512,903
07	Cordoba, LeBaron	611,079	28.3%	1,547,033	71.7%	2,158,112	248,041	74.8%	83,681	25.2%	331,722
08	LeBaron K	1,128,849	27.6%	2,962,829	72.4%	4,091,678	346,083	88.5%	45,012	11.5%	391,095
09	Chrysler 600, Magnum	778,612	28.1%	1,991,162	71.9%	2,769,774	366,900	53.3%	321,783	46.7%	688,683
10	Phantom	2,398,334	25.4%	7,027,780	74.6%	9,426,114	2,087,698	79.6%	536,649	20.4%	2,624,347
32	Volare, Super Bee	648,211	29.1%	1,578,942	70.9%	2,227,153	605,419	91.6%	55,358	8.4%	660,777
36	Chrysler New Yorker	1,172,417	29.0%	2,866,270	71.0%	4,038,687	1,004,379	66.8%	500,226	33.2%	1,504,605
37	Dodge Ram Charger	4,271,507	29.1%	10,412,806	70.9%	14,684,313	3,348,223	76.9%	1,003,359	23.1%	4,351,584
43	Shadow	5,835,547	23.0%	19,522,445	77.0%	25,357,992	2,907,573	66.6%	1,457,577	33.4%	4,365,150
44	Shadow GTS	934,236	33.0%	1,896,812	67.0%	2,831,048	1,192,213	90.4%	126,298	9.6%	1,318,511
53	Spirit	1,990,571	22.6%	6,812,996	77.4%	8,803,567	942,798	47.6%	1,038,669	52.4%	1,981,467
54	Spirit R/T	268,695	32.5%	559,121	67.5%	827,816	468,938	40.3%	693,314	59.7%	1,162,252
	Chrysler	25,569,954	26.2%	72,147,667	73.8%	97,717,621	15,468,064	68.9%	6,967,153	31.1%	22,435,217

Perdidas Totales y Parciales

Gpo.	Descripción	Daños Materiales				Suma	Pérdida		Robo Total		Suma
		Pérdida Total	% Partic.	Pérdida Parcial	% Partic.		Total	% Partic.	Pérdida Parcial	% Partic.	
11	Datsun	1,753,876	36.5%	3,052,123	63.5%	4,805,999	1,027,426	67.7%	491,280	32.3%	1,518,706
12	Tsuru	29,710,395	28.0%	76,255,619	72.0%	105,966,014	9,221,068	64.7%	5,038,334	35.3%	14,259,402
35	Datsun Samurai, Sakura	1,047,067	32.6%	2,164,905	67.4%	3,211,972	455,170	44.2%	574,495	55.8%	1,029,665
45	Ichi Van, Carry All	1,782,482	39.6%	2,721,529	60.4%	4,504,011	667,372	63.8%	378,130	36.2%	1,045,502
46	Hikari	767,637	31.6%	1,660,295	68.4%	2,427,932	901,425	94.9%	48,466	5.1%	949,891
	Nissan	35,061,457	29.0%	85,854,471	71.0%	120,915,928	12,272,461	65.3%	6,530,705	34.7%	18,803,166
13	Fairmont	1,296,436	25.4%	3,807,907	74.6%	5,104,343	509,139	68.9%	230,217	31.1%	739,356
14	Topaz	10,596,925	22.9%	35,768,145	77.1%	46,365,070	3,699,099	68.1%	1,730,661	31.9%	5,429,760
15	Grand Marquis, C. Vic.	1,886,975	25.3%	5,572,301	74.7%	7,459,276	1,112,582	64.4%	614,553	35.6%	1,727,135
16	Cougar	2,215,820	20.6%	8,526,578	79.4%	10,742,398	2,733,432	73.0%	1,013,142	27.0%	3,746,574
17	Mustang	818,887	31.5%	1,780,216	68.5%	2,599,103	724,452	75.3%	237,853	24.7%	962,305
18	Thunderbird	3,513,626	23.8%	11,247,514	76.2%	14,761,140	2,239,559	75.3%	735,593	24.7%	2,975,152
42	Taurus	4,356,290	28.4%	10,999,361	71.6%	15,355,651	2,927,951	89.8%	331,584	10.2%	3,259,535
47	Ford Carry All	161,007	38.9%	252,387	61.1%	413,394	290,545	60.0%	193,931	40.0%	484,476
59	Ghia	1,413,624	26.5%	3,928,007	73.5%	5,341,631	153,804	36.3%	270,134	63.7%	423,938
	Ford	26,259,590	24.3%	81,882,416	75.7%	108,142,006	14,390,563	72.9%	5,357,668	27.1%	19,748,231
19	American, Gremlin	362,034	38.0%	590,801	62.0%	952,835	442,908	38.9%	695,256	61.1%	1,138,164
20	Lerna, Pacer	30,662	43.0%	40,611	57.0%	71,273	16,923	37.7%	27,988	62.3%	44,911
21	American, ST, SST	40,881	22.2%	143,470	77.8%	184,351	133,576	84.2%	24,993	15.8%	158,569
22	Jeep Wagoneer	290,774	22.0%	1,030,390	78.0%	1,321,164	237,159	51.5%	223,082	48.5%	460,241
	V.A.M.	724,351	28.6%	1,805,272	71.4%	2,529,623	830,566	46.1%	971,319	53.9%	1,801,885

Perdidas Totales y Parciales

Gpo.	Descripción	Daños Materiales				Suma	Robo Total				Suma
		Pérdida Total	% Partic.	Pérdida Parcial	% Partic.		Pérdida Total	% Partic.	Pérdida Parcial	% Partic.	
23	R12, R5	334,198	25.5%	975,402	74.5%	1,309,600	331,761	58.2%	238,525	41.8%	570,286
24	R18	613,618	26.3%	1,715,511	73.7%	2,329,129	186,599	72.9%	69,520	27.1%	256,119
25	Alliance	164,323	26.3%	460,205	73.7%	624,528	231,852	95.5%	10,983	4.5%	242,835
26	Encore	48,649	22.1%	171,307	77.9%	219,956	9,402	7.8%	111,834	92.2%	121,236
	Renault	1,160,788	25.9%	3,322,425	74.1%	4,483,213	759,614	63.8%	430,862	36.2%	1,190,476
27	V.W. Sedan	9,713,578	22.1%	34,229,897	77.9%	43,943,475	12,103,793	86.0%	1,969,048	14.0%	14,072,841
28	Caribe	3,145,492	32.7%	6,463,215	67.3%	9,608,707	3,687,971	68.8%	1,674,468	31.2%	5,362,439
29	Combi	1,079,986	25.9%	3,091,459	74.1%	4,171,445	3,142,705	86.5%	489,139	13.5%	3,631,844
30	Atlantic	2,207,941	27.1%	5,938,168	72.9%	8,146,109	2,503,107	83.3%	502,774	16.7%	3,005,881
31	Corsar, Variant	2,985,382	32.8%	6,109,075	67.2%	9,094,457	2,077,458	71.1%	845,469	28.9%	2,922,927
38	Brasilia, Safari	333,566	33.8%	653,307	66.2%	986,873	284,363	77.7%	81,842	22.3%	366,205
39	Golf	8,030,659	23.3%	26,476,314	76.7%	34,506,973	3,020,472	62.0%	1,848,113	38.0%	4,868,585
40	Jetta	7,534,844	25.3%	22,276,198	74.7%	29,811,042	4,291,991	73.1%	1,581,472	26.9%	5,873,463
	Volkswagen	35,031,448	25.0%	105,237,633	75.0%	140,269,081	31,111,860	77.6%	8,992,325	22.4%	40,104,185
	Total	141,598,306	26.0%	403,277,338	74.0%	544,875,644	134,690,232	68.3%	62,492,373	31.7%	197,182,605

Pérdidas Totales y Parciales, Camiones

Costo Neto de Siniestros

Daños Materiales

Gpo.	Descripción	Pérdida Total	Porcentaje Participación	Pérdida Parcial	Porcentaje Participación	Suma
01	Hasta 1.5 Toneladas	38,683,214	24.47%	119,398,945	75.53%	158,082,159
02	Hasta 3.5 Toneladas	13,276,037	42.13%	18,238,859	57.87%	31,514,896
03	Hasta 7.5 Toneladas	3,304,737	31.86%	7,069,133	68.14%	10,373,870
04	Hasta 14.0 Toneladas	5,414,785	37.01%	9,216,063	62.99%	14,630,848
05	Más de 14.0 Toneladas	3,081,819	25.73%	8,898,010	74.27%	11,979,829
06	Tractocamiones	22,786,877	31.40%	49,789,063	68.60%	72,575,940
07	Semirremolques	4,491,733	30.66%	10,157,913	69.34%	14,649,646
08	V.W. Panel y Hormiga	3,495,003	38.13%	5,669,994	61.87%	9,164,997
T o t a l		94,534,205	29.27%	228,437,980	70.73%	322,972,185

Robo Total

Gpo.	Descripción	Pérdida Total	Porcentaje Participación	Pérdida Parcial	Porcentaje Participación	Suma
01	Hasta 1.5 Toneladas	18,341,154	44.69%	22,700,704	55.31%	41,041,858
02	Hasta 3.5 Toneladas	4,310,216	57.53%	3,181,909	42.47%	7,492,125
03	Hasta 7.5 Toneladas	915,679	50.71%	889,944	49.29%	1,805,623
04	Hasta 14.0 Toneladas	599,563	34.79%	1,123,876	65.21%	1,723,439
05	Más de 14.0 Toneladas	1,802,711	70.40%	757,994	29.60%	2,560,705
06	Tractocamiones	3,280,404	47.23%	3,664,707	52.77%	6,945,111
07	Semirremolques	832,957	63.23%	484,315	36.77%	1,317,272
08	V.W. Panel y Hormiga	1,919,781	59.14%	1,326,287	40.86%	3,246,068
T o t a l		32,002,465	48.39%	34,129,736	51.61%	66,132,201

Reinstalación Automática

Automóviles

Cobertura	Unidades Expuestas	Número de Sinistros P. Parcial	Monto de Sinistros P. Parcial	Total Número de Sinistros	Total Monto de Sinistros
Daños Materiales	809,573.27	189,076	416,704,164	199,141	563,653,330
	Frecuencia:	23.36%		24.60%	
	Sin.Promedio:		2,203.90		2,830.42
	P. Riesgo:		514.72		696.24
	Γ =	10.00%	Incremento:	73.93%	
				% de Reinstal.	7.39%
Robo Total	938,120.60	3,413	37,521,185	8,249	122,649,736
	Frecuencia:	0.36%		0.88%	
	Sin.Promedio:		10,993.61		14,868.44
	P. Riesgo:		40.00		130.74
	Γ =	10.00%	Incremento:	30.59%	
				% de Reinstal.	3.06%
Responsabilidad Civil	2,181,009.43	138,758	226,042,571	138,758	226,042,571
	Frecuencia:	6.36%		6.36%	
	Sin.Promedio:		1,629.04		1,629.04
	P. Riesgo:		103.64		103.64
	Γ =	10.00%	Incremento:	100.00%	
				% de Reinstal.	10.00%
Gastos Médicos	525,970.05	2,613	8,380,632	2,613	8,380,632
	Frecuencia:	0.50%		0.50%	
	Sin.Promedio:		3,207.28		3,207.28
	P. Riesgo:		15.93		15.93
	Γ =	10.00%	Incremento:	100.00%	
				% de Reinstal.	10.00%

Reinstalación Automática

Camiones

Cobertura	Unidades Expuestas	Número de Sinistros P. Parcial	Monto de Sinistros P. Parcial	Total Número de Sinistros	Total Monto de Sinistros
Daños Materiales	453,443.01	67,817	244,726,397	93,852	343,114,555
	Frecuencia:	14.96%		20.70%	
	Sin.Promedio:		3,608.64		3,655.93
	P. Riesgo:		539.71		756.69
	Γ =	10.00%	Incremento:	71.32%	
				% de Reinstal.	7.13%
Robo Total	557,937.14	1,926	37,379,484	3,639	69,845,666
	Frecuencia:	0.35%		0.65%	
	Sin.Promedio:		19,406.15		19,192.13
	P. Riesgo:		67.00		125.19
	Γ =	10.00%	Incremento:	53.52%	
				% de Reinstal.	5.35%
Responsabilidad Civil	966,706.34	62,237	178,853,223	62,237	178,853,223
	Frecuencia:	6.44%		6.44%	
	Sin.Promedio:		2,873.74		2,873.74
	P. Riesgo:		185.01		185.01
	Γ =	10.00%	Incremento:	100.00%	
				% de Reinstal.	10.00%
Gastos Médicos	1,052,974.12	18,061	24,332,003	18,061	24,332,003
	Frecuencia:	1.72%		1.72%	
	Sin.Promedio:		1,347.21		1,347.21
	P. Riesgo:		23.11		23.11
	Γ =	10.00%	Incremento:	100.00%	
				% de Reinstal.	10.00%

Nota Técnica

Responsabilidad Civil

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Sinistros	Inflación		Frec.	Reins. Auto. Gtos. Ajuste		Prima de Tarifa
				Monto de Sinistros	33.12% Monto de Sin. Ajust.		Siniestro Promedio	10.00% 5.78% P. Riesgo Calculada	
01	Automóvil	2,181,009.4347	138,758	226,042,571	300,898,719	6.36%	2,169	160.53	229.33
		X	Ln(X)	Factor	P. Riesgo	P. Riesgo Excesos	P. Tarifa Excesos		
	S. Aseg. Pivote	100,000	9.21034	1.000000	160.53104849				
	S. Aseg. Deseada	50,000	8.51719	0.924743	148.44988329	12.08	17.26		
02	Camiones	966,706.3395	62,237	178,853,223	238,082,169	6.44%	3,825	286.57	398.01
		X	Ln(X)	Factor	P. Riesgo	P. Riesgo Excesos	P. Tarifa Excesos		
	S. Aseg. Pivote	100,000	9.21034	1.000000	286.56856721				
	S. Aseg. Deseada	50,000	8.51719	0.924743	265.00213357	21.57	29.95		

Gastos Médicos

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Sinistros	Inflación		Frec.	Reins. Auto. Gtos. Ajuste		Prima de Tarifa
				Monto de Sinistros	31.55% Monto de Sin. Ajust.		Siniestro Promedio	10.00% 5.78% P. Riesgo Calculada	
01	Automóvil	1,052,974.1182	18,061	24,332,003	32,389,777	1.72%	1,793	35.79	51.13
		X	Ln(X)	Factor	P. Riesgo	P. Riesgo Excesos	P. Tarifa Excesos		
	S. Aseg. Pivote	25,000	7.82405	1.000000	35.792045025				
	S. Aseg. Deseada	20,000	7.60090	0.971480	34.771247854	1.02	1.46		
02	Camiones	525,970.0535	2,613	8,380,632	11,155,958	0.50%	4,269	24.68	34.28
		X	Ln(X)	Factor	P. Riesgo	P. Riesgo Excesos	P. Tarifa Excesos		
	S. Aseg. Pivote	15,000	7.31322	1.000000	24.679826435				
	S. Aseg. Deseada	10,000	6.90776	0.944557	23.31150879	1.37	1.90		

Anexo 23

Prima de Responsabilidad Civil Camiones

Por Tonelaje

Gpo.	Descripción	Tonelaje		Factor	Por Grupo	
		Tonelaje	Tonelaje		Prima Tarifa	Excesos
01	Hasta 1.5 Toneladas	2.50	—			
01, 02, 08	Hasta 3.5 Toneladas	2.50	3.50	1.40	557.22	41.93
03	Hasta 7.5 Toneladas	2.50	7.50	3.00	1,194.04	89.86
04	Hasta 14.0 Toneladas	2.50	14.00	5.60	2,228.87	167.74
05	Más de 14.0 Toneladas	2.50	20.00	8.00	3,184.10	239.63
06	Tractocamiones	2.50	25.00	10.00	3,980.12	299.53
07	Semirremolques	2.50	N.E.			
08	V.W. Panel y Hormiga	2.50	---			
	Prima de Tarifa	398.01				
	Excesos por cada 50,000:	29.95				

N.E.: Vehículo al que no se otorga la cobertura.

Anexo 24-a

Deducibles para Responsabilidad Civil

Por Rango de Siniestros

Gpo.	Descripción	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Monto Promedio
01	000,000 a 500,000	40,345	8,309,835	205.97
02	500,001 a 1'000,000	31,520	19,110,501	606.30
03	1'000,001 a 2'000,000	27,679	32,529,375	1,175.22
04	2'000,000 a 3'000,000	17,906	37,041,436	2,068.71
05	3'000,000 a 4'000,000	7,922	24,205,983	3,055.37
06	4'000,000 a 6'000,000	5,907	24,766,989	4,193.06
07	6'000,000 a 8'000,000	2,910	18,269,587	6,278.11
08	8'000,000 a 10'000,000	1,436	11,539,095	8,038.26
09	10'000,000 a 15'000,000	1,202	12,324,168	10,254.85
10	15'000,000 a 20'000,000	942	14,312,981	15,196.91
11	20'000,000 a 25'000,000	747	15,173,210	20,312.20
12	25'000,000 a 50'000,000	189	5,476,229	28,974.76
13	50'000,000 a 75'000,000	50	2,651,275	53,025.50
14	75'000,000 a 100'000,000	3	230,850	76,950.00
15	100'000,000 a 150'000,000	1	101,055	101,054.80
16	150'000,000 a 200'000,000	0	0	
17	200'000,000 a 300'000,000	0	0	
18	más de 300'000,000	0	0	
Total		138,758	226,042,571	1,629.04

Automóviles

Unidades Expuestas: 2,181,009.4347

Deducible de:	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Monto Promedio	Frecuencia	Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
0	138,758	226,181,329	1,630.04	6.36%	103.70	0.00%
500	98,413	168,624,740	1,713.44	4.51%	77.31	-25.45%
1,000	66,893	131,795,955	1,970.25	3.07%	60.43	-41.73%
2,000	39,214	87,704,388	2,236.57	1.80%	40.21	-61.22%

Anexo 24-b

Deducibles para Responsabilidad Civil

Por Rango de Siniestros

Gpo.	Descripción	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Monto Promedio
01	000,000 a 500,000	14,387	4,784,833	332.57
02	500,001 a 1'000,000	14,331	12,142,438	847.28
03	1'000,001 a 2'000,000	14,907	24,389,441	1,636.13
04	2'000,000 a 3'000,000	7,295	20,313,964	2,784.51
05	3'000,000 a 4'000,000	3,449	13,628,094	3,951.46
06	4'000,000 a 6'000,000	3,338	18,506,639	5,544.36
07	6'000,000 a 8'000,000	1,544	11,988,444	7,763.85
08	8'000,000 a 10'000,000	923	8,418,868	9,121.96
09	10'000,000 a 15'000,000	703	9,936,999	14,140.76
10	15'000,000 a 20'000,000	462	9,044,606	19,563.68
11	20'000,000 a 25'000,000	268	6,819,188	25,431.13
12	25'000,000 a 50'000,000	407	15,346,228	37,720.71
13	50'000,000 a 75'000,000	92	6,315,760	68,305.64
14	75'000,000 a 100'000,000	84	7,673,286	91,380.64
15	100'000,000 a 150'000,000	28	3,870,755	139,542.12
16	150'000,000 a 200'000,000	0	0	
17	200'000,000 a 300'000,000	9	2,099,824	227,098.23
18	más de 300'000,000	9	3,573,858	386,516.69
	Total	62,237	178,853,223	2,873.74

Camiones

Unidades Expuestas: 966,706.3395

Deducible de:	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Monto Promedio	Frecuencia	Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
0	62,237	178,915,460	2,874.74	6.44%	185.08	19.12%
500	47,850	150,191,379	3,138.81	4.95%	155.36	0.00%
1,000	33,519	128,440,797	3,831.92	3.47%	132.86	-14.48%
2,000	18,612	100,331,339	5,390.71	1.93%	103.79	-33.20%
3,000	11,317	83,284,234	7,359.51	1.17%	86.15	-44.55%

Factor: Edad del Conductor

Gpo.	Edad	Número Conduc.	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio	Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
01	00 - 20	10,100	3,300	11,095,700	32.67	3,362.33	1,099	111.35%
02	20 - 24	17,200	3,700	12,898,752	21.51	3,486.15	750	44.27%
03	25 - 34	41,100	6,300	23,994,452	15.33	3,808.64	584	12.31%
04	35 - 44	34,100	4,100	14,979,196	12.02	3,653.46	439	-15.49%
05	45 - 54	22,500	2,200	8,737,864	9.78	3,971.76	388	-25.29%
06	55 - 64	18,900	1,500	6,518,724	7.94	4,345.82	345	-33.65%
07	65 - 74	14,700	1,100	3,883,495	7.48	3,530.45	264	-49.18%
08	74 - +	6,300	600	3,606,103	9.52	6,010.17	572	10.12%
Total		164,900	22,800	85,714,286	13.83	3,759.40	520	0.00%

Factor: Lugar donde radica generalmente el vehículo.

Estado	Vehículos Expuestos	Número de Robos	Monto de Robos	Frecuencia de Robos	Monto Prom de Robos	Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
Alabama	4,075	12.249	77,634	0.30%	6,338	19.05	-55.59%
Alaska	367	2.398	11,287	0.65%	4,707	30.76	-28.31%
Arizona	2,785	24.426	132,120	0.88%	5,409	47.44	10.58%
Arkansas	1,436	6.391	33,930	0.45%	5,309	23.63	-44.92%
California	21,657	298.445	1,274,062	1.38%	4,269	58.83	37.13%
Colorado	2,932	15.022	66,893	0.51%	4,453	22.81	-46.82%
Connecticut	2,695	22.601	139,154	0.84%	6,157	51.63	20.36%
Delaware	529	2.632	14,121	0.50%	5,365	26.69	-37.78%
Distric Columbia	268	8.291	36,961	3.09%	4,458	137.92	221.47%
Florida	11,378	102.086	N.D.	0.90%	0	0.00	0.00%
Georgia	5,385	42.075	231,118	0.78%	5,493	42.92	0.04%
Hawaii	719	4.410	11,197	0.61%	2,539	15.57	-63.70%
Idaho	953	1.610	6,582	0.17%	4,088	6.91	-83.90%
Illinois	8,091	70.806	390,991	0.88%	5,522	48.32	12.64%
Indiana	4,265	21.877	102,734	0.51%	4,696	24.09	-43.85%
Iowa	2,613	4.496	15,772	0.17%	3,508	6.04	-85.93%
Kansas	2,237	7.473	36,319	0.33%	4,860	16.24	-62.16%
Kentucky	2,841	8.191	43,617	0.29%	5,325	15.35	-64.21%
Lousianna	2,984	22.842	237,991	0.77%	10,419	79.76	85.91%
Maine	988	2.239	9,997	0.23%	4,465	10.12	-76.41%
Maryland	3,539	31.177	184,318	0.88%	5,912	52.08	21.40%
Massachussets	3,791	53.851	297,581	1.42%	5,526	78.50	82.97%
Michigan	7,293	67.007	468,982	0.92%	6,999	64.31	49.89%
Minnesota	3,267	16.537	84,322	0.51%	5,099	25.81	-39.84%
Mississippi	1,811	4.696	2,109	0.26%	449	1.16	-97.28%
Missouri	3,873	27.011	132,948	0.70%	4,922	34.33	-19.99%
Montana	733	1.818	452,874	0.25%	249,106	617.84	1340.14%

Factor: Lugar donde radica generalmente el vehículo.

Estado	Vehículos Expuestos	Número de Robos	Monto de Robos	Frecuencia de Robos	Monto Prom de Robos	Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
Nebraska	1,340	3.000	24,062	0.22%	8,021	17.96	-58.14%
Nevada	835	6.439	861,362	0.77%	133,773	1,031.57	2304.53%
New Hampshire	976	2.701	95,165	0.28%	35,233	97.50	127.28%
New Jersey	5,894	71.106	452,874	1.21%	6,369	76.84	79.10%
New Mexico	1,247	5.346	24,062	0.43%	4,501	19.30	-55.02%
New York	10,184	171.007	85,305	1.68%	499	8.38	-80.48%
North Caroline	5,201	18.748	61,004	0.36%	3,254	11.73	-72.66%
Nort Dakota	662	0.746	323,560	0.11%	433,726	488.76	1039.27%
Ohio	8,820	47.477	54,563	0.54%	1,149	6.19	-85.58%
Oklahoma	2,581	18.877	69,315	0.73%	3,672	26.86	-37.40%
Oregon	2,367	15.232	2,851	0.64%	187	1.20	-97.19%
Pennsylvania	7,922	56.517	158,845	0.71%	2,811	20.05	-53.26%
Rhode Island	687	9.223	835,926	1.34%	90,635	1,216.78	2736.24%
South Caroline	2,474	12.013	14,971	0.49%	1,246	6.05	-85.89%
South Dakota	707	0.779	4,929	0.11%	6,328	6.97	-83.75%
Tennesse	4,382	26.325	111,973	0.60%	4,253	25.55	-40.44%
Texas	12,565	150.971	55,644	1.20%	369	4.43	-89.68%
Utha	1,188	4.056	14,782	0.34%	3,644	12.44	-71.00%
Vermont	473	1.128	4,929	0.24%	4,370	10.42	-75.71%
Virginia	4,729	18.956	111,973	0.40%	5,907	23.68	-44.81%
Washington	4,075	21.787	55,644	0.53%	2,554	13.65	-68.17%
West Virginia	1,321	2.911	14,782	0.22%	5,078	11.19	-73.92%
Wisconsin	4,043	16.146	60,095	0.40%	3,722	14.86	-65.35%
Wyoming	491	0.652	2,693	0.13%	4,131	5.49	-87.21%
Total	184,594	1,552,551	7,919,293	0.84%	5,101	42.90	0.00%

Factor: Años de Fabricación del vehículo**Daños Materiales, Responsabilidad Civil y Gastos Médicos**

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio	Prima de Riesgo	Factor Credibi.	Nva. Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
01	Nuevos	167,405.1575	35,110	106,848,496	20.97%	3,043	638.26	100%	638.26	-10.65%
02	1 año	155,985.9774	43,056	117,766,940	27.60%	2,735	754.98	100%	754.98	5.69%
03	2 años	121,078.3301	29,157	79,331,003	24.08%	2,721	655.20	100%	655.20	-8.28%
04	3 años	75,912.9375	19,815	52,849,524	26.10%	2,667	696.19	100%	696.19	-2.54%
05	4 años	46,958.9644	13,786	41,082,171	29.36%	2,980	874.85	100%	874.85	22.47%
06	5 años	43,961.9215	13,444	24,891,824	30.58%	1,852	566.21	100%	566.21	-20.74%
07	6 años	43,931.6745	11,842	30,336,784	26.96%	2,562	690.54	100%	690.54	-3.33%
08	7 años	32,559.9313	9,045	26,112,806	27.78%	2,887	801.99	100%	801.99	12.27%
09	8 años	22,653.5176	5,585	11,731,378	24.65%	2,101	517.86	100%	517.86	-27.51%
10	9 años	25,440.6506	8,561	16,107,812	33.65%	1,882	633.15	100%	633.15	-11.37%
11	10 años	73,683.6293	26,190	71,261,837	35.54%	2,721	967.13	100%	967.13	35.39%
	Total	809,572.6917	215,591	578,320,575	26.63%	2,682	714.35	100%	714.35	0.00%

Robo Total

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio	Prima de Riesgo	Factor Credibi.	Nva. Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
01	Nuevos	142,301.9905	890	22,947,411	0.63%	25,784	161.26	90%	158.84	15.88%
02	1 año	153,393.9534	1,118	24,532,263	0.73%	21,943	159.93	100%	159.93	16.67%
03	2 años	115,653.8174	954	18,097,284	0.82%	18,970	156.48	90%	154.54	12.74%
04	3 años	83,823.8896	709	12,030,222	0.85%	16,968	143.52	80%	142.23	3.76%
05	4 años	62,988.7056	588	9,547,581	0.93%	16,237	151.58	70%	147.23	7.40%
06	5 años	60,945.3408	747	9,467,163	1.23%	12,674	155.34	80%	151.69	10.66%
07	6 años	58,955.2199	741	7,124,932	1.26%	9,615	120.85	80%	124.10	-9.47%
08	7 años	43,927.4456	368	5,672,951	0.84%	15,416	129.14	50%	133.11	-2.89%
09	8 años	41,079.2685	617	5,189,233	1.50%	8,410	126.32	70%	129.55	-5.49%
10	9 años	45,783.7307	545	4,504,132	1.19%	8,264	98.38	70%	109.99	-19.76%
11	10 años	129,267.2609	1,307	9,480,773	1.01%	7,254	73.34	100%	73.34	-46.50%
	Total	938,120.6229	8,584	128,593,945	0.92%	14,981	137.08	100%	137.08	0.00%

Factor: Años de Fabricación del vehículo

Camiones

Datos Materiales, Responsabilidad Civil y Gastos Médicos

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio	Prima de Riesgo	Factor Credibi.	Nva. Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
01	Nuevos	64,183.6385	7,638	41,285,015	11.90%	5,405	643.23	100%	643.23	-17.96%
02	1 año	65,077.7083	12,207	53,575,271	18.76%	4,389	823.25	100%	823.25	5.00%
03	2 años	52,177.1592	14,439	48,116,641	27.67%	3,332	922.18	100%	922.18	17.62%
04	3 años	41,603.4600	6,823	26,228,342	16.40%	3,844	630.44	100%	630.44	-19.59%
05	4 años	22,958.3871	6,756	19,948,481	29.43%	2,953	868.90	100%	868.90	10.82%
06	5 años	28,286.9285	8,413	20,253,885	29.74%	2,407	716.02	100%	716.02	-8.67%
07	6 años	26,132.7675	7,054	21,907,415	26.99%	3,106	838.31	100%	838.31	6.92%
08	7 años	14,445.1375	4,162	14,182,546	28.81%	3,408	981.82	100%	981.82	25.23%
09	8 años	16,101.1575	6,293	12,091,910	39.08%	1,921	751.00	100%	751.00	-4.21%
10	9 años	25,497.0952	5,551	16,248,645	21.77%	2,927	637.27	100%	637.27	-18.72%
11	10 años	97,265.5187	17,614	81,898,200	18.11%	4,650	842.01	100%	842.01	7.39%
	Total	453,728.9580	96,950	355,736.351	21.37%	3,669	784.03	100%	784.03	0.00%

Robo Total

Gpo.	Descripción	Unidades Expuestas	Número de Siniestros	Monto de Siniestros	Frecuencia	Siniestro Promedio	Prima de Riesgo	Factor Credibi.	Nva. Prima de Riesgo	Recargo y/o Descuento
01	Nuevos	66,690.5758	410	13,916,572	0.61%	33,943	208.67	60%	176.21	38.19%
02	1 año	69,892.2417	729	15,368,769	1.04%	21,082	219.89	80%	201.42	57.96%
03	2 años	59,734.1993	466	9,783,012	0.78%	20,994	163.78	60%	149.27	17.06%
04	3 años	46,554.7269	290	5,383,734	0.62%	18,565	115.64	50%	121.58	-4.65%
05	4 años	27,726.4507	409	5,405,332	1.48%	13,216	194.95	60%	167.98	31.73%
06	5 años	33,916.3872	248	3,641,424	0.73%	14,683	107.36	40%	119.45	-6.32%
07	6 años	32,951.2170	178	2,517,996	0.54%	14,146	76.42	40%	107.07	-16.03%
08	7 años	20,938.0994	157	1,969,932	0.75%	12,547	94.08	30%	117.48	-7.86%
09	8 años	21,752.6690	158	1,709,238	0.73%	10,818	78.58	30%	112.83	-11.51%
10	9 años	33,984.4822	171	1,981,154	0.50%	11,586	58.30	30%	106.75	-16.28%
11	10 años	144,412.2586	922	9,544,837	0.64%	10,352	66.09	90%	72.24	-43.35%
	Total	558,553.3078	4,138	71,222,000	0.74%	17,212	127.51	100%	127.51	0.00%

Factor: Peso - Potencia**Automóviles**

Volkswagen Golf		Peso (Kgs.)	990	
Tipo	(H.P.) Potencia	Factor	Recargo y/o Descuento	
Básico	70.0	14.14	-23.64%	
GL	90.0	11.00	-1.82%	
GTI	115.0	8.61	25.45%	
Promedio	91.7	10.80	0.00%	

Chrysler Spirit:		Peso (Kgs.)	1,453	
Tipo	(H.P.) Potencia	Factor	Recargo y/o Descuento	
RT	152	9.56	-19.15%	
RT 16 Val.	224	6.49	19.15%	
Promedio	188.0	7.73	0.00%	

Ford Thunderbird:		Peso (Kgs.)	1,956	
Tipo	(H.P.) Potencia	Factor	Recargo y/o Descuento	
Normal	132	14.82	-20.48%	
S.C.	200	9.78	20.48%	
Promedio	166.0	11.78	0.00%	

Anexo 29**Factor: Reparabilidad**

Automóviles		
Marca y Modelo	Total Daños	Recargo y/o Descuento
Daihatsu Charade SE	3,838	120.91%
Volkswagen Jetta GL	2,656	52.87%
Volkswagen Golf GL	2,251	29.56%
Volkswagen Fox GL	1,990	14.54%
Mazda 323 Protege SE	1,921	10.57%
Nissan Sentra XE	1,877	8.04%
Ford Escort LX	1,718	-1.12%
Geo Metro	1,564	-9.98%
Subaru Loyale	1,562	-10.09%
Plymouth Horizon	1,476	-15.04%
Geo Prizm	1,465	-15.68%
Hyundai Excel	1,419	-18.33%
Mitsubishi Mirage EXE	1,197	-31.10%
Dodge Shadow	1,155	-33.52%
Toyota Corolla DX	940	-45.90%
Honda Civic DX	769	-55.74%
Total	1,737.38	0.00%

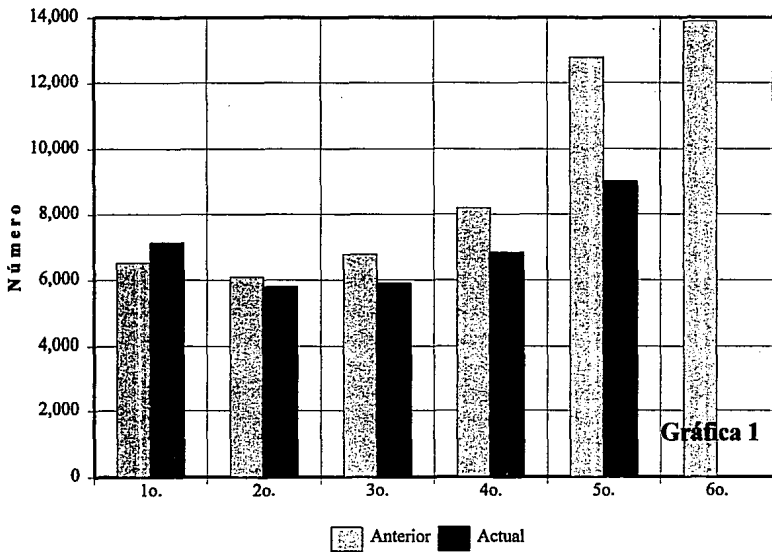
Factor: Uso del Vehículo

Daños Materiales y Responsabilidad Civil

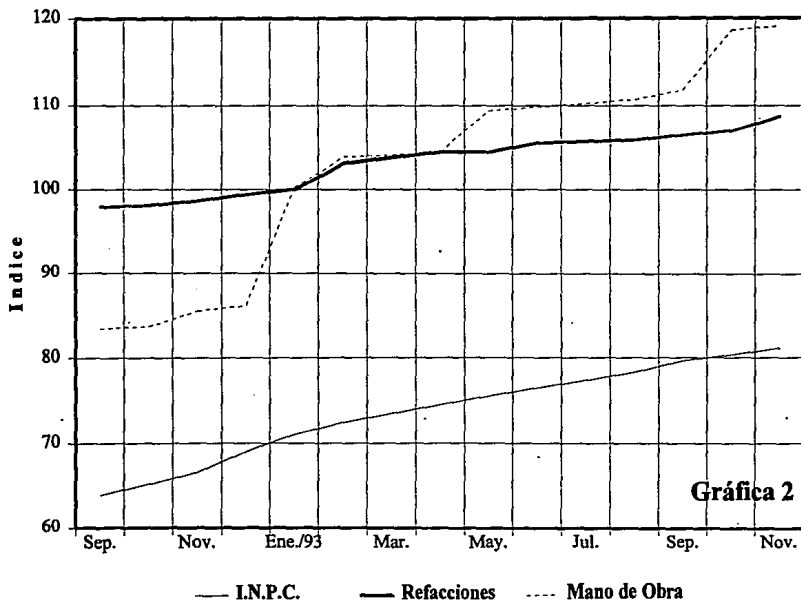
Kms.	Factor	Kms.	Factor
10,000	0.67	28,000	1.87
11,000	0.73	29,000	1.93
12,000	0.80	30,000	2.00
13,000	0.87	31,000	2.07
14,000	0.93	32,000	2.13
15,000	1.00	33,000	2.20
16,000	1.07	34,000	2.27
17,000	1.13	35,000	2.33
18,000	1.20	36,000	2.40
19,000	1.27	37,000	2.47
20,000	1.33	38,000	2.53
21,000	1.40	39,000	2.60
22,000	1.47	40,000	2.67
23,000	1.53	41,000	2.73
24,000	1.60	42,000	2.80
25,000	1.67	43,000	2.87
26,000	1.73	44,000	2.93
27,000	1.80	45,000	3.00

Apéndice B

Vehículos Robados y su tendencia Sexenal en el D.F.

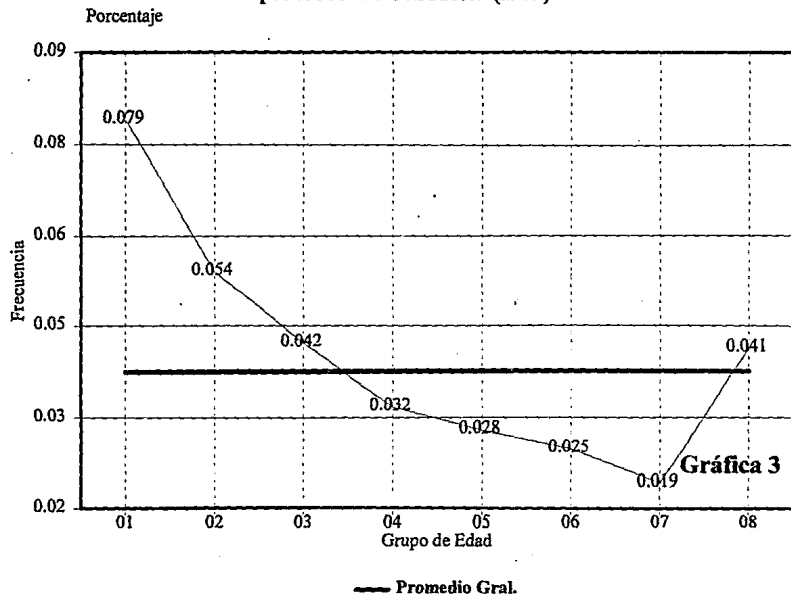


Indices de Inflación Acumulados (Base Enero de 1990)

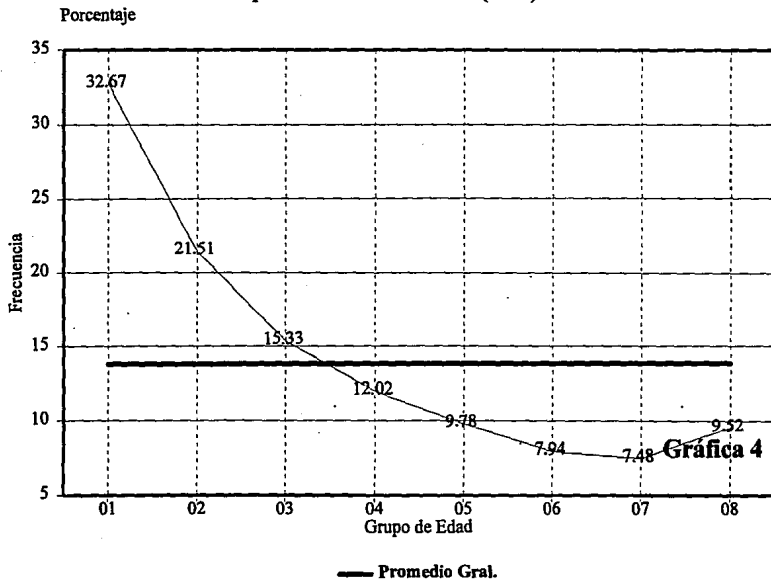


Gráfica 2

Frecuencia de Accidentes Fatales por Edad del Conductor (1989)

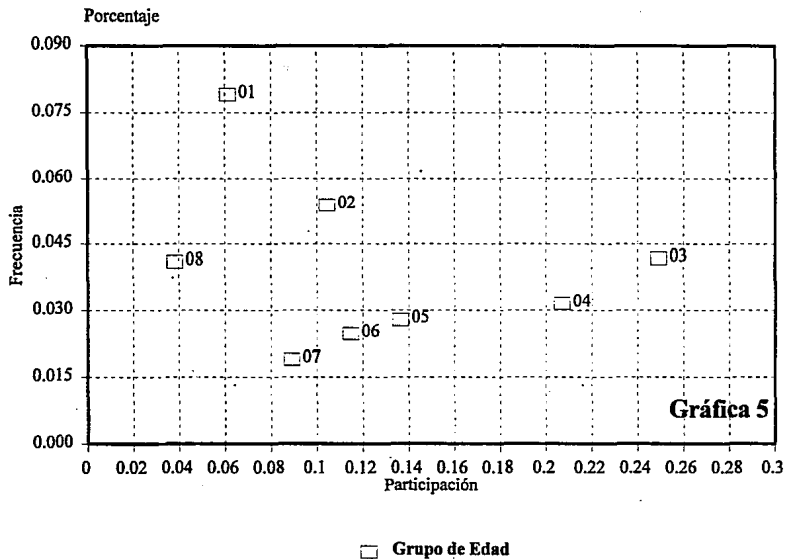


Frecuencia de Total de Accidentes por Edad del Conductor (1989)



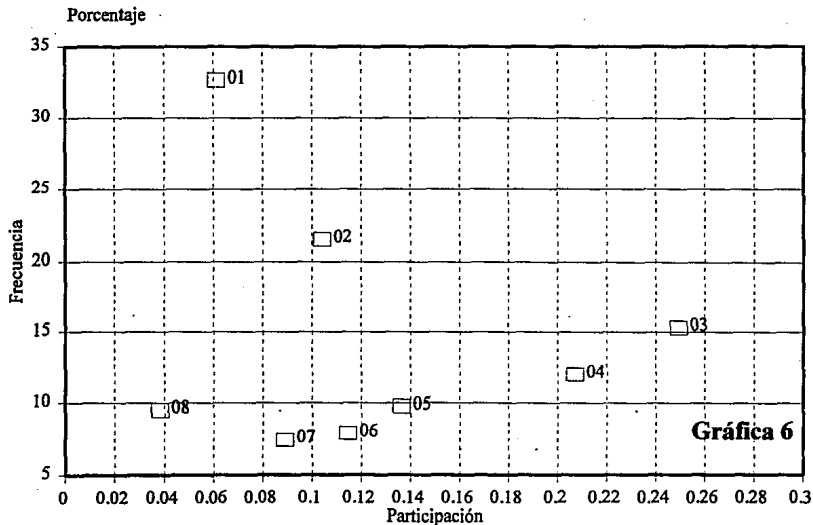
Frecuencia vs. Participación Gpo. Edad

Accidentes Fatales (Año 1989)



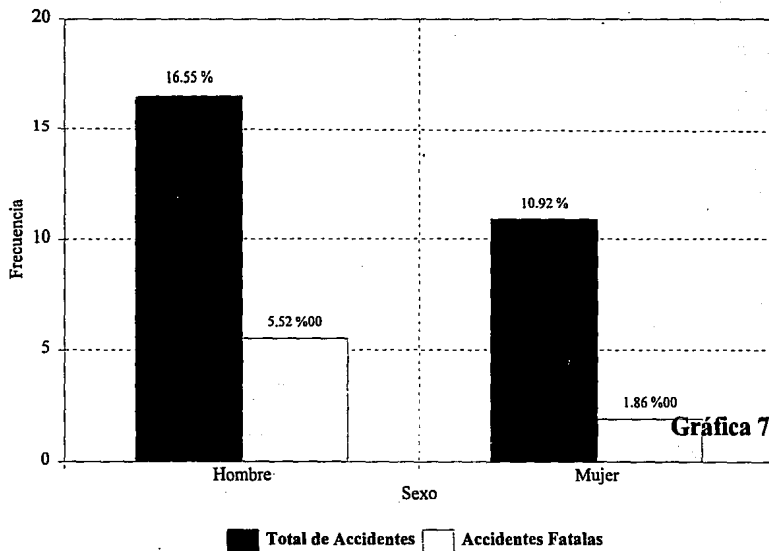
Accidentes por Edad de Conductor

Total de Accidentes (Año 1989)

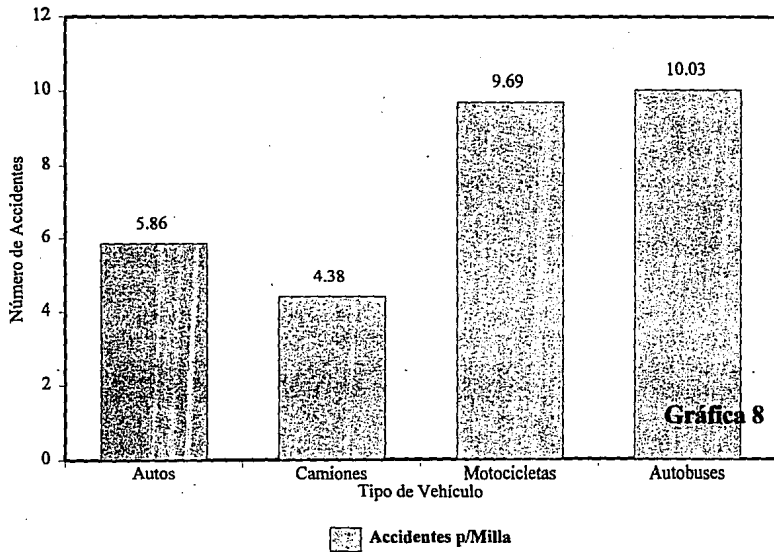


□ Grupo de Edad

Accidentes por Tipo y Sexo del Conductor

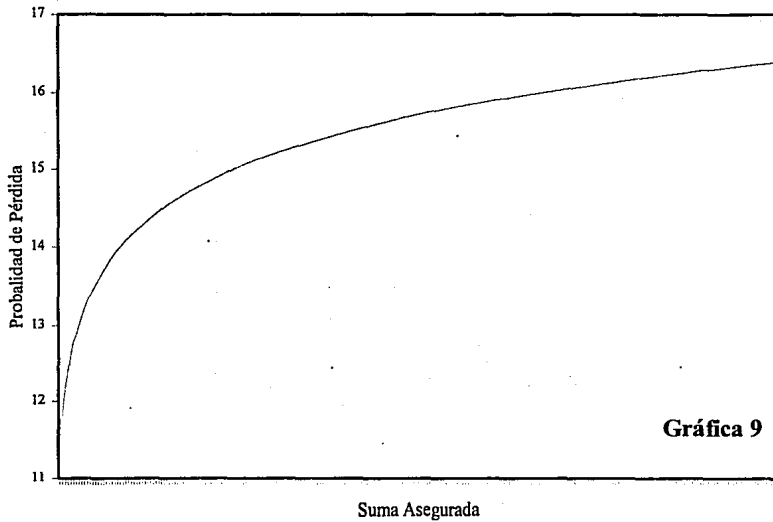


Accidentes por Milla por Tipo de Vehículo



Logaritmo Natural

Cálculo de Excesos



Apéndice C

Bibliografía.

1. *Lecciones de Técnica Actuarial de los seguros contra daños.*
Luigi Molinaro
Ed. Textos Universitarios.
México, 1976.
2. *General Insurance.*
David L. Bickelhaupt
Ed. Irwin, 11th. Edition
Estados Unidos de América, 1983
3. *The I.I.I., 1991, Fact Book*
U.S. Department of Transportation.
Estados Unidos de América
4. *General Estimates System*
'A review of Information on Police reported Traffic Crashes in teh U.S'
National Hihgway Traffic Safety Administration
U.S. Department of Transportation, 1989
Estados Unidos de América.
5. *Fatal Accident Reporting System*
'A review of Information on fatal Traffic crashes in the U.S'
National Hihgway Traffic Safety Administration
U.S. Department of Transportation, 1989
Estados Unidos de América.
6. *Matemática Actuarial.*
Ubaldo Nieto de Alba
De. Mapfre, 1a. Edición.
España, 1993.
7. *Insurance Company Operations, Vol. I y II.*
Bernard L. Webb, Norman Baglini.
De. American Institute for Property and Liability Underwriters, Third Edition.
Estados Unidos de América, 1984

8. *Estadística de Automóviles Residentes y Vehículos de Carga de 1991.*
Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.
México, 1993

9. *Indíces de Precios.*
Banco de México
México, 1993.

10. *Diccionario MAPFRE de Seguros*
Julio Castellón Matrán.
Ed. Mapfre, 2a. edición.
España, 1990.