

DESGRABACION DISERTACION GUSTAVO DE CARVALHO

SIARA es un sistema de rating que clasifica los vehículos, básicamente para saber cuál es mejor o es peor teniendo en cuenta determinados atributos.

Vamos a hablar siempre de temas de seguridad, reparabilidad como decimos los técnicos, de temas que tienen que ver con el auto chocado y su reparación y de inviolabilidad, una palabra un poco difícil pero es la que mejor define todo aquello que tiene el vehículo para evitar que se lo roben.

La posición relativa en este sistema que ordena y rankea los vehículos es de 1 a 100, pretende hacerlo de manera ágil, rápida, para su comprensión, incluso para establecerlo en un sistema de porcentaje.

Vamos a tener que el peor vehículo va a ser el 1 y el mejor el 100. Claro que son definiciones teóricas, no existe un vehículo que sea tan malo que clasifique con 1 ni aquel vehículo que tiene absolutamente todo para que sea un 100.

Los índices se basan en experimentación, análisis y en información estadística. No es para nada un sistema caprichoso, tomamos cada vehículo, lo desarmamos, lo investigamos, tomamos nota de cómo está construido, nos fijamos qué equipamiento tiene y en este caso no valen las declaraciones de una ficha técnica que pueda estar publicada en Internet por ejemplo, porque sabemos que el fabricante muchas veces ofrece su producto de una manera, pero después en el mercado lo encontramos de otra.

Les voy a comentar entonces un poquito más específicamente qué hay dentro de SIARA, si bien SIARA es un índice que me va a hablar de cada auto, hay subíndices como el de reparabilidad, el de inviolabilidad y el de seguridad que les comentaba, pero a su vez dentro de cada uno de estos hay otras mediciones, podríamos decir que son subíndices.

Crash Test: En los laboratorios que tenemos en Pilar llevamos adelante ensayos de impacto, tomamos los vehículos y los rompemos a propósito. Esto tiene por objetivo establecer una base de comparación, es decir, si siempre voy a romper el auto de exactamente la misma forma siguiendo una normativa que es internacional puedo comparar los daños que se le generan a un auto contra otro y puedo establecer un ranking.

Disponibilidad de repuestos: Este es un problema que lejos de mejorarse está cada vez peor. Lo que estamos midiendo sobre cada vehículo es si los repuestos están disponibles, cuando uno busca en el mercado un repuesto encontrarlo y no encontrarlo en una lista de precios, sino encontrarlo físicamente y dispuesto para ser entregado.

Como canasta de repuestos tomamos un listado de repuestos típicos que son pasibles de ser necesarios en una reparación en un taller, estamos hablando de una reparación de un vehículo obviamente que está lejos de ser un siniestro total, que sea el promedio de las reparaciones.

Va a haber piezas tales como un paragolpes, una óptica, una rejilla, un capo y cosas por el estilo, lo importante es que siempre es el mismo listado y vamos a cotizar esos precios para todos los autos. Vamos a tener un índice que vamos a llamar canasta de repuestos.

Estadística de daños: esto es muy importante. Tenemos un sistema de peritación que es el Orión y podemos observar dentro de este sistema la base de datos que se genera y esto es muy interesante, porque abriendo esta base de datos y tomando de allí temas podemos llegar a establecer cuáles son los daños típicos y qué estadística hay sobre determinada particularidad en cuanto al choque y la reparación.

Pasamos ahora al índice de inviolabilidad, aquí aparece la estadística de robo.

La estadística de robo es fundamental porque si bien miramos si el vehículo dispone de inmovilizador de llave de contacto y que si no tengo la llave del coche no arranca, por más que haya hecho una copia. La cuestión es que hay vehículos con inmovilizador, diría la mayoría de los más nuevos sino todos y lo mismo se los roban.

Es importante ver la estadística del robo, después analizaremos por qué se los roban, si las organizaciones delictivas se profesionalizan, si son fraudes o lo que sea.

Cuando pasamos al índice de seguridad, es todo aquello que tenga que ver con la seguridad hacia los ocupantes o hacia los peatones, es decir, qué seguridad me brinda el vehículo para que en caso de sufrir un accidente, la probabilidad de sufrir una lesión sea la menor posible.

Y ahí vamos a hablar en seguridad activa: son elementos que tiene el auto como las cubiertas, el freno, elementos de seguridad que van funcionando todo el tiempo a medida que estoy conduciendo.

También están los elementos de seguridad pasiva que están ahí que uno espera no tener que hacer uso de ellos nunca, por ejemplo un sistema airbag. Este índice va listando si de cada uno de estos vehículos cuenta o no con los 180 ítems que se toman en la medición.

También miramos el comportamiento estructural. Cuando un auto choca, los técnicos pretendemos que se rompa y no de manera caprichosa sino de tal forma que la absorción de energía se produzca en esa rotura y no repercuta en las personas que van dentro.

Lo llamamos comportamiento estructural, específicamente es de formación programada. Hay vehículos que se comportan de manera muy distinta entre sí, depende mucho la calidad del auto.

Después tenemos elementos de asistencia a la conducción, algo muy discutido porque se confunden con elementos de confort cuando en realidad el confort muchas veces aporta a la seguridad.

Hago referencia por ejemplo a un sistema de aire acondicionado, conducir un viaje largo con o sin aire acondicionado evidentemente va a repercutir en algún momento sino inmediatamente, en la seguridad de ese viaje.

¿Por qué usar SIARA? Y le hablo concretamente a las compañías de seguros y lo voy a explicar en ejemplos. Tomamos cuatro autos que en el mercado valen exactamente lo mismo y nos fijamos cómo califican en SIARA después de todas estas explicaciones que les acabo de dar y me doy cuenta que hay dispersiones.

Vamos a tomar sencillamente los dos extremos: el Renault Megane 2 y el Chevrolet Vectra y vamos a ver qué pasa, por qué da distinto.

En este caso, el Renault Megane es 38,78% mejor que el Chevrolet Vectra. Vamos a ver primero una cotización que hicimos de la póliza de seguros de este vehículo y nos dimos cuenta que por ejemplo en la compañía 1 el mejor vehículo el Renault Megane paga menos seguro que el Chevrolet Vectra, lo cual hasta allí suena lógico, un 13,2% menos.

En cambio, en la compañía 2 pagan prácticamente lo mismo, la diferencia es apenas un 1% lo cual, en principio, suena incoherente.

Y en la compañía 3 es más incoherente aún.

¿Cuál es la principal diferencia entre estos dos vehículos? Fundamentalmente en el índice de inviolabilidad. Los dos tienen inmovilizador, es decir si no tengo la llave del auto no lo puedo arrancar, pero evidentemente el Chevrolet Vectra se lo roban muchísimo más que el Renault Megane 2 y esto me lo está dando la estadística.

No obstante lo cual, y no me voy a detener mucho en eso, el índice de reparabilidad, tiene también una importante dispersión en favor del Renault Megane, no quisiera ser un usuario de un Chevrolet Vectra, les aseguro.

Las compañías de seguro que son aportantes a nuestro sistema Sofía nos generan la base de datos de donde obtenemos la información de robos y aquí estamos hablando de frecuencia de robos y podemos hacer aperturas por modelo o por año.

Vamos a ver otro ejemplo de porqué usar SIARA. Tomamos otro grupo de vehículos que también cuestan lo mismo y vamos a tomar también los dos extremos: el Agile y el Volkswagen Trend donde las diferencias no son tan marcadas como en los anteriores.

Hay un 10% de diferencia, quiere decir que el Agile es 10% mejor que el Gol desde el punto de vista de SIARA. Fijémonos qué pasa si tenemos que asegurar estos vehículos.

En la compañía 1, voy a pagar menos seguro por el Agile, lo cual es lógico.

En la compañía 2 es exactamente al revés, lo mismo que en la compañía 3.

Evidentemente hay un error y quiero decir no se están tomando en cuenta estas consideraciones.

Vamos a ver dónde está esa diferencia concretamente entre estos dos vehículos y está concentrada en el índice de seguridad, recordemos que el índice de seguridad me está midiendo todo aquel equipamiento que tiene el vehículo incorporado para protegerme de lesiones en caso de un choque, a los que vayan en el vehículo así como a eventuales peatones que puedan ser atropellados.

La diferencia fundamental de equipamiento, medimos más de 170 ítems, está dada en que el Chevrolet Agile cuenta con sistema de frenos AVS mientras que el Volkswagen no lo tiene.

Ambas tienen airbags frontales, hablando concretamente de dos versiones específicas que puedo comparar porque tienen el mismo precio; obviamente hay muchísimas más versiones de estos dos modelos de vehículos.

Ejemplo 3. Vamos a comparar a otro grupo que es un segmento medio, donde vemos que aquí también hay una diferencia muy importante entre el primero y el último: Toyota Corolla versus Ford Focus.

El Corolla es 18,64% mejor que el Ford Focus. ¿Qué pasa si tengo que comprar el seguro de ese auto?

La compañía 1 dice que a pesar de que el Corolla es mejor, va a tener que pagar 2,89% más caro que el Focus.

La compañía 2 esa diferencia la sube al 5,47.

La compañía 3 tiene una diferencia de 1,89 pero ninguna de las tres tiene precios coherentes con esta diferencia. ¿Por qué esta diferencia? Fundamentalmente en el índice de reparabilidad.

Les recuerdo que el índice de reparabilidad se obtiene de chocar el auto a propósito y medir cuánto cuesta repararlo, entre otras cosas.

Acá podemos ver una foto del ensayo que realizamos en el laboratorio, vamos a comparar un poco y acá está la diferencia fundamental. Durante este ensayo en el Toyota Corolla no hay activación de airbag mientras que en el Ford Focus sí lo hay.

Este ensayo se lleva adelante a 15 kilómetros por hora, lo que se está buscando es generar un daño típico de un accidente en una boca calle en la ciudad. Díganme para qué pretendo una activación de airbag si con un cinturón de seguridad es más que suficiente, la activación del airbag va a ser necesaria cuando haya un riesgo de vida en un accidente de autopista, pero imposible que sea necesario a 15 kilómetros por hora.

¿Cuál es el problema? El Ford Focus tiene un serio inconveniente de calibración de sistema de airbag.

Los daños en la fotografía son absolutamente comparables: los paragolpes, la óptica, el capó, tal vez algo del guardabarros y no mucho más. Realmente es casi cómico que el Ford Focus tenga una activación de airbag con este golpe.

Vemos fotos de los procesos de medición, en el laboratorio le vamos haciendo la reparación y tomando nota de tiempos y repuestos.

La diferencia fundamental entre estos dos autos está en el Crash Test, el salto es impresionante, fíjense un poco más de datos en este sentido que es el costo de la reparación.

Mientras que en el Corolla fue de 9.345, en el Focus de \$28.035, es una diferencia exageradísima que está en los repuestos y aquí hablamos de que para el Focus fue necesario el doble airbag, el tablero, el parabrisas entre otras cosas.

Cuando hablamos de los materiales de pintura prácticamente es lo mismo, lo vieron en la foto que el daño era muy parecido, un poquito más o menos, tendrá que ver con la superficie de un auto con el otro.

En cuanto a los costos de mano de obra, muy similares. Esto es llamativo, porque a pesar de que en el Focus tuve que cambiar muchos repuestos innecesarios, prácticamente diría la mano de obra fue la misma. Estoy seguro y hecho este análisis, que si este auto no tuviese activación de airbag como correspondería sería mucho mejor que el Corolla.

SIARA posibilita también categorizar a los vehículos en función de distintos atributos relacionados con la reparabilidad.

El sector asegurador necesita saber qué está asegurando: este auto, cómo es, qué tiene, qué deja de tener, cómo se comporta, qué le pasa. ¿Hay repuestos? ¿se lo roban mucho?

El sector automotriz, las terminales, el auto que fabrico ¿es mejor que el de mi competidor? ¿Cuánto le cobran de seguro al dueño de ese auto? Si mi auto es mejor. ¿Paga menos seguro?

SIARA se interpone entre estos dos sectores con idea de llevar datos y contestar estas preguntas al mismo tiempo que al cliente, por el que todos trabajamos, le podamos decir: “mirá, este es el mejor auto que vos podés comprar con el presupuesto que manejas”.

Para desarrollar esto, nos basamos en sistemas de rating de todo el mundo, hemos estudiado cómo se clasifican los autos en España, Alemania, Estados Unidos, Japón, Italia, Reino Unido, Europa, en distintos países como por ejemplo en Francia. Ninguno de estos sistemas se acerca a la realidad latinoamericana y lo que decidimos fue desarrollar SIARA.

Créanme que es muy parecido a cualquiera de estos índices, pero adaptado a lo que nos pasa en Latinoamérica. SIARA tiene por objetivo ser un producto que tenga aplicación no sólo en Argentina sino que en cualquier país de Latinoamérica.

SIARA, sistema argentino de rating automotor, es el dato que faltaba.