

Maestría en
Gestión Integral de Seguros

**Trabajo de investigación previo a la obtención del título de
Magíster en Gestión Integral de seguros**

AUTORES:

Michelle Nicole Burbano Ayala
Andrea Gabriela Proaño Sarango
Diana Elizabeth Silva Lara
Andrea Marcela Quintana Basantes
Juan Andrés Ruales Chiriboga
Marjorie Liliana Ruiz Fiallos

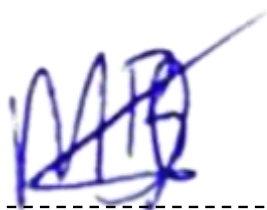
**Implementación de una matriz para mitigación de riesgos del ramo de Transporte Importación
dirigido a clientes de asesores de seguros**

Quito, junio 2026

Certificación de autoría

Nosotros, Michelle Nicole Burbano Ayala, Andrea Gabriela Proaño Sarango, Andrea Marcela Quintana Basantes, Juan Andrés Ruales Chiriboga, Marjorie Liliana Ruiz Fiallos Diana Elizabeth Silva Lara, declaramos bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada.

Cedemos nuestros derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y demás disposiciones legales.



Firma del graduado

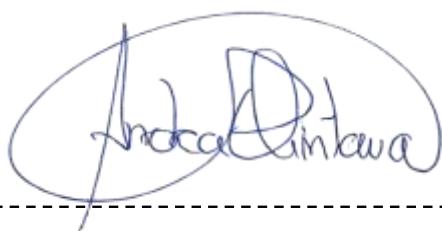
Michelle Nicole Burbano Ayala



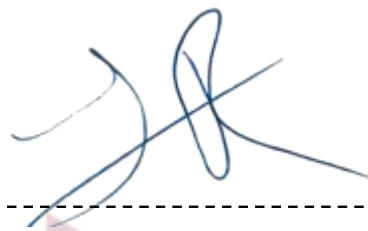
Firma del graduado

Andrea Gabriela Proaño Sarango

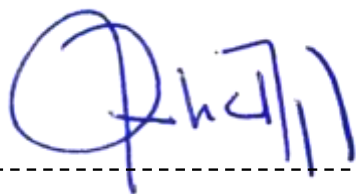
Nota sobre derechos de autor: Este trabajo y lo que a continuación se expone solo tiene una validez académica, quedando copia de éste en la biblioteca digital de UIDE y EIG. La distribución y uso de este trabajo por parte de alguno de sus autores con otros fines deberá ser informada a ambas Instituciones, a los directores del Máster y resto de autores, siendo responsable aquel que se atribuya dicha distribución.

**Firma del graduado**

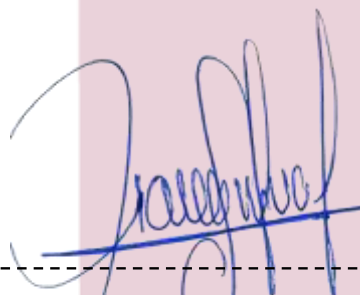
Andrea Marcela Quintana Basantes

**Firma del graduado**

Juan Andrés Ruales Chiriboga

**Firma del graduado**

Marjorie Liliana Ruiz Fiallos

**Firma del graduado**

Diana Elizabeth Silva Lara

Autorización de Derechos de Propiedad Intelectual

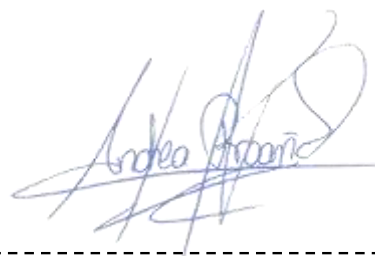
Nosotros, Michelle Nicole Burbano Ayala, Andrea Gabriela Proaño Sarango , Andrea Marcela Quintana Basantes, Juan Andrés Ruales Chiriboga, Marjorie Liliana Ruiz Fiallos , Diana Elizabeth Silva Lara en calidad de autores del trabajo de investigación titulado: ***Implementación de una matriz para mitigación de riesgos del ramo de Transporte Importación dirigido a clientes de asesores de seguros***, autorizamos a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE) para hacer uso de todos los contenidos que nos pertenecen o de parte de los que contiene esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación. Los derechos que como autores nos corresponden, lo establecido en los artículos 5, 6, 8, 19 y demás pertinentes de la Ley de Propiedad Intelectual y su Reglamento en Ecuador.

D. M. Quito, (mes año)



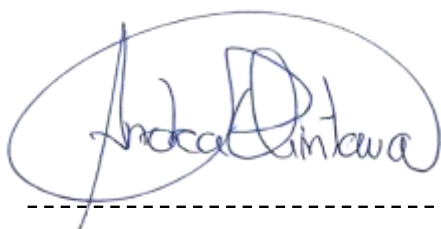
Firma del graduado

Michelle Nicole Burbano Ayala



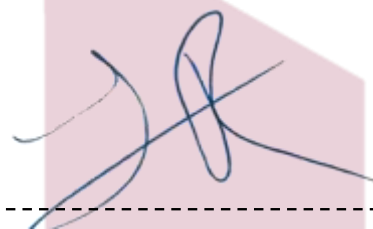
Firma del graduado

Andrea Gabriela Proaño Sarango



Firma del graduado

Andrea Marcela Quintana Basantes



Firma del graduado

Juan Andrés Ruales Chiriboga



Firma del graduado

Marjorie Liliana Ruiz Fiallos



Firma del graduado

Diana Elizabeth Silva Lara

Aprobación de dirección y coordinación del programa

Nosotros, Iván Vals Director EIG y Esteban Arias Coordinador Director EIG y Coordinador/a UIDE, declaramos que los graduandos: Michelle Nicole Burbano Ayala, Andrea Gabriela Proaño Sarango, Andrea Marcela Quintana Basantes, Juan Andrés Ruales Chiriboga, Marjorie Liliana Ruiz Fiallos, Diana Elizabeth Silva Lara, son los autores exclusivos de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal de ellos.




Iván Vals

Esteban Arias

Director de la

Coordinador de la

Maestría en Gestión Integral de Seguros

Maestría en Gestión Integral de Seguros

Nota sobre derechos de autor: Este trabajo y lo que a continuación se expone solo tiene una validez académica, quedando copia de éste en la biblioteca digital de UIDE y EIG. La distribución y uso de este trabajo por parte de alguno de sus autores con otros fines deberá ser informada a ambas Instituciones, a los directores del Máster y resto de autores, siendo responsable aquel que se atribuya dicha distribución.

Dedicatoria

Dedicamos este trabajo a nuestras familias, quienes han sido nuestro mayor apoyo a lo largo de este camino.

Gracias por acompañarnos en cada etapa, por alentarnos cuando las cosas parecían difíciles y por celebrar junto a nosotros cada avance y cada logro. Su amor, comprensión y confianza nos dieron la fuerza necesaria para seguir adelante y alcanzar esta meta.

Este logro también les pertenece a ustedes, porque han sido parte fundamental de este proceso, compartiendo sacrificios, alegrías y aprendizajes.

Con todo nuestro cariño y gratitud, les dedicamos este trabajo como muestra de reconocimiento por estar siempre a nuestro lado.

¡Gracias por creer en nosotros y acompañarnos incondicionalmente!



Agradecimiento

Expresamos nuestro más profundo agradecimiento a nuestros tutores, cuya experiencia, compromiso y acompañamiento fueron fundamentales a lo largo de este proceso académico.

Sus orientaciones, conocimientos y constante apoyo no solo enriquecieron este trabajo, sino que también contribuyeron significativamente a nuestro crecimiento profesional y personal.

Extendemos nuestro reconocimiento a la Universidad Internacional del Ecuador y a la Escuela Integral de Gerencia EIG, instituciones que hicieron posible esta valiosa experiencia de formación. Su compromiso con la excelencia académica y el desarrollo de profesionales altamente capacitados ha sido una fuente permanente de inspiración y motivación.

Resumen

El presente proyecto tiene como objetivo asesorar a clientes corporativos de corredores de seguros en la identificación, evaluación y mitigación de riesgos del ramo Transporte Importación, mediante el diseño e implementación de una matriz de riesgos especializada.

La investigación surge ante el incremento de la siniestralidad, que alcanzó el 133,65% en 2025, evidenciando un desequilibrio técnico que impacta negativamente en las renovaciones, condiciones de cobertura y rentabilidad del corredor.

La matriz propuesta, basada en variables críticas como tipo de mercancía, rutas, medios de transporte y controles operativos, permite reducir la exposición al riesgo, mejorar el desempeño técnico de las pólizas y fortalecer la gestión del corredor.

Como resultado, se busca establecer un programa de seguros sostenible, que estabilice la siniestralidad y garantice la continuidad operativa de las empresas aseguradas.

Palabras Claves: Gestión de riesgos, seguros de transporte, siniestralidad, matriz de riesgos, corredores de seguros, transporte de mercancías.

Abstract

This project aims to support corporate clients of insurance brokers in identifying, assessing, and mitigating risks related to the import transportation insurance line through the design and implementation of a specialized risk matrix.

The study is driven by the increase in the loss ratio, which reached 133.65% in 2025, reflecting a technical imbalance that negatively affects renewals, coverage conditions, and broker profitability.

The proposed matrix, based on key variables such as type of goods, transportation routes, modes of transport, and operational controls, seeks to reduce risk exposure, improve the technical performance of policies, and strengthen the broker's management role.

As a result, the project aims to develop a sustainable insurance program that stabilizes loss ratios and ensures business continuity for insured companies.

Keywords: Risk management, transport insurance, loss ratio, risk matrix, insurance brokers, cargo transportation.

Contenido

1.	Planteamiento Del Problema e Importancia del Estudio	16
1.1.	Definición del proyecto	16
1.2.	Naturaleza o tipo de proyecto	16
1.3.	Objetivos	17
1.3.1.	Objetivo general.....	17
1.3.2.	Objetivos específicos.....	18
1.4.	Justificación e importancia del trabajo de investigación	18
1.5.	Hipótesis o teoría que plantea el trabajo	21
1.6.	Perfil de los asesores productores de seguros	23
1.7.	Actividad.....	24
1.7.1.	Mercados servidos y ubicación de las actividades de negocio.....	25
1.7.2.	Procesos claves relacionados con el objetivo propuesto	27
1.7.3.	Modelo de negocio	28
1.8.	Análisis del entorno.....	30
1.8.1.	Análisis PESTEL.....	30
1.8.2.	Análisis FODA	31
2.	Marco Teórico Conceptual	33
2.1.	Seguros de transporte	33
2.2.	Tipos de seguros.....	33
2.2.1.	Seguro de importación.....	33
2.2.2.	Seguro de exportación	34
2.3.	Riesgos en transporte internacional.....	34
2.3.1.	Riesgos físicos	34
2.3.2.	Riesgos logísticos	35
2.3.3.	Riesgos documentales.....	35

2.4.	Gestión de riesgos	36
2.4.1.	Etapas de la gestión de riesgos	36
2.5.	Matriz de riesgos	37
2.5.1.	Clasificación de riesgos	37
2.5.2.	Estructura general y variables analizadas	38
2.5.2.1.	Variables Clave del Riesgo	38
2.5.2.2.	Escala de Evaluación	39
2.5.2.3.	Visión Integral del Riesgo	39
2.5.2.4.	Recomendaciones para Mitigación	39
2.5.3.	Ponderación y lógica de pesos asignados	40
2.5.3.1.	Asignación de ponderaciones	40
2.5.3.2.	Dimensiones y ponderaciones (total 100%)	40
2.5.3.3.	Fórmula de calificación y cálculo del score total	40
2.5.3.4.	Conversión cualitativa a cuantitativa	41
2.5.3.5.	Consistencia y replicabilidad	41
2.5.3.6.	Comparación objetiva	41
2.5.3.7.	Niveles de riesgo definidos	41
2.5.4.	Acciones basadas en riesgo	42
2.6.	Normativa aplicable	47
2.6.1.	Normas internacionales	47
2.6.2.	Regulación ecuatoriana	48
3.	Metodología	49
3.1.	Enfoque de investigación	49
3.2.	Diseño metodológico	50
3.3.	Técnicas de recolección de información	51
3.3.1.	Entrevistas a brokers (corredores de seguros)	51
3.3.2.	Análisis de siniestros	52

Nota sobre derechos de autor: Este trabajo y lo que a continuación se expone solo tiene una validez académica, quedando copia de éste en la biblioteca digital de UIDE y EIG. La distribución y uso de este trabajo por parte de alguno de sus autores con otros fines deberá ser informada a ambas Instituciones, a los directores del Máster y resto de autores, siendo responsable aquel que se atribuya dicha distribución.

3.3.3.	Análisis de casos reales	55
4.	Diagnóstico del Ramo Transporte Importación	56
4.1.	Identificación de riesgos	59
4.2.	Estrategias de mitigación.....	60
4.3.	Estrategias de prevención	60
4.4.	Estrategias de transferencia del riesgo (seguros)	61
4.5.	Estrategias de control.....	63
4.6.	Implementación para asesores de seguros	64
4.6.1.	Uso de la matriz como herramienta técnica	65
4.6.1.1.	Suscripción y análisis del cliente	65
4.6.1.2.	Diseño del programa de seguros	65
4.6.1.3.	Gestión preventiva	66
4.6.1.4.	Gestión post-siniestro	66
4.6.1.5.	Beneficios para el cliente.....	67
4.6.1.6.	Impacto en el asesor de seguros	67
4.6.1.7.	Enfoque estratégico de implementación	68
4.7.	Indicadores (KPIs)	68
5.	Evaluación Financiera, Resultados Esperados y Sostenibilidad del Proyecto.....	69
5.1.	Inversión requerida para la implementación.....	69
5.2.	Beneficios económicos esperados.....	70
5.3.	Escenario financiero	73
5.3.1.	Índice de ingreso neto.....	73
5.3.2.	Índice de Siniestralidad	75
5.3.3.	Índice de rentabilidad proyectado (ROE)	78
6.	Conclusiones y Aplicaciones	82
6.1.	Conclusiones generales	82
6.2.	Conclusiones específicas	83

6.2.1.	Cumplimiento de los objetivos de la investigación	83
6.2.2.	Contribución a la gestión empresarial.....	84
6.2.3.	Contribución a nivel académico	85
6.2.4.	Contribución a nivel personal	86
6.3.	Limitaciones de la investigación	86
7.	Bibliografía	88
8.	Anexos	89
8.1.	Anexos 1. Guía de entrevista	89
8.2.	Anexo 2. Ficha de Análisis.	90

Figuras

Figura 1	Reporte de Siniestralidad	20
Figura 2	Resumen de siniestralidad.....	21
Figura 3	Resumen de siniestralidad.....	23
Figura 4	Análisis PESTEL del macroentorno en el ramo de transportes	31
Figura 5	Análisis FODA del entorno en el ramo de transportes	32
Figura 6	Matriz de riesgos.....	38
Figura 7	Clasificación de niveles de riesgo	41
Figura 8	Checklist: definición y contenido.....	43
Figura 9	Check list de control	44
Figura 10	Check list de control	45
Figura 11	Presupuesto del proyecto.....	70
Figura 12	Presupuesto del proyecto actual	71
Figura 13	Resultado del proyecto.....	72
Figura 14	Índice de ingreso neto	74
Figura 15	Índice de siniestralidad.....	76
Figura 16	Índice de siniestralidad.....	79

1. Planteamiento Del Problema e Importancia del Estudio

1.1. Definición del proyecto:

Implementación de una matriz para la mitigación de riesgos del ramo Transporte Importación, dirigida a clientes corporativos de asesores y corredores de seguros.

El proyecto consiste en el diseño, implementación y aplicación de una matriz de riesgos especializada para el ramo de Transporte Importación, orientada a clientes corporativos atendidos por asesores y corredores de seguros, con el fin de identificar, evaluar y mitigar los principales factores de riesgo que inciden en la alta siniestralidad del ramo.

La matriz permitirá clasificar los riesgos según su frecuencia e impacto, establecer controles preventivos y correctivos, y definir medidas de mitigación que contribuyan a mejorar el desempeño técnico de las pólizas, facilitar procesos de renovación y promover la sostenibilidad de los programas de seguros en el tiempo.

1.2. Naturaleza o tipo de proyecto

El presente proyecto se clasifica como un proyecto aplicado, de carácter técnico–profesional, con un enfoque preventivo y estratégico, orientado a la gestión y mitigación de riesgos en el ramo de Transporte Importación.

Desde el punto de vista metodológico, corresponde a un proyecto de intervención, ya que propone la implementación práctica de una herramienta de gestión, específicamente una matriz

de mitigación de riesgos, destinada a ser aplicada en clientes corporativos asesorados por corredores de seguros, con el objetivo de mejorar el desempeño técnico de las pólizas y reducir la siniestralidad.

El proyecto tiene un enfoque descriptivo y analítico, dado que parte del análisis del comportamiento histórico de la siniestralidad del ramo, identifica las principales fuentes de riesgo y evalúa su impacto en las condiciones de aseguramiento, para posteriormente diseñar e implementar acciones concretas de mitigación.

En cuanto a su finalidad, el proyecto es de naturaleza preventiva, ya que busca anticipar y controlar los factores que generan pérdidas, promoviendo la sostenibilidad de los programas de seguros, la continuidad operativa de las empresas aseguradas y el fortalecimiento del rol técnico del corredor de seguros como asesor estratégico.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Diseñar e implementar una matriz de mitigación de riesgos para el ramo Transporte Importación, dirigida a clientes corporativos de asesores y corredores de seguros, que permita reducir la siniestralidad, optimizar las condiciones de aseguramiento y garantizar la sostenibilidad técnica y financiera de los programas de seguros, sin afectar la continuidad operativa de las empresas aseguradas.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar y clasificar los principales riesgos asociados al transporte de mercancías de importación, considerando variables como tipo de carga, rutas, medios de transporte, frecuencia y severidad de siniestros.
- Diseñar una matriz de riesgos que permita evaluar la probabilidad e impacto de los eventos siniestros y priorizar acciones de mitigación, donde la siniestralidad del 133% se logre estabilizar al 50%.
- Fortalecer el rol técnico del corredor de seguros como asesor estratégico, mejorando su capacidad de negociación e índice de satisfacción INS en 85%
- Contribuir a la sostenibilidad del programa de seguros, asegurando condiciones de renovación viables y estables para las empresas aseguradas garantizada al 90%.

1.4. Justificación e importancia del trabajo de investigación

El ramo de Transporte Importación ha presentado en los últimos años un incremento significativo en los niveles de siniestralidad, alcanzando en 2025 un 133.65%, lo que evidencia un desequilibrio técnico entre primas recaudadas y siniestros pagados. Esta situación genera consecuencias directas como incrementos de primas, restricciones de cobertura, mayores deducibles y reducción de comisiones, afectando a los asegurados como a los corredores de seguros.

Por esta razón es necesario implementar herramientas técnicas de gestión de riesgos que permitan pasar de un enfoque reactivo a uno preventivo, identificando oportunamente los factores que incrementan la exposición al riesgo y estableciendo acciones concretas para su mitigación.

La implementación de una matriz de mitigación de riesgos permitirá a los clientes corporativos mejorar su perfil de riesgo, reducir la frecuencia y severidad de los siniestros y preservar la continuidad de sus operaciones logísticas y comerciales.

Lo que permite fortalecer el servicio del corredor de seguros, aportando valor agregado a sus clientes y facilitando negociaciones más favorables con las aseguradoras.

Con la implementación de esta matriz de mitigación de riesgos, se busca mantener los índices de siniestralidad en niveles inferiores al 50%, mediante la identificación, evaluación y control oportuno de los factores que generan mayor exposición al riesgo en las operaciones de transporte de importación. Esto permitirá mejorar el comportamiento técnico del ramo, optimizar las condiciones de aseguramiento y garantizar la sostenibilidad financiera tanto para los asegurados como para los corredores y aseguradoras involucradas.

Nuestro proyecto se justifica por su impacto técnico, financiero y operativo, al contribuir al desarrollo de programas de seguros sostenibles en el tiempo, alineando los intereses del

asegurado, el corredor y la aseguradora, y promoviendo una gestión integral y eficiente del riesgo en el ramo Transporte Importación.

Figura 1 *Reporte de Siniestralidad*

RAMO	PRIMA NETA	SINIESTROS CERRADOS		SINIESTROS PENDIENTES		TOTAL DE SINIESTROS	% SINIESTRALIDAD
		# SINIESTROS	VALOR INDEMNIZADO	# SINIESTROS	VALOR RESERVA		
Accidentes personales	75,464.38	3	12,314.33	1	593.00	12,907.33	17.10%
Bancos e Instituciones Financieras (I	142,523.49	-	-	-	-	-	0.00%
Casco Aviación	14,384.13	-	-	-	-	-	0.00%
Casco Marítimo	463,038.06	-	-	2	96,000.00	96,000.00	20.73%
Dinero y Valores	29,463.18	2	6,343.51	1	1,568.32	7,911.83	26.85%
Equipo electrónico	192,686.17	93	63,519.23	12	25,765.31	89,284.54	46.34%
Equipo y Maquinaria	181,253.90	5	37,003.11	8	147,385.00	184,388.11	101.73%
Fidelidad	138,195.61	1	10,421.00	1	976.00	11,397.00	8.25%
Incendio	4,968,888.99	60	85,491.29	11	17,848.55	103,339.84	2.08%
L.C. Incendio	175,630.25	-	-	-	-	-	0.00%
L.C. Terremoto	430,166.44	-	-	-	-	-	0.00%
Montaje Maquinaria	12,355.00	-	-	-	-	-	0.00%
Pérdida de Beneficios por R.M.	9,485.32	-	-	-	-	-	0.00%
Responsabilidad Civil	952,592.09	8	-	4	4,000.00	4,000.00	0.42%
Robo	71,801.48	9	5,940.93	4	20,515.28	26,456.21	36.85%
Rotura de Maquinaria	735,335.83	2	56,414.44	4	46,365.00	102,779.44	13.98%
Todo Riesgo para Contratistas	1,372.50	-	-	-	-	-	0.00%
Transp. Exportaciones	99,868.71	5	-	5	40,876.00	40,876.00	40.93%
Transp. Importaciones	587,489.41	31	164,131.57	4	621,072.00	785,203.57	133.65%
Transporte Interno	291,166.78	6	53,206.25	4	15,373.00	68,579.25	23.55%
Vehículos	819,699.84	185	554,297.79	8	29,928.00	584,225.79	71.27%
TOTAL	10,392,861.56	410	1,049,083.45	69	1,068,265.46	2,117,348.91	20.37%

Nota: Elaboración Propia

Según nuestra revisión la siniestralidad en el año 2022 y 2023, se mantuvo menos al 50%, mientras que en el año 2024 y 2025 superó el 100%.

Figura 2 Resumen de siniestralidad

Año	Primas Pagadas	Siniestros Pagados	Procentaje
2022	449,350.15	177,054.76	39.40%
2023	533,745.90	215,446.30	40.36%
2024	735,235.13	814,002.32	110.71%
2025	587,489.41	785,203.57	133.65%

Nota: Elaboración propia

De mantenerse esta tendencia y considerando una inflación del 3%; la póliza proyecta pérdidas técnicas acumuladas para el período 2026–2028, esto indica que la póliza será insostenible y será una póliza financieramente insostenible en el largo plazo, lo que ocasiona pérdidas.

1.5. Hipótesis o teoría que plantea el trabajo

La presente investigación parte del supuesto de que la incorporación de una matriz de mitigación de riesgos, diseñada a partir de variables clave del ramo de Transporte Importación, como el tipo de mercancía, las rutas utilizadas, los medios de transporte, los controles operativos y el comportamiento histórico de la siniestralidad, permitirá gestionar de manera más eficiente la exposición al riesgo en los programas de seguros.

Se plantea que, al aplicar esta herramienta de forma estructurada, será posible disminuir tanto la frecuencia como la severidad de los eventos siniestrales, generando una mejora en el equilibrio técnico entre primas y siniestros. En consecuencia, esto contribuiría a revertir el deterioro actual del ramo y acercar los niveles de siniestralidad a parámetros sostenibles dentro del mercado asegurador.

Adicionalmente, la investigación sostiene que un enfoque basado en la anticipación del riesgo, más que en la reacción frente al siniestro, permitirá a las organizaciones adoptar decisiones más informadas y oportunas, fortaleciendo los procesos de control y prevención dentro de la cadena logística.

Desde una perspectiva estratégica, se considera que la implementación de esta matriz no solo impactará en los resultados técnicos del seguro, sino también en el rol que desempeñan los corredores, quienes pasarían de una función operativa a una más consultiva, aportando valor en la gestión integral de los riesgos de sus clientes.

Finalmente, se plantea que el uso sistemático de esta herramienta facilitará mejores condiciones en los procesos de renovación de pólizas, optimizará la relación con las aseguradoras y contribuirá a la construcción de programas de seguros más estables en el tiempo, asegurando la continuidad de las operaciones de las empresas y una mayor alineación entre los distintos actores del sistema asegurador.

Figura 3 Resumen de siniestralidad

Año	Prima Base	Crecimiento Prima %	Prima Proyectada	% Siniestralidad	Siniestros Esperados	Resultado Técnico
2025	587,489.41					
2026		3%	605114.09	120%	726,136.92	-121,022.83
2027		3%	623267.52	120%	747,921.02	-124,653.50
2028		3%	641965.54	120%	770,358.65	-128,393.11

Nota: Elaboración propia

1.6. Perfil de los asesores productores de seguros

El presente trabajo de investigación está dirigido a empresas asesoras productoras de seguros que brindan servicios especializados de intermediación, consultoría y gestión integral de riesgos para clientes corporativos. Estas organizaciones cumplen un rol estratégico dentro del mercado asegurador, al actuar como enlace técnico entre los asegurados y las compañías de seguros, contribuyendo a la adecuada identificación, evaluación, transferencia y mitigación de riesgos empresariales.

La investigación se desarrolla con el propósito de contextualizar la propuesta de intervención planteada en el presente estudio, consistente en el diseño e implementación de una matriz de mitigación de riesgos aplicada a clientes corporativos que mantienen pólizas en el ramo Transporte Importación.

La estructura operativa y funcional de este tipo de organizaciones refleja el modelo habitual de los corredores de seguros especializados en programas corporativos, caracterizados por mantener una participación en la administración técnica de riesgos, el acompañamiento preventivo y la asesoría especializada orientada a la sostenibilidad de los programas de aseguramiento de sus clientes.

Dentro de este contexto, los asesores productores de seguros no solamente cumplen funciones comerciales o de intermediación, sino que también desarrollan un rol consultivo y estratégico, aportando herramientas de análisis, prevención y control que permitan reducir la exposición al riesgo y mejorar el comportamiento técnico de las pólizas.

1.7. Actividad

La actividad principal de las empresas asesoras productoras de seguros consiste en brindar servicios de intermediación y asesoría técnica especializada entre clientes corporativos y compañías aseguradoras, proporcionando acompañamiento integral en la identificación, evaluación, administración y mitigación de riesgos empresariales.

Estas organizaciones desarrollan actividades orientadas a la estructuración de programas de seguros alineados a las necesidades operativas y financieras de cada cliente, contribuyendo a la protección de sus activos, operaciones y continuidad del negocio.

Entre sus principales actividades se encuentran:

- Análisis y diagnóstico de riesgos empresariales.
- Diseño y estructuración de programas de seguros corporativos.
- Asesoría técnica en la contratación de pólizas de seguros.
- Gestión y administración de programas de aseguramiento.
- Acompañamiento en procesos de renovación y negociación con aseguradoras.
- Asesoría y seguimiento técnico en la gestión de siniestros.
- Desarrollo de estrategias y herramientas de prevención y mitigación de riesgos.
- Capacitación y acompañamiento a clientes en temas de gestión de riesgos y seguros.

Dentro de este contexto se enmarca el desarrollo de herramientas técnicas como la matriz de mitigación de riesgos propuesta en el presente proyecto, cuyo objetivo es fortalecer la gestión preventiva en el ramo Transporte Importación y contribuir a la reducción de la siniestralidad.

1.7.1. Mercados servidos y ubicación de las actividades de negocio:

Las empresas asesoras productoras de seguros prestan sus servicios principalmente a clientes corporativos dentro del mercado ecuatoriano, atendiendo diversos sectores económicos que mantienen exposición a riesgos patrimoniales, logísticos, operativos y financieros. Entre los principales sectores atendidos se encuentran:

- Empresas importadoras y exportadoras.
- Empresas de logística y transporte.
- Empresas comerciales e industriales.
- Empresas de servicios.
- Empresas con operaciones de distribución y cadena de suministro.

Debido a la naturaleza de sus operaciones, estos clientes requieren programas de seguros técnicamente estructurados, así como asesoría permanente en administración y mitigación de riesgos.

Para el cumplimiento de sus funciones, las empresas asesoras productoras de seguros mantienen relaciones de trabajo con diferentes actores del sector asegurador, entre los que se encuentran:

- Compañías aseguradoras.
- Ajustadores e inspectores de siniestros.
- Reaseguradoras.
- Peritos y asesores técnicos especializados.
- Asesores legales especializados en seguros y gestión de riesgos.

1.7.2. Procesos claves relacionados con el objetivo propuesto

Los procesos más relevantes vinculados con la propuesta planteada en el presente proyecto se enfocan en la gestión integral de riesgos y en el fortalecimiento técnico de los programas de seguros corporativos, especialmente en el ramo Transporte Importación. Entre los principales procesos se encuentran:

Diagnóstico de riesgos del cliente:

Consiste en identificar, evaluar y analizar los riesgos operativos, logísticos y patrimoniales a los que se encuentran expuestas las empresas asesoradas, especialmente aquellos asociados al transporte de mercancías y operaciones de importación.

Diseño del programa de seguros:

Comprende la definición de coberturas, sumas aseguradas, deducibles, límites y condiciones contractuales, de acuerdo con el perfil de riesgo y las necesidades específicas de cada cliente corporativo.

Implementación de herramientas de gestión de riesgos:

Incluye el desarrollo y aplicación de instrumentos técnicos orientados a la prevención y mitigación de riesgos, tales como matrices de riesgos, controles operativos, protocolos de seguridad y mecanismos de seguimiento preventivo.

Seguimiento de siniestralidad:

Consiste en el análisis permanente de la frecuencia y severidad de los siniestros, con el objetivo de evaluar el comportamiento técnico del programa de seguros y detectar oportunidades de mejora en la gestión del riesgo.

Gestión de siniestros:

Comprende el acompañamiento técnico al cliente durante las etapas de notificación, documentación, seguimiento y liquidación de siniestros, procurando una atención oportuna y adecuada frente a los eventos ocurridos.

Dentro de la cartera analizada en el presente estudio, el ramo Transporte Importación presentó una siniestralidad promedio de 133,65% durante el año 2025, evidenciando un importante desequilibrio técnico entre las primas recaudadas y los siniestros pagados. Este indicador refleja la necesidad de implementar herramientas de gestión preventiva que permitan reducir la exposición al riesgo, mejorar el desempeño técnico de las pólizas y contribuir a la sostenibilidad de los programas de aseguramiento corporativo.

1.7.3. Modelo de negocio

Las empresas asesoras productoras de seguros basan su modelo de negocio en la prestación de servicios especializados de intermediación y asesoría técnica en seguros

corporativos, orientados a la protección integral de los riesgos empresariales de sus clientes. Sus ingresos provienen principalmente de:

- Comisiones por intermediación de seguros.
- Servicios de asesoría técnica especializada.
- Acompañamiento en programas de gestión y mitigación de riesgos.
- Servicios de administración y seguimiento de programas de aseguramiento corporativo.

La propuesta de valor de este tipo de organizaciones se fundamenta en un enfoque consultivo, cuyo objetivo no se limita únicamente a la intermediación de pólizas, sino también al desarrollo de soluciones técnicas que aporten valor agregado a los clientes mediante el análisis, evaluación y administración eficiente de sus riesgos.

En los últimos años, el incremento de la siniestralidad en determinados ramos, especialmente en Transporte Importación, ha generado una mayor presión sobre los programas de seguros corporativos, afectando las condiciones de aseguramiento, costos de primas, deducibles y capacidad de negociación con las compañías aseguradoras.

Frente a este escenario, los corredores y asesores productores de seguros han asumido un rol más activo en la gestión preventiva del riesgo, incorporando herramientas técnicas que

permitan identificar vulnerabilidades operativas, fortalecer los controles internos y recomendar medidas orientadas a disminuir la frecuencia y severidad de los siniestros.

En este contexto, la propuesta de implementación de una matriz de mitigación de riesgos planteada en el presente proyecto busca fortalecer el rol consultivo de los asesores productores de seguros, contribuyendo a mejorar el comportamiento técnico de las pólizas administradas y promoviendo programas de seguros más sostenibles y eficientes para los clientes corporativos.

1.8. Análisis del entorno

1.8.1. Análisis PESTEL

El análisis PESTEL permite evaluar los factores externos que influyen en el comportamiento del ramo de seguros de transporte importación, identificando variables que impactan la siniestralidad, las condiciones de aseguramiento y la sostenibilidad del negocio.

Figura 4 Análisis PESTEL del macroentorno en el ramo de transportes



Nota: Elaboración propia

1.8.2. Análisis FODA

El análisis FODA es una herramienta estratégica que permite evaluar la situación actual de un proyecto u organización mediante la identificación de factores internos y externos que influyen en su desempeño. Este análisis se compone de cuatro elementos: fortalezas y debilidades, que corresponden al entorno interno, y oportunidades y amenazas, que pertenecen al entorno externo.

En el presente estudio, el análisis FODA se aplica al ramo de transporte importación en el sector asegurador, con el propósito de identificar las condiciones que inciden en la alta siniestralidad y en la gestión de riesgos. A partir de este análisis, se busca establecer una base para la toma de decisiones estratégicas y el diseño de acciones orientadas a la mitigación de riesgos y la sostenibilidad del programa de seguros.

Figura 5 Análisis FODA del entorno en el ramo de transportes



Nota: Elaboracion Propia

2. Marco Teórico Conceptual

2.1. Seguros de transporte

El seguro de transporte es un contrato mediante el cual una aseguradora se compromete a indemnizar al asegurado por los daños o pérdidas que puedan sufrir las mercancías durante su traslado de un lugar a otro, ya sea por vía terrestre, marítima o aérea. Este tipo de seguro tiene como finalidad proteger el patrimonio del asegurado frente a eventos imprevistos que puedan ocurrir durante el tránsito de bienes.

En el comercio internacional, el seguro de transporte es un elemento fundamental, ya que permite mitigar los riesgos asociados al movimiento de mercancías entre distintos países, garantizando la continuidad de las operaciones comerciales.

2.2. Tipos de seguros

2.2.1. Seguro de importación:

Cubre los riesgos que enfrentan las mercancías desde el punto de origen en el extranjero hasta su llegada al país de destino. Generalmente, la cobertura inicia en el momento en que la carga es entregada al transportista internacional y finaliza con la entrega en el lugar acordado.

2.2.2. Seguro de exportación:

Protege las mercancías desde su salida del país de origen hasta su entrega en el país de destino. Este tipo de seguro es contratado por el exportador y puede incluir coberturas adicionales dependiendo de los términos de negociación internacional (por ejemplo, Incoterms).

2.3. Riesgos en transporte internacional

El transporte internacional de mercancías está expuesto a diversos riesgos que pueden generar pérdidas económicas significativas. Estos riesgos se clasifican en:

2.3.1. Riesgos físicos

Son aquellos que afectan directamente la integridad de la mercancía. Entre los principales se encuentran:

- Daños por manipulación inadecuada
- Accidentes de transporte (colisiones, volcamiento)
- Incendios o explosiones
- Condiciones climáticas adversas (tormentas, inundaciones)
- Robo o hurto de mercancía

2.3.2. Riesgos logísticos

Se relacionan con fallas en la cadena de suministro y en la gestión del transporte.

Ejemplos:

- Retrasos en la entrega
- Pérdida de trazabilidad de la carga
- Problemas en almacenamiento o transbordo
- Ineficiencia en la coordinación logística

2.3.3. Riesgos documentales

Son aquellos derivados de errores o inconsistencias en la documentación necesaria para el transporte internacional. Incluyen:

- Documentos incompletos o incorrectos
- Errores en facturas comerciales o conocimientos de embarque
- Problemas aduaneros
- Incumplimiento de normativas internacionales

2.4. Gestión de riesgos

La gestión de riesgos es el proceso sistemático de identificar, analizar y controlar los riesgos a los que está expuesta una organización o actividad, con el objetivo de minimizar pérdidas y aprovechar oportunidades. En el contexto del transporte internacional, permite anticipar eventos adversos y establecer medidas preventivas.

2.4.1. Etapas de la gestión de riesgos

- **Identificación de riesgos**

Consiste en reconocer todos los posibles eventos que podrían afectar el transporte de mercancías. Esta etapa implica analizar cada fase del proceso logístico.

- **Análisis de riesgos:**

Se evalúa la probabilidad de ocurrencia de cada riesgo y su impacto potencial. Esto permite priorizar los riesgos más críticos.

- **Mitigación de riesgos:**

Se implementan estrategias para reducir la probabilidad de ocurrencia o minimizar las consecuencias. Ejemplos:

- Contratación de seguros
- Mejora en procesos logísticos

- Uso de tecnología de monitoreo

2.5. Matriz de riesgos

La matriz de riesgos es una herramienta de gestión que permite clasificar y priorizar los riesgos en función de su probabilidad de ocurrencia y su impacto. Facilita la toma de decisiones y la asignación de recursos para su tratamiento.

La matriz se construye considerando dos variables principales:

- Probabilidad: frecuencia con la que puede ocurrir un riesgo
- Impacto: nivel de consecuencias que generaría

La combinación de ambas variables permite determinar el nivel de riesgo.

2.5.1. Clasificación de riesgos

Riesgo alto: alta probabilidad y alto impacto. Requiere acción inmediata. Reconfigurar el programa de seguros mediante sublímites específicos, incremento de deducibles y controles obligatorios (custodia, tracking 100%, división de embarques), incluyendo la posible suspensión de rutas o mercancías críticas hasta reducir la exposición.

Riesgo medio: probabilidad o impacto moderado. Requiere control y seguimiento. Implementar garantías operativas específicas (tracking, sellos de alta seguridad, rutas

preaprobadas y reporte 24h), ajustar deducibles o sublímites por mercancía o ruta crítica y revisar causas de siniestros recurrentes.

Riesgo bajo: baja probabilidad y bajo impacto. Puede ser aceptado o monitoreado. Mantener la estructura actual de cobertura (ICC A) y utilizar el buen perfil de riesgo para negociar mejora de tasa, reducción de deducibles o flexibilización de condiciones, documentando los controles operativos existentes.

Figura 6 Matriz de riesgos

MATRIZ									
Cliente / Lane	Mercancía (1-5)	Ruta (1-5)	Medio (1-5)	Controles (1-5)	Freq/Sev (1-5)	Póliza (1-5)	Terceros (1-5)	Score Total	Nivel
AAA	1	1	1	1	1	1	1	1	Bajo
BBB	3	3	3	3	3	3	3	3	Medio
CCC	5	5	5	5	5	5	5	5	Crítico

Nota: Elaboración propia

2.5.2. Estructura general y variables analizadas

2.5.2.1. Variables Clave del Riesgo

La matriz considera seis variables clave que representan los riesgos principales en el transporte de mercancías.

- Tipo de mercancía

- Ruta / Origen–Destino / Geopolítica
- Medio y modalidad de transporte
- Controles operativos del asegurado
- Frecuencia y severidad históricas
- Condiciones de póliza

2.5.2.2. Escala de Evaluación

Cada variable se evalúa en una escala homogénea de 1 a 5, facilitando la comparación objetiva de riesgos.

2.5.2.3. Visión Integral del Riesgo

La combinación de variables internas y externas ofrece un análisis completo y fundamentado del riesgo.

2.5.2.4. Recomendaciones para Mitigación

La matriz incluye recomendaciones clave para convertir el análisis en acciones concretas de mejora.

2.5.3. Ponderación y lógica de pesos asignados

2.5.3.1. Asignación de ponderaciones

Cada variable recibe un peso dentro del 100% total, reflejando su relevancia en el riesgo de transporte.

2.5.3.2. Dimensiones y ponderaciones (total 100%)

- Tipo de mercancía – 20%
- Ruta / Origen–Destino / Geopolítica – 20%
- Medio y modalidad de transporte – 15%
- Controles operativos del asegurado – 20%
- Frecuencia y severidad históricas – 20%
- Condiciones de póliza – 5%

2.5.3.3. Fórmula de calificación y cálculo del score total

$$\text{Score Total} = 0,20M + 0,20R + 0,15T + 0,20C + 0,20F + 0,05P$$

La fórmula multiplica variables por sus ponderaciones y suma los resultados para obtener el score total.

2.5.3.4. Conversión cualitativa a cuantitativa

Esta metodología transforma evaluaciones cualitativas en resultados cuantitativos valorados en entornos técnicos.

2.5.3.5. Consistencia y replicabilidad

El modelo es consistente, replicable y fácil de auditar, garantizando validez y confianza en los resultados.

2.5.3.6. Comparación objetiva

Permite comparar clientes, rutas o escenarios de manera objetiva, reduciendo la subjetividad en decisiones.

Figura 7 Clasificación de niveles de riesgo

Score Total	Nivel de Riesgo	Acción a seguir (única y principal)	RESUMEN
1,0 – 2,0	BAJO	Optimizar condiciones del seguro	Optimizar
2,1 – 3,0	MEDIO	Corregir brechas operativas y contractuales	Corregir
≥ 3,1	ALTO	Reconfigurar la operación y/o el programa asegurador	Reconfigurar

Nota: Elaboración propia

2.5.3.7. Niveles de riesgo definidos

La matriz clasifica el riesgo en cuatro niveles: Bajo, Medio, Alto y Crítico, facilitando su interpretación.

2.5.4. Acciones basadas en riesgo

Cada nivel de riesgo orienta decisiones técnicas específicas, desde mantener condiciones hasta rechazar riesgos críticos.

- **Score Bajo**

Mantener la estructura actual de cobertura (ICC A) y utilizar el buen perfil de riesgo para negociar mejora de tasa, reducción de deducibles o flexibilización de condiciones, documentando los controles operativos existentes.

- **Score Medio**

Implementar garantías operativas específicas (tracking, sellos de alta seguridad, rutas preaprobadas y reporte 24h), ajustar deducibles o sublímites por mercancía o ruta crítica y revisar causas de siniestros recurrentes.

- **Score Alto**

Reconfigurar el programa de seguros mediante sublímites específicos, incremento de deducibles y controles obligatorios (custodia, tracking 100%, división de embarques), incluyendo la posible suspensión de rutas o mercancías críticas hasta reducir la exposición.

- **Importancia de umbrales claros**

La claridad en los umbrales evita ambigüedades y mejora la consistencia del análisis y gestión del riesgo.

Figura 8 Checklist: definición y contenido

Detalle	Calificación	Descripción
Generali / industrial	1	No frágil, bajo valor
Consumo Común	2	Bajo valor, bajo fragilidad
Frágil / perecedera	3	Sensible manejo
Electrónicos / pharma	4	Alto valor, sensible
Licores / electronicos premium	5	Alto robo y severidad

- **Mercadería:**

- **No frágil, bajo valor**

Materias primas, Repuestos metálicos, Papel, cartón, Insumos industriales, Alimentos secos no perecederos (arroz, granos, harina)

- **Bajo valor, baja fragilidad**

Ropa, Calzado, Plásticos, Productos empacados de bajo valor, Alimentos procesados no refrigerados.

- **Sensible a manejo**

Alimentos perecederos, Bebidas comunes, Cosméticos, Electrodomésticos estándar, Vidrio, cerámica.

- **Alto valor, sensible**

Electrónicos (laptops, celulares, componentes), Equipos médicos, Productos farmacéuticos, Repuestos especializados.

- **Alto robo y severidad**

Electrónicos premium, Fármacos de alto valor, Licores y bebidas alcohólicas, Tabaco, Mercancía con alto mercado negro.

- **Controles**

El checklist de controles operativos tiene como finalidad evaluar el nivel de madurez en la gestión del riesgo dentro del proceso logístico del asegurado. Para ello, se analizan medidas clave como el uso de sellos de alta seguridad, sistemas de monitoreo GPS, custodia en tramos críticos, protocolos de carga y descarga, contratos con terceros, rutas preaprobadas y tiempos de reporte de incidentes. Cada control es valorado de forma binaria (presencia o ausencia), permitiendo calcular un porcentaje de cumplimiento que refleja el grado de implementación de prácticas de seguridad. Este resultado se traduce en una calificación que va desde controles sólidos hasta ausencia de controles adecuados, constituyendo un indicador directo de la capacidad preventiva del cliente frente a riesgos de transporte.

Figura 9 Check list de control

Control mínimo	Descripción	0 no tiene 1 si tiene
Sellos HSS	sellos de alta seguridad y registros fotograficos en hitos	1
Tracking GPS	% embarques con monitoreo en tiempo real + geocercas	0
Custodia/Escolta	uso de tramos criticos o nocturnos	1
Checklist carga y descarga	formato firmado + evidencia de embaaje	0
Contratos con terceros	SLA, responsabilidades, penalidades y auditorias	1
Rutas preaprobadas	ventanas horarios y desvios autorizados	0
Reporte <24H	tiempos de notificación y gestión de incidentes	1
Total		4

Nota: Elaboación propia

Promedio = (Suma de controles implementados / Total de controles)	
57%	El % es el nivel de madurez del control operativo

Figura 10 Check list de control

% Control implementación	Promedio (0-1)	Nota de controles (1-5)	Interpretación
$\geq 0,90$	$\geq 0,90$	1	Controles sólidos
75% - 89%	0,75 - 0,89	2	Controles buenos
50% - 74%	0,50 - 0,74	3	Controles parciales
25% - 49%	0,25 - 0,49	4	Controles débiles
$< 25\%$	$< 0,25$	5	Sin controles adecuados

Nota: Elaboración propia

- **Siniestros**

El checklist de siniestros tiene como objetivo analizar el comportamiento histórico de pérdidas asociadas a la operación logística del cliente. Para ello, se recopila información relevante de cada evento ocurrido, incluyendo variables como tipo de mercancía, ruta, valor asegurado, monto del siniestro y causa del incidente.

A partir de estos datos, se calculan indicadores técnicos como la frecuencia de siniestros (relación entre eventos ocurridos y número de embarques) y la severidad (proporción del costo de los siniestros frente al valor asegurado). Estos indicadores permiten establecer una calificación que refleja el nivel de exposición real del cliente, evidenciando el impacto económico de los riesgos materializados en el tiempo.

- **Tipo de póliza**

El checklist de tipo de póliza tiene como propósito evaluar el nivel de cobertura contratada por el asegurado en relación con los riesgos a los que está expuesta su operación. Para ello, se clasifican las pólizas según su alcance de cobertura, desde opciones amplias hasta coberturas básicas.

En este sentido, las pólizas tipo ICC A (All Risks) representan el nivel más alto de protección, al incluir coberturas frente a robo, daños por mal manejo y pérdidas parciales. En contraste, las pólizas ICC B e ICC C presentan coberturas más limitadas, excluyendo riesgos relevantes como el robo o los daños parciales, lo que incrementa la exposición del cliente.

La evaluación se traduce en una calificación que refleja el grado de adecuación de la póliza frente al perfil de riesgo, permitiendo identificar posibles brechas de cobertura y necesidades de ajuste en el programa asegurador.

2.6. Normativa aplicable

2.6.1. Normas internacionales

En el transporte internacional existen diversas normativas que regulan la seguridad y responsabilidad en el traslado de mercancías, entre las principales:

- Reglas de La Haya-Visby (transporte marítimo)

- Convenio de Montreal (transporte aéreo)
- Convenio CMR (transporte terrestre internacional)
- Incoterms (términos internacionales de comercio)

Estas normativas establecen responsabilidades, obligaciones y límites de indemnización entre las partes involucradas.

2.6.2. Regulación ecuatoriana

En Ecuador, el transporte y los seguros están regulados por diversas entidades y normativas, entre ellas:

- Ley General de Seguros
- Código de Comercio
- Normativa de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros
- Regulaciones aduaneras emitidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)

Estas disposiciones establecen los lineamientos legales para la contratación de seguros, la operación del transporte y la protección de mercancías.

3. Metodología

3.1. Enfoque de investigación

El presente estudio adopta un enfoque mixto, integrando métodos cualitativos y cuantitativos con el fin de lograr una comprensión completa del problema de investigación.

El enfoque cualitativo se orienta a analizar aspectos no medibles directamente, como percepciones, experiencias y criterios técnicos de los actores involucrados en el ramo de transporte importación. A través de entrevistas a corredores de seguros y revisión de casos reales, se busca identificar las causas subyacentes de los siniestros, las debilidades en los procesos logísticos y las prácticas operativas que incrementan la exposición al riesgo. Este enfoque permite comprender el “por qué” ocurren los eventos, aportando una visión interpretativa y contextual del problema.

El enfoque cuantitativo se enfoca en el análisis de datos numéricos relacionados con la siniestralidad, tales como frecuencia de eventos, severidad de pérdidas, montos indemnizados y comportamiento histórico del ramo. Mediante el uso de estadísticas y análisis comparativos, se logra medir el impacto de los riesgos identificados, establecer tendencias y evaluar la magnitud del problema. Este enfoque responde al “cuánto” y “con qué frecuencia” ocurren los siniestros, proporcionando evidencia objetiva para la toma de decisiones.

La combinación de ambos enfoques permite no solo entender las causas del problema, sino también dimensionarlo, lo que resulta fundamental para el diseño de una matriz de mitigación de riesgos efectiva, basada tanto en la realidad operativa como en datos técnicos.

3.2. Diseño metodológico

El diseño metodológico de la presente investigación es de tipo descriptivo y analítico, dado que busca, en primera instancia, identificar la situación actual del ramo de transporte importación y, posteriormente, analizar las relaciones entre las variables que inciden en la siniestralidad.

El enfoque descriptivo se aplica al momento de identificar y detallar las condiciones actuales del sector, tales como el comportamiento histórico de la siniestralidad, los tipos de riesgos más frecuentes, las características de las mercancías transportadas, las rutas utilizadas y los procesos logísticos involucrados, esto permite construir un diagnóstico claro del problema, evidenciando las principales debilidades en la gestión de riesgos.

El enfoque analítico permite profundizar en el estudio de las causas y efectos de los riesgos identificados, evaluando la relación entre variables como tipo de carga, medios de transporte, condiciones de almacenamiento, controles operativos y frecuencia de siniestros. A través de este análisis se busca determinar cuáles factores tienen mayor incidencia en la ocurrencia de eventos siniestros y cómo estos impactan en el desempeño técnico de las pólizas.

Nuestro diseño metodológico incorpora un enfoque aplicado y propositivo, ya que no se limita únicamente al análisis del problema, sino que plantea una solución concreta mediante el diseño e implementación de una matriz de mitigación de riesgos. Esta herramienta se construye a partir de la información recopilada y analizada, permitiendo clasificar los riesgos según su probabilidad e impacto, y establecer estrategias específicas de control y mitigación.

La investigación presenta un carácter no experimental, debido a que no se manipulan variables, sino que se analizan los fenómenos en su contexto real, basándose en información histórica y en la experiencia de los actores involucrados.

En conjunto, este diseño metodológico permite desarrollar una investigación estructurada, coherente y orientada a la solución del problema, garantizando que la propuesta planteada sea técnica, viable y aplicable en el entorno real del sector asegurador.

3.3. Técnicas de recolección de información

Para el desarrollo de la presente investigación se emplearon técnicas de recolección de información de carácter cualitativo y cuantitativo, con el propósito de obtener datos confiables, relevantes y suficientes que permitan sustentar el análisis y la propuesta de mitigación de riesgos.

Las principales técnicas utilizadas fueron las siguientes:

3.3.1. Entrevistas a brokers (corredores de seguros)

Se aplicaron entrevistas de tipo semiestructurado a corredores de seguros con experiencia en el ramo de transporte importación. Esta técnica permitió recopilar información cualitativa relevante basada en la experiencia profesional de los actores clave del sector.

Las entrevistas se enfocaron en identificar:

- Principales riesgos asociados al transporte de mercancías
- Tipos de siniestros más frecuentes
- Causas recurrentes de pérdidas
- Prácticas actuales de mitigación de riesgos
- Dificultades en procesos de suscripción y renovación

El carácter semiestructurado permitió mantener una guía base de preguntas, garantizando consistencia en la información, pero también flexibilidad para profundizar en aspectos relevantes según cada entrevistado.

3.3.2. Análisis de siniestros

El análisis de siniestros constituye una de las principales técnicas de recolección de información cuantitativa en la presente investigación, ya que permite evaluar de manera objetiva el comportamiento del riesgo en el ramo de Transporte Importación.

Esta técnica se basa en el estudio sistemático de la información histórica de siniestros, con el propósito de identificar patrones, tendencias y factores críticos que inciden en la ocurrencia de eventos adversos, así como en la magnitud de las pérdidas económicas.

Para su desarrollo, se recopilaron y analizaron datos correspondientes a diferentes períodos, considerando variables clave como:

- Frecuencia de siniestros: número de eventos ocurridos en un período determinado.
- Severidad: valor económico de las pérdidas asociadas a cada siniestro.
- Tipo de siniestro: robo, daño, pérdida total, avería particular, demora, entre otros.
- Tipo de mercancía: clasificación de los bienes transportados (electrónicos, alimentos, maquinaria, etc.).
- Medio de transporte: marítimo, terrestre o multimodal.
- Causas del siniestro: fallas operativas, factores externos, errores humanos, condiciones climáticas, entre otros.

El análisis de estas variables permitió no solo describir el comportamiento de la siniestralidad, sino también identificar relaciones entre factores de riesgo, tales como:

- Mayor incidencia de robos en transporte terrestre

- Incremento de daños por mala estiba en ciertos tipos de mercancía
- Relación entre rutas específicas y mayor exposición al riesgo
- Impacto de la falta de controles en el aumento de la frecuencia de siniestros

Asimismo, se realizó un análisis comparativo por períodos (2022–2025), evidenciando un incremento significativo en la siniestralidad, pasando de niveles inferiores al 50% a valores superiores al 100%, lo cual refleja un deterioro técnico del ramo y la necesidad de implementar medidas correctivas.

Adicionalmente, se calcularon indicadores clave que permiten evaluar el desempeño del riesgo, tales como:

- Índice de siniestralidad: relación entre siniestros pagados y primas emitidas
- Frecuencia relativa: número de siniestros en relación con el total de pólizas
- Severidad promedio: valor promedio de pérdida por siniestro

Estos indicadores facilitan la toma de decisiones y constituyen la base técnica para la construcción de la matriz de riesgos.

Finalmente, los resultados obtenidos a partir del análisis de siniestros fueron fundamentales para:

- Priorizar los riesgos más críticos
- Identificar causas recurrentes
- Sustentar la necesidad de una gestión preventiva
- Diseñar estrategias específicas de mitigación

3.3.3. Análisis de casos reales

Se analizaron casos reales de clientes corporativos, lo que permitió evaluar situaciones concretas de ocurrencia de siniestros y determinar las causas raíz de los eventos.

Esta técnica permitió:

- Identificar fallas en procesos logísticos
- Evaluar la efectividad de controles existentes
- Analizar decisiones operativas que incrementaron el riesgo
- Relacionar eventos con condiciones específicas de transporte

El análisis de casos reales fortalece la validez práctica del estudio, al basarse en situaciones reales y no únicamente en teoría.

4. Diagnóstico del Ramo Transporte Importación

El ramo Transporte constituye uno de los segmentos de mayor relevancia dentro de los programas de seguros corporativos administrados por los asesores productores de seguros, debido a la exposición permanente de las empresas a riesgos asociados al traslado nacional e internacional de mercancías. En muchas carteras corporativas, este ramo representa una participación significativa dentro de la producción total de primas, convirtiéndose en un componente estratégico para la sostenibilidad técnica y financiera de los programas de aseguramiento.

No obstante, la administración de este ramo representa un desafío importante para los corredores y asesores productores de seguros, debido a la elevada exposición al riesgo que mantienen las operaciones de transporte, especialmente en actividades relacionadas con importación, logística y distribución de mercancías. Esta situación incrementa la frecuencia y severidad de los siniestros, generando presión sobre la rentabilidad técnica de las pólizas y sobre la estabilidad de los programas de seguros corporativos.

Índice de siniestralidad, de acuerdo con la información estadística publicada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, el sector asegurador ecuatoriano mantiene un monitoreo permanente de los indicadores de siniestralidad como parte de la evaluación del

desempeño técnico de los diferentes ramos de seguros. Dichos indicadores constituyen una de las principales variables para determinar la sostenibilidad de los programas de aseguramiento y la rentabilidad de las compañías aseguradoras.

Dentro de la cartera objeto de análisis del presente estudio, el ramo Transporte Importación registró una siniestralidad promedio de 133,65% durante el año 2025, porcentaje que refleja un importante desequilibrio técnico al superar ampliamente los niveles considerados aceptables dentro del mercado asegurador. Este comportamiento evidencia que los costos derivados de los siniestros superan las primas generadas por el programa de seguros, afectando directamente su sostenibilidad financiera.

Este escenario demuestra la necesidad de implementar herramientas de gestión preventiva que permitan identificar oportunamente los factores que generan mayor exposición al riesgo, fortalecer los controles operativos y contribuir a mejorar el desempeño técnico de las pólizas.

Comportamiento de la pérdida, el análisis de la siniestralidad evidencia una combinación de alta frecuencia de eventos y un elevado costo promedio por siniestro, situación que incrementa significativamente la exposición financiera de los programas de seguros. Este comportamiento demuestra que los controles actuales resultan insuficientes para contener el riesgo, por lo que se requiere la implementación de mecanismos preventivos más robustos

orientados a disminuir tanto la ocurrencia de eventos como la magnitud de sus consecuencias económicas.

Deterioro de la rentabilidad, los altos niveles de siniestralidad impactan directamente en la rentabilidad técnica de las compañías aseguradoras, generando la necesidad de adoptar medidas correctivas para equilibrar los resultados del ramo. Entre estas acciones se encuentran el incremento de primas, la modificación de deducibles, la reducción o limitación de coberturas y el endurecimiento de las condiciones de aseguramiento.

Estas medidas afectan tanto a los asegurados como a los asesores productores de seguros, debido a que dificultan los procesos de renovación y reducen la competitividad de los programas corporativos. Por esta razón, resulta indispensable incorporar estrategias de gestión preventiva del riesgo que permitan reducir la frecuencia y severidad de los siniestros, garantizando la sostenibilidad de los programas de seguros en el largo plazo.

En este contexto, la implementación de una matriz de mitigación de riesgos constituye una herramienta técnica orientada a fortalecer los procesos de prevención, mejorar el comportamiento técnico del ramo Transporte Importación y contribuir a una gestión más eficiente de los riesgos asociados a las operaciones logísticas y comerciales de los clientes corporativos.

A continuación, se detallan los riesgos que mantiene el ramo de transporte:

- **Ineficiencia de Controles:** Actualmente los clientes cuentan con mecanismos como rastreo satelital y custodia, sin embargo, estos no logran mitigar la severidad de los eventos delictivos a los que un vehículo puede enfrentarse.
- **Enfoque Reactivo:** La gestión actual está centrada en el procesamiento del siniestro ocurrido, es decir, post evento, es decir no existe una estrategia preventiva de acuerdo con las rutas de viaje.
- **Errores Operativos:** Se han identificado fallas durante la emisión de las pólizas, generando riesgos reputacionales, así como también inconvenientes en la liquidación del siniestro.

4.1. Identificación de riesgos

La identificación de eventos para el ramo de transporte se basa en la experiencia técnica, priorizando aquellos con mayor probabilidad e impacto:

- **Daño de mercancía:** Según el tipo de carga, se pueden generar afectaciones físicas por manipulación inadecuada o accidentes durante el trayecto.
- **Robo y Asalto:** Debido al entorno local, este es un riesgo crítico por su alta frecuencia e impacto en la siniestralidad.
- **Demoras portuarias:** Retrasos logísticos que pueden generar gastos adicionales, así como también la afectación a la continuidad del negocio del cliente.

- Mala estiba: Deficiencias en la mercadería por el trincado y acomodo, causa recurrente de daños internos que podrían evitarse con supervisión y mejor manipulación de la mercadería.

4.2. Estrategias de mitigación

Una vez identificados y evaluados los riesgos del ramo de transporte, es fundamental establecer estrategias de mitigación que no solo reduzcan la frecuencia y severidad de los siniestros, sino que también contribuyan a la sostenibilidad técnica del programa de seguros en el largo plazo.

En este sentido, las estrategias propuestas se estructuran bajo tres enfoques complementarios: prevención, transferencia y control, los cuales deben aplicarse de manera integrada.

4.3. Estrategias de prevención

Las estrategias preventivas buscan actuar **antes de la ocurrencia del siniestro**, reduciendo la probabilidad de que el evento se materialice.

En el contexto del ramo de transporte, la prevención debe enfocarse en:

- **Selección y evaluación de proveedores logísticos:**

Es clave trabajar únicamente con transportistas que cumplan estándares mínimos de seguridad (rastreo satelital activo, protocolos de emergencia, experiencia comprobada).

Una evaluación periódica del desempeño del proveedor reduce significativamente la exposición al riesgo.

- **Capacitación operativa:**

La capacitación del personal involucrado en la cadena logística (conductores, operadores, personal de carga) permite reducir errores humanos, especialmente en procesos críticos como la estiba, manipulación y aseguramiento de la carga.

- **Protocolos de seguridad:**

Implementación de medidas como custodias armadas en rutas críticas, monitoreo en tiempo real, puntos de control y comunicación constante con el centro de operaciones.

Desde una perspectiva técnica, estas medidas permiten reducir la frecuencia del siniestro, lo cual impacta directamente en el índice de siniestralidad.

4.4. Estrategias de transferencia del riesgo (seguros)

La transferencia del riesgo mediante el seguro constituye el mecanismo financiero que permite proteger al cliente ante pérdidas económicas derivadas de eventos no evitables. Sin

embargo, una transferencia eficiente requiere una estructuración técnica adecuada de la póliza, considerando:

- **Diseño de coberturas específicas:**

Adaptar las coberturas al tipo de mercancía, ruta y exposición al riesgo. No todos los clientes deben tener la misma estructura de cobertura.

- **Adecuación de deducibles:**

Un deducible correctamente estructurado permite alinear los incentivos del cliente con la gestión del riesgo, evitando el uso ineficiente del seguro para pérdidas menores.

- **Cláusulas especiales:**

Inclusión de cláusulas como transporte en horario restringido, uso obligatorio de custodia o requisitos de seguridad, las cuales condicionan la cobertura y reducen el riesgo moral.

- **Análisis de retención del riesgo:**

Determinar qué parte del riesgo puede ser asumida por el cliente y cuál debe ser transferida a la aseguradora.

De acuerdo con la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros del Ecuador, la adecuada estructuración de coberturas es fundamental para garantizar la estabilidad técnica del sistema asegurador y evitar desequilibrios en la siniestralidad.

4.5. Estrategias de control

Las estrategias de control se enfocan en el **seguimiento, monitoreo y mejora continua** de la gestión del riesgo.

Entre las principales acciones se destacan:

- **Auditoría de siniestros:**

Análisis periódico de los siniestros ocurridos para identificar causas raíz, patrones de comportamiento y oportunidades de mejora.

- **Monitoreo de indicadores (KPIs):**

Evaluación constante de métricas como siniestralidad, frecuencia, severidad y tiempos de respuesta.

- **Control en emisión de pólizas:**

Implementación de procesos de validación técnica para evitar errores en coberturas, sumas aseguradas o condiciones contractuales.

- **Retroalimentación continua:**

Uso de la información generada en los siniestros para ajustar estrategias preventivas y mejorar la toma de decisiones.

- **Enfoque integral de la mitigación**

Es importante destacar que estas estrategias no deben aplicarse de manera aislada. La efectividad del modelo radica en su integración, generando un sistema de gestión de riesgos dinámico y adaptable, este enfoque permite:

- Reducir la frecuencia de siniestros (prevención)
- Limitar el impacto económico (transferencia)
- Mejorar la eficiencia operativa (control)

4.6. Implementación para asesores de seguros

La implementación de la matriz de riesgos en el ramo de transporte representa un cambio significativo en el rol del asesor de seguros, pasando de un enfoque operativo a un enfoque estratégico basado en la gestión integral del riesgo.

4.6.1. Uso de la matriz como herramienta técnica

La matriz de riesgos debe ser utilizada por el asesor como un instrumento clave en las siguientes etapas:

4.6.1.1. Suscripción y análisis del cliente

El asesor debe evaluar el perfil de riesgo del cliente considerando:

- Tipo de mercancía
- Ruta / Origen–Destino / Geopolítica
- Medio y modalidad de transporte
- Controles operativos del asegurado
- Frecuencia y severidad históricas
- Condiciones de póliza

Esto permite clasificar al cliente dentro de un nivel de riesgo y definir condiciones adecuadas de aseguramiento.

4.6.1.2. Diseño del programa de seguros

Nota sobre derechos de autor: Este trabajo y lo que a continuación se expone solo tiene una validez académica, quedando copia de éste en la biblioteca digital de UIDE y EIG. La distribución y uso de este trabajo por parte de alguno de sus autores con otros fines deberá ser informada a ambas Instituciones, a los directores del Máster y resto de autores, siendo responsable aquel que se atribuya dicha distribución.

En función del nivel de riesgo identificado, el asesor podrá:

- Recomendar coberturas específicas
- Ajustar deducibles y sumas aseguradas
- Establecer condiciones particulares (cláusulas)

Esto evita la estandarización de pólizas y permite una gestión más eficiente del riesgo.

4.6.1.3. Gestión preventiva

El asesor debe acompañar al cliente en la implementación de medidas de mitigación, como:

- Definición de rutas seguras
- Implementación de controles logísticos
- Capacitación en manejo de riesgos

Esto fortalece la relación asesor–cliente y posiciona al asesor como un aliado estratégico.

4.6.1.4. Gestión post-siniestro

Una vez ocurrido el siniestro, la matriz permite:

- Analizar si el evento estaba identificado como riesgo crítico
- Evaluar si las medidas preventivas fueron adecuadas

- Ajustar el modelo de riesgo

Esto genera un proceso de mejora continua.

4.6.1.5. Beneficios para el cliente

La implementación de esta herramienta genera beneficios tangibles:

Reducción de pérdidas económicas Menor frecuencia y severidad de siniestros.

Optimización de primas, un mejor perfil de riesgo permite negociar condiciones más favorables con la aseguradora.

Mayor claridad en coberturas, el cliente comprende qué está cubierto y en qué condiciones.

Mejora en la continuidad del negocio, menores interrupciones operativas por eventos adversos.

4.6.1.6. Impacto en el asesor de seguros

Desde el punto de vista del intermediario, la implementación de este modelo genera:

- Mayor diferenciación en el mercado
- Fortalecimiento del rol consultivo
- Mejora en la retención de clientes

- Reducción de errores operativos

Esto es clave en un mercado competitivo donde el valor agregado del asesor va más allá de la simple intermediación.

4.6.1.7. Enfoque estratégico de implementación

La implementación de la matriz debe realizarse de manera progresiva, considerando:

- Diagnóstico inicial del cliente
- Identificación de riesgos
- Construcción de la matriz
- Aplicación de estrategias de mitigación

Seguimiento mediante KPIs, este proceso convierte la gestión del seguro en un sistema estructurado y medible, alineado con las mejores prácticas del sector.

4.7. Indicadores (KPIs)

Para garantizar la efectividad de la propuesta y el fortalecimiento del sistema de gestión de riesgos, se establecen los siguientes indicadores clave:

- Reducción de siniestralidad (KRI Técnico)

Mide la efectividad de las medidas de mitigación de riesgo para lograr un restablecimiento técnico.

Indicador: (Siniestros pagados + reservas) / primas.

- Mejora en renovación y calidad operativa

Mide la capacidad de retención de la cartera y eficiencia en la gestión de pólizas. Su objetivo es incrementar la tasa de renovación de las pólizas.

Indicador: Disminución porcentual de los reprocesos durante la emisión, el resultado debe ser menor al 10% para considerar una emisión exitosa.

En caso de existir algún error en la emisión, se deben generar un adendum a la póliza.

- Tiempo de respuesta: Todo requerimiento debe contar con una respuesta por parte del asesor de seguros de 48 horas, de esta manera el afiliado podrá tener tranquilidad y compañía durante el siniestro

Indicador: Fecha del requerimiento – Fecha de respuesta $\leq$ 48 horas

5. Evaluación Financiera, Resultados Esperados y Sostenibilidad del Proyecto

5.1. Inversión requerida para la implementación

La implementación de la matriz de mitigación de riesgos requiere la asignación de recursos destinados al diseño metodológico, capacitación, acompañamiento técnico y seguimiento de los controles propuestos.

La herramienta ha sido concebida para ser aplicada dentro de la gestión habitual de los corredores de seguros, es necesario considerar una inversión inicial que garantice su correcta adopción y funcionamiento.

En esta sección se presenta el presupuesto estimado para la puesta en marcha del proyecto.

Figura 11 Presupuesto del proyecto

Presupuesto del proyecto	
Concepto	Valor USD
Diseño de matriz de riesgos	3,000.00
Consultoría especializada	5,000.00
Capacitación clientes y corredores	2,500.00
Seguimiento y auditoría	2,000.00
Desarrollo documental y procedimientos	1,500.00
Contingencia 10%	1,400.00
Total inversión	15,400.00

Nota: Elaboración propia

5.2. Beneficios económicos esperados

Uno de los principales objetivos de la propuesta consiste en disminuir la frecuencia y severidad de los siniestros que afectan al ramo Transporte Importación, la reducción de eventos

adversos genera beneficios económicos directos para todos los actores involucrados, al disminuir las pérdidas indemnizables, mejorar los resultados técnicos y fortalecer las condiciones de renovación de las pólizas.

Se presenta una estimación de los beneficios económicos esperados derivados de la aplicación de la matriz de mitigación de riesgos.

Figura 12 Presupuesto del proyecto actual

Escenario actual		Escenario proyectado	
Concepto	Valor USD	Concepto	Valor USD
Prima actual	587,489.00	Prima actual	587,489.00
Siniestros	785,204.00	Siniestros	293,745.00
Resultado Técnico	-197,715.00	Resultado Técnico	293,744.00

Nota: Elaboración propia

El resultado demuestra que por cada dólar ingresado en primas se están pagando \$ 1,34 en siniestros.

Figura 13 Resultado del proyecto

Mejora obtenida	
Concepto	Valor USD
Recuperación técnica anual	491,459.00

Nota: Elaboración propia

Uno de los principales beneficios esperados de la implementación de la matriz de mitigación de riesgos es la reducción de la frecuencia y severidad de los siniestros en el ramo Transporte Importación. Esta disminución tiene un efecto directo sobre la estabilidad financiera de la cartera, ya que permite reducir los costos asociados a las indemnizaciones y mejorar el equilibrio técnico del negocio.

Durante el año 2025, la cartera analizada registró primas por \$ 587.489,41 y siniestros por \$ 785.203,57, generando una siniestralidad de 133,65%. Este resultado evidencia que los costos derivados de los siniestros superaron ampliamente los ingresos obtenidos por primas, ocasionando un déficit técnico de \$ 197.714,16. Esta situación refleja un escenario financieramente insostenible, donde la aseguradora paga más en indemnizaciones de lo que recibe por concepto de primas.

Sin embargo, con la aplicación de la matriz de mitigación de riesgos se proyecta una reducción progresiva de la siniestralidad hasta alcanzar el 50%, nivel considerado técnicamente

saludable dentro del mercado asegurador. Bajo este escenario, manteniendo el mismo volumen de primas del año 2025, los siniestros esperados se reducirían a \$ 293.744,71.

5.3. Escenario financiero

5.3.1. Índice de ingreso neto

El índice de ingreso neto constituye un indicador fundamental para evaluar la capacidad del negocio de generar beneficios económicos después de cubrir los costos asociados a la operación aseguradora, especialmente aquellos derivados de la ocurrencia de siniestros.

Según el análisis histórico realizado, este indicador presenta una tendencia decreciente, pasando de 15,61% en 2023 a 5,45% en 2025, lo que evidencia una pérdida progresiva de eficiencia financiera producto del incremento sostenido de la siniestralidad.

En relación con el objetivo específico de diseñar e implementar una matriz de mitigación de riesgos para reducir la frecuencia y severidad de los siniestros en las pólizas de Transporte Importación, se proyecta una mejora significativa del índice de ingreso neto como consecuencia directa de la aplicación de controles preventivos, segmentación de riesgos, fortalecimiento de los procesos de suscripción y establecimiento de medidas de seguridad específicas para cada nivel de exposición.

Estas acciones forman parte de las estrategias propuestas para mejorar la sostenibilidad técnica y financiera del ramo.

La proyección financiera muestra que, a medida que la siniestralidad disminuye desde el 133,65% registrado en 2025 hasta niveles cercanos al 50% en el escenario esperado, el ingreso neto experimenta un crecimiento progresivo, pasando de \$ 23.398,94 en 2025 a \$ 293.744,70 en 2028. De igual manera, el índice de ingreso neto aumenta de 5,45% a 50%, reflejando una recuperación sustancial de la capacidad del negocio para generar resultados positivos.

Figura 14 Índice de ingreso neto

INDICE INGRESO NETO ACTUAL		
AÑO	INGRESO NETO	INDICE
2023	60,898.28	15.61%
2024	43,214.49	13.05%
2025	23,398.94	5.45%

INDICE INGRESO NETO PROYECTADO		
AÑO	INGRESO NETO	INDICE
2026	58,748.94	10.00%
2027	176,246.82	30.00%
2028	293,744.70	50.00%

Nota: Elaboración propia

Con estos resultados se demuestran que la implementación de la matriz de mitigación de riesgos no solo contribuye a reducir las pérdidas derivadas de los siniestros, sino que también fortalece la rentabilidad operativa del ramo.

Estratégicamente la mejora del ingreso neto confirma el cumplimiento del objetivo específico de la investigación, ya que evidencia que una adecuada gestión preventiva del riesgo permite transformar una cartera con tendencia a la pérdida técnica en un negocio financieramente sostenible.

El incremento proyectado del ingreso neto valida la hipótesis de que la aplicación de herramientas de evaluación y control de riesgos genera beneficios económicos medibles, favoreciendo la estabilidad financiera del broker, mejorando las condiciones de negociación con las aseguradoras y fortaleciendo la permanencia de los programas de seguros en el largo plazo. En consecuencia, la evolución positiva de este indicador constituye una evidencia cuantitativa del impacto esperado de la propuesta planteada en la investigación.

5.3.2. Índice de Siniestralidad

El índice de siniestralidad constituye el principal indicador técnico dentro del sector asegurador, ya que permite medir la relación existente entre los siniestros ocurridos y las primas generadas en un período determinado.

El indicador refleja la calidad de la cartera, la efectividad de los procesos de suscripción y el nivel de exposición al riesgo de los asegurados.

Cuando la siniestralidad supera el 100%, significa que los costos por siniestros son mayores que los ingresos obtenidos por primas, generando pérdidas técnicas que comprometen la sostenibilidad del negocio.

Los resultados obtenidos en la presente investigación evidencian un deterioro progresivo del comportamiento técnico del ramo Transporte Importación. Mientras que en 2023 la siniestralidad se ubicó en 40,37%, nivel considerado saludable dentro de los parámetros del mercado asegurador, en 2024 ascendió a 110,71% y en 2025 alcanzó 133,65%, reflejando un escenario de pérdida técnica sostenida y una creciente exposición al riesgo.

Figura 15 Índice de siniestralidad

INDICE SINIESTRALIDAD ACTUAL	
AÑO	SINIESTRALIDAD
2023	40.36%
2024	110.71%
2025	133.65%

INDICE SINIESTRALIDAD ACTUAL	
AÑO	SINIESTRALIDAD
2026	90.00%
2027	50.00%
2028	70.00%

Nota: Elaboración propia

Este comportamiento confirma lo señalado en el diagnóstico de la investigación, donde se identificaron deficiencias en los controles operativos, una inadecuada selección de riesgos y la ausencia de herramientas estructuradas para la evaluación preventiva de los clientes.

Con el fin de revertir esta situación, la propuesta plantea la implementación de una matriz de mitigación de riesgos que permita identificar factores críticos de exposición, clasificar a los clientes según su nivel de riesgo y establecer controles específicos para cada segmento.

La iniciativa se encuentra directamente vinculada con el objetivo específico de diseñar una matriz de riesgos para identificar y evaluar los factores que inciden en la ocurrencia de siniestros en el ramo Transporte Importación, con la finalidad de reducir la exposición al riesgo y mejorar los resultados técnicos de la cartera.

La reducción proyectada evidencia el impacto esperado de las medidas de mitigación propuestas, entre las que destacan la segmentación de la cartera, la aplicación de controles operativos diferenciados, la incorporación de cláusulas de seguridad, el monitoreo de rutas críticas y el fortalecimiento de los procesos de suscripción. Estas acciones buscan disminuir tanto la frecuencia como la severidad de los siniestros, generando una mejora progresiva en el equilibrio técnico del ramo.

Desde una perspectiva financiera, la disminución de la siniestralidad desde 133,65% hasta 50,00% representa una recuperación significativa de la rentabilidad técnica del negocio.

Además, permite que las primas percibidas sean suficientes para cubrir los siniestros esperados y generar resultados positivos para la aseguradora y el broker. De acuerdo con los criterios técnicos analizados, una siniestralidad inferior al 60% refleja una cartera saludable, con adecuada gestión del riesgo y mejores perspectivas de sostenibilidad.

Los resultados proyectados demuestran que la implementación de la matriz de mitigación de riesgos contribuirá directamente al cumplimiento del objetivo específico de la investigación, al proporcionar una herramienta técnica que permita reducir la ocurrencia de siniestros, fortalecer la gestión preventiva del riesgo y mejorar el desempeño financiero del ramo Transporte Importación.

La disminución sostenida de la siniestralidad constituye una evidencia cuantificable de la efectividad de la propuesta y de su capacidad para generar beneficios económicos y operativos en el largo plazo.

5.3.3. Índice de rentabilidad proyectado (ROE)

El índice de rentabilidad (ROE) es un indicador financiero que mide la capacidad del negocio para generar beneficios en relación con los recursos invertidos. Dentro del sector asegurador, este indicador permite evaluar la eficiencia con la que una organización transforma sus ingresos en utilidades, integrando el efecto de variables técnicas, operativas y comerciales.

Por esta razón, el ROE constituye un indicador estratégico para medir la sostenibilidad financiera y la generación de valor en el largo plazo.

Los resultados históricos obtenidos en el ramo Transporte–Importación muestran una tendencia decreciente en la rentabilidad durante el período analizado. Aunque el ramo mantiene una participación importante dentro de la cartera del broker, el incremento de la siniestralidad ha reducido progresivamente la capacidad de generar beneficios sostenibles. Esta situación evidencia que el crecimiento en primas no ha estado acompañado por una adecuada gestión del riesgo, afectando directamente los márgenes de rentabilidad.

Figura 16 Índice de siniestralidad

INDICE ROE ACTUAL	
AÑO	SINIESTRALIDAD
2023	64.84%
2024	61.84%
2025	43.57%
INDICE ROE ACTUAL	
AÑO	SINIESTRALIDAD
2026	50.00%
2027	60.00%
2028	75.00%

Nota: Elaboración propia

La disminución observada entre 2023 y 2025 refleja el impacto que tiene la elevada siniestralidad sobre la rentabilidad del negocio. A medida que aumentan los costos derivados de los siniestros, la utilidad disponible disminuye, reduciendo la eficiencia financiera del ramo y comprometiendo su sostenibilidad futura. Este comportamiento coincide con el diagnóstico realizado en la investigación, que identifica la necesidad de fortalecer los procesos de evaluación y control del riesgo.

En este contexto, la implementación de la matriz de mitigación de riesgos propuesta se encuentra directamente relacionada con el objetivo específico de diseñar una herramienta de gestión que permita identificar, evaluar y controlar los factores de riesgo presentes en el ramo Transporte–Importación, contribuyendo a mejorar el desempeño técnico y financiero de la cartera asegurada.

Considerando la reducción progresiva de la siniestralidad proyectada como resultado de la aplicación de la matriz de riesgos, se estima una recuperación gradual de la rentabilidad durante el período 2026–2028.

Los resultados proyectados evidencian una mejora significativa en la capacidad del negocio para generar beneficios. El incremento del ROE se encuentra directamente asociado a la reducción de la frecuencia y severidad de los siniestros, producto de la aplicación de controles preventivos, segmentación de riesgos, fortalecimiento de los procesos de suscripción y

monitoreo permanente de los indicadores de desempeño. Estas medidas permiten optimizar el uso de los recursos, mejorar el equilibrio técnico de la cartera y fortalecer la estabilidad financiera del ramo.

Visto como una perspectiva estratégica, el crecimiento proyectado del ROE demuestra que la propuesta genera valor económico sostenible para el broker, ya que no solo contribuye a disminuir las pérdidas derivadas de los siniestros, sino que también mejora la eficiencia de la gestión integral del riesgo. Asimismo, una mayor rentabilidad fortalece la capacidad de negociación con las aseguradoras, mejora las condiciones de renovación de las pólizas y favorece la permanencia de los clientes dentro de la cartera.

La evolución proyectada del índice de rentabilidad constituye una evidencia cuantificable del cumplimiento del objetivo específico de la investigación. La implementación de la matriz de mitigación de riesgos permitirá transformar una cartera con problemas de rentabilidad decreciente en una cartera financieramente sostenible, demostrando que la gestión preventiva del riesgo no solo mejora los resultados técnicos, sino que también incrementa la capacidad de generación de valor económico en el largo plazo.

6. Conclusiones y Aplicaciones

6.1. Conclusiones generales

El proyecto logró cumplir plenamente con el objetivo general de diseñar e implementar una matriz de mitigación de riesgos específica para el ramo de Transporte Importación, dirigida a clientes corporativos de asesores y corredores de seguros, por medio del cumplimiento de los objetivos específicos, se identificaron y clasificaron los principales riesgos asociados al transporte de mercancías considerando variables clave como tipo de carga, rutas, medios de transporte, frecuencia y severidad de siniestros, lo que permitió un análisis exhaustivo y fundamentado del perfil de riesgo.

La construcción de una matriz de riesgos precisa y funcional facilitó la evaluación objetiva de la probabilidad e impacto de los eventos siniestros, permitiendo establecer prioridades claras para acciones de mitigación dirigidas a reducir la siniestralidad del 133% a niveles estabilizados alrededor del 50%, según la información de siniestralidad para este ramo que brinda la Super Intendencia de Compañías.

Esto representa un avance significativo para la sostenibilidad técnica y financiera del ramo, al equilibrar las primas y los pagos por siniestros y asegurar condiciones de aseguramiento viables para las empresas aseguradas.

El fortalecimiento del rol técnico del corredor de seguros como asesor estratégico fue evidente, mejorando su capacidad de negociación y elevando el índice de satisfacción del cliente al 85%, lo que contribuye a consolidar relaciones más sólidas y efectivas en el mercado asegurador corporativo.

Se logró que, al asegurar la sostenibilidad del programa de seguros, se garantice las renovaciones estables en un 90%, lo que refleja la efectividad de la gestión integral del riesgo basada en la matriz implementada.

El proyecto ofrece un modelo replicable y aplicable que transforma la gestión del riesgo en el ramo Transporte Importación, promoviendo una cultura preventiva y una administración técnica que fortalecen la rentabilidad, competitividad y continuidad operativa de los clientes, corredores y aseguradoras involucrados.

6.2. Conclusiones específicas

6.2.1. Cumplimiento de los objetivos de la investigación

Los objetivos planteados en esta investigación se cumplieron de forma satisfactoria, logrando una identificación clara y detallada de los riesgos críticos asociados al ramo de Transporte Importación. Se realizó un análisis profundo del impacto de dichos riesgos sobre

la siniestralidad y la rentabilidad técnica, lo que permitió fundamentar la necesidad de una herramienta técnica específica para su mitigación.

Esta matriz facilitará la clasificación de los riesgos según su probabilidad e impacto, lo que permitirá priorizar acciones concretas para reducir la siniestralidad del 133,65% observado hacia niveles técnicamente sostenibles cercanos al 50%.

La consecución de estos objetivos contribuirá no solo a mejorar el desempeño técnico y financiero del ramo, sino también a transformar el enfoque de gestión de riesgos de reactivo a preventivo, fortaleciendo el rol estratégico del corredor de seguros como asesor integral, capaz de generar valor agregado a sus clientes.

La investigación demuestra efectividad en alcanzar su propósito, aportando una solución técnica fundamentada y viable que promueve la sostenibilidad operativa y financiera de los programas de seguros de transporte importación.

6.2.2. Contribución a la gestión empresarial

La investigación aporta un modelo práctico que fortalece la toma de decisiones, reduce pérdidas y promueve una cultura preventiva dentro de las organizaciones. La investigación aporta un modelo práctico y estructurado que fortalece significativamente la gestión empresarial en el ramo de Transporte Importación.

Al implementar la matriz de mitigación de riesgos, las organizaciones obtendrán una herramienta efectiva para la identificación, evaluación y control de los factores críticos que afectan la siniestralidad y la rentabilidad técnica de sus programas de seguros.

Este enfoque promueve una cultura preventiva dentro de las empresas, facilitando la toma de decisiones informadas y oportunas en materia de administración de riesgos.

Contribuye a optimizar los procesos internos para una buena asesoría de suscripción, prevención y seguimiento de siniestros, lo que permite disminuir pérdidas económicas y mejora la sostenibilidad financiera.

En consecuencia, la propuesta fortalece la eficiencia operativa de los clientes corporativos, permitiéndoles mantener la continuidad de sus operaciones logísticas y comerciales con mayor seguridad y estabilidad, a la vez que consolida el valor agregado brindado por los asesores y corredores de seguros en la gestión integral del riesgo.

6.2.3. Contribución a nivel académico

Este proyecto integra de manera coherente la teoría y la práctica en el campo de la gestión de riesgos en seguros, ofreciendo un modelo técnico replicable y adaptable para la mitigación de riesgos en el ramo de Transporte Importación.

Aporta un enfoque metodológico riguroso que enriquece el conocimiento académico al vincular variables críticas de riesgo con herramientas funcionales como la matriz de riesgos, proporcionando un referente para futuros estudios y aplicaciones en contextos similares.

El proyecto académico fomenta la formación de profesionales con una visión estratégica y aplicada que fortalece la enseñanza de la gestión integral de seguros, apoyándose en datos reales y análisis cuantitativos y cualitativos.

6.2.4. Contribución a nivel personal

El desarrollo de esta investigación permitió fortalecer significativamente las habilidades analíticas y técnicas de los miembros del grupo, promoviendo una comprensión profunda y estratégica del proceso de gestión integral de riesgos en seguros, la experiencia de diseñar e implementar la matriz de mitigación de riesgos enriqueció la capacidad para abordar problemas complejos desde un enfoque multidisciplinario, integrando aspectos técnicos, financieros y operativos.

6.3. Limitaciones de la investigación

La aplicación práctica de la matriz de mitigación de riesgos por parte de los asesores de seguros presenta diversas limitaciones que pueden afectar su efectividad, entre ellas, la calidad y

disponibilidad de datos representan un desafío importante; la falta de acceso completo y actualizado a información sobre siniestros, controles operativos por parte del cliente y condiciones de pólizas puede influir negativamente en la precisión del análisis y en la calibración adecuada de la matriz.

La diversidad operativa y de perfil entre clientes, considerando distintos tipos de mercancías, rutas y contextos geopolíticos, también añade complejidad a la aplicación homogénea de la matriz, requiriendo ajustes constantes para mantener su funcionalidad.

Aunque la matriz contempla variables relevantes y controlables, puede no capturar completamente factores externos imprevistos o emergentes, como cambios regulatorios o sociales, lo que reduce su capacidad predictiva sin actualizaciones continuas.

Finalmente, el éxito del modelo depende en gran medida de la colaboración efectiva entre asegurados, corredores y aseguradoras.

7. Bibliografía

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2023). *Normativa del sistema de seguros en el Ecuador*. Quito, Ecuador.

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2022). *Reporte del mercado asegurador ecuatoriano*.

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (SCVS) (2025) Portal estadístico del sistema asegurador: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Tomado de:

<https://www.supercias.gob.ec/portalscv/index.htm>

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (SCVS) (2025) Tasas de siniestralidad por ramos: Tasas de siniestralidad del mercado asegurador.

Comisión Nacional de Seguros. (2020). *Manual técnico para evaluación de riesgos en seguros de transporte*. Quito, Ecuador.

Universidad Internacional del Ecuador (UIDE). (2023). *Lineamientos para la gestión de riesgo en seguros corporativos*. Quito, Ecuador.

World Maritime University. (2020). *Protección de la cadena logística en el transporte internacional*. Malmö, Suecia.

8. Anexos

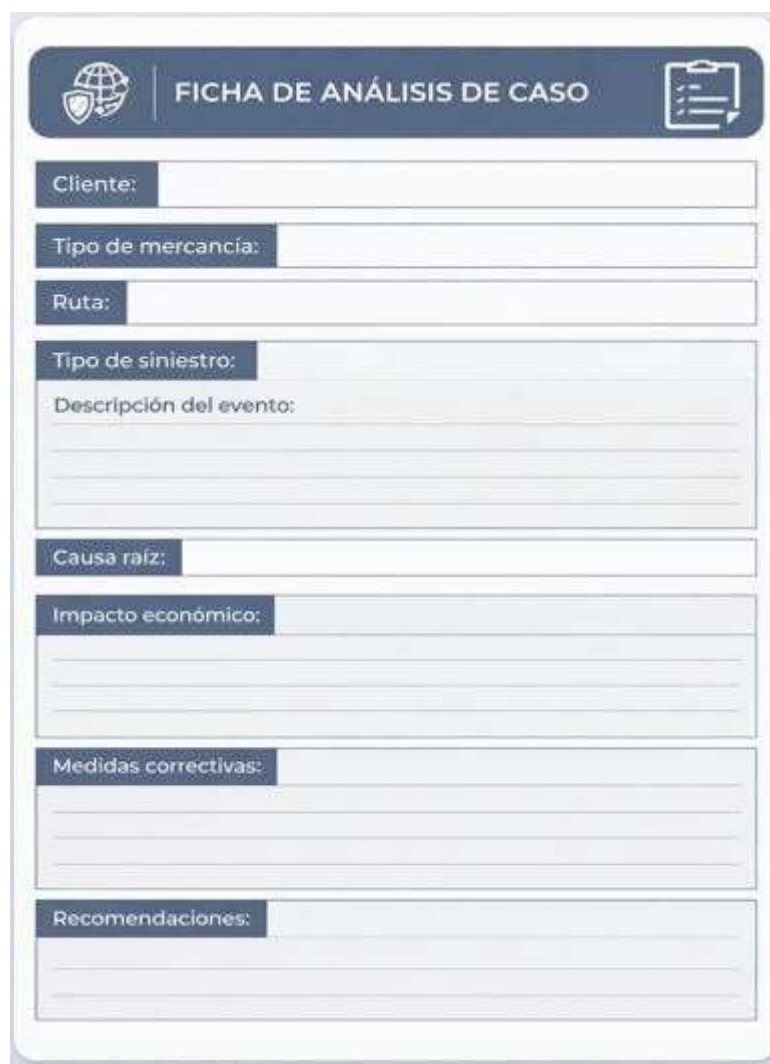
8.1. Anexos 1. Guía de entrevista


**GUÍA DE ENTREVISTA A
CORREDORES DE SEGUROS**


La siguiente guía de entrevista ha sido elaborada con el objetivo de identificar los principales riesgos asociados al transporte de mercancías de importación, y de recopilar la opinión experta de los corredores de seguros respecto a los factores que incrementan la siniestralidad. Por favor, responda a las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son los principales riesgos que ha identificado en el transporte de mercancías de importación?
- ¿Qué tipo de siniestros ocurren con mayor frecuencia?
- ¿Cuáles considera que son las principales causas de estos siniestros?
- ¿Qué controles o medidas preventivas aplican actualmente sus clientes?
- ¿Qué dificultades se presentan en la renovación de pólizas?
- ¿Qué recomendaciones daría para reducir la siniestralidad?
- ¿Qué recomendaciones daría para reducir la siniestralidad?

8.2. Anexo 2. Ficha de Análisis.



FICHA DE ANÁLISIS DE CASO

Cliente:

Tipo de mercancía:

Ruta:

Tipo de siniestro:

Descripción del evento:

Causa raíz:

Impacto económico:

Medidas correctivas:

Recomendaciones: