

VIDA & ARTES »

Lo que cuesta una vida

Las indemnizaciones que se reciben por accidente de tráfico no se han revisado en 20 años

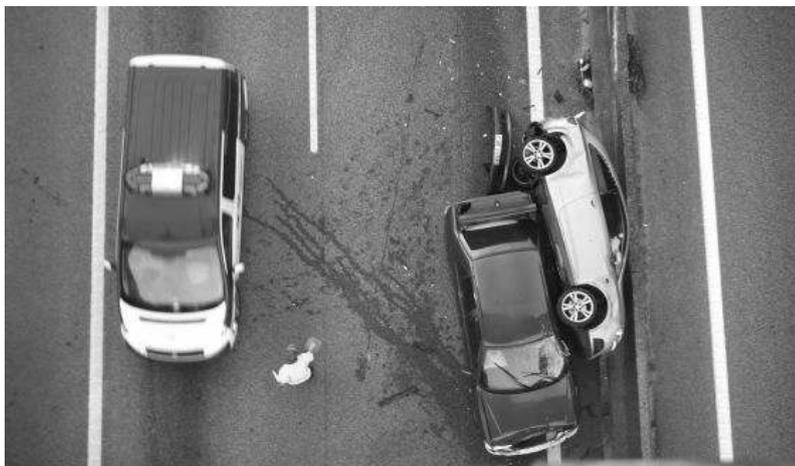
Hay más coches, menos siniestros y menos víctimas

Las aseguradoras ganan más, pero pagan menos que en otros países

PATRICIA R. BLANCO | Madrid | 9 ABR 2014 - 00:00 CET

18

Archivado en: Indemnizaciones víctimas Vida y Artes Víctimas Aseguradoras Seguridad vial Accidentes tráfico Seguros Tráfico Accidentes España Transporte Sucesos Política Sociedad Finanzas



Colisión múltiple en octubre de 2013 ocurrida en Pontevedra. / SXENICK (EFE)

El baremo que fija la indemnización por daños personales en accidentes de tráfico, en vigor desde 1995, ha quedado desfasado. Después de casi dos décadas, hay muchos más coches circulando por España que pagan su seguro obligatorio y se cuentan menos accidentes, pero las cuantías de las compensaciones que desembolsan las aseguradoras cuando eso ocurre son muy bajas con respecto a las europeas y dejan desamparados a algunos colectivos, como a las amas de casa —no reciben indemnización por perjuicio económico— o a los

niños atropellados que no cruzaban por un paso de cebra. Mientras las empresas aseguradoras pelean cada cliente, inmersas en una guerra de precios para vender pólizas que cubren más por menos, las compensaciones actuales contribuyen, además, a hacer más profundo el agujero de las arcas del sistema de salud público, que debe asumir el cuidado de los heridos de larga duración.

El pasado 31 de marzo concluyeron los trabajos de una comisión de expertos, convocada por la Dirección General de Seguros, para actualizar el baremo de indemnizaciones. Por primera vez, se ha contado con la implicación de las víctimas de tráfico, ausentes en la elaboración del baremo anterior, en la que sí participaron las empresas de seguros. “El nivel de consenso es elevado”, admiten desde [Unespa, la Asociación de las Entidades Aseguradoras](#). Las divergencias las estudiarán los Ministerios de Justicia y Economía y será el Gobierno el encargado de impulsar una ley que urge sobre todo a las víctimas.

En Italia se compensa con el triple de dinero que en España

Las comparaciones con otros países europeos ponen en evidencia el atraso español. La mujer de Carlos Parra, el hombre que murió en un siniestro vial [cuando el torero Ortega Cano invadió el carril por el que circulaba](#), ha recibido 119.731 euros, y cada uno de los dos hijos, unos 20.000 euros. En Italia, la viuda habría percibido en torno a 300.000 euros y 100.000 cada hijo. En otros países, como Francia, las indemnizaciones duplican las españolas, y en Alemania y Reino Unido casi las cuadruplican.

El sector asegurador reconoce la necesidad de actualizar las indemnizaciones por “los grandes cambios que ha sufrido la sociedad española”, pero siempre y cuando no se ponga en riesgo al propio sistema asegurador, del

que depende la sostenibilidad de las compensaciones. “Por eso el seguro del automóvil es muy social, porque es para todos, ricos y pobres”, argumenta Manuel Mascaraque, director del área de seguros generales de Unespa.

Sin embargo, las asociaciones de víctimas estiman que las aseguradoras pueden dar mucho más, especialmente cuando algunas son capaces de comprar “estadios de fútbol”, en alusión a la compañía Allianz, dueña del Allianz Arena, donde juega el equipo alemán Bayern de Munich. “Se ha reducido la siniestralidad y ha aumentado el parque móvil, y esto, en lugar de trasladarse a cubrir los gastos de un accidente, se traslada a los beneficios de la compañía”, protesta Francisco Canes, presidente de la [Asociación Estatal de Víctimas DIA](#).

Pero esta afirmación, según el sector asegurador, “no es exacta”. “Se han reducido los fallecimientos de tráfico pero ha habido un incremento muy elevado de las lesiones pequeñas”, replican desde Unespa. Además, las Entidades Aseguradoras, según defienden, destinan parte de sus ganancias a fundaciones para mejorar la seguridad vial, como en el caso de Mapfre.

En 1995, cuando se aprobó el actual baremo, había un parque móvil de casi 19 millones de vehículos. Aquel año, los accidentes de tráfico causaron la muerte a 5.751 personas, mientras que 35.599 resultaron heridas graves y otras 85.833, heridas leves. Es decir, un total de 127.183 víctimas. En 2012 —el último año con un balance de siniestralidad vial cerrado—, con un parque móvil de más de 32 millones de vehículos, la cifra total de víctimas se ha reducido a 117.793. El gran descenso se ha registrado en el número de fallecidos, un total de 1.903, y en el de heridos graves, 10.444. Sin embargo, la cifra de heridos leves se ha elevado hasta 105.446. Las lesiones leves son las que salen más baratas a las aseguradoras, claro. Por ejemplo, un lesionado muy grave que necesita la ayuda de otra persona recibe hasta 382.303,74 euros por este concepto. Pero la cuantía puede aumentar por otros supuestos, como la reforma de la vivienda, en 95.575,94. A una persona que tiene un accidente e ingresa en el hospital y está un tiempo sin trabajar por una pierna rota, por ejemplo, percibe por cada día de estancia hospitalaria 71,63 euros y otros 58,24 por cada día de absentismo justificado.

Pero las aseguradoras tienen otras quejas. “En tiempos de crisis, ha aumentado el número de personas que se sirven de la picaresca y fingen lesiones leves”, según denuncia el director del área de seguros de Unespa, Manuel Mascaraque. El caso más representativo es del latigazo cervical, que se produce por manifestación de dolor pero no es posible comprobarlo con una prueba médica. Víctimas y aseguradoras han acordado establecer unos criterios que permitan evitar el fraude: que el siniestro sea capaz de provocar ese daño o que el dolor aparezca en las primeras 72 horas.

No obstante, y aunque desde las asociaciones de víctimas reconocen la existencia de esta estafa, recuerdan que el aumento del parque móvil, de 13 millones desde 1995, también repercute en las cuentas de las aseguradoras y les da margen para aumentar las indemnizaciones. “No olvidemos que el seguro del automóvil es obligatorio, porque tiene la función social de amparar a las víctimas”, apunta Francisco Canes. En concreto, la ley obliga a contratar una póliza que cubra la responsabilidad civil del conductor frente a terceros.

Pero las bajas indemnizaciones no son el único problema. “Si un niño cruza inadecuadamente y queda en silla de ruedas, ¿le debemos aplicar la culpa porque no se sabía el código? Quizá no sabía leer”, explica el abogado José Pérez Tirado, experto en seguridad vial y portavoz de las asociaciones de víctimas, quien destaca la importancia de indemnizar a las personas más vulnerables, como niños o ancianos.

Es el caso de Javier, parapléjico desde los siete años porque un coche lo arrolló. Jamás ha recibido ninguna indemnización que le ayude a paliar los gastos extras que le acarrea su minusvalía: fue el culpable del atropello al no cruzar por un paso de cebra.

Otro colectivo actualmente desprotegido son las amas de casa, que al realizar un trabajo no remunerado no reciben ninguna indemnización por perjuicio económico si sufren un accidente. “La reforma pretende

Un niño atropellado no está amparado si no cruza por un paso de cebra

reconocer el trabajo de la víctima destinado a las tareas del hogar”, explica el abogado Javier López García de la Serrana, miembro del grupo consultivo de la comisión de expertos que examina el baremo.

Y junto a las víctimas, la sanidad pública es también la gran perjudicada por el actual sistema de indemnizaciones. Hasta el momento, las aseguradoras cubren los gastos asistenciales de víctimas de accidentes de tráfico durante los dos primeros años. Sin embargo, quienes sufren en un siniestro heridas muy graves que les dejan secuelas de por vida, necesitarán, también de por vida, cuidados sanitarios y medicinas que costeará la seguridad social.

“Yo llevo en una silla de ruedas desde el año 1981 y sigo yendo a rehabilitación, no porque tenga diabetes, sino porque sufrí un accidente de tráfico”, afirma Francisco Canes, presidente de DIA. Todos esos gastos, recuerda, “van a cargo de la sanidad pública, es decir, los pagamos todos”.

En el año 1995 se contabilizaron 127.183 víctimas y en 2012, 117.793 Según los cálculos de la Comisión Europea, un herido grave por accidente de tráfico cuesta a las arcas públicas unos 219.000 euros, en función de gastos de servicios de emergencia, médicos, de productividad perdida y materiales, sin incluir el dinero que necesitará para adaptar, por ejemplo su vivienda. “Para comprar una silla de ruedas te dan unos 300 o 400 euros, pero una silla que esté bien, no eléctrica, cuesta entre 2.500 y 3.000 euros y la tienes que cambiar cada tres años”, protesta Canes.

En otros países europeos, las aseguradoras calculan el gasto futuro medio y lo aportan a la sanidad pública. En Unespa no ponen reparos, pero sí piden que en el baremo quede muy claro quiénes serán los beneficiarios, como lesionados medulares o personas en estado de coma.

“La nueva ley que revise las indemnizaciones es muy urgente, necesitamos que entre en vigor el 1 de enero de 2015”, reclama Pérez Tirado, en nombre de las víctimas de tráfico. Pero una vez que el grupo de expertos han entregado sus conclusiones sobre la reforma del baremo, la Administración todavía debe hacer un análisis de impacto de las nuevas indemnizaciones. Mascaraque no se aventura a adelantar una fecha: “Si todo sale bien y es adecuado, dependerá de las prioridades del Gobierno”.