

Ponencia

El Seguro de Responsabilidad Civil en un Sistema Seguro

Dimensión del problema

Estamos acostumbrados a ver el impacto de los siniestros viales como profesionales en el ámbito de nuestra actividad, sea como ejercientes de la abogacía en defensa de los perjudicados o desde el papel que se puede desempeñar en las aseguradoras. No exclusivos estos dos roles en un más diseminado ejercicio de trabajos desde otras áreas técnicas (la valoración del daño corporal, los investigadores...) u actividades de interés (la mediación de seguros, las asociaciones de víctimas...).

Los siniestros viales son un problema para la sociedad que se evidencia en el volumen de fallecimientos anuales como principal indicador. A lo que se suman las personas lesionadas de gravedad y todas aquellas que sufren siquiera una mínima merma en su salud y bienestar, temporal o definitiva, a consecuencia del accidente:

- **1.806 personas fallecidas¹**
- 9.265 heridos² con ingreso hospitalario
- 124.266 heridos sin hospitalización
- en un total de 101.306 accidentes

Estos son los datos reportados en el balance de la **Dirección General de Tráfico (DGT)** para 2023.

La **DGT** actualiza casi diariamente las cifras de fallecimientos. A cierre del mes de marzo llevamos prácticamente los mismos fallecimientos que el mismo periodo de 2024.

¹ En las personas fallecidas se incluyen las que fallecen en los 30 días posteriores al siniestro, pese a que en indicadores semanales se cuentan las fallecidas en 24 horas.

² La consideración primaria de la gravedad se ofrece por el ingreso o no en centro hospitalario con la atención de emergencia.

Cuadro comparativo de siniestros viales mortales y fallecidos a 24h en vías interurbanas hasta el 22 de abril de 2025.
 Datos Provisionales

Resumen de fallecidos a 24h

Periodo	2024	2025	Dif. 2025 2024	Var.% 2025 2024
Del 1 de enero al 22 de abril	322	315	-7	-2%

Por meses. Periodo: del 1 de enero del 2024 al 22 de abril de 2025.

Mes	Siniestros Mortales		Acumulados		Fallecidos		Acumulados	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Enero	79	77	79	77	90	81	90	81
Febrero	71	66	150	143	74	70	164	151
Marzo	79	88	229	231	91	106	255	257
Abril	76	55	305	286	85	58	340	315
Mayo	82		387		91		431	
Junio	92		479		104		535	
Julio	106		585		109		644	
Agosto	115		700		132		776	
Septiembre	88		788		101		877	
Octubre	84		872		89		966	
Noviembre	73		945		88		1054	
Diciembre	96		1041		101		1155	

Recién finalizada la Semana Santa con 16,7 millones de desplazamientos, el balance³ ha sido de tres fallecidos más que en la del pasado 2024. El mes de abril, a día 22, refleja una mejora respecto de abril de 2024. Esta volatilidad es muy habitual dada la dispersión geográfica y temporal de los siniestros graves. Por ello, lo importante es ver la tendencia, que por el momento refleja un estancamiento.

Hay que tener en cuenta que se trata de cifras que aportan los siniestros en carreteras, fuera de entornos urbanos cuyas cifras se reportan con periodicidad anual y suelen actualizarse transcurrida buena parte del año siguiente. En estos momentos disponemos del informe con cifras de 2023⁴, el que comunica los 1.806 fallecimientos descritos en el segundo párrafo.

Los objetivos que tenemos marcados para la mejora de la siniestralidad vial no se están cumpliendo. Están alineados, y en cierto modo comprometidos, con la agenda 2030 de

³ <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20250422-26-personas-fallecidas-en-25-siniestros-de-trafico-durante-esta-Semana-Santa/>

⁴ <file:///C:/Users/cisnf/Downloads/Informe-Anual-2023-Principales-Cifras V18 FINAL ES acd np md mgt OK 20250130.pdf>

sostenibilidad en la que podemos encontrar tres metas concretas en a su vez tres de los ciecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

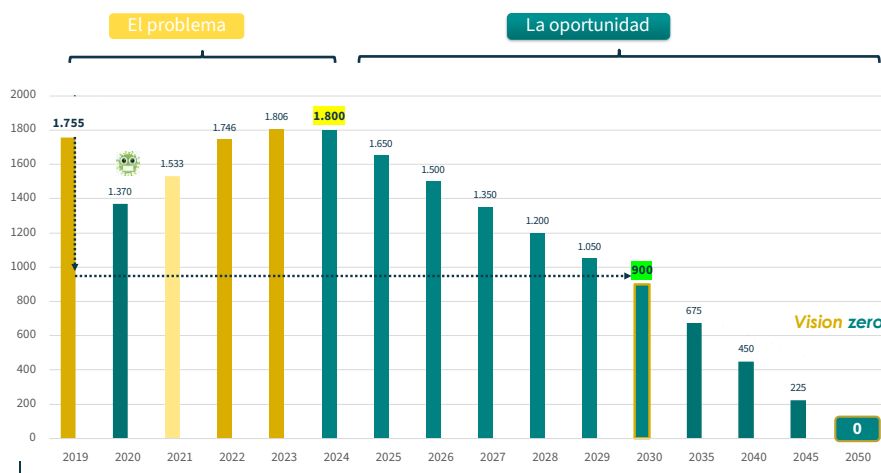
- **Meta 3.6 del objetivo 3:** *para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo*
- **Meta 11.2 del objetivo 11:** *de aquí a 2030, proporcionar acceso a **sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles** para todos y **mejorar la seguridad vial**, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las **personas en situación de vulnerabilidad**, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*
- **Meta 17.17 del objetivo 17:** fomentar y promover la constitución de **alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil**, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas

El auténtico problema está precisamente en el compromiso de la estrategia de seguridad vial en la que se pretendía reducir en un 50% las muertes y lesiones graves en el periodo 2020-2030; para alcanzar un ideal de objetivo cero en el 2050, la denominada visión cero.

Obviamente la meta del 2050 es un ideal, como digo, pero el objetivo para el decenio sí supone un fracaso no cumplirlo. Además, no solo no se está cumpliendo, sino que no hemos sido capaces de reducir la cifra de víctimas salvo en el año inicial en el que la pandemia redujo notablemente la movilidad.

En la actualidad llevamos, como decía anteriormente, más fallecimientos que en 2024, y aunque estamos pendientes de tener la cifra de las vías urbanas, mucho me temo que estaremos en volúmenes muy parecidos a los de 2023. Por lo tanto, 2025 debería ser un año de partida para recuperar el primer quinquenio perdido; pero duplicando el reto dado que hemos perdido cinco años en el intento.

Siniestralidad mortal en España

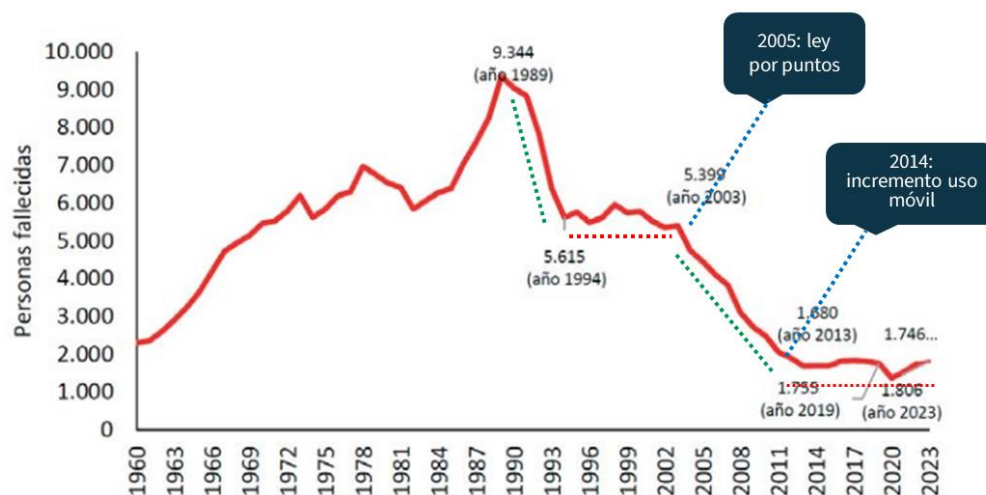


Desgraciadamente no se atisba una posibilidad de reducción como la que ofrecieron los periodos de 1989 a 1994 y el más largo de 2004 a 2013.

I.1. Serie histórica 1960-2023

En el año 2023, 1.806 personas fallecieron en siniestros de tráfico —60 más que en 2022 (+3%)—, 9.265 personas resultaron hospitalizadas —733 más que en 2022 (+9%)— y 124.266 personas resultaron heridas no hospitalizadas.

Gráfico 1: Evolución de las personas fallecidas en siniestros viales. España, 1960-2023



El total de las personas víctimas por siniestros viales en España en el año 2023 ha sido 135.337, de ellas: las víctimas mortales representan el 1%, las personas heridas hospitalizadas representan el 7%, y las personas heridas no hospitalizadas representan el 92%.

Conclusión: estamos en una deriva de no mejora de la siniestralidad grave medida en letalidad, al margen de lo que para el seguro suponga. Desde el año 2014 tenemos cifras estables, justificada tíbiamente en ámbitos de la administración pública por un aumento de la movilidad (desplazamientos), pero injustificable desde el punto de vista de las asociaciones de víctimas y los especialistas en prevención y seguridad vial.

Como en alguna vez he comentado, tenemos *fatiga de materiales*, tras un periodo de diez años muy positivos que tuvo origen en la entrada en vigor de la denominada ley por puntos, la que comenzó a incluir sanciones con pérdida de puntos asociados a la licencia de conducción. Y una estabilización que coincide con el mayor uso del móvil en conexión con las redes sociales, especialmente *Whatsapp* como conectividad permanente⁵. Una percepción mía, muy compleja de soportar científicamente con evidencias de las capturas de datos provenientes de los atestados.

⁵ Se pueden ver unas interesantes gráficas en el siguiente post: <https://www.responsabilidadvialyseguro.com/balance-de-siniestralidad-2023-seguimos-en-tendencia-plana/>

El riesgo vial en cifras para el seguro de automóviles

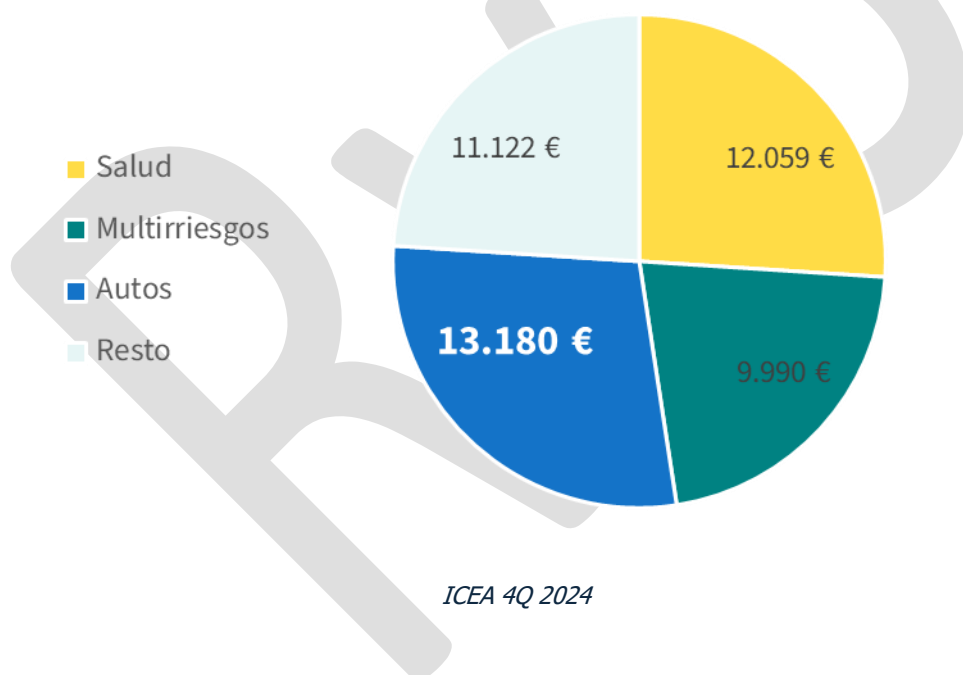
Sin duda que la tragedia está en la numerosa pérdida de vidas y las graves lesiones que dejan atrás los siniestros viales.

Como es bien conocido, la valoración de los daños corporales derivados de los accidentes de tráfico en el ámbito de la responsabilidad civil es una materia pacífica gracias al *baremo*. Seguro que surgen aspectos jurídicos de interpretación, casi siempre más allá de la propia valoración del daño moral, el quantum económico objetivo.

Las aseguradoras pueden prever el impacto económico de los riesgos suscritos y las víctimas cuentan con un sistema protector para el resarcimiento de los principales perjuicios.

El seguro de automóviles mueve más de 13.000 millones de euros en primas anuales. Una cuarta parte (28,4%) de los denominados seguros de No Vida.

Primas seguros No Vida: ICEA 2024 (millones €)



De las coberturas del seguro de autos, la responsabilidad civil copa el 56% de las primas. Sencillo de intuir dado que existe un seguro obligatorio que da la cobertura legal a los más de 37 millones de vehículos⁶. La cobertura de daños propios al vehículo queda reducida a apenas un tercio del parque de vehículos asegurado, fundamentalmente turismos, que además contratan el riesgo con franquicias para minimizar el precio del seguro (la prima).

De los 13.000 millones podemos establecer que un tercio se recaudan para hacer frente a los siniestros con daños corporales. En estos daños corporales, junto con gastos médicos y costes de defensa y gestión, se concentra la siniestralidad en indemnizaciones por fallecimientos, secuelas y

⁶ Entendemos el total de los vehículos con o sin seguro dada la cobertura ofrecida por el Consorcio es estos últimos.

días de curación. La siniestralidad más grave puede concentrar en muy pocos siniestros algo más del 10% de la siniestralidad total (materiales y corporales).

Aunque el hecho traumático de los siniestros viales es perceptible para todos, desde un prisma puramente de negocio y cuenta técnica, lo más visible son los daños materiales: las reparaciones de vehículos. Ya sabemos que además se está incrementando notablemente el coste desde la pandemia por el precio del recambio y el mayor valor de los vehículos debido a la tecnología que embarcan. Lo que genera una inflación notable, tanto por el propio devenir de las materias primas y costes de producción y logística, como por el mayor valor debido a la tecnología embarcada, por ejemplo, los costes de calibración.

Además, los fabricantes de automóviles suelen concentrar la mayor parte de la rentabilidad en la posventa.

Por lo tanto, la preocupación de las aseguradoras está más centrada en el control de los costes por daños materiales y la selección del riesgo para mejorar la cartera. Echo en falta una actitud más colaborativa a nivel sectorial para aunar esfuerzos por un interés común: la reducción de la siniestralidad grave.

Y un apunte interesante: de las 1.800 personas que podemos estimar pueden fallecer este 2025 en carreteras y calles, el seguro solo llega a indemnizar a poco más de un tercio. En 2022 fueron 721 fallecimientos indemnizados de las 1.746 personas fallecidas (41,3%). Sabemos que el seguro obligatorio excluye a los conductores responsables del siniestro, siendo los mayoritarios de entre las víctimas.

El sistema seguro es la oportunidad

El sistema seguro está íntimamente ligado a la visión cero. Surge en el norte de Europa en un concepto liderado por Países Bajos y Suecia allá por los años noventa.

Parte de una premisa fundamental: el impacto que en la siniestralidad tiene el factor humano y la imposibilidad de corregir totalmente este déficit por dos motivos:

- Los errores se van a seguir cometiendo y nadie debe morir por ello
- La vulnerabilidad física de la persona es indudable en relación con las energías que se dan en un siniestro vial

A partir de esta premisa se catalogan los dos primeros principios que en la estrategia publicada por la **DGT** podemos leer como de falibilidad y vulnerabilidad⁷.

Mas importantes para la visión cero son los otros dos principios complementarios:

- La responsabilidad compartida

⁷ [DGT - Principios](#)

- El enfoque integral

Sabiendo que el factor humano es el mayor determinante del riesgo vial como causa primaria del siniestro, necesitamos contar con un sistema que compense y mitigue. Tanto el factor vehículo como el factor carretera han sido las variables más visibles que han acompañado al poco margen que el conductor deja tras su "mala praxis".

El Sistema Seguro centra este segundo contrapeso más allá del conductor, en la carretera, tanto en su diseño como en el mantenimiento y la respuesta tras el siniestro. Incluso en las medidas preventivas como pudieran venir de la señalización.

Desde mi punto de vista, el Sistema Seguro necesita incluir muchas más partes, todas las posibles, para realmente hablar de un enfoque integral de compensación y mitigación del riesgo. No es otra cosa que llevar las medidas más avanzadas de la prevención de riesgos industriales a la aplicabilidad del tráfico rodado.

Por lo que a la industria aseguradora corresponde, podemos encontrar varias facultades en función de su conocimiento, experiencia y posibilidad de llegar a los conductores, en definitiva, sus asegurados (sus clientes).

- El **conocimiento** que se tiene **sobre los factores de riesgo** es enorme. Maxime en tiempos como los actuales en los que, gracias a la ciencia de los datos, la accesibilidad a la información, la rapidez de obtención y el potencial de conectividad, se convierte en un valor añadido; por no decir lo que la inteligencia artificial y modelos predictivos están consiguiendo en diferentes áreas similares a la que reporta la siniestralidad. Este potencial es obvio que se utiliza para la tarifa y selección de cartera. De forma agregada, la industria podría añadir a los poco más de cien mil siniestros analizados por la **DGT**, los cerca de dos millones que la industria gestiona. Con una oportunidad enorme de estructurar de forma estructurada las muchas causas y variables que rodean a los siniestros.
- Otra facultad importantísima es la de **concienciar y sensibilizar**. Es quizá el aspecto más desarrollado de este esperado Sistema Seguro. Conectado con la responsabilidad social corporativa. Al fin y al cabo, nos aprovechamos de un modelo de negocio que genera un daño a la sociedad (la movilidad) y tenemos que devolver parte de lo que nos genera. **AXA, Mapfre, Línea Directa**... diría que la gran mayoría de las aseguradoras contemplan algún tipo de medida con el objetivo de mejorar la seguridad vial, aunque la mayor visibilidad la tienen las tres comentadas anteriormente.
- **Como colectivo**, quizá echo en falta un empuje similar al que se realiza de forma individual. Según la memoria de **UNESPA** (Estamos Seguros), se indemnizan 721 fallecimientos y se atienden a más de doscientas mil víctimas. Pero para mí la clave no es esa, dado que eso forma parte del seguro como institución de ahorro colectivo. El aporte que la industria puede hacer en seguridad vial es facilitar **información relevante para mejorar la percepción de los riesgos viales y poder ajustar las acciones de mejoras**, posiblemente de la mano con las administraciones públicas, lideradas por la **DGT**.



EL SEGURO DEL AUTOMÓVIL, AL LADO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Datos 2022*



Fuente: Elaborado por Estamos Seguros.

(*) Datos correspondientes al 78.5% de la cuota de mercado del seguro del automóvil

- Como suelo comentar en algunos artículos del blog www.responsabilidadvialyseguro.com, se podría denominar el seguro obligatorio de responsabilidad civil como un seguro de **"irresponsabilidad vial"**. Se trata de un concepto muy vehemente precisamente para visibilizar la paradoja existente entre la necesaria protección a las víctimas y la dificultad de que el causante del siniestro sea capaz de visibilizar el riesgo que genera dada la protección financiera que el seguro le provee, incluso para comportamientos de grave imprudencia y hechos delictivos. Un seguro de *irresponsabilidad vial*, para todas las partes, no solo para quien conduce el vehículo:
 - El conductor responsable se siente protegido ante grandes imprudencias, incluso en delitos contra la seguridad vial, pues la responsabilidad civil (la financiera) está a salvo.
 - La administración protege un bien superior cual es la seguridad jurídica de las víctimas, sabiendo que el presupuesto destinado a esta protección es subsidiado por los asegurados.
 - Las aseguradoras pueden establecer con certeza las primas de riesgo en función de

los perfiles de conducción y peligrosidad de los colectivos

Por lo tanto, la industria aseguradora y su especialidad en la responsabilidad civil derivada de los hechos de la circulación (el ramo de autos), tanto en su participación individual como colectiva, está llamada a ser un integrante clave del Sistema Seguro, quizá no como principal protagonista, pero si como parte del enfoque integral que la movilidad segura necesita.

Desde mi trabajo actual resulta retador, en el ámbito de las flotas, pero también para colectivos de particulares, la oportunidad que tenemos de llegar con información relevante a los conductores y usuarios de la vía para fortalecer los mensajes que llegan de los tradicionales medios de la **DGT** a nivel global y localmente por los ayuntamientos. También se puede fortalecer la excepcional labor que realizan las asociaciones de víctimas para involucrar a la sociedad.

Se trata de una labor constante que denomino como "lluvia fina", con resultados no siempre positivos, con vaivenes en los indicadores de siniestralidad que deben servir para mejorar o corregir los planes de acción puestos en marcha para la reducción de la siniestralidad.

Y en esta tarea las aseguradoras son las mejores posicionadas para sumar por el nivel de información que poseen (datos) y la capacidad analítica que sustenta su negocio y que figura en el "adn" de la selección de riesgos.

Y la más novedosa propuesta de servir de "denunciantes" de situaciones en las que el sistema no funciona, no solo desde el prisma del conductor.

Un entorno seguro

Ya en 2022 la **DGT** apostaba por una mejora de las vías⁸, que no significa solo la necesaria inversión en el rediseño y mantenimiento de la infraestructura, también la ayuda tecnológica, como sucede con el factor vehículo, para ganar en seguridad.

La tecnología también se presume como algo que podría dar una solución definitiva a la alta siniestralidad. La denominada "bala de plata"⁹ para alcanzar el objetivo cero.

Una carretera conectada y con tecnología preparada para la protección ante irrupciones de animales en la calzada podría también tener muchos réditos.

Los presupuestos para el mantenimiento de la infraestructura hay que verlos en relación con el bien económico de la movilidad, pero también priorizando las pérdidas de vidas humanas que están directa o indirectamente vinculadas a la carretera.

Un ejemplo: salida de la vía por distracción, en una carretera sin protecciones y con elementos en

⁸ <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/recomendaciones-en-entornos-interurbanos/>

⁹ <https://www.linkedin.com/pulse/tecnolog%C3%ADa-la-bala-de-plata-contra-siniestralidad-cisneros-alejandro-krywc/?trackingId=XPLRwcdNTD%2B5evTIVRvdIA%3D%3D>

los laterales (árboles) que pueden resultar letales ante la colisión. Un atestado que simplemente indica la posible somnolencia o despiste de un conductor que pasa días en UCI y no recuerda nada de lo sucedido, tras encontrarse con un árbol al salir de la vía. ¿Y si los atestados fueran informes técnicos que pudieran escalar a la administración correspondiente la intervención sobre un mal estado o diseño de la vía?

Algo similar sucede con los animales que irrumpen en la calzada, fundamentalmente en las carreteras convencionales. Sobre ello expuse mi criterio en la primera entrega de la sección #SistemaSeguroRvS en **LinkedIn**¹⁰. Para entender mejor la cuestión jurídica de la responsabilidad en estos supuestos podéis acudir a la excelente ponencia de **Alvaro TaiTai**.



¿En cuantas ocasiones no nos encontramos en carreteras convencionales, las más peligrosas, con una señalización para adelantamientos que no corresponde con el crecimiento de la vegetación o zonas de cultivo en sus márgenes? Obviamente el primer responsable es el conductor, pero, en un Sistema Seguro no podemos dejarlo solo.

Contamos con una red de carreteras de la siguiente dimensión según actualiza el Ministerio a 31 de diciembre de 2024:

- 165.705 kilómetros, de los cuales
 - 26.525 km forman la Red de Carreteras del Estado (RCE), que gestiona el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y recoge el 53,5% del tráfico total y el 65,7% del tráfico pesado.
 - 71.251 km que están gestionados por las Comunidades Autónomas y soportan el 41,4% del tráfico,
 - y 67.980 km por las Diputaciones (que suponen el 5,1% del tráfico restante)

De los más de veintiséis mil kilómetros de la red de carreteras del Estado, un 60% se lo llevan las carreteras convencionales (nacionales y comarcales), las más letales, dejando el restante de la circulación, muy mayoritaria en flujo de vehículos, a las autovías y autopistas. Es más que evidente

¹⁰ [#SistemaSeguroRvS: 1ª entrega, "animales" | LinkedIn](#)

qué tramos y carreteras necesitan mayor inversión en seguridad, pero hay que dotar de plan y presupuesto.

Una movilidad sostenible es más segura pero no garantiza la seguridad por si sola. Tienen que ir de la mano. El foco de la administración en políticas de sostenibilidad se centra en la electrificación y la reducción de emisiones...y la ciudad. Ese foco no puede dejar de lado la seguridad o abandonar su mejor suerte a que la tecnología y el vehículo autónomo, esa *bala de plata*, consiga la reducción drástica de la siniestralidad que todos deseamos.

Esperamos pues el liderazgo del gobierno a través de la **DGT** y que los integrantes del sistema, todos, en especial la sociedad, seamos un estilete para la demanda de una movilidad sin víctimas.

El papel de la industria aseguradora será un soporte importantísimo para los diagnósticos de las causas reales de la siniestralidad, dado que hasta la fecha contamos con clasificaciones muy genéricas.

Si queremos cambiar la dinámica habrá que hacer cosas distintas. Tras diez años de estancamiento las víctimas se merecen que volvamos a la senda de reducción del riesgo.

RESPONS