



LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y SU INCIDENCIA EN EL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL (2000-2010)

RESUMEN EJECUTIVO

RESPONSABLE: IGNACIO SORIANO SOMOVILLA

Investigación financiada mediante subvención recibida de acuerdo con lo previsto en la Orden TIN/1512/2010, de 1 de junio (premios para el Fomento de la Investigación de la Protección Social –FIPROS-)

La Seguridad Social no se identifica con el contenido y/o conclusiones de esta investigación, cuya total responsabilidad corresponde a sus autores.

1. INTRODUCCIÓN.

Los accidentes de tráfico son considerados una epidemia de carácter mundial, a un nivel similar al de la malaria o la tuberculosis (según el Informe de la Comisión para la Seguridad Mundial en las Carreteras). Para dicha Comisión, 1´2 millones de personas mueren y otros 50 millones resultan heridas cada año en todo el mundo debido a los accidentes de tráfico. Es la segunda causa de muerte entre los hombres jóvenes en todo el mundo, sólo por detrás del SIDA. En el caso de nuestro país, las cifras no son más optimistas: en el año 2010, las víctimas provocadas por los accidentes de tráfico fueron 122.823; de las cuales 2.478 fueron muertos, 11.995 heridos graves y 108.350 heridos leves.

La sociedad no sólo se ve golpeada por las muertes y por los heridos, sino también se empobrece por el gran número de gastos que conlleva esta sangría de los accidentes de tráfico. Y por supuesto, teniendo siempre presente que este Estudio debe ser muy cuidadoso con las sensibilidades de las víctimas y de sus familiares. El hecho de que se trate de fríos números, no lleva aparejado el olvido de las tragedias familiares y personales que los accidentes de tráfico conllevan. Se refleja aquí sólo una pequeña parte de la influencia de los accidentes de tráfico en nuestra sociedad, la parte que afecta al Sistema de la Seguridad Social. Precisamente en una época en la que se debate mucho sobre el estado de dicho Sistema, y sobre cómo realizar pequeñas reformas al objeto de optimizarlo. Y así, el conocer los costes reales de las víctimas de los accidentes de tráfico nos permitirá darnos cuenta de que una porción de esos costes podría haber sido destinada a las campañas de prevención de dichos accidentes. El invertir en seguridad vial supone, no sólo un ahorro en víctimas y en tragedias personales, sino también evitar un gran gasto económico inútil. Quizás no signifique más que un pequeño granito de arena dentro de la inmensidad del Sistema de la Seguridad Social; pero creo que no está de más esta reflexión, todo esfuerzo es poco en aras de una sociedad mejor y más segura. El Estudio se ha realizado para toda España, abarcando el periodo comprendido entre el año 2000 y el año 2010, con unas cifras totales de más de un millón y medio de víctimas (con más de 47.000 muertos).

2. DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL ESTUDIO.

Los objetivos de este Estudio de Investigación son los siguientes: cuantificar la repercusión (económica y social) de los accidentes de tráfico en el Sistema de la Seguridad Social; una vez cuantificada dicha incidencia, plasmarla de un modo gráfico y fehaciente, directo; servir para la divulgación del lastre que suponen los accidentes de tráfico en la sociedad en general y en el Sistema de la Seguridad Social en particular; y todo ello en aras de concienciar al conjunto de la sociedad en la necesidad de disminuir el número de accidentes de tráfico, para así de paso reportar beneficios en nuestro Sistema de la Seguridad Social.

3. METODOLOGÍA.

La herramienta para la realización de este trabajo de Investigación es la Estadística. Desde el rigor matemático se lleva a cabo este Estudio. Así, se cruzan los datos de la Dirección General de Tráfico, del Ministerio de Trabajo e Inmigración, de la Seguridad Social y del Instituto Nacional de Estadística (2000-2010); para así poder obtener una cierta perspectiva en los resultados. Se han realizado asimismo comparativas por años, y por provincias y comunidades autónomas. Dichas comparativas por años tienen dos vertientes: por cada año individualmente, y por otro lado, acumulando y arrastrando los datos de los años anteriores.

Pero no se trata meramente de un trabajo de Estadística, sino que es un trabajo de difusión, una vez cuantificada la influencia, y analizados y comparados los resultados; mediante gráficas y cuadros lo más claros e intuitivos posible.

Con respecto al método de cálculo elegido, se debe hacer hincapié en que en dicho método de cálculo han de presuponerse y permitirse ciertas licencias. Estas licencias no tratan de obviar datos o de ser menos rigurosos; sino que lo que intentan es más bien simplificar dichos cálculos, siempre con el objetivo de hacer el cálculo menos denso y más comprensible. No se puede uno perder en la elaboración de los cálculos, sino que se debe ser directo; para así obtener una correcta divulgación. Se ha de poder llegar a los receptores del mensaje. Así, se ha intentado simplificar agrupando en algunos casos regímenes distintos, y utilizando como herramienta el camino ya andado por algunos estudiosos en el tema.

Dada la complejidad de las variables, y de las múltiples posibilidades y variantes que ofrece el Sistema de la Seguridad Social; este Estudio se podría enfocar desde muchos ángulos y con cálculos muy variados. Por tanto, este Cálculo es uno, aunque puede haber otros, que podrán ser también aceptados. Ha habido una labor oscura, verdaderamente de Investigación; puliendo una y otra vez hasta conseguir un método de cálculo que tenga el mayor rigor, enfrentándose uno cada vez con mayor familiaridad con el gran número de variables a manejar, etc... Sin embargo esta labor aflora, haciendo que todo parezca mucho más sencillo (que no simple) una vez definido el método de cálculo, y avanzando la Investigación hacia el resultado final: el método de cálculo idóneo.

4. CONCEPTOS Y VARIABLES EN LA INCIDENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL.

4.1. CONCEPTOS.

La repercusión de los accidentes de tráfico en el Sistema General de la Seguridad Social tiene dos aspectos diferentes pero estrechamente relacionados entre sí: el aspecto económico y el aspecto social. Cuánto cuesta y a cuántas personas afecta. Y paralelamente a estos dos aspectos, cabe distinguir 2 tipos fundamentales: los costes objetivos y los beneficios hipotéticos.

En la faceta económica, la resta de ambas variables será el dato que nos permitirá obtener el resultado final. En el plano social, las dos variables irán generando distintos datos para contrastarlos con las Estadísticas del Sistema de la Seguridad Social, datos demográficos, del Ministerio de Trabajo e Inmigración, etc...

4.1.1. Costes objetivos.

Los costes objetivos son aquellos costes reales provocados por los accidentes de tráfico en el Sistema de la Seguridad Social. Las repercusiones que realmente se han provocado. En el terreno económico, se pueden considerar todos aquellos gastos sanitarios ocasionados por las víctimas de los accidentes de tráfico. Y en el plano social, todas aquellas personas que dejaron de trabajar y de cotizar como consecuencia de haber sufrido un accidente de tráfico.

4.1.2. Beneficios hipotéticos.

Los beneficios hipotéticos son todos aquellos beneficios (sociales y económicos) que hubiesen repercutido en el Sistema de la Seguridad Social en caso de no haberse producido los accidentes de tráfico.

Podrán suponer un ahorro para el Sistema de la Seguridad Social, como por ejemplo las prestaciones de las víctimas mortales que estaban cobrando en el momento del accidente; y que debido a éste dejaron de percibir las. En este caso, estos beneficios hipotéticos se definen como positivos. Así son todos los del INSS. Pero a la vez, también hay unos beneficios hipotéticos negativos, que suponen una pérdida para el Sistema de la Seguridad Social: el importe de las cotizaciones que se hubiesen generado por parte de por las víctimas mortales en caso de que no hubiesen fallecido en accidente de tráfico; o el número de víctimas mortales que

seguirían afiliadas de no haber ocurrido el accidente de tráfico. Como se demostrará más adelante, estos beneficios hipotéticos negativos son los relativos a la TGSS.

4.2. VARIABLES.

Además de los datos económicos, sociales o demográficos que deban manejarse; hay 2 variables fundamentales que condicionan sobremanera el cálculo:

4.2.1. El tiempo.

La introducción de la variable TIEMPO tiene 2 dimensiones muy diferenciadas:

- Conocer el momento exacto en el que se produce el accidente de tráfico. Los datos obtenidos se ven alterados por dicha variable, haciendo que varíen mucho las repercusiones del año en el que se produce el accidente con respecto a los efectos en los años posteriores.
- Incorporar la variable TIEMPO para extender el Estudio durante 11 años (2000-2010) permite comprobar la verdadera magnitud del problema, haciendo que no se esfume esta dimensión real por las alteraciones que los datos de un solo año pudieran suponer. A este respecto, hay que destacar que numerosos estudios sobre los costes de los accidentes de tráfico proyectan dichos costes hasta los años de esperanza de vida (31,2 años para el año 2004, por ej.); con lo que los datos obtenidos son espectacularmente elevados, perdiendo rigor.

4.2.2. Las clases de víctimas.

Es necesario distinguir por clases de víctimas de accidentes de tráfico, según las define la Dirección General de Tráfico:

4.2.2.1. Víctimas mortales. Para la DGT, es una víctima mortal toda persona que, como consecuencia del accidente de tráfico, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes a dicho accidente.

Son la clase de víctimas que más costes objetivos genera, ya que al fallecer se ven trastocadas sus condiciones sociales: como ejemplos de costes objetivos podemos destacar las pensiones de muerte y supervivencia generadas, los gastos sanitarios ocasionados en los casos de hospitalización; y las bajas de afiliación y cotización que las muertes acarrearán. Como ejemplos de beneficios hipotéticos negativos tenemos son las cotizaciones o pensiones que se hubiesen generado en caso de que no hubiesen fallecido, y su importe. Como beneficios hipotéticos positivos (de ahorro), aquellas pensiones o ayudas que se estaban percibiendo en el momento de la defunción.

4.2.2.2. Heridos graves. Según la DGT, son heridos graves en accidente de tráfico aquellos que necesitaron más de 24 horas de asistencia sanitaria. Esta clase de víctima genera numerosos costes objetivos y beneficios hipotéticos generan. Sobre todo en el caso concreto de aquellos heridos graves que a consecuencia del accidente de tráfico han conseguido un reconocimiento de Incapacidad Permanente, lo que conlleva una variación de sus condiciones dentro del Sistema General de la Seguridad Social.

Ejemplos de costes objetivos de los heridos graves nos encontramos con los gastos sanitarios generados en los casos de hospitalización; las bajas temporales y las pensiones de minusvalía ocasionadas (y sus correspondientes importes), y las posibles bajas de cotizaciones (en los casos de IP). Y ejemplos de beneficios hipotéticos (en sus dos vertientes: económica y social), las cotizaciones (número e importe) que se hubiesen seguido generando (o se hubiesen creado nuevas) en aquellos casos en los que el accidente de tráfico ha conllevado un grado de minusvalía o una baja definitiva, impidiendo seguir trabajando y cotizando.

4.2.2.3. Heridos leves. Según la DGT, tienen la consideración de heridos leves aquellos heridos que necesitaron menos de 24 horas de asistencia sanitaria. Como costes objetivos, aparecen los gastos sanitarios generados en los casos de hospitalización o consulta ambulatoria, y las bajas temporales ocasionadas (y su

importe). Para la elaboración de este Estudio, se ha considerado que los heridos leves no generan beneficios hipotéticos.

5. ESTRUCTURA DEL CÁLCULO.

Este Estudio es un Proyecto de Investigación dirigido al ámbito de la Protección Social. Por tanto, se ha estructurado el cálculo en diferentes apartados, en consonancia con la estructura del Sistema General de la Seguridad Social. Así, se divide el cálculo según las diferentes facciones de dicho Sistema. Asimismo, se divide, por ejemplo, según el tipo de pensión o prestación social. Dentro de cada una se han tenido en cuenta la diferenciación por clase de víctima, sus costes objetivos y sus beneficios hipotéticos; tanto en el plano social como en el económico. Así, se ha desglosado el cálculo en:

5.1. INFLUENCIA EN EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (INSS).

Al objeto de lograr la mayor claridad posible, se ha optado por seguir el guión que aparece en el Informe Estadístico Anual del INSS, donde se desglosan los distintos apartados dentro de la Gestión de Prestaciones Económicas (punto 3.2 del Estudio Anual del INSS, año 2000).

Las definiciones de las distintas prestaciones, pensiones, etc...; así como los conceptos manejados, quedan estipuladas tal como aparecen en la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es), así como en la del Ministerio de Trabajo e Inmigración (www.mtin.es).

La influencia de los accidentes de tráfico en el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) se divide en:

5.1.1. Pensiones.

Para una mayor simplificación del cálculo, se han considerado los efectos sobre las pensiones contributivas, ya que las no contributivas (de invalidez y jubilación) tienen una menor repercusión, además de que no dependen directamente del INSS, sino de las comunidades autónomas. Además, por esto mismo, también se han agrupado las de carácter nacional e internacional. Dentro de las pensiones contributivas, se distinguen:

5.1.1.1. INCAPACIDAD PERMANENTE (IP).

Como costes objetivos, hay que contabilizar todos aquellos heridos que, como consecuencia del accidente de tráfico, han conseguido una pensión de incapacidad permanente, en sus distintos grados: incapacidad permanente parcial, incapacidad permanente total, incapacidad permanente absoluta y gran invalidez. Los beneficios hipotéticos de las pensiones de Incapacidad Permanente son de 2 tipos: los provocados por aquellas víctimas mortales que estaban recibiendo una pensión de IP en el momento del accidente, y que por haber fallecido dejaron de percibirla; y las hipotéticas pensiones de IP que hubiesen cobrado por otras causas, los muertos y heridos con IP; en caso de no haberse producido dicho accidente de tráfico. Estos beneficios hipotéticos son positivos, ya que suponen un ahorro en el Sistema de la Seguridad Social.

5.1.1.2. JUBILACIÓN.

Los accidentes de tráfico no conllevan costes objetivos por pensiones contributivas de jubilación. Sin embargo, sí que provocan beneficios hipotéticos, de 2 clases: los provocados por aquellas víctimas mortales que estaban recibiendo una pensión de jubilación cuando ocurrió el accidente, y que por haber fallecido dejaron de percibirla; y las hipotéticas pensiones de jubilación que hubiesen cobrado los muertos y heridos con IP, en caso de no haberse producido el accidente de tráfico.

5.1.1.3. MUERTE Y SUPERVIVENCIA.

Las pensiones de muerte y supervivencia son consecuencia directa de las víctimas mortales provocadas por los accidentes de tráfico. Estas pensiones se dividen en:

5.1.1.3.1. Viudedad.

Los costes objetivos son los que acarrearán las víctimas mortales. Los beneficios hipotéticos son de 2 clases: los provocados por aquellas víctimas mortales que estaban recibiendo una pensión de viudedad en el momento del accidente, y que por haber fallecido dejaron de percibirla; y las hipotéticas pensiones de viudedad que hubiesen cobrado los muertos, en caso de no haberse producido el accidente de tráfico.

5.1.1.3.2. Orfandad.

Los costes objetivos y los beneficios hipotéticos son análogos a los de viudedad.

5.1.1.3.3. Favor de familiares.

Los costes objetivos y los beneficios hipotéticos son análogos a los de viudedad.

5.1.2. Incapacidad Temporal (IT).

Los costes objetivos son aquellas prestaciones de Incapacidad Temporal que han generado los accidentes de tráfico (en los heridos). Algunas de estas situaciones de Incapacidad Temporal han derivado con el tiempo en pensiones de Incapacidad Permanente. Los beneficios hipotéticos serían: los provocados por aquellas víctimas mortales (y heridos con IP) que estaban recibiendo una prestación de IT cuando se produjo el accidente, y que por haber fallecido dejaron de percibirla; y las hipotéticas pensiones de IT que hubiesen cobrado (por otras causas ajenas al accidente de tráfico), los muertos y heridos con IP, en caso de no haberse producido dicho accidente de tráfico.

5.1.3. Prestaciones por Maternidad.

Se engloban aquí las prestaciones por maternidad (en sus variantes de maternidad biológica, adopción y acogimiento), las prestaciones por paternidad, parto múltiple, prestación por riesgo laboral durante el embarazo, y excedencias por el cuidado de hijos y familiares. Los accidentes de tráfico no conllevan costes objetivos relativos a las prestaciones por maternidad. En cambio, sí provocan beneficios hipotéticos, de 2 tipos: los provocados por aquellas víctimas mortales y heridos graves que estaban recibiendo una prestación por maternidad en el momento del accidente, y que por haber fallecido dejaron de percibirla; y las hipotéticas prestaciones por maternidad que hubiesen cobrado las víctimas mortales y los heridos graves, en caso de no haberse producido el accidente de tráfico.

5.1.4. Protección familiar por hijo a cargo.

Los accidentes de tráfico no llevan aparejados costes objetivos relativos a estas prestaciones. No obstante, sí producen beneficios hipotéticos, de 2 clases: los provocados por aquellas víctimas mortales que estaban recibiendo una prestación de este tipo cuando se produjo el accidente, y que por haber fallecido dejaron de percibirla; y las hipotéticas protecciones familiares por hijo a cargo que hubiesen cobrado las víctimas mortales, en caso de no haberse producido el accidente de tráfico.

5.1.5. Otras Prestaciones.

Dentro de éstas, se han considerado sólo las prestaciones de auxilio por defunción. Los costes objetivos son los provocados por las víctimas mortales. Los beneficios hipotéticos serían en este caso las hipotéticas prestaciones de auxilio por defunción

que, si no se hubiese producido el accidente de tráfico, habrían cobrado las víctimas mortales que hubiesen fenecido por otras causas ajenas.

No se han tenido en cuenta, por tanto, las indemnizaciones especiales a tanto alzado, ni las indemnizaciones por lesiones permanentes no validantes; ya que se ciñen al ámbito de los accidentes de trabajo. También se han obviado la liquidación de gastos por asistencia sanitaria y actividades de colaboración administrativa en el área internacional, la influencia sobre los Seguros Escolares, o sobre las prestaciones económicas y sociales del Síndrome Tóxico; dado que su naturaleza y cuantías no están relacionadas con los accidentes de tráfico.

5.2. INCIDENCIA SOBRE LA TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (TGSS).

Se refleja en este apartado la influencia de los accidentes de tráfico sobre la TGSS, en sus dos aspectos (social y económico), y paralelamente, en 2 conceptos:

- La afiliación de Trabajadores y la Inscripción de Empresas. Como costes objetivos, aquellas víctimas que han dejado de estar afiliadas, y aquellas empresas que han sufrido modificaciones o han causado baja debido a los accidentes de tráfico. En cuanto a los beneficios hipotéticos, todas las nuevas afiliaciones y empresas que hubiesen podido crear las víctimas mortales, si no hubiese ocurrido el accidente de tráfico. Es un beneficio que se pierde, por tanto es negativo.

- Las cotizaciones. En los costes objetivos, aquellas víctimas que han dejado de cotizar debido a los accidentes de tráfico. En cuanto a los beneficios hipotéticos, las consecuencias que los accidentes de tráfico han tenido sobre aquellos trabajadores que no estaban cotizando en el momento del accidente; y que debido al accidente del tráfico ya no podrán cotizar nunca más. Es un beneficio hipotético negativo, ya que no se genera.

5.3. REPERCUSIONES PARA EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (ISM).

La influencia sobre el ISM se refleja de un modo independiente del resto; obteniéndose dicha cuantificación conforme a los diferentes porcentajes de cotizaciones y pensiones para cada uno de los regímenes del Sistema General de la Seguridad Social. Se ha dividido su cálculo en:

- Pensiones y prestaciones.
- Afiliaciones, inscripción de empresas y cotizaciones.
- Gastos médicos y sanitarios.

En el primer caso se ha calculado proporcionalmente al importe de las pensiones del ISM en relación con el total; mientras que en los 2 últimos, el porcentaje se obtiene según la parte del total de Afiliaciones correspondiente al régimen de Trabajadores del Mar.

5.4. AFECTACIONES EN EL SISTEMA NACIONAL DE SALUD (SNS).

Aunque no forme parte directa de la Seguridad Social, por estar transferidas las competencias a las Comunidades Autónomas; el Sistema sí se ve afectado por los gastos sanitarios generados por los accidentes de tráfico, en tanto en cuanto alteran los resultados de los convenios con las distintas comunidades autónomas (que tienen transferidas las competencias en materia de Sanidad). Son todos ellos costes objetivos, y pueden dividirse en:

5.4.1. Costes de los servicios de emergencia.

Son los costes del traslado a los centros sanitarios, y se generan en el momento siguiente al accidente. Su coste varía según la naturaleza del accidente, dado que, además de ambulancias, puede ser necesario el traslado del herido mediante helicóptero. Los costes incluyen también los gastos generados en los servicios centrales de coordinación de los servicios de emergencia.

5.4.2. Costes médicos y sanitarios.

Estos costes dependen sobremanera de la clase de víctimas, debido a que para cada uno de los tipos se seguirá un protocolo distinto; tanto de hospitalización, asistencia ambulatoria o tratamiento.

Dentro de estos costes cabe distinguir:

1. Costes hospitalarios. Para el cálculo de estos costes sólo se tienen en cuenta las víctimas mortales que fallecieron durante los 30 días siguientes al accidente de tráfico, los heridos graves, y el 15% de los heridos leves (*2). Se supone que el resto de heridos leves no necesitaron hospitalización alguna.
2. Costes de los tratamientos. El número y tipo de tratamientos depende sobre todo de la clase de víctima y de la naturaleza de sus lesiones.
3. Costes ambulatorios. Generados por el 85% restante de los heridos leves.

(*2) Simplificación ésta que es la que se adopta en el estudio "El coste de los accidentes de tráfico en 2004. Una consideración especial de la accidentalidad entre los jóvenes", de Antoni Lladó Gomá-Camps, Ramón Roig Solé. EMAT-30 Si bien en dicho estudio no se contemplan las víctimas mortales a 30 días.

5.4.3. Costes de las secuelas de los discapacitados.

Para el cálculo de los costes de estas secuelas, únicamente se tienen en cuenta a los grandes inválidos y los de invalidez permanente absoluta. Para el resto de personas con IT o IP, se supone que no padecerán estas secuelas. Y se distinguen 3 estadios:

1. Costes en la fase aguda.
2. Costes de rehabilitación.
3. Costes en los años posteriores.

6. EJEMPLO DE CÁLCULO: AÑO 2000.

Al objeto de clarificar y hacer todo el proceso de cálculo más comprensible; se ha cuantificado la incidencia de los accidentes de tráfico en el Sistema General de la Seguridad Social, paso a paso y desglosado, para el caso concreto del año 2000. Para los años posteriores, únicamente se han aportado las tablas resumen con los datos iniciales y los resultados de cuantificación obtenidos. Las víctimas en accidentes de tráfico, no sólo influyen en el Sistema en el mismo año en que se produce el accidente; sino que acarrearán repercusiones en los años posteriores. Sólo se cuantificará para el periodo 2.000-2.010, y no se extenderá más allá. Para su cálculo, el número de víctimas a considerar (y por tanto de ayudas, pensiones, etc...) se ve minorizado por la tasa de defunciones correspondiente al año para el que se calcula la influencia; y las prestaciones se extienden a lo largo de todo el año (y no como ocurría en el año del accidente, donde empezaban a generarse en el mismo momento del accidente). Además, hay prestaciones que tienen un marcado carácter efímero y breve (como son las de IT, auxilio por defunción y maternidad), para las que no se arrastra su influencia a los años posteriores al accidente.

7. RESULTADOS Y COMPARATIVAS.

Se han detallado los resultados para los años del periodo 2.000 a 2.010, tanto individualmente año a año, como el resultado global de la suma de los 11 años. Asimismo, se comparan los resultados de los distintos años entre sí.

8. CONCLUSIONES.

Los datos obtenidos en el cálculo son demoledores, y no hacen sino poner de manifiesto el gran impacto de los accidentes de tráfico en el Sistema de la Seguridad Social, y en toda nuestra economía. Las cifras son faraónicas, y pueden quedar resumidas así:

8.1. DATOS ECONÓMICOS.

Durante el periodo comprendido entre los años 2.000 a 2.010, los accidentes de tráfico supusieron unas pérdidas económicas en el Sistema de la Seguridad Social de más de 13.510 millones de euros. Esto supone el 1,21 % del PIB (Producto Interior Bruto) de España del año 2009. Cuando hasta Julio de 2.011 el superávit del Sistema de la Seguridad Social era de 3.211 millones de euros; si no hubiese existido esta pérdida, el superávit se habría casi multiplicado por 6.

Año a año, se observa que aunque las cifras de víctimas en accidentes de tráfico descienden (casi un 50% en el número de muertes), debido al encarecimiento del coste de la vida, las cifras apenas varían. A este respecto, hay que resaltar que los grandes costes se producen en el SNS; y son los heridos leves aquellos que más gastos generan (lo que ocurre es que se producen muchos más accidentes leves, y así abarca a un espectro mucho más amplio de población, con lo que las cifras se disparan).

Es importante observar cómo el arrastre de los datos de un año para otro es lo que genera que el volumen llegue a ser mucho más considerable: el dato anual puede parecer pequeño, pero cuando se le acumulan los datos de los años anteriores, la cifra se multiplica. Así, en cuanto a la influencia de las víctimas de los años anteriores en los distintos años, hay que significar que se pasa de 3.948 millones de euros (estrictamente por cada víctima en su año) a los citados 13.510 millones de euros (más de cuatro veces). Suponen una losa para el Sistema de la Seguridad Social.

Los costes objetivos totales se reparten así: 3.024 millones de euros corresponden al INSS; 6.912 millones de euros a la TGSS, y 3.528 millones de euros repercuten sobre el SNS. También conviene decir que el resultado final es prácticamente un calco del importe de los costes objetivos; y que los beneficios hipotéticos no hacen sino maquillar un poco las cifras. De todos modos, el rigor obligaba a tenerlos en consideración, como así ha sido.

8.2. RESULTADOS SOCIALES.

En cuanto al número de afectados, la influencia de los accidentes de tráfico en este periodo 2000-2010 es amplísima. No es posible saber a ciencia cierta cuál es el número exacto de afectados, porque se solapan las actuaciones en los distintos apartados del Sistema de la Seguridad Social. Así, alguien que haya obtenido una pensión de Incapacidad Permanente seguramente haya ingresado en un hospital, con lo cual se ha contabilizado como afectado del SNS. Por todo ello, se hace necesario diferenciar según los distintos apartados del Sistema. Así, fueron 1.378.222 los afectados dentro del INSS (prestaciones, pensiones, etc...). En cuanto a la TGSS, se produjeron 278.838 bajas de afiliados, cotizaciones, o inscripciones de empresas. Y fueron 1.671.938 las víctimas atendidas dentro del SNS. Esta cifra de 1.671.938 afectados supone el 3,92% de la población de España en el 4º trimestre de 2.010.

8.3. NECESIDAD DE DIVULGACIÓN.

Una vez cuantificados y analizados los datos obtenidos, se hace patente la importancia de las consecuencias de los accidentes de tráfico en nuestra sociedad, y en concreto en el Sistema de la Seguridad Social. Queda ahora pendiente la labor de divulgar este Estudio de Investigación, para que llegue esta información y los resultados obtenidos a todos los sectores de la sociedad (ciudadanos, conductores y peatones, educadores, alumnos, políticos que deban tomar las decisiones, etc...) y así podamos concienciarnos entre todos de que este gran problema que suponen los accidentes de tráfico no hace sino repercutir sobremanera en la economía y en la sociedad de nuestro país.

AÑO 2000. COSTES OBJETIVOS		
	Nº AFECTADOS	IMPORTE ECONÓMICO
TOTAL COSTES OBJETIVOS INSS	110.952	72.871.272,72 €
TOTAL COSTES OBJETIVOS TGSS	25.360	35.431.861,73 €
TOTAL COSTES SNS PRIMER AÑO	156.544	247.839.096,81 €
TOTAL COSTES OBJETIVOS		356.142.231,26 €

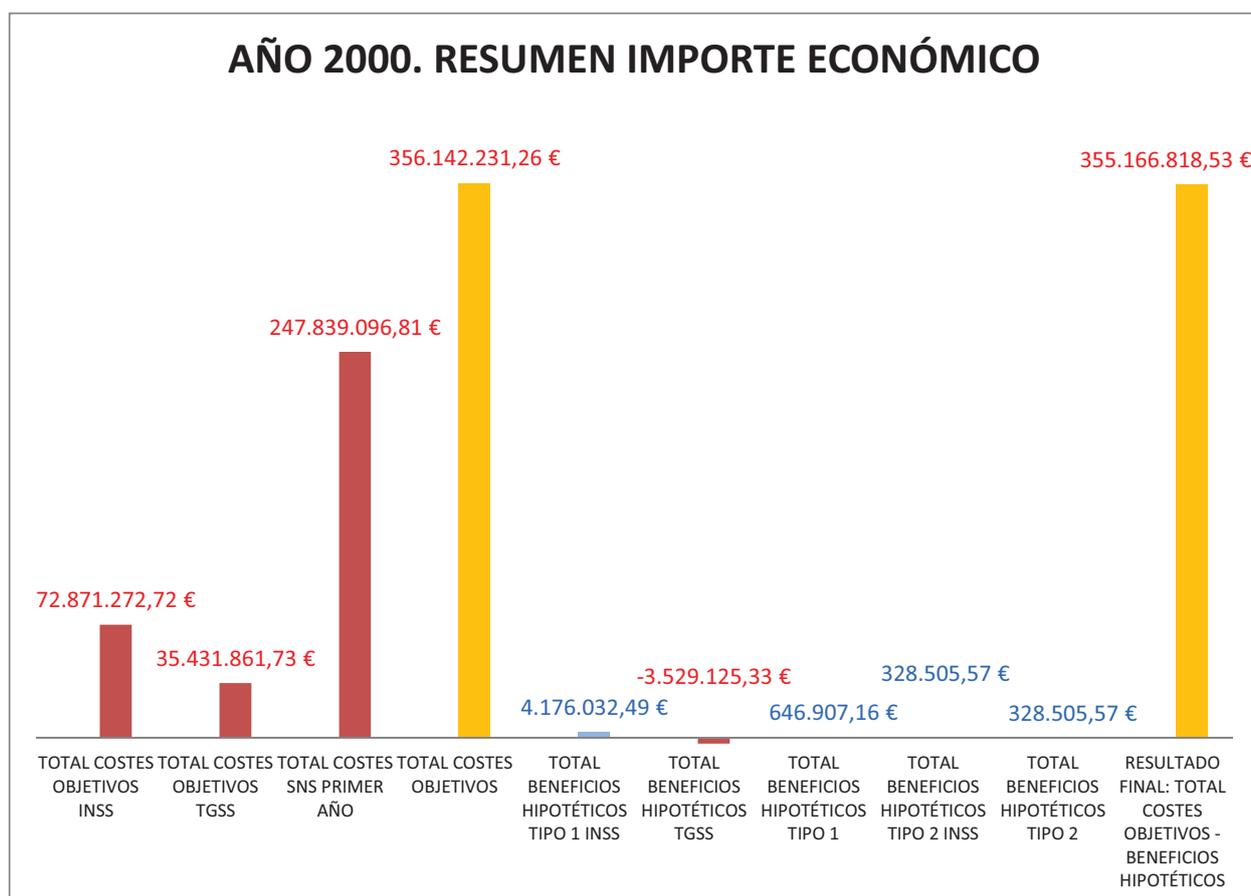
AÑO 2000. BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 1		
	Nº AFECTADOS	IMPORTE ECONÓMICO
TOTAL BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 1 INSS	2.348	4.176.032,49 €
TOTAL BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TGSS	-2.526	-3.529.125,33 €
TOTAL BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 1		646.907,16 €

AÑO 2000. BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 2		
	Nº AFECTADOS	IMPORTE ECONÓMICO
TOTAL BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 2 INSS	93	328.505,57 €
TOTAL BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 2		328.505,57 €

AÑO 2000. RESULTADO FINAL (COSTES OBJETIVOS - BENEFICIOS HIPOTÉTICOS)	
	IMPORTE ECONÓMICO
TOTAL COSTES OBJETIVOS - BENEFICIOS HIPOTÉTICOS	355.166.818,53 €

RESUMEN AÑO 2000

AÑO 2000. RESUMEN IMPORTE ECONÓMICO



RESUMEN AÑOS 2000 A 2010. IMPORTE ECONÓMICO				
IMPORTE ECONÓMICO	COSTES OBJETIVOS	BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 1	BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 2	RESULTADO FINAL (COSTES OBJETIVOS - BENEFICIOS HIPOTÉTICOS)
AÑO 2000	356.142.231,26 €	646.907,16 €	328.505,57 €	355.166.818,53 €
AÑO 2001	349.662.502,62 €	748.348,72 €	356.576,21 €	348.557.577,69 €
AÑO 2002	356.032.223,62 €	777.217,46 €	353.438,67 €	354.901.567,48 €
AÑO 2003	354.965.682,46 €	255.495,26 €	388.435,49 €	354.321.751,71 €
AÑO 2004	344.394.428,04 €	393.649,01 €	377.788,88 €	343.622.990,15 €
AÑO 2005	346.682.696,77 €	678.655,37 €	444.366,84 €	345.559.674,57 €
AÑO 2006	378.059.442,81 €	722.663,69 €	439.234,35 €	376.897.544,76 €
AÑO 2007	115.715.008,40 €	724.003,58 €	441.574,88 €	114.549.429,94 €
AÑO 2008	372.320.440,73 €	586.092,00 €	459.291,78 €	371.275.056,95 €
AÑO 2009	352.962.682,71 €	493.318,42 €	472.825,33 €	351.996.538,96 €
AÑO 2010	346.038.412,15 €	421.465,09 €	467.959,60 €	345.148.987,46 €
TOTAL AÑOS 2000 A 2010	3.672.975.751,57 €	6.447.815,77 €	4.529.997,60 €	3.661.997.938,20 €

RESUMEN AÑOS 2000 A 2010. IMPORTE ECONÓMICO				
IMPORTE ECONÓMICO (INCLUYE LA REPERCUSIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE AÑOS ANTERIORES)	COSTES OBJETIVOS	BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 1	BENEFICIOS HIPOTÉTICOS TIPO 2	RESULTADO FINAL (COSTES OBJETIVOS - BENEFICIOS HIPOTÉTICOS)
AÑO 2000	356.142.231,26 €	646.907,16 €	328.505,57 €	355.166.818,53 €
AÑO 2001	483.186.107,85 €	-297.078,61 €	1.127.191,71 €	482.355.994,75 €
AÑO 2002	651.127.787,63 €	-2.095.645,59 €	1.930.158,58 €	651.293.274,65 €
AÑO 2003	822.973.271,86 €	-6.844.070,49 €	2.835.341,84 €	826.982.000,50 €
AÑO 2004	989.048.679,28 €	-9.624.538,02 €	3.832.980,26 €	994.840.237,03 €
AÑO 2005	1.163.463.307,92 €	-10.752.995,80 €	4.577.114,66 €	1.169.639.189,06 €
AÑO 2006	1.398.045.605,78 €	-12.752.983,20 €	6.016.436,17 €	1.404.782.152,81 €
AÑO 2007	1.626.341.162,62 €	-15.264.002,29 €	7.278.814,69 €	1.634.326.350,23 €
AÑO 2008	1.839.216.981,43 €	-17.459.902,33 €	8.570.924,85 €	1.848.105.958,91 €
AÑO 2009	1.986.613.834,15 €	-14.748.093,61 €	9.900.306,68 €	1.991.461.621,08 €
AÑO 2010	2.149.938.269,43 €	-13.252.913,53 €	11.251.765,34 €	2.151.939.417,62 €
TOTAL	13.466.097.239,21 €	-102.445.316,31 €	57.649.540,35 €	13.510.893.015,18 €