

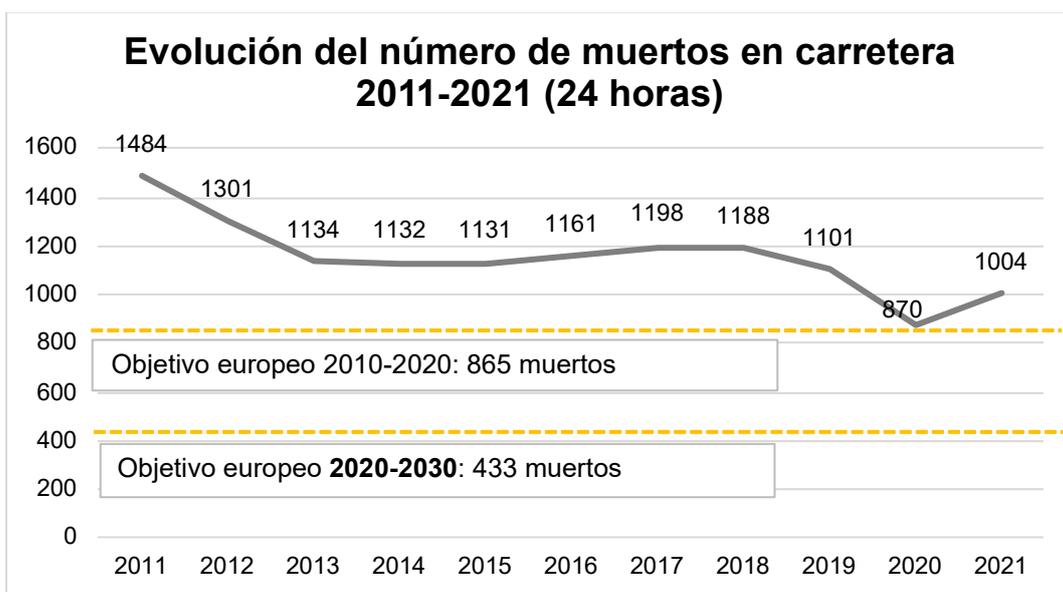


LA SINIESTRALIDAD DURANTE EL AÑO 2021. VOLVEMOS A EMPEZAR

Enero 2022

1. La siniestralidad mortal en España

Según el balance provisional de fallecidos a 24 horas en carretera, que ofrece la DGT a principios de año, en el año 2021 en España ha habido 921 accidentes mortales que han terminado con la pérdida de 1.004 vidas humanas, a las que debemos añadir 3.728 personas más que han debido de ser hospitalizadas (heridos graves). La propia DGT afirma que ha sido el segundo mejor año de la serie histórica, solo por detrás del año 2020.



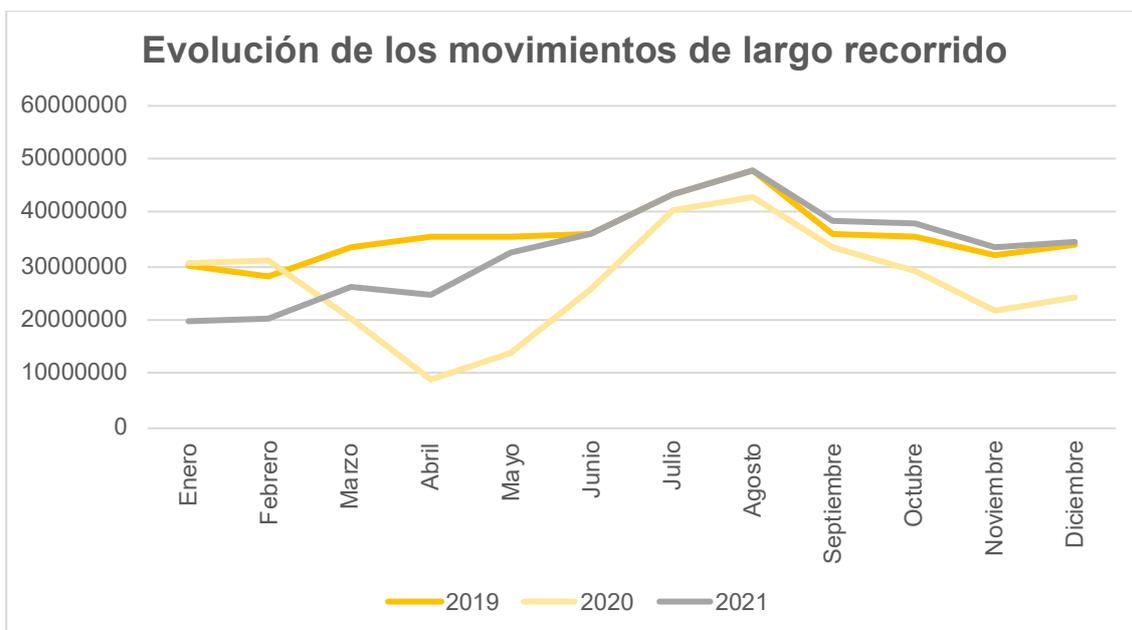
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Sin embargo, tanto el año 2020 como el mismo 2021 han sido dos años excepcionales debido a que han estado marcados por la pandemia de la covid-19 y las restricciones a la movilidad que ha comportado. Cabe recordar que el estado de alarma decayó definitivamente el 8 de mayo de 2021, por lo que los meses estrictamente comparables con 2019, que es el último año de normalidad, serían los que van de junio a diciembre. De esta forma, si los 1.004 fallecidos en vías interurbanas de 2021 representan un descenso global del 9% respecto a 2019, si comparamos solo el segundo semestre, la reducción sería del 4%. En este sentido, es significativo que a partir de que decayeron todas las restricciones a la movilidad hubo meses como mayo, junio y septiembre en los que el número de muertes fue mayor que el de 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Y todo ello enmarcado en un contexto de recuperación de la movilidad. Si a partir de marzo de 2020 el descenso en los movimientos de largo recorrido fue del 75% y durante el año no llegó a recuperarse, cuando se inició el año 2021 todavía era un 34% inferior respecto a 2019. Después se ha ido recuperando paulatinamente y ha alcanzado niveles similares a los anteriores a la pandemia e, incluso, ligeramente superiores. En este sentido, lo positivo es que con una movilidad ligeramente superior a la de 2019, la siniestralidad mortal ha sido notablemente inferior.

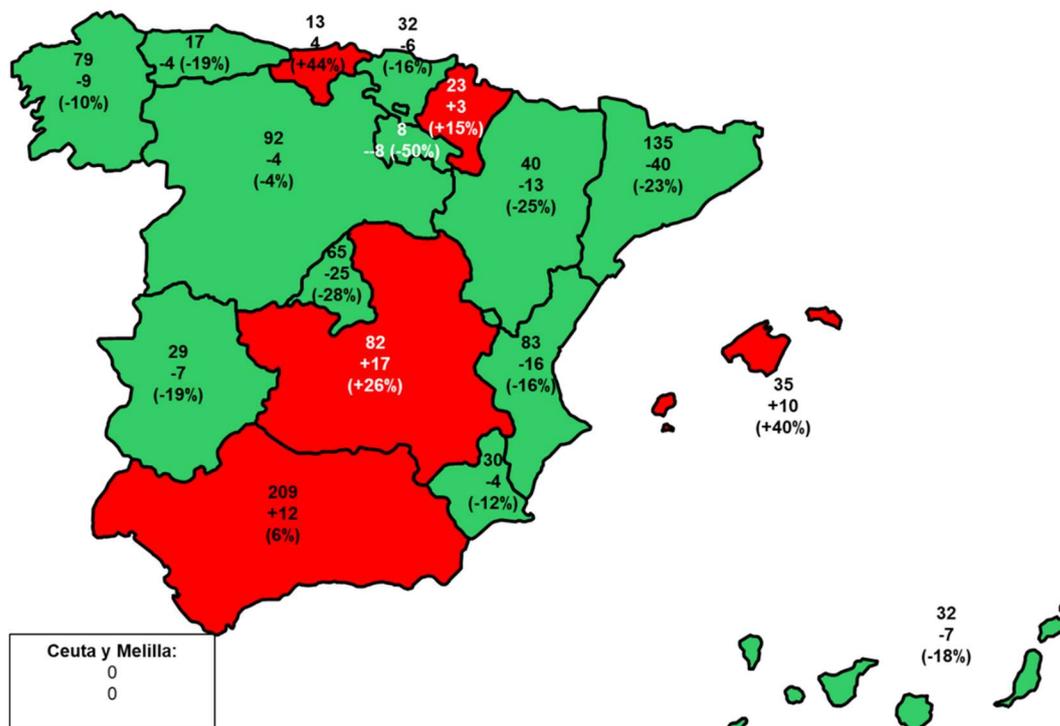


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Pero a pesar de las restricciones y el extraordinario descenso de muertes de 2020 no se llegó a cumplir, por poco, el objetivo europeo marcado diez años antes de reducción del 50%. El nuevo objetivo europeo para 2030 vuelve a ser reducir a la mitad los fallecidos en la carretera de 2020. Pero el regreso a la normalidad parece que hará difícil alcanzar este propósito, a pesar de que se produzcan descensos en la siniestralidad mortal. Por el momento, las cifras de las que disponemos en el momento de redactar este balance para los primeros días de 2022 no invitan al optimismo: a día 16 de enero se han producido 50 muertes, 12 más que en el mismo período del año anterior.

Si comparamos con los datos de 2019, todas las comunidades autónomas han visto reducir el número de personas fallecidas en accidente de tráfico, excepto Cantabria, Baleares, Castilla-La Mancha, Navarra y Andalucía. Las comunidades que más reducen en términos porcentuales son La Rioja (8 fallecidos menos, un descenso del -50%), la Comunidad de Madrid (25 menos, -28%), Aragón (12 menos, -25%) y Cataluña (40 muertes menos, -23%). En cambio, si comparamos respecto al año 2020, vemos que todavía hay algunas comunidades en las que ha aumentado el número de muertes durante 2021: Castilla-La Mancha (17 fallecidos más en 2021 respecto a 2020), Andalucía (12 más), las Islas Baleares (10), Cantabria (4) y Navarra (3).

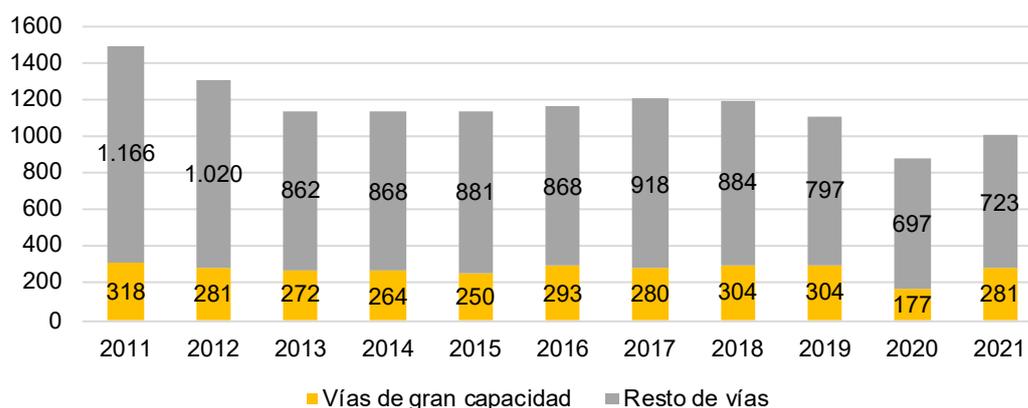
La siniestralidad en carretera por comunidades autónomas, 2021 (muertos a 24 horas). Comparación respecto a 2019



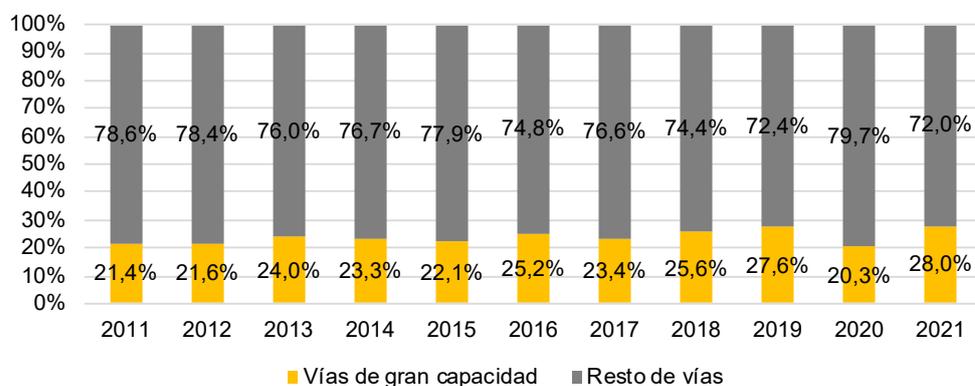
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

La mayoría de estos accidentes se ha producido en las vías convencionales, que nunca han representado menos del 70% de las muertes. Estas vías, según la DGT, soportan el 45% del tráfico. Las vías de gran capacidad —autopistas y autovías— absorben la mayor parte—un 55%— y, en cambio, han representado entre el 21 y el 28% de la siniestralidad mortal, según los años. En la medida en que se ha recuperado la movilidad, han sido las vías de gran capacidad las que han registrado un mayor incremento del número de muertes. Aunque comparándolo con el 2019 el porcentaje de reducción haya sido relativamente similar: -8% para las carreteras convencionales y -9% para las de gran capacidad, durante 2021 los fallecidos han crecido en estas últimas vías un 59% si lo comparamos con 2020, lo que contrasta con el aumento del 4% de muertes que se ha producido en las carreteras convencionales. El final de muchas concesiones de peaje dentro de 2021 se ha traducido en un incremento del tráfico en las autopistas, en gran parte captado de las vías convencionales paralelas. Ello ha influido en la evolución de la siniestralidad vial.

Evolución del número de muertos en vías interurbanas por tipo de carretera



Evolución del número de muertos en vías interurbanas per tipo de vía (%)



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

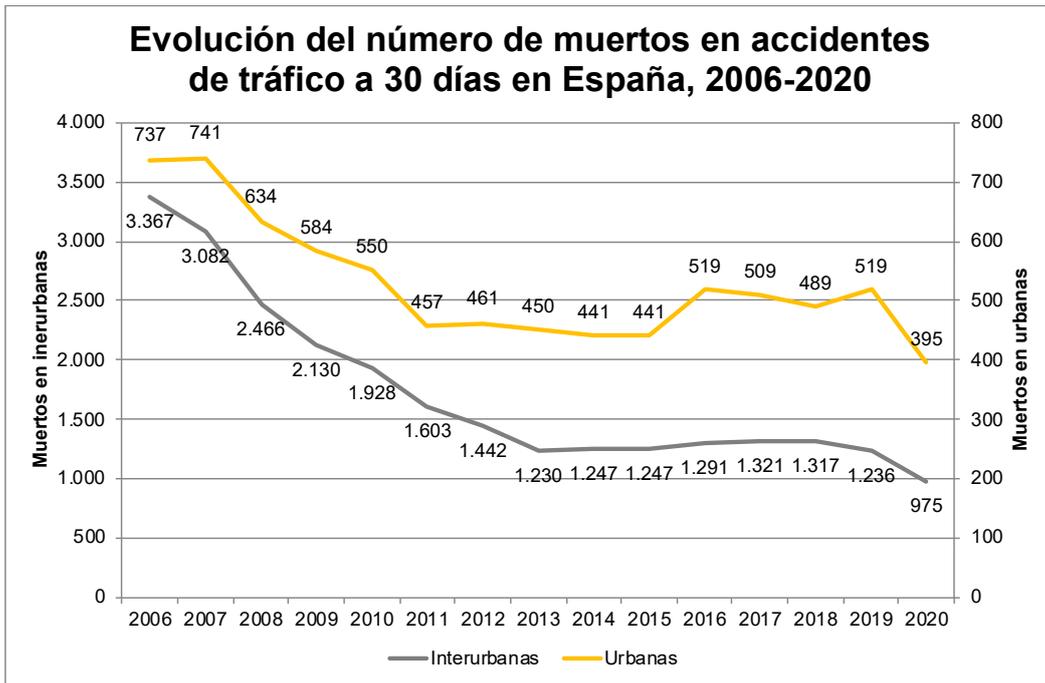
En los últimos años, cabe destacar el gran peso que han tenido las víctimas vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y usuarios de ciclomotores y motocicletas. Y a partir de ahora también debemos incluir los vehículos de movilidad personal (VMP, básicamente patinetes eléctricos), que aparecen por primera vez en las estadísticas, aunque con un peso residual —recordemos que estamos hablando de accidentes en vías interurbanas y que se trata de un tipo de vehículo de mayor uso en el ámbito urbano. En este sentido, destaca el peso notable que han cogido progresivamente las motocicletas, que representan en torno al 23%. De esta forma, si el pasado año en el balance presentaban una notable reducción del 15%, este año son el tipo de vehículo con un incremento más notable respecto a 2020 (un 30%). En los últimos diez años han sido los turismos los que han reducido su mortalidad en mayor medida, pasando de 830 en 2011 a 484, en 2021: una reducción del -42%, que contrasta con el -25% de los peatones o, más aún, con el -3% de las motocicletas.

Evolución del número de muertes en carretera (24 horas) por tipo de vehículo

	2017	2018	2019	2020	2021	Diferencia 2021/2019	Diferencia 2021/2020
Peatón	91	137	118	99	110	-7%	11%
Bicicleta	43	36	40	37	31	-23%	-16%
VMP				1	1		0%
Ciclomotor	20	30	19	16	13	-32%	-19%
Motocicleta	242	217	267	175	228	-15%	30%
Vulnerables	396	420	444	328	383	-14%	17%
Turismo	649	598	508	431	484	-5%	12%
Furgoneta	75	65	71	46	60	-15%	30%
Camión	53	61	58	45	47	-19%	4%
Autobús	2	11	0	1	1	0%	0%
Otros vehículos	23	33	20	23	29	45%	26%
Total	1.198	1.188	1.101	874	1.004	-9%	15%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

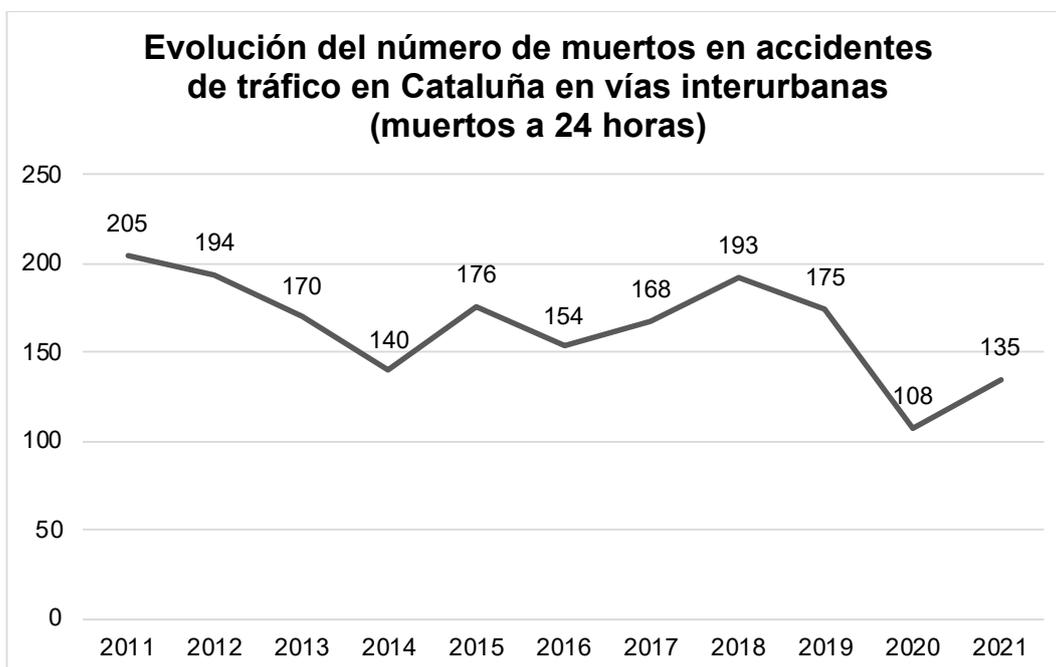
Sin embargo, cabe recordar que los datos definitivos y homologables con los europeos no los sabremos hasta que no se publiquen los referentes a los fallecidos en vías urbanas e interurbanas que han tenido lugar en los 30 días posteriores al accidente. En este sentido, los datos que tenemos disponibles actualmente son los que ha publicado la DGT en *Avance de las principales cifras de la siniestralidad vial. España. 2020*, que nos indican que en 2020 hubo en total 1.370 muertes en accidentes de tráfico, de las cuales 395 acaecieron en vías urbanas y 975 en las interurbanas. Son datos que muestran una excepcional reducción que no podemos comparar con el año anterior. Deberemos esperar a la publicación de los datos oficiales de 2021.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

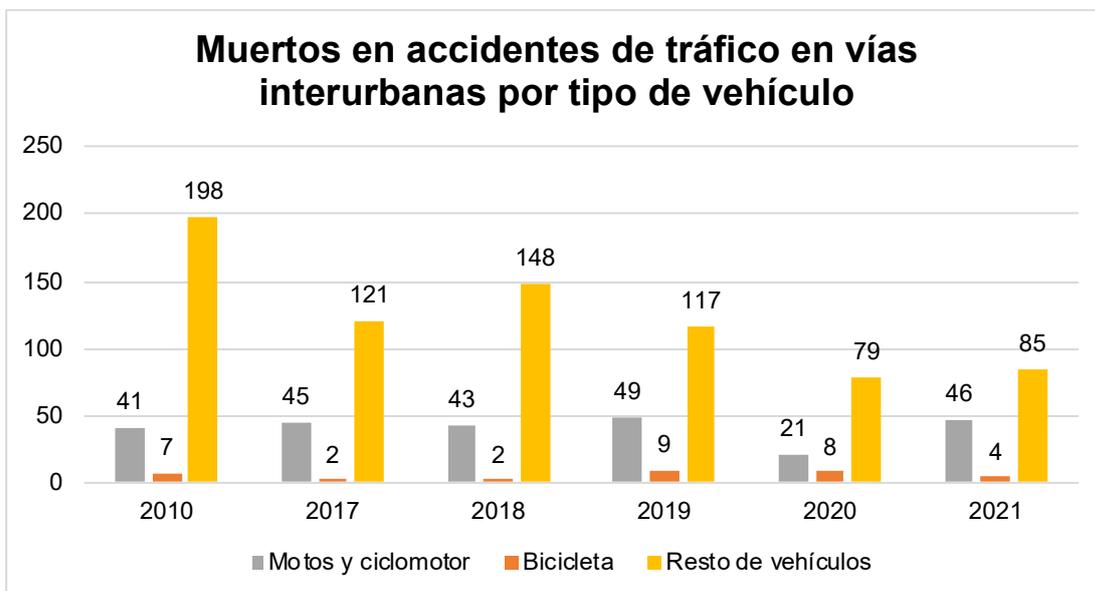
2. La siniestralidad mortal en Cataluña

En Cataluña, después de unos años de crecimiento de la siniestralidad, en 2019 se observó una reducción. 2020, como insistimos, fue un año extraordinario en el que, como consecuencia de las restricciones a la movilidad, se produjo la cifra más baja de la serie histórica. La vuelta a la normalidad de la movilidad no ha significado este año pasado la vuelta al mismo nivel de 2019, sino que se ha producido una reducción notable (un -23%). Se ha pasado de los 175 fallecidos de 2019, a 108 en 2020 y 135 en 2021.



Fuente: Elaboración propia con datos del Servei Català de Trànsit.

También en Cataluña hay que hacer incapié en el caso de los vehículos de dos ruedas con motor (ciclomotores y, sobre todo, motos) porque, contra la evolución general del número de muertes que ha sido descendente, a pesar de la frenada de los últimos años, en el caso de los motoristas la evolución ha sido claramente negativa, por lo que en 2021 se han registrado 5 muertos más que en 2010 (un aumento del 12%). La evolución de los motociclistas contrasta con la del resto de vehículos, que han pasado de 198 muertos en 2010 a 117 en 2019, cayendo hasta 76 en 2020, y volviendo a subir a 46 en 2021, muy cercano al anterior a la pandemia. Si en los dos últimos años ha sido notorio el número de ciclistas, este último año ha vuelto a decrecer respecto a 2019, pero sin llegar a los niveles de los años 2017 y 2018.



Fuente: Elaboración propia con datos del Servei Català de Trànsit.

La siniestralidad mortal en carretera no ha sido uniforme en el territorio. La provincia de Girona ha sido la que ha tenido un mayor incremento respecto a 2019: han muerto 34 personas en accidentes de tráfico, lo que representa un incremento del 26%. En Lleida ha habido una víctima mortal más que en 2019 (un 4%). Por el contrario, Tarragona y Barcelona han registrado un fuerte descenso respecto a hace dos años. En Tarragona se ha pasado de 40 muertes en 2019 a 20 en 2021 (un -50%). En Barcelona, por su parte, en 2019 hubo 80 muertes en accidentes de tráfico y en 2021, 52 (-35%).

3. Conclusión

La pandemia de la covid-19 representó un cambio y el año 2020 no sirve como referencia. A partir de 2013 la tendencia en la reducción de la siniestralidad mortal, que se había producido durante los diez años precedentes, cambió de repente y se detuvo. Desde entonces, la tendencia en el conjunto de las vías —interurbanas y urbanas— se había mantenido plana, con ligeros altibajos que no han cambiado sustancialmente la tendencia general, o quizás con un ligero descenso en 2019 (gracias a la reducción de muertes en vías interurbanas). Este cambio de tendencia es el que ha provocado que en 2020 no se haya alcanzado el objetivo europeo de reducción del 50%: en 2010 se habían registrado 2.478 fallecidos a 30 días en todas las vías. En 2020 han sido 1.370, lejos de los 1.239 que eran el objetivo de reducción. Sin embargo, se trata de una cifra extraordinaria que marca un propósito muy ambicioso para 2030, año en el que la Comisión Europea ha vuelto a fijar como objetivo una reducción del 50%. Los datos de siniestralidad en carretera, que solo aportan una parte de la siniestralidad vial y que están a 24 horas, no apuntan en la buena dirección, aunque representen una reducción respecto a 2019, último año de normalidad.

Habrá que esforzarse más para conseguirlo. Hará falta que, incluso antes de volver a recuperar los niveles de movilidad anteriores a marzo de 2020, se implanten acciones que mejoren la seguridad vial. Nosotros seguimos insistiendo en lo que proponíamos en 2017 con el [Informe. 20 medidas para 2020](#), una batería de acciones que debían permitir reanudar el camino de mejora, entre las que podemos destacar:

- Un plan específico de seguridad motociclista, entre otros, centrado en el conductor y sus factores de riesgo, pero también abordando los sistemas de seguridad de los vehículos y la infraestructura.
- Un acceso paulatino al permiso de conducir limitando inicialmente situaciones reales de riesgo como conducir de noche, alcoholemia 0, o conducir con gente de la misma edad. El RACC defiende el acceso paulatino al permiso de conducir para los novatos.
- Una revisión a fondo del proceso formativo de obtención del permiso acompañado de medidas durante el resto de la vida, en un contexto de progresiva automatización de funciones de conducción que no ha sido previsto en la formación de conductores y que a menudo sobrepasa a los conductores con permiso vigente.
- Una gestión activa de las políticas de tráfico hacia la población conductora mayor de 75 años, en un contexto de fuerte incremento de población mayor durante la próxima década, en la que se desplieguen herramientas de evaluación y mantenimiento de capacidades de los conductores de edad avanzada.
- La introducción urgente a los vehículos en circulación de tecnologías que salvan vidas, como el frenado automático de emergencia en todos los vehículos, o el ABS y el eCall en las motos, entre otros. Algunas tecnologías serán introducidas en los turismos de forma obligatoria en 2022, pero el colectivo motociclista, que como se ha visto est  empeorando, no se beneficiará de estas medidas.
- La recuperación de los niveles de gasto en mantenimiento y mejora de las carreteras para abordar un plan de adecuación de seguridad vial de la infraestructura, que permita que más del 90% del tráfico circule por vías de 3 o más estrellas de seguridad.
- La introducción de sistemas cooperativos entre vehículos e infraestructura, tanto en las vías de alta capacidad como en vías convencionales, que permitan informar a los conductores y gestionar de forma preventiva el tráfico y sus incidencias, meteorología adversa, etc.

Desde el RACC vemos plenamente vigente gran parte de las medidas propuestas en el [Informe. 20 medidas para 2020](#), y además consideramos que se deberá empezar a reflexionar sobre qué políticas tendrán que plantearse en el futuro inmediato. Nuestro horizonte debe ser seguir avanzando hacia el objetivo último: 0 víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2050.