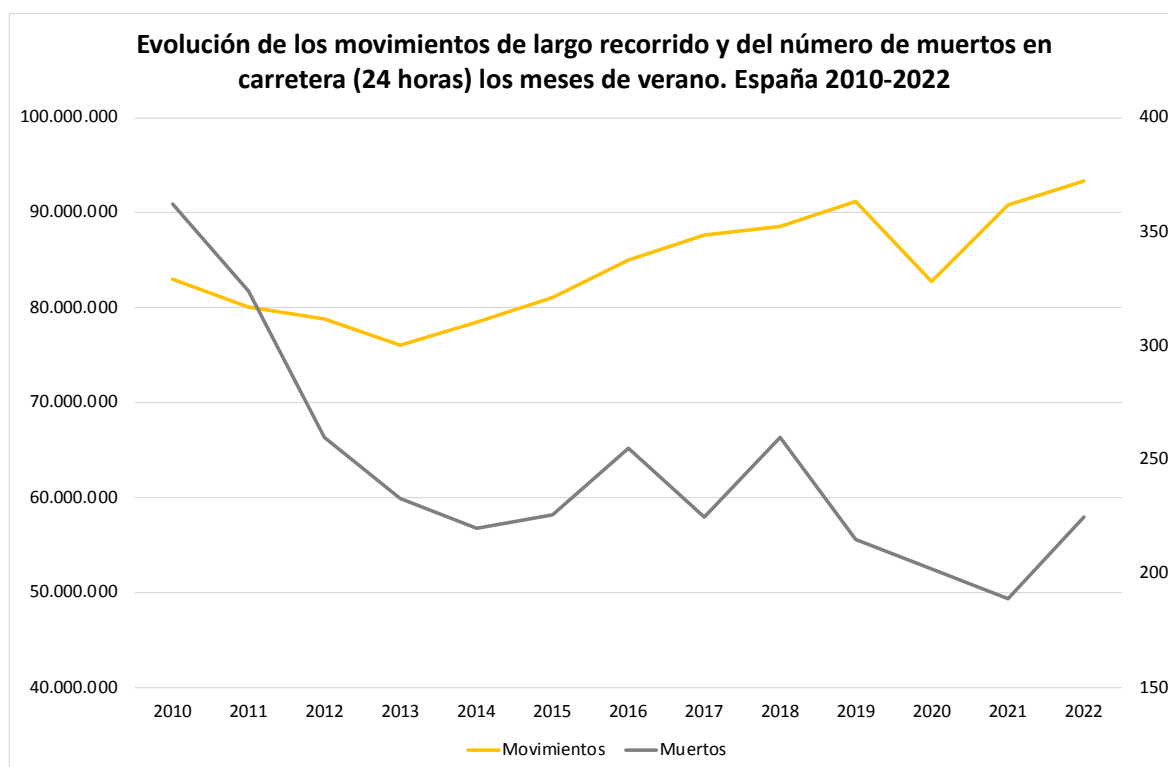


Balance de siniestralidad verano de 2022

Septiembre 2022

Introducción

En el boletín de [julio](#) ya lanzábamos una advertencia ante el preocupante incremento de las cifras de la siniestralidad en carretera. Cabe decir que la situación no ha mejorado durante este verano y el goteo de accidentes y víctimas mortales ha continuado. Durante los meses de julio y agosto murieron en las carreteras españolas 225 personas, 10 más que en 2019 (un 4,7% más). No podemos atribuir este incremento solo al aumento de tráfico. Es cierto que los desplazamientos de largo recorrido recogidos por la DGT se han situado por encima de los años previos a la pandemia: si en 2019 hubo más de 91 millones, en 2022 se han superado los 93. Pero esto representa solo un incremento del 2,4%, un crecimiento inferior al que presentan las víctimas mortales: la mortalidad en carretera ha crecido más que el tráfico. En consecuencia, debemos atribuir este incremento a otros factores, más allá de una mayor circulación de vehículos, que siempre incrementa el riesgo de sufrir un accidente: distracciones, exceso de velocidad, consumo de bebidas alcohólicas..., y también carencias en las infraestructuras.



Fuente: Elaborado con datos de la DGT.

Así pues, en España, hasta el 31 de agosto, se han registrado en conjunto 693 accidentes de tráfico en los que han muerto 753 personas. Esto supone situar la cifra de los primeros ocho meses del año en 45 personas fallecidas más que en 2019, año de referencia estadística, es decir, un incremento del 6,4%. Con ello se sitúa la perspectiva de finalizar el año con unos datos no demasiado favorables en cuanto al número de víctimas mortales y alejadas del objetivo europeo, siempre en el horizonte, de reducción en un 50% para 2030.

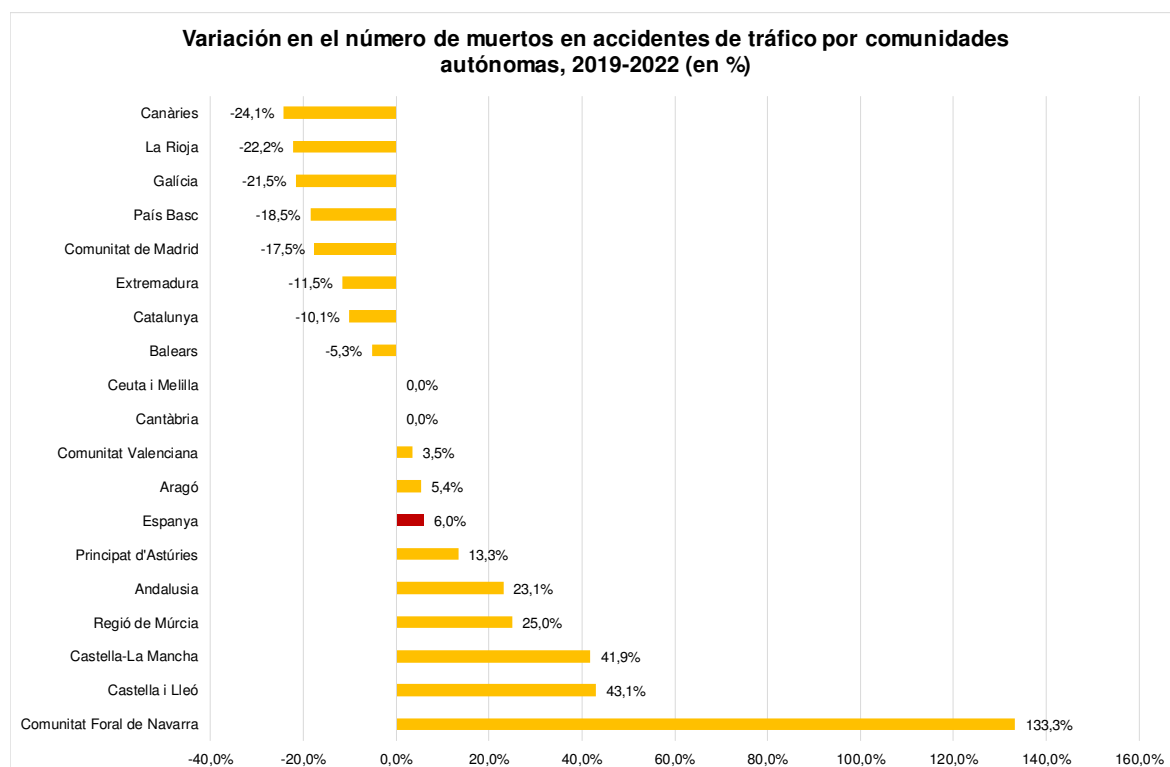
La siniestralidad en las carreteras españolas durante el verano de 2022 (julio y agosto)

Las comunidades autónomas con mayor número de muertos durante el verano (meses de julio y agosto) han sido Andalucía, Cataluña, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón y Galicia. Sin embargo, el comportamiento de estos datos ha sido distinto. En Andalucía, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Aragón el número de fallecidos ha aumentado respecto al verano de 2019. En cambio, en Cataluña y en Galicia se ha producido una reducción en el número de fallecidos.

Número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en España por comunidades autónomas. Verano 2022				
	2019	2021	2022	Diferencia 2022/2019
Andalucía	37	54	43	6
Aragón	10	9	15	5
Baleares	6	11	8	2
Canarias	8	3	7	-1
Cantabria	3	3	1	-2
Castilla y León	28	25	29	1
Castilla-La Mancha	13	7	19	6
Cataluña	40	28	34	-6
Comunidad de Madrid	12	10	11	-1
Comunidad Foral de Navarra	1	4	6	5
Comunidad Valenciana	16	9	12	-4
Extremadura	6	3	2	-4
Galicia	17	10	15	-2
La Rioja	5	1	3	-2
País Vasco	6	4	8	2
Principado de Asturias	2	3	5	3
Región de Murcia	5	5	7	2
Ceuta y Melilla	0	0	0	0
España	215	189	225	10

Fuente: Elaborado con datos de la DGT.

Fijándonos en los datos acumulados hasta el 12 de septiembre de este año, vemos que es en la Comunidad Foral de Navarra donde se ha producido el mayor incremento de víctimas mortales en términos relativos: ha pasado de 9 a 21 muertes, lo que implica un incremento del 133,3%. A esta comunidad le siguen Castilla y León (28 fallecidos más que en 2019, un +43,1%), Castilla-La Mancha (18 más, +41,9%) y Andalucía (30 fallecidos más respecto al año de referencia, un +23,1%), por citar las más destacadas. En la otra cara de la moneda encontramos tres comunidades con una reducción superior al 20%: Canarias (con 22 muertes, 7 menos que en 2019); La Rioja (7 víctimas mortales, 2 menos) y Galicia (51 fallecidos, un descenso de 14 fallecidos respecto al año de referencia).

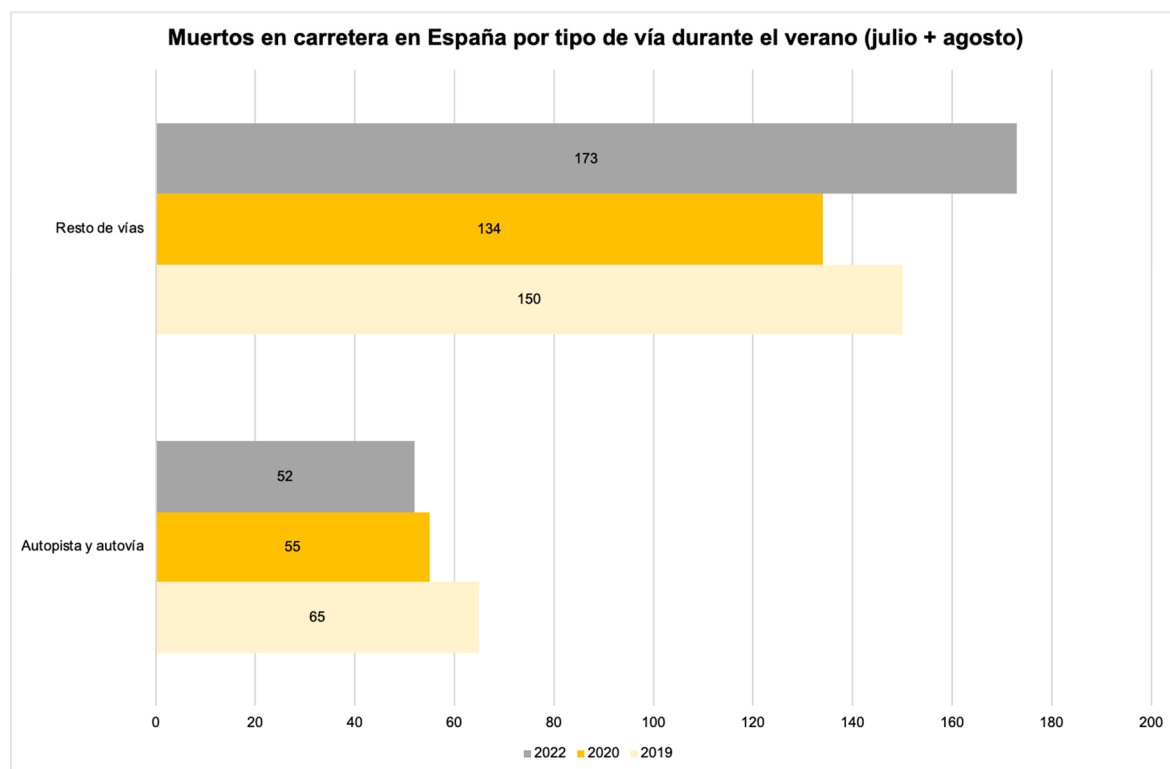


Fuente: Elaborado con datos de la DGT. Datos a 12 de septiembre.

En cuanto a los medios de desplazamiento, destaca el incremento de los turismos, no tanto por los datos relativos (un incremento del 5,3%) sino por el hecho de que se trata del vehículo en el que se concentran la mayor parte de víctimas mortales (el 44,4% de los fallecidos en accidentes de tráfico viajaban en vehículos de turismo). Junto a los coches, destaca el incremento del número de peatones atropellados en las vías interurbanas y el de víctimas que iban en camión. Por el contrario, las motocicletas, que son el segundo tipo de vehículo en número de víctimas mortales, tuvieron un descenso del 9,4%.

Muertos en accidentes de tráfico por tipo de vehículos. Verano (julio+agosto)						
	Número de muertos			%		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Peatón	14	23	19	6,5%	12,2%	8,4%
Bicicleta	10	6	10	4,7%	3,2%	4,4%
Ciclomotor	5	1	5	2,3%	0,5%	2,2%
Motocicleta	64	48	58	29,8%	25,4%	25,8%
Turismo	95	86	100	44,2%	45,5%	44,4%
Furgoneta	12	8	10	5,6%	4,2%	4,4%
Camión	10	9	14	4,7%	4,8%	6,2%
Resto	5	8	9	2,3%	4,2%	4,0%
Total	215	189	225	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaborado con datos de la DGT.

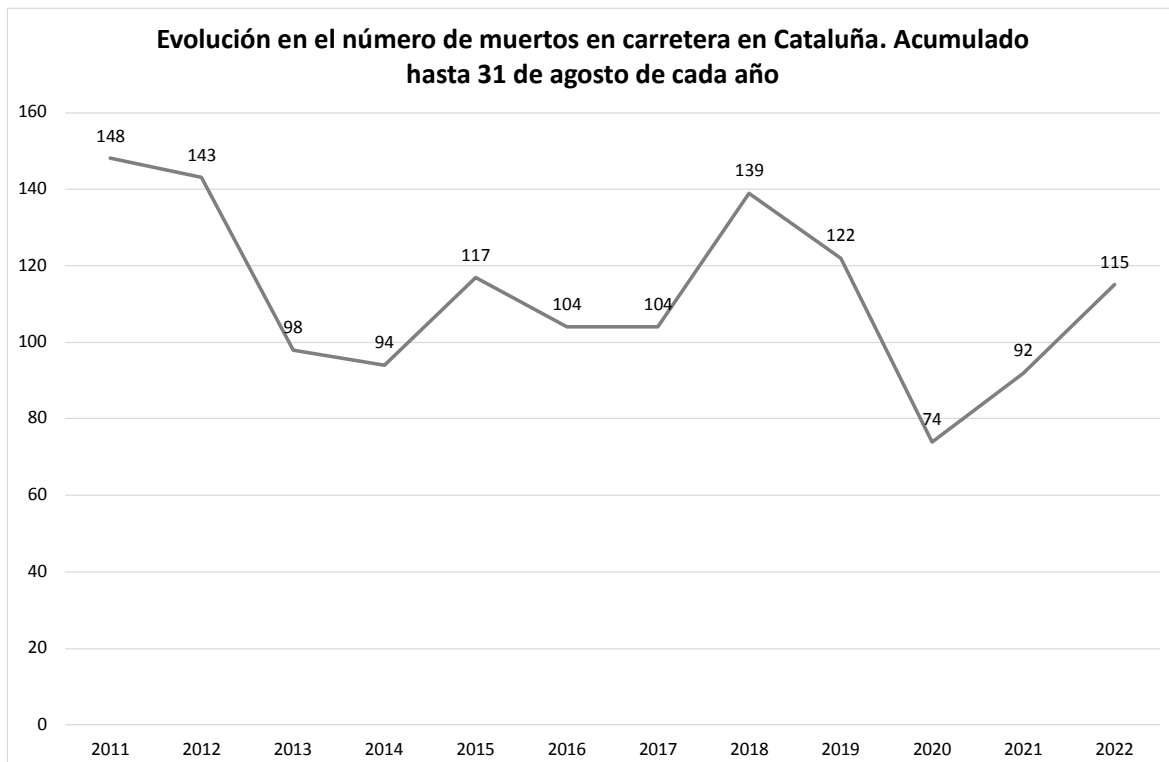


Fuente: Elaborado con datos de la DGT.

La principal siniestralidad en verano se produce en las carreteras convencionales: 173 de los 225 fallecidos han sufrido el accidente en este tipo de carreteras. O, lo que es lo mismo, el 77% de los fallecidos lo son en las vías interurbanas convencionales (casi ocho de cada 10). Y no solo eso, sino que los siniestros en estas carreteras se han incrementado notablemente, pasando de los 215 fallecidos en 2019 a los 225 de este año (un 15,3% de crecimiento). En contraste, las vías de alta capacidad –autopistas y autovías– han visto disminuir la mortalidad en un 23,1%.

La siniestralidad mortal en las carreteras catalanas: un balance hasta 31 de agosto

En Cataluña, a diferencia del acumulado en el conjunto de España, el verano ha comportado un menor número de víctimas mortales que en el período de referencia, es decir, desde 2019. En total, durante los meses de julio y agosto ha habido este año en Cataluña 34 víctimas mortales, 6 menos que en los mismos meses del año de referencia. Esto ha situado al total de víctimas acumuladas el 31 de agosto en 115, frente a las 122 de hace tres años. Una reducción de casi el 6%. Si nos fijamos en la evolución de los últimos diez años del acumulado hasta el 31 de agosto de cada año, vemos cómo en 2022 se habría reanudado la tendencia decreciente de 2019, después del repunte del año 2018. También vemos que alcanzar objetivos de reducción para ponerlos a niveles similares a los de los años de pandemia no es imposible: en 2013 y 2014 se franqueó el umbral de menos de 100 muertos y esto debería ser posible hacerlo en los próximos años para este período.



Fuente: Elaboración propia con los datos abiertos del Observatori de la Seguretat Viària (2011-2021) y con el balance de siniestralidad a 31 de agosto del SCT.

Muertos en accidentes de tráfico en las autopistas en las que se eliminó el peaje el 1 de septiembre de 2021. Datos acumulados a 31 de agosto			
	2018	2019	2022
AP-7	9	9	20
AP-2	0	0	1
C-32*	1	2	1
C-33	0	0	3
Total autopistas liberadas	10	11	25
Total muertos a 31 de agosto	139	122	115
% autopistas liberadas	7,2%	9,0%	21,7%

* Solo el tramo Barcelona-Blanes

Fuente: Elaboración propia con los datos abiertos del Observatori de la Seguretat Viària (2018-2019) y con los comunicados de accidentes mortales de los Mossos d'Esquadra.

Sin embargo, buena parte de estos accidentes se han acabado concentrando en la AP-7, vía en la que se ha producido el 17,4% de las víctimas mortales y que sigue siendo la carretera que encabeza el ranking en Cataluña. Si añadimos aquellas autopistas en las que se liberó el peaje, el dato sube hasta el 21,7%. Sin embargo, aunque es cierto que la gran arteria catalana concentra una gran cantidad de las víctimas mortales, cabe suponer que una parte importante de estas habría tenido lugar en otras vías en caso de que no se hubiera llegado a levantar el peaje. En este sentido, la segunda vía en la que ha habido más víctimas mortales ha sido la A-2, con 6 muertos, y la tercera, la C-63, con 5 víctimas mortales.

Conclusión

La evolución de la siniestralidad mortal en carretera de España durante este año no es positiva. Tampoco lo ha sido en verano, cuando ha continuado el goteo de víctimas mortales. En España, a 31 de agosto, se habían producido 693 accidentes mortales con 753 víctimas (un incremento del 6,4% respecto al año de referencia 2019). Aunque el crecimiento de víctimas mortales parece haberse moderado respecto a la situación anterior al verano, este incremento sigue sin poder ser asumido, si lo que se quiere es poder alcanzar el reto europeo de reducir el número de muertes en la carretera en un 50% en esta década.

En Cataluña la situación ha mejorado relativamente, si lo ponemos en relación con lo que había antes del verano. De ese modo, a 31 de agosto se habían registrado 7 muertes menos que en 2019 (una reducción del 6%). Una parte importante de esta siniestralidad se produce en la AP-7, la vía que concentra más accidentes (el 17,4%) del total. Habrá que hacer un esfuerzo por reducir el impacto en cuanto a siniestralidad que ha supuesto el aumento de tráfico derivado de los peajes. Pero esto debe ir acompañado de un esfuerzo global que tenga en cuenta todas las carreteras y el conjunto de la movilidad.

Desde el RACC debemos insistir en la necesidad de detener la pérdida de vidas humanas derivadas del tráfico en las carreteras y seguimos diciendo que se necesitan más medidas para poder alcanzar la meta de los 0 muertos en carretera en el año 2050. Cabe aplicar medidas ya propuestas anteriormente, como un plan específico de seguridad para motociclistas, un acceso gradual al permiso de conducir, una revisión a fondo del proceso formativo..., además de nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y persistir en la concienciación y educación de las personas. En definitiva, es necesario realizar nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver al camino de los descensos notables de la siniestralidad mortal.