

**LA SINIESTRALIDAD EN VÍAS INTERURBANAS  
DURANTE EL AÑO 2022:  
EL CAMINO HACIA LAS CERO VÍCTIMAS SERÁ  
SINUOSO**

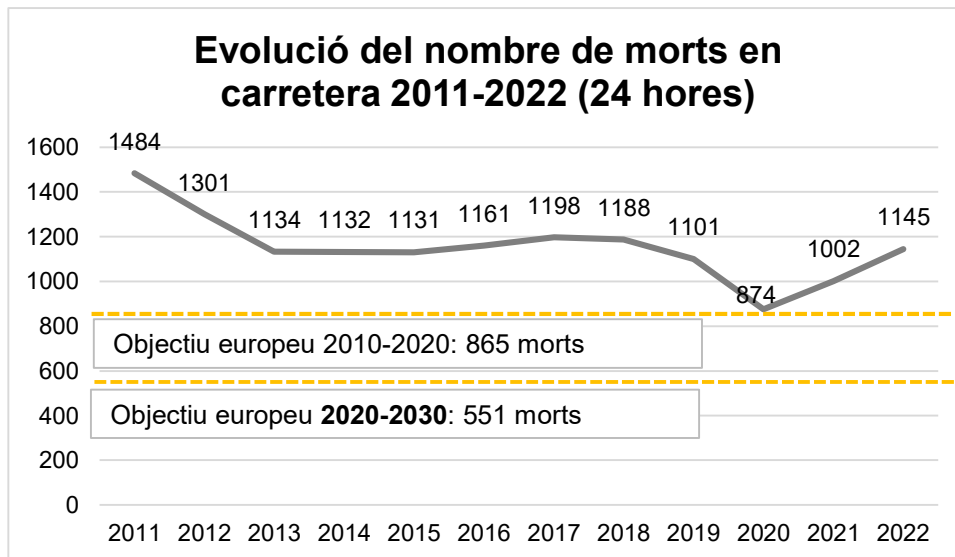
Enero 2023



De nuevo presentamos el balance de la siniestralidad del año que hemos dejado atrás. En este caso, como veremos, se pueden realizar distintas valoraciones según como se mire: según si ponemos el foco en el conjunto del territorio español, sobre el catalán o sobre la ciudad de Barcelona, el balance del año es distinto. Más positivo en el caso de Cataluña (o no tan negativo, teniendo en cuenta que el objetivo debería ser 0 víctimas mortales) y más negativo en los otros dos casos. De esta forma, en este balance analizaremos primero lo ocurrido en España, en un segundo apartado nos centraremos en Cataluña y acabaremos enfocando sobre el caso de la ciudad de Barcelona.

## 1. LA SINIESTRALIDAD MORTAL EN ESPAÑA

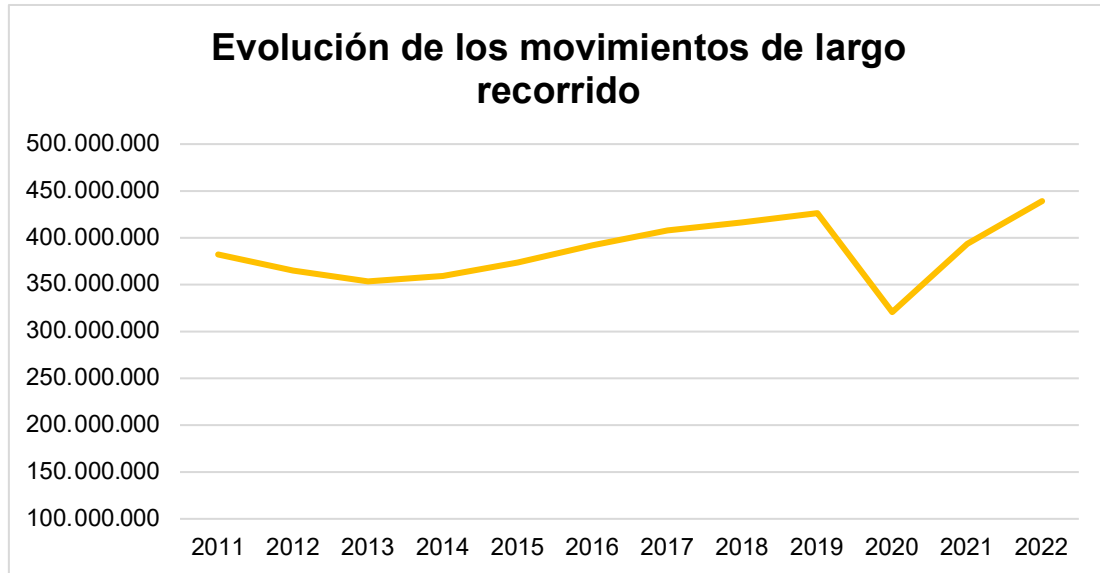
En los balances parciales que hemos realizado a lo largo del año, que se pueden consultar en <https://movilidad.racc.es/informes-y-estudios/>, ya hemos ido avisando de que la evolución de la siniestralidad en carreteras interurbanas no iba en la dirección de reducción del número de muertos respecto al año 2019, el último año de normalidad antes de la pandemia. Efectivamente, el balance final en España del primer año sin restricciones de movilidad después de la pandemia es negativo, no solo respecto al año anterior, también si lo ponemos en relación con el último año de normalidad. Durante 2022 se han producido 1.042 accidentes mortales en las carreteras españolas, con un balance de 1.145 personas fallecidas y 4.008 heridas graves. Aunque estos últimos son un 10% menos, si lo comparamos con 2019, el número de muertos representa un incremento del 4% respecto al mismo año.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Este incremento de la siniestralidad se produce en el contexto de mayor movilidad. El número de los desplazamientos de largo recorrido, según los datos proporcionados por la propia DGT, ha sido de 439,8 millones, lo que supone un incremento del 3% respecto a 2019 y convierte el año 2022 en el de mayor movilidad de larga distancia en carretera de la década. Aunque no existe una correlación exacta, lo cierto es que el número de muertos en vías interurbanas ha seguido una evolución similar a la de la movilidad de largo recorrido. En los primeros años de la década de 2010, el número de víctimas mortales fue descendiendo a medida que la crisis afectaba a la movilidad, llegando hasta los 1.134 fallecidos de 2013. A partir de ese momento, aunque los desplazamientos han ido creciendo año tras año, se logró estabilizar la siniestralidad mortal por debajo de los 1.200 muertos anuales. La pandemia ha tenido como resultado una drástica caída tanto de los desplazamientos como de la mortalidad. Sin embargo, en el momento en que se

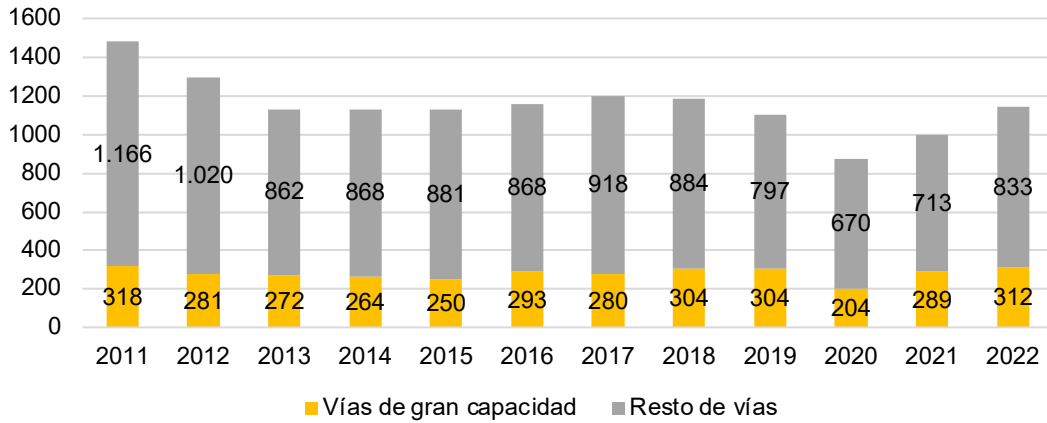
ha vuelto a una situación de cierta normalidad, tanto la movilidad como el número de muertos se han situado en niveles incluso superiores a los de 2019.



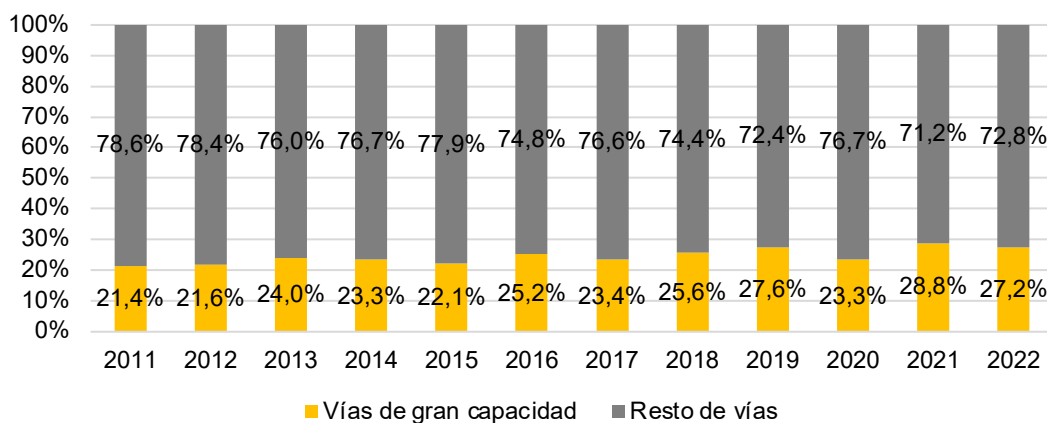
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

La mayoría de los accidentes mortales se producen en las vías convencionales, que nunca han representado menos del 70% de los muertos. Estas, según afirma 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. A partir del año 2016 se observa una tendencia a que los fallecidos en vías de alta capacidad representen un porcentaje más elevado, superando, de promedio, el 25% y alcanzando el 27,2% del año 2022. A pesar del incremento de tráfico en las vías de gran capacidad, incentivado en gran parte por la finalización de las concesiones en algunas autopistas de peaje, vemos que el incremento de la mortalidad en carretera que se ha producido el pasado año respecto a 2019 ha sido, en global, mayor en las vías convencionales (un +5%) que en las vías de gran capacidad (un +3%).

## 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.

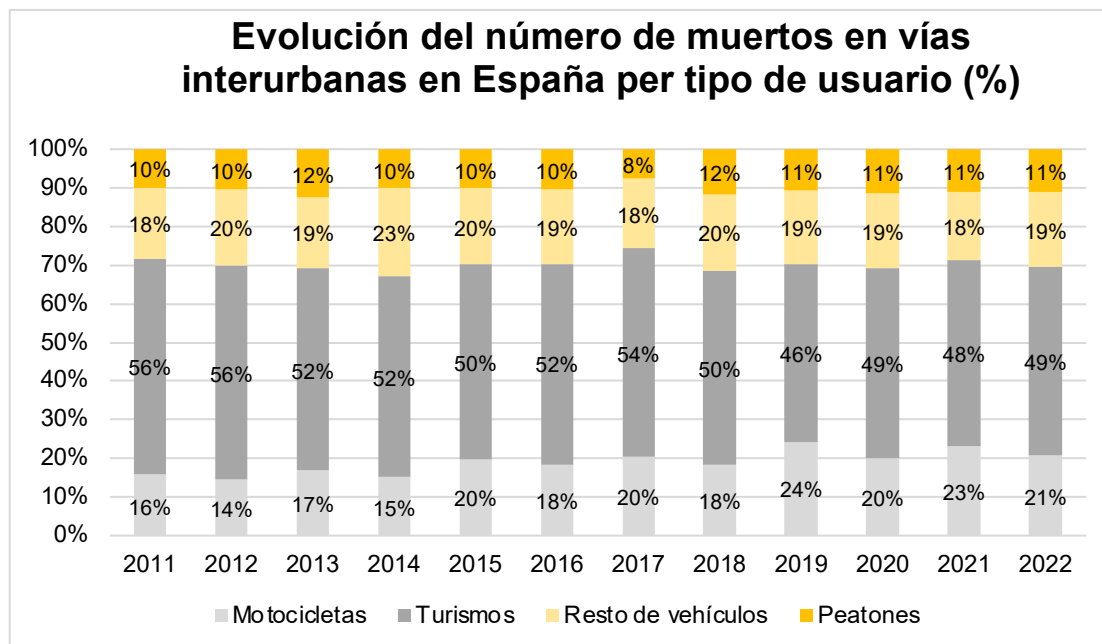
En los últimos años, uno de los aspectos a destacar ha sido el gran peso que han llegado a tener las víctimas vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y usuarios de ciclomotores y motocicletas. Y, a partir de ahora, también debemos incluir los vehículos de movilidad personal (VMP, básicamente patinetes 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 la proporción notable que han cogido paulatinamente las motocicletas. De esta forma, durante la primera mitad de la década los motoristas fallecidos en accidente de tráfico representaban un 16% anual de las víctimas, en promedio, mientras que en la segunda mitad y hasta la actualidad han pasado a suponer de promedio el 21%.

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Diferencia 2022/2019
Peatón	91	137	118	99	113	126	6,8%
Bicicleta	43	36	40	37	31	44	10,0%
VMP				1	1	1	
Ciclomotor	20	30	19	16	14	14	-26,3%
Motocicleta	242	217	267	175	232	237	-11,2%
<b>Vulnerables</b>	<b>396</b>	<b>420</b>	<b>444</b>	<b>328</b>	<b>391</b>	<b>422</b>	<b>-5,0%</b>
Turismo	649	598	508	431	486	560	10,2%
Furgoneta	75	65	71	46	54	69	-2,8%
Camión	53	61	58	45	46	62	6,9%
Autobús	2	11	0	1	1	11	
Otros vehículos	23	33	20	23	24	21	5,0%
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	<b>1.188</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.145</b>	<b>4,0%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Sin embargo, este año se han producido algunos hechos diferenciales respecto a 2019. En conjunto, las víctimas de modos vulnerables se han reducido un -5%, efecto sobre todo debido al descenso de motoristas fallecidos (-11,2%) y de los usuarios de ciclomotor (-26,3%). Por el contrario, peatones y usuarios de la bicicleta se han incrementado en un 6,8% y un 10,0%, respectivamente.

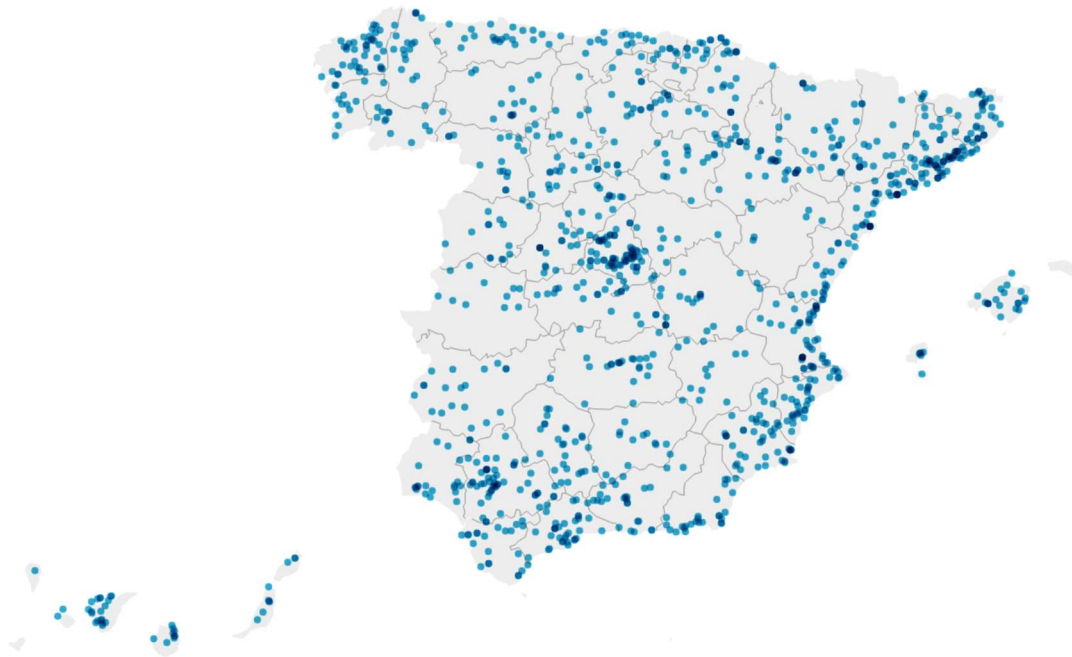


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Uno de los aspectos que destaca la DGT es que más de la mitad de los peatones fallecidos en vías interurbanas —58 en total— lo han sido en autopistas y autovías, 17 de los cuales han sido atropellados cuando se habían apeado del vehículo. Además, la mayoría de los 126 peatones fallecidos en cualquier tipo de carreteras no llevaba ninguna prenda reflectante (solo 8 llevaban este elemento de seguridad).

En cuanto a los otros modos de desplazamiento, cabe destacar el elevado uso del casco entre los usuarios de motocicletas y ciclomotores, aunque 5 de los 251 muertos con estos modos de transporte no llevaban casco (el 2% del total). Más preocupante es el elevado número de personas fallecidas en turismos y furgonetas que no llevaban el cinturón de seguridad cuando sufrieron el accidente mortal: 142 de 629 no llevaban puesto el cinturón, lo que significa que un 23% de los fallecidos en turismos y furgonetas no usaban ese elemento de seguridad en el momento de sufrir el accidente.

### Localización de los fallecidos en accidentes de tráfico en España



Fuente: Elaborado por la DGT *Siniestralidad mortal en vías interurbanas 2022 (Cómputo de personas fallecidas)*. Datos provisionales. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 9 de enero de 2023

Si nos fijamos en la distribución territorial de las víctimas, observamos que solo en 6 de las 17 comunidades autónomas se ha podido reducir el número de víctimas mortales. En términos absolutos, o sea, teniendo en cuenta la diferencia en el número de muertos respecto a 2019, Madrid (con 20 muertos menos), Cataluña (reduce en 18 víctimas mortales) y País Vasco (-13) son las que podemos destacar. En el lado contrario, encontramos tres comunidades con un incremento superior a los 10 fallecidos respecto

a 2019: destacan los 40 fallecidos más de Castilla y León, que es seguida por Andalucía (+25) y Castilla-La Mancha (un aumento de 15 fallecidos).

Si atendemos a la variación relativa, es decir, al porcentaje de diferencia entre 2022 y 2019, vemos que las reducciones relativas están encabezadas por La Rioja (que con 6 muertes menos tiene una reducción del -38%), País Vasco (-34%) y la Comunidad de Madrid (-22%), seguidas por Extremadura (6 fallecidos menos, -17%) y Cataluña (-10%). En términos relativos, el mayor incremento en el número de víctimas mortales lo tiene Cantabria que, con 4 fallecidos más que en 2019, crece un 44%. A esta comunidad le siguen Castilla y León (+42%), la Región de Murcia (9 fallecidos más, +26%), Navarra (+25%), Castilla-La Mancha (+23%), Aragón (7 fallecidos más, +13%) y Andalucía (+13%). Asturias, Canarias y Galicia, con un fallecimiento más, tienen incrementos relativos inferiores (+5%, +3% y +1%, respectivamente). En las Islas Baleares ha habido el mismo número de víctimas mortales que hace tres años. Y, como suele ser habitual, en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla no ha habido víctima mortal alguna.

### Evolución del número de muertos en carretera en España por comunidades autónomas (24 horas)

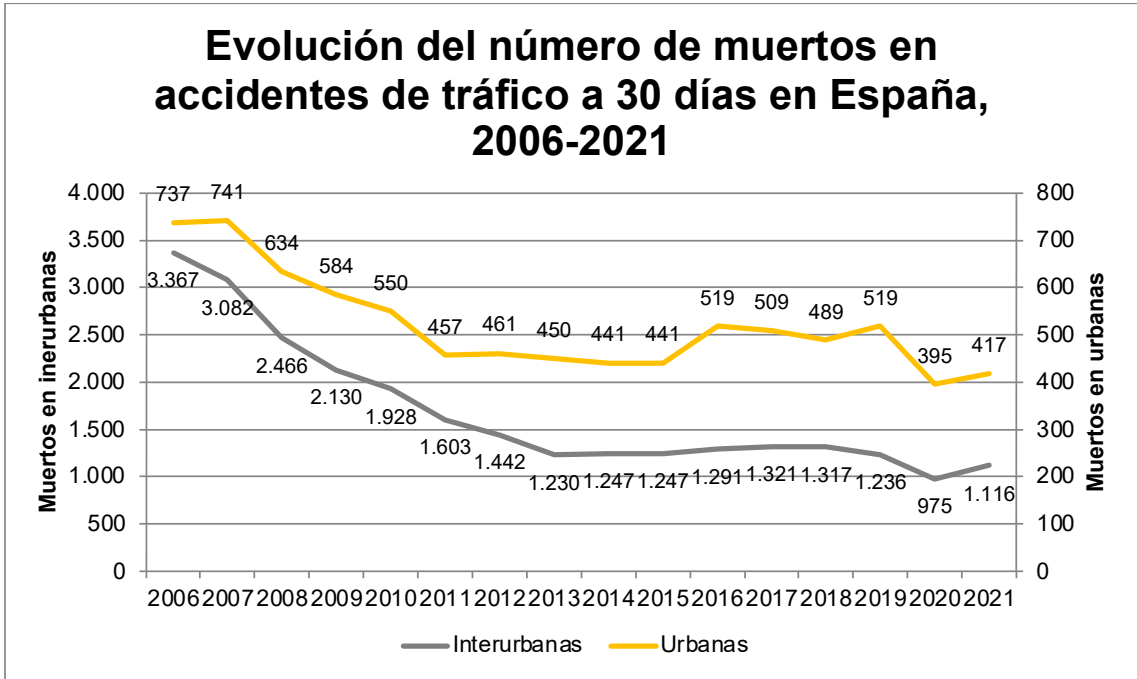
	2019	2020	2021	2022	Var. 2022/2019
Andalucía	197	185	209	222	13%
Aragón	53	45	40	60	13%
Principado de Asturias	21	13	17	22	5%
Islas Baleares	25	26	35	25	0%
Canarias	39	22	32	40	3%
Cantabria	9	9	13	13	44%
Castilla-La Mancha	65	81	82	80	23%
Castilla y León	96	89	90	136	42%
Cataluña	175	108	139	157	-10%
Extremadura	36	24	27	30	-17%
Galicia	88	70	77	89	1%
Comunidad de Madrid	90	44	65	70	-22%
Región de Murcia	34	27	30	43	26%
Comunidad Foral de Navarra	20	16	23	25	25%
La Rioja	16	15	8	10	-38%
Comunidad Valenciana	99	74	83	98	-1%
País Vasco	38	25	32	25	-34%
Ceuta y Melilla	0	1	0	0	0%
<b>Total</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.145</b>	<b>4%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Sin embargo, debemos insistir en que los datos definitivos y homologables con los europeos no los conoceremos 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 llegan hasta 2021 y que podemos consultar en la propia web de la DGT o en la publicación *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2021*, que nos indican que en 2021 hubo en total 1.533 muertes en accidentes de tráfico, de los cuales 417 en



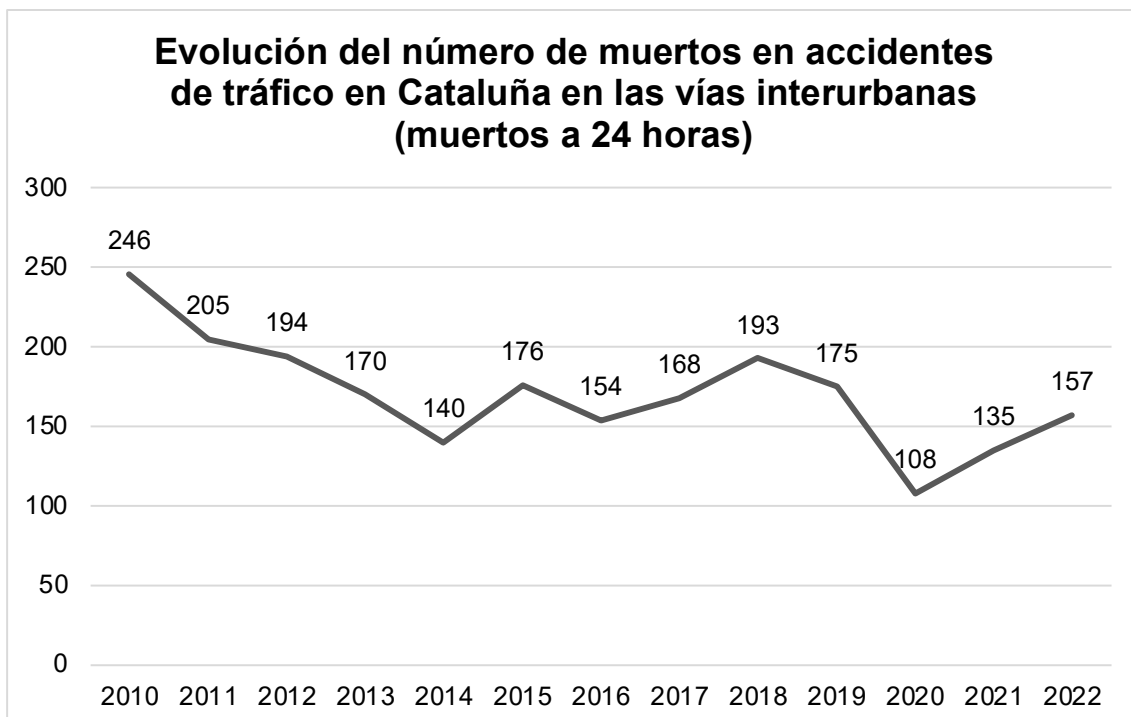
vías urbanas y 1.116 en las interurbanas. Son datos que todavía muestran una reducción excepcional respecto a 2019 y con los que no podemos establecer comparaciones. Sin embargo, estos reflejan, por un lado, la caída de la siniestralidad vial global durante la pandemia y, por otro lado, como, en la medida en que se va recuperando la normalidad, las cifras vuelven al nivel de 2019 o, incluso, las superan. Los datos de las vías interurbanas de 2022 con muertos a 24 horas apuntan también en esta última dirección.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

## 2. LA SINIESTRALIDAD MORTAL EN CATALUÑA

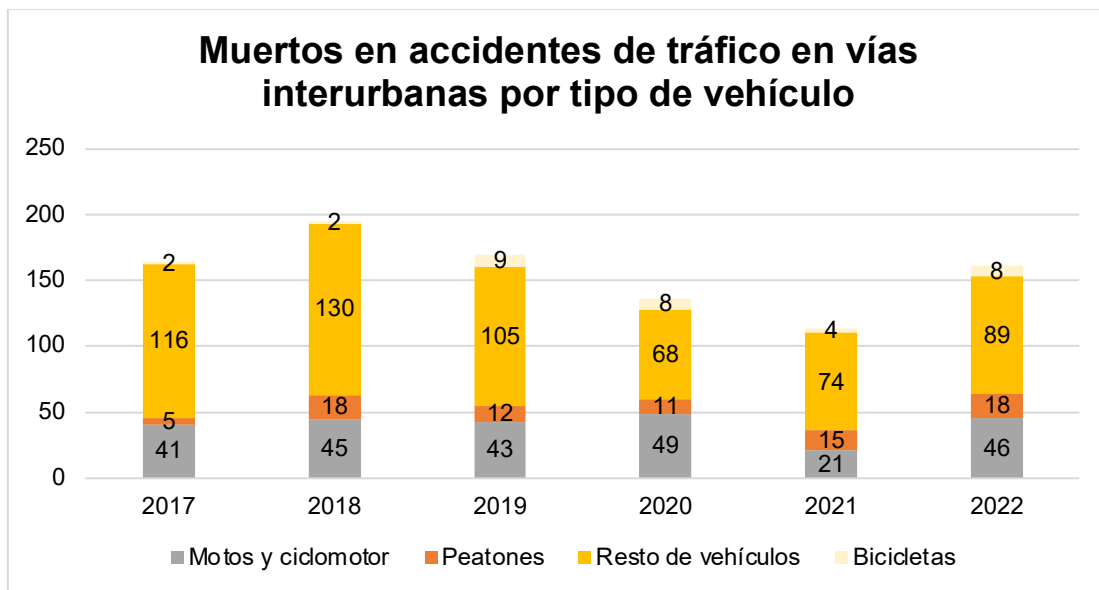
Ya hemos indicado al inicio de este balance que la valoración es distinta según donde ponemos el foco. En Cataluña, después de unos años de crecimiento de la siniestralidad, en 2019 se logró de nuevo romper la tendencia. 2020 y 2021, como hemos insistido, han sido unos años extraordinarios en los que, como consecuencia de las restricciones a la movilidad, se han producido cifras realmente bajas. La de 2020 es la más baja de la serie histórica. Una buena noticia —a pesar de que la existencia de víctimas mortales siempre es negativa— es que el retorno a la normalidad de la movilidad en Cataluña no ha significado este año pasado el retorno al mismo nivel de 2019, sino que se ha producido allí una reducción notable: se ha pasado de los 175 fallecidos en 2019 a los 157 de 2022, lo que significa una reducción del -10,3%.



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

También en Cataluña hay que poner énfasis en el caso de los vehículos de dos ruedas con motor (ciclomotores y, sobre todo, motos) porque, contra la evolución general del número de muertos que ha sido descendente, a pesar del frenazo de los últimos años, en el caso de los motoristas la evolución ha sido claramente negativa, por lo que en 2021, año en el que todavía había restricciones de movilidad, se ha producido 1 muerte más en vehículos de dos ruedas con motor que en 2017 y 3 más que en 2019. Este año, este colectivo ha visto como se reducía su siniestralidad mortal, aunque, sin embargo, 42 motoristas han perdido la vida en las carreteras catalanas (un -14,3% respecto a 2019). También debemos destacar los 8 ciclistas que han muerto en la carretera. Es un hecho preocupante porque desde 2019 es un colectivo que sufre una siniestralidad

mortal relativamente elevada, incluso en 2020, en el año central de la pandemia, encontramos 8 víctimas mortales en este modo de transporte. Dentro del colectivo de modos vulnerables destaca el repunte de peatones fallecidos en las vías interurbanas, que se sitúa a nivel de 2018, con las 18 víctimas mortales que iban a pie. Cabe destacar que la mitad de estas víctimas han perdido la vida en la autopista AP-7. La evolución de los modos vulnerables contrasta con la del resto de vehículos, que han pasado de 130 muertos en 2018 a 105 en 2019 y reduciéndose aún más durante 2022, año en el que ha habido 89 muertes en otros vehículos (turismos, furgonetas, camiones...).



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

Por lo que se refiere a la distribución territorial, debemos destacar la gran reducción que ha habido en la provincia de Lleida, que ha pasado de 28 a 14 víctimas mortales (una reducción del -50%). En esta demarcación, las comarcas del Segrià (6), la Noguera (3) y el Alt Urgell (2) concentran la mayoría de las víctimas mortales. La provincia de Barcelona también ha tenido una reducción notable, pasando de 80 fallecidos en 2019 a 70 en 2022 (-12,%). Son las comarcas cercanas a la ciudad de Barcelona las que concentran la mayor parte de las víctimas mortales: Vallès Oriental (con 15 fallecidos), Baix Llobregat (14) y Vallès Occidental (9). En Tarragona, con 39 muertes, sólo ha habido una víctima mortal menos que en 2019, que han tenido lugar principalmente en el Baix Ebre (11) y el Tarragonès (8). Girona es la única provincia en la que ha habido un incremento de víctimas mortales respecto a 2019: se ha pasado de las 27 de tres años antes a las 34 de 2022 (+25,9%), destacando el Alt Empordà ( 13 muertos) y la Selva y el Gironès (6 cada una).

<b>Muertos en accidentes de tráfico en las autopistas en las que se eliminó el peaje el 1 de septiembre de 2021</b>			
	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2022</b>
AP-7	12	15	24
AP-2	0	1	2
C-32*	2	2	2
C-33	1	0	2
Total autopistas liberadas	15	18	30
Total fallecidos a 14 de julio	193	175	157
% autopistas liberadas	7,8%	10,3%	19,1%

\* Sólo el tramo Barcelona-Blanes

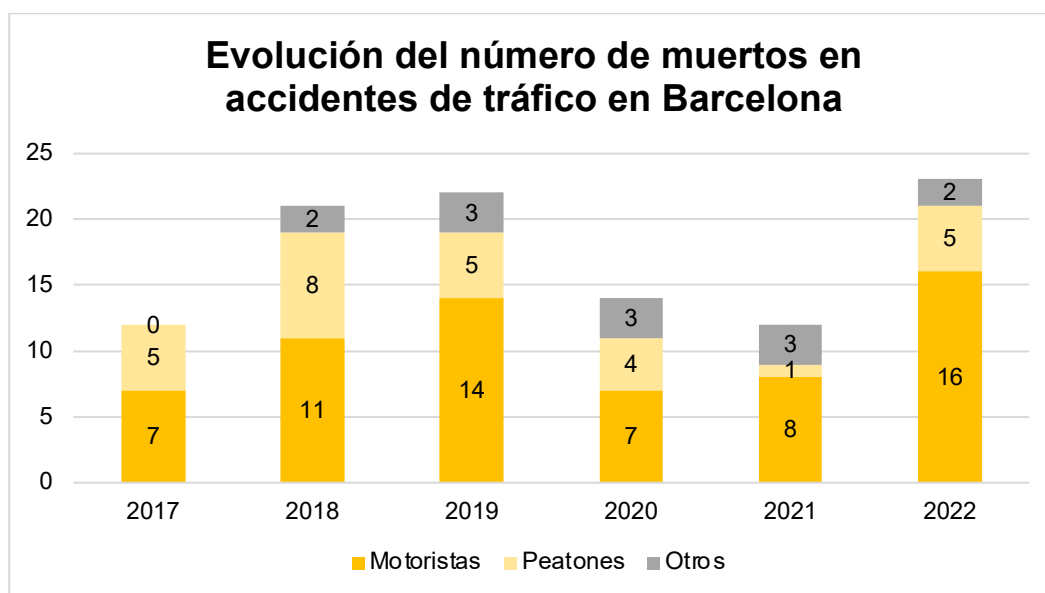
Fuente: Elaboración propia con los datos abiertos del *Observatorio de la Seguridad Vial (2018-2019)* y con los comunicados de accidentes mortales de los Mossos d'Esquadra.

Uno de los rasgos más importantes de la siniestralidad mortal en carretera de 2022 ha sido el gran incremento de víctimas mortales que se ha producido en la autopista AP-7, que con 24 muertes concentra el 15% de las víctimas mortales que han producido en las vías interurbanas. La AP-7 ya era una carretera con elevada mortalidad, dada su longitud y el volumen de tráfico que absorbía. Pero el fin de las concesiones y la eliminación de los peajes han supuesto un aumento tanto del tráfico como de la siniestralidad mortal. Como puede comprobarse en la tabla, es un fenómeno casi exclusivo de esta vía, debido al aumento de la movilidad en este corredor, teniendo en cuenta que en el resto de las autopistas en las que se ha liberado el peaje el incremento de víctimas mortales no es significativo. Tanto la AP-2, como la C-32 (entre Barcelona y Blanes), como la C-33 tenían una baja siniestralidad mortal antes de la liberación de los peajes y la siguen teniendo ahora, aunque en algunos casos se haya producido alguna víctima mortal más que en 2019. Sin embargo, en todos estos casos puede que nos encontremos con un hecho puntual y habrá que esperar a ver cuál será la evolución de los próximos años, sin que esto signifique que no se deban tomar medidas para evitar su accidentalidad.

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 visto 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 hubo 52 (-35%).

### 3. LA SINIESTRALIDAD EN BARCELONA

Aunque todavía no tenemos datos globales de las vías urbanas en España o Cataluña, sí que disponemos de la información para la ciudad de Barcelona. De esta forma, cabe destacar el incremento notable de la siniestralidad en la capital catalana, que, con 23 muertos, supera los 22 acaecidos en 2019. En este sentido, destaca el colectivo de los motoristas que ha doblado el número de víctimas de 2021 y que ha sido el más elevado de los últimos cinco años. De hecho, debemos remontarnos a 2015 para encontrar un número similar de víctimas mortales en este modo de transporte (aquel año se registraron 17). El segundo colectivo es el de los peatones que, al incrementarse respecto a 2021, se sitúa en niveles similares a los existentes antes de la pandemia. Cabe señalar que en 2022 no ha habido ninguna víctima mortal que circulara con vehículo de movilidad personal (patinetes), después de dos años en los que se habían producido víctimas mortales que circulaban (1 fallecido en patinete en 2020 y 2 en 2021).



Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Barcelona.

#### 4. CONCLUSIÓN

Después de dos años de restricciones, 2022 ha sido el primero de normalidad por lo que se refiere al tráfico en carreteras interurbanas y, en consecuencia, también a la accidentalidad. Cabe decir que, en España, la siniestralidad más grave, es decir, la mortal, lamentablemente ha vuelto a la normalidad y se ha situado un 4% por encima de la que había ocurrido en 2019. Una sola víctima mortal ya no es una buena noticia, por lo que el resultado de 2022 aún lo es menos. La pandemia ayudó a conseguir el objetivo europeo para 2020 y, en cambio, el retorno a la normalidad nos aleja del objetivo para 2030. En Cataluña la situación ha sido diferente, dado que se ha logrado una notable reducción de la siniestralidad mortal (-10%). Sin embargo, en este caso tenemos una excepción que es la autopista AP-7, que ha concentrado buena parte de los fallecidos en accidente de tráfico. En cuanto a la ciudad de Barcelona, el balance no podía ser más negativo, superando el número de muertes en accidentes de tráfico de 2019. En los tres casos (España, Cataluña, Barcelona) es necesario poner énfasis en los modos vulnerables (motoristas, peatones, ciclistas), que representan un elevado volumen de las víctimas mortales. Y en el caso de los otros modos, parece que deberá volver a insistirse en la necesidad del uso de elementos de seguridad pasiva como el cinturón de seguridad.

Desde el RACC consideramos que el objetivo de 0 muertos en 2050 no debe ser propagandístico, sino que deben establecerse las medidas necesarias para hacerlo efectivo. Por este motivo debemos insistir en la necesidad de detener la pérdida de vidas humanas derivadas del tráfico en las carreteras, poniendo las herramientas para conseguir ese objetivo. 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... Así como 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 que se han producido en otras épocas.