



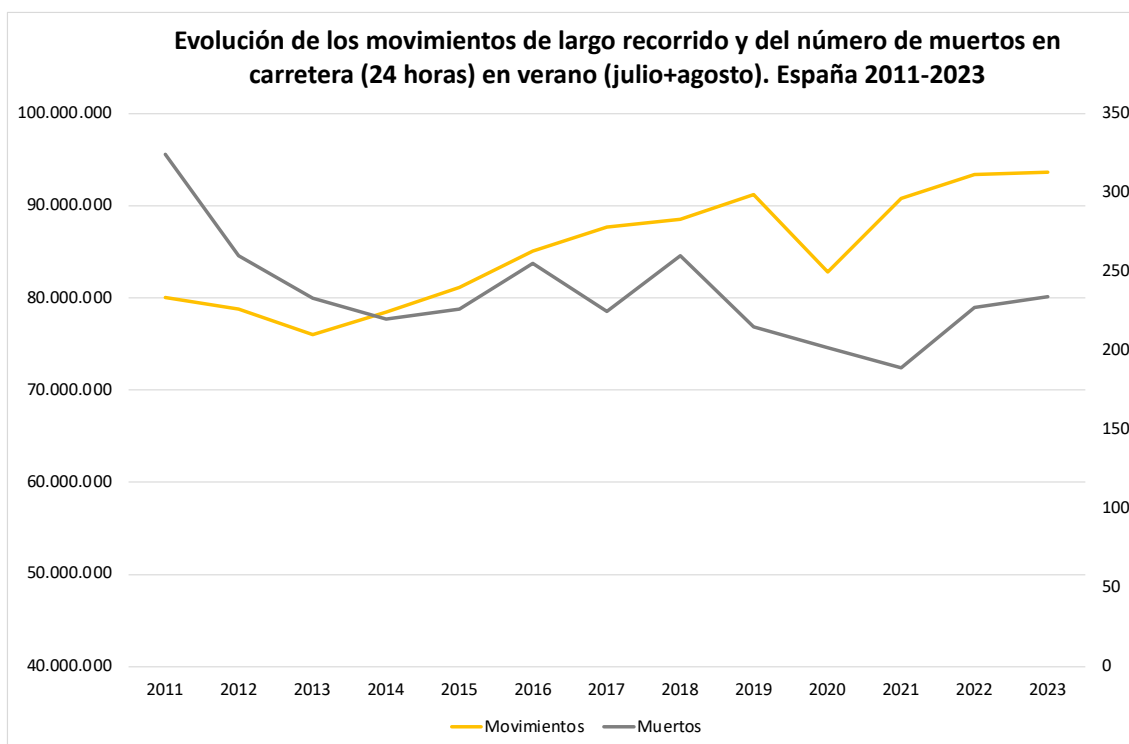
BALANCE DE SINIESTRALIDAD

VERANO DE 2023

Septiembre 2023

Introducción

Este verano también ha sido movido. Nos referimos, claro, a la movilidad por carretera. El año anterior ya se superaron los niveles de movilidad previos a la pandemia, con más de 93,3 millones de desplazamientos de largo recorrido, pero la serie histórica de la DGT ha marcado este año en curso un récord histórico: 93.625.179 desplazamientos se han producido en las carreteras españolas entre julio y agosto de 2023. Ya sabemos que, a medida que aumenta la movilidad, el riesgo de sufrir un accidente es mayor. Sin embargo, el incremento notorio de los desplazamientos de largo recorrido del pasado año y del presente no explican el conjunto de los accidentes y de las víctimas mortales. Durante el verano de 2023 (julio + agosto) fallecieron en las carreteras españolas 234 personas, lo que representa un crecimiento del 3,1%, mientras que la movilidad solo lo ha hecho en un 0,3%, moderando la tendencia mostrada en el año anterior. Este incremento de la mortalidad en carretera en España se ha producido sobre todo en agosto: mientras que en julio han muerto 116 personas (14 menos que el pasado año), durante el mes de agosto las víctimas mortales han sido 118 (21 más que en 2022). De esta forma, el porcentaje acumulado anual de reducción respecto al pasado año, que estaba en un 6,1% a finales de julio, se sitúa al cierre este balance en el 2,1%.



Fuente: Elaborado con datos de la DGT.



En conjunto, durante el verano de 2023 se han registrado 223 siniestros mortales en las carreteras españolas, cuyo resultado han sido 234 personas fallecidas y 946 personas hospitalizadas, con unos incrementos del 4,2%, 3,1% y 13,2% respectivamente. Así pues, si en el conjunto del año la tendencia general ha sido ampliar la reducción respecto al año pasado, durante este verano esta tendencia se ha revertido, abriendo la perspectiva de acabar el año con una reducción de las víctimas mortales mínima o incluso con una mortalidad superior a la del año anterior.

La distribución territorial de la siniestralidad mortal en las carreteras españolas durante el verano de 2023

El mayor número de fallecidos se ha producido en las carreteras de Andalucía, Cataluña, Madrid, Castilla y León y la Comunidad Valenciana. La mayoría de estas comunidades tienen una fuerte incidencia del turismo. Sin embargo, si nos fijamos en la reducción respecto al año pasado (también en términos absolutos), Castilla y León, Andalucía, Aragón y Castilla-La Mancha son las que más diferencia presentan con lo ocurrido en 2022. Seis son las comunidades autónomas en las que ha habido un incremento de la mortalidad en carretera, destacando Extremadura (11 fallecidos más que el año pasado), Madrid (10), la Comunidad Valenciana (7) y Baleares (6 fallecidos más). En términos relativos, es decir, en el porcentaje de incremento o reducción de la mortalidad, el orden varía un poco. Evidentemente, destaca Extremadura que, al pasar de 2 a 13 fallecidos, ha tenido un incremento del 550%. También Madrid, con un 91% de incremento, y Baleares y la Comunidad Valenciana. Debemos dejar fuera de este ranking a comunidades con un número reducido de muertes en las que un muerto más implica un incremento porcentual enorme (como en Cantabria, que ha pasado de 1 a 2 muertes, o sea, un 100% de incremento).

Número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en España por Comunidades Autónomas. Verano 2023				
	2021	2022	2023	Diferencia 2023/2022
Andalucía	54	43	38	-5
Aragón	9	16	13	-3
Baleares	11	8	14	6
Canarias	3	7	5	-2
Cantabria	3	1	2	1
Castilla y León	25	30	21	-9
Castilla-La Mancha	7	19	16	-3
Cataluña	28	33	32	-1
Comunidad de Madrid	10	11	21	10
Comunidad Foral de Navarra	4	6	4	-2
Comunidad Valenciana	9	12	19	7
Extremadura	3	2	13	11
Galicia	10	16	14	-2
La Rioja	1	3	2	-1
País Vasco	4	8	6	-2
Principado de Asturias	3	5	8	3
Región de Murcia	5	7	6	-1
Ceuta y Melilla	0	0	0	0
España	189	227	234	7

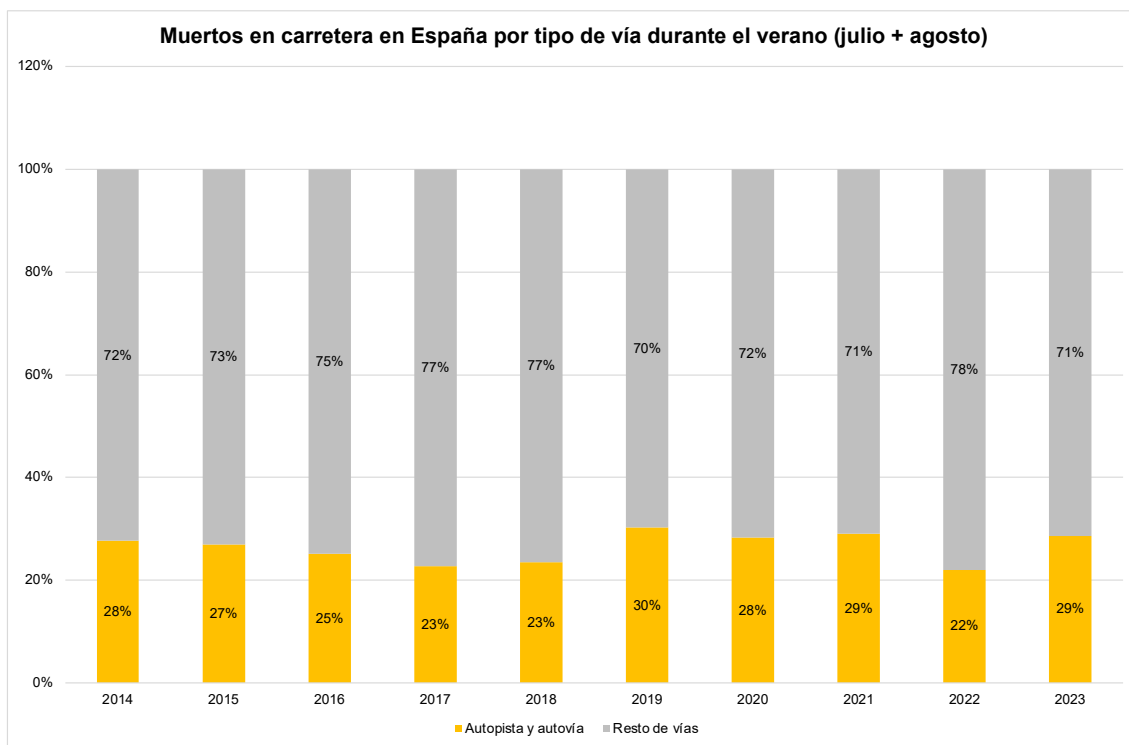
Fuente: Elaborado con datos de la DGT. Son datos de muertes a 24 horas en carretera.



Fuente: Elaborado con datos de la DGT. Son datos de muertes a 24 horas en carretera.

La mayoría de las muertes en accidentes de tráfico en carretera se producen en las vías convencionales, mientras que las vías de gran capacidad (autopistas y autovías) representan habitualmente alrededor de un 26% de las muertes que se producen en verano. Sin embargo, en el año en curso detectamos un incremento notable de la mortalidad en autopistas y autovías, que ha pasado de 50 muertes en 2022 a 67 (un incremento del 34%). Por el contrario, este verano, en las carreteras convencionales se ha producido una ligera reducción de la mortalidad (-6%).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Autopista y autovía	61	61	64	51	61	65	60	55	50	67
Resto de vías	159	165	191	174	199	150	152	134	177	167
Total	220	226	255	225	260	215	212	189	227	234



Fuente: Elaborado con datos de la DGT. Son datos de muertes a 24 horas en carretera.

Casi el 48% de las personas que han muerto en las carreteras durante este verano circulaban en turismos. Los fallecidos en este medio de transporte han pasado de 103 en 2022 a 112 este año (incremento del 8,7%). Sin embargo, destaca el aumento notable en los últimos tres años de los modos vulnerables (peatón, bicicleta, ciclomotor y motocicleta).¹ De esta forma, se ha pasado de 78 muertos en estos medios en 2021 a los 98 de este año. En verano de 2023, este incremento ha sido causado sobre todo por víctimas que eran peatones (el 10% del total) o las que circulaban en bicicleta (el 5% de todas las víctimas mortales). En cambio, los ciclomotores se han mantenido al mismo nivel de 2022 y las víctimas mortales que iban en motocicleta han caído un 5% (se ha pasado de 60 a 57 muertes entre 2022 y 2023).

¹ Recordar que el estado de alarma decayó el 8 de mayo de 2021. Por lo tanto, la comparación de los meses de julio y agosto es pertinente.

Muertos en accidentes de tráfico por tipos de vehículo. Verano (julio + agosto)						
	Número de muertos			%		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Peatón	23	20	24	12,2%	8,8%	10,3%
Bicicleta	6	8	12	3,2%	3,5%	5,1%
Ciclomotor	1	5	5	0,5%	2,2%	2,1%
Motocicleta	48	60	57	25,4%	26,4%	24,4%
Turismo	86	103	112	45,5%	45,4%	47,9%
Furgoneta	8	10	5	4,2%	4,4%	2,1%
Camión	9	14	7	4,8%	6,2%	3,0%
Resto	8	7	12	4,2%	3,1%	5,1%
Total	189	227	234	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: elaborado con datos de la DGT. Son datos de muertes a 24 horas en carretera.

Más allá del verano: la siniestralidad en las carreteras españolas a 19 de septiembre

Los datos del verano no han sido globalmente positivos en toda España. A día 19 de septiembre, últimos datos disponibles en el momento de redactar estas líneas, han muerto en las carreteras españolas 802 personas. El incremento del verano ha hecho que la diferencia respecto al año anterior en estos momentos sea menor que antes de julio, como ya hemos dicho. Una diferencia que se ha reducido sobre todo por los fuertes incrementos en comunidades como Extremadura, la Comunidad de Madrid, el Principado de Asturias o las Islas Baleares. Una tendencia que nos aleja del objetivo europeo de reducción del 50% de los fallecidos en 2030 respecto a 2019.

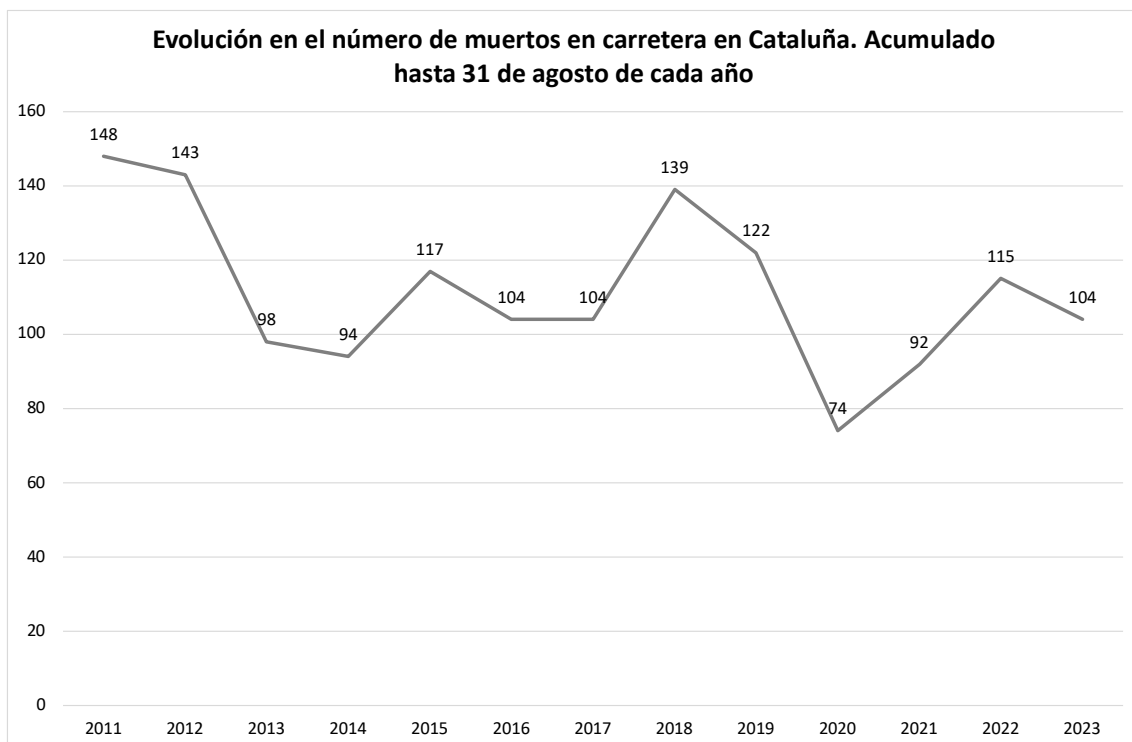
Número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en España por Comunidades Autónomas a 19 de septiembre				
	2021	2022	Diferencia 2022/2019	Variación %
Andalucía	168	119	-49	-29,2%
Aragón	41	40	-1	-2,4%
Baleares	21	28	7	33,3%
Canarias	23	24	1	4,3%
Cantabria	7	10	3	42,9%
Castilla y León	95	84	-11	-11,6%
Castilla-La Mancha	62	65	3	4,8%
Cataluña	117	109	-8	-6,8%
Comunidad de Madrid	48	60	12	25,0%
Comunidad Foral de Navarra	22	11	-11	-50,0%
Comunidad Valenciana	61	65	4	6,6%
Extremadura	23	43	20	87,0%
Galicia	55	60	5	9,1%
La Rioja	7	10	3	42,9%
País Vasco	21	17	-4	-19,0%
Principado de Asturias	17	27	10	58,8%
Región de Murcia	31	30	-1	-3,2%
Ceuta y Melilla	0	0	0	0,0%
España	819	802	-17	-2,1%

Fuente: Elaborado con datos de la DGT. Son datos de muertes a 24 horas en carretera.

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

Cataluña se ha escapado por la mínima de esta tendencia negativa del verano, con un fallecimiento menos que el año pasado. Sin embargo, en este caso ha sido en julio el periodo más negativo, con 2 víctimas mortales más que el de 2022. Se trata del mes que ha concentrado más víctimas mortales de lo que llevamos de año (20 muertes), por encima del mes de abril (17 muertes).

Sin embargo, en el conjunto del año la tendencia es bastante más positiva que en el conjunto de España. Sin embargo, desgraciadamente ha habido 104 muertos hasta el 31 de agosto, lo que supone un descenso de 11 personas (-9,6%), respecto a 2022. De este modo, se rompe la tendencia al crecimiento de los dos últimos años (en el período enero-agosto). En este sentido debemos señalar dos aspectos, que también destaca el Servei Català de Trànsit. El primero es el repunte de las muertes de motoristas: 31 personas que usaban este medio de transporte (un tercio del total de muertos), cuando el año anterior fueron 26. En cambio, a diferencia de lo ocurrido en el resto de España, el número de ciclistas y peatones que han muerto en las vías interurbanas ha sido menor que en 2022 (4 víctimas menos en el caso de los peatones, 2 menos en cuanto a los ciclistas: en definitiva, este año han muerto 9 peatones y 2 ciclistas).



Fuente: Elaboración propia con los datos abiertos del Observatorio de la Seguridad Vial (2011-2021) y con balance de siniestralidad a 31 de agosto del SCT (2022 y 2023).

Un segundo aspecto que merece la pena destacar es el retorno a la “normalidad” en el número de víctimas mortales en la autopista AP-7. No es de extrañar que sea en esta vía rápida donde se produzcan más víctimas mortales dado el volumen de tráfico y su larga longitud. De esta forma, este año sigue siendo la vía en la que ha habido más víctimas mortales, con 8 personas finadas en total. El año anterior habían sido 19 en el mismo período. Ahora bien, en 2018 y 2019 fueron 9 muertos en cada uno de estos años entre enero y agosto. El SCT destaca otras carreteras con una mortalidad notable: la N-340, la C-17 y la C-32, que registran hasta 4 víctimas mortales cada una, y la A-2, la N-II, la C -12 y la C-37, con 3 cada una. También en la C-53 (en la Fuliola, Urgell) y en la TV-3022 (en el Perelló, Baix Ebre) ha habido 3 víctimas mortales en cada una de las carreteras, pero con la circunstancia de que son el resultado de un solo accidente en cada una de estas vías.

Conclusión

En lo que va de año, la reducción de la siniestralidad mortal en las vías interurbanas en España es moderada. Hasta el 19 de septiembre, se produjeron 736 accidentes (-3% respecto al año pasado) que tuvieron como consecuencia 802 víctimas mortales (-2%). La moderación de esta reducción ha sido en buena parte resultante de lo ocurrido durante este verano y, muy especialmente, durante el mes de agosto. De esta forma, entre el 1 de julio y el 31 de agosto ha habido en España un total de 223 siniestros mortales, 234 personas fallecidas (+3% respecto al 2022) y 946 hospitalizadas (+13% también respecto al 2022). Aunque en el conjunto del año la evolución es positiva si la comparamos con la de 2022, la moderación de la tasa de reducción es un obstáculo más para lograr el reto europeo de reducir el número de muertes en carretera en un 50% durante esta década.

La situación en Cataluña ha sido distinta. Aunque durante el verano el número de muertos ha sido prácticamente el mismo que el año anterior (33 en verano de 2022 y 32 el de 2023), el conjunto del año presenta unas cifras mejores, con una reducción de los fallecidos cercana al 10% respecto al mismo período del año 2022 (es decir, entre enero y agosto). Sin embargo, en el caso catalán hay que prestar atención –y no decimos nada nuevo– a los motoristas, que han visto incrementar el número de víctimas mortales en el tiempo transcurrido este año. En cambio, la situación en la AP-7, que el pasado año registró la extraordinaria cifra de 19 muertos, ha vuelto a los niveles anteriores a la pandemia y a la liberación de los peajes.

Desde el RACC debemos insistir en la necesidad de detener la pérdida de vidas humanas derivadas del tráfico en las carreteras y seguimos insistiendo en la necesidad de más medidas para poder alcanzar la meta de los 0 muertos en carretera en el año 2050. 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.