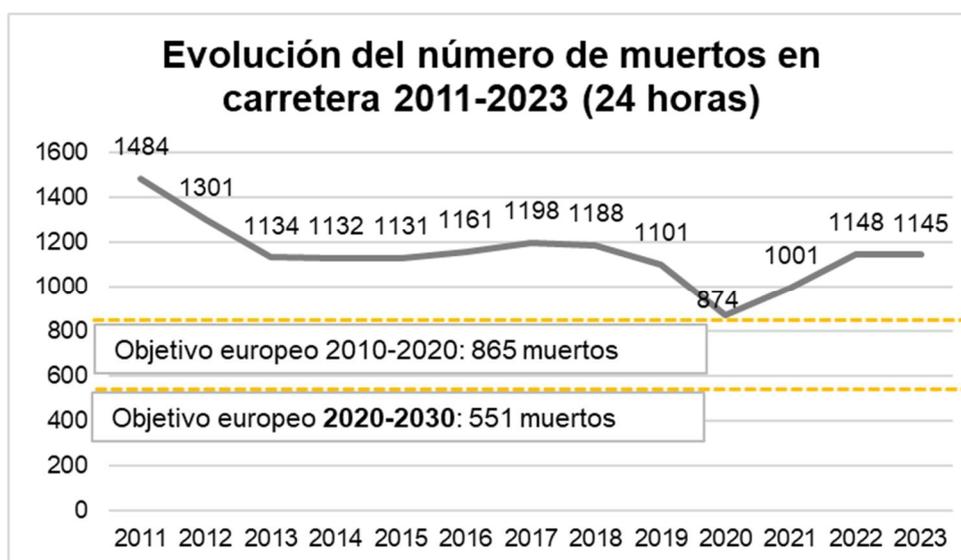


# **LA SINIESTRALIDAD EN VÍAS INTERURBANAS DURANTE EL AÑO 2023**

*Enero 2024*

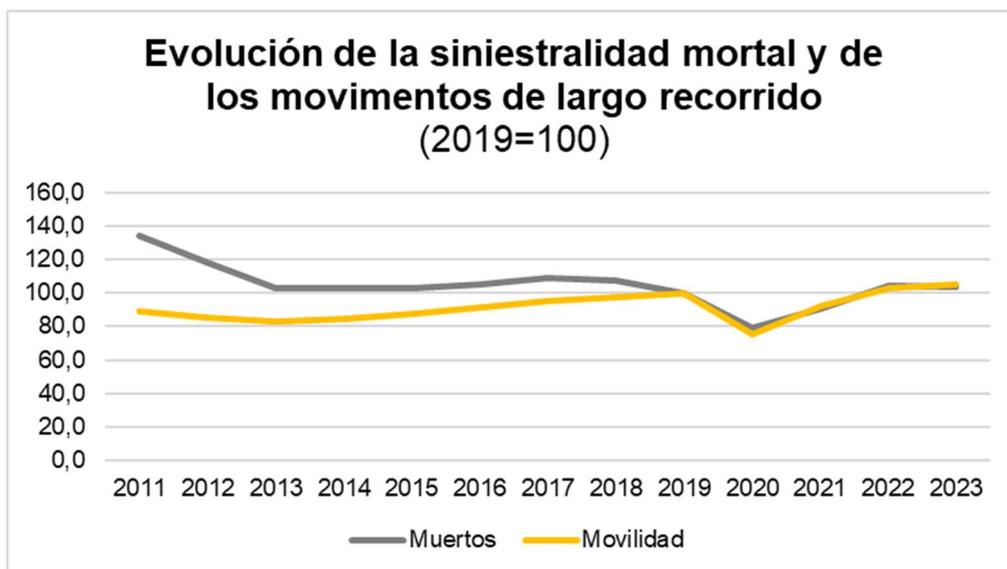
## 1. La siniestralidad mortal en España

En el año que acabamos de dejar atrás han sido 1.145 las personas que han fallecido en accidentes de tráfico en las carreteras españolas, además de las 4.495 que han tenido que ser hospitalizadas. Todo ello en un total de 4.643 accidentes (1.048 de los cuales han sido mortales). Ante estas cifras, podemos afirmar claramente que no se ha logrado un objetivo de reducción de la siniestralidad mortal que nos acerque al que se ha fijado para el horizonte de 2030: reducir en un 50% las víctimas mortales en la carretera respecto al año 2019, al menos en las vías interurbanas. El hecho de que en 2023 haya habido solo tres víctimas menos que en 2022 representa un estancamiento en la necesaria reducción de la accidentalidad grave. Además, el conjunto de accidentes graves (siniestros mortales y/o con personas que han tenido que ser hospitalizadas) ha aumentado un 10% y el número de heridos graves, un 12%.



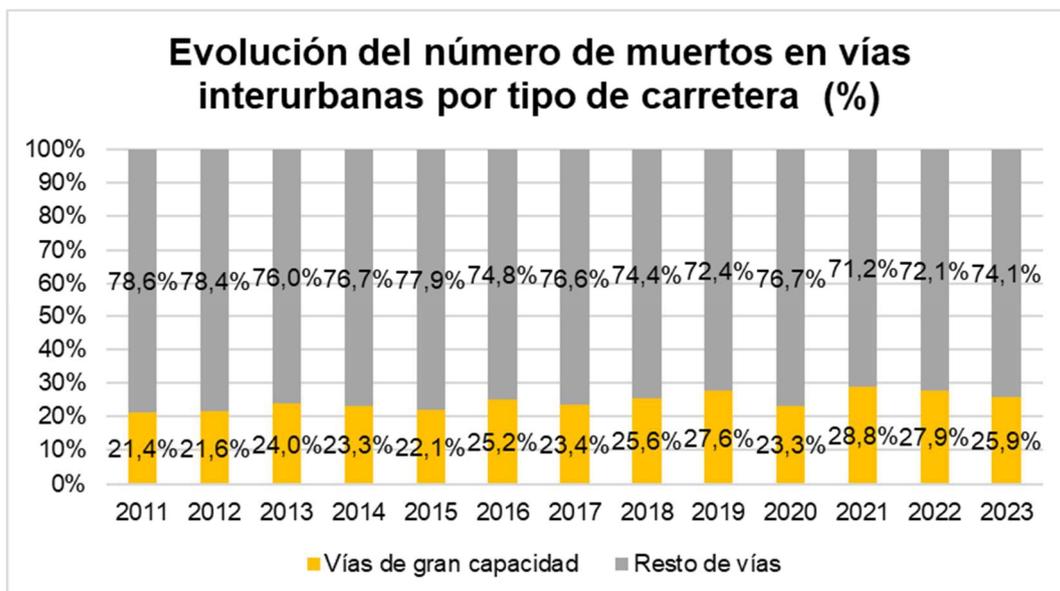
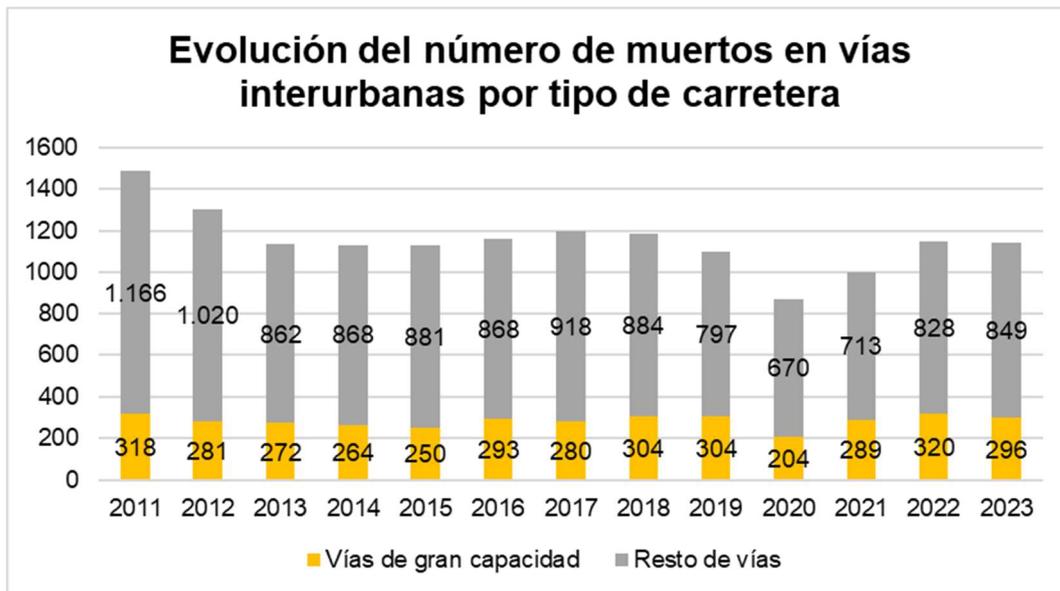
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Una vez superada la pandemia, el número de muertes en las carreteras ha vuelto a crecer y se ha situado incluso por encima del nivel de 2019. Este fenómeno tiene que ver, lógicamente, con el incremento de la movilidad en las carreteras: cuanto mayor es la movilidad, mayores son las probabilidades de sufrir accidentes. En este sentido, el año 2023 marca un récord en el registro de desplazamientos de largo recorrido, con más de 448 millones, un 2% más que en 2022. Movilidad y siniestralidad evolucionan de forma similar, si tomamos como referencia el año 2019. Así, en los primeros años de la década, observamos un descenso de ambos indicadores, aunque la siniestralidad cayó con más intensidad. A partir de 2014, la movilidad se recupera según mejora la situación económica, mientras que la curva de la siniestralidad se estanca (o incluso crece ligeramente), hasta que en 2018 se inicia una tendencia decreciente que se acentúa, claramente, con la pandemia. Siniestralidad y movilidad caen a niveles muy similares. Con la vuelta a la normalidad ambos indicadores evolucionan de forma casi paralela, y en 2023 nos encontramos con una siniestralidad mortal que está un 4% por encima de la de 2019 y una movilidad que ha crecido un 5% en relación con la misma fecha.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

La mayor parte de los accidentes mortales se producen en las vías convencionales. En este tipo de vías, la tendencia general desde el año 2011 ha sido claramente decreciente, pasando de los 1.166 fallecidos que hubo al inicio de la serie que mostramos en los gráficos a los 849 que ha habido en 2023. Esto significa que en este último año ha habido un 27,2% menos de muertes en las vías convencionales que en 2011. A pesar de ello, observamos que, desde la superación de la pandemia, el número de víctimas mortales ha vuelto a incrementarse hasta llegar a las 849, un 6,5% más que el año pasado. En cuanto a las vías convencionales, la tendencia es más plana y, en consecuencia, el descenso es menor. De 318 fallecidos que hubo en 2011 se ha pasado a 296 en 2023 (un 6,9% menos). En el año 2022 vimos como el número de muertes en las vías de alta capacidad creció hasta alcanzar las 320 (una cifra superior a la de 2011, con 318 víctimas mortales). Este fenómeno, causado seguramente por el incremento repentino del tráfico a raíz de la finalización de varias concesiones, parece haber quedado frenado, ya que en 2023 ha habido 296 muertes en las autopistas y autovías (un -2,6%). En cualquier caso, las víctimas mortales de las vías convencionales no han dejado de representar más del 70% del total en la serie mostrada en los gráficos, mientras que el porcentaje medio que representan las víctimas mortales de las vías de gran capacidad ha sido del 25% entre 2011 y 2023.



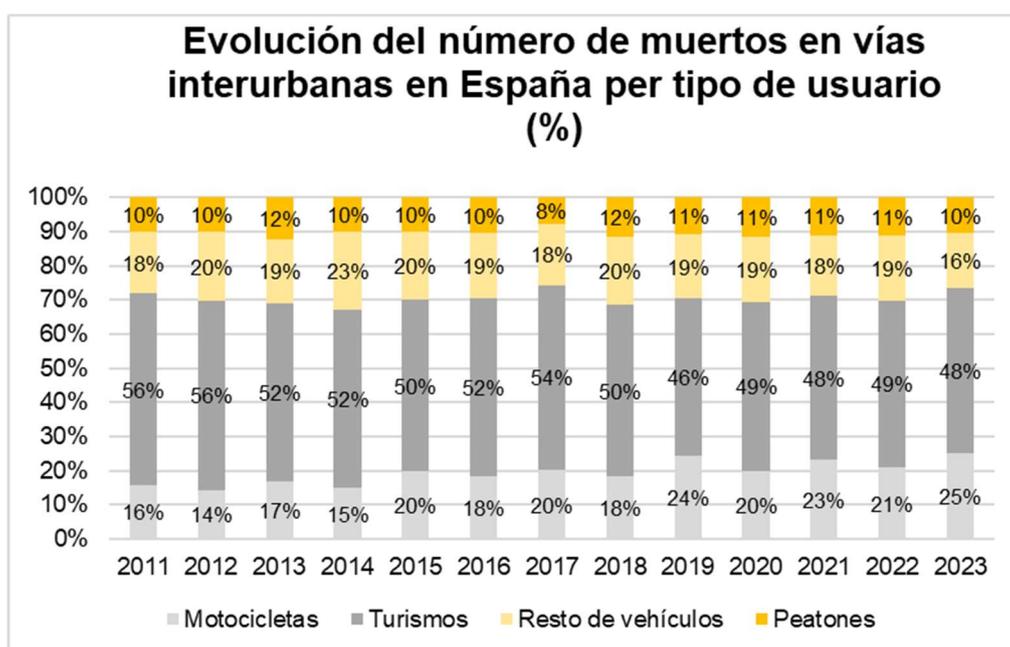
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Las víctimas que viajaban en modos vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas, incluidos los ciclomotores) representan alrededor del 40% del total de las que ha habido en la carretera. En referencia a los peatones, solo ha habido dos años, entre 2017 y 2023, en los que se ha bajado de las 100 víctimas mortales. El año 2022 fue especialmente duro por el elevado número de peatones atropellados en vías de alta capacidad. En cuanto a los vehículos a motor de dos ruedas (ciclomotores y motocicletas), la tendencia ha sido ligeramente al alza, pasando de los 264 fallecidos en 2017 a los 299 de 2023, debido, sobre todo, al fuerte incremento de muertes en motocicleta. En 2023 ha habido 286 víctimas mortales en este medio de transporte, una cifra elevada si tenemos en cuenta que para encontrar otra similar tenemos que remontarnos a antes de 2010.

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Diferencia 2023/2019
Peatón	91	137	118	99	113	126	118	0,0%
Bicicleta	43	36	40	37	31	44	45	12,5%
VMP				1	1	1	1	
Ciclomotor	20	30	19	16	14	14	13	-31,6%
Motocicleta	242	217	267	175	232	237	286	7,1%
<b>Vulnerables</b>	<b>396</b>	<b>420</b>	<b>444</b>	<b>328</b>	<b>391</b>	<b>422</b>	<b>463</b>	<b>4,3%</b>
Turismo	649	598	508	431	486	560	555	9,3%
Furgoneta	75	65	71	46	54	69	42	-40,8%
Camión	53	61	58	45	46	62	47	-19,0%
Autobús	2	11	0	1	1	11	1	
Otros vehículos	23	33	20	23	24	21	37	85,0%
<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>1.145</b>	<b>4,0%</b>

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Así, el número de personas fallecidas que circulaban en motocicleta ha aumentado notablemente, pasando de las 241 de 2022 a las 286 de este año. Si comparamos estas cifras con los datos de 2019, representan un 7% más. También los turismos presentan una cifra mucho más elevada que la de 2019. Ahora bien, las 555 personas que han fallecido en este tipo de vehículo en 2023 podrían suponer un punto de inflexión respecto al máximo de los últimos cinco años, que se alcanzó en 2022 con 562 víctimas mortales. En conjunto, en 2023 las personas que han muerto mientras circulaban en motocicleta

han representado el 25% de las víctimas, cuando las motos apenas suponen el 11% del parque total de vehículos.

En el caso de las motocicletas, son pocas las víctimas que no llevaban casco en el momento del accidente: solo ocho de los 286 muertos se encontraban en esta circunstancia (el 2,8%). Es evidente que todos los motoristas (el 100%) deberían circular con casco, pero este dato demuestra el elevado grado de concienciación que existe en este colectivo. Diferente es el caso de turismos y furgonetas. Han sido 138 las personas fallecidas que no llevaban puesto el cinturón de seguridad, lo que representa un 23,1% de todas las víctimas mortales en turismos y furgonetas. Aquí hay margen de mejora, sin lugar a dudas, y es probable que, si se hubiera cumplido la normativa, se hubieran salvado algunas de dichas personas.

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



Fuente: mapa elaborado por la DGT, en su *Informe de siniestralidad mortal en vías interurbanas. Año 2023. Cómputo de las personas fallecidas a 24 horas. Datos provisionales*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2 de enero 2024.

El mapa de las víctimas mortales es un reflejo bastante aproximado de lo que se conoce como “la España vaciada”. La mayor parte de las víctimas se concentran o bien en grandes conurbaciones o áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, País Vasco...), o bien en grandes ejes, destacando el eje mediterráneo de Cádiz a Girona. Por comunidades autónomas, la mayor parte de las víctimas se concentran entre Andalucía, Cataluña y Castilla y León, que registran el 40,9% de las víctimas mortales de 2023. Ahora bien, las tres han logrado reducir el número de muertes de forma notable: Andalucía es la comunidad que más lo ha rebajado de todo el Estado, con 26 muertes menos (-11,7%), seguida de Castilla y León, con 17 menos (-12,5%). Por su parte, Cataluña apenas ha reducido en un 5% su tasa de mortalidad. En el lado contrario, son ocho las comunidades en las que han aumentado las víctimas mortales. Las principales



son: Extremadura, con 21 muertes más (+70,0%); Islas Baleares, con 16 muertes más (+64%), y Asturias, también con 16 muertes más (+72,7%).

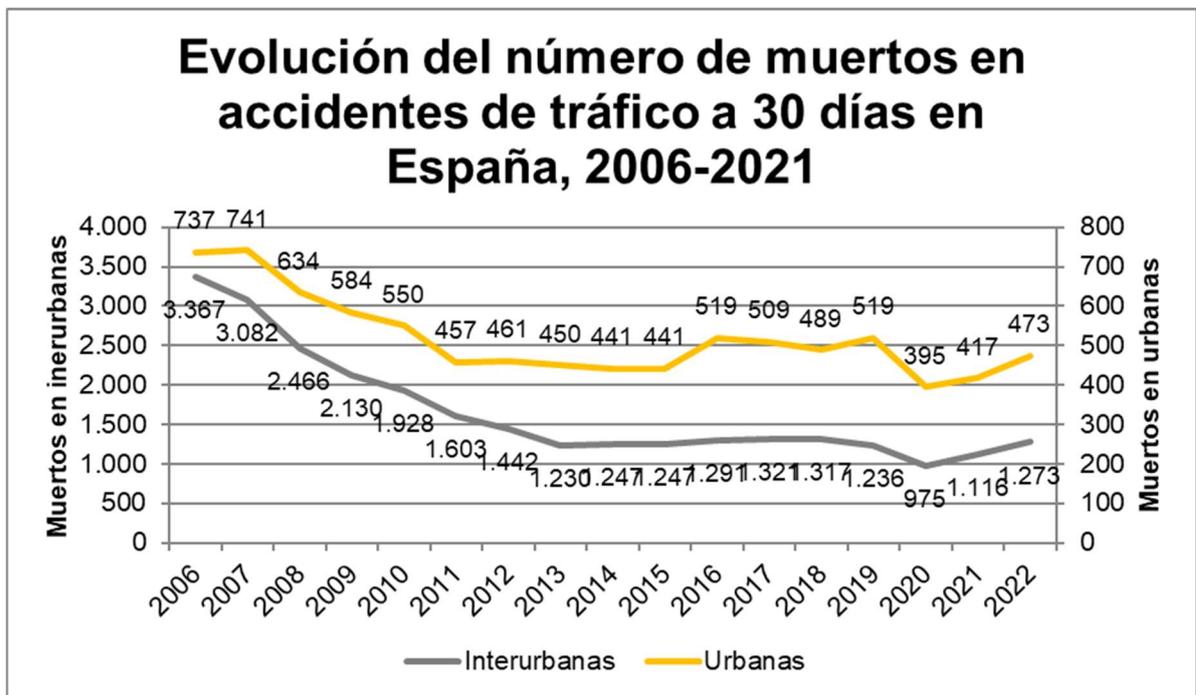
### Evolución del número de fallecidos en carretera en España por comunidades autónomas (24 horas)

	2019	2020	2021	2022	2023	Var 2023/2019
Andalucía	197	185	209	222	197	0%
Aragón	53	45	40	60	56	6%
Principado de Asturias	21	13	17	22	38	81%
Islas Baleares	25	26	35	25	41	64%
Canarias	39	22	32	40	34	-13%
Cantabria	9	9	13	13	14	56%
Castilla-La Mancha	65	81	82	80	91	40%
Castilla y León	96	89	90	136	119	24%
Cataluña	175	108	139	160	150	-14%
Extremadura	36	24	27	30	51	42%
Galicia	88	70	77	89	88	0%
Comunidad de Madrid	90	44	65	70	78	-13%
Región de Murcia	34	27	30	43	40	18%
Comunidad Foral de Navarra	20	16	23	25	13	-35%
La Rioja	16	15	8	10	11	-31%
Comunidad Valenciana	99	74	83	98	88	-11%
País Vasco	38	25	32	25	34	-11%
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>1.145</b>	<b>4%</b>

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Si tomamos como referencia el año 2019, son siete las comunidades autónomas que han conseguido reducir su tasa de siniestralidad, encabezadas por Navarra (-35%) y seguidas de La Rioja (-31%), Cataluña (-14%), Madrid y Canarias (-13%) y Comunidad Valenciana y País Vasco (-11%). Por su parte, Andalucía y Galicia se mantienen igual. En cambio, Asturias (+81%), Islas Baleares (+64%), Cantabria (+56%), Extremadura (+42%), Castilla-La Mancha (+40%), Castilla y León (+24%) y Murcia (+18%) han registrado una siniestralidad más elevada que en 2019.

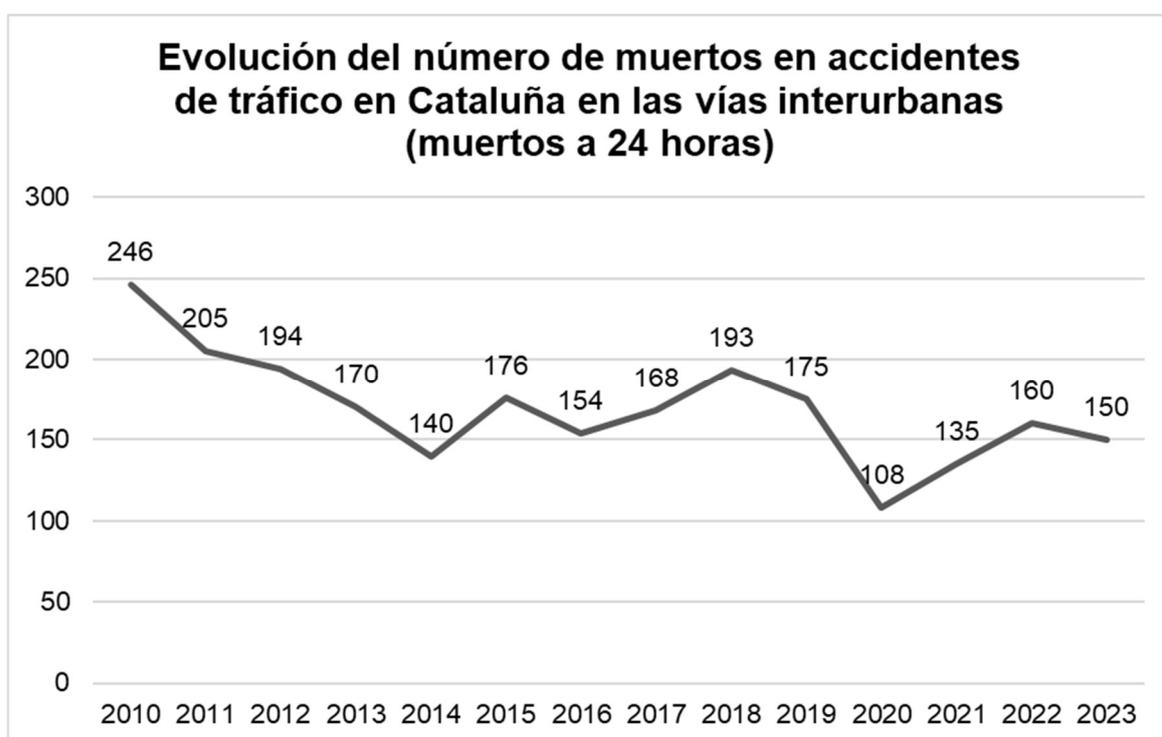
Cabe tener en cuenta que estamos hablando de muertes en vías interurbanas y dentro de las 24 horas de haberse producido los accidentes. Desconocemos todavía (excepto en el caso de Cataluña) cómo se han comportado las vías urbanas, y no tendremos cifras homologables a nivel europeo hasta que la DGT publique los datos a 30 días. Ahora mismo los datos que tenemos corresponden al año 2022. Y estos nos indican que en 2022 hubo 1.273 fallecidos en vías interurbanas y 473 en vías urbanas. En su conjunto, las cifras de 2022 se sitúan en un nivel ligeramente inferior a las de 2019: de 1.755 fallecidos se ha pasado a 1.746. Esta escasa reducción (-0,5%) se explica, sobre todo, por el aumento de víctimas en las vías interurbanas. Si tenemos en cuenta que este 2023 que hemos dejado atrás no ha comportado una gran reducción en las vías interurbanas, y a la espera de lo que haya ocurrido en las urbanas, podemos asegurar que el necesario descenso de la siniestralidad vial para lograr los objetivos europeos parece quedar cada vez más lejos.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

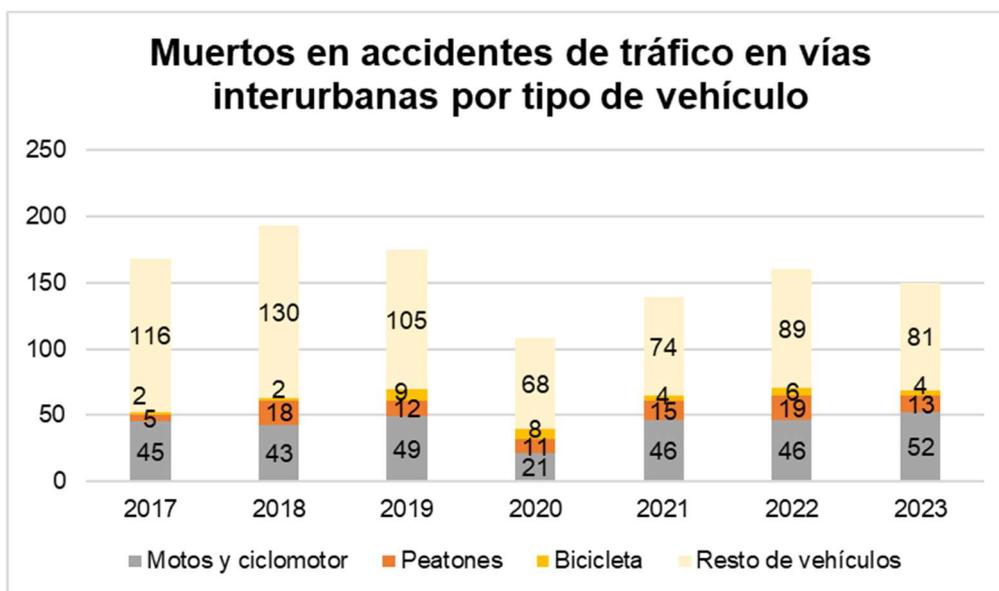
## 2. La siniestralidad mortal en Cataluña

En Cataluña la situación ha sido diferente a la del conjunto de España. Durante el año 2023 ha habido 134 accidentes mortales en las carreteras catalanas, que han provocado la muerte a 150 personas. En Cataluña, tras unos años de aumento de la siniestralidad, en 2019 se consiguió de nuevo romper la tendencia. Como ya hemos dicho, los años 2020 y 2021, como consecuencia de las restricciones a la movilidad, registraron unas cifras extraordinariamente bajas. De hecho, 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 un hecho negativo– es que se debe continuar en la línea de reducir la siniestralidad mortal en las carreteras.



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

De nuevo, en este balance, hay que poner el foco en los vehículos a motor de dos ruedas (ciclomotores y, sobre todo, motocicletas), porque, al contrario de la evolución general del número de muertes, que ha sido descendente, en el caso de los motoristas la evolución ha sido claramente negativa: si en 2021 hubo 46 motoristas fallecidos en las carreteras (tres menos que en 2019), en 2023 ha habido 52 (superando en tres la cifra de 2019). En cuanto al resto de modos vulnerables, cabe decir que en 2023 han muerto 13 peatones en las vías interurbanas, seis menos que en 2022, a pesar de que todavía se supera la cifra de 2019. Por su parte, las bicicletas parecen haber seguido una tendencia a la baja, aunque, con todo, en 2023 han fallecido cuatro ciclistas (hubo nueve muertos en 2019 y seis en 2022).



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

En este 2023, la provincia de Barcelona ha sido la que ha registrado un mayor descenso de la mortalidad: de las 80 víctimas mortales del año 2019 se ha pasado a las 61 de 2023 (-24%). También Tarragona y Lleida han registrado descensos notables en el número de personas fallecidas en carretera (-12,5% y -7%, respectivamente).

Muertes en accidentes de tráfico en las principales vías catalanas			
Vía	2019	2022	2023
AP-7	15	24	15
N-II	11	5	8
A-2	16	6	7
C-32	5	5	5
C-55	1	3	5
N-340	7	2	5
C-37	2	1	5
N-260	2	7	4
C-12	10	4	4
C-31	2	3	4
N-240	1	2	4
C-17	6	1	4
SE	2	0	4

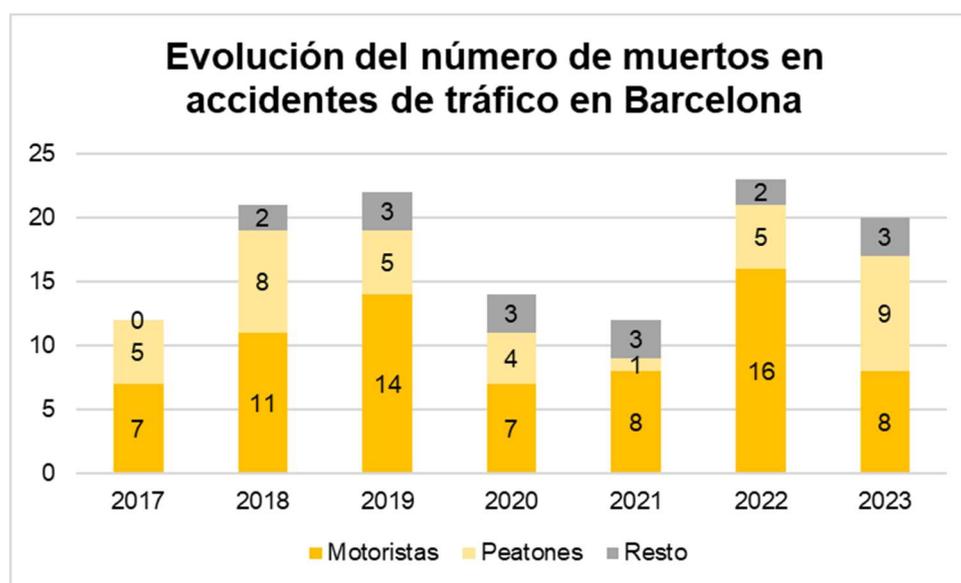
Fuente: elaboración propia con datos del Servei Català de Trànsit.

En lo que respecta a las carreteras, la AP-7 es la que sigue sumando el mayor número de víctimas mortales. Con todo, ha regresado a unos niveles “normales” después de la situación excepcional vivida en 2022. A esta autopista le siguen la N-II y la autovía A-2. La mayor parte de las carreteras que aparecen en la tabla de vías con más accidentes son carreteras convencionales.

Este año, el Servei Català de Trànsit ha adelantado los datos de víctimas mortales en zonas urbanas. La mala noticia es que en las vías urbanas han fallecido 78 personas, casi un 17% más que en 2019. Como es lógico, las víctimas se concentran en las áreas más urbanizadas: en la demarcación de Barcelona han sido 59, frente a las nueve de Girona, las ocho de Tarragona y las dos de Lleida. Principalmente, son víctimas de modos vulnerables (un 75% del total de las víctimas mortales). En este caso parece que los motoristas han tenido un mejor comportamiento en relación con los otros modos vulnerables, ya que las víctimas han disminuido un 11% respecto a 2019, frente al leve aumento de una víctima mortal más entre los peatones en comparación también con el año 2019 (ha habido 30 muertes en 2023).

### 3. La siniestralidad en Barcelona

En la ciudad de Barcelona han fallecido 20 personas, tres menos que el año pasado y dos menos que en 2019. Tras unos años en los que los motoristas encabezaban claramente el número de víctimas mortales, en 2023 han sido los peatones los que han tomado el relevo, con un total de nueve víctimas. Con todo, han sido ocho las personas que han muerto en las calles de la capital catalana mientras circulaban en moto. Finalmente, cabe destacar que, después de unos años sin víctimas que fueran en VMP, en 2023 ha habido dos personas que han fallecido circulando en este vehículo y una más que iba en un turismo.



Fuente: elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Barcelona.

#### 4. Conclusión

Hemos visto como en 2023 el número de víctimas totales en España se asemeja mucho al de 2022 (1.145 víctimas en 2023 frente a las 1.148 de 2022). Está claro que no son buenas noticias si sinceramente se quiere lograr el objetivo europeo de reducción del 50% de las víctimas de 2019. Tal y como decíamos ya el año pasado, la pandemia ayudó a conseguir el objetivo europeo para 2020, pero la vuelta a la normalidad nos aleja del objetivo para 2030. En Cataluña la situación ha sido diferente y se ha logrado una reducción más que notable del número de víctimas en las vías interurbanas. Ahora bien, las cifras de siniestralidad vial urbana, que este año el Servei Català de Trànsit se ha apresurado a hacer públicas, rebajan los buenos datos del conjunto de la siniestralidad vial. ¿Pasará lo mismo en el resto de España? ¿O la siniestralidad de las vías urbanas aportará una cifra de reducción mejor que la catalana? Ya lo veremos. Lo que está claro es que parece que las medidas de lucha contra la siniestralidad que han sido aplicadas hasta ahora han llegado a su límite, por lo que habrá que replantearse qué hacer a partir de ahora. En todo caso, hay que seguir actuando sobre determinados colectivos (los de los modos vulnerables), así como ponerse firmes en el cumplimiento de medidas que podrían contribuir a reducir la siniestralidad mortal, como es el uso del cinturón de seguridad, además de, evidentemente, insistir en la peligrosidad de las distracciones.

Desde el RACC consideramos que el objetivo de cero muertes en 2050 no debe ser algo meramente propagandístico, sino que se tienen que implantar las medidas necesarias para hacerlo efectivo. Por ello tenemos que insistir en la necesidad de detener la pérdida de vidas humanas debidas al tráfico en las carreteras, poniendo las herramientas para lograr dicho objetivo. Algunas de estas medidas ya han sido propuestas anteriormente, como la elaboración de un plan específico de seguridad para motociclistas, el acceso gradual al carné de conducir, una revisión a fondo del proceso formativo, etc., además de realizar nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y persistir en la concienciación y educación de las personas. En definitiva, hay que realizar nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver a la senda de los descensos notables de la siniestralidad mortal que se han logrado en otras épocas.