

BALANCE SINIESTRALIDAD

SEMANA SANTA 2024

Abril 2024

La siniestralidad en las carreteras durante el primer trimestre del año: una situación grave en España que invita a la reflexión

Transcurrida la Semana Santa, es un buen momento para presentar el balance de los primeros meses del año con el objetivo de intentar valorar cuál puede ser la tendencia de la siniestralidad vial en los próximos meses y, de ser necesario, poder revertirla.

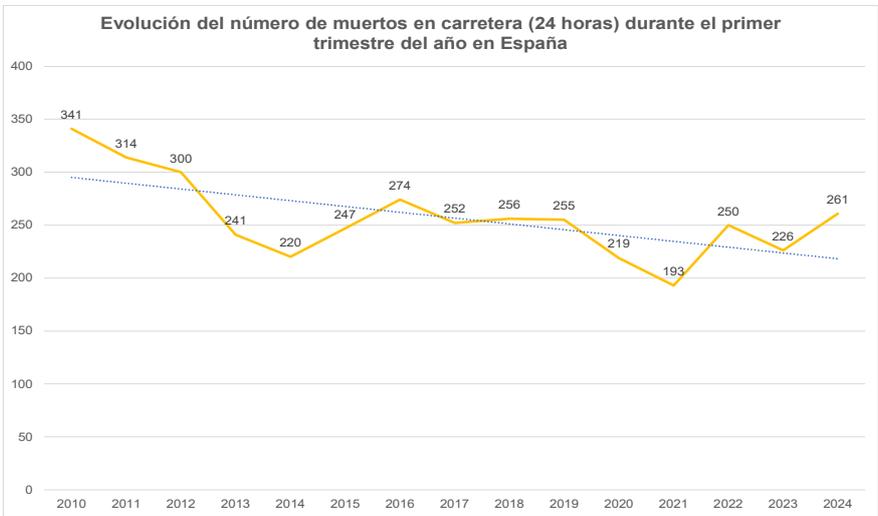
De entrada, cabe señalar que esta Semana Santa han fallecido en las carreteras españolas un total de 28 personas, en un periodo en el que se han producido 15,4 millones de desplazamientos de largo recorrido, una cifra ligeramente inferior a la del año pasado. En este sentido, es importante mencionar que estas 28 personas, que han perdido la vida en 25 siniestros, son siete menos que el año anterior. En Cataluña no ha habido ninguna víctima mortal entre el 28 de marzo y el 1 de abril. Podríamos pensar, en general, que son buenas noticias, pero los datos de este primer trimestre muestran una evolución de la siniestralidad preocupante, cuando menos para el conjunto de España, aunque la evolución en Cataluña haya sido distinta, tal y como veremos a continuación.

Para ilustrar dicha situación preocupante, en este breve informe expondremos, en primer lugar, qué ha pasado durante el primer trimestre de 2024 en España y, además, facilitaremos información algo más detallada, con datos a 16 de abril (los disponibles al cerrar la edición de este balance); y, en segundo lugar, prestaremos atención a lo sucedido en Cataluña. En esta ocasión omitiremos Barcelona, dado que, de momento (y esperamos que la tendencia se mantenga), solo ha habido tres víctimas mortales (dos motoristas y el pasajero de un turismo).

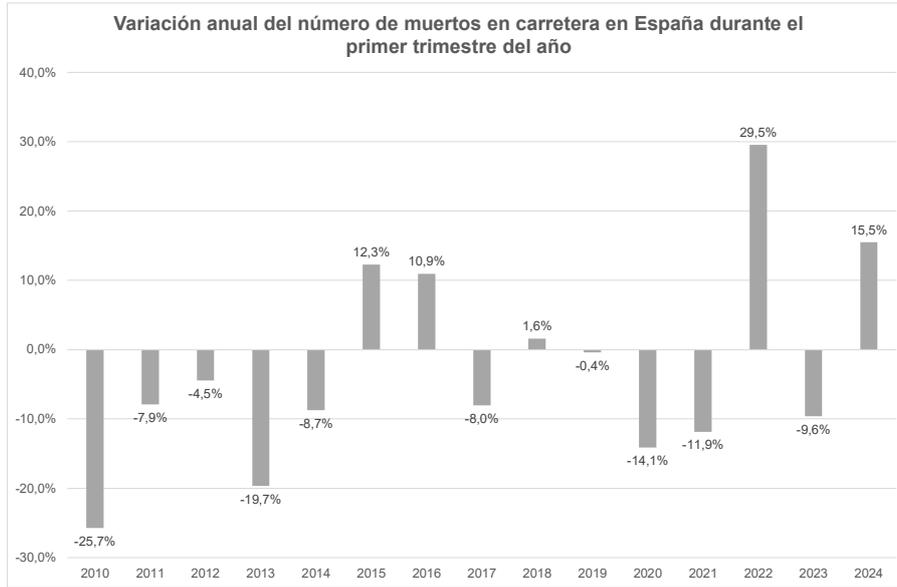
1. La siniestralidad durante el primer trimestre: al alza en las carreteras españolas

Según datos de la DGT, durante el primer trimestre de este año han fallecido en las carreteras españolas 261 personas, 35 más que el año pasado, lo que implica un incremento del 15,5%. Si nos fijamos en la evolución de los últimos catorce años, vemos, en primer lugar, que ha habido una ligera tendencia al descenso. En este sentido, observamos un primer periodo de clara reducción de la siniestralidad, que se frenó de repente en 2015, momento en que se produjeron dos incrementos consecutivos de la siniestralidad, alcanzándose el máximo de los últimos diez años con las 274 víctimas mortales de 2016. Sigue este incremento y se llega a una estabilización en un nivel ligeramente más bajo durante tres años seguidos, en que se producen alrededor de 252 a 256 víctimas mortales. La pandemia cambia de nuevo el panorama y sitúa la siniestralidad en los niveles más bajos de las últimas décadas. Una vez finalizada, nos adentramos en un escenario incierto. Así, en 2022 se vuelve a niveles similares a los de los años inmediatamente anteriores a la pandemia, con 250 víctimas mortales, para caer hasta las 226 del año pasado. Pero ahora nos encontramos ante un claro ascenso de la siniestralidad vial, superando los 260 fallecidos, una cifra que nos acerca a los niveles que se alcanzaron en 2016.

Si nos fijamos, ya no en la evolución en términos absolutos, sino en el porcentaje de variación respecto al año anterior, vemos que es durante el primer periodo cuando se consiguen las tasas más elevadas de decrecimiento de la siniestralidad, llegando a casi un 26% menos en 2010 en comparación con el año anterior. Los índices de la pandemia y del primer año de plena normalidad en los desplazamientos no nos tienen que inducir a engaño. Las tasas negativas registradas durante la pandemia (2020 y 2021) no son espectaculares y se podrían haber logrado sin el impacto de dicho fenómeno. El elevado índice de crecimiento del año 2022 no hace más que reflejar el retorno a un nivel de víctimas mortales similar al que se producía antes de la llegada del coronavirus. En este sentido, destaca el incremento del 15,5% de 2024, que podemos considerar el más elevado de los últimos quince años (sin contar, por supuesto, el de 2022).



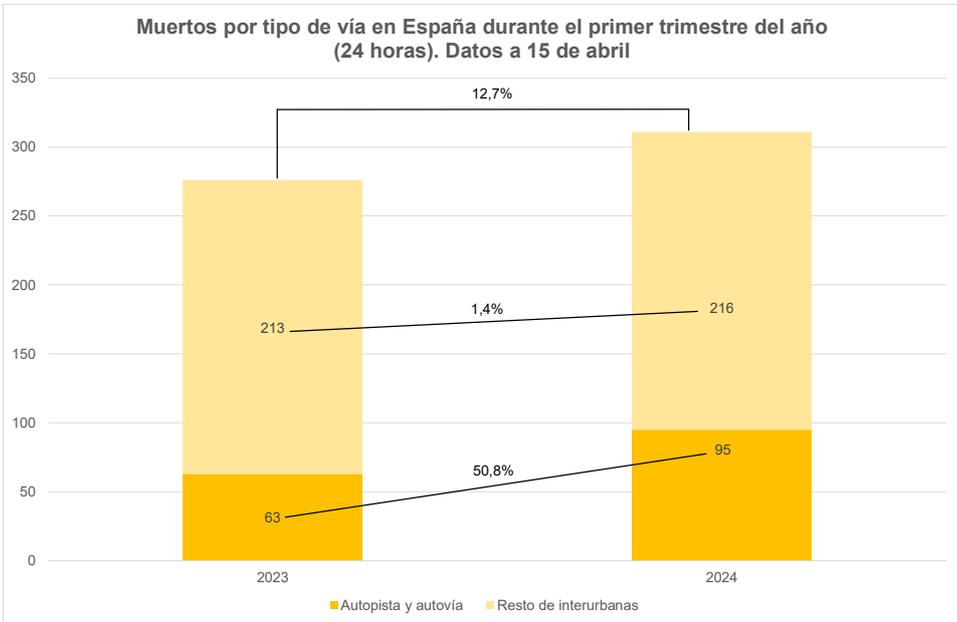
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

2. Mortalidad por tipo de vía y de vehículo en España con datos a 16 de abril

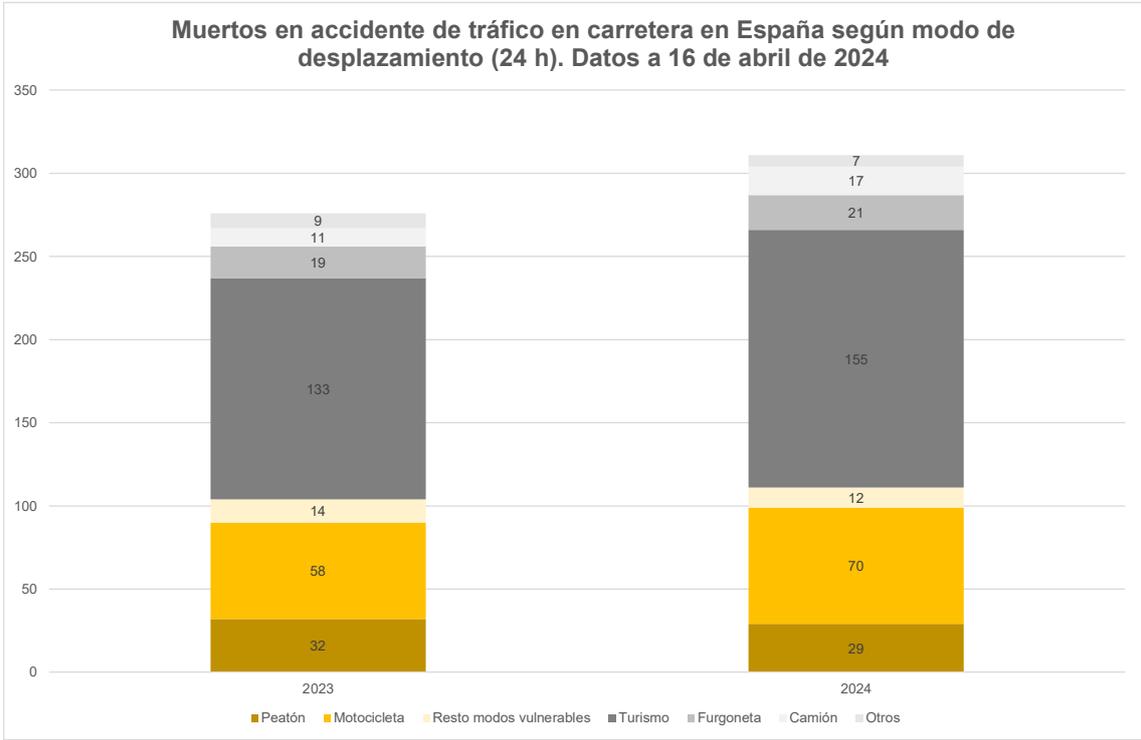
En el momento de redactar este balance disponemos de datos a 16 de abril, que nos permiten profundizar algo más. De entrada, hay que decir que hasta esta fecha ha habido en total 311 muertos en accidentes de tráfico, lo que supone un 12,7% más que el año pasado. Y la mayor parte de dicho incremento se debe al fuerte crecimiento de la siniestralidad que ha habido en autopistas y autovías. Es cierto que estas son las carreteras más seguras y, por tanto, donde se produce el menor número de víctimas mortales. Pero, en comparación con datos de 2023, ha habido un incremento de 32 muertos en las vías de alta capacidad (un 50,8% más). Por el contrario, en las vías convencionales (o resto de carreteras), que es donde todavía se producen más víctimas mortales, el incremento ha sido de tres personas respecto a 2023 (un 1,4% más).



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Si nos centramos en el tipo de vehículo, el turismo sigue siendo el principal medio de locomoción en el que se producen los accidentes mortales. Hasta el 16 de abril, han fallecido 155 personas en este medio de transporte, un 16,5% más que en 2023. Más reducido es el porcentaje que muestra la furgoneta, vehículo que registra menos víctimas mortales que el turismo: 19 fallecidos en 2023 y 21 en 2024 (un incremento del 10,5%). También son relativamente pocas las víctimas mortales que viajaban en camión, a pesar de que, al pasar de los 11 fallecidos de 2023 a los 17 de 2024, el porcentaje de incremento sale mucho más elevado (un 54,5%). Más preocupante es el caso de las motocicletas, cuyas muertes han pasado de 58 a 70 entre 2023 y 2024, lo que supone un aumento de las víctimas mortales del 20,7%, uno de los porcentajes más elevados del balance y claramente por encima del que registran turismos y furgonetas.

El incremento porcentual de las motocicletas solo es superado por el de los camiones, aunque los segundos registran muchos menos fallecidos en números absolutos. Esta situación contrasta con el resto de modos vulnerables, ya que ha caído el número de muertes entre peatones y personas que circulaban en ciclomotor (pasando de 32 víctimas mortales en 2023 a 29, en el caso de los peatones, y de cuatro a dos, en el de los ciclomotores), y ha habido los mismos fallecimientos en cuanto a VMP y bicicletas (una víctima mortal que iba en VMP y nueve ciclistas). En conjunto, en el resto de modos vulnerables se ha pasado de 14 a 12 muertes entre 2023 y 2024 (un 14,3% menos).



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Algunos datos más de los que disponemos indican que la mayor parte de las víctimas han sido hombres (265 de entre los que conocemos el sexo) frente a 43 mujeres. Hasta aquí, nada fuera de lo habitual. Con todo, cabe destacar que el número de mujeres fallecidas es menor que el del año pasado, mientras que el de hombres se ha incrementado un 15,2%. Además, sabemos que la mayor parte de las víctimas mortales se concentran en edades que van de los 35 a los 64 años (185 de los 311 muertos). La franja de edad con más víctimas y un mayor incremento de la mortalidad es la de los 45 a los 54 años, en la que ha habido 76 fallecidos (un 55,1% más que en 2023).

Muertes en carretera en España por grupos de edad (24 h). Datos a 16 de abril

Edad	Víctimas mortales		Variación (%)
	2023	2024	
De 0 a 4 años	4	1	-75,0%
De 15 a 24 años	34	39	14,7%
De 25 a 34 años	30	28	-6,7%
De 35 a 44 años	47	55	17,0%
De 45 a 54 años	49	76	55,1%
De 55 a 65 años	55	54	-1,8%
De 65 y más	54	53	-1,9%
Pendiente de confirmación	0	3	
Sin datos	3	2	-33,3%
Total	276	311	12,7%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Un hecho preocupante es el gran número de víctimas mortales que viajaban en turismo sin llevar abrochado el cinturón de seguridad, un sistema que hubiera podido salvar a algunas de estas personas. Así, durante el primer trimestre del año, el 32,1% de los fallecidos que iban en turismo no llevaban puesto el cinturón en el momento del siniestro. No disponemos de datos completos para furgonetas y motocicletas, pero con los datos disponibles de enero y febrero sabemos que el uso de los sistemas de seguridad (cinturón o casco) está más extendido entre los usuarios de estos medios de transporte.¹

¹ Información obtenida a partir de los balances mensuales que facilita la DGT.

3. Las víctimas mortales por comunidades autónomas

Las cinco comunidades autónomas en las que ha habido más víctimas mortales son, por este orden, Andalucía (64), Galicia (34), Cataluña (30), Castilla y León (30) y la Comunidad Valenciana (28). Evidentemente, son comunidades con características muy distintas en cuanto a población, densidad, urbanización y red viaria, cosa que hay que tener en cuenta. Entre ellas, hay cuatro que registran los mayores incrementos de víctimas mortales: Andalucía es donde ha habido el mayor aumento, que ha pasado de 38 muertes en 2023 a 64 en 2024 (+68,4%); seguida de Galicia, que de 23 ha subido a 34 víctimas mortales (+47,8%), y de Castilla y León, que ha pasado de 26 a 30 fallecidos (+15,4%), mientras que la Comunidad Valenciana, a pesar de haber sumado dos muertes más, sigue registrando un incremento por debajo de la media española (un 7,7% más que en 2023). Solo cuatro comunidades han podido reducir el número de víctimas mortales hasta el 15 de abril: La Rioja (una comunidad pequeña), que ha pasado de cinco a dos entre 2023 y 2024; Extremadura, con una notable reducción en el número de víctimas mortales (de 20 a 11, un 45% menos que el año pasado); Cataluña, la más poblada entre las que reducen (pasando de 37 a 30, una reducción del 18,9%), y Castilla-La Mancha, que ha registrado un descenso moderado de víctimas mortales (de 27 a 25, es decir, un 7,4% menos).

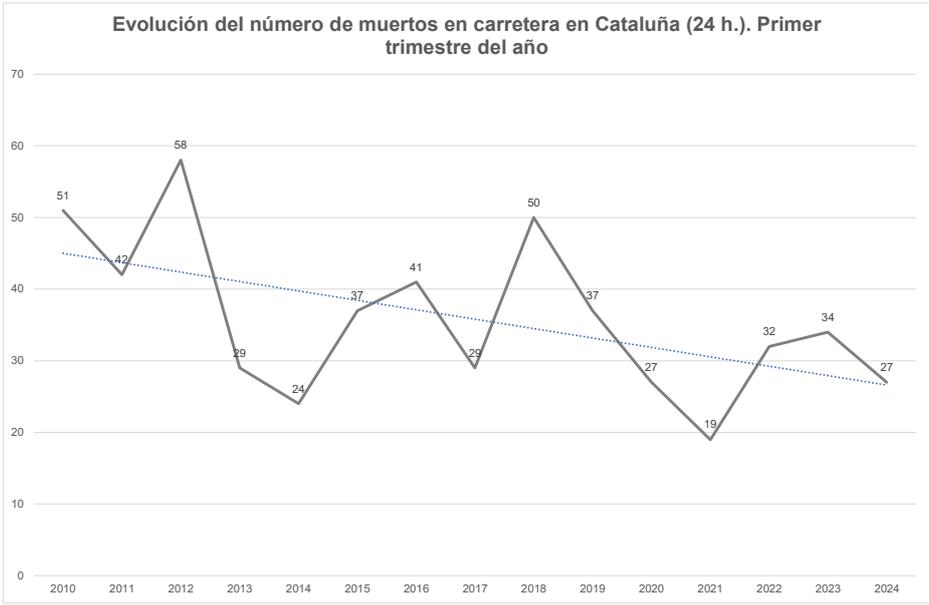
Siniestralidad mortal en las carreteras por comunidades autónomas (24 h). Datos a 15 de abril de 2024

	2023	2024	Variación (%)
Andalucía	38	64	68,4%
Aragón	12	11	-8,3%
Asturias, Principado de	6	6	0,0%
Baleares, Islas	4	6	50,0%
Canarias, Islas	10	12	20,0%
Cantabria	4	5	25,0%
Castilla-La Mancha	27	25	-7,4%
Castilla y León	26	30	15,4%
Cataluña	37	30	-18,9%
Extremadura	20	11	-45,0%
Galicia	23	34	47,8%
Madrid, Comunidad de	15	16	6,7%
Murcia, Región de	12	14	16,7%
Navarra, Comunidad Foral de	5	7	40,0%
Rioja, La	5	2	-60,0%
Comunidad Valenciana	26	28	7,7%
País Vasco	6	10	66,7%
Ceuta y Melilla	0	0	
Total	276	311	12,7%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

4. Cataluña: una evolución diferente

La evolución de la siniestralidad en Cataluña ha sido diferente a la del resto de España. Ya hemos mencionado que esta Semana Santa no ha habido ninguna víctima mortal. Durante el primer trimestre del año se han producido, en conjunto, siete muertes menos que en 2023 (casi un 21% menos), y a 15 de abril la reducción sigue siendo notable y cercana al 19%. En general, desde el año 2010 la tendencia se ha mantenido claramente a la baja, con mayor intensidad que en el conjunto de España, a pesar de que ha habido años en los que se ha registrado un elevado número de víctimas mortales (2012 y 2018).



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

A diferencia de lo ocurrido en el resto de España, en Cataluña se ha podido contener la tasa de mortalidad de las motocicletas: han fallecido ocho motoristas durante el primer trimestre del año, los mismos que el año pasado. En cuanto al resto de modos vulnerables, el Servei Català de Trànsit (SCT) ha informado de la muerte de dos peatones (hubo cuatro en 2023). Además, en este primer trimestre, ha habido 13 personas que han fallecido mientras circulaban en turismo, otras cuatro se desplazaban en furgoneta y una iba en un vehículo pesado.

5. Conclusión

Ya indicábamos a principios de año, al realizar el balance de 2023, que la ligera disminución que había habido respecto a 2022 (de 1.148 personas fallecidas se había pasado a 1.145) no era una buena noticia. **La evolución de lo que está pasando en los primeros meses del año** contribuye a ennegrecer el panorama **en el conjunto de España**. Frente a las 276 muertes que había habido a 16 de abril en 2023, se han registrado 311 en 2024, **un incremento del 12,7%**. Una muy mala noticia sin paliativos en una Semana Santa en la que se han producido menos víctimas mortales respecto a la del año pasado.

Por otro lado, **en Cataluña** la siniestralidad mortal en vías interurbanas presenta una evolución diferente, con una clara reducción del número de víctimas mortales: de 37 en 2023 se ha pasado a 30, **una reducción de casi el 19%**. Durante la Semana Santa también se ha mantenido esta tónica, no habiéndose registrado ninguna víctima mortal en las carreteras catalanas. Sin embargo, no debemos relajarnos ante las buenas cifras y hay que seguir insistiendo en la adopción de medidas de seguridad vial.

En cuanto al conjunto de España, cabe destacar tres hechos. El primero es el fuerte incremento de muertes que ha habido en las vías de alta capacidad (autopistas y autovías), que además consideramos como las más seguras. El segundo es el también notable incremento de motoristas fallecidos. Y el tercero es el porcentaje relativamente importante de conductores de turismo que no se abrochan el cinturón de seguridad.

Desde el RACC insistimos de nuevo en la necesidad de adoptar más medidas para poder lograr el hito de las cero muertes en carretera en 2050. Algunas de estas medidas ya han sido propuestas anteriormente, como la puesta en marcha de un plan específico de seguridad para motociclistas, la implantación de un acceso gradual al carné de conducir, o una revisión a fondo del proceso formativo, que también incorpore la formación continuada. Además, es necesario realizar nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y, quizás, insistir más en la vigilancia de las carreteras. Es probable que haya llegado el momento de tener que ir más allá de las llamativas campañas de seguridad vial.