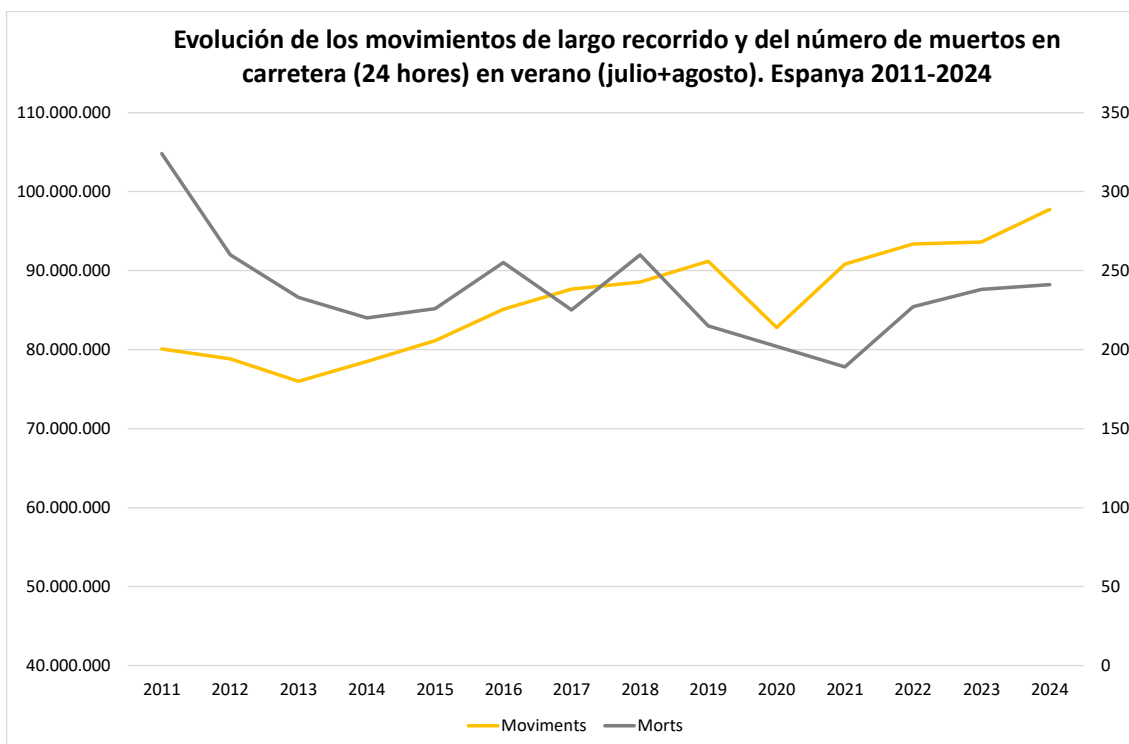


Balance de siniestralidad del verano de 2024: resultados negativos

Septiembre 2024

Introducción

Desde la superación de la pandemia, los últimos veranos han visto incrementar la movilidad. El número de desplazamientos en carretera en el año 2022 llegó a los 93.363.042, en lo que parecía un récord difícil de superar. Sin embargo, esto ya se alcanzó en 2023, con más de 93,6 millones de desplazamientos de largo recorrido, un ligero incremento en comparación con los datos del año anterior. Este año el aumento de la movilidad ha tenido incluso un mayor alcance: 97.765.625 desplazamientos de largo recorrido (un 4,4% más que los del año pasado). En consonancia con esta tendencia al alza de la movilidad, el número de siniestros y víctimas mortales en carretera ha ido creciendo moderadamente, pero con tendencia a acercarse, o incluso superar, los niveles previos a la pandemia: hemos pasado de una media de 233 fallecidos en el periodo 2017-2019 a una media de 235 en los años 2022-2024 durante los meses de verano (julio y agosto).



Fuente: elaborado con datos de la DGT.

Durante el verano de 2024 han perdido la vida en las carreteras españolas 241 personas en 221 accidentes. Es un crecimiento moderado respecto al año anterior (+1,3%) y puede suponer un freno al incremento de los dos últimos años. También es cierto que el número de accidentes mortales ha sido menor: de los 227 de 2023 hemos pasado a los 221 ya mencionados de este año. Como ya pasó en 2023, el mayor aumento de víctimas mortales se ha producido durante el mes de agosto. Así, mientras que julio se saldaba con 109 personas fallecidas (-7,6% de descenso respecto a julio de 2023), durante el mes de agosto ha habido 132 víctimas mortales (12 más que el año pasado, un crecimiento del 10,0%). A estas cifras hay que añadirles las 952 personas heridas de gravedad que ha habido en los accidentes de este verano, un número menor pero muy similar a los del verano de 2023 (954 personas heridas graves).

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

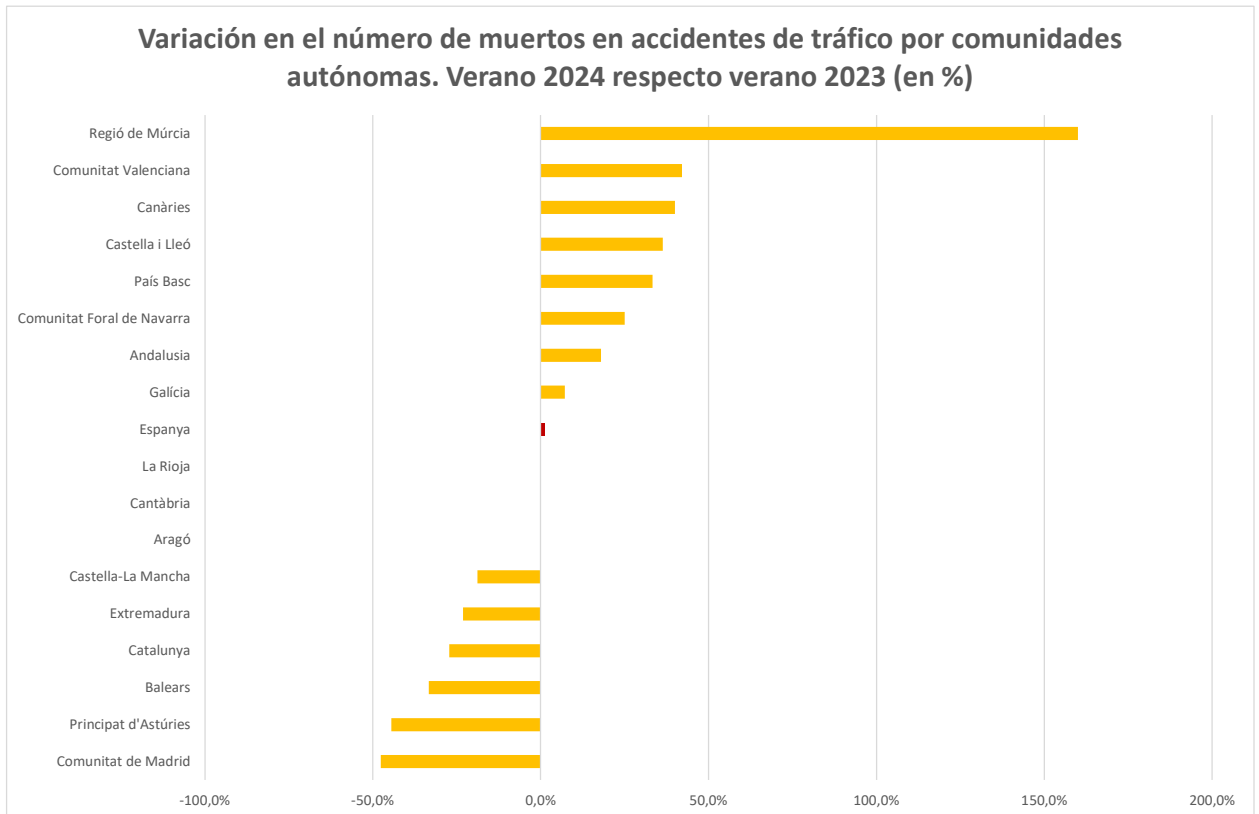
Empezamos hablando de la distribución territorial en términos absolutos: el 52,7% del total de muertes que se han registrado este verano han tenido lugar en Andalucía (46 muertos), Castilla y León (30), la Comunidad Valenciana (27) y Cataluña (24). De estas cuatro comunidades, solo en Cataluña ha habido una reducción en el número de fallecidos (9 menos que el año pasado). Se trata de comunidades relativamente grandes (en cuanto a población o territorio) y en las que, en términos generales, el turismo tiene un peso importante. Después de estas, encontramos siete comunidades con una franja de mortalidad que oscila entre los 10 y los 15 muertos: Galicia (15), Aragón (13), Castilla-La Mancha (13), la Región de Murcia (13), la Comunidad de Madrid (11) y Baleares y Extremadura (con 10 víctimas mortales cada una). Finalmente, con menos de 10 fallecidos tenemos el País Vasco (8), Canarias (7), la Comunidad Foral de Navarra (5), el Principado de Asturias (también 5) y Cantabria y La Rioja (con 2 víctimas mortales cada una).

Número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en España por comunidades autónomas. Verano 2024					
	2021	2022	2023	2024	Diferencia 2023/2022
Andalucía	54	43	39	46	7
Aragón	9	16	13	13	0
Baleares	11	8	15	10	-5
Canarias	3	7	5	7	2
Cantabria	3	1	2	2	0
Castilla y León	25	30	22	30	8
Castilla-La Mancha	7	19	16	13	-3
Cataluña	28	33	33	24	-9
Comunidad de Madrid	10	11	21	11	-10
Comunidad Foral de Navarra	4	6	4	5	1
Comunidad Valenciana	9	12	19	27	8
Extremadura	3	2	13	10	-3
Galicia	10	16	14	15	1
La Rioja	1	3	2	2	0
País Vasco	4	8	6	8	2
Principado de Asturias	3	5	9	5	-4
Región de Murcia	5	7	5	13	8
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0
España	189	227	238	241	3

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

Si en lugar de mirar el número total de muertes nos fijamos en la variación respecto al año pasado, destaca la Región de Murcia, que al pasar de 5 a 13 fallecidos presenta una tasa con un incremento del 160%. Junto con Murcia, hay cinco comunidades más que registran aumentos de la mortalidad superiores al 25%: la Comunidad Valenciana (42,1%), Canarias (40,0%), Castilla y León (36,4%), el País Vasco (33,3%) y la Comunidad Foral de Navarra (25,0%). Andalucía (con un 17,9% más de muertes que el

año pasado) y Galicia (con un aumento del 7,1%) completan las comunidades que superan la media española. Por debajo de la misma, hay tres comunidades (Aragón, Cantabria y La Rioja) que se han quedado igual que el año pasado. Para concluir este repaso territorial cabe destacar que Madrid ha sido donde más se ha reducido la mortalidad vial en comparación con el año 2023: se ha pasado de 21 a 11 víctimas mortales (una reducción del 47,6%). Le siguen Asturias (-44,4%), Baleares (-33,3%), Cataluña (-27,3%), Extremadura (-23,1%) y Castilla-La Mancha (-18,8%).

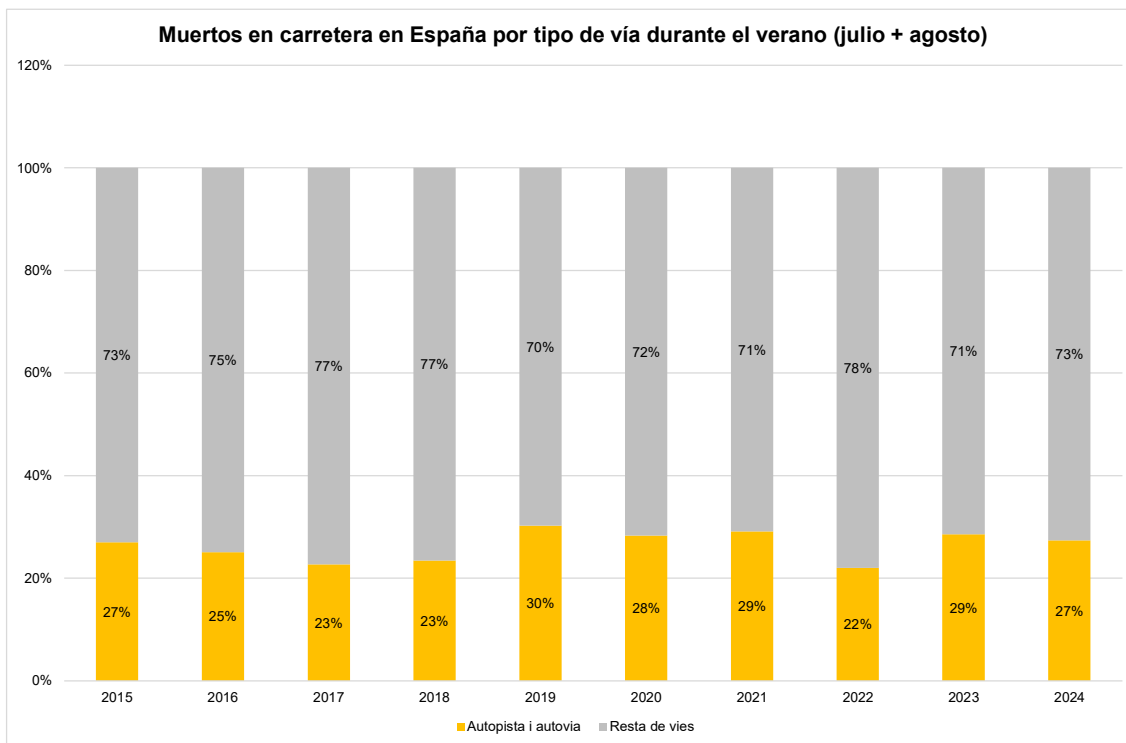


Fuente: elaborado con datos de la DGT. Son datos de fallecidos a 24 horas en carretera.

Muertes por tipo de carretera y tipo de vehículo

La mayor parte de las muertes por accidentes de tráfico en carretera se producen principalmente en las vías convencionales, mientras que las vías de gran capacidad (autopistas y autovías) registran habitualmente alrededor de un 26% de las muertes que tienen lugar durante el verano. La mortalidad en las autopistas y autovías ha bajado ligeramente respecto al año pasado: de 68 muertos en 2022 hemos pasado a 66 este año (-2,9%). No obstante, hay que tener en cuenta que 2023 registró la cifra más elevada de muertes de los últimos años y la cantidad de fallecidos en las vías de gran capacidad de este año no deja de ser muy elevada en comparación con la media de los últimos diez años. La siniestralidad en las vías convencionales (resto de vías) se ha incrementado un 2,9%. El número de muertes en vías convencionales, a pesar de presentar una tendencia decreciente, ahora vuelve a ser superior a los niveles prepandémicos.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autopista y autovía	61	64	51	61	65	60	55	50	68	66
Resto de vías	165	191	174	199	150	152	134	177	170	175
Total	226	255	225	260	215	212	189	227	238	241



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

El 40% de las personas que han fallecido en las carreteras durante este verano circulaban en turismos. Las muertes en este medio de transporte han pasado de 112 en 2023 a 97 este año (reducción del 13,4%). Aun así, 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 las 78 víctimas mortales en estos medios en 2021 a las 93 de 2022, las 104 de 2023 y, finalmente, las 111 de este año (un crecimiento del 6,7% respecto al año anterior). En verano de 2024 el incremento ha sido causado sobre todo por las víctimas que eran motociclistas, que representan casi el 30% del total, que han sido 13 más que el año pasado (un 25% más). También es destacable el elevado crecimiento de las víctimas que viajaban en furgoneta, que han pasado de 5 en 2023 a 15 en 2024 (un incremento del 200%).

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

Muertes en accidentes de tráfico por tipo de vehículo. Verano (julio y agosto)								
	Número de víctimas mortales				%			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Peatón	23	20	28	20	12,2%	8,8%	11,8%	8,3%
Bicicleta	6	8	12	15	3,2%	3,5%	5,0%	6,2%
Ciclomotor	1	5	5	4	0,5%	2,2%	2,1%	1,7%
Motocicleta	48	60	59	72	25,4%	26,4%	24,8%	29,9%
Turismo	86	103	112	97	45,5%	45,4%	47,1%	40,2%
Furgoneta	8	10	5	15	4,2%	4,4%	2,1%	6,2%
Camión	9	14	8	10	4,8%	6,2%	3,4%	4,1%
Resto	8	7	9	8	4,2%	3,1%	3,8%	3,3%
Total	189	227	238	241	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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

Siniestralidad mortal en España: balance provisional del año a 16 de septiembre

Los datos acumulados de siniestralidad mortal en lo que llevamos de año en toda España llegan, al cierre de este balance, hasta el 16 de septiembre. Si bien los datos del verano pueden significar un freno al incremento de la siniestralidad mortal, no los podemos considerar positivos. Menos aún cuando el balance de lo que llevamos de año indica que no se va por la senda de la reducción de las víctimas mortales, sino todo lo contrario. A 16 de septiembre, ha habido 828 fallecidos en las carreteras españolas, 28 más que en el mismo periodo de 2023 (un 3,5% más). Hay comunidades autónomas como Cataluña, Madrid o Extremadura que han reducido notablemente su siniestralidad (16 muertos menos en la primera, un 14,5% menos que en 2023; 13 muertos menos en Madrid, una reducción del 21,7%, y 17 muertos menos en Extremadura, una reducción del 39,5%). Pero estos datos no han sido suficientes para compensar los fuertes incrementos de la mortalidad que ha habido en otras comunidades: Andalucía ha pasado de 118 víctimas mortales en 2023 a 163 este año (un incremento del 38,1%), Castilla y León ha registrado 15 fallecidos más que el año pasado y la Comunidad Valenciana o el País Vasco han contabilizado 10 muertos más cada una.

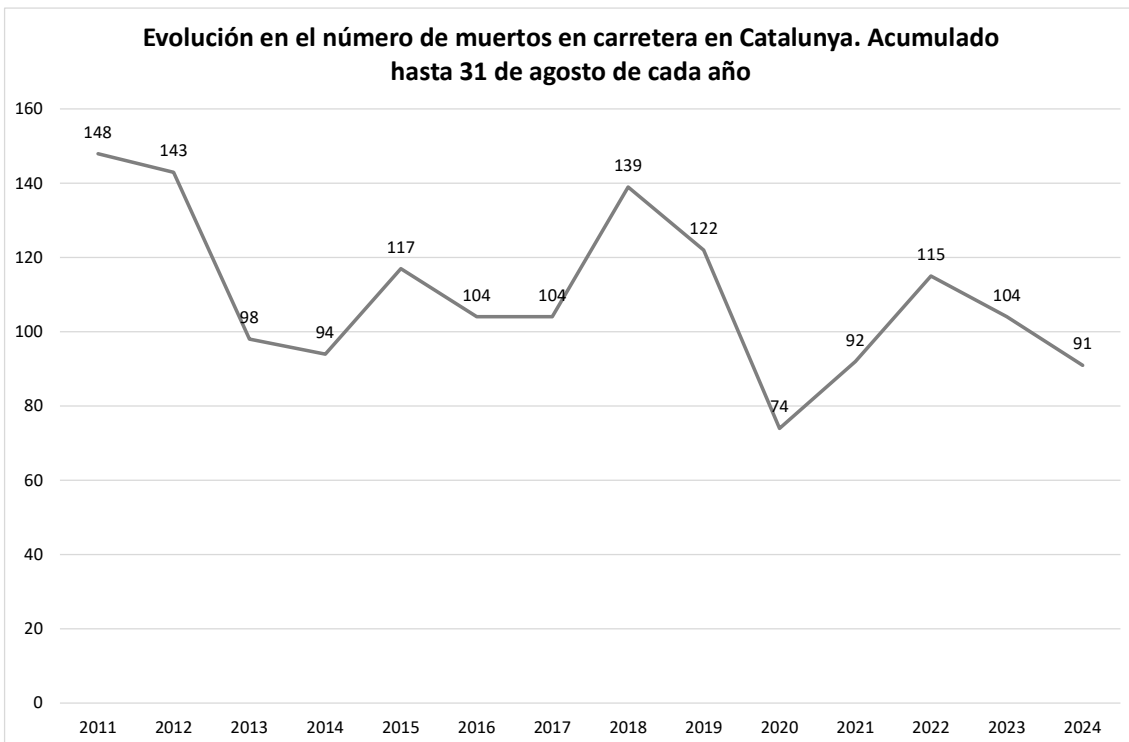
En conjunto, y a diferencia de lo que ha pasado durante el verano, el mayor incremento de víctimas durante este 2024 se está produciendo en las vías de gran capacidad. De los 218 fallecidos que hubo en 2023 en las autopistas y autovías se ha pasado a los 242 actuales (un 11% más). A pesar de que es en las carreteras convencionales donde se producen más accidentes mortales, el crecimiento de víctimas mortales ha sido relativamente moderado: 586, 4 más que el año pasado (un crecimiento del 0,7%). Y en lo que se refiere a los medios, cabe destacar que son los motoristas los que más aumentan, con 220 muertes en 2024 (13 más que en 2023, un incremento del 11,7%).

En resumen, parece evidente que la evolución de la siniestralidad mortal de este año en el conjunto de España no va en la línea de la reducción marcada por los objetivos europeos para el año 2030.

Siniestralidad mortal en las carreteras catalanas: balance hasta el 31 de agosto

Como hemos podido constatar, Cataluña ha seguido una tendencia distinta a la del conjunto de España. Durante el verano (contando los meses de julio y agosto, igual que la DGT) han fallecido 24 personas en las carreteras catalanas, 9 menos que el año pasado (un 27,3% de reducción).

Esta tendencia también se confirma si en lo que nos fijamos es en la evolución del acumulado anual hasta el 31 de agosto (datos disponibles del Servei Català de Trànsit o SCT por sus siglas). Hasta esta fecha ha habido 91 muertos, 13 menos que en el mismo periodo de 2023 (reducción del 12,5%). Es una tendencia que se mantiene desde 2018 (no contamos las víctimas mortales de 2020 y 2021 debido a las medidas especiales por la COVID-19) y que sitúa el dato a 31 de agosto en el más bajo de los últimos diez años. A partir de los datos que nos ofrece el SCT, tenemos que destacar algunos aspectos más. En primer lugar, el elevado número de motoristas fallecidos. En lo que llevamos de año, han perdido la vida 34 motoristas (el mismo número que el año pasado), que representan algo más de una tercera parte: el 37,4%. Esta cifra contrasta con la de otros colectivos vulnerables, en los que se han producido reducciones de la mortalidad: 5 peatones en 2024, frente a los 10 que hubo en 2023, y 2 ciclistas (1 menos que el año pasado). También destaca el fuerte incremento del número de fallecidos en furgoneta: hasta el 31 de agosto ha habido 8 víctimas mortales, que contrastan con la única que hubo en 2023 mientras circulaba en este medio de transporte.



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, 2023 y 2024).

Un último aspecto a comentar es la “normalización” en la siniestralidad mortal en la AP-7. Los problemas de congestión y accidentalidad en esta vía se han traducido en molestias para los usuarios (largas colas), pero no en víctimas mortales. De esta forma, en esta autopista solo ha habido 3 fallecidos en los primeros ocho meses del año, que contrastan con los 9 que hubo el año pasado. En realidad, tal como señala el SCT, la siniestralidad en la red viaria catalana es bastante dispersa. La carretera con más víctimas mortales hasta el 31 de agosto es la C-37, con 6 muertos (3 en un mismo accidente en Castellfollit del Boix). A esta carretera le siguen el Eje Transversal (C-25), que acumula 5 muertos, y la A-2, la C-12 y la C-32, con 4 muertos cada una en la fecha de referencia.

Conclusión

No podemos considerar positivo el balance de la siniestralidad vial en España en verano de 2024, más aun habiéndose registrado un incremento de la mortalidad del 1,3%. En conjunto, en los 221 accidentes mortales ha habido 241 fallecidos y se ha tenido que hospitalizar a 952 personas heridas. Este balance solo ha servido para moderar la tendencia de este año, negativa en cuanto a la siniestralidad mortal en España: en lo que llevamos de año y hasta el 16 de septiembre, se han producido 744 siniestros que han tenido como resultado 828 muertos en las carreteras (un 3,5% más que en 2023). Estos datos dificultan lograr el reto europeo de reducir el número de muertes en carretera en un 50% durante esta década.

La situación en Cataluña ha sido diferente. Durante el verano (julio y agosto), hemos pasado de los 33 fallecidos que hubo en 2023 a los 24 que ha habido este año, lo que representa una reducción del 27,3%. Dicha situación refuerza la tendencia anual de reducción de la siniestralidad mortal. De esta forma, hasta el 31 de agosto ha habido 84 accidentes mortales, en los que han perdido la vida 91 personas (-12,5%). A pesar de ello, ha aumentado el número de personas heridas de gravedad: 561 (un 17% más que en 2023).

Un hecho destacable, tanto en el conjunto de España como en Cataluña, es el del elevado número de víctimas mortales que viajaban en motocicleta. En el conjunto del territorio español, estas representan más de una cuarta parte (el 26,6%) del total de víctimas mortales, cifra que se eleva a más de una tercera parte en el caso catalán (37,4% de todas las muertes).

Desde el RACC insistimos en la necesidad de frenar la pérdida de vidas humanas derivadas del tráfico en las carreteras y seguimos diciendo que hay que 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 del acceso gradual al carné de conducir o la revisión a fondo del proceso formativo, que debe incorporar la formación continuada. También hay que reforzar la vigilancia en las carreteras con los medios que sean necesarios, realizar nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y persistir en la concienciación y la educación de las personas. En definitiva, hay que hacer nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver a la senda de los descensos notables de la siniestralidad mortal.