

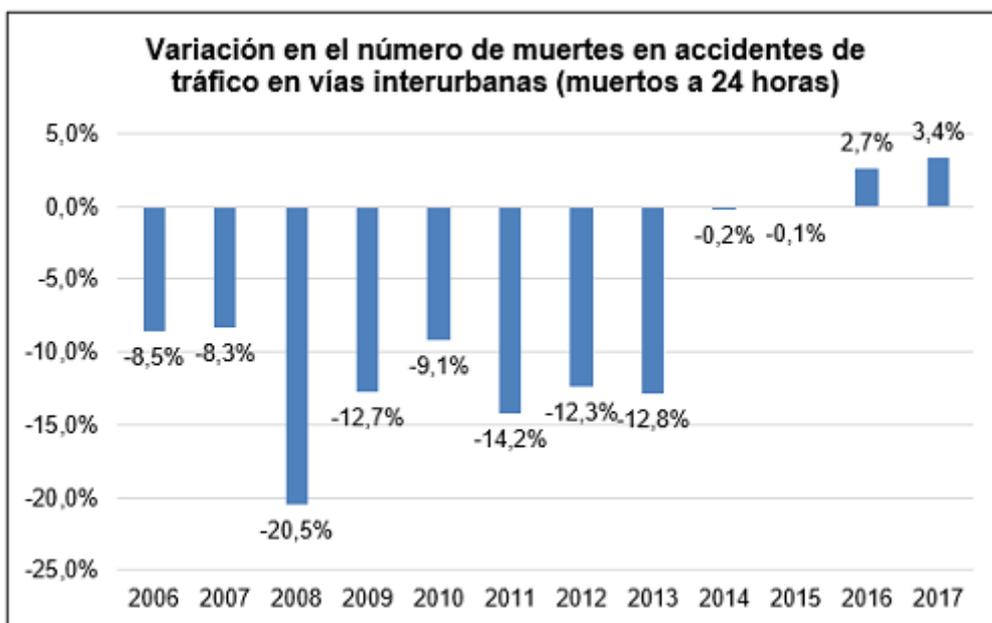
El cambio de tendencia de la siniestralidad se consolida en 2017

El primer balance de la siniestralidad en vías interurbanas de 2017, hecho público por la DGT el día 3 de enero de 2018, sirve para confirmar el posible cambio de tendencia en la siniestralidad por accidentes de circulación que ya hace meses que el RACC viene señalando.

En concreto, el primer balance de muertos en accidentes de tráfico en las vías interurbanas a 24 horas del 2017 indica que ha habido 1.200, 39 más que en el año 2016, o, lo que es lo mismo, un incremento del 3,4%. Este balance inicial era más que previsible, dado que el fin de semana del 15 al 17 de diciembre de 2017 ya se había superado el número absoluto de muertos a 24 horas del año anterior.

En este sentido, podemos destacar algunos aspectos. En primer lugar, que el aumento en la siniestralidad se ha producido en casi todas las comunidades autónomas, excepto seis (Castilla y León, Comunidad Valenciana, Galicia, País Vasco, Navarra y La Rioja). En algunas de las que presentan un mayor índice de siniestralidad, se superan los diez muertos más que en el año 2016: Castilla-La Mancha (19 muertos más, un aumento del 20,4%), Madrid (16 muertos, 30,8% de aumento), Cataluña (15 más, 9,7%) y Murcia (12 muertos más y 35,3% de aumento). En segundo lugar, cabe destacar que el aumento, según los datos de la DGT, se ha registrado en las carreteras convencionales, donde se han producido 792 muertes, 30 más que en 2016 (un 3,8% más); en cambio, en las vías de gran capacidad –autopistas y autovías– la cantidad de víctimas mortales se ha reducido en un 2,5%. En cuanto al tipo de vehículos, solo en ciclomotores, camiones, autobuses y también en el caso de los peatones se han reducido las víctimas mortales. Los mayores incrementos de siniestralidad mortal se han dado entre las bicicletas (33,3% más), entre las furgonetas (29,3%) y las motocicletas (12,1% más de mortalidad). Pero destaca el aumento del 7,1% de muertes que se ha producido en el principal vehículo implicado en accidentes mortales: los turismos han pasado de 603 muertes en 2016 a 646 en 2017. Por último, hay que destacar los principales factores concurrentes en los accidentes: las distracciones representan el 32% en los accidentes mortales y graves; la velocidad

inadecuada, el 26%; y el cansancio y el sueño y el alcohol y las drogas afectan a un 12% y un 11% de los accidentes graves, respectivamente.

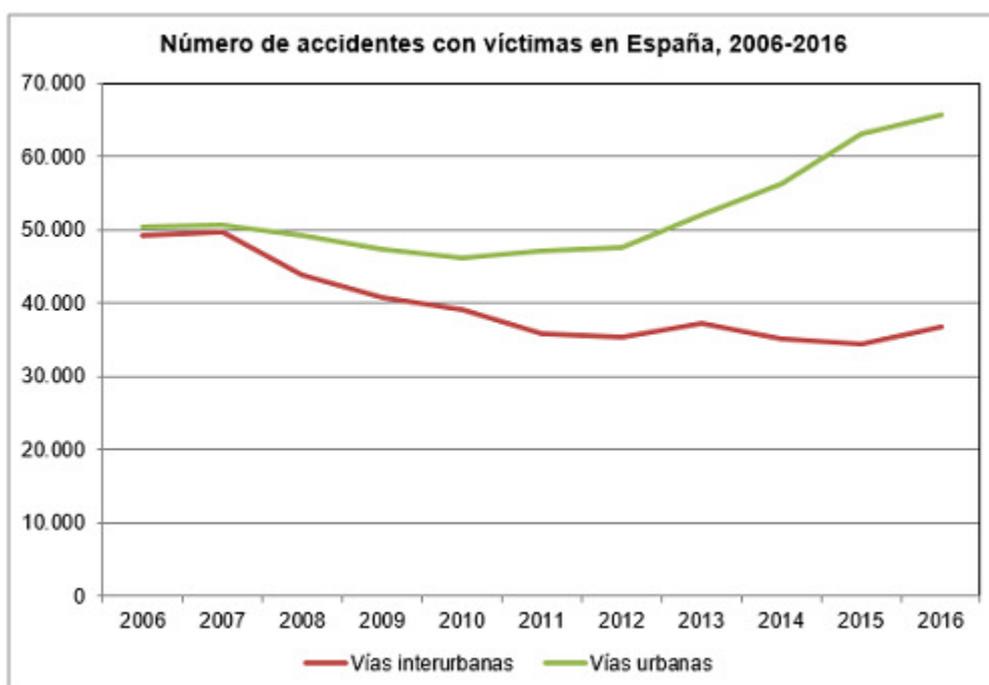


Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Como se indica en el título, desde hace unos años se ha producido un cambio de tendencia que parece consolidarse con el paso del tiempo. En el caso de las vías interurbanas esto se pone en evidencia en las tasas de variación anual desde 2006 hasta la fecha con datos de muertos a 24 horas. Ya en 2014 y 2015, las tasas de variación fueron prácticamente irrelevantes y en el año 2016 la tasa ya fue claramente positiva y se ha visto aumentada al cierre de 2017.

Debemos tener en cuenta, además, que nos encontramos con una tendencia general tanto en las vías interurbanas como las urbanas. Los datos publicados al terminar el año en el *Anuario Estadístico de Accidentes*, que ofrece información para ambos tipos de vías y con datos de muertos a 30 días, muestran claramente la inversión de una tendencia muy positiva en la reducción de accidentes y del número de víctimas graves –muertos y heridos graves–, fenómeno que se ha producido, aproximadamente, también desde 2014.

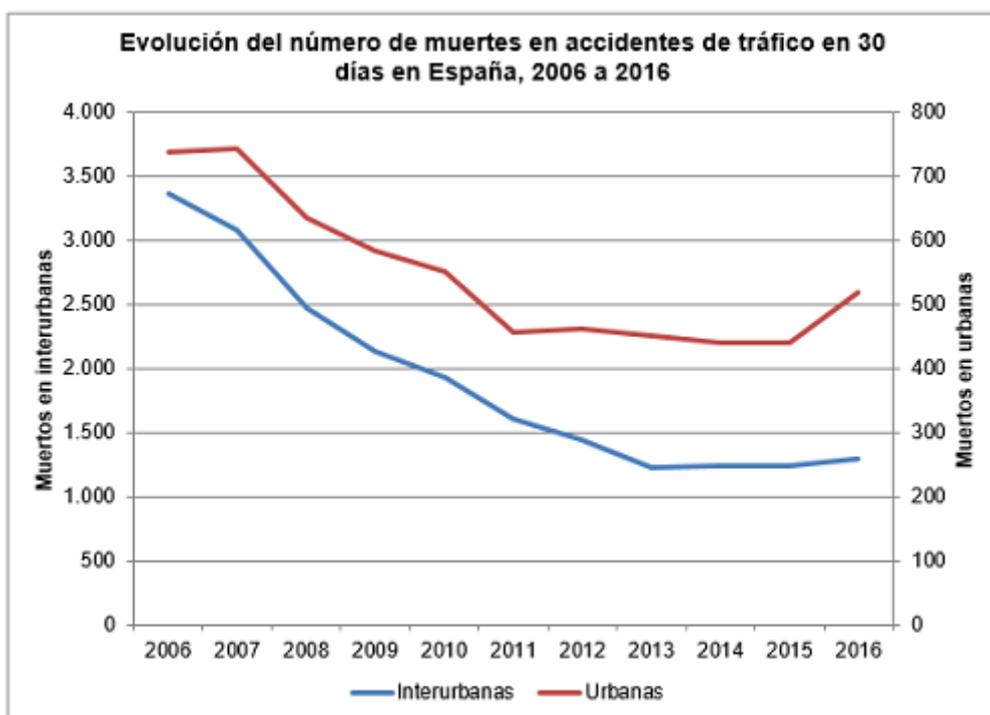
En cuanto al número de accidentes con víctimas, se observa que en las vías interurbanas y las urbanas se ha seguido una evolución distinta. De ese modo, en las carreteras españolas el número de accidentes con víctimas ha pasado de 49.221 del año 2006 a 36.721 diez años después. A pesar de este descenso, se percibe un estancamiento en torno a los 36.000 accidentes con víctimas anuales desde el año 2011. Una evolución distinta han mostrado los accidentes con víctimas en las vías urbanas: desde 2012 se ha observado una clara tendencia al incremento del número de accidentes en las ciudades españolas. De modo que, en diez años, la accidentalidad en vías urbanas se ha incrementado un 30%.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

En relación con esta evolución, el número de muertos en accidentes de tráfico también muestra una inflexión en la tendencia a partir de 2013, en el caso de las vías interurbanas, y un poco antes en los muertos de tráfico en las ciudades. Por lo que se refiere a las carreteras, desde el año 2014 se ha registrado un número igual o mayor de muertes que el año anterior, calculados a 30 días del accidente. De esta forma, en 2014 y 2015 hubo 1.247 muertos y en 2016 la cifra se incrementó hasta los 1.291. Teniendo en cuenta los 1.200 muertos que ha habido en las vías interurbanas, contados a 24 horas del accidente, podemos determinar que, una vez estimados los

muertos a 30 días, se superarán las 1.300 víctimas mortales, dando como resultado cuatro años seguidos de saldos positivos, cosa inédita en la siniestralidad española del siglo XXI. Tendremos que esperar a los próximos meses para saber datos de la siniestralidad en vías urbanas. Sin embargo, hay que indicar aquí que los años 2014 y 2015 se registró el mismo número de muertos –a 30 días–, es decir, 441, y en 2016 hubo un incremento muy elevado, llegando hasta los 519 muertos y un aumento del 17,7%, acercándose a niveles anteriores al año 2011.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Una parte de este repunte de la siniestralidad mortal debe atribuirse al cambio de tendencia de la movilidad en las carreteras y ciudades, que desde 2014 también se ha incrementado notablemente. En cualquier caso, podemos estar viendo ahora el efecto que la reducción de la movilidad ha tenido en los últimos años en la reducción de la siniestralidad vial. En este sentido, el trasvase de tráfico hacia carreteras convencionales, las menos seguras, afecta también al aumento de la accidentalidad. Pero también, como hemos visto, la actitud de los conductores (distracciones, velocidad, drogas y alcohol), que posiblemente se ha relajado después de unos años de endurecimiento de las medidas, puede tener que ver con este aumento. La DGT ya

ha anunciado una serie de medidas y, en este sentido, es bienvenido un relanzamiento de la seguridad vial, que necesariamente implica actuar sobre factores y segmentos de riesgo, más que sobre cuestiones generalistas. De esta forma, desde el RACC pensamos que:

- La nueva ley debería recoger aspectos como mejoras en el permiso por puntos para actualizarlo a los nuevos riesgos (distracciones, etc.), o un plan específico de seguridad motociclista, entre otros.
- Un nuevo examen de conducir puede ayudar a los nuevos conductores, pero no basta con cambios en la teórica y la práctica, hace falta un acceso gradual a situaciones reales de riesgo como conducir de noche, alcoholemia 0, o conducir con personas de la misma edad. El RACC defiende el acceso gradual al permiso de conducir.
- Los radares deberán estar mejor señalizados: que la señal de aviso incluya el límite de velocidad que se controla.
- No basta con publicar la recaudación por multas, hace falta saber en qué se invierte ese dinero.

Por todo ello, insistimos en las medidas propuestas en el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), y concretamente entre las veinte medidas propuestas queremos destacar las siguientes como de acción inmediata:

- **Conductores:** obtención gradual del permiso de conducir, carriles segregados para ciclistas también en carretera, plan de seguridad para peatones en zona urbana con un enfoque hacia los mayores, alcoholemia 0 para profesionales y para conductores noveles, combatir con más intensidad las distracciones, etc.
- **Infraestructuras:** si 8 de cada 10 muertes se producen en vías convencionales –recordemos que son donde se ha producido el incremento de víctimas mortales del año 2017–, se necesita un plan de choque para incrementar la seguridad, en la línea de las auditorías de seguridad por estrellas que realiza el RACC, en las que se detallan los tramos donde la inversión en seguridad generará más vidas salvadas.
- **Vehículos:** la frenada autónoma de emergencia de serie en todos los coches y la renovación del parque para tener vehículos más seguros, especialmente en lo que se refiere a escúteres con ABS.