

## **Alarmante aumento de la siniestralidad en carretera en Cataluña durante el primer trimestre de 2018**

**Durante los tres primeros meses de 2018, la siniestralidad en carretera en Cataluña ha tomado un aspecto alarmante. Según los datos que ofrece la DGT a 21 de marzo del año en curso, en Cataluña ya han muerto por accidente de tráfico en vías interurbanas 20 personas más que el año pasado en la misma fecha.**

Si en 2017 por estas fechas se contabilizaban 24 muertos, este año ya se ha llegado a 44, lo que representa un aumento del 83%. Si 2018 acabase con esta tasa de variación, nos encontraríamos que en Cataluña habrían muerto 309 personas en las carreteras (140 más que el pasado año), cifra que nos remontaría a siniestralidades similares a las de diez años atrás.

La comparación con el resto de España acentúa aún más la gravedad de la situación en que se encuentra la siniestralidad vial en las carreteras catalanas. En este primer trimestre del año, Cataluña es la comunidad autónoma en la que se registra un mayor aumento en números absolutos, solo seguida por Cantabria (7 muertos más que el año anterior) y la Comunidad Valenciana (5). En términos relativos –teniendo en cuenta el porcentaje de variación respecto al año anterior–, Cataluña queda en tercer lugar. Es un dato que merece ser matizado. Ciertamente, en Cantabria no se registró ninguna muerte el pasado año en este período de tiempo –hasta 21 de marzo– y Navarra presenta un aumento aparentemente espectacular –el 100%–, pero tanto Cantabria como Navarra presentan sus variaciones extremas gracias a la pequeña dimensión que representan en el conjunto del territorio español: Cantabria pasa de 0 a 7 muertos y Navarra de 2 a 4. La cuestión es que mientras en Cataluña la siniestralidad ha aumentado un 83%, en el resto de España –excluidas las carreteras catalanas– la siniestralidad ha descendido un 6,5%.

**Siniestralidad en carretera por comunidades autónomas a 21 de marzo de 2018**

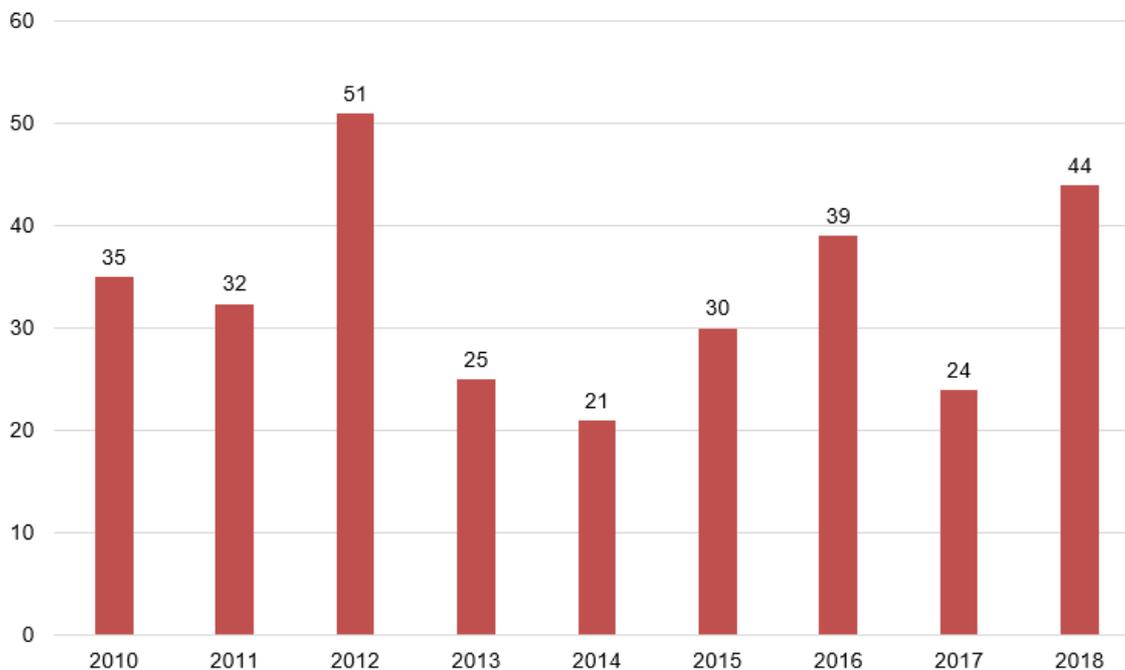


	2017	2018	Diferència	Tv (%)
Andalusia	38	33	-5	-13,2%
Aragó	7	11	4	57,1%
Astúries	7	3	-4	-57,1%
Balears	8	6	-2	-25,0%
Canàries	8	13	5	62,5%
Cantàbria	0	7	7	
Castella-La Mancha	17	18	1	5,9%
Castella i Lleó	22	16	-6	-27,3%
Catalunya	24	44	20	83,3%
Extremadura	8	5	-3	-37,5%
Galícia	17	16	-1	-5,9%
Madrid	15	7	-8	-53,3%
Múrcia	11	11	0	0,0%
Navarra	2	4	2	100,0%
Rioja, La	6	2	-4	-66,7%
Comunitat Valenciana	21	26	5	23,8%
País Basc	14	10	-4	-28,6%
Ceuta i Melilla	0	0	0	
Espanya	225	232		3,1%
Espanya sense Catalunya	201	188		-6,5%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

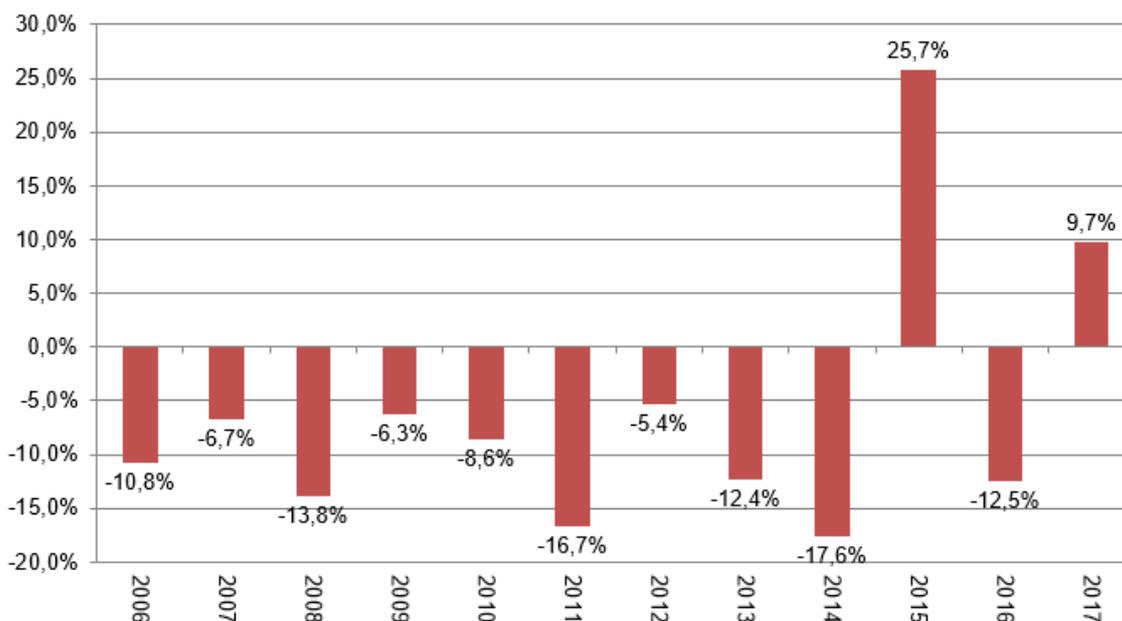
En definitiva, se trata de una situación de emergencia. Para certificarlo, en primer lugar podemos observar la evolución del número de muertos en el primer trimestre del año (hasta 21 de marzo de cada año). En este caso, debemos remontarnos hasta el año 2012 para detectar una cifra de muertes similar a la del año en curso, o bien a dos años atrás, cuando el accidente de un autocar en Freginals provocó 13 muertos. 2012 terminó con 194 muertos, lo que significaba todavía una reducción del 5,4% respecto del año anterior, y 2016 lo hizo con una reducción del 12,5%. Ambos casos nos recuerdan que es posible cambiar la tendencia y que no hay que resignarse a aceptar este aumento de la mortalidad en carretera.

### Evolución del número de muertos en accidentes de tráfico en carretera del 1 de enero al 21 de marzo de cada año (muertos a 24 horas)



Pero esta situación se suma a una tendencia que se ha ido gestando a lo largo de los últimos años. Si observamos las tasas de variación en porcentaje de los últimos diez años, vemos que ya en 2015 se produjo, por primera vez en esta década, un incremento de la siniestralidad aún más acentuado que el de 2017. Después de un año con una reducción notable, del 12,5%, como hemos dicho recientemente, en 2017 la variación ha vuelto a tener signo positivo, con 169 personas muertas en las carreteras catalanas, 15 más que en 2016 (un aumento del 9,7%).

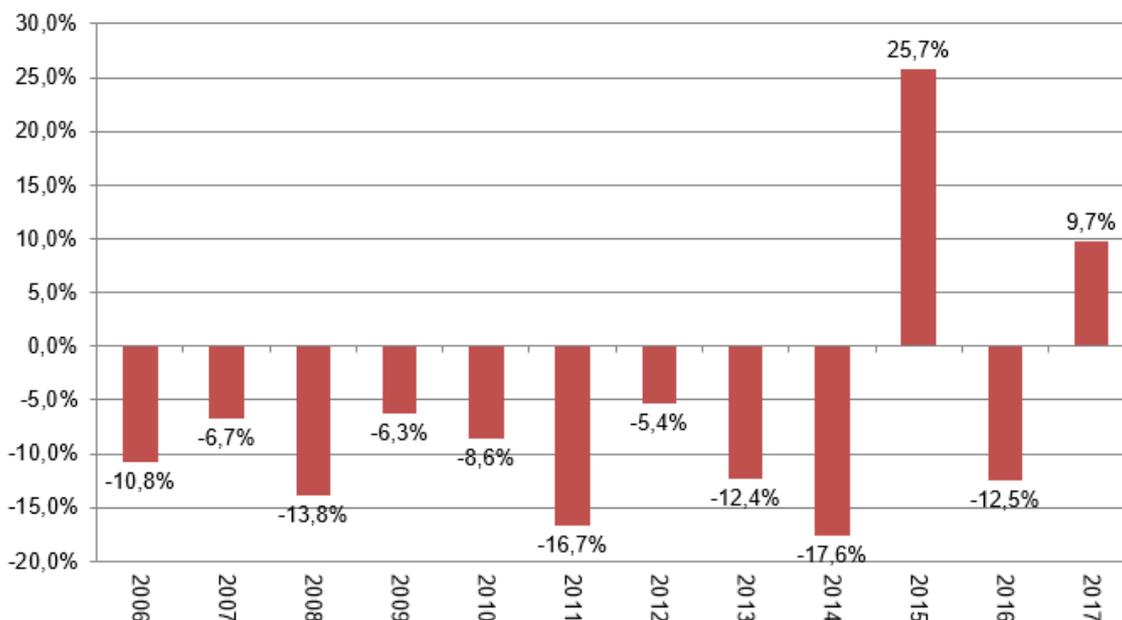
### Variación en el número de muertos en accidentes de tráfico en vías interurbanas en Cataluña, 2006-2017 (muertos a 24 horas)



Fuente: Elaboración propia con datos del SCT.

Un análisis más profundo revela que desde mediados 2013 se tiende a un estancamiento en la reducción de la siniestralidad mortal en Cataluña, lo que se observa muy claramente en la evolución mensual de la media de 12 meses del número de muertos desde 2006 hasta ahora. Desde mayo de aquel año, el número de muertes en carretera en Cataluña ha seguido una progresión descendente casi continuada que se ha prolongado hasta julio de 2013. Entre ambas fechas, el descenso de la siniestralidad ha sido del 65%. Pero a partir de mediados de 2013, esta tendencia se ha detenido bruscamente, por lo que nos encontramos con una media móvil que a principio del 2018 es un 23% superior a la de julio de cinco años atrás. Cualquier muerte es irreparable y, si el objetivo del Servei Català de Trànsit es reducir el número de muertos por accidente de circulación a cero, los datos de 2017 no han seguido esta línea, y los del primer trimestre del año en curso deben servir de grito de alarma ante una situación que parece que empeora día a día.

### Evolución mensual del número de muertos en carretera en Cataluña, 2006-2018



Fuente: Elaboración propia con datos del SCT.

Las campañas de concienciación son útiles, pero no suficientes, teniendo en cuenta que los datos apuntan a que la movilidad por carretera está aumentando desde hace unos años –a más movilidad, más probabilidad de accidentes– y, al parecer, después de unos años de medidas efectivas, la actitud de los conductores se ha relajado (distracciones, velocidad, drogas y alcohol). Por todo ello es necesario que las administraciones tomen medidas que actúen sobre factores y segmentos de riesgo.

Algunas no corresponden a la administración autonómica, como son:

- Una nueva ley de seguridad vial que debería cambiar el permiso por puntos para actualizarlo a nuevos riesgos, como, por ejemplo, las distracciones.
- El diseño de un nuevo examen de conducir que no se limite a cambios en las pruebas teórica y práctica, sino que permita acceder gradualmente a todos los derechos pasando antes por prácticas en situaciones reales de riesgo, que contemple para los conductores noveles la alcoholemia 0 y la limitación de conducir con gente de la misma edad.

Otras medidas, en cambio, sí están dentro del marco de competencias de la Generalitat, por ejemplo:

- La elaboración de un plan específico de seguridad motociclista.
- La mejora en la señalización de los radares, que incluya el límite de velocidad que se controla.
- Es importante conocer la recaudación por multas de tráfico, pero es aun más importante invertir adecuadamente esta recaudación en seguridad vial.

Por todo lo dicho, insistimos en las medidas propuestas en el informe *20 medidas para 2020* [<https://fundacion.racc.es/informes-y-estudios/seguridad-vial/personas/informe.-20-medidas-para-el-2020>] entre las que queremos destacar las siguientes como de acción inmediata:

- **Conductores:** obtención gradual del permiso de conducir, carriles segregados para ciclistas en carreteras frecuentadas por este colectivo, plan de seguridad para peatones en zona urbana con un enfoque hacia las personas mayores, alcoholemia 0 para profesionales y para conductores noveles, combatir con más intensidad las distracciones, etc.
- **Infraestructuras:** si la mayoría de las muertes se producen en vías convencionales, es necesario un plan de choque para incrementar la seguridad en ellas, en la línea de las auditorías de seguridad por estrellas que hace el RACC, asegurando que la mayoría del tráfico circula por vías con tres o más estrellas de seguridad.
- **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.