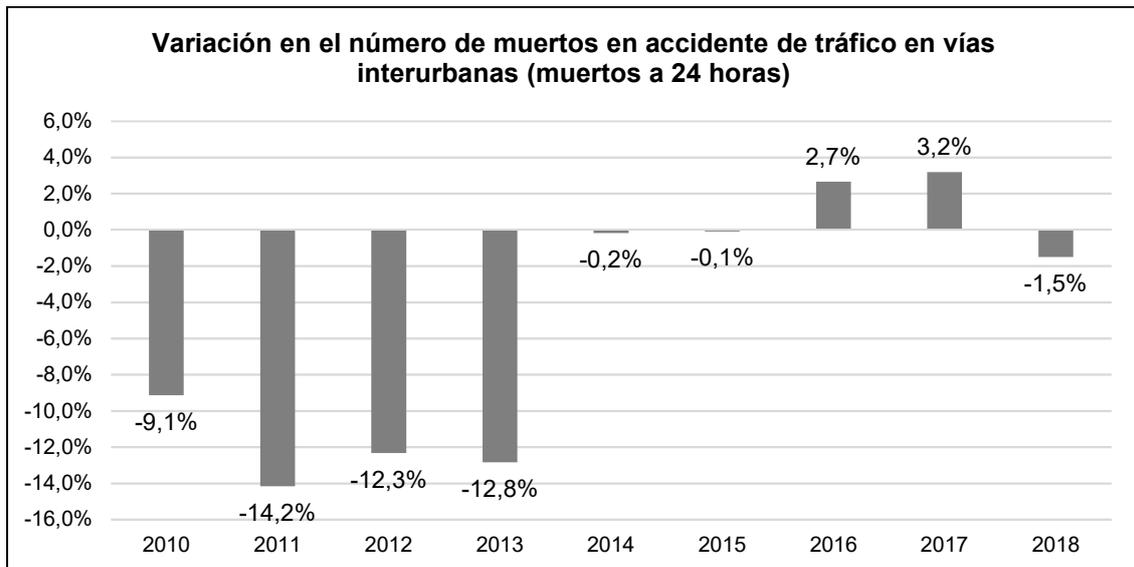


La siniestralidad en carretera de 2018 y los retos para 2020

1. La siniestralidad mortal en España

Ya estamos en el año 2019, y podemos plantearnos con conocimiento de causa las posibilidades de conseguir los objetivos fijados por la Unión Europea en el horizonte 2020 de reducir a la mitad los muertos en carretera respecto a diez años atrás. El balance de la siniestralidad presentado a principios de año por la DGT nos informa que en España se han registrado 1.180 muertos en carretera (a 24 horas), 18 menos que en 2017, es decir, una reducción de un 1,5%. A pesar de la tragedia de las muertes, siempre es una noticia positiva que la siniestralidad mortal se haya reducido respecto al año anterior. Pero debe tenerse en cuenta que esta reducción viene precedida de dos años en los que el número de muertos en las carreteras había aumentado considerablemente. Basándonos en las tasas de variación, se observa claramente como desde 2014, o se han producido reducciones muy limitadas –nunca superiores al 2%–, o ha habido incrementos muy notables. De este modo, si en 2010 había habido 1.729 muertos en accidentes de tráfico en las vías interurbanas, los 1.180 del año anterior siguen estando alejados del objetivo de reducir al 50% los fallecidos en accidentes de tráfico.

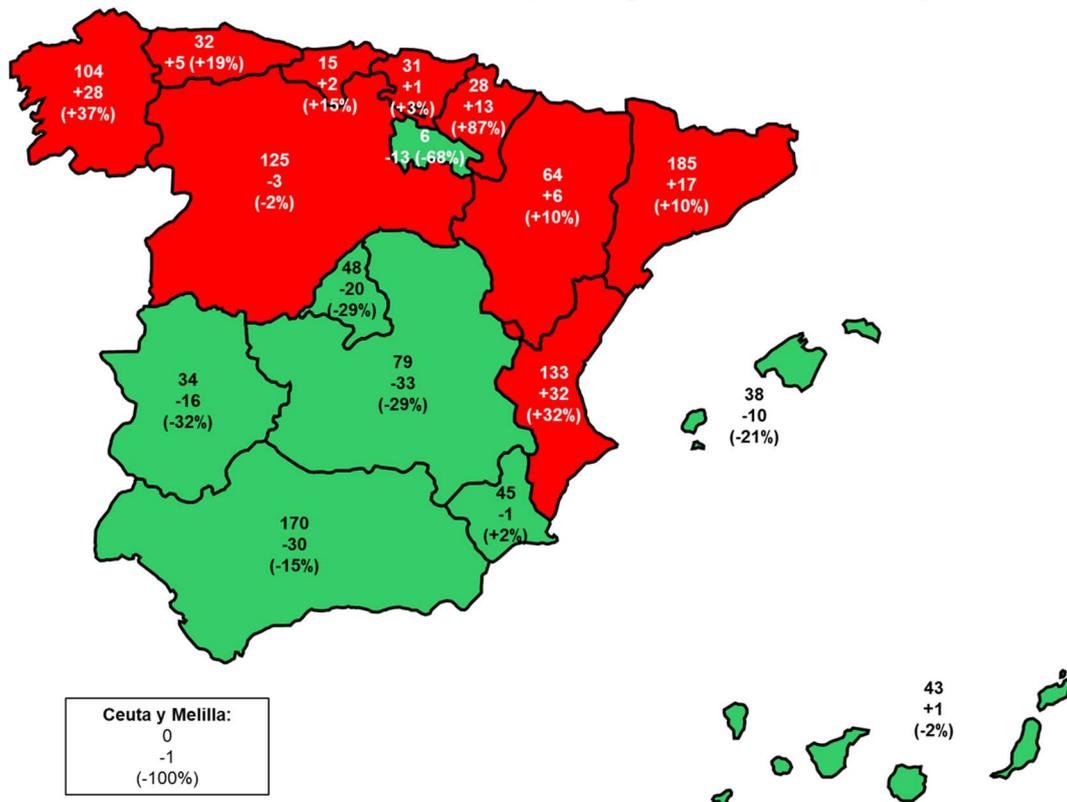


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Podemos destacar algunos aspectos de este balance provisional de principios de año. En primer lugar, podemos hablar de la distribución territorial. En este sentido, el mapa que se dibuja en el aumento de la siniestralidad mortal divide la España peninsular en dos áreas bien delimitadas: en casi todo el eje mediterráneo y en el norte de España – con la excepción de La Rioja, donde se ha producido una reducción del 68%, con 13 muertos menos– es donde se han producido incrementos. En esta zona destacan los 32 muertos más respecto al año pasado de la Comunidad Valenciana (aumento del 32%), los 28 más de Galicia (+37%), los 17 de Cataluña (+10%) o los 13 de Navarra (+87%).

En el caso de las tres primeras comunidades, los accidentes se concentran en determinadas provincias: destacan el aumento de 24 personas muertas en la de Valencia, les 15 muertes más que el año anterior en la provincia de Tarragona y las 13 más de La Coruña o los 8 en Ourense, en el caso de Galicia. Por el contrario, las reducciones de siniestralidad se han producido principalmente en la España central y del sur, entre las que destacan comunidades como Castilla-La Mancha, con 33 muertos menos que el año anterior (-29%), Andalucía, 30 muertos menos (-15%), Madrid, 20 menos (-29%), y Extremadura, 16 muertos menos (-32%). En la España insular, la principal reducción se ha producido en Baleares –10 muertes menos, -21%– mientras que en Canarias ha sido mucho más limitada, con una víctima mortal menos –reducción del 2%.

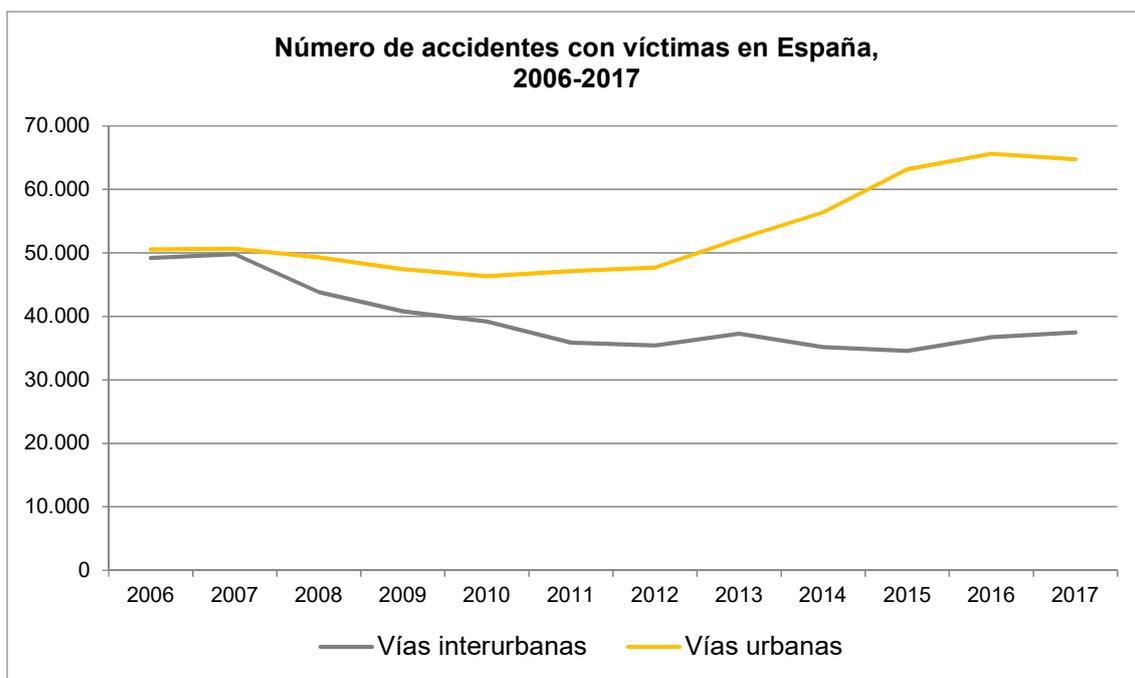
Muertos en accidentes de tráfico en las carreteras españolas por comunidades autónomas, 2018 (muertos a 24 horas)



Por otro lado, hay que destacar los resultados diferentes que presentan carreteras convencionales y vías de gran capacidad: en las primeras se ha producido una reducción del 4,5% (41 muertes menos), pero las de gran capacidad muestran un incremento del 8,2% (23 víctimas mortales más). Cabe pensar que muchos de los accidentes ocurridos en autopistas y autovías están relacionados con una velocidad inadecuada: el 40% de los muertos en estas vías lo han sido por salidas de vía. Tanto en este tipo de carreteras como en las convencionales, lo que destaca es el aumento notable de los atropellos. El año 2017 hubo 91, mientras que en 2018 ha habido 135 peatones muertos en carretera (un aumento del 48,4%).

También en el caso de los camiones de cualquier tonelaje, el aumento de víctimas ha sido notable: según los datos de la DGT, fueron 61 los muertos que utilizaban este tipo de vehículos, 8 más que en 2017 (un 15% más). En cambio, destacan las notables reducciones en los muertos de motocicletas (que fueron 31 menos, un -12,8%) y de los turismos (con una reducción de 55 personas menos, un -8,5%).

A pesar de esta reducción global en España (a falta de saber cómo se ha comportado la mortalidad en zonas urbanas), es evidente que en los últimos años se ha producido un cambio de tendencia que parece consolidarse con el paso del tiempo. Hay que tener en cuenta, además, que nos encontramos con una tendencia general tanto en las vías interurbanas como las urbanas. Con los datos publicados a finales de año en *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2017*, que nos ofrece información de ambos tipos de vías y datos de muertes a 30 días, podemos visualizar claramente la inversión de una tendencia muy positiva en la reducción de accidentes y de la cantidad de víctimas graves –muertos y heridos graves–, fenómeno que se ha producido también desde 2014, aproximadamente.

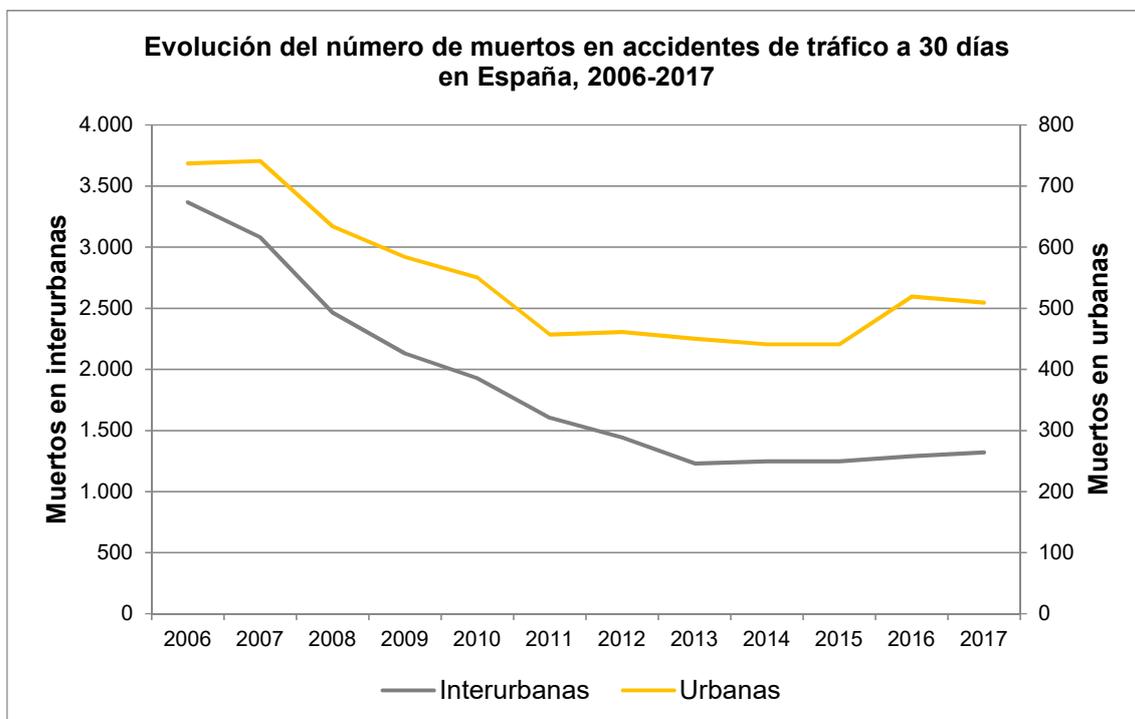


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

En cuanto al número de accidentes con víctimas, se observa distinta evolución entre las vías interurbanas y las urbanas. De esta forma, en las carreteras españolas el número de accidentes con víctimas ha pasado de los 49.221 del año 2006 a los 37.493, once años después. A pesar de este descenso, se observa un estancamiento en torno a los 36.000 accidentes con víctimas anuales desde el año 2011. Los accidentes con víctimas en las vías urbanas presentan distinta evolución. Desde 2012

ha habido una clara tendencia al incremento del número de accidentes en las ciudades españolas, por lo que, respecto a hace once años, la accidentalidad en vías urbanas ha crecido un 28%, aunque los datos disponibles de 2017 indican una ligera reducción respecto a 2016.

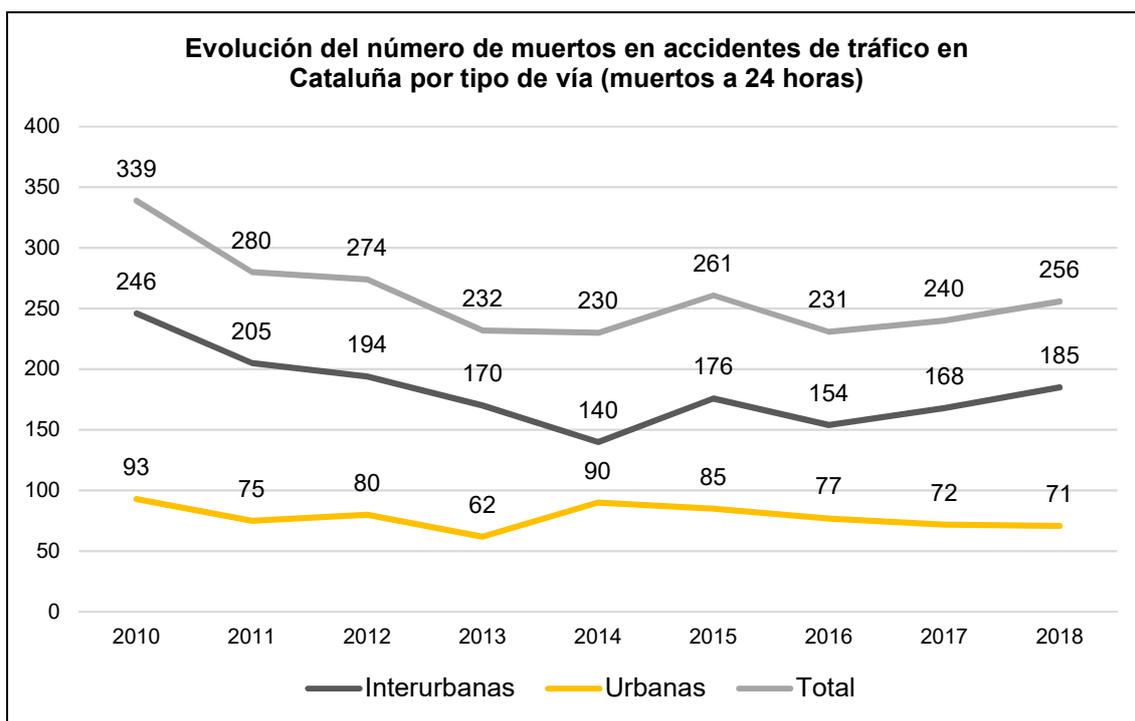
En relación con esta evolución, el número de muertos en accidentes de tráfico también muestra una inflexión en la tendencia a partir de 2013, en el caso de las vías interurbanas, y un poco antes, en los muertos de tráfico en las ciudades. En cuanto a las carreteras, desde 2014 se ha registrado un número 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, en 2016 la cifra se incrementó hasta 1.291 y aún más en 2017, con 1.321 víctimas mortales. Los datos disponibles para las vías urbanas –con muertos a 30 días–, en cambio, nos muestran una ligera reducción, pasando de las 519 muertes de 2016 a las 509 de 2017. Sin embargo, hay que recordar aquí que respecto a la cifra más baja de muertes en vías urbanas desde 2010, que son las 441 personas que perdieron la vida en accidentes de tráfico en 2014, los 509 que ha habido en 2017 representan un incremento del 15% respecto a tres años antes.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

2. La siniestralidad mortal en Cataluña

Ya hemos visto que en Cataluña el resultado de la siniestralidad mortal nos permite afirmar rotundamente que ha sido un año pésimo. Los 185 muertos en accidente en las carreteras superan en un 10% los que se registraron en 2017. Pero como en el conjunto de España, este resultado se añade a un cambio en la tendencia que se ha producido desde 2014 y que, con altos y bajos, hace que sigamos como antes. Este cambio no se refleja en la siniestralidad mortal en vías urbanas en Cataluña, que mantiene una tendencia descendente desde 2015, aunque cada vez más matizada.



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

La mayoría de las muertes en vías interurbanas en Cataluña se han registrado en 12 carreteras, entre las que destacan la N-340 y la AP-7, con 14 y 12 muertes respectivamente (aunque de longitud muy diferente). Estas dos vías acumulan el

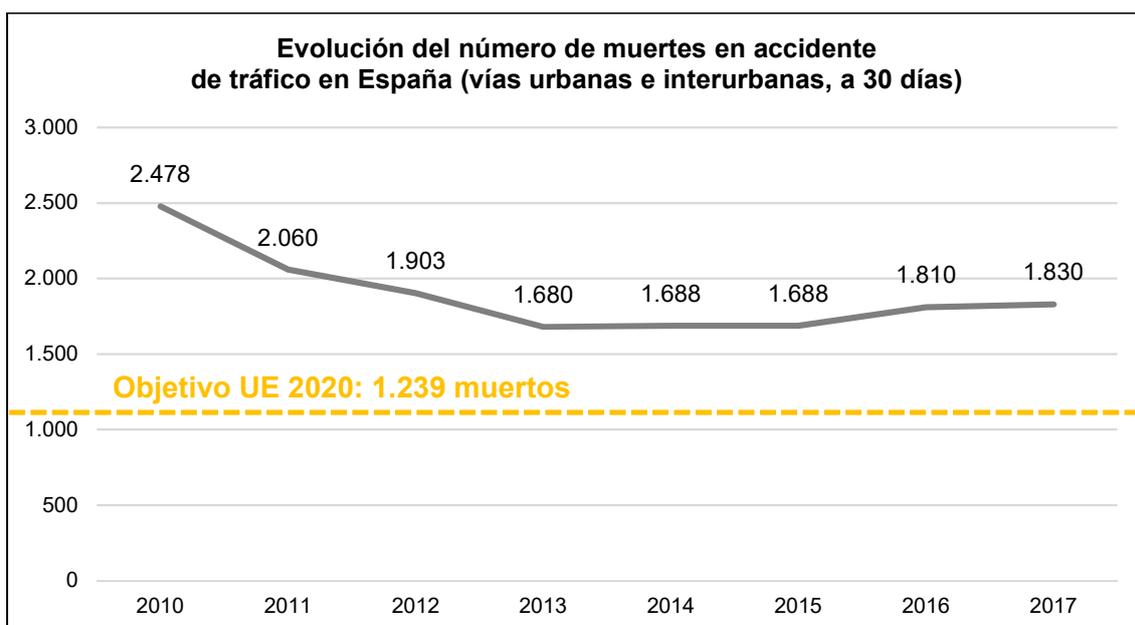
14,1% de las víctimas mortales. En el caso de la AP-7, los accidentes mortales se han distribuido a lo largo de todo el recorrido y están relacionados con excesos de velocidad: salidas de vía, vuelcos o colisiones de vehículos. El caso de la N-340 ha sido denunciado repetidamente por el RACC y este año se ha producido una remontada en el número de víctimas mortales, que han sufrido mayoritariamente el accidente en los dos tramos tarraconenses de esta vía que aún no están desdoblados: de 14 muertos que se han producido en esta vía, 12 han sido en la provincia de Tarragona. En buena parte, este repunte en la N-340 explica por qué en esta demarcación se han dado unos de los peores resultados y los accidentes que se han producido representan el 30,8% de toda la provincia. Habrá que esperar al balance del año próximo para valorar con toda su plenitud el acuerdo tomado por el Consejo de Ministros en agosto de 2018 de desviar el tráfico de los vehículos pesados hacia la AP-7.

Muertes en accidentes de tráfico en Cataluña por carreteras (muertos a 24 horas)			
Vía	2010	2017	2018
N-340	23	6	14
AP-7	16	9	12
C-12	7	9	9
C-31	9	9	8
N-II	18	8	8
C-25	18	1	8
C-14	8	8	7
A-2	1	9	6
C-32	2	3	6
C-63	3	1	6
A-7	2	1	6
N-260	8	4	5
Total 5 muertos o más	115	68	95
Resto de vías	131	100	90
Cataluña	246	168	185
% 5 muerte o más	46,7%	40,5%	51,4%

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

3. Conclusión

Una parte de este repunte de la siniestralidad mortal que se ha producido en el conjunto de las vías españolas debe atribuirse al cambio de tendencia de la movilidad en las carreteras y en las 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 el descenso 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 del mismo modo, la actitud de los conductores (distracciones, velocidad, drogas y alcohol, o velocidad inadecuada) puede haberse relajado después de unos años de endurecimiento de las medidas, lo que puede tener algo que ver con este aumento. Todo ello convierte el logro del objetivo europeo para 2020 en un reto importante para la seguridad vial en España. Si en 2013 parecía más viable conseguir este reto, la evolución de los últimos años lo dificulta enormemente.



Las últimas medidas aprobadas por el Gobierno español de reducción de los límites de la velocidad pueden contribuir a retomar la reducción de la siniestralidad mortal. Sin embargo, creemos que un relanzamiento de la seguridad vial pasa necesariamente por actuar sobre factores y segmentos de riesgo, y dejar en un segundo término las cuestiones generalistas. De esta forma, el RACC cree necesaria una reflexión sobre:

- Un plan específico de seguridad motociclista, entre otros, centrado en el conductor y sus factores de riesgo, pero también abordando los vehículos y la infraestructura.
- Un acceso gradual al permiso de conducir, limitando inicialmente situaciones reales de riesgo como conducir de noche, alcoholemia 0, o conducir con gente de la misma edad. El RACC defiende el acceso gradual al permiso de conducir para los novatos.
- Una revisión a fondo del proceso formativo de obtención del permiso acompañado de medidas para el resto de la vida, en un contexto de automatización de funciones que no ha sido previsto en la formación de conductores y sobrepasa los conductores con permiso vigente.
- La introducción urgente en los vehículos de tecnologías que salvan vidas, como la frenada automática de emergencia en todos los vehículos, o el ABS y el eCall para motos, entre otros.
- La recuperación de los niveles de gasto en mantenimiento de las carreteras para abordar un plan de adecuación de seguridad vial de la infraestructura, que permita que más del 90% del tráfico circule por vías de tres o más estrellas de seguridad.

Por todo ello, insistimos en las medidas propuestas en el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), una batería de acciones que deben permitir reemprender el camino de mejora que se ha perdido en los últimos cinco años.