



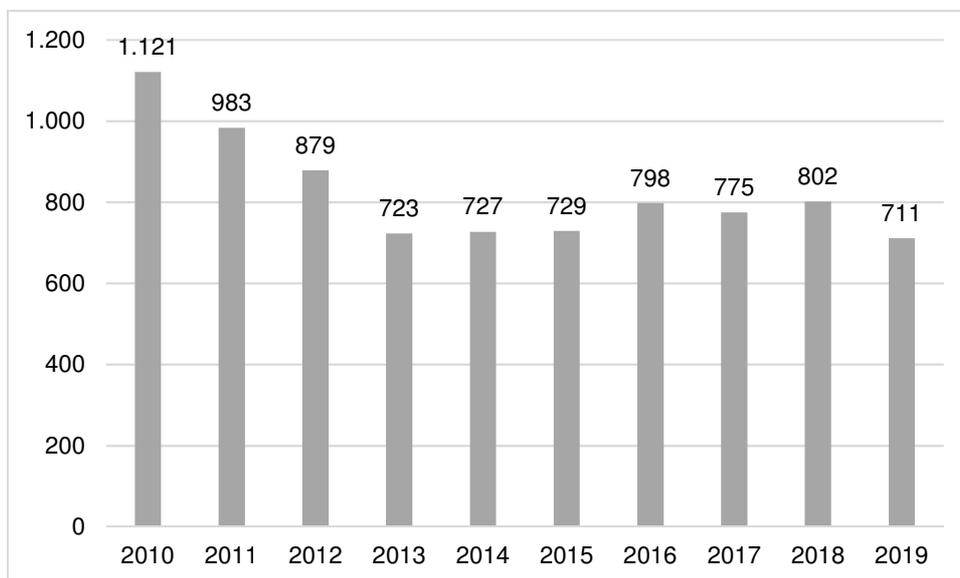
Verano 2019: un paso importante hacia la reducción de la siniestralidad en las carreteras

Como cada año, a principios de septiembre la DGT ha realizado el balance de la siniestralidad en las carreteras españolas durante los meses de verano, con datos provisionales de accidentes mortales y muertes a 24 horas. En este balance se reflejan los datos de los meses de julio y agosto. Tradicionalmente este periodo ha sido complicado en lo que se refiere a la siniestralidad, por el aumento del número de desplazamientos que incrementa, a su vez, el riesgo de sufrir un accidente.

Lamentablemente, 220 personas han perdido la vida en las carreteras durante estos dos meses. A pesar de que el número de víctimas no deja nunca de aumentar, este verano lo ha hecho a un ritmo sensiblemente inferior al año anterior: 40 víctimas mortales menos, un descenso global del 15% respecto de 2018. Y no solo eso: el mes de agosto ha sido el de menos víctimas mortales de la serie histórica.

La situación de este verano sigue la tónica de lo que ha ido sucediendo a lo largo del año, durante el que, mes a mes, la reducción de la tasa de siniestralidad respecto de 2018 ha sido casi constante. Una noticia positiva tras unos años en los que la reducción de la siniestralidad en carretera se había visto frenada. De ese modo, como podemos observar en el siguiente gráfico, 711 personas han perdido la vida en carretera por accidente de tráfico entre enero y agosto, lo que supone un 36,7% menos que nueve años atrás, en que se contaron 1.121 muertos. Se trata de la cifra más baja que se encuentra en los registros de los primeros ocho meses del año.

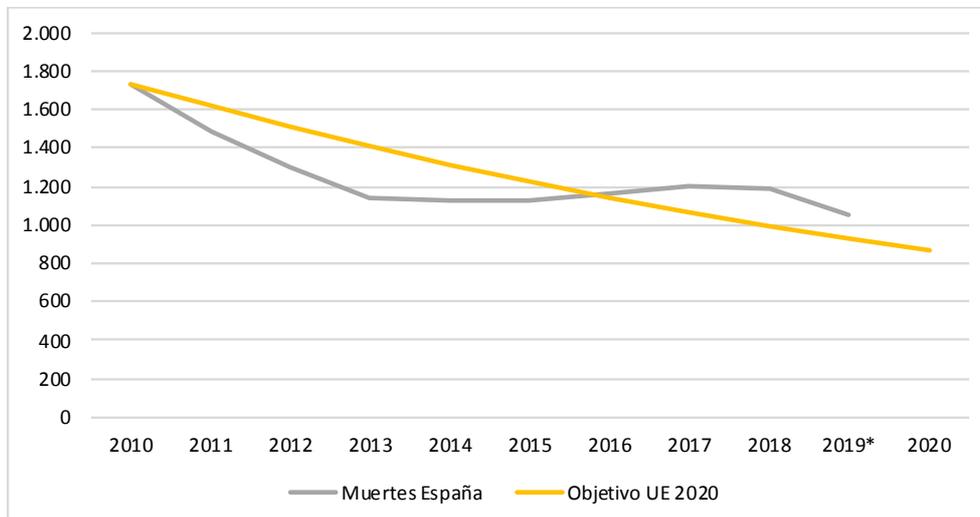
Evolución del número de muertes en carretera en España en el periodo enero-agosto (muertes a 24 horas)



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Con el esfuerzo de todos, en 2019 se puede conseguir un salto cualitativo en la evolución de la siniestralidad en carretera, que nos acerca al cumplimiento del objetivo europeo para 2020 de reducción en un 50% de la mortalidad respecto a 2010. En cuanto a las vías interurbanas, los primeros años de la última década han sido de un claro descenso de la mortalidad en carretera, superando con creces lo que habría sido el objetivo de reducción para alcanzar la reducción del 50% de muertes en 2020. Pero el estancamiento iniciado en 2013 y los incrementos de 2016 y 2017, han comportado que los datos reales de víctimas mortales se alejaran notablemente de este objetivo. Si en 2019 se llegara a una reducción del 11,0%, que es la acumulada hasta el día 12 de septiembre, se rompería el estancamiento respecto de lo ocurrido en los últimos años. Así, según nuestro cálculo, el año acabaría con 1.053 muertes en las carreteras. Cifra que nos volvería a acercarse al objetivo europeo. Para conseguirlo, haría falta que esta hipótesis se cumpliera o que se mejorara este pronóstico y, además, que en 2020 la reducción de la siniestralidad fuera de un 18%, aproximadamente, objetivo difícil de alcanzar, aunque no imposible.

Evolución del número de muertes en carretera en España (muertes a 24 horas) y objetivo europeo



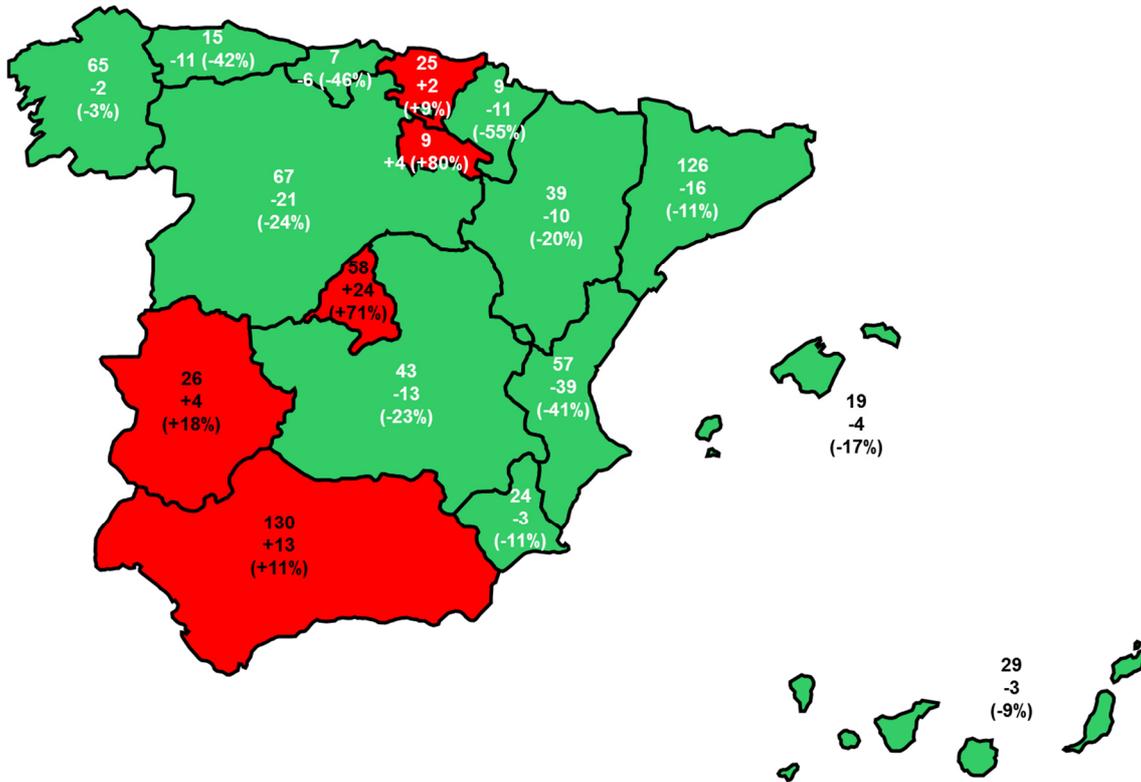
* Para 2019 consideramos una reducción del 11%, que es la acumulada anual a 12 de septiembre.

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

El descenso de la siniestralidad mortal ha sido casi generalizado en todo el territorio español. Únicamente en cinco de las diecisiete comunidades autónomas se han registrado más muertes que en el año anterior. Entre estas, destacan por su volumen Madrid, con 58 muertos, 24 más que 2018 –un crecimiento del 71%– y Andalucía, con 130 muertos –13 más, incremento del 11%–, aunque La Rioja es donde más se ha incrementado proporcionalmente la siniestralidad mortal, pasando de 5 a 9 muertes, lo que significa un crecimiento del 80%.

Las comunidades autónomas en las que más se han reducido las víctimas mortales en porcentaje son Navarra –con una reducción del 55%–, Cantabria –46% menos– y Asturias –reducción del 42%. Aunque en números absolutos también destacan la Comunidad Valenciana, con 39 muertos menos, y Castilla y León, con una reducción de 21 víctimas mortales.

Muertes en accidentes de tráfico en carretera en España por comunidad autónoma. Acumulado del 1 de enero al 12 de septiembre de 2019



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

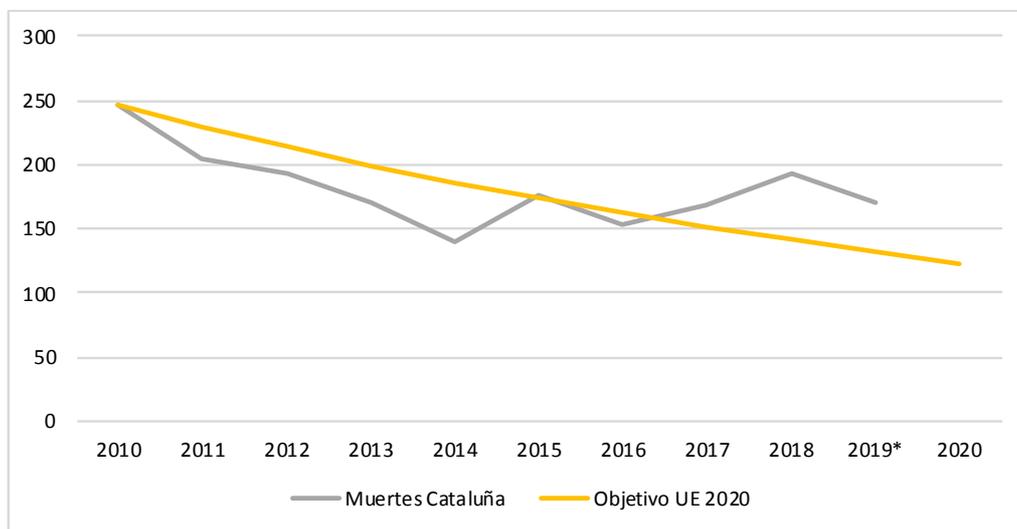
En Cataluña, la situación ha sido similar a la del resto del Estado y los datos hasta el 12 de septiembre también son destacables. Se han registrado 126 muertes en las carreteras –16 menos que en 2018–, lo que conlleva una reducción del 11,3%. Pero cabe tener en cuenta que en 2018 la siniestralidad en carretera en Cataluña fue extraordinariamente alta, situándose a niveles de principios de la década, por lo que para situarnos en los niveles de 2014, con 140 muertos en todo el año en las vías interurbanas (el mínimo histórico hasta ahora), habría falta una reducción mucho más alta.

En este sentido, si aplicamos la misma hipótesis que en el conjunto de España y consideramos que el año termina en Cataluña con una reducción del 11,3%, concluiríamos que, a pesar de la reducción, el cumplimiento del objetivo europeo para 2020 sería casi imposible, porque en este último año debería darse una reducción del



28%. A pesar de que, durante los primeros años de la década, la reducción situaba la siniestralidad mortal en las vías interurbanas en Cataluña bastante mejor que el objetivo europeo, las fluctuaciones de los años 2014 a 2016 y el incremento más que notable de 2017 y, sobre todo, el pésimo año 2018 han alejado Cataluña del ya mencionado objetivo de reducción del 50% de los muertos respecto de los que hubo en 2010. Y, como hemos dicho, el descenso en la siniestralidad mortal en las vías interurbanas desde principio de año no parece suficiente para lograrlo.

Evolución del número de muertes en carretera en Cataluña (muertes a 24 horas) y objetivo europeo



* Para 2019 consideramos una reducción del 11,3%, que es la acumulada anual a 12 de septiembre.

Fuente: Elaboración propia con datos del SCT y de la DGT.



Conclusiones

La aparente mejora experimentada durante 2019, fuertemente atribuible a la reducción del límite de velocidad de 100 a 90 km/h en 10.000 km de la red de vías secundarias y a los mensajes sobre el control y la sanción de las distracciones al volante, deja vislumbrar un cambio en la tendencia al empeoramiento de la mortalidad en carretera que se ha vivido en el quinquenio 2013- 2018.

Consolidar este cambio de tendencia será fundamental. Aunque probablemente no alcanzará el objetivo de reducción del 50% de víctimas mortales en 2020 respecto de 2010, un nuevo horizonte 2030 se abrirá para relanzar las políticas de seguridad vial en España y Cataluña.

Pensamos que este relanzamiento debe incluir los siguientes elementos de acción:

- Un plan específico de seguridad motociclista, entre otros, centrado en el conductor y sus factores de riesgo, pero abordando también a los vehículos y a la infraestructura.
- Un acceso gradual al permiso de conducir, limitando inicialmente 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 para los novatos.
- Una revisión a fondo del proceso formativo de obtención del permiso, acompañada 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 en circulación de tecnologías que salvan vidas, como la frenada automática de emergencia en todos los vehículos, o el ABS y el eCall en las 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 3 o más estrellas de seguridad.

Desde el RACC no solamente vemos plenamente vigentes las medidas propuestas en el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), una batería de acciones que deben permitir alcanzar los objetivos marcados por la Unión Europea en los tiempos más inmediatos, sino que además consideramos que habrá que empezar a reflexionar sobre qué políticas deberán plantearse en el futuro inmediato, si en 2030 se ha vuelto a fijar un objetivo de reducción del 50% respecto de 2020, y, aún a más largo plazo, como alcanzar el objetivo último: 0 víctimas mortales en accidentes de tráfico para 2050.