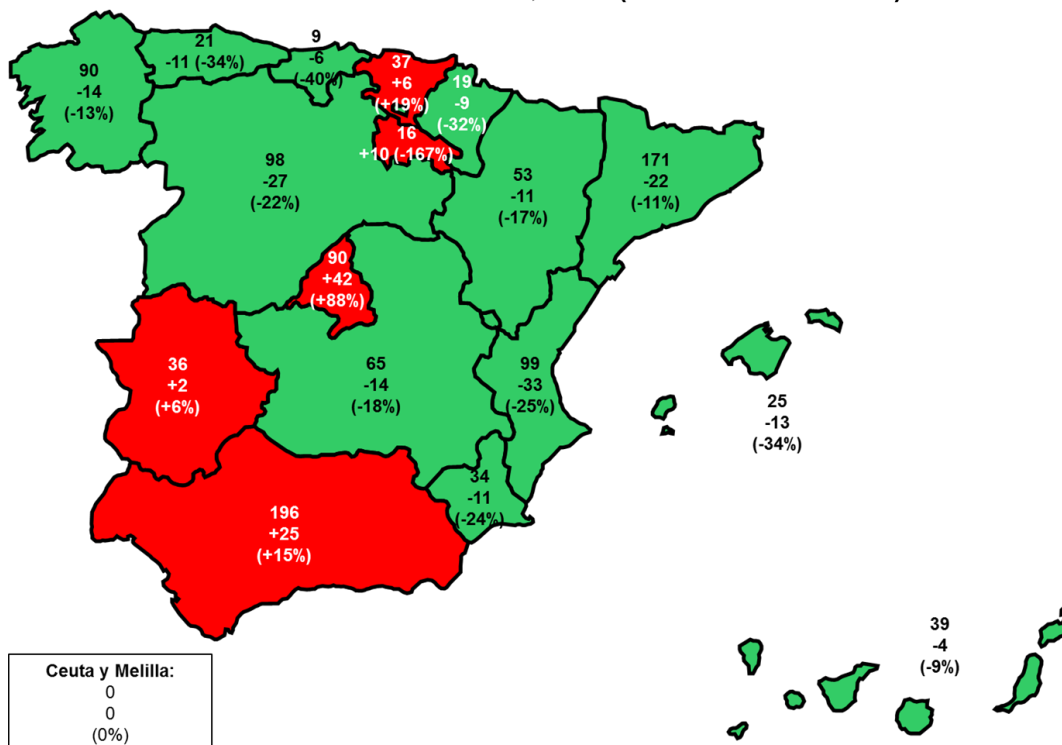


## El 2020 ya ha llegado: balance de la siniestralidad de 2019 y los retos del futuro

### 1. La siniestralidad mortal en España

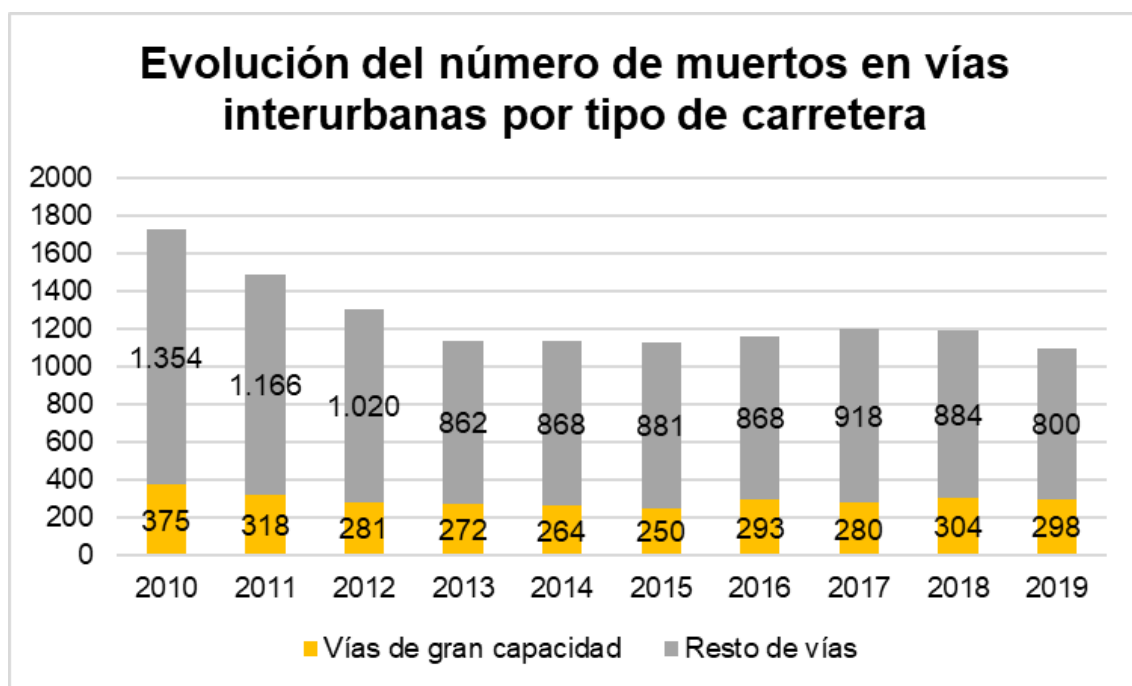
El año 2019 se ha cerrado con 1.007 accidentes mortales en las vías interurbanas que, según los datos proporcionados por la DGT, han dado como resultado 1.098 muertos y 4.395 heridos graves –aquellos que precisan hospitalización. Se trata del segundo año consecutivo con descenso en la cantidad de muertes en las carreteras interurbanas (todavía falta el balance en las zonas urbanas). En conjunto, el número de víctimas mortales ha registrado un descenso del 7,6%, cifra considerable si tenemos en cuenta que 2018 se cerró con un moderado descenso del 0,8% y que 2017 y 2016 terminaron con aumentos del 3,2% y del 2,7%, respectivamente. Además, todo ello se ha producido en un contexto de aumento del tráfico, lo cual implica que el riesgo de tener un accidente mortal habría bajado sensiblemente.

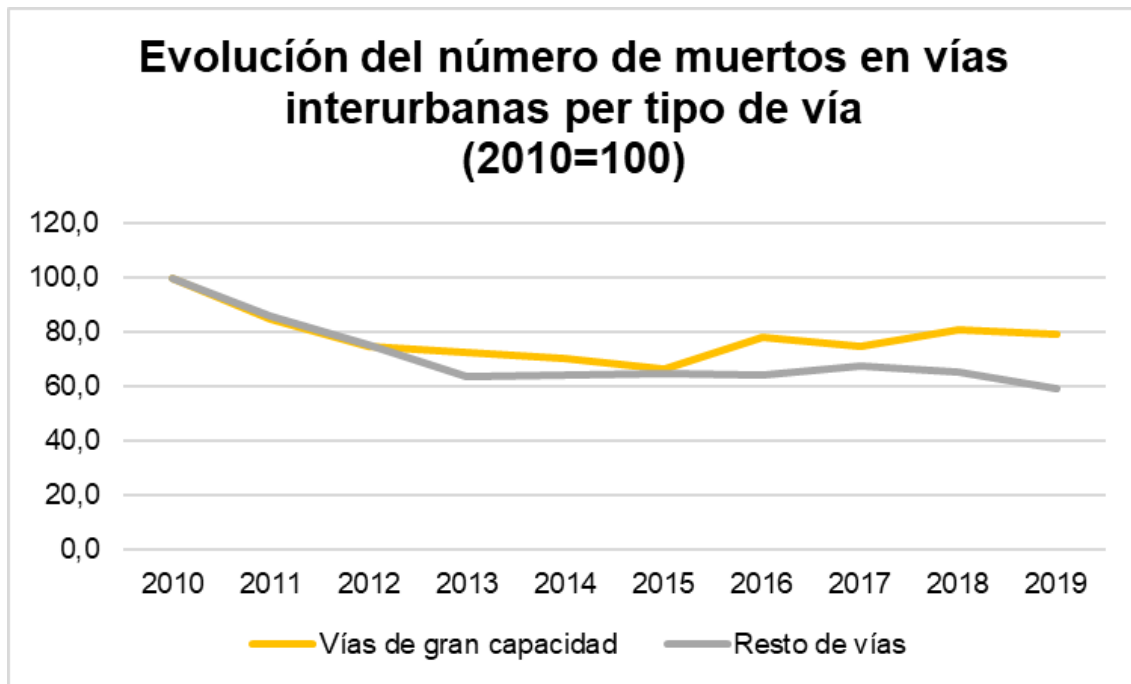
**Muertos en accidentes de tráfico en las carreteras españolas por comunidades autónomas, 2019 (muertos a 24 horas)**



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Sin embargo, como se puede comprobar en el mapa, el balance no ha sido igual en todas las comunidades autónomas. En este sentido, cabe destacar las reducciones en términos absolutos de la Comunidad Valenciana –33 muertos menos–, de Castilla y León –27– y de Cataluña –22–, aunque en términos relativos –o sea, en porcentaje– las comunidades con una mayor reducción han sido Cantabria –menos 40%–, Asturias y las Islas Baleares –con un 34% de muertos menos cada una. En cuatro comunidades se ha producido un aumento de la siniestralidad mortal en carretera a 24 horas: Andalucía, el País Vasco, Madrid y La Rioja. Al respecto, destacan los 42 muertos de más que se han contabilizado en la comunidad madrileña (+88%) y los 25 más en Andalucía (+15%), además de los 10 muertos más respecto a 2018 que ha registrado La Rioja.



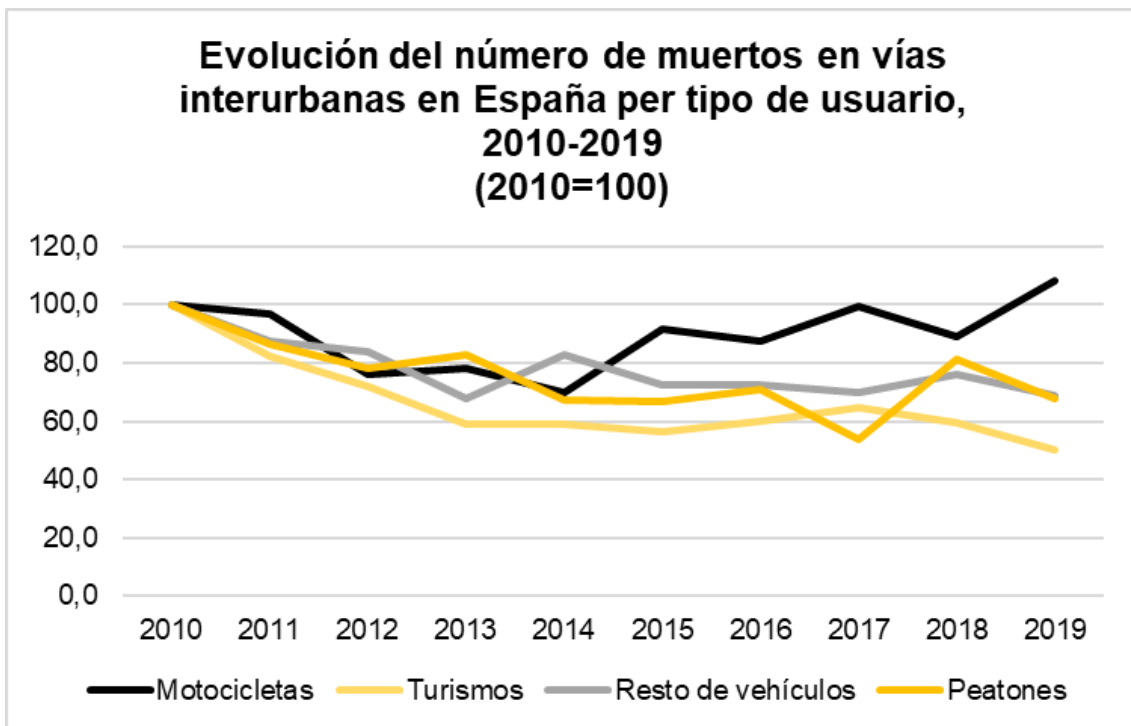


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

La mayoría de estos accidentes se ha producido en las vías convencionales, que han registrado entre el 78% de los accidentes mortales en 2010 y el 73% de 2019. Este tipo de vías, según afirma la DGT, soporta un 45% del tráfico. Las vías de gran capacidad –autopistas y autovías– absorben la mayor parte del mismo –un 55%– y, sin embargo, han representado entre el 22 y el 27% de la siniestralidad mortal. Este incremento del peso relativo de las vías de gran capacidad viene provocado porqué la reducción en el número de muertos ha sido más intensa en las vías convencionales que en las autopistas y las autovías. De este modo, **mientras en las primeras la siniestralidad mortal a 24 horas ha descendido cerca de un 41%, en las vías de gran capacidad la reducción entre los años 2010 y 2019 se ha situado solo en el 21% y, más concretamente, ha empeorado desde el 2015.**

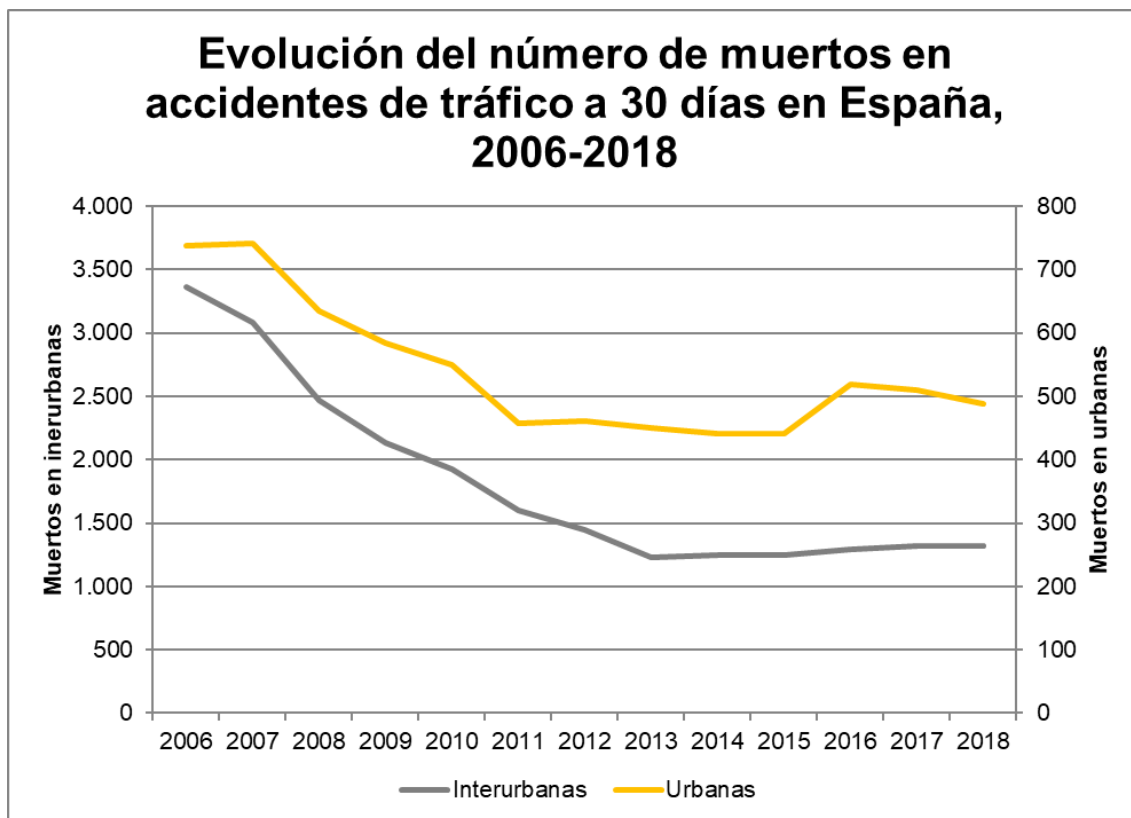
Un aspecto destacable en los últimos años es la distinta evolución según el tipo de usuario afectado en los accidentes mortales. En este sentido, la evolución del número de muertos que circulaban en motocicleta se distancia claramente del resto de vehículos o de los peatones. El contraste entre la evolución de las motocicletas y los turismos es evidente. Así, la tendencia de los motociclistas **ha sido claramente ascendente desde 2014** y los 264 muertos de 2019 suponen un 8% más que los 244 que se produjeron en 2010. En cambio, los ocupantes de turismos han mantenido una

tendencia claramente descendente, a pesar del ligero incremento del año 2017, de forma que los 505 muertos que ha habido en este tipo de vehículos en 2019 significan una reducción del 50%. También el número de peatones muertos en accidentes de tráfico ha descendido respecto del año 2010, a pesar de que en 2018 se produjo un gran incremento, pasando a 137 peatones muertos en vías interurbanas, que en 2019 se han reducido hasta los 115.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

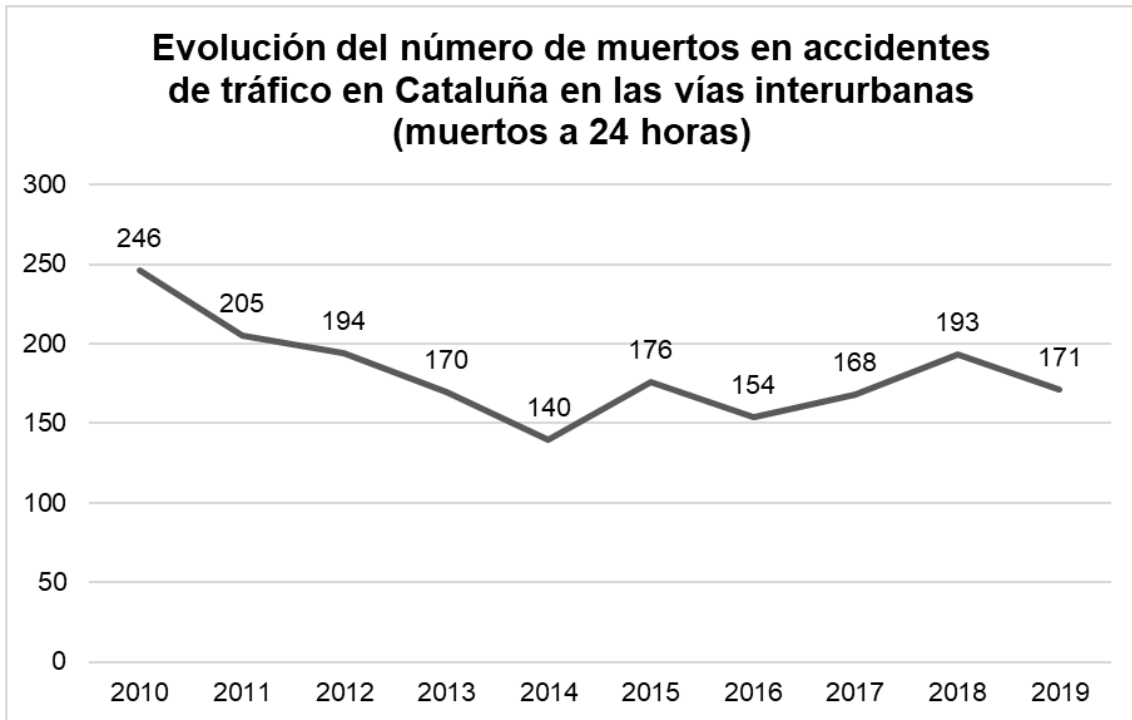
Debemos recordar, sin embargo, que los datos definitivos y homologables con los europeos no se conocerán hasta que no se publiquen los referentes a las muertes en vías urbanas e interurbanas que hayan ocurrido en los 30 días posteriores al accidente. De este modo, los datos disponibles hasta el momento son los que ha publicado la DGT en el *Anuario Estadístico de Accidentes*, que se refieren al año 2018 y que nos indican que en dicho año hubo 1.806 muertos en accidentes de tráfico, de los cuales 489 en vías urbanas y 1.317 en interurbanas. **Tenemos que insistir, como lo llevamos haciendo reiteradamente en otras ediciones de estos balances, que desde hace ya algunos años se observa un freno en la reducción de la siniestralidad mortal, que ha tenido una evolución ligeramente distinta según el tipo de vía. De esta forma, en las vías urbanas la moderación en la reducción se aprecia con anterioridad y podemos considerar que se inicia a principios de la segunda década del siglo XXI, e incluso se produce un fuerte incremento en 2016.** En cambio, en las vías interurbanas el freno en la reducción se produce súbitamente en 2013 y se observa una evolución relativamente plana a partir de entonces, a pesar de las variaciones en positivo o en negativo que se registran en los últimos años. La notable reducción en las vías interurbanas de 2019 –en muertos a 24 horas– permiten considerar la hipótesis que la reducción de la siniestralidad mortal en este último año, en el momento en que se publiquen las cifras oficiales, mostrará uno de los descensos más notables de los últimos ocho años.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

## 2. La siniestralidad mortal en Cataluña

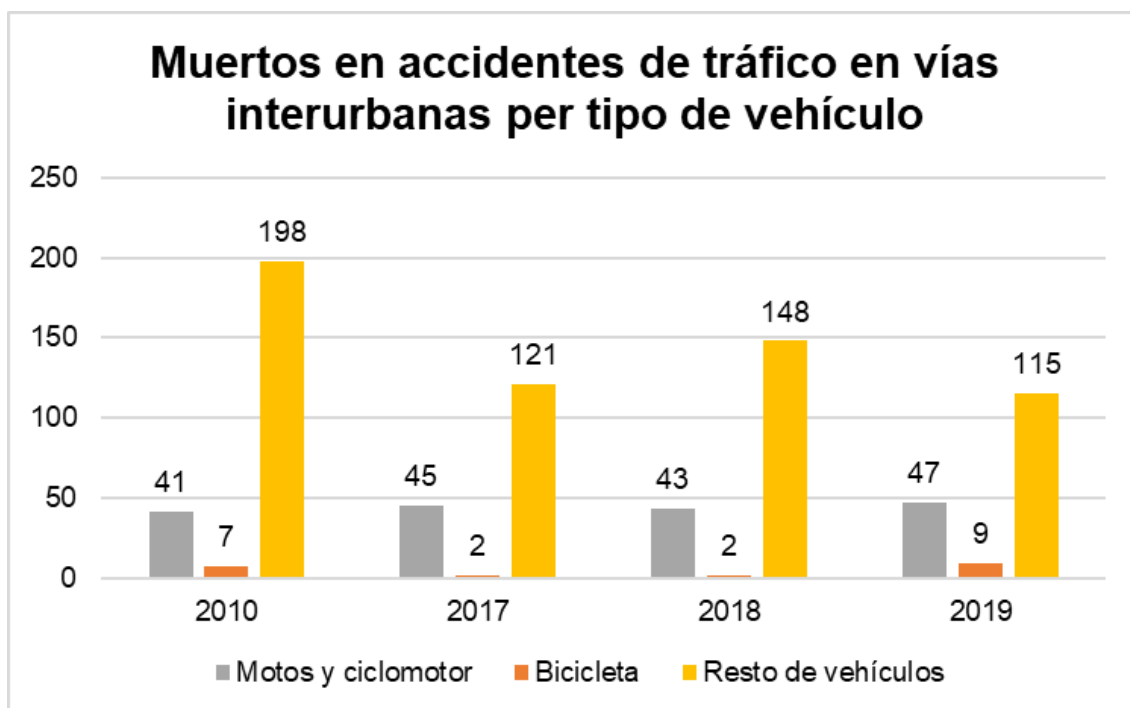
En relación con el año anterior, en que se registraron 193 muertos en las carreteras catalanas, **la reducción del número de víctimas mortales ha sido notable: 22 muertos menos**, lo que significa un descenso del 11%. A pesar de esta mejora, el número de muertos del año que se acaba de cerrar está prácticamente en el mismo nivel que el número de víctimas mortales de 2013. De forma parecida al conjunto de España, **a partir de 2014 la dinámica de notable reducción de la siniestralidad mortal que se había ido produciendo desde 2010 –y anteriormente– se detiene y durante el período 2016-2018 ha mostrado un incremento bastante acentuado, especialmente a causa de las 193 muertes de 2018.**



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

También en Cataluña tenemos que remarcar el caso de los vehículos de dos ruedas de motor (motos y ciclomotores) porque, en contra de la evolución general del número de muertos, que ha sido descendiente a pesar del frenazo de los últimos años, en el caso de los motoristas la evolución ha sido claramente negativa, de forma que en 2019 se han contabilizado 6 muertos más en este tipo de vehículos que los que hubo en 2010, lo que representa un aumento del 15%. Este año también debemos destacar en Cataluña el fuerte incremento de ciclistas muertos en accidente de tráfico. Tras haber conseguido una fuerte reducción durante el bienio 2017-2018, en 2019 han sido 9 –un incremento del 350%– las personas que en Cataluña han muerto cuando circulaban en bicicleta.

Por su parte, la evolución de los motociclistas contrasta con el resto de vehículos, que han pasado de 198 muertos en 2010 a 115 el año pasado, con una reducción del 42%. Con todo, el gráfico refleja que en 2018 el incremento de muertos fue generalizado en todo tipo de vehículos, aunque en el año que acaba de finalizar ha sido el resto de vehículos el que ha determinado el descenso que se ha registrado en la evolución general. Así, el número de víctimas mortales en otros vehículos ha pasado de 148 en 2018 a los 115, antes mencionados, con una reducción del 22% en términos relativos.



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

La mayor parte de las víctimas mortales en vías interurbanas se concentra en unas pocas carreteras. En el año 2019, la mayoría de los siniestros mortales se ha producido en dos vías de gran capacidad y elevada intensidad de tráfico, como son la AP-7 y la A-2. La N-340, que el año anterior lideró este ránking, ha pasado al quinto lugar, y deberemos esperar para comprobar si la medida aplicada de desvío de los camiones hacia la autopista consolidará esta tendencia en los próximos años. Acompañan a estas vías dos carreteras convencionales, la N-II y la C-12, y la C-14, parcialmente desdoblada entre Reus y Alcover.

Vía	2010	2017	2018	2019
AP-7	16	9	12	15
A-2	1	9	6	15
N-II	18	8	8	11
C-12	7	9	9	10
N-340	23	6	14	7
C-14	8	8	7	6
Total carreteras con más muertes	73	49	56	64
Resto de vías	173	119	137	107
Cataluña	246	168	193	171
% carreteras con más muertes	29,7%	29,2%	29,0%	37,4%

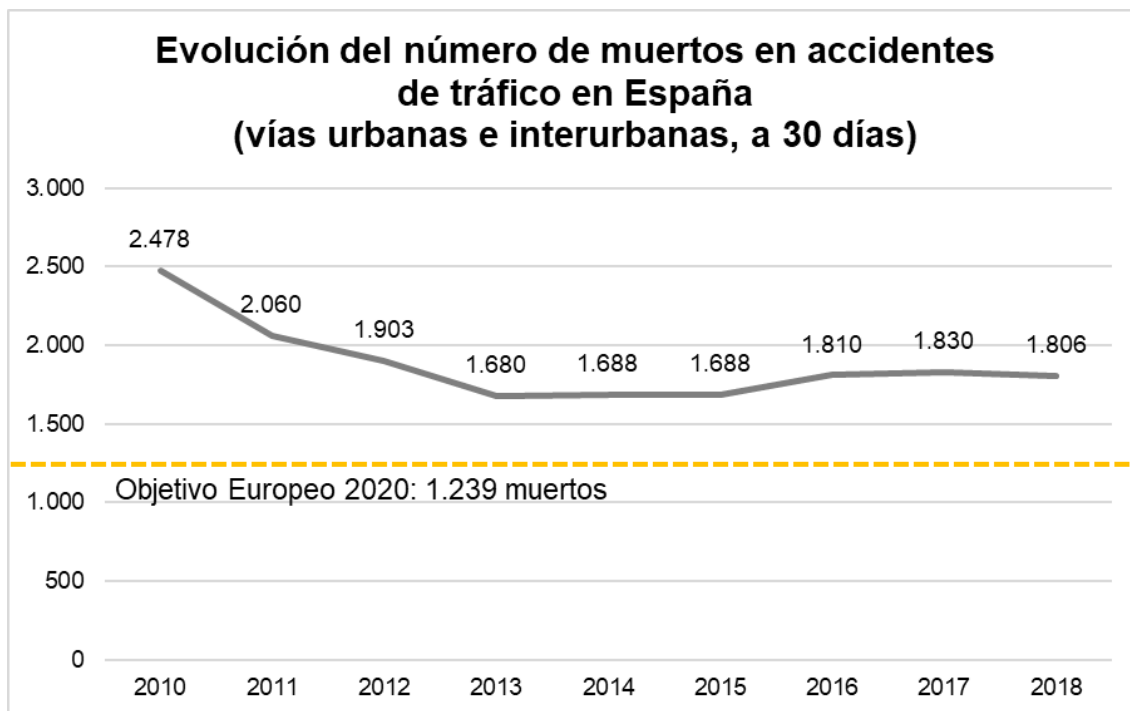
Fuente: Elaboración propia con datos del Servei Català de Trànsit.



### **3. Conclusión**

A partir del año 2013 la tendencia en la reducción de la siniestralidad mortal, que se había producido durante los diez años precedentes, cambió súbitamente y se detuvo. A partir de dicho año, la tendencia en el conjunto de las vías –interurbanas y urbanas– se ha mantenido plana, con ligeros altibajos que no han cambiado substancialmente la tendencia general, y con ello se ha alejado la posibilidad de alcanzar el objetivo europeo de reducción del 50%.

Los datos de víctimas mortales en vías interurbanas a 24 horas apuntan a que en 2019 el descenso de la siniestralidad en carretera presentará una reducción notable –a la espera de los datos de vías urbanas y del ajuste a 30 días–, recuperando la tendencia a la baja, pero teniendo en cuenta que con los datos de 2018 se debería conseguir una reducción total del 31% para alcanzar los 1.239 muertos que tenía España como objetivo. Esto significa que se debería conseguir una reducción consecutiva de al menos un 15,5% anual entre 2019 y 2020. No es imposible, pero la evolución de los últimos años no apunta en este sentido: tenemos que recordar que desde 2010 solo en 2011 se ha conseguido disminuir los muertos en una cifra superior al 15,5% –concretamente, la reducción fue del 16,9% en dicho año.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Frente a la situación que ya se había detectado, en 2017 el RACC publicó el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), una batería de acciones que debían permitir retomar el camino de mejora, entre los que podemos destacar:

- Un plan específico de seguridad motociclista, entre otros, centrado en el conductor y sus factores de riesgo, pero también abordando los sistemas de seguridad de 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 personas de la misma edad. El RACC defiende el acceso gradual al permiso de conducir para conductores primerizos.
- Una revisión a fondo del proceso formativo de obtención del permiso acompañado de medidas durante el resto de la vida en un contexto de automatización progresiva de funciones de conducción que no ha sido previsto en la formación de conductores y que a menudo sobrepasa a los conductores con permiso vigente.
- Una gestión activa de las políticas de tráfico hacia la población conductora mayor de 75 años, en un contexto de intenso incremento de la población mayor durante la próxima década, en la que se desarrollen instrumentos de



evaluación y mantenimiento de las capacidades de conductores de edad avanzada.

- La introducción urgente en los vehículos en circulación de tecnologías que salven vidas, como el freno automático de emergencia en todos los vehículos, o el ABS y el eCall en las motos, entre otras. Algunas tecnologías serán introducidas en los turismos de forma obligatoria en 2022, pero el colectivo motociclista, que como se ha visto está empeorando, no se beneficiará de estas medidas.
- La recuperación de los niveles de gasto en mantenimiento y mejora 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.
- La introducción de sistemas cooperativos entre vehículos e infraestructura, tanto en las vías de alta capacidad como en vías convencionales, que permitan informar a los conductores y gestionar de forma preventiva el tráfico y sus incidencias, meteorología adversa, etc.

Desde el RACC no solamente entendemos plenamente vigentes la mayor parte de las medidas propuestas en el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), sino que consideramos que se debería empezar a reflexionar sobre qué políticas se deberán plantear en el futuro inmediato, si para el 2030 se ha vuelto a fijar un objetivo de reducción del 50% respecto a 2020, y aun a más largo plazo, como conseguir el objetivo final: 0 víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2050.