



SINIESTRALIDAD VIAL EN TIEMPO DE PANDEMIA

Abril 2020

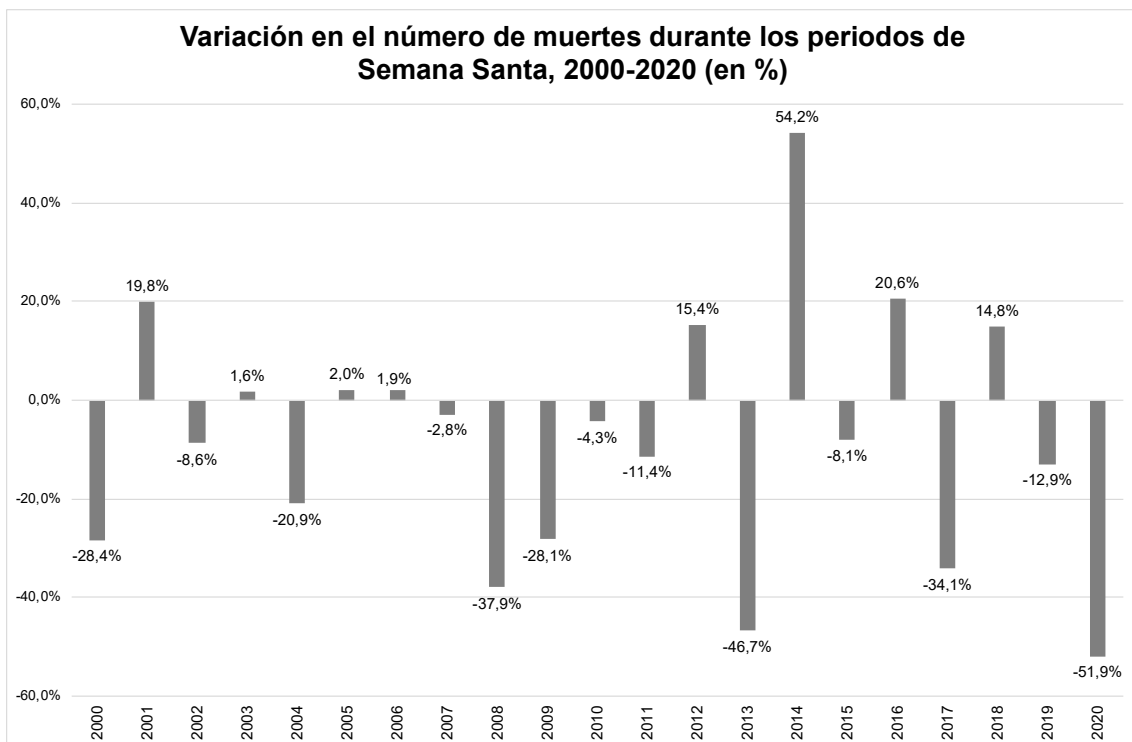


Siniestralidad vial en tiempo de pandemia

La irrupción del coronavirus Covid-19 ha afectado a todos los ámbitos de la vida y de la sociedad, y la siniestralidad vial no ha sido la excepción. La pandemia que estamos viviendo ha representado la muerte de miles de ciudadanos, como es conocido por todos y lamentable, y el obligado confinamiento de las personas ha implicado un drástico descenso de la actividad económica, con los efectos sociales negativos que ello conlleva. Pero en algunos ámbitos la Covid-19 indirectamente ha motivado alguna mejora, por ejemplo la reducción de la contaminación atmosférica y el descenso de la siniestralidad en las vías públicas.

1. Una Semana Santa atípica

Los efectos de la pandemia sobre la siniestralidad vial se observan comparando lo que ha sucedido esta Semana Santa con la del año anterior. Según los datos de la DGT, en España se han producido durante el periodo de Semana Santa 9 accidentes en los que han muerto 13 personas. El año pasado fueron 27 accidentes y 27 víctimas mortales, lo que ha supuesto un descenso del 51,9%, la cifra más baja de la serie histórica en una Semana Santa. Y no solo eso: ha sido la reducción más importante en lo que llevamos de siglo XXI, como podemos observar en el gráfico. Solo en los primeros años de la aplicación del permiso por puntos (julio de 2006) y de la reforma del código penal (enero de 2008) y en el año extraordinariamente positivo que fue 2013 encontramos descensos relativos que pueden ser comparables.

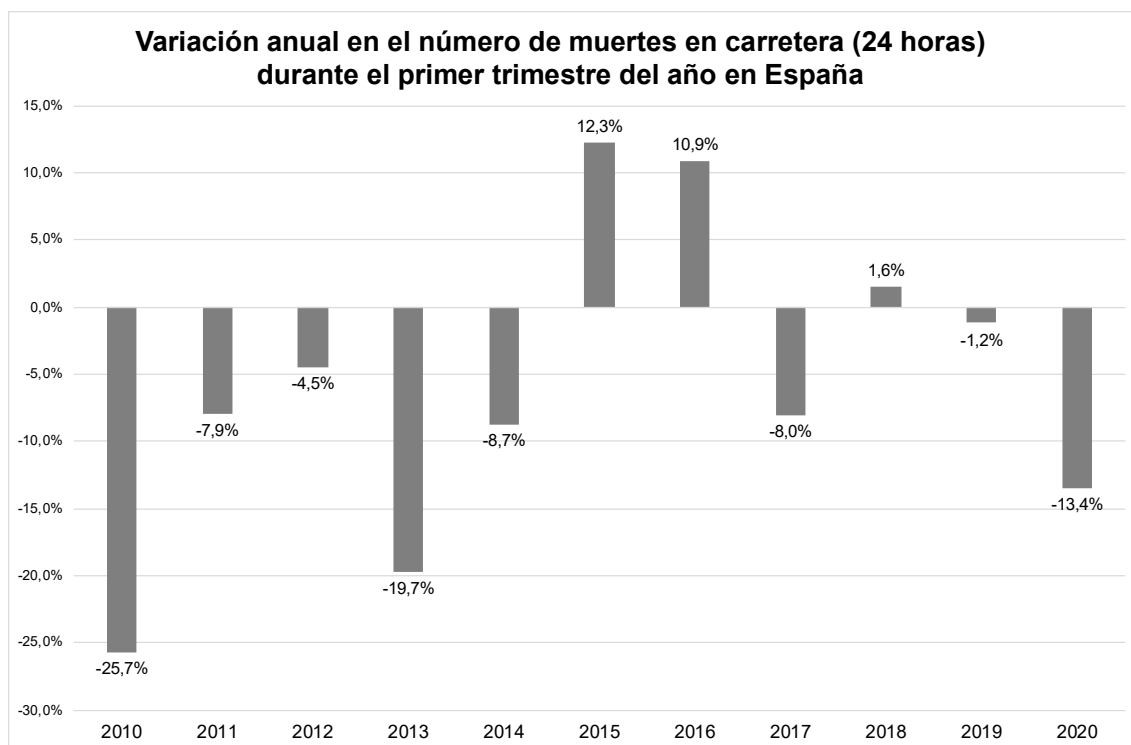


Fuente: Elaboración propia con los datos de la DGT.

Es evidente que la situación de confinamiento total a la que hemos sido sometidos la población que no efectuaba trabajos esenciales tiene que ver con estos datos. Existe una clara relación entre el volumen de tráfico y la probabilidad de sufrir un accidente. Y este año la situación especial de pandemia ha provocado que el número de desplazamientos durante la Semana Santa haya sido radicalmente inferior al del año anterior: se han producido 2,1 millones de desplazamientos, una reducción del 86% respecto a 2019, fenómeno que se acentúa en los vehículos de turismo, que se han desplazado un 92% menos, según informa la DGT.

2. La situación de la siniestralidad en España a 14 de abril

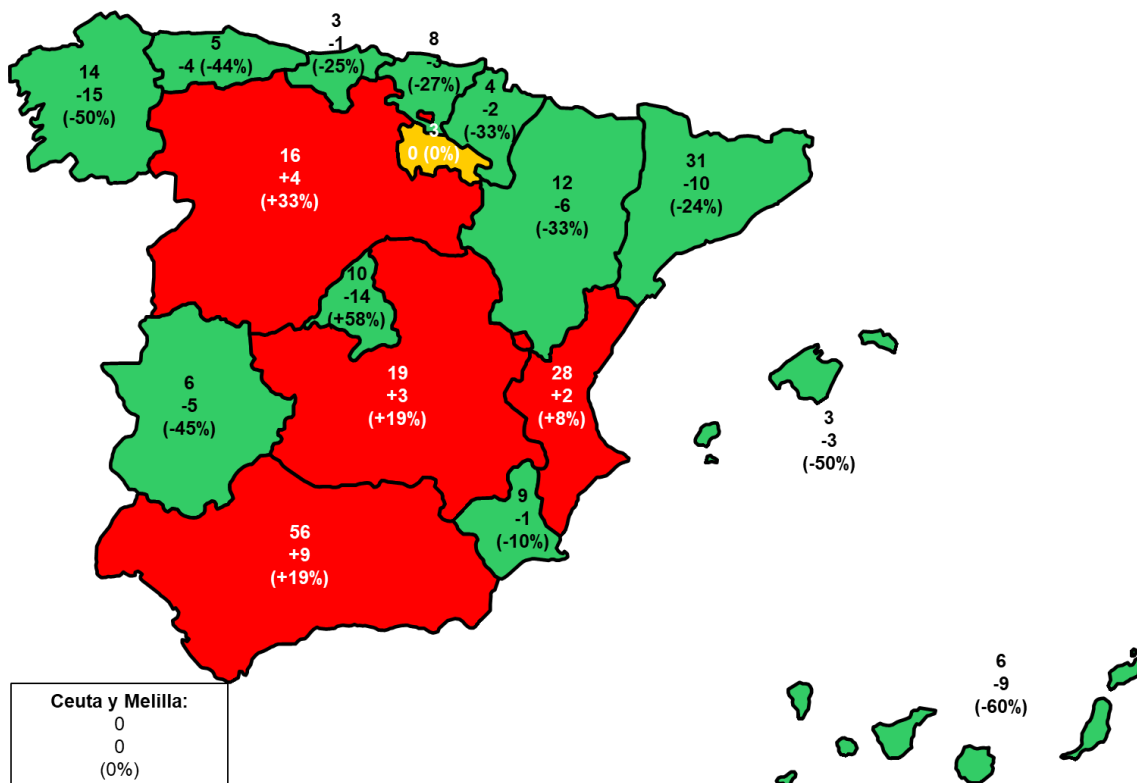
Pasada la Semana Santa, el 14 de abril, se habían registrado en España 205 accidentes mortales que habían provocado 233 víctimas. De estas, solo 30 se habían producido durante el período de vigencia del estado de alarma, o sea, desde el 14 de marzo. Comparados con los 288 muertos ocurridos en 2019, representa un descenso del 19,1%. Como podemos comprobar, si observamos el gráfico sobre la variación en el número de muertos a lo largo del primer trimestre del año en la serie de diez años, el descenso relativo hasta el 14 de abril no es extraordinario: descensos superiores en términos relativos se habían producido en 2010 y 2013 sin la existencia de quince días de confinamiento. Cabe destacar que durante el año en curso, los meses de enero y de febrero fueron relativamente negativos en cuanto a la siniestralidad y habían registrado aumentos respecto al año anterior.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Aunque el balance global para toda España sea positivo, existen diferencias entre comunidades autónomas. En términos absolutos destacan los descensos de Galicia –15 muertos menos–, Madrid –14– y Cataluña –10–, aunque las que encabezan el ranking en términos relativos, es decir, en porcentaje de variación respecto al mismo periodo del año pasado, son las Islas Canarias, Madrid y Galicia –con un 60%, un 58% y un 50% menos respectivamente. Pero lo sorprendente, dada la situación, es la existencia de cuatro comunidades autónomas en las que se han producido aumentos relativamente importantes: la Comunidad Valenciana –2 muertes más, 8% de incremento–, la de Castilla-La Mancha –3 muertes más, +19%–, Andalucía –9 más, +19%– y Castilla y León –4 más, +33%.

Muertos en accidentes de tráfico en las carreteras españolas por comunidades autónomas, a 14 de abril de 2020 (muertos a 24 horas)



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Un efecto destacable del confinamiento sobre la siniestralidad es que los conductores de vehículos pesados hayan pasado a ser unos de los principales afectados por los accidentes de tráfico. Los usuarios vulnerables –peatones, bicicletas, ciclomotores y motocicletas– muertos en accidente de tráfico entre el 1 de enero y el 14 de marzo que habían sido 74, lo que representaba el 36% del total, han pasado a ser solo 4 entre el 15 de marzo y el 13 de abril –el 13% del total–; los muertos en turismos antes del estado de alarma habían sido 103 –51%– y han sido 14 hasta el 13 de abril –47%–; pero los camioneros muertos habían sido 7 hasta el 14 de marzo –3% del total– y desde el 15 de marzo hasta el 13 de abril han pasado a ser 10 –33%. En resumen, si la muerte en accidente de tráfico del resto de usuarios de medios de transporte ha disminuido

respecto al periodo de no confinamiento, el número de camioneros que han sufrido accidentes mortales se ha incrementado. La causa subyacente a estos datos es la menor disminución del volumen de tráfico del transporte pesado en las vías interurbanas durante el confinamiento (entre un 30% y un 50%) comparado con el de los vehículos ligeros (entre un 70 y 80%).

3. Conclusión

La epidemia de la Covid-19 ha cambiado la tendencia negativa de los dos primeros meses del año con respecto a la accidentalidad mortal en carretera. En el momento de escribir este artículo aun existe una gran incertidumbre sobre el futuro inmediato. Lo único que parece estar claro es que el retorno a la normalidad será escalonado y alargado en el tiempo. Paradójicamente, podría ser que la epidemia del coronavirus posibilite que tanto España como Cataluña cumplan con los objetivos europeos de reducción de mortalidad en accidentes de tráfico para la década 2010-2020. A pesar de ello, sería autoengañarnos si, como es previsible, tomamos los datos expuestos como si fuesen de un año normal. El incremento registrado en los meses de enero y de febrero, antes de recibir el impacto de la pandemia, y los incrementos de algunos años anteriores a 2019 nos deben poner en alerta ante la mejora que se espera para fin de año. También la evolución del tráfico, que ha caído más que la siniestralidad en carretera, nos debe alertar para tomar todas las precauciones. En la medida en que este vuelva a niveles normales, el número de accidentes y, en consecuencia, el de víctimas mortales corre el riesgo de incrementarse y borrar la mejora coyuntural que ha comportado el confinamiento.

Ante la situación que ya se había detectado, en 2017 desde el RACC se publicó el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), una batería de acciones que debían permitir retomar el camino de mejora y que consideramos plenamente vigentes. Por otra parte, la pandemia ha puesto de manifiesto las posibilidades del teletrabajo, que se erige como una herramienta muy potente de reducción de la movilidad diaria y, por lo tanto, de contribución a la reducción de la siniestralidad en carretera. Entre las medidas que el RACC no quiere dejar de recordar como fundamentales para consolidar una tendencia a la baja de la accidentalidad, cabe mencionar las siguientes:

- 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, la ropa de equipamiento y la infraestructura.
- Un acceso gradual al permiso de conducir para los novatos más jóvenes, limitando inicialmente situaciones reales de riesgo como conducir de noche, la alcoholemia 0, o conducir con gente de la misma edad.
- 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 las capacidades de 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 fuerte incremento de población de mayor edad durante la próxima década, en la que se desarrollen herramientas de evaluación y mantenimiento de capacidades de los conductores de edad avanzada.
- La introducción urgente a 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. 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. Serán necesarias medidas fiscales favorables para que la normativa vigente a partir del 2022 penetre en el mercado con más rapidez.
- 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.

Estas propuestas están en la línea de insistir en que se deben implementar políticas para el futuro inmediato, dado el nuevo objetivo de reducción de un 50% en los accidentes de tráfico para 2030 respecto de 2020, y a más largo plazo, como alcanzar el objetivo último: 0 víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2050.