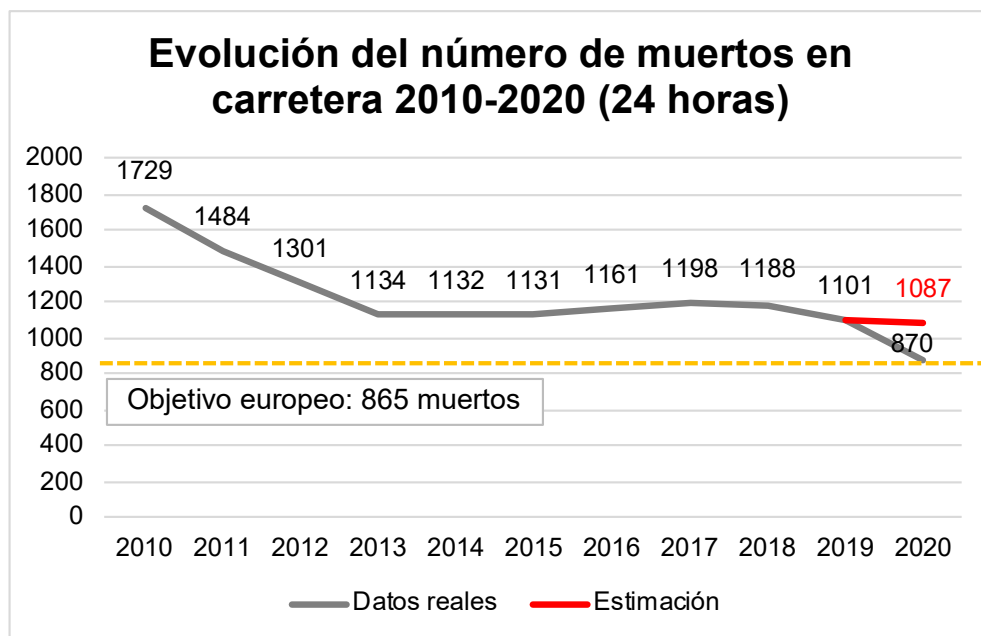

***EL CORONAVIRUS EVITA
MUERTES EN LA CARRETERA EL
2020***

Enero 2021

La siniestralidad en las carreteras en el año de la pandemia

1. La siniestralidad mortal en España

Según el balance provisional de muertos a 24 horas en carretera, que ofrece la DGT cada principio de año, en el año 2020 en España se han registrado 797 accidentes mortales que han tenido como consecuencia 870 muertos. La Unión Europea se había marcado como objetivo para este año reducir hasta un 50% las víctimas mortales por accidente de tráfico respecto al año 2010. En el ámbito de las vías interurbanas y para el conjunto del territorio español, este objetivo no se ha alcanzado, pero por poco, ya que han sido 870 los muertos que ha habido en carreteras durante el año pasado (deberían haber sido 865).



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Si no fuese por la reducción de movilidad que ha generado la pandemia del covid-19, la cifra de muertos aún hubiera sido mucho más elevada. Los datos proporcionados por la DGT son ilustrativos. El año no empezó bien, por lo que se refiere a la reducción de víctimas mortales. Antes de entrar en vigor el primer estado de alarma se habían producido 201 muertos en las carreteras españolas por accidente de tráfico, lo que significaba un aumento del 8% respecto del año anterior. Durante el estado de alarma, entre el 15 de marzo y el 20 de junio, la movilidad se redujo notablemente y, como consecuencia, el número de víctimas mortales: casi un 60% respecto del mismo periodo de 2019. A medida que se levantaban las restricciones a la movilidad también aumentaba el número de accidentes mortales. De ese modo, entre el 21 de junio y finales de año se han producido 552 muertos en las vías interurbanas.

En resumen, respecto del año anterior, la reducción total ha sido de un 21%. Sin embargo, si el descenso de la mortalidad en carretera hubiera sido la media de los últimos tres años (estimación en rojo del gráfico), las cifras habrían quedado alejadas de los 870 muertos de este año.

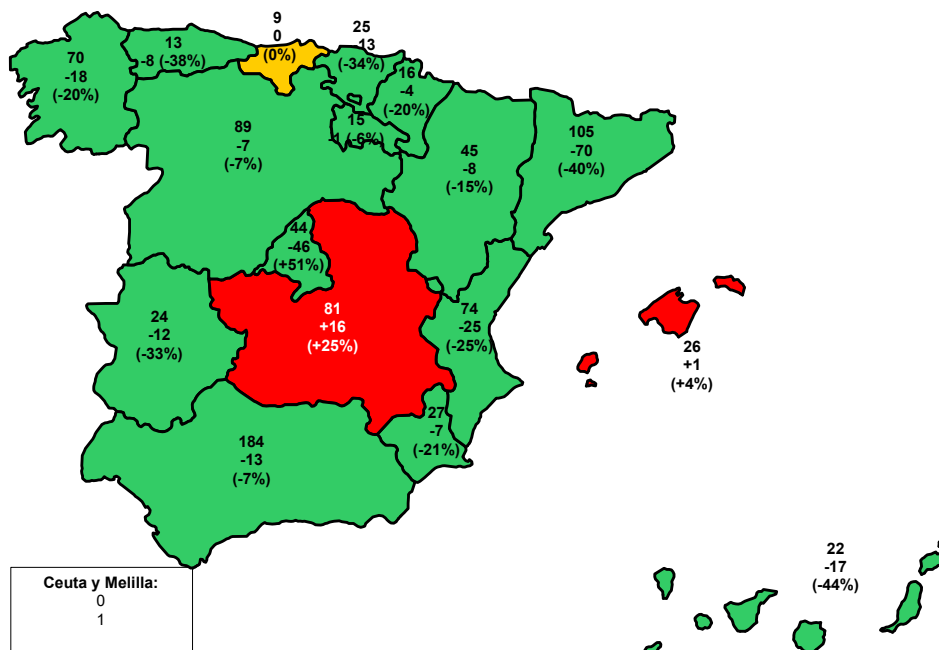
Muertos en la carretera durante el año 2020 por periodos y comparación con el año 2019

Períodos	2019	2020	Diferencia
1 enero - 14 marzo	186	201	8%
Primer estado de alarma (15 marzo - 20 de junio)	287	117	-59%
21 junio - 31 diciembre	628	552	-12%
Total	1.101	870	-21%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Deberíamos esperar que, con una reducción relativamente importante y con medidas que durante casi todo el año han afectado de la misma forma todos los territorios, se hubiera producido una disminución de la mortalidad en todas las comunidades autónomas, pero no ha sido así. En Cantabria se han registrado los mismos muertos que el año anterior, en las Islas Baleares ha habido uno más y, lo más preocupante, en una situación de movilidad reducida como la que hemos vivido, en Castilla-La Mancha el número de muertos ha aumentado un 25%. Por contraste, en seis comunidades la reducción de la mortalidad se ha situado por encima de la media española: Madrid (-51%), Canarias (una reducción del 44%), Cataluña (con un 40% menos de muertes respecto del 2019), Asturias (-38%), País Vasco (-34%), Extremadura (-33%) y la Comunidad Valenciana (-25%).

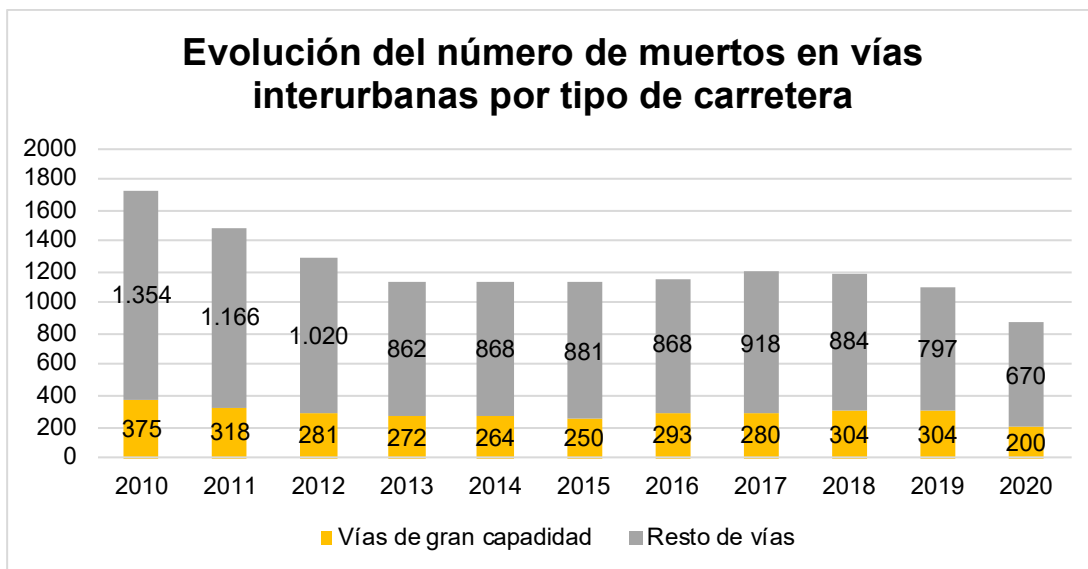
La siniestralidad en la carretera por comunidades autónomas, 2020 (muertos a 24 horas)



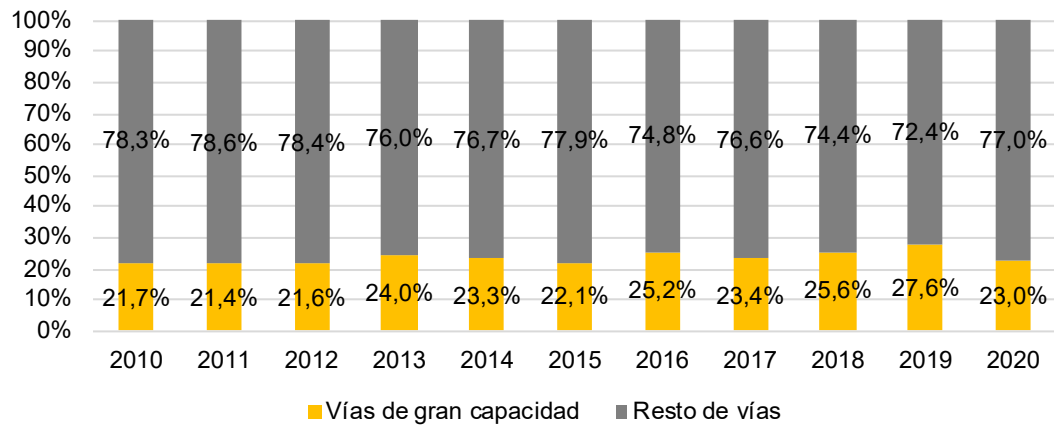
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

A la reducción general de víctimas mortales del 21% se le debe añadir una perspectiva que nos trae la pandemia, y que es el número de viajes realizados, que fue un 25% inferior al de 2019. Así pues, como los accidentes han bajado en una proporción inferior al descenso de los viajes realizados, se puede concluir que aquellos que se desplazaron por la red de carreteras durante 2020 estuvieron sometidos a un riesgo de accidente mortal superior al de 2019. La ausencia de tráfico en determinadas horas del día y determinadas localizaciones ha podido incidir en unas velocidades de circulación más elevadas, que de forma agregada generan más accidentalidad.

Analizando los tipos de vía, la mayor parte de estos accidentes se produjo a las vías convencionales, que siempre han contado al menos el 70% de las muertes en la carretera. Estas vías, según afirma la DGT, soportan el 45% del tráfico. Las vías de gran capacidad -autopistas y autovías- absorben la mayor parte -un 55% - y en cambio han representado entre el 22 y el 27% de la siniestralidad mortal, según los años. Si bien el peso relativo de las vías de gran capacidad se había ido reduciendo, la pandemia ha situado el porcentaje que representan los muertos en las vías de gran capacidad a niveles anteriores al 2016. Posiblemente es debido a las restricciones de la movilidad, que han afectado más a los desplazamientos de largo recorrido que los cortos, que se producen más por carreteras convencionales.



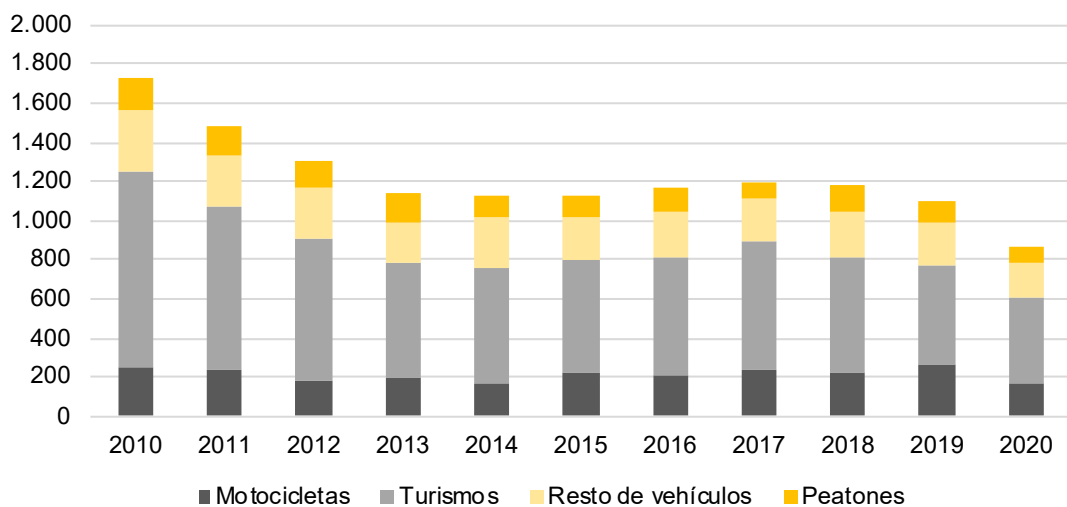
Evolución del número de muertos en vías interurbanas por tipo de vía (%)



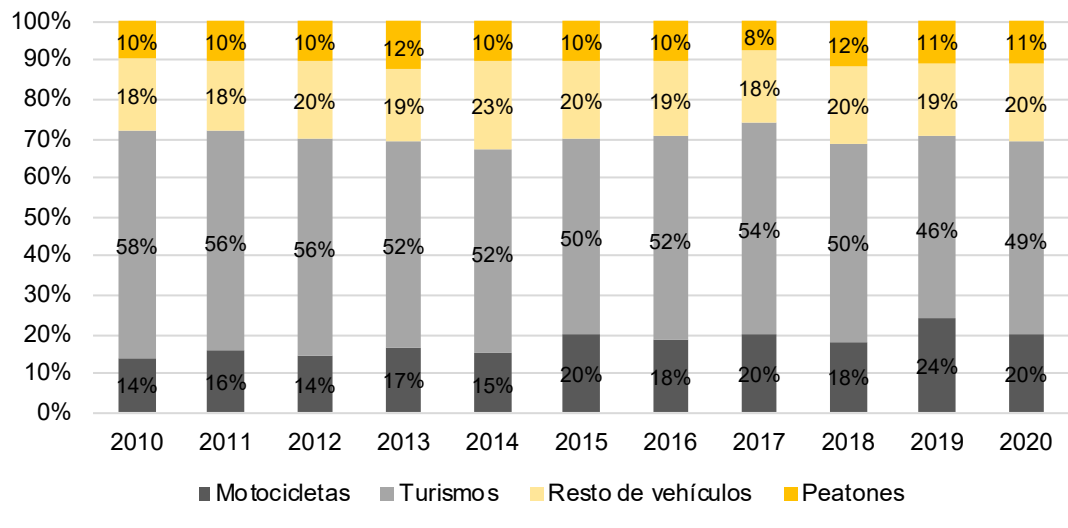
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Un hecho destacable de los últimos años ha sido la distinta evolución según el tipo de usuario afectado por el accidente. En este sentido, el comportamiento de los accidentes de motocicleta ha sido diferente al del resto de vehículos o los peatones. La tendencia de los motociclistas ha sido claramente ascendente desde hace seis años, aunque durante el año 2020 los muertos en motocicleta son los que presentan una mayor reducción (un 32%), junto con los peatones (un 22%). A pesar de ello, su peso relativo no ha bajado del 20% desde el año 2014. Los muertos en turismo siguen siendo la mayor parte de víctimas mortales y muestran la menor reducción de todos los tipos de vehículos (-15%). También moderada ha sido la reducción de muertos en otros tipos de vehículos (-16%).

Evolución del número de muertos en vías interurbanas en España por tipo de usuario

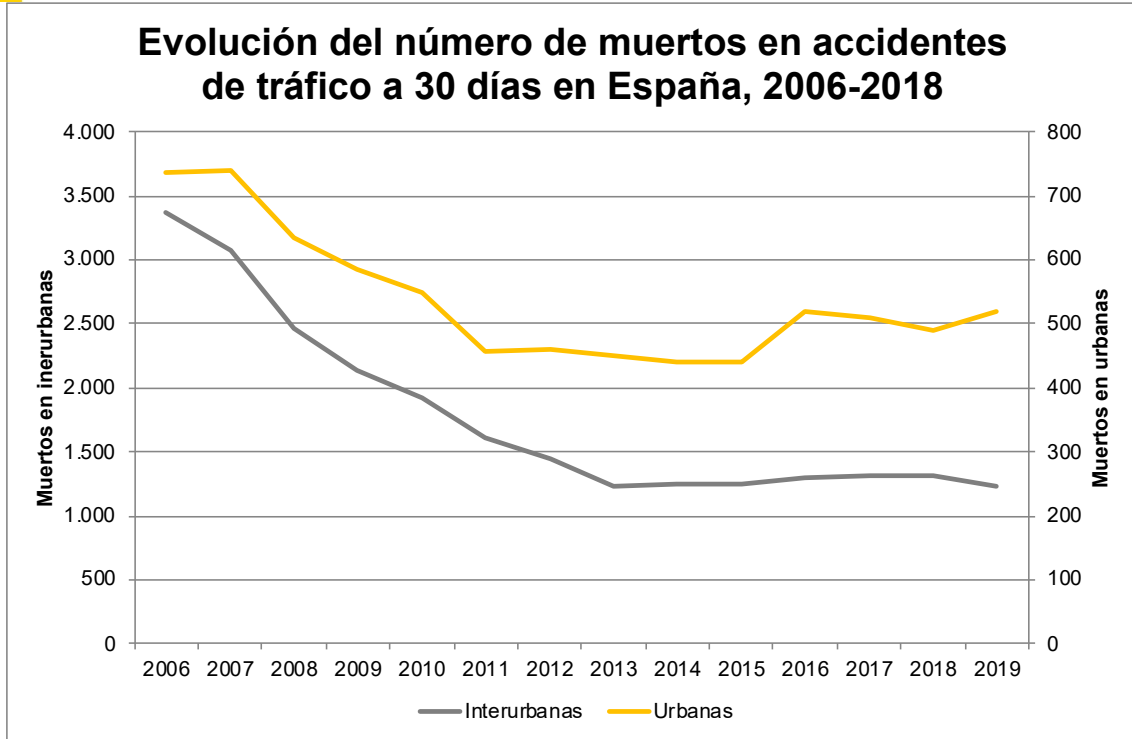


Evolución del número de muertos en vías interurbanas en España por tipo de usuario



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

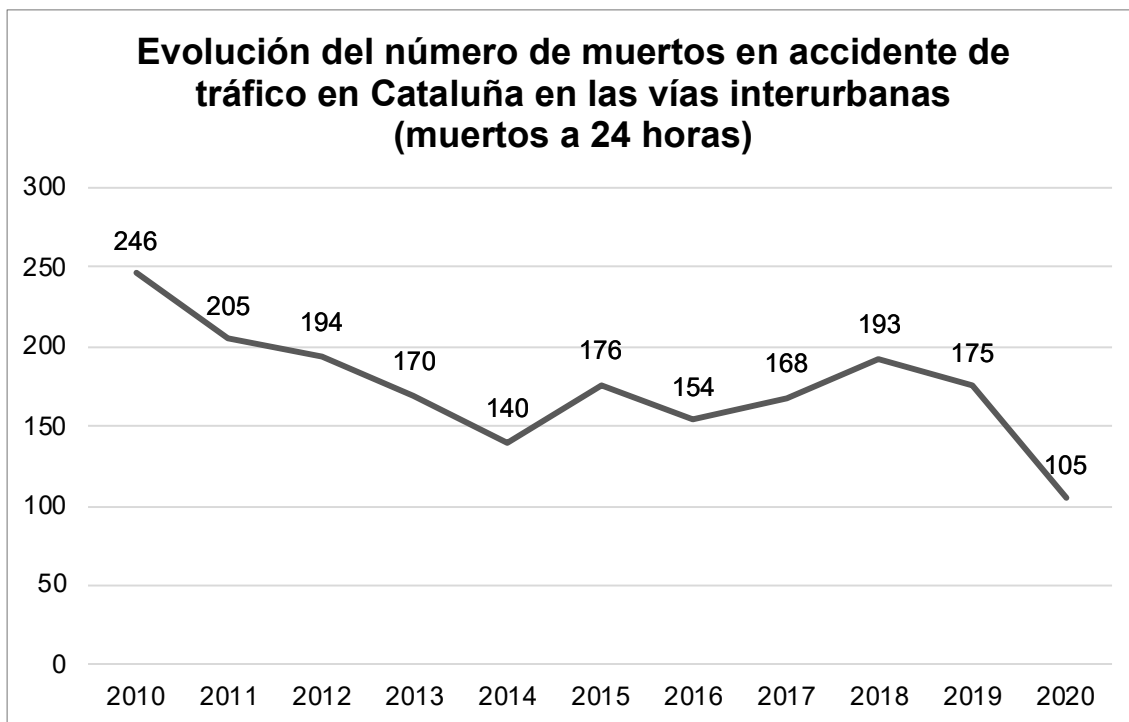
Sin embargo, cabe recordar que los datos definitivos y homologables con los europeos no los conoceremos hasta que se publiquen los referentes a los muertos en las vías urbanas e interurbanas que han tenido lugar los 30 días posteriores al accidente. En este sentido, los datos de que disponemos actualmente son los que ha publicado la DGT en *Las principales cifras de la siniestralidad vial España 2019*, que nos indican que en 2019 hubo en total 1.755 muertos en accidentes de tráfico, de los cuales 519 en vías urbanas, y 1.236 en interurbanas. Hay que insistir, como hemos hecho recurrentemente en otras ediciones de estos balances, que desde hace unos años se observa un frenazo de la reducción de la siniestralidad mortal, que ha tenido una evolución ligeramente distinta según el tipo de vía. Así, en las vías urbanas la reducción se aprecia con anterioridad y podemos considerar que empieza ya a inicios de la segunda década del siglo XXI e, incluso, se produjo un fuerte incremento en 2016; también en el año 2019 se ha producido de nuevo un crecimiento respecto del año anterior. En cambio, en las vías interurbanas el frenado se produce casi de golpe en 2013 y se observa una evolución relativamente plana a partir de este año, aunque en 2018 y 2019 se han producido reducciones consecutivas. Los datos de los muertos a 24 horas de 2020 indican que la reducción global de muertos a 30 días será notable, lógicamente. Queda por ver si habrán permitido alcanzar el objetivo de reducción del 50%. Lo que es seguro, sin embargo, es que la siniestralidad en accidentes de tráfico tanto del año 2020 como del 2021 será excepcional y habrá que esperar a recuperar la movilidad habitual para ver qué comportamiento tienen los conductores, cuando ya hayan pasado los efectos de la pandemia.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

2. La siniestralidad mortal en Cataluña

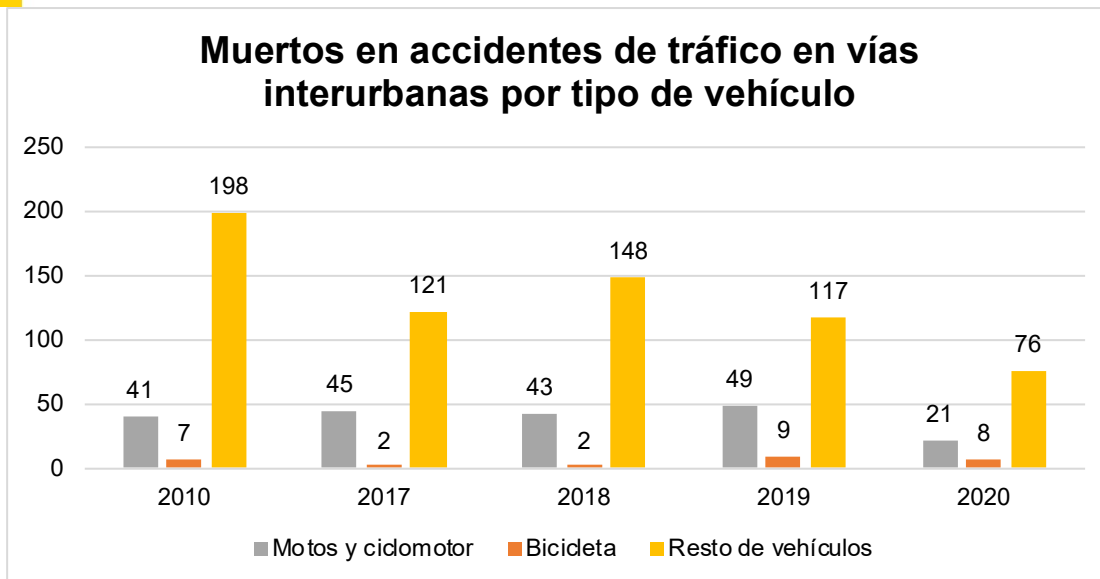
El efecto de los confinamientos llevados a cabo en Cataluña para intentar detener la covid-19 se evidencia en la reducción de la siniestralidad mortal en la carretera cuando constatamos que se ha pasado de 175 muertes en el año 2019 —que supuso una reducción del 9% después de unos años de crecimiento— a 105, una reducción del 40%, muy por encima de la media española.



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

También en Cataluña el énfasis debe ponerse en los vehículos de dos ruedas con motor (motos y ciclomotores) para que, contra la evolución general del número de muertos que ha sido descendente, pese al frenazo de los últimos años, en el caso de los motoristas la evolución ha sido claramente negativa, ya que en el año 2019 se registraron 6 muertos más que en 2010 (un aumento del 15%). En este año extraordinario que ha sido 2020 el número de motociclistas que han muerto se ha reducido más que en el resto de vehículos: una caída del 57%. La evolución de los motociclistas contrasta con la del resto de vehículos, que han pasado de 198 muertos en 2010 a 117 en el año 2019, y en 2020 han caído hasta 76, lo que representa un descenso del 35%.

Este año también tenemos que volver a destacar en Cataluña el peso del número de ciclistas muertos en accidente de tráfico. Después de haber logrado una fuerte reducción durante 2017 y 2018, en 2019 fueron 9 —incremento del 350%— las personas que en Cataluña murieron cuando circulaban en bicicleta por carretera. Este año, a pesar de la situación de confinamiento, solo se ha registrado un ciclista menos que ha muerto en accidente de tráfico (lo que supone un decremento del -11%).



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

Los muertos en carretera se concentran en unas pocas. Este año la N-340 ha sido de nuevo donde se han producido más muertes, 8 personas han perdido la vida. Esta vía ha ido seguida por la autopista AP-7 (7 muertos) y, a continuación, la A-2, la C-58, la N-260 y la N-240, con cuatro víctimas mortales cada una. En total, 30 muertos que representan el 29% de la siniestralidad mortal en las vías interurbanas en Cataluña.

3. Conclusión

La pandemia de la covid-19 lo ha trastornado todo. También en el ámbito de la movilidad y de la seguridad vial. A partir del año 2013 la tendencia en la reducción de la siniestralidad mortal, que se había producido durante los diez años precedentes, cambió de repente y se detuvo. Desde entonces, la tendencia en el conjunto de las vías —interurbanas y urbanas— se había mantenido plana, con ligeros altibajos que no han cambiado sustancialmente la tendencia general, o quizás con un ligero descenso en 2019 (gracias a la reducción de muertos en vías interurbanas). En conjunto, parecía que se alejaba la posibilidad de alcanzar el objetivo europeo. Los datos de este año nos acercarán. Pero las restricciones vividas durante 2020 no permiten valorar si este objetivo se hubiera logrado en circunstancias normales. Para evaluar correctamente la evolución de la siniestralidad quizás deberemos esperar dos o tres años y saber si la pandemia nos lleva unos cambios a largo plazo que repercuten positivamente en la accidentalidad. De momento, sabemos que se producen menos muertes porque se realizan menos viajes, pero aquellos que se desplazan por carretera están sometidos a un riesgo más elevado.

Con todo, la Comisión Europea ha vuelto a fijar como objetivo una reducción del 50% de las muertes para 2030. Para ello será necesario, incluso antes de volver a recuperar los niveles de movilidad anteriores a marzo de 2020 que se implementen para mejorar la seguridad vial. Nosotros queremos insistir en lo que proponíamos el año 2017 con el [Informe. 20 medidas para el 2020](#), una batería de acciones que debían permitir retomar el camino de mejora, entre las 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 los novatos.
- 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 a menudo sobrepasa 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 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 en los vehículos en circulación de tecnologías que salvan vidas, como el frenado automático 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 a corto plazo 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 tres o más estrellas de seguridad.
- La introducción de sistemas cooperativos entre vehículos e infraestructura, tanto en 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 solo vemos plenamente vigentes buena 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 deberán plantearse en el futuro inmediato. Nuestro horizonte debe ser siempre alcanzar el objetivo último: 0 víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2050.