



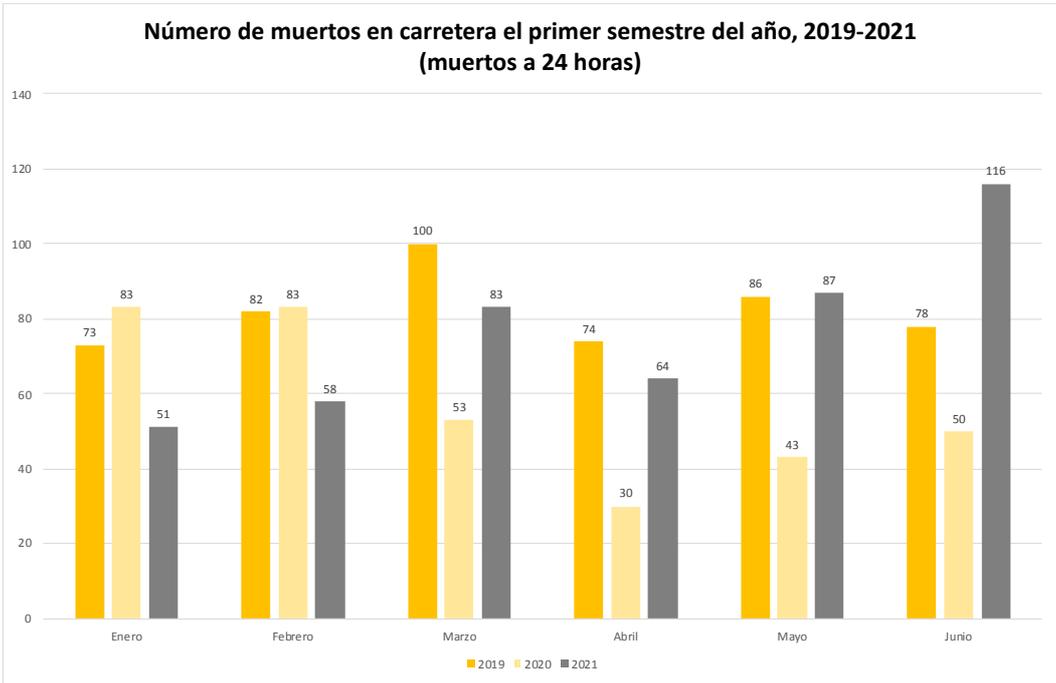
**Siniestralidad vial: tenemos un problema.
Balance de siniestralidad del primer 1^r
semestre de 2021**

Julio 2021

La pandemia de COVID-19 no ha terminado. Los datos de las últimas semanas, con el repunte que ha habido, nos lo deben recordar. La otra "pandemia", que desde hace años intentamos erradicar, de los accidentes de tráfico, tampoco ha finalizado. Y los datos de mayo y de junio –especialmente de este último– son altamente preocupantes.

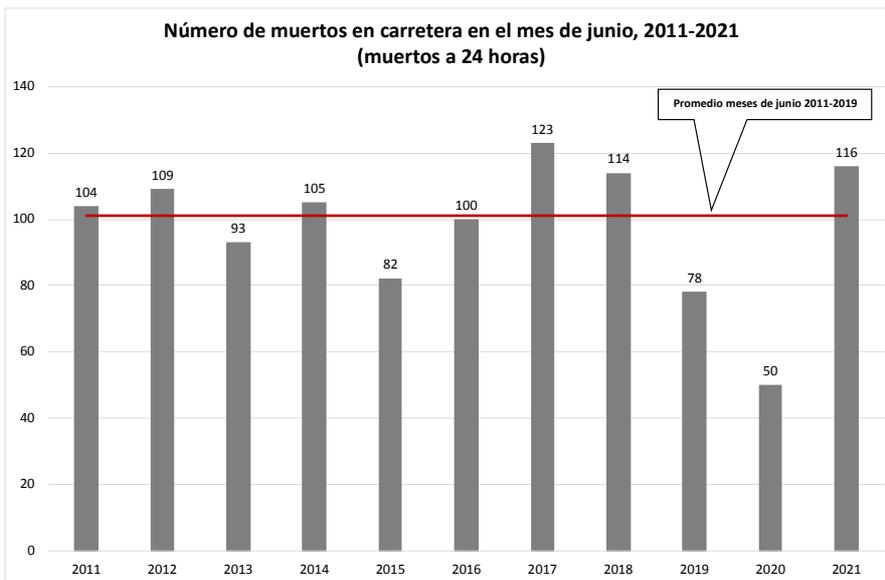
Crece el número de muertos en las carreteras en el mes de junio

Durante los primeros seis meses del año han muerto 459 personas en las carreteras españolas: un 34% más que el año pasado y un 7% menos que en 2019. Pero los datos no son estrictamente comparables, dadas las restricciones a la movilidad que ha habido hasta el 9 de mayo. Los meses de enero y febrero no los podemos comparar ni con el año pasado ni con 2019. Las restricciones a la movilidad existentes hacen que la reducción en los dos primeros meses del año sea notable respecto ambos años. En cuanto a los meses de marzo y abril, también es complicada la comparación respecto de los mismos periodos de los dos años anteriores, dadas las distintas restricciones a la movilidad que ha habido en 2021 comparándolo con 2020. Pero con la relajación de las medidas para frenar la pandemia, vemos que el número de muertos en carretera de los meses de marzo y abril ha aumentado notablemente respecto de 2020. a pesar de ello, ya advertíamos en el balance del primer trimestre que las cifras de la Semana Santa eran preocupantes y que nos situaban a niveles del año 2016, aunque en conjunto hubiera habido menos muertes durante los primeros tres meses del año. El 9 de mayo decayó el estado de alarma y vemos como la siniestralidad mortal ya se ha situado al mismo nivel de 2019: se ha registrado un muerto más que hace dos años. Pero el dato preocupante ha sido el del mes de junio, con 38 muertos más que el mismo mes de 2019 (un 49% más).



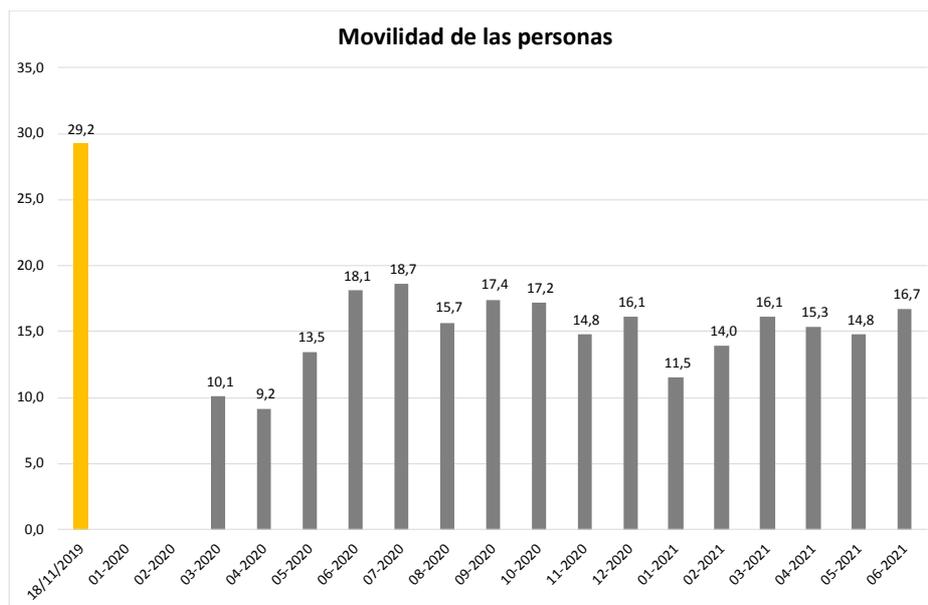
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Los datos que se refieren a los meses de junio de la última década nos revelan la gravedad de la situación de la siniestralidad mortal en las carreteras: los 116 muertos que se han registrado este mes de junio son la segunda peor cifra de los últimos diez años, solo superada por los 123 del año 2017. Así, si la media de muertes de los meses de junio entre 2011 y 2021 se sitúa en 101, los datos de junio de este año están 15 muertos por encima. Y muy lejos de los 78 muertos que hubo en el año 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

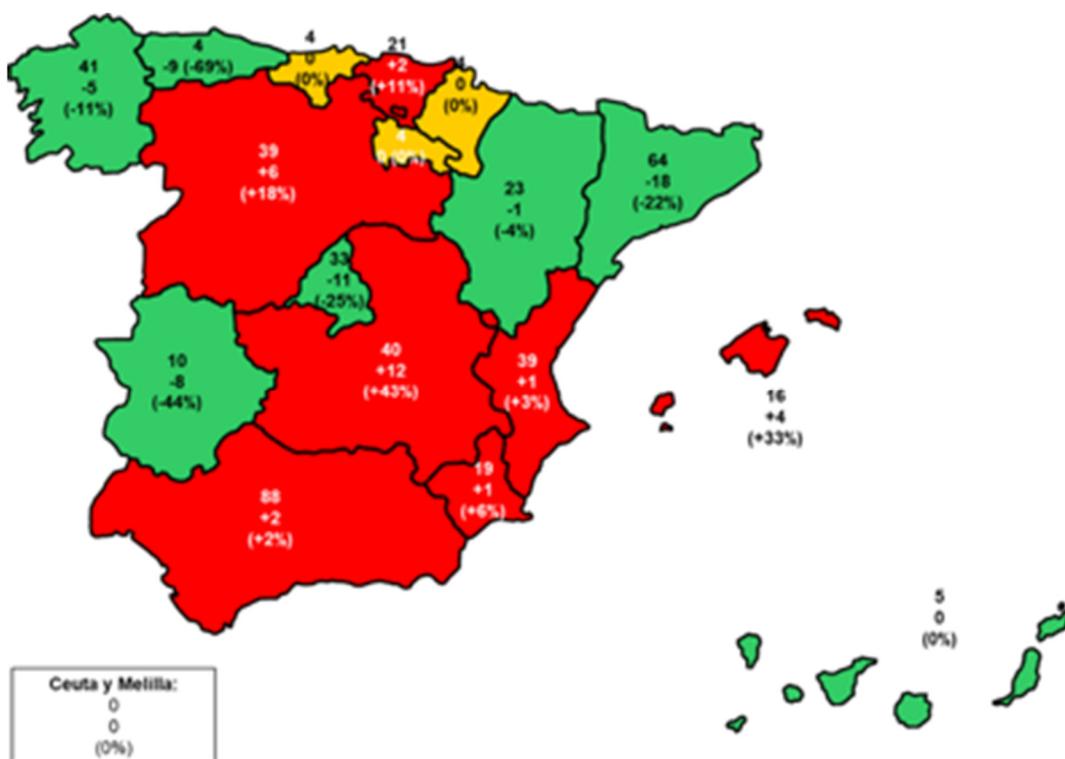
No podemos atribuir este repunte de la siniestralidad a un aumento de la movilidad respecto del año 2019. Los datos disponibles sobre la movilidad de las personas indican que esta aún no se ha recuperado a los niveles de hace dos años, cuando todavía no había pandemia. Los datos del estudio de movilidad del Instituto Nacional de Estadística provienen del análisis de la posición de más del 80% de los teléfonos móviles de toda España. En el gráfico hemos calculado la media del porcentaje diario de las personas que salen de su área de movilidad y lo ponemos en referencia con los datos de un día de referencia considerado como normal. Así, si en un día normal antes de la pandemia alrededor del 29,2% de las personas salían de su área de movilidad –que pueden ser municipios, secciones o distritos–, en el mes de junio apenas salía el 16,7%, es decir, 12,5 puntos porcentuales menos. De hecho, este junio no se ha recuperado la movilidad de 2020, cuando se situaba en el 18,7% de los residentes en un área de movilidad.



Fuente: Elaboración propia con datos del INE.

Por otro lado, si comparamos los datos de las comunidades autónomas de los primeros seis meses del año con los del año 2019, observamos que Asturias, Extremadura y Canarias son las que tienen mejoras relativas mayores, aunque se debe al relativo poco número de muertos que hay habitualmente en estas comunidades. Madrid, Cataluña y Galicia, con 33, 64 y 41 muertos, respectivamente, tienen un porcentaje de variación relativamente menor: 25%, 22% y 11%. Aragón, por su parte solo ha visto como se reducía en un solo muerto (un 4% menos). Tres comunidades, Cantabria, Navarra y La Rioja, están igual en número de muertos que hace dos años. En términos relativos,

Castilla-La Mancha fue la que más ha empeorado respecto de 2019: un 43% más de muertes. La siguen las Islas Baleares y Castilla y León. En el grupo de comunidades con un aumento de la siniestralidad mortal también destacan, por su número elevado de víctimas, la comunidad de Andalucía (88 muertos, un 2% más que en 2019) y la Comunidad Valenciana (39 víctimas, un 3% mayor).



Nota: Los datos son a 1 de julio. Existe una diferencia respecto a los datos a 30 de junio: 3 muertes más en 2019, 3 más en 2020 y 6 más en 2021.

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

La siniestralidad mortal en Cataluña y en Barcelona durante el primer semestre

A nivel de Cataluña, el [balance del Servei Català de Trànsit](#) señala también los meses de mayo y de junio como los de mayor siniestralidad mortal. En este sentido, el SCT destaca que la mayoría son accidentes con más de un vehículo implicado –suelen ser impactos de alta intensidad con consecuencias graves para los afectados– y que se producen en fin de semana o festivos y con una fuerte presencia de motoristas muertos (uno de cada 3 muertos).

Siniestralidad vial en Barcelona en el primer semestre del año, 2019-2021

	2019	2020	2021	Variación respecto de 2019 (%)
Total accidentes	4.753	2.599	3.334	-30%
Heridos leves	5.999	3.174	4.117	-31%
Heridos graves	103	76	81	-21%
Muertos	8	5	8	0%
Total víctimas	6.110	3.255	4.206	-31%

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona.

Los datos a nivel de Barcelona tampoco invitan al optimismo en lo que a la siniestralidad mortal se refiere. Es cierto que en el conjunto del semestre ha habido menos siniestros que en el año 2019 (un 30% menos) y menos víctimas en conjunto, pero, en cambio, en cuanto al número de muertos, han sido los mismos que en 2019. Como ya es habitual, la mayoría de las víctimas mortales que se han producido en Barcelona han sido motoristas, cinco de los ocho muertos viajaban en este medio. A pesar de ello, cabe destacar los dos muertos con vehículos de movilidad personal, un colectivo que hasta el momento no había tenido relevancia en la siniestralidad mortal. Finalmente, la octava víctima mortal en Barcelona ha sido un peatón.

Conclusión

Aunque en el conjunto del año aun el número de víctimas mortales en carretera se mantiene por debajo de los niveles de 2019, tenemos algunos indicios durante este primer semestre que apuntan a la posibilidad de que termine situándose a un nivel similar e, incluso, superior. El comportamiento de la siniestralidad mortal durante la Semana Santa ya nos ponía sobre aviso y los datos de mayo y, sobre todo, los de junio apuntan a un incremento de la siniestralidad durante el resto del año, principalmente si

la movilidad llega a situarse a los mismos niveles de 2019. En cuanto a Cataluña y Barcelona, aunque la situación sea similar, cabe señalar la importancia de los motoristas entre las víctimas mortales.

Debemos volver a insistir en la necesidad de medidas que contribuyan a reducir la siniestralidad y nos acerquen al objetivo fijado por la Comisión Europea para 2030 de reducir un 50% el número de muertos en accidente de tráfico. Y más teniendo en cuenta la excepcionalidad en el número de víctimas mortales del año 2020. Nosotros seguimos insistiendo en algunas medidas ya planteadas en anteriores balances:

- Entre otras cosas, un plan específico de seguridad motociclista centrado en el conductor y sus factores de riesgo, pero que también aborde 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 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 fuerte incremento de población mayor 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.
- 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.



Sea como sea, es evidente que deben de alinearse todos los sectores implicados – usuarios, entidades y administraciones– para implantar las medidas que contribuyan a alcanzar el horizonte final de 0 víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2050.