



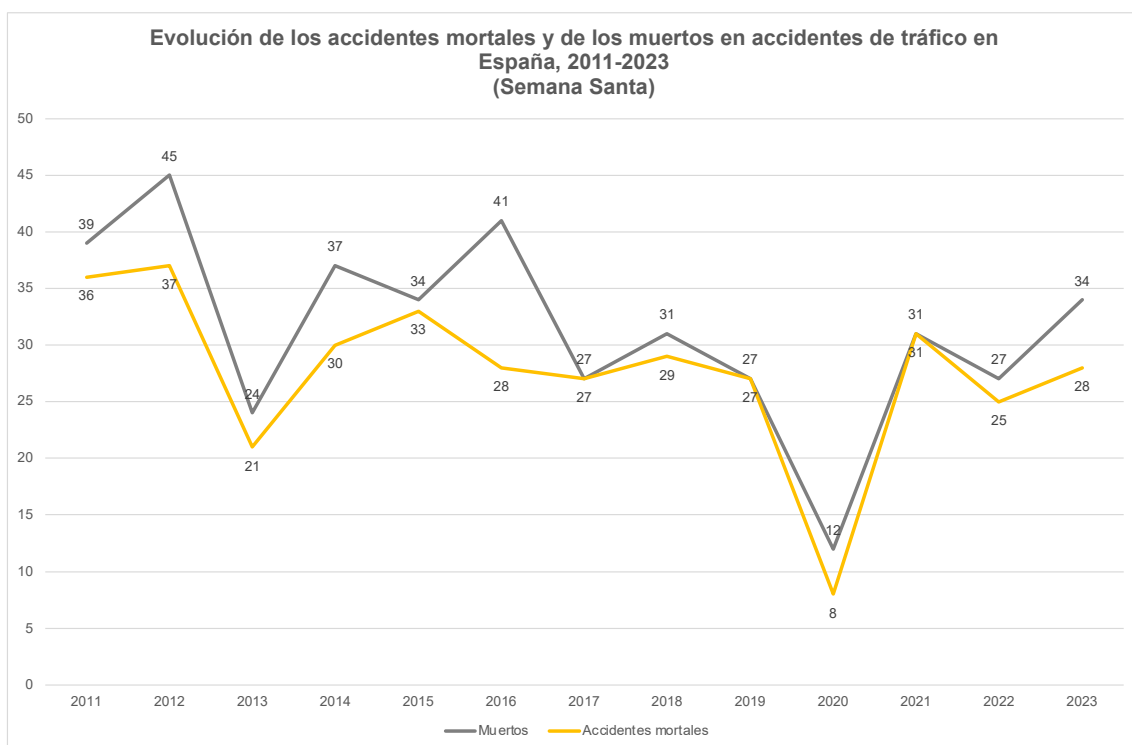
BALANCE DE SINIESTRALIDAD
SEMANA SANTA 2023

Abril 2023

Pasada la Semana Santa, es un buen momento para pasar balance de los primeros meses del año, para intentar valorar cuál puede ser la tendencia en lo que queda de año. En este breve informe expondremos, en primer lugar, qué ha sucedido en esta Semana Santa en España y, en segundo lugar, nos referiremos a la siniestralidad en España, Cataluña y Barcelona durante los primeros meses de 2023.

1. Una Semana Santa con una movilidad extraordinaria

Superada la pandemia, la movilidad de las personas no solo ha vuelto a la normalidad, sino que parece haberse disparado. Si el pasado año ya se superaron los movimientos de 2019, este año la movilidad durante la Semana Santa ha sido incluso superior. Según la DGT se han registrado 16,4 millones de desplazamientos de largo recorrido, un 3,8% más que en 2022. El dato más alto en una Semana Santa desde que se dispone de registros (2008).



Fuente: DGT.

Este fenómeno se ha traducido en un notable aumento de la siniestralidad respecto al mismo período del año pasado. Durante los 10 días y medio que se contabilizan como Semana Santa –que este año han transcurrido desde las 15:00 horas del 31 de marzo hasta el lunes 10 de abril– se han registrado 28 siniestros mortales con 34 personas fallecidas. Esto significa 7 personas más que en el año anterior. Aunque el número de siniestros mortales se sitúa en la media de los últimos cinco años (excluido 2020), que es de 28, el número de fallecidos es mayor tanto respecto a esta media (30 muertos de 2018 a 2023, excluido 2020) como respecto del año pasado, con un aumento que representa un 25,9% más que en 2022.

La causa de esta gran diferencia entre el número de accidentes y el de víctimas mortales es producto de dos accidentes con tres o más víctimas mortales. El más grave ocurrió en el municipio gallego de Xove (Lugo), donde perdieron la vida cuatro jóvenes. Otro accidente con múltiples víctimas durante esta Semana Santa ocurrió en Ribamontán al Mar (en Cantabria), donde murieron otras tres personas.

Debido al accidente de Xove, la franja de edad de 15 a 24 años, con 9 víctimas mortales, ha sido la que más se ha incrementado. Pero el grupo de edad con más víctimas mortales fue el de mayores de 65 años, con 10 víctimas mortales.

Por otro lado, si nos fijamos en el tipo de vehículo, los que viajaban en turismos han sido el grupo más destacado, situándose en 20 personas fallecidas (9 más que el año anterior). En este sentido, cabe destacar que 9 de las víctimas mortales que viajaban en turismo o furgoneta no usaban el cinturón de seguridad, lo que significa el 26% del total de fallecidos en las carreteras.

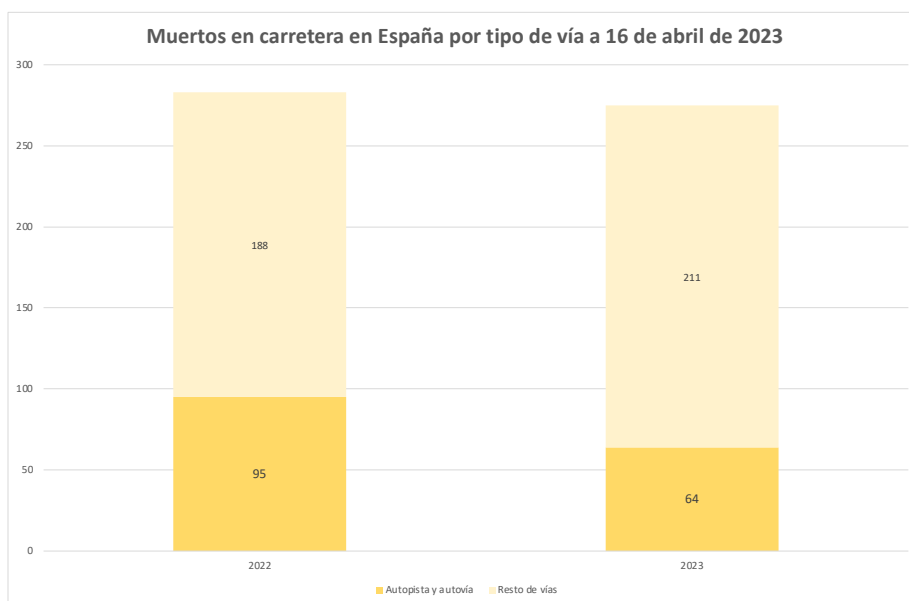
Es en las vías convencionales, como viene siendo habitual, donde se ha producido la mayoría de los accidentes. Cabe destacar que el número de muertos en este tipo de vías ha aumentado notablemente, pasando de 21 del pasado año hasta el 27 del actual.

Galicia es la comunidad autónoma que encabeza el número de fallecidos en accidente de tráfico en las carreteras durante esta Semana Santa, debido al ya citado accidente de Xove, seguida por la Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha y Castilla y León, con 4 fallecidos en cada una. En este sentido, la que más crece respecto al mismo período del año pasado es, lógicamente, Galicia, que ha pasado de 1 fallecido a 5. También tienen aumentos destacables, con 3 muertos más que en 2022 cada una, Cantabria, la Región de Murcia y la Comunidad Valenciana.

2. La siniestralidad mortal en las carreteras españolas a 16 de abril

Hasta la Semana Santa, la siniestralidad mortal en carretera en España ha seguido una tendencia positiva, en el sentido de que durante los meses de febrero y marzo se registraron reducciones notables de la siniestralidad respecto a los mismos meses del año pasado. De esta forma, el 31 de marzo habían muerto 225 personas en accidente de tráfico, un 10% menos que en 2022. Pero esta tendencia se ha roto de nuevo al inicio de la Semana Santa y durante los días pasados del mes de abril. Durante los dieciséis primeros días de este mes se han producido 50 víctimas mortales, 12 más que en abril del pasado año (un incremento del 32%). De esta forma, en el acumulado anual se suma un total de 275 fallecidos, con lo que la diferencia se ha reducido ahora al -4% respecto a la misma fecha de 2022.

En este sentido, el mayor incremento, tal y como ya se ha señalado anteriormente, se ha producido en las carreteras convencionales. Si el año anterior por estas fechas destacábamos el fuerte incremento de la siniestralidad mortal en las vías de gran capacidad, este año debemos destacar los 211 fallecidos en las vías convencionales, con un incremento del 12% respecto a 2022. Por el contrario, las vías de alta capacidad han pasado de 95 muertos en 2022 a los 64 del año en curso (-33%). Un ejemplo de esta reducción lo encontramos en la AP-7 en Cataluña, vía en la que hasta el 16 de abril de 2022 se habían producido 6 accidentes mortales, mientras que este año solo ha habido 2.



Fuente: DGT.

Extremadura (con 14 fallecidos más que en 2022) y Castilla-La Mancha (5 más) son las comunidades autónomas en las que más se ha incrementado la mortalidad en términos absolutos. Ambas vienen seguidas de Canarias, Cantabria y La Rioja (con 3 muertos más cada una). En la franja contraria encontramos Andalucía (con 23 fallecidos menos que el año anterior) y la Comunidad Valenciana (-8 fallecidos). Seguidas de Navarra y Murcia, con 4 fallecidos menos. Cataluña, que hasta marzo presentaba un aumento de la mortalidad, ha pasado a reducirla (3 muertos menos). También debemos destacar que Galicia, pese al accidente de Xove, se mantiene en cifras negativas respecto de 2022.

Muertos en accidentes de tráfico en España por comunidad autónoma, 2022-2023 (datos a 16 de abril)			
	2022	2023	Variación 2023/2022 (%)
Andalucía	60	37	-38,3%
Aragón	11	12	9,1%
Asturias	4	6	50,0%
Baleares	5	4	-20,0%
Canarias	7	10	42,9%
Cantabria	1	4	300,0%
Castilla-La Mancha	22	27	22,7%
Castilla y León	25	26	4,0%
Cataluña	40	37	-7,5%
Extremadura	6	20	233,3%
Galicia	24	23	-4,2%
Madrid	14	15	7,1%
Murcia	16	12	-25,0%
Navarra	9	5	-44,4%
La Rioja	2	5	150,0%
Comunidad Valenciana	34	26	-23,5%
País Vasco	7	6	-14,3%
Ceuta y Melilla	0	0	0,0%
España	287	275	-4,2%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

La mayoría de las víctimas mortales viajaban en turismos (131 fallecidos). Sin embargo, es uno de los medios que presenta una mayor reducción respecto al año anterior. También presentan reducciones los peatones y los ciclistas fallecidos. En cambio, debemos remarcar lo negativo del aumento de víctimas mortales en los vehículos de dos ruedas con motor (motocicletas y ciclomotores), que han pasado de 53 a 60 muertos (un incremento del 13%).

Muertos en accidentes de tráfico por tipos de vehículo (a 16 de abril)					
	Número de muertos		%		Variación 2023/2022 (%)
	2022	2023	2022	2023	
Peatón	32	30	11,1%	10,9%	-6,3%
Bicicleta	14	9	4,9%	3,3%	-35,7%
Ciclomotor	1	4	0,3%	1,5%	300,0%
Motocicleta	52	56	18,1%	20,4%	7,7%
Turismo	150	131	52,3%	47,6%	-12,7%
Furgoneta	21	18	7,3%	6,5%	-14,3%
Camión	15	14	5,2%	5,1%	-6,7%
Resto	2	13	0,7%	4,7%	550,0%
Total	287	275	100,0%	100,0%	-4,2%

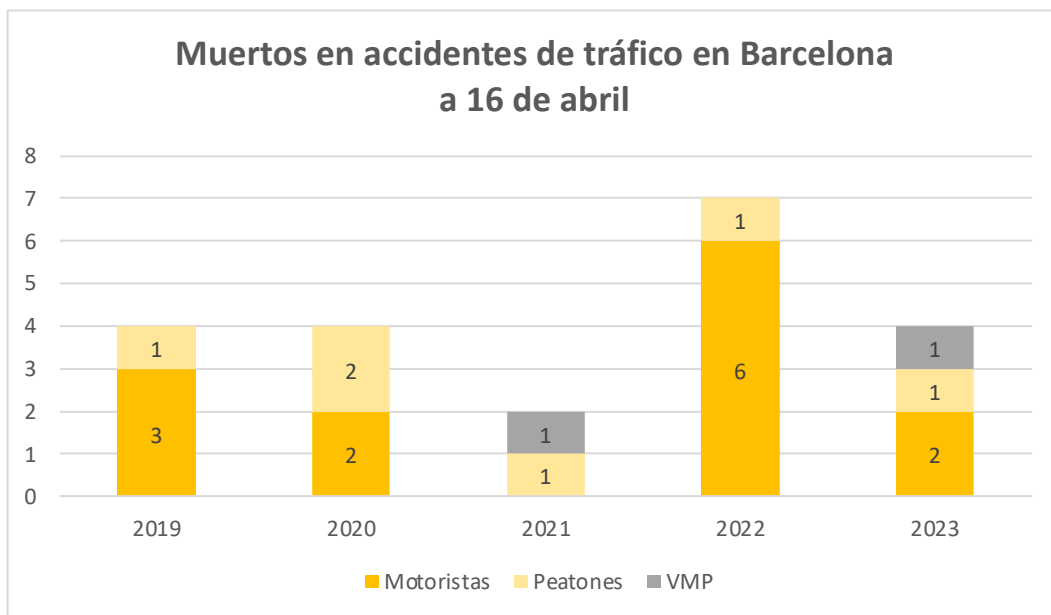
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Si nos fijamos en las edades de las víctimas hasta el 16 de abril, observamos cómo en todos los grupos se producen reducciones, excepto en los menores de 15 años y en los grupos de mayor edad (de 55 a 64 años y de 65 o más). Podemos pensar que esto último tiene que ver con el aumento general de la movilidad, con un mayor número de desplazamientos de las personas de estas franjas de edad. Es un colectivo sobre el que debe pensarse en actuar. Esto sin olvidarnos de la gente más joven (como lo demuestra el accidente de Xove) y, en general, sobre el conjunto de la población.

Muertes en accidentes de tráfico en carretera en España según edad (a 16 de abril)					
	Número de muertos		Porcentaje		Variación 2023/2022 (%)
	2022	2023	2022	2023	
De 0 a 14 años	3	4	1,0%	1,5%	33,3%
De 15 a 24 años	38	34	13,2%	12,4%	-10,5%
De 25 a 34 años	39	29	13,6%	10,5%	-25,6%
De 35 a 44 años	56	46	19,5%	16,7%	-17,9%
De 45 a 54 años	51	45	17,8%	16,4%	-11,8%
De 55 a 64 años	49	54	17,1%	19,6%	10,2%
De 65 años y más	51	54	17,8%	19,6%	5,9%
Pendiente de confirmación	0	9	0,0%	3,3%	
Total	287	275	100,0%	100,0%	-4,2%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

En Cataluña, durante el primer trimestre han fallecido 34 personas en 28 accidentes mortales en las vías interurbanas. El mismo número de accidentes, pero dos muertos más. Los registros de la Semana Santa y hasta el 16 de abril han hecho que Cataluña pasara a cifras negativas respecto del año pasado: 37 fallecidos, tres menos que el año anterior. En cuanto a los heridos graves, durante el primer trimestre se han registrado 159, 14 más que el pasado año, pero 25 menos que en 2019 (año de referencia para el cumplimiento de los objetivos europeos). En total, de las 37 víctimas mortales hasta el 16 de abril, 13 son de colectivos vulnerables: 4 peatones y 9 motoristas. De estos últimos, 6 se han producido durante el mes de marzo y 1 en el mes de abril, apuntando a lo que puede venir a medida que avance el buen tiempo.



En Barcelona, se han producido hasta el día 16 de abril 4 víctimas mortales en accidentes de tráfico, tres menos que en 2022 y el mismo número que en 2019 y 2020. Cabe destacar aquí que todas las víctimas proceden de modos vulnerables: 2 motoristas, un peatón y un usuario de patinete.

3. Conclusión

Tras la vuelta a la normalidad del año anterior, la Semana Santa de este año ha registrado cifras récord de movimientos de largo recorrido. Esto se ha traducido en un incremento de la siniestralidad mortal en España, aunque los 34 fallecidos que se han producido se explican en buena parte por dos accidentes con 4 y 3 víctimas mortales, respectivamente.

Todo ello ha provocado que una buena tendencia a la reducción en el número de víctimas mortales en las carreteras se haya frenado. Si en el primer trimestre, en España, el número de fallecidos era un 10% inferior respecto de 2022, llegados a mediados del mes de abril nos encontramos con una reducción solo del 4%.

Por su parte, en Cataluña y en Barcelona la situación a 16 de abril conlleva una reducción del número de víctimas mortales respecto de 2022, situándose a niveles inferiores o similares a los de 2019.

Creemos que debe prestarse atención a distintos hechos. Por un lado, tanto en vías interurbanas como en urbanas, los motoristas (motos + ciclomotores) son colectivos sobre los que debería intentarse incidir. En segundo lugar, destaca notablemente el incremento de víctimas mortales mayores de 55 años. Otro hecho importante, a nuestro entender, es todavía ese 26% de víctimas que no usaban sistemas de retención. Finalmente, debe remarcar el incremento de víctimas que han muerto en carreteras convencionales, si lo comparamos con los mismos datos del año anterior (a día 16 de abril).

Desde el RACC debemos insistir en que son necesarias más medidas para poder alcanzar la meta de los 0 muertos en carretera en el año 2050. Medidas ya propuestas anteriormente como un plan específico de seguridad para motociclistas, un acceso gradual al permiso de conducir, una revisión a fondo del proceso formativo... Así como nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial.