

INFORME SOBRE SEGURIDAD VIAL:

Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Esto se traduce en que cada día alrededor de 3500 personas fallecen en las carreteras¹. Los peatones, los ciclistas y los conductores o pasajeros de vehículos motorizados de dos y tres ruedas se conocen colectivamente como «usuarios vulnerables de la vía pública» y representan la mitad de todas las muertes por accidente de tránsito en todo el mundo. En este sentido, el control de la velocidad reduce los traumatismos por accidente de tránsito; ya que a medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de accidente y la gravedad de sus consecuencias. Asimismo, el aumento en 1km/h de la velocidad media del vehículo se traduce en un aumento del 3% en la incidencia de accidentes que producen traumatismos, y del 4% al 5% en la incidencia de accidentes mortales².

Las recomendaciones de la UE para mejorar la seguridad vial indican que se deben realizar planes, marcando objetivos posibles y realizables e identificando acciones que deben implicar a todos los niveles de la Administración. En España, la Dirección General de Tráfico lidera la planificación de la seguridad vial y ha elaborado el **Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) 2011-2020**³ (último documento publicado). Este pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional, la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

El PESV indica que para alcanzar una movilidad sostenible esta debe orientarse sobre cinco ejes: movilidad ecológica, movilidad segura, movilidad universal, movilidad competitiva y movilidad saludable⁴:



Figura 1. Ejes principales del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

A continuación, se enumeran los seis objetivos principales del PESV con la finalidad de reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tránsito:

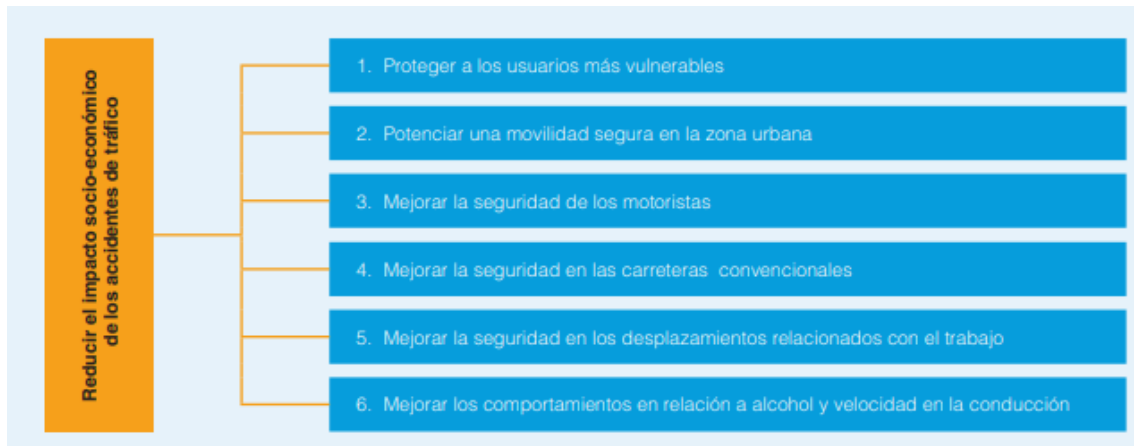


Figura 2. Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

El PESV 2011-2020, también cuenta con los siguientes objetivos/misiones específicas para cada uno de los colectivos sobre los que se debe actuar:

Tabla 1. Misiones específicas del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 para cada uno de los colectivos.

Área de actuación	Misión
Niños	Reducir las situaciones de riesgo del colectivo infantil como usuarios de las vías
Jóvenes	Mejorar la formación y concienciar en los riesgos de la conducción de los conductores más jóvenes
Mayores	Mantener la interacción de los mayores con el entorno de forma segura
Peatones	Incorporar al peatón como usuario activo con derechos y obligaciones
Ciclistas	Proporcionar un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías
Motoristas	Conseguir un decrecimiento sostenido en el tiempo de la siniestralidad de los motoristas
Carretera convencional	Carreteras y entornos diseñados en función de las capacidades humanas y tecnológicas
Empresa	Lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones
Transporte de mercancías y viajeros	Reducir los riesgos en las vías para los que más se enfrentan a ellos
Alcohol y drogas	Continuar con la reducción del consumo de alcohol y drogas de los conductores
Velocidad	Adecuar la velocidad para reducir el riesgo y la gravedad de accidentes

ESTADÍSTICAS DE LA UNIÓN EUROPEA:

En 2011, en la Unión Europea más de 30.000 personas perdieron la vida en las carreteras. Debido a ello, se ha adoptado un ambicioso programa de seguridad vial para reducir las muertes en las carreteras de Europa entre 2011 y 2020⁵.

Según datos de la Comisión Europea de movilidad y transporte, en el año 2019, en España se produjeron más de 40 muertes en carretera por millón de habitantes, siendo Noruega y Suecia los que contaron con el número más bajo de muertes (Figura 3):

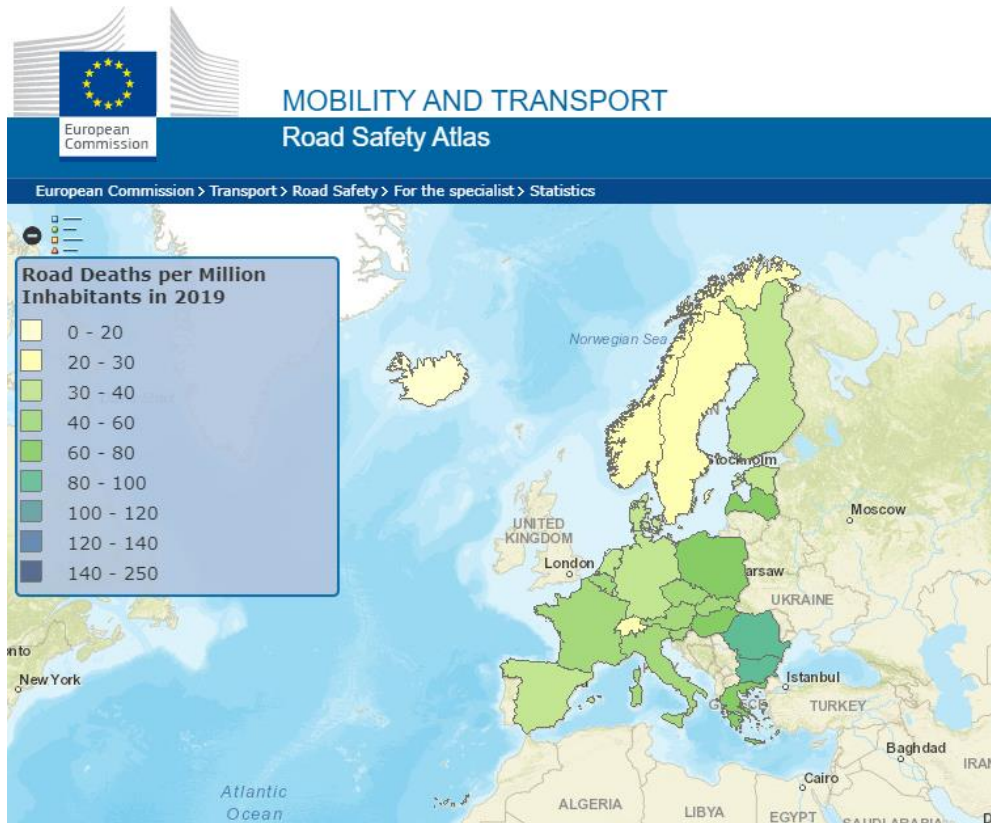


Figura 3: Muertes en carretera por millón de habitantes en Europa en el año 2019. (datos 2020 no disponibles).⁶

ESTADÍSTICAS DE ESPAÑA:

En España, podemos observar en la Figura 4 como ha habido una reducción importante del número de muertos por millón de habitantes en el periodo del 2001 al 2019. En concreto, se redujo de 135 a 37 muertos por millón de habitantes desde el año 2001 al 2019, respectivamente.

Sin embargo, el colectivo de usuarios vulnerables, el cual engloba a peatones, ciclistas, y usuarios de ciclomotores y motocicletas, presenta el mayor número de fallecidos en el periodo del 2015 al 2020, después de los usuarios de turismos (Tabla 2).

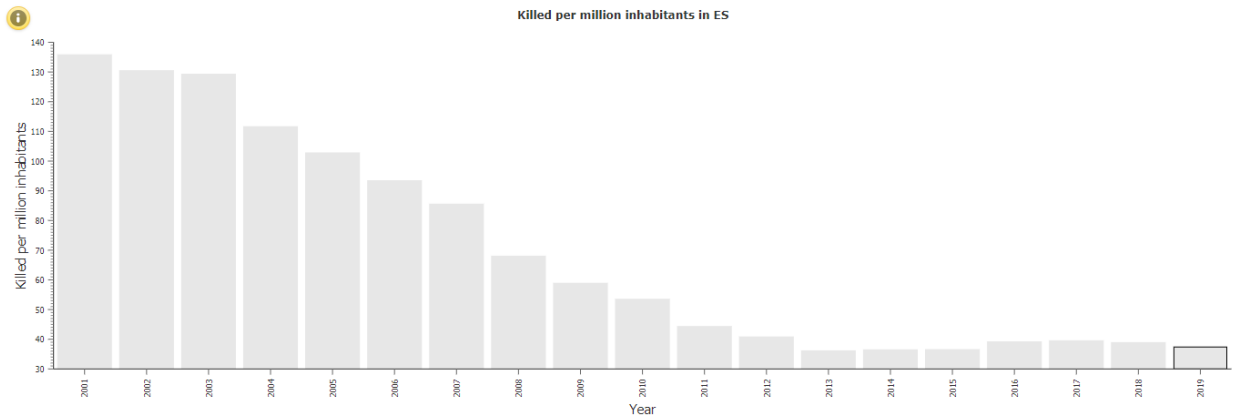


Figura 4: Muertos por millón de habitantes en España en el período comprendido desde al año 2001 al 2019⁷.

Tabla 2: Fallecidos según medio de desplazamiento del año 2015 al 2020⁸.

Medio de desplazamiento	Fallecidos										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Dif. 2020/2019	Var. % 2020/2019 ¹	Dist. % 2015-2019	Dist. % 2019	Dist. % 2020
Peatón	113	120	91	137	118	92	-26	-22%	10%	11%	11%
Bicicleta	43	33	43	36	40	36	-4		3%	4%	4%
Ciclomotor	27	22	20	30	19	16	-3		2%	2%	2%
Motocicleta	224	214	242	217	267	173	-94	-35%	20%	24%	20%
Vulnerables	407	389	396	420	444	317	-127	-29%	36%	40%	36%
Turismo	570	603	649	598	508	430	-78	-15%	51%	46%	49%
Furgoneta	69	58	75	65	71	45	-26		6%	6%	5%
Camión hasta 3.500 kg	7	18	6	10	6	2	-4		1%	1%	0%
Camión más 3.500 kg	53	48	47	51	52	44	-8		4%	5%	5%
Autobús	2	18	2	11	0	1	1		1%	0%	0%
Otro vehículo	23	27	23	33	20	31	11		2%	2%	4%
Total	1.131	1.161	1.198	1.188	1.101	870	-231	-21%	100%	100%	100%

(1) No se calculan los porcentajes al ser el número de efectivos inferior a 100

En la Tabla 3 que representa datos del año 2020 y 2021, se observa la misma tendencia, donde el mayor número de fallecidos en 24 h se encuentra en el colectivo de los usuarios de turismos y vulnerables.

Tabla 3: Fallecidos 24 h en vías interurbanas según medio de desplazamiento del 1 de enero al 19 de mayo de 2020 y 2021, respectivamente⁹.

Fallecidos	2020	2021	Diferencias	
	Nº	Nº	Nº	%
Peatón	36	32	-4	
Bicicleta	8	6	-2	
Ciclomotor	4	8	4	
Motocicleta	43	75	32	
Usuarios vulnerables	91	121	30	
Turismo	131	140	9	7%
Furgoneta	16	17	1	
Camión hasta 3.500 kg	2	7	5	
Camión más 3.500 kg	20	13	-7	
Autobús	0	0	0	
Otro vehículo	7	8	1	
Se desconoce	0	2	2	
Total	267	308	41	15%

Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

En la Tabla 4 se observa como el número de fallecidos es menor en autopistas y autovías en comparación con el resto de vías, donde el número de usuarios vulnerables es mayor.

Tabla 4: Fallecidos en 24 h en vías interurbanas según el tipo de vía, del 1 de enero al 19 de mayo de 2020 y 2021, respectivamente¹⁰.

Fallecidos	2020	2021	Diferencias	
	Nº	Nº	Nº	%
Autopista y autovía	71	85	14	
Resto de vías	196	223	27	14%
Total	267	308	41	15%

Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Respecto a los grupos de edad más afectados, se encuentran las personas mayores de 65 años y los grupos de edad de 35 a 55 años.

Tabla 5: Fallecidos según grupo de edad del año 2015 al 2020¹¹.

Grupo de edad	Fallecidos										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Dif. 2020/2019	Var. % 2020/2019 ¹	Dist. % 2015-2019	Dist. % 2019	Dist. % 2020
Hasta 14 años	19	18	21	13	19	7	-12		2%	2%	1%
De 15 a 24 años	114	129	141	150	112	95	-17	-15%	11%	10%	11%
De 25 a 34 años	187	165	227	189	177	136	-41	-23%	16%	16%	16%
De 35 a 44 años	217	217	226	210	192	154	-38	-20%	18%	17%	18%
De 45 a 54 años	187	225	217	229	227	167	-60	-26%	19%	21%	19%
De 55 a 64 años	143	154	179	143	160	136	-24	-15%	13%	15%	16%
De 65 y más	258	240	181	251	211	163	-48	-23%	20%	19%	19%
Desconocido	6	13	6	3	3	12	9		1%	0%	1%
Total	1.131	1.161	1.198	1.188	1.101	870	-231	-21%	100%	100%	100%

(1) No se calculan los porcentajes al ser el número de efectivos inferior a 100

Tabla 6: Fallecidos 24 h en vías interurbanas según grupo de edad, del 1 de enero al 13 de mayo de 2020 y 2021, respectivamente¹².

Fallecidos	2020	2021	Diferencias	
	Nº	Nº	Nº	%
De 0 a 14 años	2	3	1	
De 15 a 24 años	24	32	8	
De 25 a 34 años	41	46	5	
De 35 a 44 años	43	65	22	
De 45 a 54 años	62	57	-5	
De 55 a 64 años	45	56	11	
De 65 años y más	49	47	-2	
Se desconoce	1	2	1	
Total	267	308	41	15%

Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

En la Tabla 7 se observa como los accidentes debidos a colisiones frontales y provocados por salidas de la vía son los que causan un mayor número de fallecidos en el período del año 2015 al 2020; observándose un descenso significativo entre el año 2019 al 2020 debido a la pandemia por el SARS-CoV-2 (el año 2020 no es representativo).

Tabla 7: Fallecidos según tipo de accidente del año 2015 al 2020¹³.

Tipo de accidente	Fallecidos										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Dif. 2020/2019	Var. % 2020/2019 ¹	Dist. % 2015-2019	Dist. % 2019	Dist. % 2020
Colisión frontal	179	238	285	264	248	172	-76	-31%	21%	23%	20%
Colisión lateral y frontolateral	121	159	158	145	132	111	-21	-16%	12%	12%	13%
Colisión trasera y múltiple	126	92	106	99	109	70	-39	-36%	9%	10%	8%
Salida de la vía	415	483	479	457	425	380	-45	-11%	39%	39%	44%
Vuelco	8	16	16	17	20	1	-19		1%	2%	0%
Atropello a peatón	91	117	86	133	112	91	-21	-19%	9%	10%	10%
Otro tipo	191	56	68	73	55	45	-10		8%	5%	5%
Total	1.131	1.161	1.198	1.188	1.101	870	-231	-21%	100%	100%	100%

(1) No se calculan los porcentajes al ser el número de efectivos inferior a 100

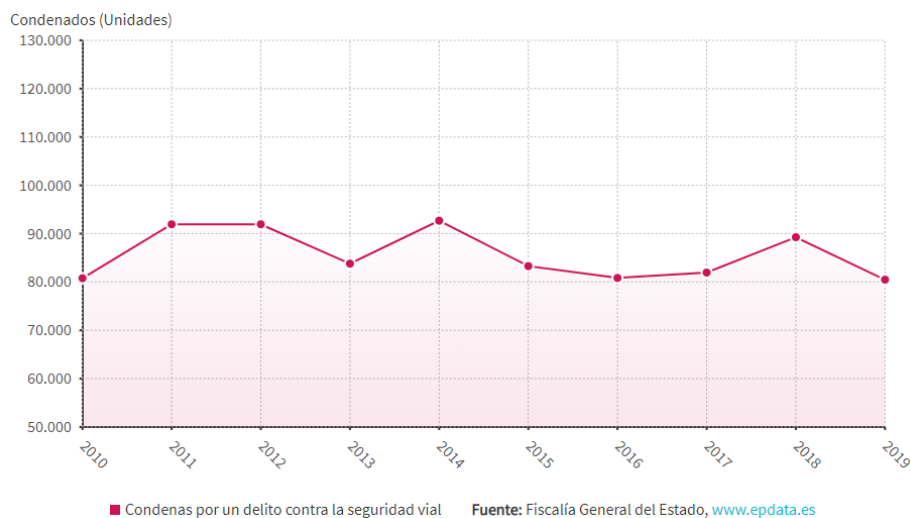


Figura 5: Número de condenas por delitos contra la seguridad vial desde al año 2010 al 2019¹⁴.

A pesar de esto, el número de condenados por delitos contra la seguridad vial desde el año 2010 al 2019 se ha mantenido entre 80000 y 90000 condenados (Figura 5).

ESTADÍSTICAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS:

En cuanto a la distribución de fallecidos por CCAA, la Tabla 8 muestra como las comunidades autónomas más afectadas son: Andalucía, Cataluña, Castilla y León, y la Comunidad Valenciana. En el País Vasco, se puede observar un descenso en el número de fallecidos entre el año 2015 y 2020, con un repunte en el año 2019 que finalizó con 38 muertos.

Tabla 8: Distribución de los fallecidos por comunidades autónomas del año 2015 al 2020¹⁵.

Comunidad Autónoma	Fallecidos						Dif. 2020/2019	Dist. % Promedio 2015-2019	Dist.% 2019	Dist.% 2020
	2015	2016	2017	2018	2019	2020				
Andalucía	172	186	200	171	197	184	-13	-7%	16%	18%
Aragón	54	55	58	64	53	45	-8		5%	5%
Asturias, Principado de	19	26	27	32	21	13	-8		2%	2%
Baleares, Illes	39	48	48	38	25	26	1		3%	2%
Canarias	39	38	44	43	39	22	-17		4%	4%
Cantabria	16	9	13	15	9	9	0		1%	1%
Castilla-La Mancha	82	93	112	79	65	81	16		7%	6%
Castilla y León	144	124	122	125	96	89	-7		11%	9%
Cataluña	176	154	168	193	175	105	-70	-40%	15%	16%
Extremadura	42	45	50	34	36	24	-12		4%	3%
Galicia	92	106	76	104	88	70	-18		8%	8%
Madrid, Comunidad de	58	52	68	48	90	44	-46		5%	8%
Murcia, Región de	26	34	46	45	34	27	-7		3%	3%
Navarra, Comunidad Foral	20	18	15	28	20	16	-4		2%	2%
Rioja, La	14	20	19	6	16	15	-1		1%	1%
Comunitat Valenciana	97	117	101	132	99	74	-25		9%	9%
País Vasco	41	36	30	31	38	25	-13		3%	3%
Ceuta y Melilla	0	0	1	0	0	1	1		0%	0%
Total	1.131	1.161	1.198	1.188	1.101	870	-231	-21%	100%	100%

COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO:

Según el balance de accidentalidad de Euskadi, memoria anual de la Dirección de Tráfico ¹⁶, el año 2019, último año representativo ya que en el año 2020 se redujo la movilidad, se cerró con 51 personas fallecidas, 9 más que en 2018. De ellas casi el 60 % pertenecía a un colectivo vulnerable: el 25'5 % eran viandantes, el 31 % eran motoristas y casi el 2 % eran ciclistas.

En cuanto a los datos obtenidos en el año 2020, se han producido 13 fallecimientos menos, hay que tener en cuenta que este descenso puede estar condicionado por el confinamiento domiciliario producido del 14 de marzo al 11 de junio debido a la COVID-19. Desde 2015 a 2020, el número de personas fallecidas se ha mantenido en una horquilla de entre 40 y 50 personas. En Euskadi los accidentes de tráfico son la tercera causa de muerte hasta los 40 años

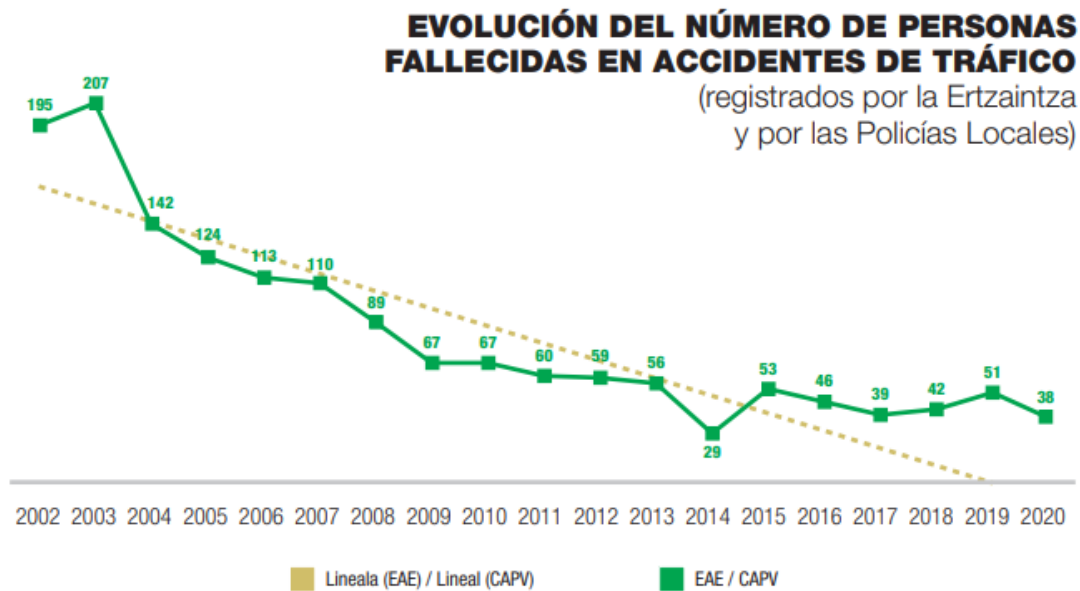


Figura 6: Número de fallecidos en accidentes de tráfico en Euskadi, del año 2002 al 2020¹⁷.

De las personas fallecidas en el año 2020, el 76 % de ellas eran conductoras, el 8 % ocupantes de turismos y el 16 % restante eran viandantes.

Casi el 45 % de las personas fallecidas pertenecía a un colectivo vulnerable (el 16% eran viandantes, el 24 % eran motoristas y casi el 5 % eran ciclistas; Figura 7). Respecto a 2019, ha descendido en 13 el número de personas fallecidas del colectivo vulnerable.

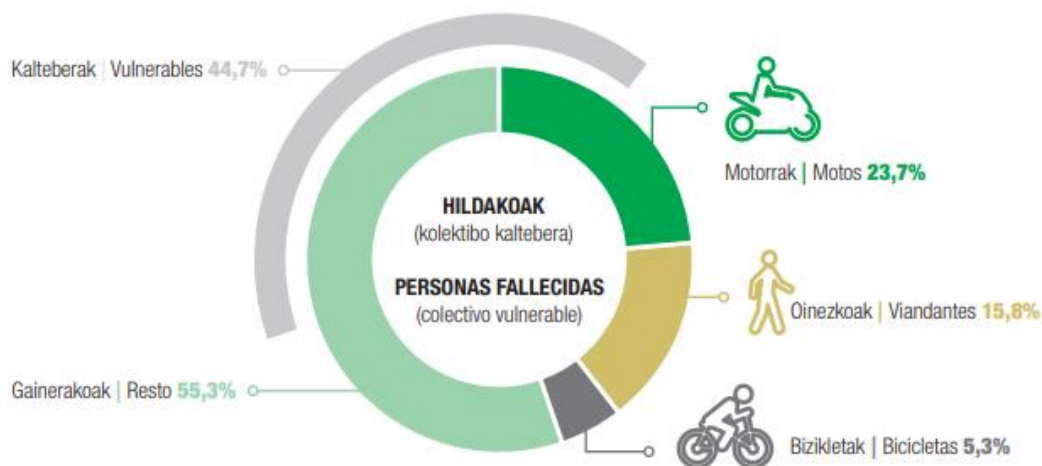


Figura 7: Número de fallecidos pertenecientes al colectivo vulnerable en Euskadi ¹⁸.

Preocupa el número de motoristas fallecidos en 2020. Desde el año 2015 se puede observar la misma tendencia. En cuanto a los meses con mayor siniestralidad habría que destacar febrero, con 3 fallecidos, así como julio y agosto con dos fallecidos cada mes. En cambio, de marzo a mayo y a partir de septiembre no falleció ningún motorista.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AGENDA 2030 Y COMPROMISO DE LA DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO DE SEGURIDAD VIAL

La Organización de las Naciones Unidas ha proclamado el período 2021-2030 como “Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial” y ha aprobado la Declaración de Estocolmo¹⁹ en la Tercera Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial. En ella, se establecen los objetivos globales de cara al **2030**, con especial énfasis en el logro de los objetivos de seguridad vial, entre los que está el **reducir en un 50% el número de fallecidos** y lesiones en siniestros de tráfico conforme a la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas; y sin perder de vista **la Visión Cero para 2050**, que significa cero muertes y cero lesiones graves, ya que se considera que la inmensa mayoría de estas son prevenibles.

En apoyo a este compromiso adquirido en la Declaración de Estocolmo, se va a poner en marcha el inminente **Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025** de la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco (último documento publicado es el correspondiente al periodo 2015-2020²⁰, ya que las pérdidas de vidas humanas producidas en nuestras carreteras y ciudades suponen un grave problema de salud pública con amplias consecuencias sociales y económicas, que en caso de no mejorar puede afectar al

progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible enfocados a la seguridad vial, salud y bienestar.

Por todo ello, la intervención de las asociaciones de víctimas es crucial para ayudar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico y a sus familiares. En este sentido, se promueve la celebración del día mundial de las víctimas de accidentes de tráfico, potenciar y colaborar con las asociaciones de víctimas en sus programas preventivos de seguridad vial, y promover la presencia de las asociaciones de víctimas en las redes sociales para potenciar mensajes positivos sobre la seguridad vial.

REFERENCIAS:

-
- ¹ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/
 - ² <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
 - ³ https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estrategias_y_planes/estrategicos_2011-2020/
 - ⁴ https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planes/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_003.pdf
 - ⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/
 - ⁶ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/
 - ⁷ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/
 - ⁸ <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2020/Diciembre/Siniestralidad-mortal-a-24h-en-vias-interurbanas-en-2020.-Datos-provisionales.pdf>
 - ⁹ https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2021/Mayo/VIA_DESP_GEN_EDAD-2021_05_19.pdf
 - ¹⁰ https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2021/Mayo/VIA_DESP_GEN_EDAD-2021_05_19.pdf
 - ¹¹ <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2020/Diciembre/Siniestralidad-mortal-a-24h-en-vias-interurbanas-en-2020.-Datos-provisionales.pdf>
 - ¹² https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2021/Mayo/VIA_DESP_GEN_EDAD-2021_05_19.pdf
 - ¹³ <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2020/Diciembre/Siniestralidad-mortal-a-24h-en-vias-interurbanas-en-2020.-Datos-provisionales.pdf>
 - ¹⁴ <https://www.epdata.es/datos/accidentes-trafico-datos-estadisticas/65/espana/106>
 - ¹⁵ <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-24-horas/2020/Diciembre/Siniestralidad-mortal-a-24h-en-vias-interurbanas-en-2020.-Datos-provisionales.pdf>
 - ¹⁶ https://www.trafikoa.eus/lfr/documents/62353/1183261/Memoria_conjunta_2020_online.pdf/
 - ¹⁷ https://www.trafikoa.eus/lfr/documents/62353/1183261/Memoria_conjunta_2020_online.pdf/
 - ¹⁸ https://www.trafikoa.eus/lfr/documents/62353/1183261/Memoria_conjunta_2020_online.pdf/

19

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

20 https://www.trafikoa.eus/lfr/documents/62353/1182790/PLAN2020_CAST.pdf/b6c35525-5cf9-542c-5735-19c6c43cffe8?t=1583400975680