

SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

BALANCE 2007

ÍNDICE

1. Evolución general	3
2. Estimación efecto escalón del Carné por Puntos	4
3. Estimación del número total de muertos (en carretera y en zona urbana)	5
4. Siniestralidad en Europa en el año 2007	6
5. Cumplimiento del objetivo europeo	8
6. Evolución de la siniestralidad por Comunidades Autónomas	9
1. Evolución general	
2. Cumplimiento del objetivo europeo	
3. Tasa de riesgo por Comunidad Autónomas	

SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS BALANCE 2007

1. EVOLUCIÓN GENERAL

En el año 2007 murieron en las carreteras españolas 2741 personas en accidentes de tráfico. Ello supone una reducción del 9'1% respecto a los 3015 muertos que se registraron en el año 2006. Esta mejora ha sido posible gracias a la aplicación de una política de seguridad vial muy proactiva a lo largo de los últimos años, que entre sus hitos más recientes ha tenido la puesta en marcha del Carné por Puntos y la aplicación generalizada de medidas más severas de control y sanción. La mayor concienciación por parte de los conductores ha tenido, también, un impacto importante

La mejora registrada en 2007, sin embargo, no ha sido uniforme en el tiempo. En los primeros seis meses del año la caída de la siniestralidad fue del 13'8% respecto al mismo periodo del año anterior (1309 muertos en el periodo enero-junio del 2007, versus 1519 muertos en el periodo enero-junio del año 2006). En cambio, en la segunda mitad del año la caída fue del 4'3 % (1432 muertos en el periodo julio-diciembre del 2007 versus 1496 muertos en el periodo julio-diciembre del 2006).

Esta desaceleración está, sin duda, directamente relacionada con el calendario de aplicación del Carné por Puntos, que entró en vigor a partir del 1 de julio de 2007. Esta medida ha tenido un efecto muy positivo en la reducción de la siniestralidad. Los datos sugieren, sin embargo, que dicho efecto ha tenido más la forma de un escalón que de una rampa. Es decir, durante el primer año de vigencia del Carné por Puntos se ha reducido de forma substancial el número de muertos, pero parece difícil que esta tendencia a la reducción se sostenga en el tiempo (siguiéndose así el patrón de otros países europeos que ya implantaron el carné por puntos y que, con el paso del tiempo, observaron incluso algún repunte de la siniestralidad).

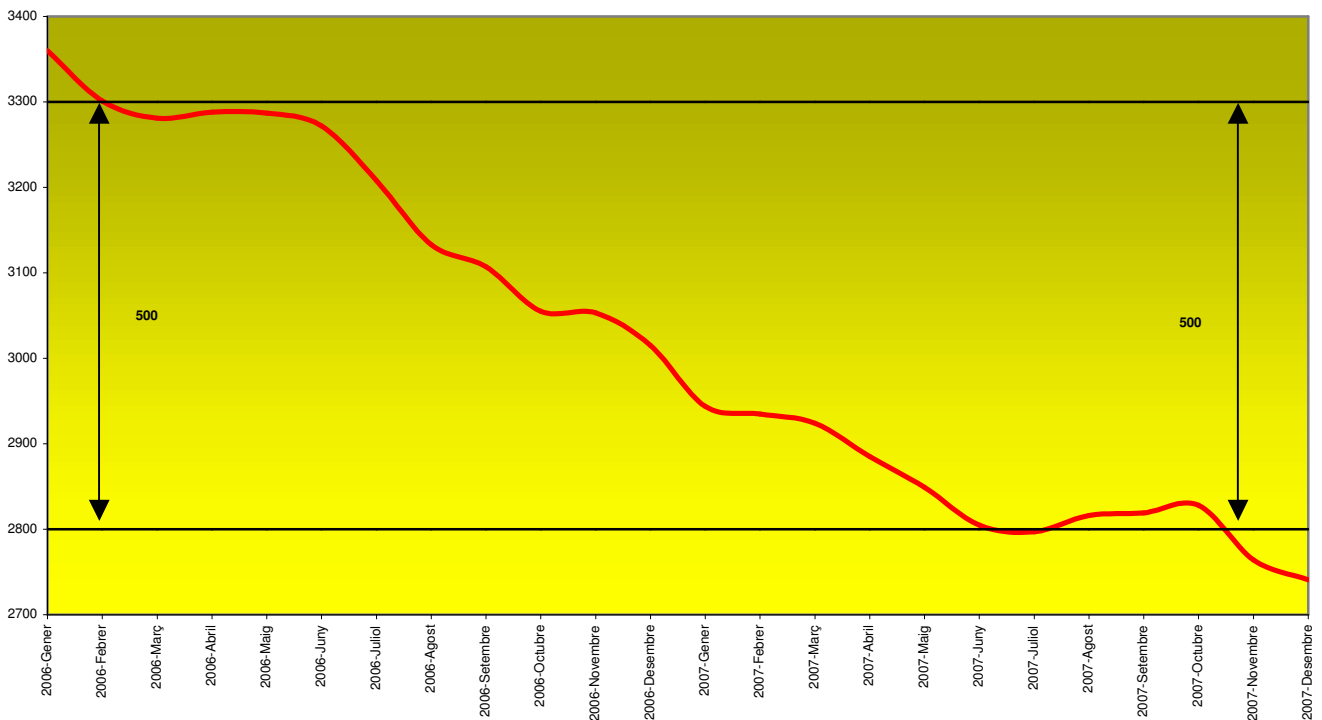
Número de muertos en las carreteras españolas en 2006 y 2007

	2006	2007	Variación
Enero-Junio	1519	1309	13'8%
Julio-Diciembre	1496	1432	4'3%
TOTAL	3015	2741	9'1%

2. ESTIMACIÓN EFECTO ESCALÓN DEL CARNÉ POR PUNTOS

Este efecto escalón se recoge en el gráfico adjunto, en el que se observa que la media anual de muertos en carretera, que en julio de 2006 se situaba alrededor de los 3300 cayó de forma continuada hasta junio del 2007 en que se situó alrededor de los 2800 muertos. A partir de entonces se observa una estabilización, aunque es verdad que en noviembre y diciembre se observa de nuevo una cierta evolución a la baja, que habrá que contrastar en los próximos meses. En cualquier caso, del gráfico se deduce que el efecto escalón del Carné por puntos cabe estimarlo en cerca de 500 muertos menos al año, una cifra, sin duda, muy notable.

Efecto escalón del Carné por Puntos



3. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO TOTAL DE MUERTOS (en carretera y en zona urbana)

Si se supone que la evolución de la accidentalidad en zona urbana en 2007 ha sido parecida a la registrada en carretera¹, entonces se puede estimar que el número total de muertos en accidentes de tráfico en España se situaría en 3731, frente a los 4104 que se registraron en el año 2006.

Número de muertos en accidentes de tráfico (carretera y ciudad) en 2006 y 2007 y relación con la población y el parque de vehículos

	Muertos	Muertos por 1.000.000 hab.	Muertos por 100.000 de vehículos
2006	4104	9,2	14,4
2007	3731	8,4	12,8

Ello supone que la ratio de muertos por 100.000 habitantes se situaría en 2007 en 8,4 (frente a los 9,2 en 2006), mientras que la ratio por 100.000 vehículos sería de 12,8 (frente a 14,4 en 2006).

¹ Se trata de un supuesto conservador. En la ciudad de Barcelona, por ejemplo, la mortalidad en las vías urbanas ha caído un 10,5% en 2007.

4. SINIESTRALIDAD EN EUROPA EN EL AÑO 2007

Como se puede ver en el cuadro adjunto, la siniestralidad en las carreteras europeas ha presentado un balance desigual en el año 2007.

Así, un numeroso grupo de países (Luxemburgo, Dinamarca, República Checa, Finlandia, etc...) ha registrado un aumento de la mortalidad importante. Una parte significativa de este aumento se ha atribuido a las condiciones climáticas anormalmente benignas que se dieron en el norte de Europa durante los meses de invierno del año 2007, lo que habría resultado en un aumento notable de la movilidad.

Siniestralidad en Europa 2007						
	Muertos			Heridos		
	2006	2007	Diferencia 2007/2006 (%)	2006	2007	Diferencia 2007/2006 (%)
Luxemburgo ⁶	15	20	33,3	570	597	4,7
Dinamarca	306	400	30,7			
Rep. Checa ⁷	956	1.123	17,5	28.221	29.342	4,0
Finlandia ⁵	336	379	12,8	8.583	8.454	-1,5
Eslovenia	262	293	11,8	16.075	15.718	-2,2
Suecia	445	473	6,3	3.959	3.950	-0,2
Bélgica ²	961	962	0,1	62.499	65.024	4,0
Alemania	5.091	5.031	-1,2	427.428	440.000	2,9
Francia	4.709	4.615	-2,0	102.125	104.601	2,4
Grecia ⁸	1.493	1.449	-2,9	19.899	18.223	-8,4
Noruega ³	242	233	-3,7	13.000	12.000	-7,7
Austria ⁴	730	686	-6,0	32.342	33.935	4,9
España ¹	3.016	2.741	-9,1	2.629	2.232	-15,1

Por su parte, hay otro grupo de países que han registrado una reducción más o menos significativa de la mortalidad a lo largo del 2007. Como se ve en el cuadro, tanto en término de muertos como de heridos, España es el país donde se ha observado la mayor reducción.

¹ Fuente: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la DGT. Información adicional en http://www.dgt.es/dgt_informa/observatorio_seguridad_vial/cifras_seguridad_vial.htm. Sólo han sido tenidos en cuenta los heridos leves y graves de los accidentes con víctimas mortales, en julio estarán disponibles datos más detallados.

² Los datos hacen referencia a los accidentes comprendidos entre octubre de 2006 y septiembre de 2007.

³ De las 233 víctimas mortales de 2007, 34 eran motociclistas, 7 ciclistas y 23 peatones, mayoritariamente hombres jóvenes. Debido al bajo número de muertes, es difícil extrapolar tendencias significativas. Aproximadamente el 50% de los automovilistas que fallecieron no usaba el cinturón de seguridad y/o estaba bajo la influencia del alcohol o las drogas.

⁴ Los datos que hacen referencia a los heridos sólo tienen en cuenta los meses comprendidos entre enero y octubre de 2007.

⁵ Los datos de diciembre de 2007 son provisionales. Los definitivos se harán públicos a

finales de enero de 2008.

⁶ Las cifras de muertos y heridos sólo hacen referencia al primer semestre de 2007. Los resultados del segundo semestre pueden mostrar un cambio de tendencia, porque en octubre de 2007 hubo un 10% menos de accidentes que en octubre de 2006. En el primer semestre de 2007 hubo un 11% más de accidentes que en el mismo periodo del año anterior. Los heridos leves se incrementaron en 2007 en un 9,5%, mientras que los graves se incrementaron en un 4,2%.

⁷ El número total de heridos graves en 2006 fue de 3990 y de 3960 en 2007. En las estadísticas de fallecidos sólo se han contado los heridos de muerte que fallecieron antes de 24 horas desde que transcurrió el accidente.

⁸ Las cifras han sido proporcionadas por la Policía de Tráfico y suelen ser, generalmente, más bajas que las proporcionadas por el Gabinete Nacional de Estadística, que se ofrecerán, como mínimo, dentro de 6 meses.

5. CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO EUROPEO

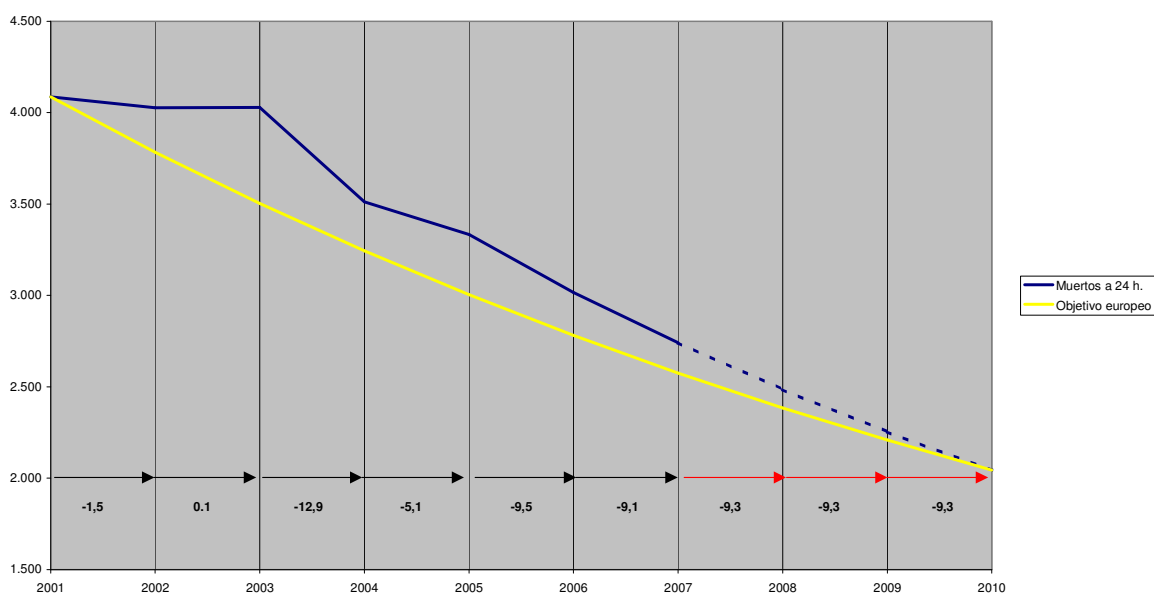
El Libro Blanco del Transporte elaborado por la Comisión Europea fijó como objetivo para el conjunto de la U.E. una reducción del 50% del número de muertos en accidentes de tráfico entre los años 2001-2010. Suponiendo que ese objetivo se consigue a partir de una tasa constante de reducción, es posible valorar el grado de cumplimiento que se está alcanzando. Como se puede ver en el gráfico adjunto, a pesar de la mejora registrada en los últimos años, España se halla todavía lejos de alcanzar dicho objetivo. Así, frente a los 2741 muertos del 2007, el cumplimiento del objetivo europeo exigiría reducir esa cifra a 2577.

Evolución real de la siniestralidad Objetivo europeo

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Muertos	4087	4026	4029	3511	3332	3016	2741
Objetivo europeo	4087	3785	3505	3245	3005	2783	2577
Diferencia	0	241	524	266	327	233	164

El gráfico muestra también que para alcanzar el objetivo europeo el número de muertos en los próximos 3 años debería reducirse en cerca de 700. Ello supone una reducción aproximada de un 10,3% anual, una tasa posible, pero que exigirá la aplicación de medidas adicionales.

España: Objetivo europeo (2010=2043 muertos)



6. EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

1. Evolución general

La evolución de la siniestralidad por Comunidades Autónomas en 2007 presenta una gran variabilidad, como muestra el cuadro adjunto.

	2006	2007	Variación (en %)
Andalucía	560	475	-15,1
Aragón	147	136	-7,4
Asturias	64	50	-21,8
Baleares	78	78	0
Canarias	86	95	10,4
Cantabria	43	32	-25,5
Castilla-La Mancha	277	236	-14,8
Castilla y León	318	304	-4,4
Cataluña	356	333	-6,4
Extremadura	93	93	0
Galicia	267	254	-4,8
Madrid	178	160	-10,1
Murcia	95	93	-2,1
Navarra	44	37	-15,9
La Rioja	32	38	18,7
Comunidad Valenciana	292	257	-11,9
País Vasco	86	70	-18,6
Total	3.016	2.741	-9,1
Fuente: DGT. Muertos a 24 horas. Sólo se contabilizan los accidentes interurbanos.			

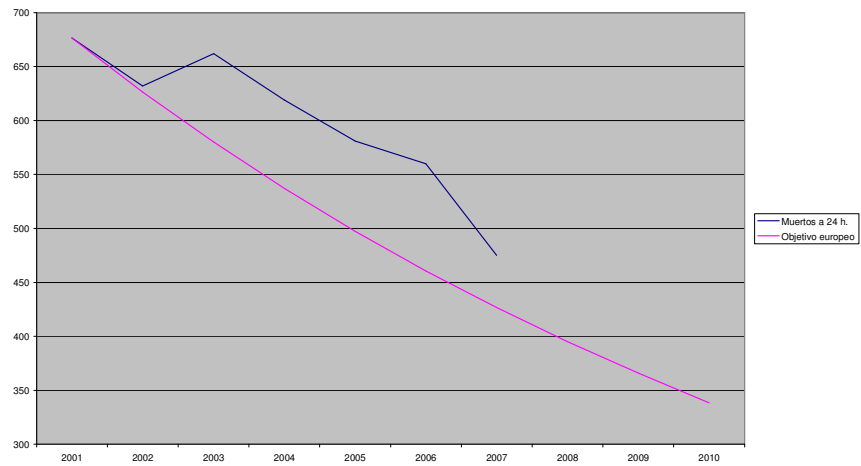
En general, ha habido reducciones significativas, especialmente en Cantabria (-25,5%), en Asturias (-21,8%) y en el País Vasco (-18,6%). En cambio ha habido algunas Comunidades Autónomas donde se han registrado variaciones al alza, como La Rioja (18,7%) o Canarias (10,4%).

2. Cumplimiento del objetivo europeo

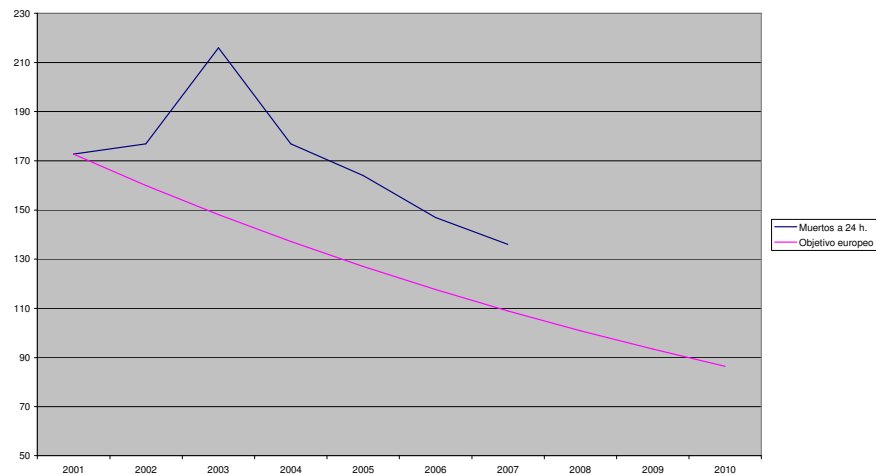
Más allá de la evolución puntual del 2007, es interesante, para el caso de las Comunidades Autónomas, estimar su grado de cumplimiento respecto al objetivo europeo de reducción del 50% de muertos entre los años 2001-2010. Ello se muestra en los gráficos adjuntos.

Como se puede observar hay grandes diferencias por Comunidades Autónomas. Si bien algunas están por debajo de su objetivo (singularmente el País vasco y Navarra), la mayoría de ellas se sitúan por encima del mismo, en algunos casos con desviaciones muy importantes.

Andalucía



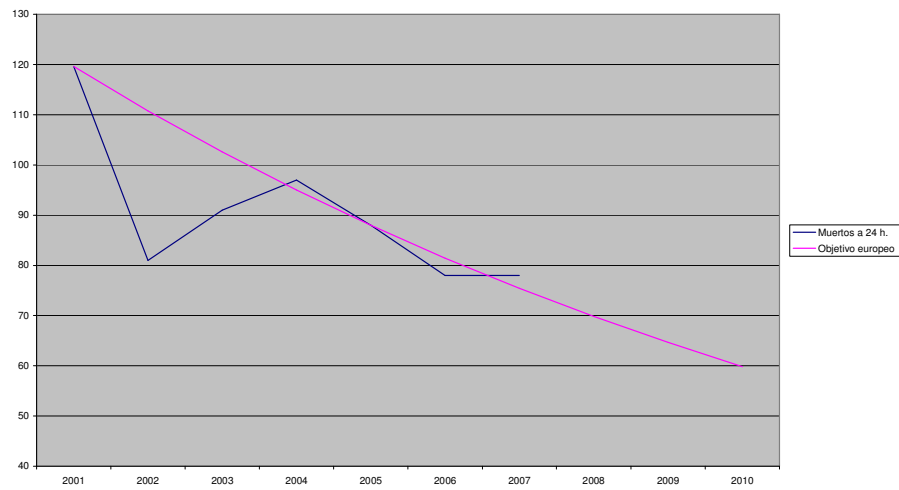
Aragón



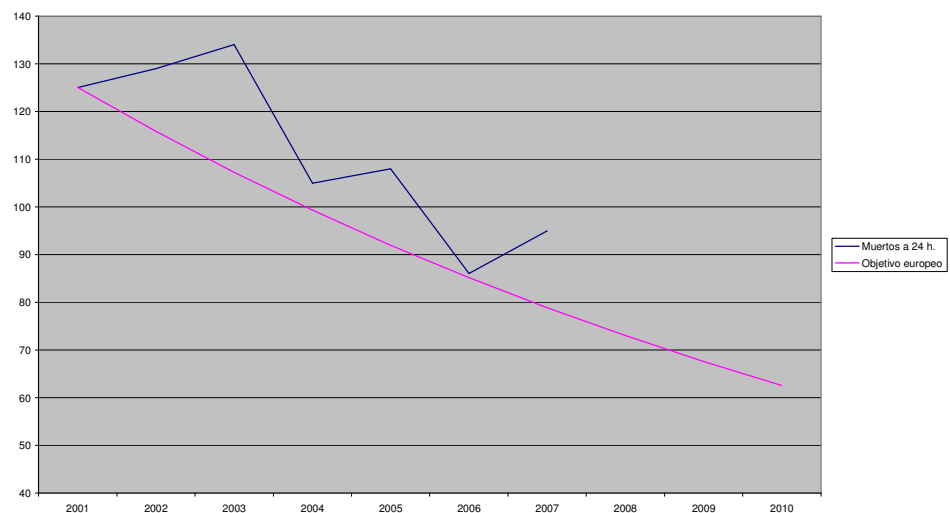
Asturias



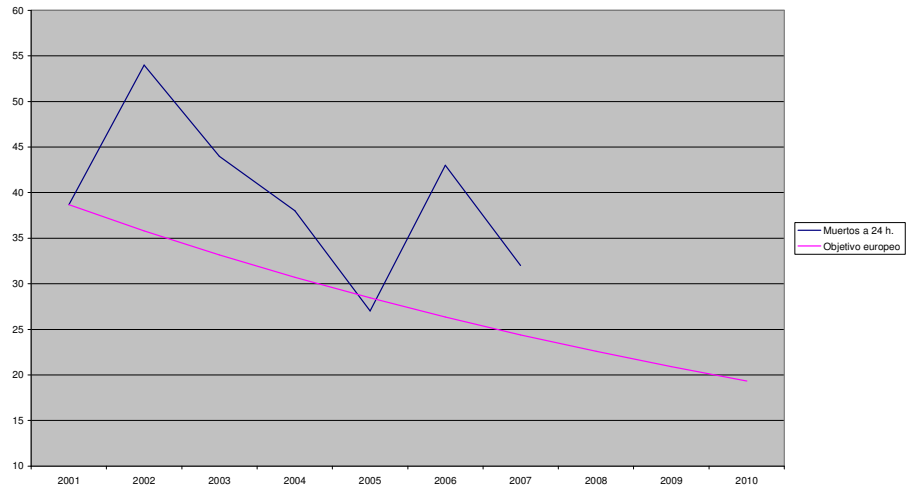
Illes Balears



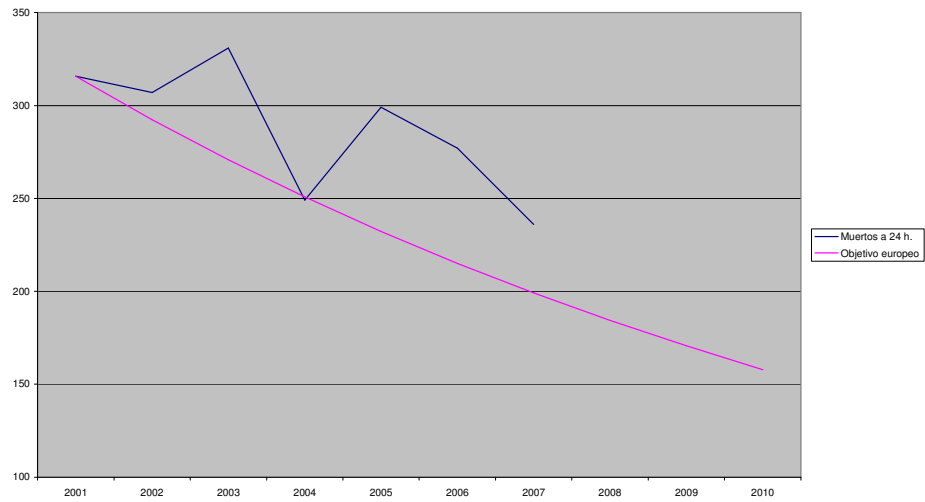
Canarias



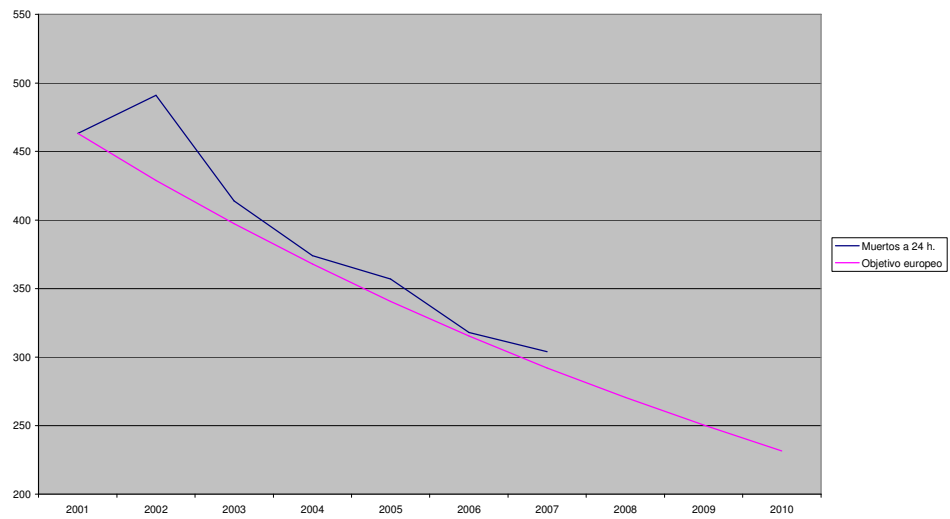
Cantabria



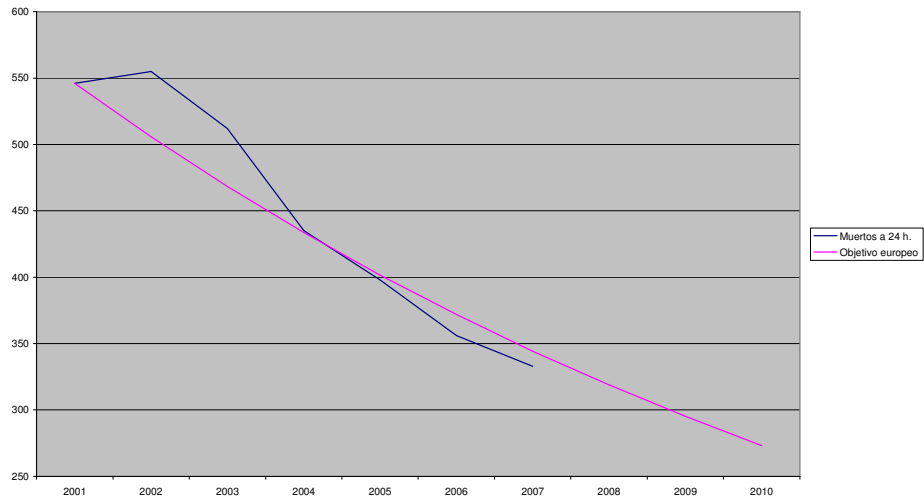
Castilla-La Mancha



Castilla y León



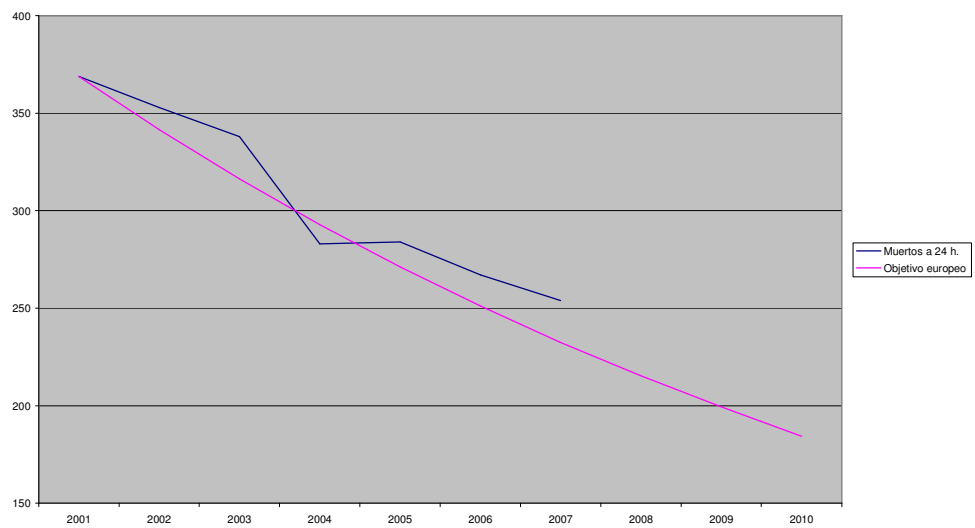
Cataluña



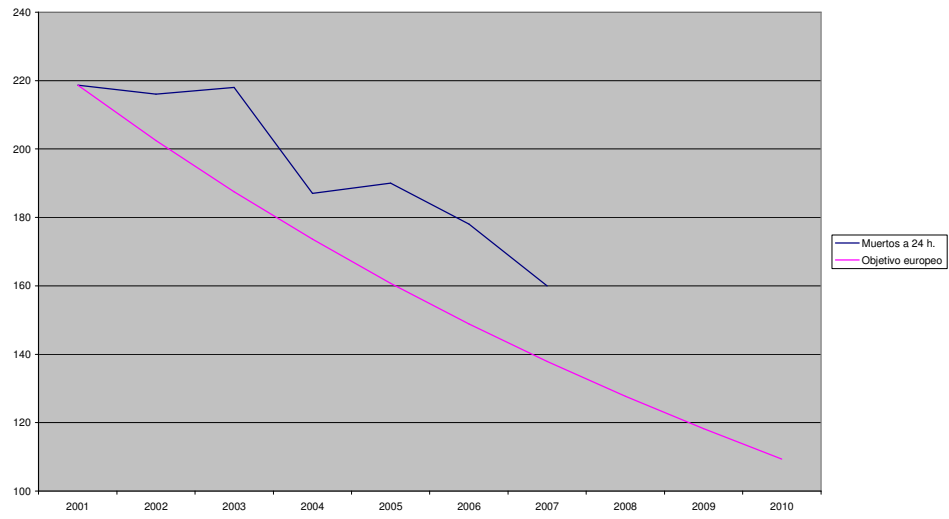
Extremadura



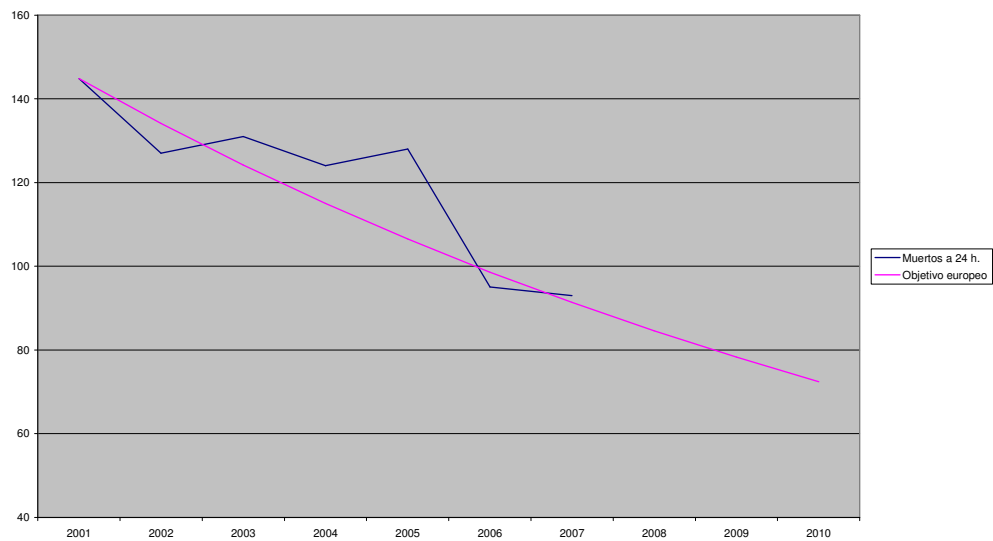
Galicia



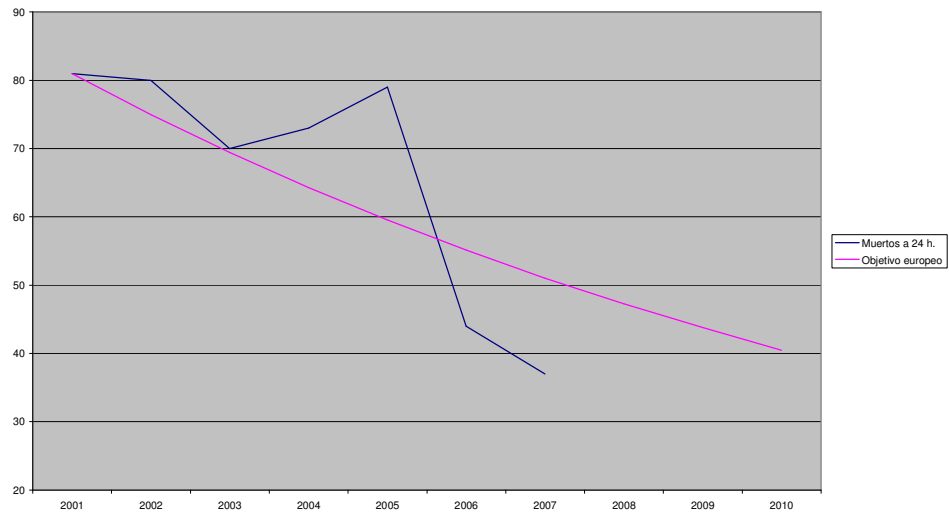
Madrid



Murcia



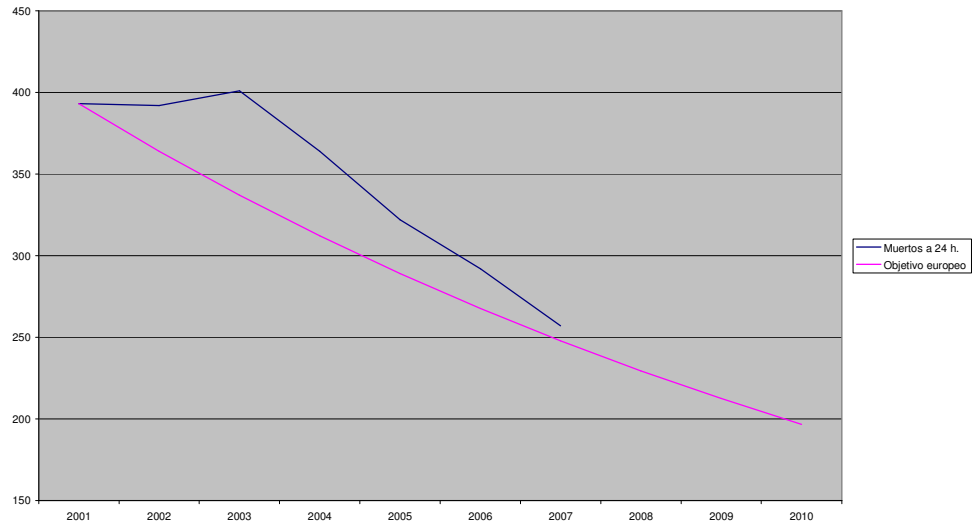
Navarra



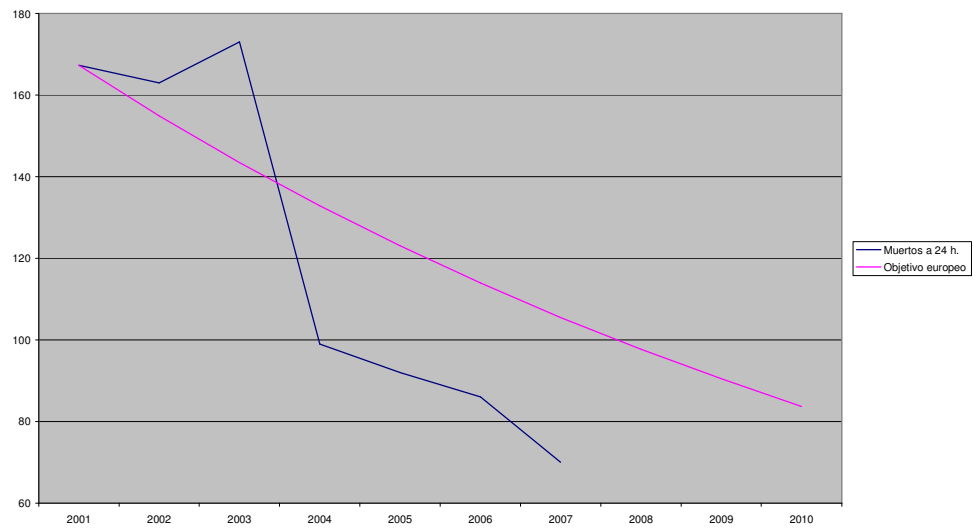
La Rioja



Comunidad Valenciana



País Vasco



El cuadro adjunto cuantifica la desviación de cada Comunidad Autónoma respecto al objetivo europeo en el 2007. Cantabria, Aragón y Canarias son las Comunidades Autónomas que presentan una mayor desviación. En cambio el País Vasco, Navarra y, en menor medida, Cataluña, se hallan por debajo del objetivo europeo.

Desviación respecto al objetivo europeo en 2007

	En valor absoluto	En %	Desviación Acumulada (2001-2007)
Andalucía	48	11,2	401
Aragón	27	24,7	218
Asturias	6	13,6	164
Baleares	3	4	-40
Canarias	16	20,2	79
Cantabria	8	33,3	50
Castilla-La Mancha	37	18,5	239
Castilla y León	12	4,1	116
Cataluña	-11	-3,1	63
Extremadura	8	9,4	72
Galicia	21	9,0	52
Madrid	22	15,9	138
Murcia	2	2,1	28
Navarra	-14	-27,4	9
La Rioja	5	15,1	18
Comunidad Valenciana	9	3,6	210
País Vasco	-36	-33,9	-91
Total	163	6,3	1755

Es interesante resaltar la desviación acumulada respecto al objetivo europeo por cada Comunidad Autónoma en el periodo del 2001 al 2007. Como se ve en la última columna del cuadro, las cifras son muy notables, destacando, especialmente, los casos de Andalucía (401 por encima del objetivo), Castilla-La Mancha (239 por encima del objetivo), Aragón (218 por encima del objetivo) y la Comunidad Valenciana (210 por encima del objetivo).

3. Tasa de riesgo por Comunidades Autónomas

Más allá de la evolución observada en los últimos años, que ha sido objeto de análisis en apartados anteriores, es interesante también hacer referencia a los niveles de riesgo efectivo que registran cada una de ellas. De esta forma se puede obtener una visión más estructural de la situación y la evolución de la mortalidad en los distintos territorios.

Como se ve en el cuadro adjunto, la tasa de riesgo varía mucho entre las distintas Comunidades Autónomas y ha presentado una evolución dispar en el tiempo. Por hacer referencia a casos más extremos, el País Vasco que en el año 2001 tenía una tasa de riesgo de 8, la ha reducido hasta el 3,3 en el año 2007. Aragón, que partía con una tasa de riesgo mucho más elevada en 2001, la ha reducido, en cambio, sólo un 26,6 % (menos de la mitad que el País Vasco), de forma que su tasa de riesgo en 2007 se ha situado en un 10,6.

Tasas de riesgo por CC AA (muertos por 100.000 habitantes)

	2001	2007	Tasa de variación 2001-2007
Andalucía	9,1	5,9	-34,9
Aragón	14,4	10,6	-26,6
Asturias	6,4	4,7	-26,7
Baleares	13,6	7,6	-44,3
Canarias	7,0	4,7	-33,0
Cantabria	7,2	5,6	-21,6
Castilla-La Mancha	18,0	12,1	-32,8
Castilla y León	18,7	12,2	-34,7
Cataluña	8,6	4,6	-45,9
Extremadura	12,5	8,6	-30,8
Galicia	13,5	9,3	-31,0
Madrid	4,1	2,6	-35,7
Murcia	12,2	6,7	-45,1
Navarra	14,6	6,2	-57,7
La Rioja	19,3	12,3	-36,3
Comunidad Valenciana	9,4	5,3	-43,1
País Vasco	8,0	3,3	-58,7
Total	9,9	6,1	-38,5
Media	11,6	7,2	-37,7
Fuentes: DGT e INE.			
Nota: sólo incluye muertos en carretera a 24 horas.			

A modo de resumen, el gráfico adjunto muestra para cada Comunidad Autónoma, la relación entre la tasa de riesgo observada en el 2001 y la variación registrada en el periodo 2001-2007. Ello permite hacer una clasificación simple de la situación en las distintas Comunidades Autónomas:

Grupo I: Comunidades Autónomas con una tasa de riesgo en 2001 inferior a la media y una reducción en el periodo 2001-2007 superior a la media: País Vasco, Cataluña, Comunidad Valenciana.

Grupos II: Comunidades Autónomas con una tasa de riesgo en 2001 inferior a la media y una reducción en el periodo 2001-2007 inferior a la media: Cantabria, Asturias, Canarias, Madrid y Andalucía.

Grupo III: Comunidades Autónomas con una tasa de riesgo en 2001 superior a la media y una reducción en el periodo 2001-2007 superior a la media: Murcia, Baleares y Navarra.

Grupo IV: Comunidades Autónomas con una tasa de riesgo en 2001 superior a la media y una reducción en el periodo 2001-2007 inferior a la media: Aragón, Extremadura, Castilla-La Mancha, Castilla-León, La Rioja, Galicia.

Relación entre la tasa de riesgo (muertos por 100.000 habitantes) en 2001 y la tasa de variación entre 2003-2007

