

RACC

***Valoración de cuatro años de
Permiso por Puntos en España,
2006-2010***

Junio 2010

RACC

1906

ÍNDICE

1. Evolución General
2. Evolución por Comunidades Autónomas
3. Datos desagregados
 1. Muertos por tipo de vía
 2. Muertos por tipo de vehículo
 3. Muertos por edad
 4. Tasa de riesgo por edad
4. Comparativa europea
5. Un elemento para la reflexión: la red de carreteras, cantidad versus calidad
6. Conclusiones



1. EVOLUCIÓN GENERAL



1. EVOLUCIÓN GENERAL

Accidentalidad total (carretera+zona urbana) a 30 días en España, 2001-2009

	<i>Accidentes mortales</i>	<i>Muertos (30 d.)</i>	<i>Heridos graves</i>	<i>Heridos leves</i>
2001	4.170	5.517	26.566	123.033
2002	4.031	5.347	26.156	120.761
2003	4.084	5.399	26.305	124.330
2004	3.643	4.741	21.805	116.578
2005	3.377	4.442	21.859	110.950
2006	3.119	4.104	21.382	122.068
2007	2.957	3.823	19.295	123.226
2008	2.385	3.100	16.488	114.459
2009	1.983 *	2.605	12.846 *	68.238 *

Fuente: DGT y elaboración propia

* datos estimados

✓ Reducción muy significativa de los accidentes de tráfico en España y de las víctimas de los mismos, entre 2001 y 2009.

1. EVOLUCIÓN GENERAL

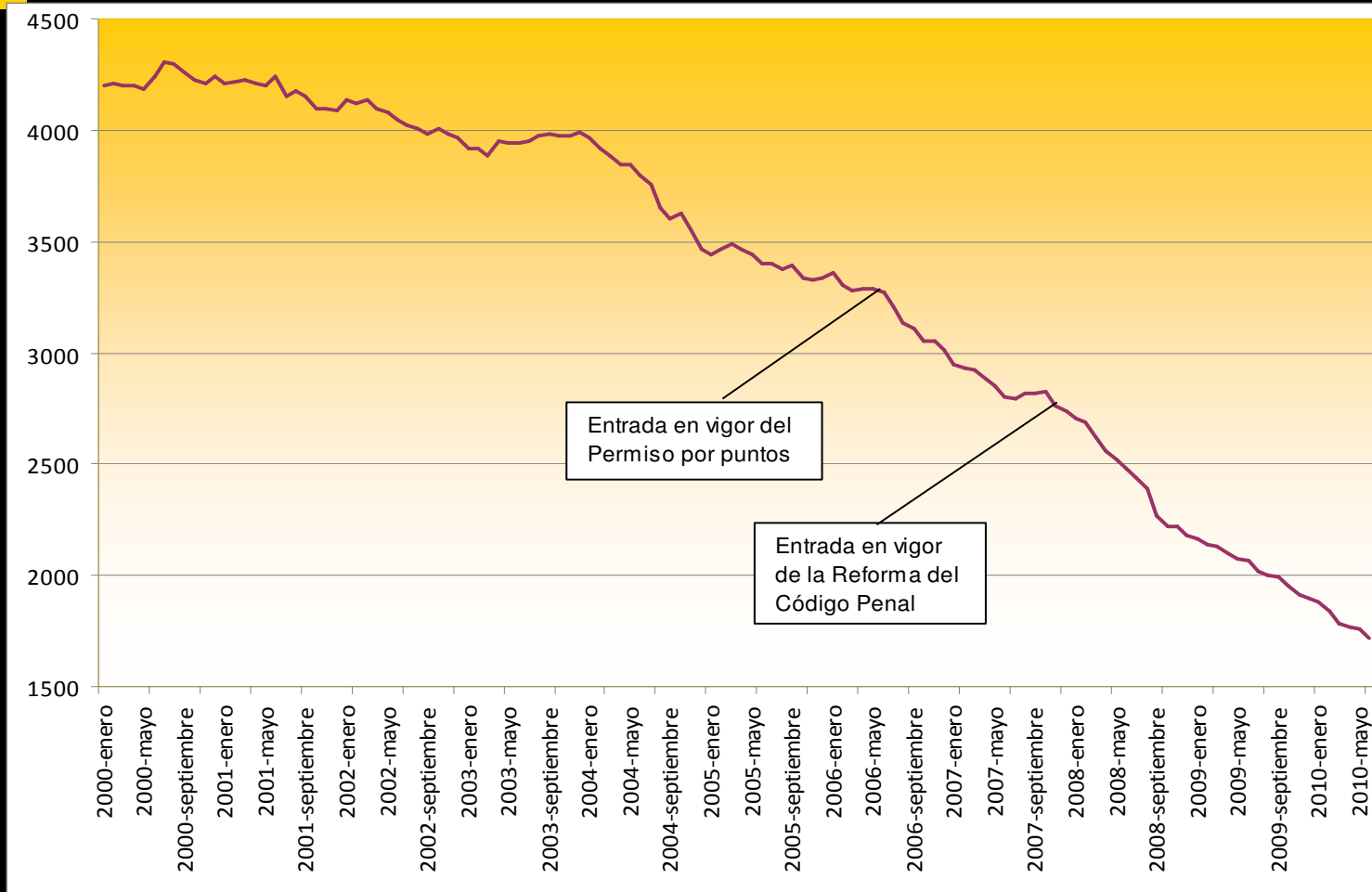
Accidentalidad total (carretera+zona urbana) a 30 días en España, 2001-2009

<i>Tasa de variación (en%)</i>				
	<i>Accidentes mortales</i>	<i>Muertos (30 d.)</i>	<i>Heridos graves</i>	<i>Heridos leves</i>
<i>2005/2001</i>	-19,0	-19,5	-17,7	-9,8
<i>2009-2005</i>	-41,2	-41,3	-41,2	-38,4
<i>2009-2001</i>	-52,4	-52,7	-51,2	-44,5
<i>Enero/junio 2010/2009</i>		-20,0		

Fuente: DGT y elaboración propia

- ✓ La reducción ha sido similar (alrededor de un 52%) en número de accidentes, de muertos y de heridos graves, y algo menor (44%) en el número de heridos leves.
- ✓ La reducción de accidentes y de víctimas ha sido mucho más intensa (prácticamente el doble en el periodo 2005-2009 que en el periodo 2001-2005).
- ✓ A ello hay que añadir que en el periodo de enero-junio 2010 se observa una reducción acumulada del 20% respecto el mismo periodo del 2009.

Evolución de la siniestralidad en carretera (muertos a 24 h) en España, 2001-2010 (media móvil de los 12 últimos meses)



Fuente: DGT

- ✓ En enero 2000 morían alrededor de 4200 personas al año en accidentes de tráfico en las carreteras de España; en junio 2010 esa cifra es alrededor de 1750 muertos al año.
- ✓ La entrada en vigor del Carnet por Puntos en julio 2006 y de la Reforma del Código Penal en diciembre de 2007 han contribuido a acelerar el proceso de reducción de víctimas por accidentes de tráfico.

1. EVOLUCIÓN GENERAL

Tasa de riesgo total (carretera y zona urbana) a 30 días en España, 2001-2009

<i>Tasas de riesgo</i>		
	Muertos/1.000.00 hab.	Muertos/1.000.000 veh.
<i>2001</i>	134,2	227,5
<i>2002</i>	127,8	213,3
<i>2003</i>	126,4	214,5
<i>2004</i>	109,8	179,4
<i>2005</i>	100,7	160,6
<i>2006</i>	91,8	143,8
<i>2007</i>	84,6	126,1
<i>2008</i>	67,2	100,1
<i>2009</i>	55,7	84,1

Fuente: DGT y elaboración propia

- ✓ La reducción del número de muertos, unida a un aumento constante de la población, ha dado como resultado una caída espectacular de la tasa de riesgo (muertos/1.000.000 hab.): de 134,2 en 2001 a 55,7 en 2009.
- ✓ En 2009 la probabilidad de que un español muriese por accidente de tráfico fue así un 45% inferior a la que se registraba en 2005 y un 60% inferior a la que se registraba en 2001.
- ✓ La tasa de riesgo (muertos/1.000.000 veh.) se ha reducido todavía más en la medida en que el parque de vehículos ha crecido más que la población.

2. EVOLUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS



2. EVOLUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Número de muertos en carretera (24 horas) por CCAA, 2002-2009

Comunidad autónoma	Tasa de variación (en %)					
	2002	2005	2009	2005-2002	2009-2005	2009-2002
Andalucía	632	581	330	-8,06	-43,2	-47,7
Cataluña	555	398	269	-28,2	-32,4	-51,5
Castilla y León	491	357	197	-27,2	-44,8	-59,8
Galicia	353	284	185	-19,5	-34,8	-47,5
Comunidad Valenciana	392	322	166	-17,8	-48,4	-57,6
Castila-La Mancha	307	299	155	-2,6	-48,1	-49,5
Madrid	216	190	105	-12,03	-44,7	-51,3
Aragón	177	164	89	-7,3	-45,7	-49,7
Extremadura	131	97	67	-25,9	-30,9	-48,8
Murcia	127	128	66	0,7	-48,4	-48,0
Canarias	129	108	51	-16,2	-52,7	-60,4
País Vasco	163	92	51	-43,5	-44,5	-68,7
Asturias	93	78	43	-16,1	-44,8	-53,7
Islas Baleares	81	88	38	8,6	-56,8	-53,0
Navarra	80	79	32	-1,2	-59,4	-60
La Rioja	45	40	30	-11,1	-25	-33,3
Cantabria	54	27	23	-50	-14,8	-57,4
Total	4.026	3.332	1.897	-17,2	-43	-52,8

Fuente: DGT

✓ En general, el número de muertos en carretera se ha reducido de forma significativa en todas las CCAA entre 2002 y 2009, aunque se detectan diferencias muy importantes en la magnitud de esa reducción. (desde un -33% en La Rioja, hasta un -69% en el País Vasco).

✓ En general, la reducción de la accidentalidad por CCAA se ha concentrado en el periodo 2009-2005, aunque también aquí se observan comportamientos divergentes.

2. EVOLUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Tasa de riesgo por CCAA, 2002-2009

Muertos en carretera a 24 horas por millón de habitantes por CCAA, 2002-2009

Comunidad autónoma	2002	2005	2009
<i>La Rioja</i>	160	133	93
<i>Castilla y León</i>	198	142	77
<i>Castilla-La Mancha</i>	172	158	74
<i>Aragón</i>	145	129	66
<i>Galicia</i>	129	103	66
<i>Extremadura</i>	122	89	61
<i>Navarra</i>	140	133	51
Promedio España	97	76	41
<i>Murcia</i>	104	96	46
<i>Andalucía</i>	85	74	40
<i>Asturias</i>	87	72	40
<i>Cantabria</i>	100	48	39
<i>Cataluña</i>	85	57	36
<i>Islas Baleares</i>	88	90	35
<i>Comunidad Valenciana</i>	91	69	33
<i>Canarias</i>	70	55	24
<i>País Vasco</i>	77	43	23
<i>Madrid</i>	39	32	16

Fuente:DGT

✓ La tasa de riesgo se ha reducido de forma importante en todas las CCAA, si bien lo ha hecho con intensidades muy distintas.

✓ En 2009 la dispersión de las tasas de riesgo es mayor (relación de 1 a 6) que en 2002 (relación de 1 a 4).

2. EVOLUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Tasa de riesgo por CCAA, 2002-2009

Muertos en carretera, 24 horas por millón de vehículos de parque por CCAA, 2002-2009

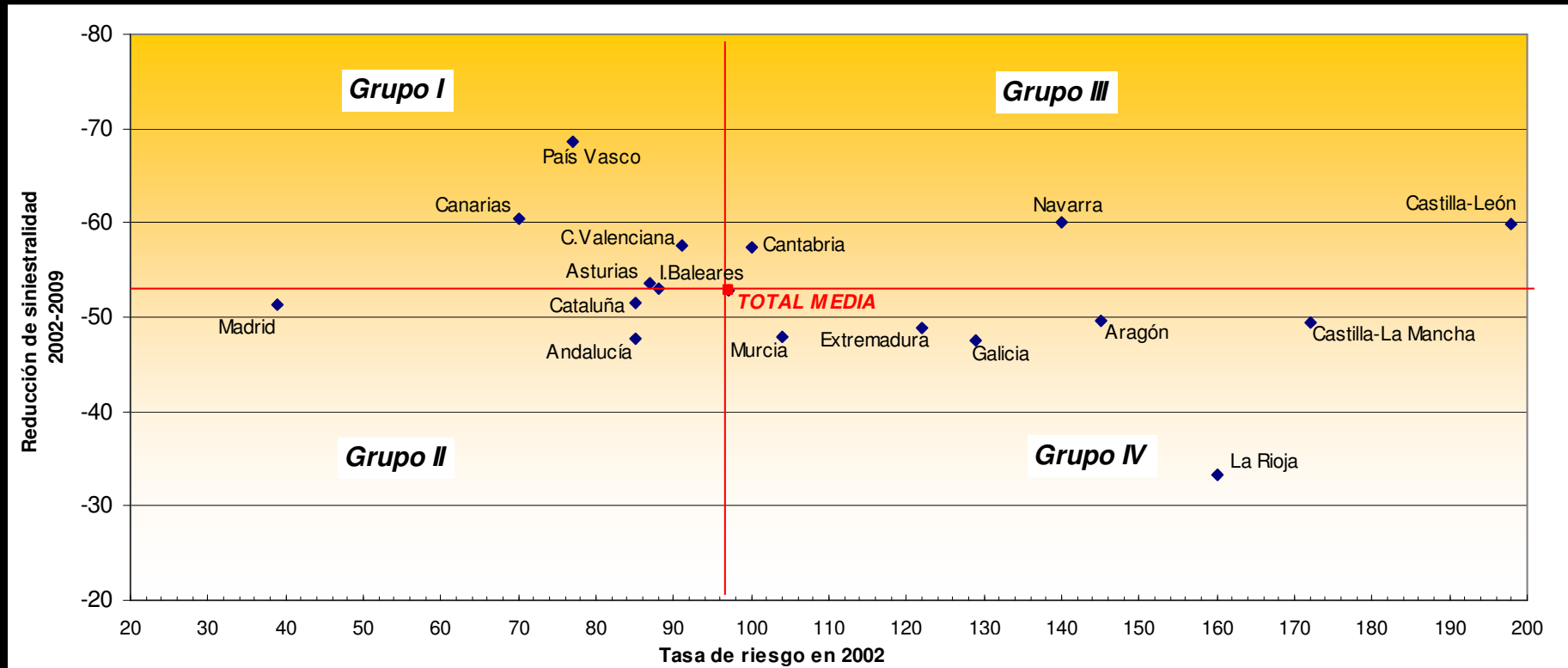
Comunidad autónoma	2002	2005	2009
<i>La Rioja</i>	291	234	155
<i>Castilla y León</i>	361	238	118
<i>Castila-La Mancha</i>	308	255	111
<i>Aragón</i>	265	222	104
<i>Galicia</i>	230	168	98
<i>Extremadura</i>	235	152	92
<i>Navarra</i>	225	207	76
<i>Murcia</i>	172	149	68
<i>Asturias</i>	173	134	66
<i>Andalucía</i>	158	126	63
Promedio España	161	121	61
<i>Cantabria</i>	181	80	60
<i>Cataluña</i>	132	87	54
<i>Comunidad Valenciana</i>	144	105	49
<i>Islas Balears</i>	108	108	43
<i>País Vasco</i>	147	79	40
<i>Canarias</i>	107	83	35
<i>Madrid</i>	57	48	24

Fuente:DGT

✓ Algo parecido ha ocurrido con la tasa de riesgo medida en términos de muertos/1.000.000 vehículos de parque.

2. EVOLUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Reducción de la siniestralidad en el periodo 2002-2009 y tasa de riesgo en 2002



Fuente: DGT y elaboración propia

Grupo I: CCAA que estaban mejor que la media en 2002 y han mejorado más que la media en 2002-2009

Grupo II: CCAA que estaban mejor que la media en 2002 y han mejorado menos que la media en 2002-2009

Grupo III: CCAA que estaban peor que la media en 2002 y han mejorado más que la media en 2002-2009

Grupo IV: CCAA que estaban peor que la media en 2002 y han mejorado menos que la media en 2002-2009

3. DATOS DESAGREGADOS



3. DATOS DESAGREGADOS

1. Muertos (en carretera, 24 horas) por tipo de vía

Muertos	2002	2005	2009	Tasa de variación (en %)		
				2005-2002	2009-2005	2009-2002
Autopista	358	252	118	-29,6	-53,2	-67,0
Autovía	577	482	333	-16,5	-30,9	-42,3
Carretera convencional	3.041	2.479	1.346	-18,5	-45,7	-55,7
Otros	50	119	100	138,0	-16,0	100,0
Total	4.026	3.332	1.897	-17,2	-43,1	-52,9

Fuente:DGT

- ✓ La siniestralidad en autopista mejora significativamente por encima de la media, mientras que la siniestralidad en autovías lo hace por debajo de la media en el periodo 2002-2009 .

3. DATOS DESAGREGADOS

2. Muertos (en carretera, 24 horas) por tipo de vehículo

				Tasa de variación (en %)		
	2003	2005	2009	2005-2003	2009-2005	2009-2003
Motocicleta	230	321	283	39,6	-11,8	23,0
Autobús	19	22	18	15,8	-18,2	-5,3
Camión	72	50	58	-30,6	16,0	-19,4
Bicicleta	58	53	37	-8,6	-30,2	-36,2
Otros vehículos	94	92	55	-2,1	-40,2	-41,5
Furgoneta	268	230	129	-14,2	-43,9	-51,9
Ciclomotor	169	135	76	-20,1	-43,7	-55,0
Peatones	394	327	174	-17,0	-46,8	-55,8
Turismo	2.608	2.001	1.039	-23,3	-48,1	-60,2
Vehículo articulado	117	101	28	-13,7	-72,3	-76,1
Total	4.029	3.332	1.897	-17,3	-43,1	-52,9

Fuente:DGT

✓ Se observa una gran variabilidad en la evolución de la siniestralidad por tipo de vehículo en el periodo 2002-2009. Las motocicletas aumentan significativamente (23%) y los autobuses, camiones y bicicletas reducen su siniestralidad, pero claramente por debajo de la media. En el lado positivo, la siniestralidad de los turismos (60,2%) mejora más que la media.

3. DATOS DESAGREGADOS

3. Muertos por edad (en carretera, 24 horas)

Evolución de las víctimas mortales por edad, 2003-2009

				Tasa de variación (en %)		
	2003	2005	2009	2005-2003	2009-2005	2009-2003
Hasta 14 años	114	73	33	-36	-55	-71,1
De 15 a 24 años	785	515	286	-34	-44	-63,6
De 25 a 34 años	914	662	411	-28	-38	-55,0
De 35 a 44 años	625	487	356	-22	-27	-43,0
De 45 a 54 años	463	375	269	-19	-28	-41,9
De 55 a 64 años	371	293	190	-21	-35	-48,8
+ de 65 años	566	450	300	-20	-33	-47,0
Desconocida	191	477	34	150	-93	-82,2
Total	4.029	3.332	1.879	-17	-44	-53,4

Fuente:DGT

✓ Se observa una mejora importante de la siniestralidad en carretera para todos los tramos de edad, aunque hay diferencias significativas. Entre 0 y 34 años la reducción observada en 2003-2009 es mayor que la media; en cambio, los demás colectivos mejoran pero menos que la media.

3. DATOS DESAGREGADOS

4. Tasa de riesgo por edad

Muertos en carretera a 24 horas por millón de personas de cada tramo de edad, 2003-2009

	2003	2005	2009
Hasta 14 años	19	12	5
De 15 a 24 años	139	95	56
De 25 a 34 años	124	86	53
De 35 a 44 años	92	68	46
De 45 a 54 años	86	66	42
De 55 a 64 años	87	63	38
+ de 65 años	78	61	39
Total	94	76	41

Fuente:DGT

✓ A pesar de estas mejoras, los jóvenes de entre 15 y 34 años siguen teniendo una tasa de riesgo que es hasta un 40% superior a la media (56 vs 41 en el 2009). Los mayores de 55 años presentan tasas de riesgo inferiores a la media.

4. COMPARATIVA EUROPEA



4. COMPARATIVA EUROPEA

Número de muertos (carretera y zona urbana a 30 días) en accidente de tráfico en la UE-15, 2001-2009

	<i>Tasa de variación (en %)</i>					
	2001	2005	2009	2005-2001	2009-2005	2009-2001
<i>Luxemburgo</i>	70	47	35*	-32,9	-25,5	-50,0
<i>Irlanda</i>	412	400	239	-2,9	-40,3	-42,0
<i>Finlandia</i>	433	379	281	-12,5	-25,9	-35,1
<i>Dinamarca</i>	431	331	306	-23,2	-7,6	-29,0
<i>Suecia</i>	583	440	355	-24,5	-19,3	-39,1
<i>Austria</i>	958	768	633	-19,8	-17,6	-33,9
<i>Holanda</i>	993	750	644	-24,5	-14,1	-35,1
<i>Portugal</i>	1.670	1.247	840	-25,3	-32,6	-49,7
<i>Bélgica</i>	1.486	1.089	944*	-26,7	-13,3	-36,5
<i>Grecia</i>	1.880	1.658	1.453	-11,8	-12,4	-22,7
España	5.517	4.442	2.605	-19,5	-41,4	-52,8
<i>Reino Unido</i>	3.598	3.336	2.645*	-7,3	-20,7	-26,5
<i>Alemania</i>	6.977	5.361	4.160	-23,2	-22,4	-40,4
<i>Francia</i>	8.162	5.318	4.262	-34,8	-19,9	-47,8
<i>Italia</i>	7.096	5.818	4.731*	-18,0	-18,7	-33,3
UE-15	34.716	27.022	20.800	-22,2	-23,0	-40,1

Fuente: CARE e IRTAD
*datos del 2008

✓ En general todos los países de la UE-15 han reducido de forma importante (-40,1%) su siniestralidad en el periodo 2001-2009.

✓ España es el país que durante ese periodo más ha reducido su siniestralidad (52,8%). En el periodo 2009-2005 la reducción de siniestralidad en España (-19,5%) fue ligeramente inferior a la media de la UE-15 (-22,2%); en cambio, en el periodo 2005-2009 la reducción en España (-41,4%) ha sido casi el doble que la observada en la UE-15 (-23%).

4. COMPARATIVA EUROPEA

Tasa de riesgo en Europa. Muertos (en carretera y zona urbana, a 30 días) por millón de habitantes, 2001-2009

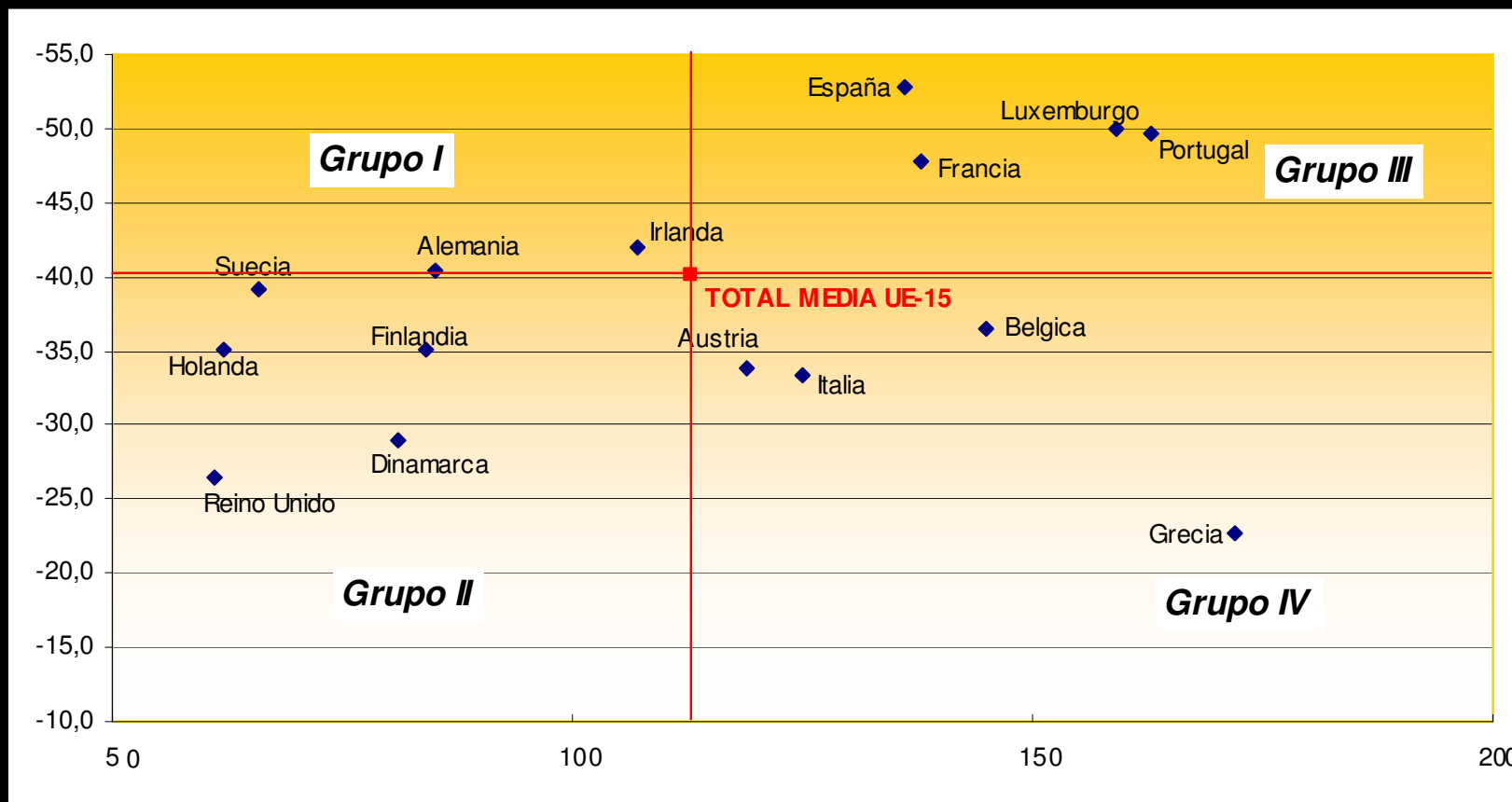
	2001	2005	2009
<i>Suecia</i>	66	49	38
<i>Holanda</i>	62	46	41*
<i>Reino Unido</i>	61	56	43*
<i>Alemania</i>	85	65	51
<i>Finlandia</i>	84	72	53
<i>Dinamarca</i>	81	61	56
España	136	103	57
<i>Irlanda</i>	107	97	63*
<i>Francia</i>	138	85	68
<i>Luxemburgo</i>	159	103	72*
UE-15	116	92	68
<i>Italia</i>	125	100	79*
<i>Austria</i>	119	94	81*
<i>Portugal</i>	163	118	83*
<i>Bélgica</i>	145	104	88*
<i>Grecia</i>	172	150	129

Fuente: CARE e IRTAD
*datos del 2008

- ✓ En 2001 la tasa de riesgo (es decir la probabilidad de morir en accidente de tráfico) en España era prácticamente un 20% superior a la media de la UE-15 (136 vs 116). En 2009 esta situación se ha invertido y la probabilidad de morir por accidente de tráfico en España es cerca de un 20% inferior a la media de la UE-15 (57 vs 68).
- ✓ Esta mejora se ha producido sobre todo en el periodo 2005-2009, cuando entró en vigor el Carnet por Puntos y otras medidas acompañantes.
- ✓ En la actualidad España está en la parte alta de la clasificación europea, si bien nuestra tasa de riesgo es todavía un 40% superior a la de países como Suecia, Holanda y Reino Unido.

4. COMPARATIVA EUROPEA

Reducción de la siniestralidad en el periodo 2001-2009 y tasa de riesgo en 2001



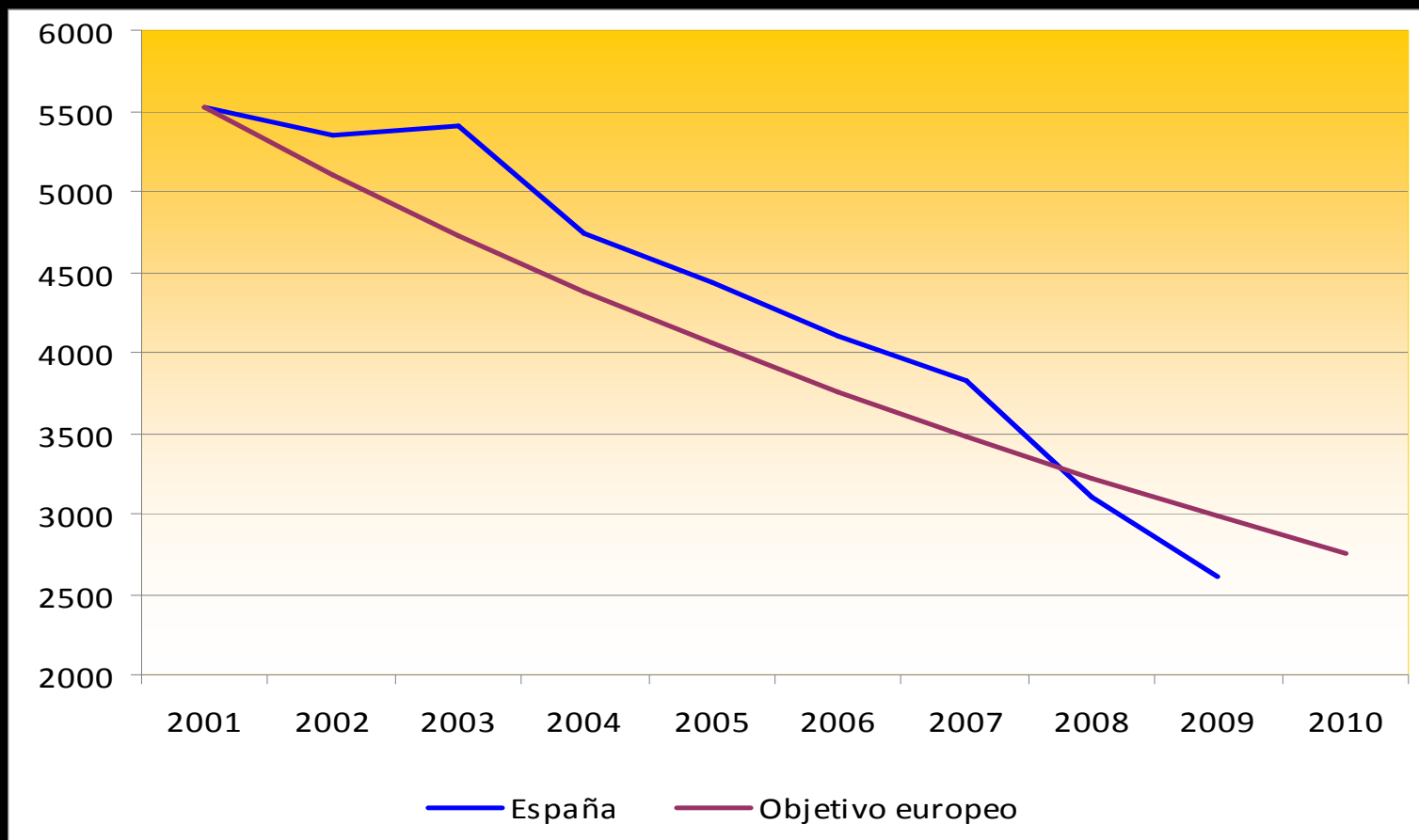
Fuente: CARE e IRTAD y elaboración propia

- Grupo I: Países que estaban mejor que la media en 2002 y han mejorado más que la media en 2002-2009
- Grupo II: Países que estaban mejor que la media en 2002 y han mejorado menos que la media en 2002-2009
- Grupo III: Países que estaban peor que la media en 2002 y han mejorado más que la media en 2002-2009
- Grupo IV: Países que estaban peor que la media en 2002 y han mejorado menos que la media en 2002-2009

4. COMPARATIVA EUROPEA

CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO EUROPEO

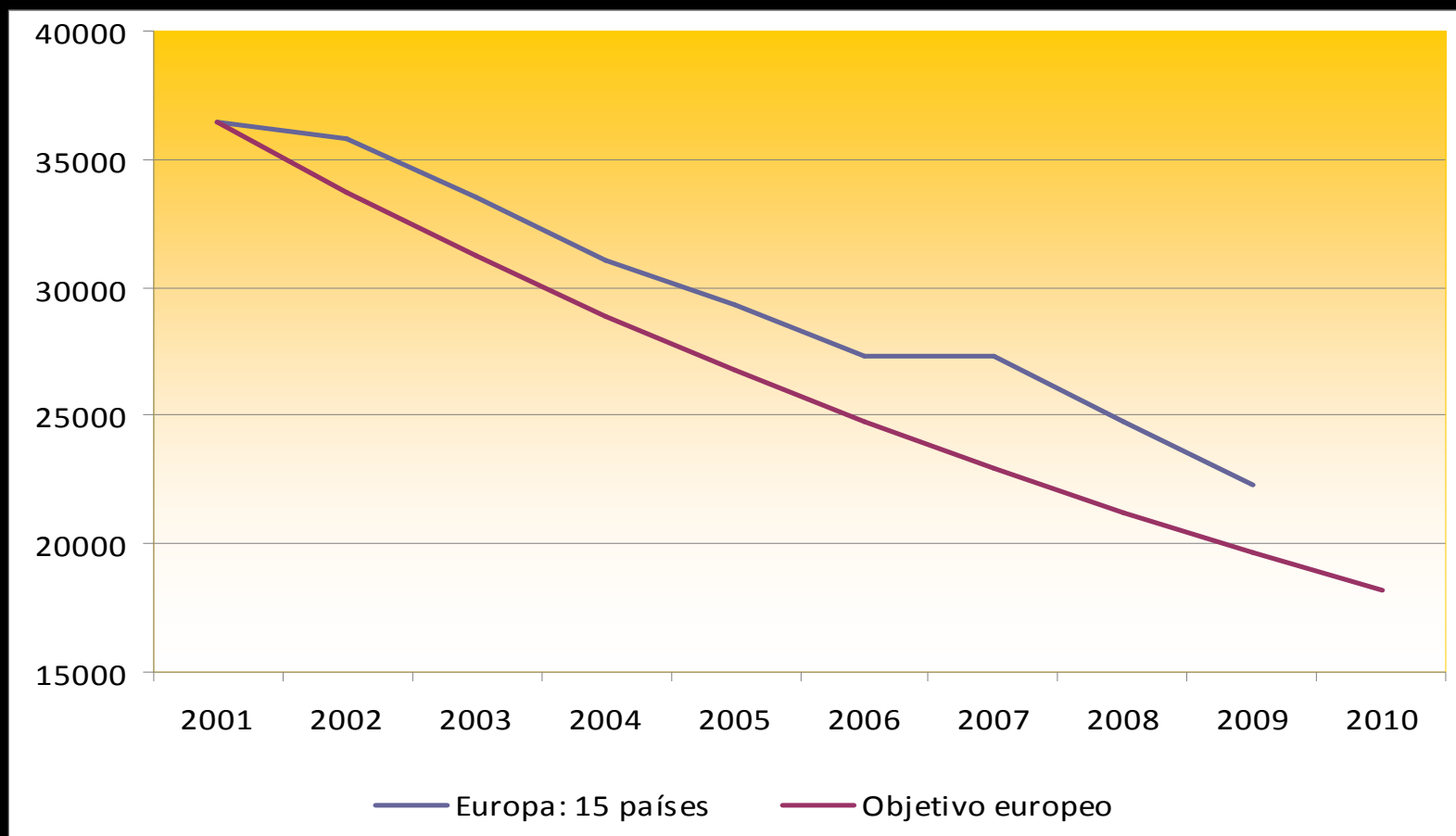
España



✓ En 2009 España ya ha alcanzado el objetivo previsto para 2010.

4. COMPARATIVA EUROPEA

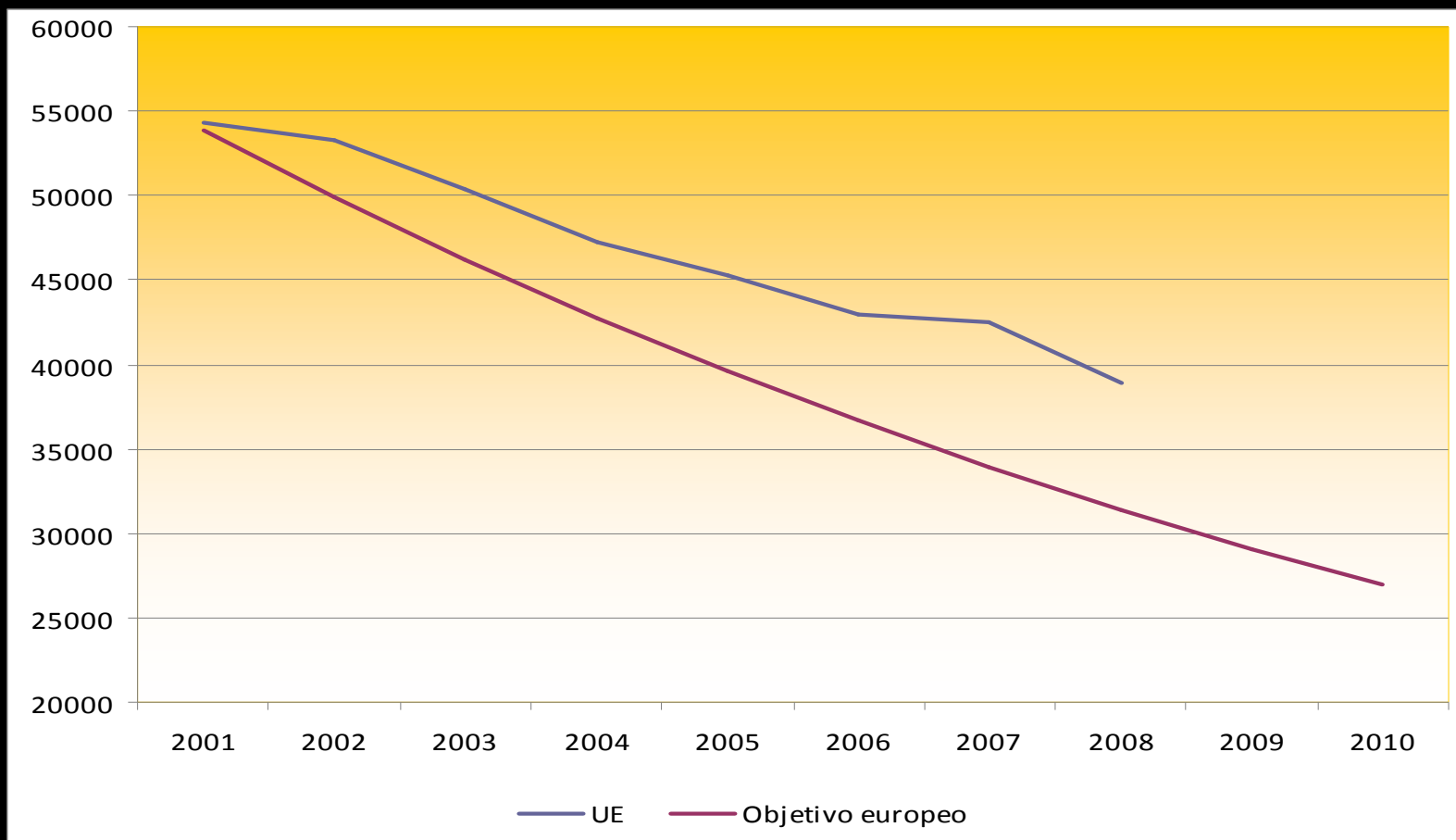
UE-15



✓ En 2009 la UE-15 está ligeramente por encima del objetivo fijado y es difícil que pueda alcanzar la reducción del 50% fijada para 2010 .

4. COMPARATIVA EUROPEA

UE-27



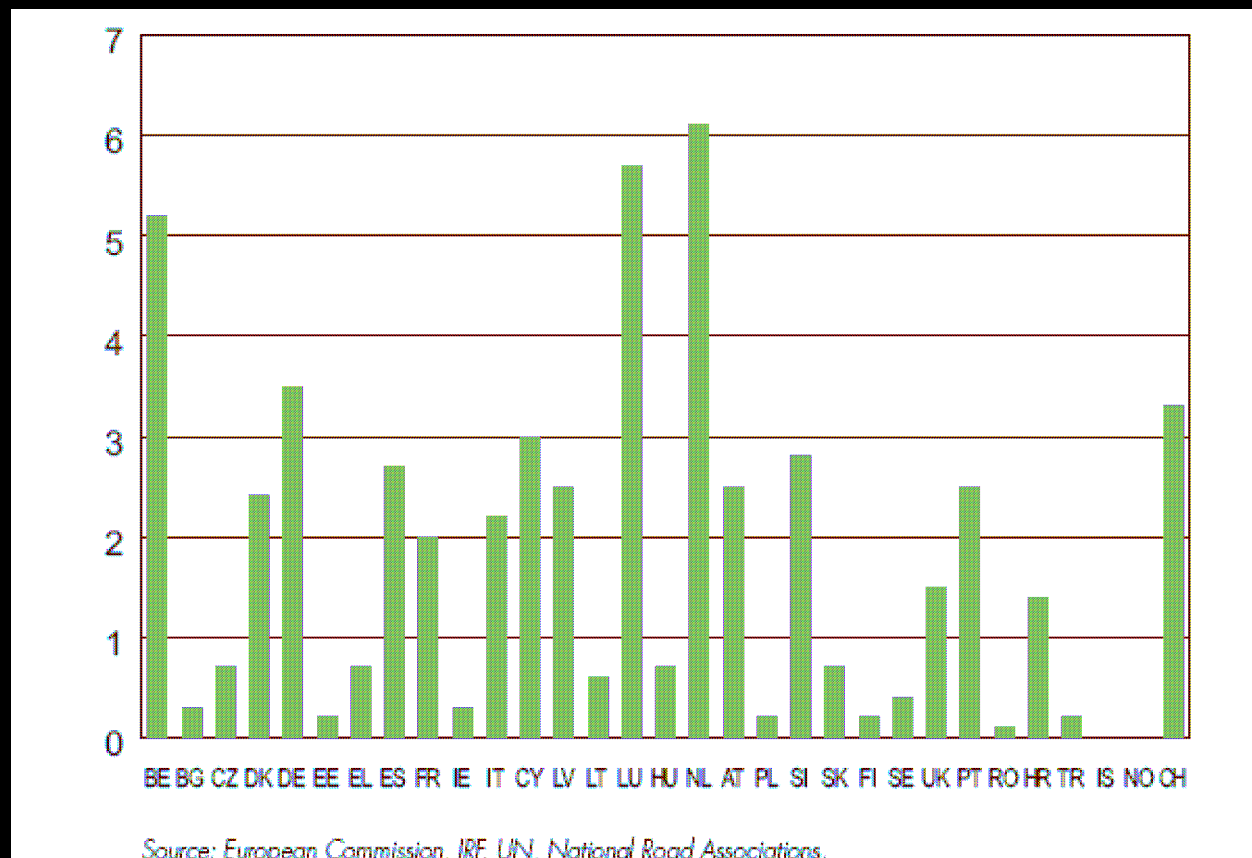
✓ En 2008 la UE-27 se halla claramente por encima del objetivo fijado y es seguro que en 2010 no alcanzará la reducción del 50% respecto al 2001.

**5. UN ELEMENTO PARA LA REFLEXIÓN: LA
RED DE CARRETERAS, CANTIDAD
VERSUS CALIDAD**



5. UN ELEMENTO PARA LA REFLEXIÓN

Density of motorways – 2005 (Km per 100 km²)



✓ En los últimos años, España ha hecho un esfuerzo en la construcción de nuevas vías, de forma que se ha producido un claro proceso de convergencia en términos de densidad hacia la situación observada en países de nuestro entorno. La CANTIDAD de kilómetros de vías por unidad de superficie ha aumentado significativamente.

5. UN ELEMENTO PARA LA REFLEXIÓN

Investment in road maintenance per km of road network in selected countries - 2006 (EUR per km)



✓ Las estadísticas disponibles a nivel europeo muestran que la inversión en mantenimiento de carreteras en España es sustancialmente inferior a la de los países de nuestro entorno. Las cifras sugieren que existe un margen importante para mejorar la CALIDAD de nuestras infraestructuras. Ese es uno de los grandes retos de la seguridad vial en España en los próximos años

6. CONCLUSIONES



6. CONCLUSIONES

- ✓ **Mejora espectacular de la siniestralidad vial en España en los últimos años, sobre todo a partir de la implantación del carnet por puntos y medidas acompañantes, como la reforma del Código Penal en referencia a los delitos de tráfico.**

- ✓ **La consolidación –no garantizada por sí sola- de esta mejora exige perseverar en la clásica tríada:**
 - **control de la velocidad**
 - **alcohol/drogas**
 - **uso del cinturón/casco**

6. CONCLUSIONES

✓ Para profundizar en la mejora y converger hacia los países más avanzados en materia de seguridad vial, el RACC propone tres líneas adicionales de actuación:

1. Priorizar la política de mantenimiento de carreteras, centrando las inversiones de mejora en aquellos tramos que presentan mayor índice de siniestralidad.
2. Propiciar una mayor implicación de los gobiernos autonómicos y locales en materia de seguridad vial. Con el tiempo, debería producirse una convergencia a la baja de las tasas de riesgo entre Comunidades Autónomas.
3. Fomentar una mayor uso de las tecnologías de seguridad (esafety) entre los conductores. La obligatoriedad de instalar el Control Electrónico de Estabilidad en los nuevos modelos de turismos que salgan al mercado a partir de 2011 será un gran avance en este sentido.