

2020 fue el peor año de la década en seguridad vial, afirma un estudio de la Fundación Línea Directa

En función de la movilidad registrada, que se redujo un 25% por causa de la pandemia, la mortalidad en carretera de 2020 superó un 17% las previsiones estadísticas, lo que equivale a 128 muertos más de los esperados, convirtiendo así al pasado año en el peor de la década en materia de seguridad vial

Saltan las alarmas con el comportamiento de los españoles al volante: durante el confinamiento (marzo a junio de 2020), el 36% de los fallecidos en accidentes de tráfico no llevaba puesto el cinturón de seguridad y los conductores con exceso de velocidad se incrementaron un 39%.

El 20% de los automovilistas españoles también reconoce consumir más alcohol, drogas y medicación que antes de la pandemia y casi 1 de cada 5 cree que su habilidad para conducir es peor que antes de la crisis sanitaria.

2021 puede asistir a la “tormenta perfecta” en materia de seguridad vial: la tendencia a incumplir más las normas, el aumento de la movilidad y la euforia por el fin de las restricciones puede provocar que vuelvan a alcanzarse los 1.100 muertos en carretera, la misma cifra que en 2019 a pesar de haberse reducido bastante la movilidad.

La movilidad aumentará considerablemente en 2021: el 18% de los conductores afirma que se va a desplazar “mucho más” que antes de la pandemia. Entre ellos destacan especialmente los automovilistas de Extremadura, Canarias y La Rioja, mientras que los conductores que no incrementarán tanto sus desplazamientos son los de Castilla-La Mancha, Asturias y Aragón.

La pandemia ha marcado un antes y un después en la historia reciente del planeta. El coronavirus ha cambiado la forma de relacionarse, de viajar, de trabajar y, por supuesto, de desplazarse; una circunstancia esta última que, aparentemente, había aportado la que quizás haya sido la única noticia positiva vivida en 2020: el desplome de la mortalidad en carretera. No en vano, el número de fallecidos en vías interurbanas contabilizados a 24 horas del accidente descendió hasta los 870 fallecidos, la cifra más baja desde 1960, un hito que ha sido calificado de “histórico” desde diversos ámbitos.

Sin embargo, las cifras tienen matices importantes. El confinamiento y las restricciones derivadas de la pandemia también causaron un descenso medio de la movilidad del 25% durante todo el año, un porcentaje que llegó al 75% durante el mes de abril, lo que plantea un gran interrogante: con tan poca movilidad, ¿ha sido 2020 realmente un buen año para la seguridad vial o, por el contrario, ha sido francamente negativo?

La respuesta a esta pregunta es, sin duda, la segunda opción. De hecho, 2020 ha sido el peor año de la década en materia de seguridad vial, ya que, en términos relativos, la mortalidad en carretera superó las previsiones estadísticas en un 17%. O dicho de otra manera: en 2020 se registraron 128 muertos más de los esperados en función de la movilidad y la evolución de los fallecidos en los últimos diez años, lo que, sin duda, le convierte en un año negro para la seguridad vial.

Esta es una de las principales conclusiones del estudio “COVID-19 y seguridad vial. Influencia de la pandemia en la movilidad y la accidentalidad del futuro”, realizado por la Fundación Línea Directa en colaboración con el Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia.

¿Pero cuáles han sido las causas de este empeoramiento? El propio informe apunta sobre todo al comportamiento de los conductores españoles al volante, que ha hecho saltar todas las alarmas. Según datos de la DGT, el 36% de los fallecidos en accidentes de tráfico sucedidos durante el confinamiento no llevaba puesto el cinturón de seguridad, casi el doble que los registrados en 2019. Además, el número de coches con exceso de velocidad se incrementaron un 39%, el 20% de los conductores reconoce consumir más alcohol, drogas y medicación que antes de la pandemia y casi 1 de cada 5 automovilistas cree que su habilidad para conducir es peor que antes de la crisis sanitaria.

El accidente mortal más habitual en 2020 se produjo sobre todo en julio y en fin de semana, en carretera convencional (77% de los fallecidos) y con la salida de vía como causa más común (44%). En términos absolutos, los usuarios vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) fueron los que más redujeron su mortalidad (-29%) mientras que los fallecidos en turismo solo disminuyeron la suya un 15%. En cuanto al perfil del conductor accidentado, los hombres jóvenes y los de edad más madura (entre 55 y los 64 años) son los que menos descenso tuvieron respecto a otros años.

2021: la “tormenta perfecta” de la seguridad vial

Aunque las cifras de 2020 hayan sido muy negativas en términos relativos, lo que más preocupa ahora es la evolución de 2021, sobre todo de cara al verano. A una mayor tendencia a incumplir las normas y al previsible incremento de la movilidad, que la Fundación Línea Directa cifra en un 30% para este año, se le suma una tercera derivada, la posible euforia por el fin de las restricciones. También los españoles están apostando más por el transporte privado para desplazarse, ya que el 71% lo ha elegido para viajar este verano y el 18% cree que “lo usará mucho más que antes de la pandemia” en detrimento del autobús (-10%) y del metro y el tren (-6%). No es un cambio baladí: este temor al COVID-19 provocará que el transporte público pierda cerca de un 40% de usuarios respecto a antes de la pandemia, lo que, en la práctica, supone que haya unos 160.000 vehículos más en las calles y carreteras españolas durante 2021.

La unión de todos estos factores puede causar en 2021 una “tormenta perfecta” de la seguridad vial, ya que según las previsiones de la Fundación Línea Directa e INTRAS, este año se podrían alcanzar los 1.100 muertos en carretera, una cifra prácticamente idéntica a la de 2019 pero con una gran diferencia: la movilidad será menor este año debido a las restricciones.

Para Mar Garre, Directora General de la Fundación Línea Directa, “2020 fue, en términos relativos, el peor año de la década en el ámbito de la seguridad vial; un dato que, ante todo, debe ser una clara llamada de atención de cara a los desplazamientos de verano. La sociedad española ha padecido mucho durante todo este tiempo, por lo que es necesario evitar un “efecto euforia” en la conducción y recalcar que, ahora más que nunca, debemos ser especialmente responsables en la carretera”.

¿En qué Comunidades va a haber más movilidad?

Tras el final del Estado de Alarma y de los cierres perimetrales de las Comunidades Autónomas, se espera un importante incremento de la movilidad, sobre todo de cara a las vacaciones de verano. Por ello, la Fundación Línea Directa ha querido conocer de primera mano en qué territorios va a sentirse más el incremento de desplazamientos.

En este sentido, preguntados por si van a utilizar más sus vehículos cuando cesen completamente las restricciones, alrededor del 75% de los conductores españoles reconocieron que lo van a hacer más y el 18% "mucho más". Entre estos últimos, destacan especialmente los automovilistas de Extremadura (26%), Canarias (24%) y La Rioja (23%), mientras que los conductores que no se ven incrementando tanto sus desplazamientos son los de Castilla-La Mancha (15%), Asturias (14%) y Aragón (12%).

En cuanto a la opinión sobre las restricciones, el 60% de los españoles se muestra muy crítico con ellas por "haber valido de poco", debido, quizás a la tensión acumulada durante los meses de confinamiento. Un hartazgo que se traduce en la cantidad de conductores que reconocen haber transgredido las restricciones y los cierres perimetrales, ya que 6,6 millones de conductores (24%) reconocen haberlas infringido.

Datos de contacto:

Ana
669151268

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Motociclismo](#) [Automovilismo](#) [Sociedad](#) [Seguros](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>