



Balance Seguridad Vial – Semana Santa 2012

Durante la Semana Santa se han producido 45 muertes por accidente en carretera

- Esta cifra supone un ligero aumento sobre la del mismo periodo de 2011, en que se registraron 39 víctimas mortales, con datos a 24 horas

10 de abril de 2012. Durante la Semana Santa de 2012 se han registrado 37 accidentes mortales en las carreteras españolas que han ocasionado la muerte de 45 personas, 21 han resultado heridas graves y 18 heridas leves, (la cifra de fallecidos es computada a 24 horas). Realizando el cómputo a 30 días la cifra estimada de fallecidos en la Semana Santa sería de 48.

El dispositivo para este periodo festivo ha estado en marcha desde las 15 horas del viernes 30 de marzo hasta las 24 horas del lunes 9 de abril.

1.- Características de la accidentalidad

Las estimaciones de fallecidos a 30 días se obtienen aplicando los factores correctores según se desprende de las siguientes tablas.

Usuarios accidentes en carretera	Factor corrector	Semana Santa. 2012			
		Muertos 24 horas	Heridos graves	Estimación de fallecidos aplicando factores correctores	Muertos 30 días (estimación)
Conductor	2,41%	25	102	2	27
Pasajero	2,24%	14	53	1	15
Peatón	6,17%	6	12	0	6
Total		45	167	3	48

Datos provisionales.



		Semana Santa. 2011			
Usuarios accidentes en carretera	Factor corrector	Muertos 24 horas	Heridos graves	Estimación de fallecidos aplicando factores correctores	Muertos 30 días (estimación)
Conductor	2,41%	23	142	3	26
Pasajero	2,24%	13	74	2	15
Peatón	6,17%	3	5	0	3
Total		39	221	5	44

Datos provisionales.

1.1.-Temporalidad.

El mayor número de víctimas mortales se ha registrado de 7 a 14 horas, el 31% de los fallecidos, seguido del tramo horario de 14 a 20 en el que se ha registrado el 27% de las víctimas mortales y el de 20 a 24 horas con el 27%.

En la franja horaria nocturna de 0 a 7 horas ha habido el 18% del total.

1.2.- Tipo de accidente.

Las salidas de la vía siguen siendo el tipo de accidente mayoritario, con el 49% de los fallecidos en semana santa, seguido por las colisiones frontales, con el 22%, las demás colisiones han supuesto el 13% y los atropellos a peatón el 13%.

1.3.- Tipo de vía.

El 78% de los fallecidos se produjeron en carretera convencional. En autopista y autovía el porcentaje de víctimas mortales ha sido del 4% y del 16% respectivamente.

1.4.- Tipo de usuario.

El porcentaje de fallecidos en turismo en esta Semana Santa ha sido del 69%, el de fallecidos en furgoneta del 4%.

En cuanto a los vehículos de dos ruedas: en bicicleta y ciclomotor no se ha registrado ningún fallecido, mientras que los fallecidos en motocicleta han supuesto el 7% del total.



Respecto de los camiones y autobuses, en la semana santa de 2012, no se ha registrado ningún fallecido.

Los peatones fallecidos han supuesto un 13% del total de fallecidos esta Semana Santa.

1.5.- Grupos de edad.

El grupo de edad con mayor número de fallecidos ha sido el de 65 años y más con el 20% del total de víctimas mortales, seguido por el grupo de 45 a 54 años con el 18% y el de 15 a 24 con el 16%.

El porcentaje de fallecidos en el grupo de edad de hasta 14 años ha sido del 4%.

1.6.- Utilización de accesorios de seguridad. Accidentalidad mortal en carretera, cómputo de muertos a 24 horas.

El porcentaje de no uso de cinturón en los de fallecidos en turismo esta Semana Santa ha sido del 10%.

El porcentaje de no uso del casco entre los fallecidos en motocicleta ha sido del 0%. No se han registrado fallecidos en ciclomotor.

De los 2 menores de 14 años fallecidos, 1 no utilizaba sistema de retención infantil.

2.- Evolución en los últimos años. Accidentalidad en carretera, cómputo de muertos a 30 días.

En 2012, con 48 fallecidos estimados a 30 días observamos un descenso del 64% respecto del año 2000.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Víctimas													
Mortales	132	157	142	144	113	116	120	114	73	52	50	44	48

Víctimas mortales computadas estimando los fallecidos a 30 días. Datos 2011 y 2012 provisionales.



3.- Evolución anual.

Desde primeros de año hasta el 9 de abril de 2012 la cifra estimada de víctimas mortales a 30 días en carretera es de 373, cifra que significa un descenso del 5% respecto del año anterior.

Víctimas Mortales	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Enero	371	333	381	330	306	272	303	231	198	171	152	122	114
Febrero	314	322	305	305	259	269	222	201	182	152	103	114	106
Marzo	335	337	353	324	284	293	281	275	197	184	125	119	112
Hasta 9 de abril	103	106	95	113	98	83	84	90	53	38	42	37	42
1 ene a 9 abril	1.123	1.098	1.134	1.072	947	917	890	797	630	545	422	391	373
Abril	357	334	293	355	303	274	290	243	189	151	135	118	
Mayo	361	361	345	339	329	308	306	257	219	189	178	154	
Junio	387	405	396	403	348	314	292	256	204	198	158	119	
Julio	535	445	417	429	378	374	310	312	260	204	197	192	
Agosto	465	496	483	512	387	354	280	303	247	226	208	172	
Septiembre	408	385	354	362	300	310	287	302	173	161	171	155	
Octubre	397	347	369	360	371	318	261	274	215	166	192	130	
Noviembre	367	371	354	359	274	269	268	188	191	150	161	135	
Diciembre	409	407	385	402	302	297	267	240	191	178	148	135	
Enero-Diciembre	4.706	4.543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.664	

Víctimas Mortales	Dif. 2012/2011	Var. % 2012/2011	Dif. % 2012/2000	Var. % 2012/2000
Enero	-8	-6%	-257	-69%
Febrero	-9	-8%	-208	-66%
Marzo	-6	-5%	-223	-67%
Hasta 9 de abril	5	13%	-61	-60%
1 ene a 9 abril	-18	-5%	-750	-67%

CONSIDERACIONES FINALES

1.-Esta nota de prensa recoge la siniestralidad mortal de Semana Santa de 2012 y la acumulada en lo que va de año.

El número provisional de víctimas mortales como consecuencia de los accidentes ocurridos en vías no urbanas españolas ha sido de 45. Hay que recordar que hasta la fecha, esta cifra se toma hasta las 24 horas de la noche del lunes 9 de abril y por tanto incluso para los heridos del 9 de abril puede no incluir el total de las muertes a 24 horas tras los siniestros. Así, se han contabilizado 6 fallecidos más que en la Semana Santa del año pasado.



Aplicando los índices correctores utilizados hasta la fecha para poder estimar el número de fallecidos que se producirían transcurridos treinta días del accidente, la cifra de fallecidos se elevaría hasta los 48.

2.-La información de un periodo de tiempo tan reducido no permite el análisis de la evolución de la siniestralidad, por lo que hay que llamar la atención en el escaso significado de pequeñas variaciones en el número absoluto de víctimas. Hay que tener en cuenta que la cifra de muertos en accidentes de circulación durante este periodo de vacaciones representa el 2,6% del total anual.

3. Al hilo de la misma cautela al interpretar los datos, se debe apuntar que la evolución de la cifra de muertos desde el inicio del año muestra que el acumulado hasta ahora, con el dato estimado a 30 días, es de 373 muertos, lo cual mantiene la tendencia descendente(-5%) al contrastarla con la cifra comparable del año pasado.

3.- Al analizar el perfil más común de las víctimas mortales de este periodo de Semana Santa apunta a un varón de mediana edad, en viaje de ocio que transita de día, con un turismo, por una carretera secundaria y que en pocos casos hace uso del cinturón, tal y como ya se apuntó el pasado miércoles. No obstante, con los datos básicos aquí presentados no es posible un análisis en profundidad, que requiere en todo caso de información exhaustiva de los accidentes y de las lesiones producidas en ellos.

4.- Desde la Dirección General de Tráfico y a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se han mantenido todas las intervenciones existentes hasta la fecha, especialmente destinadas al conductor de alto riesgo. Por supuesto que estas intervenciones se han de mantener, pero las características de las víctimas actuales, aquí apuntadas refuerzan la noción de que la Dirección General de Tráfico tiene que ampliar sus intervenciones dirigiéndose ahora a un público cuyo riesgo individual es menor, pero que por afectar a un mayor número de ciudadanos produce un volumen muy significativo de víctimas. En conclusión, estos datos apuntan la necesidad no sólo de mantener, sino de añadir nuevas políticas e incrementar las intervenciones de seguridad vial. Queda mucho trabajo por hacer y en ello estamos.
