



**SEGURIDAD VIAL** | INFORME DEL FORO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE (ITF)

● La implantación de zonas de bajas emisiones, de tráfico limitado y de zonas de 30 km/h está mejorando la seguridad vial en carreteras “de forma evidente”, señalan los expertos

**LA CATENARIA**

ANA S. AMENEIRO



@alamedera

# La limitación de la velocidad salva vidas en las ciudades

A implantación de zonas de bajas emisiones, zonas de tráfico limitado y el desarrollo de zonas de 30 km/h en muchas ciudades del mundo está mejorando la seguridad vial y reduciendo los accidentes mortales en carreteras de “una forma evidente”. Así lo indica el informe anual de seguridad en carreteras 2023 elaborado por el Grupo Internacional de Análisis y Datos de Seguridad del Tráfico (IRTAD), equipo de trabajo permanente para la seguridad vial del Foro Internacional del Transporte (ITF), organización integrada administrativamente con la OCDE.

En Sevilla, el Ayuntamiento de José Luis Sanz (PP) debería tomar buena nota de este informe y poner en marcha las zonas de bajas emisiones previstas en el Plan Respira, un retraso que el PSOE recriminó a Sanz en el Pleno esta misma semana. Por ahora, la única zona de bajas emisiones que funciona es la de la Cartuja, ya que el actual gobierno local ha retrasado *sine die* su implantación en el centro y en Triana (Plan Respira). La capital andaluza sí cuenta desde el mandato socialista anterior con zonas 30 km/h y 20 km/h en el casco histórico, y limitación de velocidad a 30 km/h en las calles con un carril por sentido de toda la ciudad (reforma legal a nivel nacional).

El prestigioso organismo celebra que las tres medidas citadas están teniendo un “impacto evidente” en la mejora de la seguridad vial. De hecho, los datos preliminares del primer semestre de 2023 (España no figura en lista porque no aporta datos) muestran una mejora de la situación respecto a principios de 2022 en los 24 países con datos disponibles. Según esos datos, las muertes en carretera disminuyeron un 2,8% en 2023, comparado con 2022. Concretamente, descendieron en 17 países y aumentaron solo en estos siete: Colombia, Dinamarca, Irlanda, Japón, Lituania, Portugal y Suecia.

La misma tendencia se da en 2022. La mayoría de los 35 países analizados en este informe de 2022 (España entre ellos) también registró una reducción de las muertes en carretera en comparación con el promedio de los años 2017-2019. Si se excluye EEUU, las muertes en carretera disminuyeron un 6,4% en 2022 en comparación con el pe-

**Evolución de los fallecimientos en carretera\***

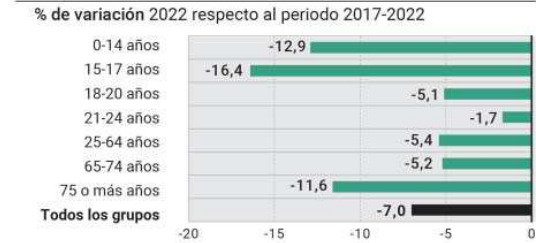
**EVOLUCIÓN DE LAS MUERTES EN CARRETERA\*\***

Nº	País	% de variación 2022 respecto a 2017-19	Muertes 2022	Muertes 2017-19
1	Lituania	-34,4	120	183
2	Polonia	-33,9	1.896	2.867
3	Islandia	-30,8	9	13
4	Corea	-27,5	2.735	3.772
5	Japón	-22,9	3.216	4.172
6	Finlandia	-17,5	189	229
7	Dinamarca	-15,4	154	182
8	Suecia	-14,7	227	266
9	R. Checa	-14,6	527	617
10	Argentina	-14,4	4.567	5.334
11	Eslovenia	-14,1	85	99
12	Hungría	-13,7	535	620
13	Bélgica	-12,8	540	619
14	Alemania	-12	2.788	3.167
15	Austria	-10,4	370	413
16	Grecia	-9,2	641	706
17	Uruguay	-8,9	431	473
18	Portugal	-6,8	618	663
19	Marruecos	-5,3	3.499	3.695
20	Costa Rica	-4,1	786	820
21	Italia	-4,1	3.159	3.295
22	R. Unido	-3,7	1.766	1.834
23	ESPAÑA	(**) Países en los que desciende el número de fallecidos del total de países estudiados	1.746	1.797
24	Francia	-1,4	3.267	3.313
25	Serbia	-0,2	553	554

(\*) Países participantes: Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Canadá, Chile, Colombia, C. Rica, R. Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Corea, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Portugal, Serbia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Reino Unido, EEUU, Marruecos, Uruguay y México.

FUENTE: Road Safety Annual Report 2023 del International Transport Forum (ITF). GRÁFICO: Dpto de Infografía.

**MUERTES SEGÚN GRUPO DE EDAD**



**MUERTES SEGÚN TIPO DE USUARIOS**



**MUERTES SEGÚN TIPO DE VÍA**



## Los efectos del retraso del Plan Respira en Sevilla

El grupo municipal socialista alertó el pasado miércoles de que la “negativa” del PP y Vox en el Pleno municipal a implantar zonas restringidas al tráfico privado en el Casco Antiguo (Plan Respira) supone “de facto, suspender *sine die* el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla (PMUS), requisito para que la ciudad cuente con importante financiación para el desarrollo del transporte público y la movilidad sostenible”. El concejal socialista Juan Carlos Cabrera, responsable de movilidad en el PSOE municipal, avisó de que la negativa de Sanz, con el aval de Vox, “no sólo pone en riesgo fondos europeos para infraestructuras de movilidad sostenible en Sevilla, sino que es también muy probable que Sevilla no contribuya a la consecución de los Objetivos de



JUAN CARLOS VÁZQUEZ

El edil Cabrera en el pleno de enero.

Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030, cuando hemos superado la mitad de su ejecución, a pesar de los compromisos internacionales asumidos por España”. Cabrera acusó a Sanz de “alinearse

con las tesis negacionistas del cambio climático de Vox”. Cabrera advirtió de que “sin Plan Respira, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla (PMUS) que aprobó el Pleno en 2021 queda invalidado al configurarse como una de las principales claves de este documento”. El edil aseguró que “el gobierno de José Luis Sanz tendrá que comenzar a elaborar otro”. Cabrera añadió que “a la espera de los aparcamientos, que no se dice dónde, cuáles son o cuándo se van a ejecutar, se está renunciando a la aplicación de los instrumentos estratégicos para la planificación del futuro”. Cabrera lamentó que la inversión ya realizada por el Ayuntamiento de Sevilla para hacer un Casco Antiguo y el centro histórico de Triana más saludables no estaría sirviendo para nada”.

riodo 2017-19. Si sumamos los datos de EEUU (el país más poblado del análisis, lo que impacta significativamente el resultado), el cómputo global es negativo y arroja un aumento de muertes en carretera de un 3,2% en 2022 en comparación con el promedio de 2017-19.

No obstante, el informe recuerda que es necesario hacer más para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad muertes para 2030, reto que se marcó la Asamblea General de la ONU de 2020 (resolución A/RES/74/299 sobre “Mejora de la seguridad vial mundial”).

**EVOLUCIÓN POR PAÍSES**

Los datos de 2022, donde figura España, muestran una reducción de muertes en carretera en 23 de los 35 países del Grupo Internacional de Análisis y Datos de Seguridad del Tráfico (IRTAD), en comparación con el promedio de los años 2017-19. En 15 países, la disminución fue mayor al 10%.



En España, se registró una bajada de muertes en carretera del 2,8% (1.746 fallecimientos en 2022 frente a 1.797)

Los mayores descensos se produjeron en Lituania (-34,4%), Polonia (-33,9%), seguida de Islandia (-30,8%), Corea (-27,5%), Japón (-22,9%), Finlandia (-17,5%), Dinamarca (-15,4%), Suecia (-14,7%), Chequia (-14,5%), Argentina (-14,4%), Eslovenia (-14,1%), Hungría (-13,7%), Bélgica (-12,8%), Alemania (-12%) y Austria (-10,4%).

Cinco países registraron un aumento de las muertes en carretera de más del 10% en 2022 en comparación con la media de 2017-19: Luxemburgo (28,6%), Colombia (22,2%), Estados Unidos (16%), Países Bajos (14,4%) y Suiza (11,1%).

**AUMENTAN LAS MUERTES EN MOTORISTAS**

Cuando se analizan los datos por grupo de usuarios de la carretera, las muertes en carretera disminuyeron en 2022 en comparación al promedio de 2017-19 para todos los tipos de usuarios de la vía, excepto para los motoristas (PTW), que aumentaron un 6,7%.

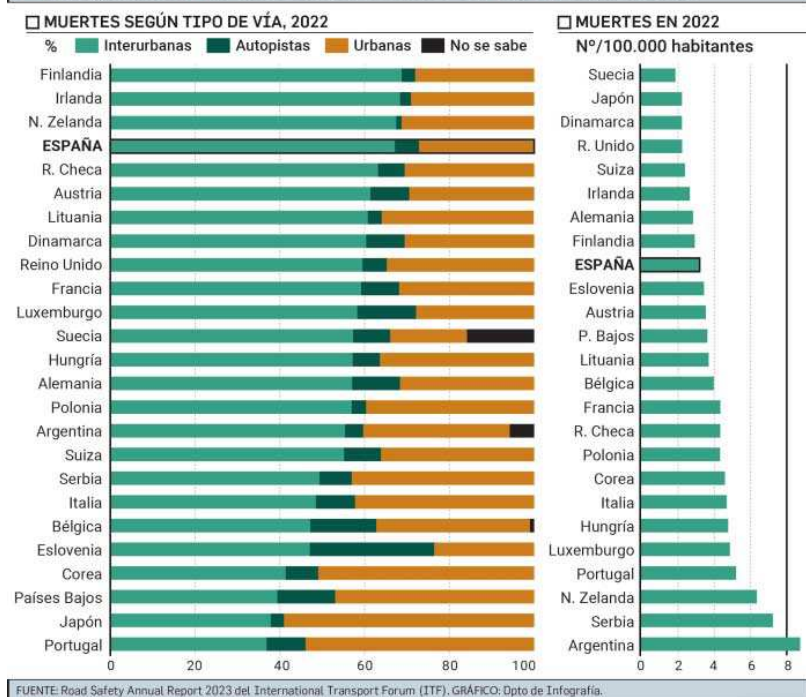
Esta es la situación para los 32 países con datos disponibles, entre los que figuran España, Argentina, Austria, Bélgica, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Chequia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Hungría, Islandia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Corea, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Portugal, Serbia, Eslovenia, Suecia, Suiza y Reino Unido.

Para los países analizados, las muertes en carretera disminuyeron sobre todo en los peatones, que registraron el mayor descenso (-17,7%), seguido de los ocupantes de turismos (-8%) y ciclistas (-3,3%).

El aumento del número de usuarios de motoristas se debió principalmente al fuerte aumento en Colombia (+41,1% en 2022 respecto al promedio de 2017-19). Si se excluye a Colombia, el número de usuarios de motociclistas asesinados disminuyó en un 6,9% en 2022 en comparación con el promedio de 2017-19.

La seguridad de los usuarios de

**La mayoría de los fallecimientos son en vías interurbanas**



FUENTE: Road Safety Annual Report 2023 del International Transport Forum (ITF). GRÁFICO: Dpto de Infografía.

motociclistas es un problema creciente en Colombia como en muchos países latinoamericanos, indica el informe. En 2022 se matricularon más de 800.000 motocicletas nuevas en el país, representando el mayor número de matriculaciones de nuevos motocicletas durante la última década.

**LOS CONDUCTORES MÁS JÓVENES ARROJAN MEJORES RESULTADOS**

En 2022, las muertes en carretera disminuyeron para todos los grupos de edad en comparación con el período 2017-19 promedio. Las mayores reducciones se produjeron en la generación más joven. El descenso entre los menores de 14 años fue del 12,9%, mientras que entre los adolescentes entre 15 y 17 años el descenso fue del 16,4%.

Los datos por grupo de edad están disponibles para 30 países: España, Argentina, Austria, Bélgica, Chile, Colombia, Chequia,

Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Hungría, Islandia, Irlanda, Israel.

Italia, Japón, Corea, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Portugal, Serbia, Eslovenia, Suecia, Suiza y Reino Unido (Australia, Canadá, Costa Rica,

**El Ayuntamiento de Sevilla retrasa aplicar el Plan Respira en el Centro y Triana**

Grecia y Estados Unidos no dan datos detallados de 2022).

A diferencia de años anteriores, la población mayor registró una mejora de la seguridad vial. En 2022, las muertes en carretera disminuyeron un 5,2% para el grupo de 65 a 74 años y el 11,6% entre los mayores de 75 años. Los

adultos entre 21 y 24 años obtuvieron menos beneficios de una mayor seguridad vial, ya que las muertes en carretera disminuyeron sólo un 1,7%.

**LAS CARRETERAS RURALES SON LAS MÁS MORTÍFERAS**

Los datos de mortalidad por tipo de vía indican que, en 2022, las carreteras rurales son las más mortíferas en casi todos los 25 países sobre los que hay datos disponibles. En 17 de ellos, más de la mitad de las muertes en accidentes de tránsito ocurrieron en caminos rurales.

Las razones de la peligrosidad de los caminos rurales se relacionan principalmente con la infraestructura viaria y la velocidad inadecuada. Los caminos rurales a menudo carecen de separación física de carriles, tienen numerosas intersecciones y a veces sufren de un deficiente mantenimiento. Además, los conductores tienden a acelerar en las ví-

as rurales, principalmente por incumplimiento de la limitación de velocidad establecida.

Los 25 países analizados en 2022 son España, Argentina, Austria, Bélgica, Chequia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Gran Bretaña, Hungría, Irlanda, Italia, Japón, Corea, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Nueva Zelanda, Polonia, Portugal, Serbia, Eslovenia, Suecia y Suiza.

Para los 25 países con datos disponibles, las muertes en carretera disminuyeron un 13,5% en comparación con el promedio 2017-19. La mayor disminución de las personas muertas se registró en las vías urbanas (-15,5%), seguida de las rurales carreteras (-7,5%) y autopistas (-6,2%).

En Finlandia, Irlanda y Nueva Zelanda, dos tercios de las muertes en carretera ocurrieron en este tipo de caminos rurales. Sólo en Corea, Países Bajos, Japón y Portugal las carreteras urbanas son más mortíferas que otro tipo de carreteras.

El Foro Internacional del Transporte (ITF) es una organización intergubernamental, de la OCDE aunque políticamente autónoma, integrada por 66 países que promueve un diálogo global para mejorar el transporte en las ciudades. Actúa como un grupo de expertos para la política de transporte y acoge la Cumbre Anual de ministros de transporte. La ITF es el único organismo global que cubre todos los modos de transporte.

El Grupo Internacional de Análisis y Datos de Seguridad del Tráfico (IRTAD) es el grupo de trabajo permanente para la seguridad vial del Foro Internacional del Transporte. Formado por expertos en seguridad vial de administraciones nacionales de carreteras, institutos de investigación sobre seguridad vial, organizaciones internacionales, asociaciones automovilísticas, compañías de seguros, fabricantes y otros. Con 80 miembros y observadores de más de 40 países, es una fuerza central analiza datos sobre accidentes de tráfico. Este grupo ofrece ayudar a los responsables políticos a abordar estos desafíos y encontrar soluciones para hacer carreteras más seguras para todos.