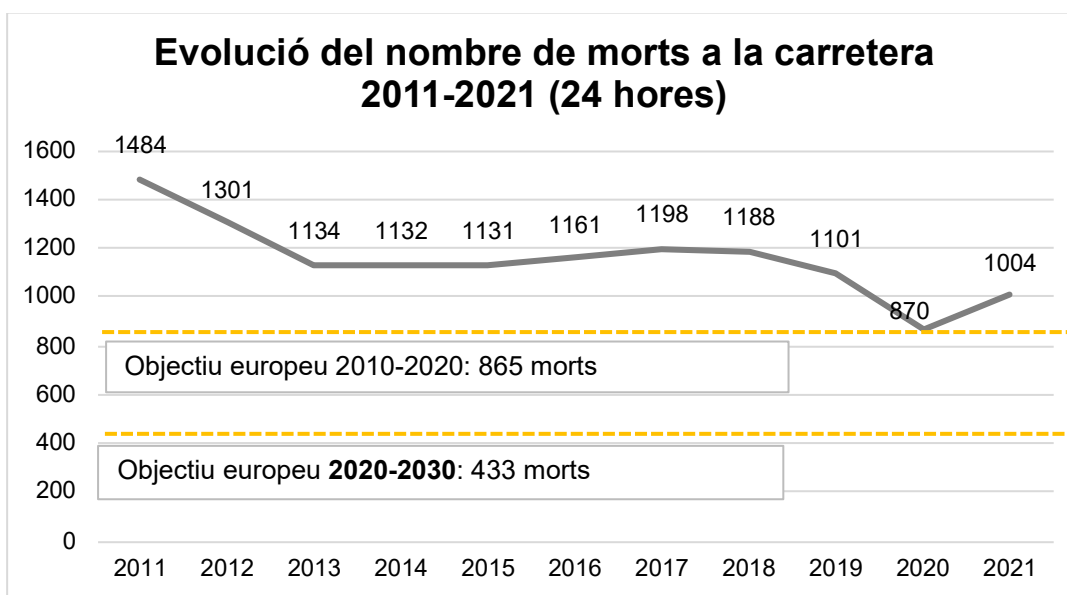


La sinistralitat durant l'any 2021. Tornem a ser allà on érem

Gener 2022

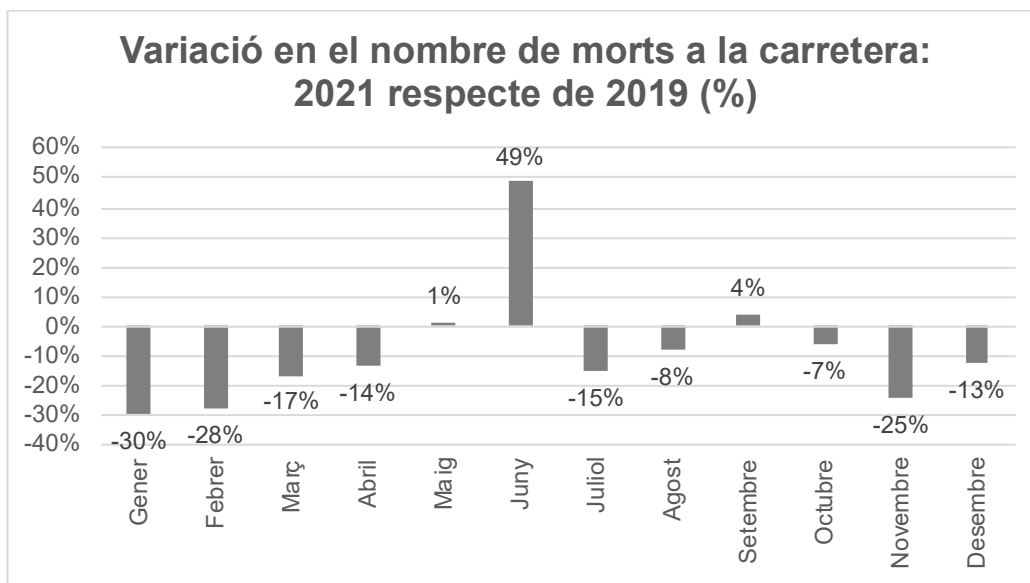
1. La sinistralitat mortal a Espanya

Segons el balanç provisional de morts a 24 hores a la carretera, que ofereix la DGT cada començament d'any, l'any 2021 a Espanya hi ha hagut 921 accidents mortals que han tingut com a resultat la pèrdua de 1.004 vides humanes, a les quals hi hem d'afegir 3.728 persones més que han hagut de ser hospitalitzades (ferits greus). La mateixa DGT afirma que ha estat el segon millor any de la sèrie històrica, només per darrere de l'any 2020.



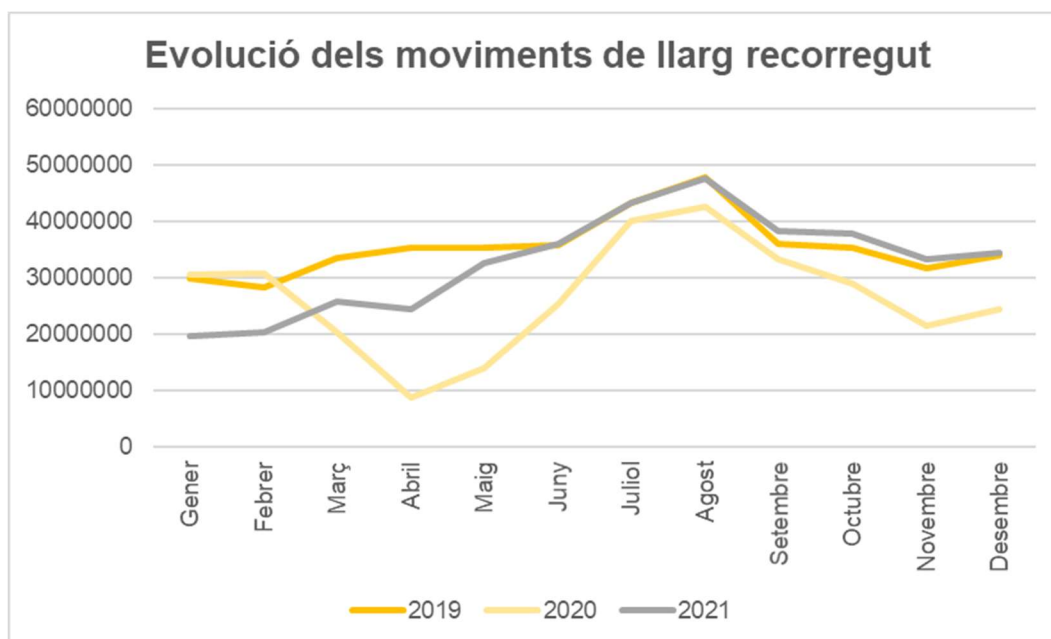
Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Tanmateix, tant l'any 2020 com el mateix 2021 han estat dos anys excepcionals pel fet que han estat marcats per la pandèmia de la covid-19 i les restriccions a la mobilitat que ha comportat. Cal recordar que l'estat d'alarma va decaure definitivament el 8 de maig de 2021, per la qual cosa els mesos estrictament comparables amb el 2019, que és el darrer any de normalitat, serien els que van de juny a desembre. D'aquesta forma, si els 1.004 morts en vies interurbanes de 2021 representen un descens global del 9% respecte del 2019, si comparem només el segon semestre, la reducció seria del 4%. En aquest sentit, és significatiu que a partir que van decaure totes les restriccions a la mobilitat hi va haver mesos com el maig, el juny i el setembre en què el nombre de morts va ser més elevat que el de 2019.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Tot això es produeix en un context de recuperació de la mobilitat. D'aquesta forma, si a partir del març de 2020 el descens en els moviments de llarg recorregut va ser del 75% i durant l'any no arribaria a recuperar-se, quan va iniciar-se l'any 2021 encara era un 34% inferior respecte del 2019. Després s'ha anat recuperant de mica en mica i ha arribat a nivells similars d'abans de la pandèmia o, fins i tot, lleugerament superiors. En aquest sentit, l'aspecte positiu és que amb una mobilitat lleugerament superior a la del 2019, la sinistralitat mortal ha estat notablement inferior.

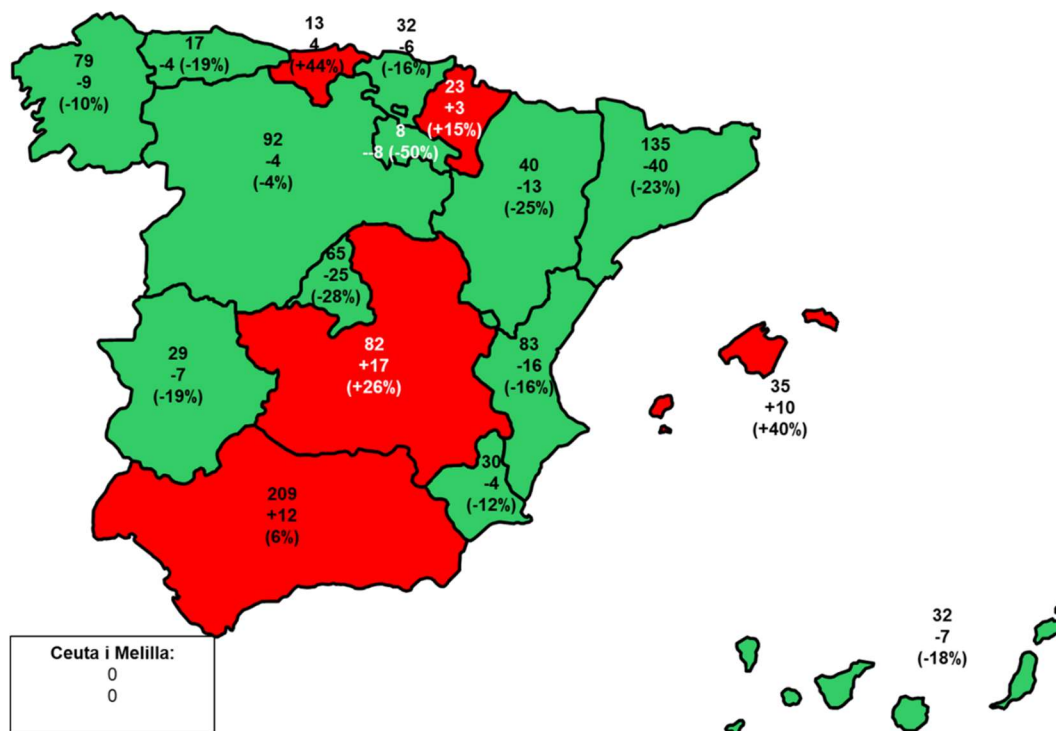


Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Ara bé, fins i tot amb les restriccions i el descens extraordinari de morts del 2020 no es va arribar a complir, per poc, l'objectiu europeu marcat deu anys abans de reducció del 50%. El nou objectiu europeu per al 2030 torna a ser reduir a la meitat els morts a la carretera del 2020. Però el retorn a la normalitat sembla que farà difícil assolir aquest propòsit, malgrat que es produeixin descensos en la sinistralitat mortal. De moment, les xifres de què disposem a l'hora de redactar aquest balanç pels primers dies del 2022 no conviden a l'optimisme: a dia 16 de gener hi ha hagut 50 morts, 12 més que en el mateix període de l'any anterior.

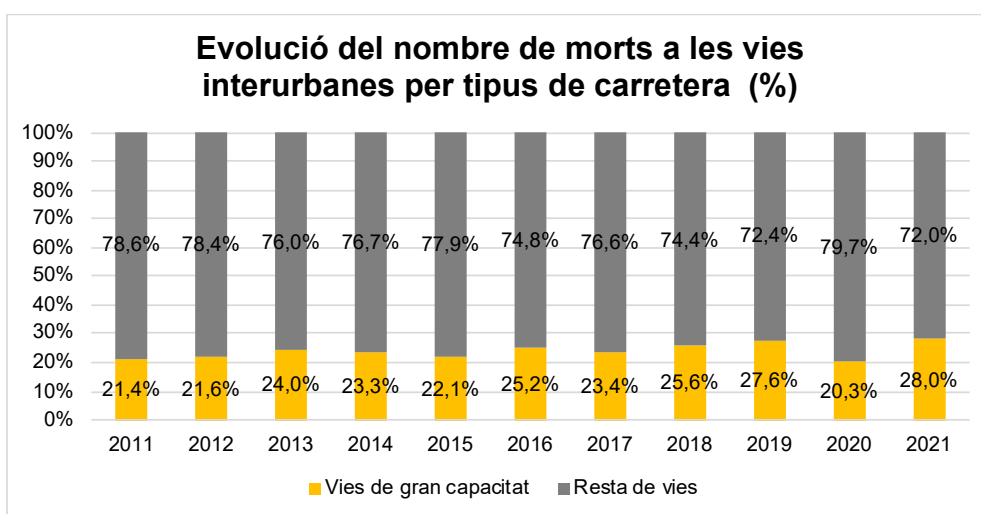
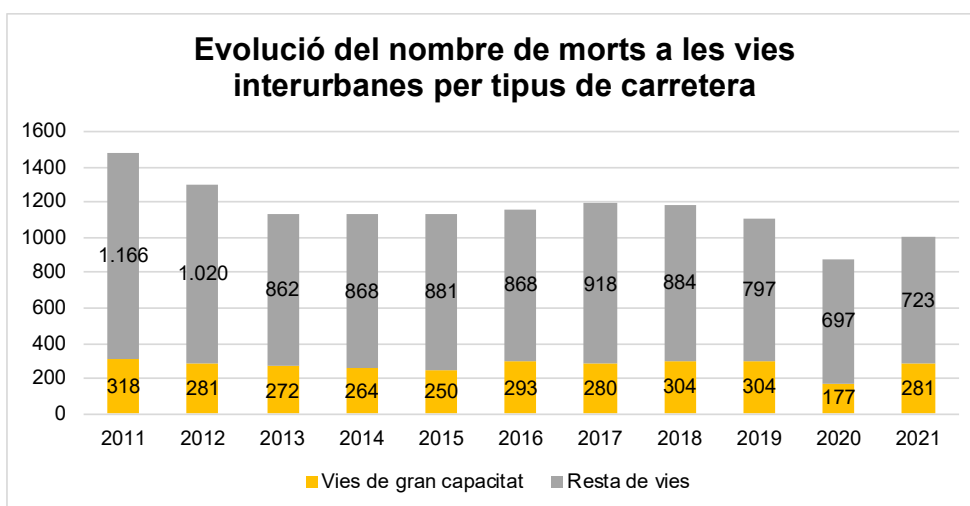
Si fem la comparació amb les dades del 2019, totes les comunitats autònomes han vist reduir el nombre de persones mortes en accident de trànsit, excepte Cantàbria, les Illes Balears, Castella-la Manxa, Navarra i Andalusia. Les comunitats que més redueixen en termes percentuals són La Rioja (8 morts menys, un descens del -50%), la Comunitat de Madrid (25 menys, -28%), Aragó (12 menys, -25%) i Catalunya (40 morts menys, -23%). En canvi, si fem la comparació respecte de l'any 2020, veiem que encara hi ha algunes comunitats on ha augmentat el nombre de morts durant el 2021: Castella-la Manxa (17 morts més el 2021 respecte del 2020), Andalusia (12 més), les Illes Balears (10), Cantàbria (4) i Navarra (3).

La sinistralitat a la carretera per comunitats autònomes, 2021 (morts a 24 hores). Comparació respecte del 2019



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La major part d'aquests accidents s'ha produït en les vies convencionals, que mai han representat menys del 70% de les morts. Aquestes vies, segons afirma la DGT, suporten el 45% del trànsit. Les vies de gran capacitat —autopistes i autovies— n'absorbeixen la major part —un 55%— i, en canvi, han representat entre el 21 i el 28% de la sinistralitat mortal, segons els anys. En la mesura que s'ha recuperat la mobilitat, han estat les vies de gran capacitat les que han registrat un increment més gran del nombre de morts. Així, si bé si ho comparem amb el 2019 el percentatge de reducció ha estat relativament similar: -8% per a les carreteres convencionals i -9% per a les de gran capacitat, durant el 2021 els morts han crescut en aquestes darreres vies un 59% si ho comparem amb el 2020, fet que contrasta amb l'augment del 4% de morts que s'ha produït a les carreteres convencionals. El final de moltes concessions de peatge dins del 2021 s'ha traduït en un increment del trànsit a les autopistes, en bona part captat de les vies convencionals paral·leles. Aquest fet ha influït en l'evolució de la sinistralitat viària.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

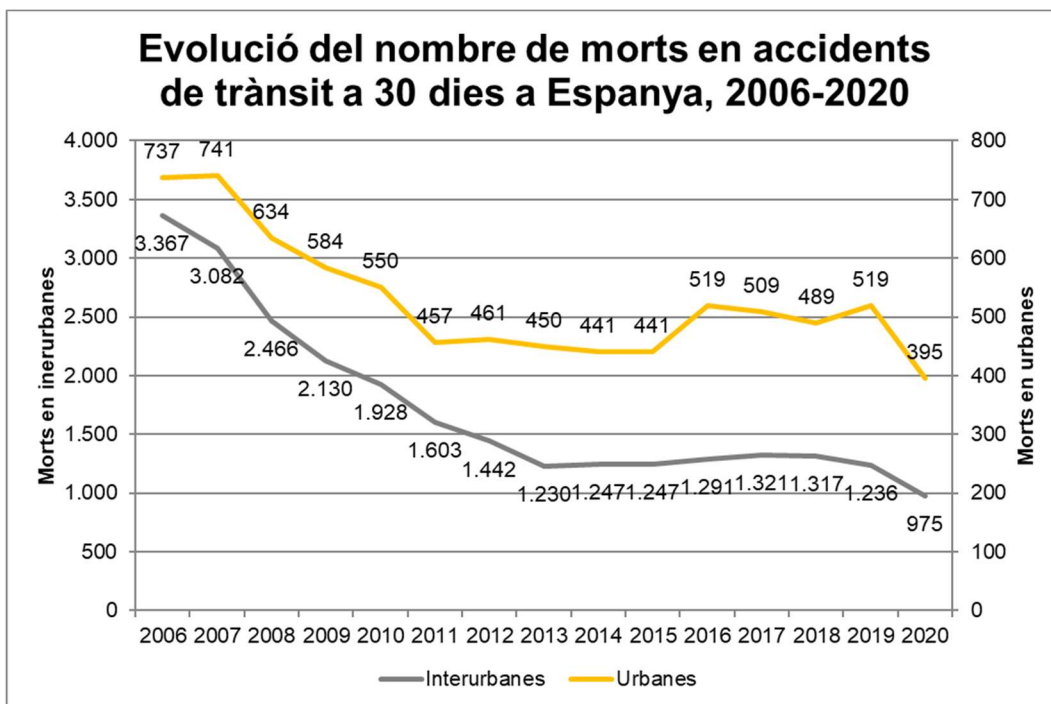
En els darrers anys, un dels fets a destacar ha estat el gran pes que han arribat a tenir les víctimes vulnerables, és a dir, vianants, ciclistes i usuaris de ciclomotors i motocicletes. I a partir d'ara també hi hem d'incloure els vehicles de mobilitat personal (VMP, bàsicament patinets elèctrics), que apareixen per primer cop en les estadístiques, tot i que amb un pes residual —recordem que estem parlant d'accidents en vies interurbanes i que es tracta d'un tipus de vehicle d'ús més intens en l'àmbit urbà. En aquest sentit, destaca el pes notable que han agafat progressivament les motocicletes, que representen al voltant del 23%. D'aquesta forma, si l'any passat en el balanç presentaven una notable reducció del 15%, enguany són el tipus de vehicle amb un increment més notable respecte del 2020 (un 30%). En els darrers deu anys han estat els turismes els que han reduït la seva mortalitat en major mesura, passant de 830 l'any 2011 a 484, el 2021: una reducció del -42%, que contrasta amb el -25% dels vianants o, encara més, amb el -3% de les motocicletes.

Evolució del nombre de morts en carretera (24 hores) per tipus de vehicle

	2017	2018	2019	2020	2021	Diferència 2021/2019	Diferència 2021/2020
Vianant	91	137	118	99	110	-7%	11%
Bicicleta	43	36	40	37	31	-23%	-16%
VMP				1	1		0%
Ciclomotor	20	30	19	16	13	-32%	-19%
Motocicleta	242	217	267	175	228	-15%	30%
Vulnerables	396	420	444	328	383	-14%	17%
Turisme	649	598	508	431	484	-5%	12%
Furgoneta	75	65	71	46	60	-15%	30%
Camió	53	61	58	45	47	-19%	4%
Autobús	2	11	0	1	1	0%	0%
Altres vehicles	23	33	20	23	29	45%	26%
Total	1.198	1.188	1.101	874	1.004	-9%	15%

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

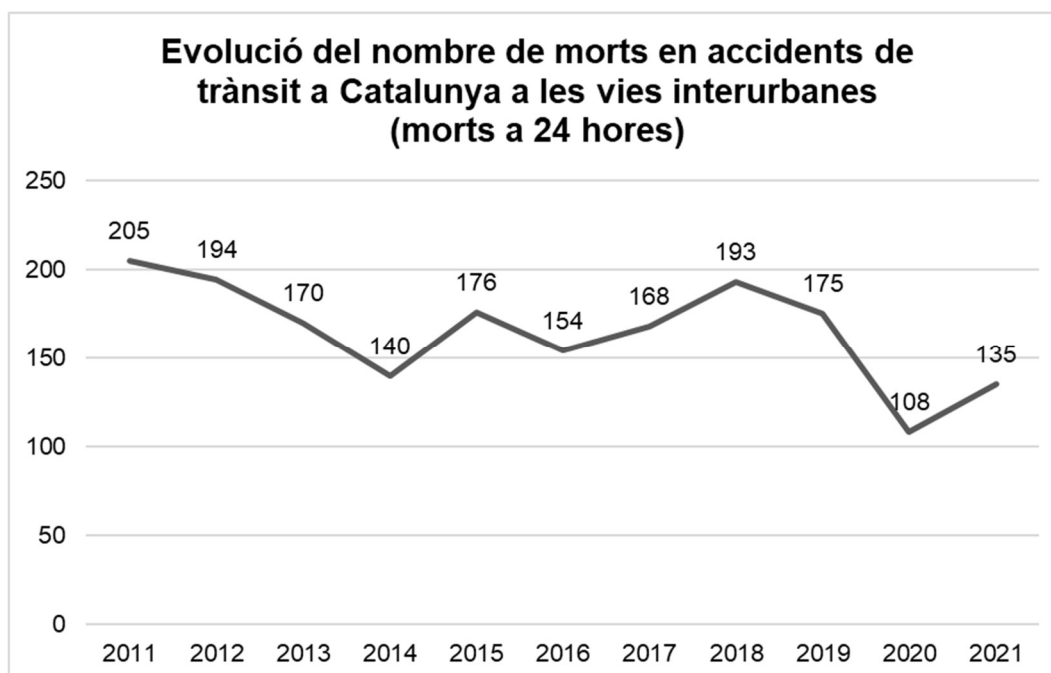
Cal recordar, però, que les dades definitives i homologables amb les europees no les sabrem fins que no es publiquin les referents als morts en vies urbanes i interurbanes que han tingut lloc en els 30 dies posteriors a l'accident. En aquest sentit, les dades que tenim disponibles actualment són les que ha publicat la DGT a *Avance de las principales cifras de la siniestralidad vial. España. 2020*, que ens indiquen que el 2020 hi va haver en total 1.370 morts en accidents de trànsit, dels quals 395 en vies urbanes i 975 a les interurbanes. Són dades que mostren una reducció excepcional que no podem comparar amb l'any anterior. Haurem d'esperar a la publicació de les dades oficials del 2021.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

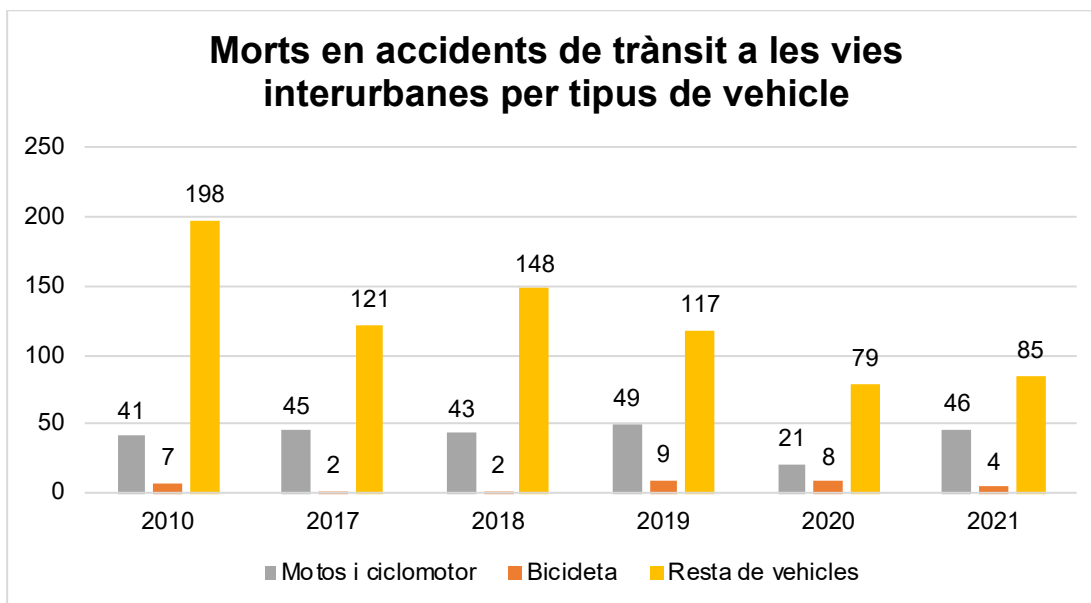
2. La sinistralitat mortal a Catalunya

A Catalunya, després d'uns anys de creixement de la sinistralitat, el 2019 va comportar una reducció. L'any 2020, com hem insistit, va ser un any extraordinari en el qual, com a conseqüència de les restriccions a la mobilitat, es va produir la xifra més baixa de la sèrie històrica. El retorn a la normalitat de la mobilitat no ha significat aquest any passat el retorn al mateix nivell del 2019, sinó que s'ha produït una reducció notable (un -23%). S'ha passat dels 175 morts del 2019, a 108 el 2020 i 135 el 2021.



Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

També a Catalunya cal posar èmfasi en el cas dels vehicles de dues rodes amb motor (ciclomotors i, sobretot, motos) perquè, contra l'evolució general del nombre de morts que ha estat descendent, malgrat la frenada dels darrers anys, en el cas dels motoristes l'evolució ha estat clarament negativa, de manera que l'any 2021 hi ha hagut 5 morts més que els que hi havia hagut el 2010 (un augment del 12%). L'evolució dels motociclistes contrasta amb la de la resta de vehicles, que han passat de 198 morts el 2010 a 117 l'any 2019, caient fins a 76 el 2020, i tornant a pujar a 46 el 2021, molt proper al d'abans de la pandèmia. Si en els dos darrers anys ha estat notori el nombre de ciclistes, aquest darrer any ha tornat a decreixer respecte del 2019, però sense arribar als nivells dels anys 2017 i 2018.



Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

La sinistralitat mortal a la carretera no ha estat uniforme al territori. La província de Girona ha estat la que ha tingut un increment més gran respecte del 2019: hi han mort 34 persones en accidents de trànsit, cosa que representa un increment del 26%. A Lleida hi ha hagut una víctima mortal més que el 2019 (un 4%). Per contra, Tarragona i Barcelona han vist un fort descens respecte de fa dos anys. A Tarragona s'ha passat de 40 morts el 2019 a 20 el 2021 (un -50%). A Barcelona, per la seva banda, el 2019 hi va haver 80 morts en accidents de trànsit i el 2021 n'hi ha hagut 52 (-35%).

3. Conclusió

La pandèmia de la covid-19 va capgirar-ho tot i l'any 2020 no serveix com a referència. A partir de l'any 2013 la tendència en la reducció de la sinistralitat mortal, que s'havia produït durant els deu anys precedents, va canviar de sobte i es va aturar. Des d'aleshores, la tendència en el conjunt de les vies —interurbanes i urbanes— s'havia mantingut plana, amb lleugers alts i baixos que no han canviat substancialment la tendència general, o potser amb un lleuger descens el 2019 (gràcies a la reducció de morts en vies interurbanes). Aquest canvi de tendència és el que ha provocat que el 2020 no s'hagi assolit l'objectiu europeu de reducció del 50%: el 2010 hi havia hagut 2.478 morts a 30 dies en totes les vies. L'any 2020 han estat 1.370, lluny dels 1.239 que hi havia com a objectiu de reducció. Amb tot i això, es tracta d'una xifra extraordinària que marca un propòsit molt ambiciós per al 2030, any en què la Comissió Europea ha tornat a fixar com a objectiu una reducció del 50%. Les dades de sinistralitat a la carretera, que només aporten una part de la sinistralitat viària i que són a 24 hores, no apunten en la bona direcció, encara que representin una reducció respecte del 2019, darrer any de normalitat.

Caldrà fer més esforços per aconseguir-ho. Caldrà que, fins i tot abans de tornar a recuperar els nivells de mobilitat anteriors al març de 2020, s'implementin accions que millorin la seguretat viària. Nosaltres tornem a insistir en el que proposàvem l'any 2017 amb l'[Informe. 20 mesures per al 2020](#), una bateria d'accions que havien de permetre reprendre el camí de millora, entre les quals podem destacar:

- Un pla específic de seguretat motociclista, entre altres, centrat en el conductor i els seus factors de risc, però també abordant els sistemes de seguretat dels vehicles i la infraestructura.
- Un accés gradual al permís de conduir limitant inicialment situacions reals de risc com conduir de nit, alcoholèmia 0, o conduir amb gent de la mateixa edat. El RACC defensa l'accés gradual al permís de conduir per als novells.
- Una revisió a fons del procés formatiu d'obtenció del permís acompanyat de mesures durant la resta de la vida, en un context d'automatització progressiva de funcions de conducció que no ha estat previst en la formació de conductors i que sovint sobrepassa els conductors amb permís vigent.
- Una gestió activa de les polítiques de trànsit envers la població conductora més gran de 75 anys, en un context de fort increment de població gran durant la dècada vinent, en la qual es despleguin eines d'avaluació i manteniment de capacitats dels conductors d'edat avançada.
- La introducció urgent als vehicles en circulació de tecnologies que salven vides, com la frenada automàtica d'emergència en tots els vehicles, o l'ABS i l'eCall a les motos, entre altres. Algunes tecnologies seran introduïdes als turismes de forma obligatòria el 2022, però el col·lectiu motociclista, que com s'ha vist està empitjorant, no es beneficiarà d'aquestes mesures.
- La recuperació dels nivells de despesa en manteniment i millora de les carreteres per abordar un pla d'adequació de seguretat viària de la infraestructura que permeti que més del 90% del trànsit circuli per vies de 3 o més estrelles de seguretat.
- La introducció de sistemes cooperatius entre vehicles i infraestructura, tant a les vies d'alta capacitat com en vies convencionals, que permetin informar els conductors i gestionar de forma preventiva el trànsit i les seves incidències, meteorologia adversa, etc.

Des del RACC no només veiem plenament vigents bona part de les mesures proposades a l'[Informe. 20 mesures per al 2020](#), sinó que considerem que caldrà començar a reflexionar sobre quines polítiques s'hauran de plantejar en el futur immediat. El nostre horitzó ha de ser continuar avançant cap a l'objectiu últim: 0 víctimes mortals en accidents de trànsit el 2050.