

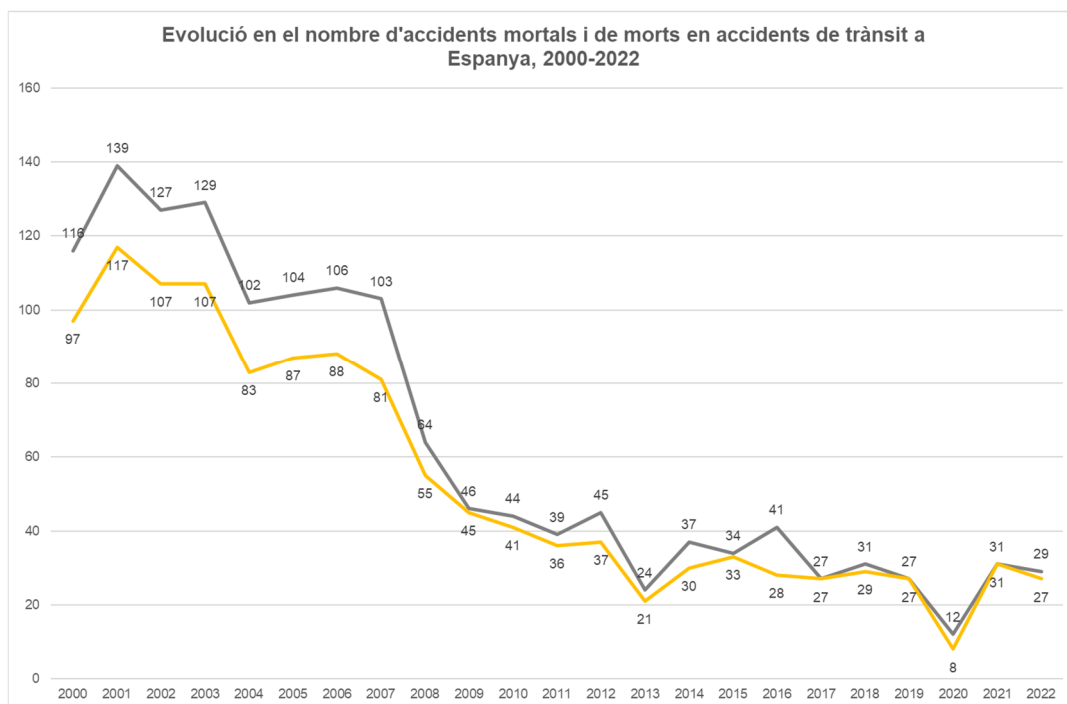
BALANÇ DE SINISTRALITAT DE LA SETMANA SANTA 2022

Abril 2022

Abans de Setmana Santa, la DGT va llançar una espectacular campanya titulada “Los Treinta y Seis”, en referència al nombre de persones que havien de morir a les carreteres espanyoles durant aquest període segons una projecció elaborada amb milers de dades de sinistres mortals en carretera. El que s’anomena *big data*. La campanya tenia com a objectiu incentivar la precaució en les sortides d’aquests dies festiu i que, al final, la predicció que es feia de 36 morts a les carreteres no s’acabés complint. Sembla que això s’ha aconseguit, tot i que encara hem de lamentar 29 víctimes mortals i 96 ferits hospitalitzats entre el divendres 8 i el dilluns 18 d’abril.

1. Setmana Santa de retorn a la normalitat

Pel que fa a la mobilitat, la mateixa DGT ha destacat el fet que s’ha superat la situació anterior a la pandèmia, amb un nombre de desplaçaments que és el més alt des que es tenen registres (2008). Amb una mobilitat d’un 6% per sobre de la de 2019, el nombre d’accidents mortals ha estat el mateix i el nombre de víctimes mortals lleugerament superior. Fins i tot, la sinistralitat mortal s’ha reduït respecte el que va passar la Setmana Santa de l’any passat. Ara bé, això ens situa en un escenari d’estancament de la sinistralitat mortal, més que d’un clar descens, com el que es va produir a partir del 2007 amb la implantació del permís per punts. Si no tenim en compte l’any 2020, extraordinari a causa del confinament, les dades de la Setmana Santa se situen només lleugerament per sota de la mitjana dels darrers deu anys.



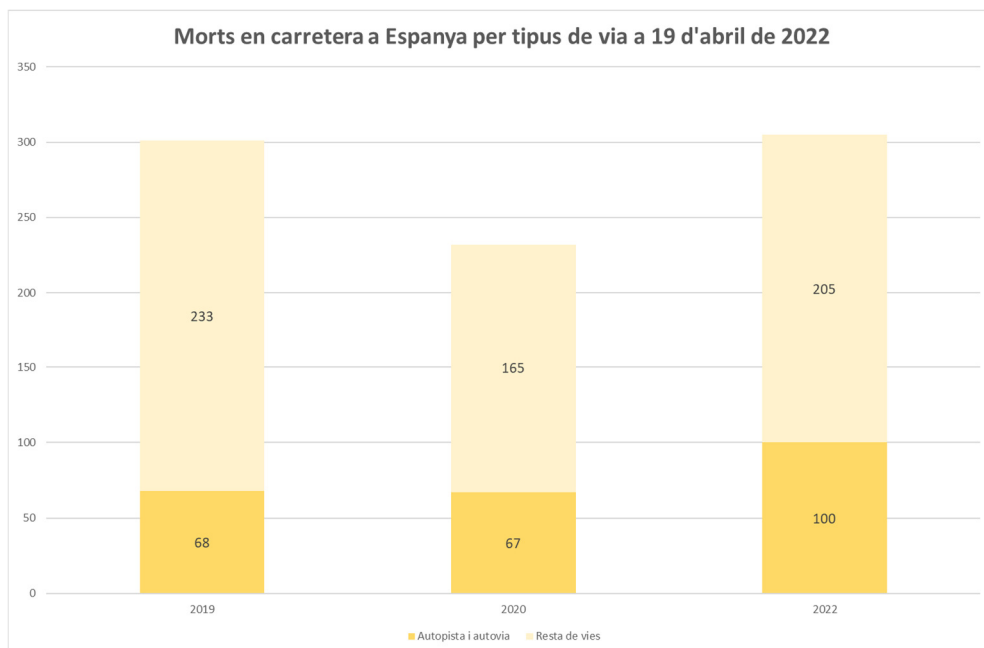
Font: DGT.

La major part d'aquests accidents, com és habitual, s'ha produït en carreteres convencionals, en les quals hi ha hagut 21 morts, un menys que el 2021 i dos més que el 2019. Es tracta principalment de persones que viatjaven en turismes (12), però destaquen també els vianants (6 morts) i els vehicles de dues rodes amb motor (moto i ciclomotor, també amb 6 morts). El principal tipus de sinistre a Espanya ha estat la sortida de via (9 morts), seguit de la col·lisió frontal (8) i dels atropellaments (6).

Durant aquesta Setmana Santa, Catalunya s'ha situat al capdavant de la sinistralitat mortal a Espanya, amb 6 morts, els mateixos que a Castella i Lleó, comunitats que estan seguides per Andalusia i Aragó (4 morts en cada una). En el cas de Catalunya, els sis accidents mortals s'han produït principalment en carreteres de calçada única (tots menys un, que ha tingut lloc a la B-20) i hi han mort 4 conductors de turismes, tots ells en accidents frontals, i 2 conductors de motocicleta (un per sortir de la via i l'altre envestit per un turisme).

2. La sinistralitat mortal a les carreteres espanyoles a 19 d'abril

El fet que durant la Setmana Santa de 2022 hi hagi hagut dos morts menys que l'any passat no ens ha de fer oblidar que l'inici d'any no ha estat massa afalagador. El mes de gener hi va haver 27 morts més que el 2019. Durant els mesos de febrer i març la sinistralitat mortal s'ha reduït, de forma que, a 31 de març, en l'acumulat anual hi havia 252 morts, tres menys que en l'any de referència previ a la COVID. Però durant el mes d'abril s'ha recuperat la tendència a l'alça de començaments d'any i a 19 d'abril ja hi havia 305 morts en accidents de trànsit en vies interurbanes, 4 més que el 2019.

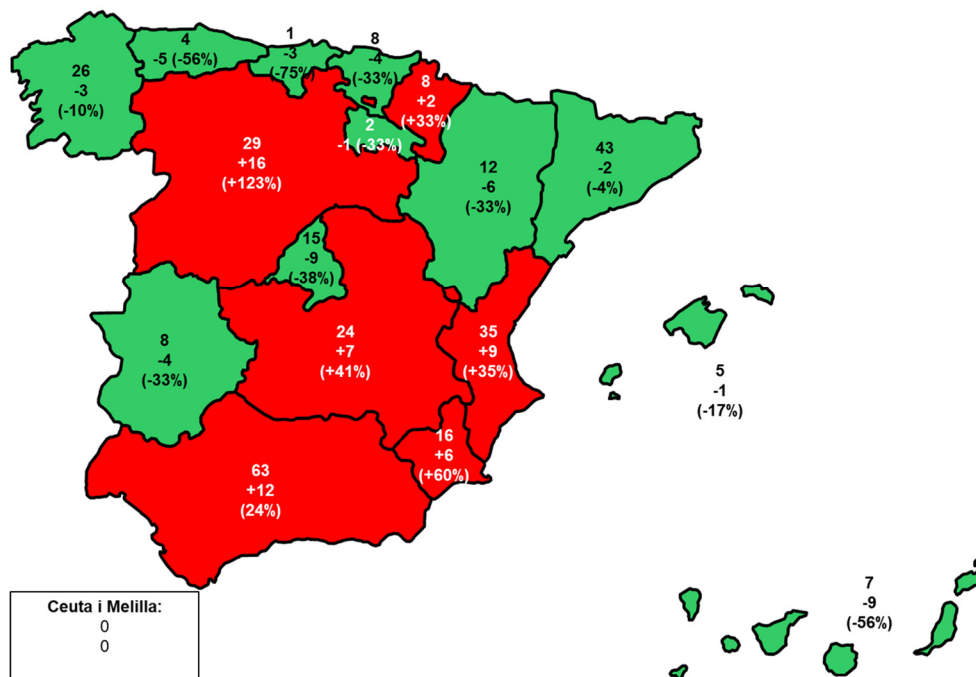


Font: DGT.

Ja s'ha assenyalat que la major part d'accidents mortals es produeixen a les carreteres convencionals. Però durant el primer trimestre de l'any observem un augment notable dels accidents en autopistes i autovies, que han passat de 68 el 2019 a 100 durant els primers mesos d'aquest any. Caldrà fer-ne un anàlisi en profunditat, abans de treure conclusions precipitades. En el cas de Catalunya, per exemple, és cert que l'AP-7 és la carretera que presenta una major concentració d'accidents, tal i com ressaltava el Servei Català de Trànsit al seu balanç del primer trimestre de l'any. Ara bé, cal dir que en aquest cas s'hi donen circumstàncies especials: en un sol dels accidents hi van morir tres persones, mentre que les altres quatre que han mort han estat atropellades, circumstància que hauria de ser excepcional en una autopista.

Castella i Lleó, amb 29 morts (16 més que el 2019, un augment del 123%), Andalusia, amb 63 (12 més, +24%) i la Comunitat Valenciana, amb 35 morts (9 més, +35%) és on més s'incrementa la sinistralitat en termes absoluts. En canvi, hi ha 11 comunitats autònomes on la sinistralitat mortal cau respecte de fa tres anys, encapçalades per Madrid, amb 15 víctimes mortals (9 menys que el 2019, -38%) i Canàries (7 morts, 9 menys que el 2019, -56%), seguides d'Aragó, Astúries, el País Basc i Extremadura. Catalunya, amb 43 —segons les dades del Servei Català de Trànsit— la sinistralitat mortal s'ha reduït lleugerament: només 2 persones menys han mort a la carretera (un 4% menys que el 2019).

Morts en accidents de trànsit a les carreteres espanyoles per comunitats autònomes a 19 d'abril de 2022 (morts a 24 hores)
Variació respecte la mateixa data de 2019



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La major part de les víctimes mortals viatjaven en turismes, els quals són els vehicles que més creixen. En canvi, hi ha un descens notable dels vehicles de dues rodes, fet especialment important en el cas de les motocicletes. D'aquesta forma ens trobem amb el fet que els morts que circulaven en automòbil de turisme ja representen més del 50% del total de morts en carretera.

Nombre de morts en carretera a Espanya segons mitjà de desplaçament a 19 d'abril						
	Nombre de morts			%		
	2019	2021	2022	2019	2020	2021
Vianant	35	27	36	11,6%	11,6%	11,8%
Bicicleta	11	5	12	3,7%	2,2%	3,9%
Ciclomotor	4	7	3	1,3%	3,0%	1,0%
Motocicleta	65	54	52	21,6%	23,3%	17,0%
Turisme	141	105	158	46,8%	45,3%	51,8%
Furgoneta	23	13	23	7,6%	5,6%	7,5%
Camió	17	15	16	5,6%	6,5%	5,2%
Resta	5	6	5	1,7%	2,6%	1,6%
Total	301	232	305	100,0%	100,0%	100,0%

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

3. Conclusió

Després de dos anys en què la Setmana Santa s'ha vist condicionada pels confinaments,enguany s'ha tornat a la normalitat i, fins i tot, s'han superat amb escreix el nombre de desplaçaments de llarg recorregut del 2019, any que podem prendre com a referència anterior a la pandèmia. Malgrat que la mobilitat ha crescut més que la sinistralitat mortal en carretera, hem de lamentar el fet que s'hagin perdut 29 vides humanes, dues menys que l'any passat però encara dues més que el 2019.

Malgrat que s'han trencat les previsions que s'havien elaborat amb *big data*, no podem considerar que siguin bones notícies. I encara més, si ens fixem no en el que ha passat durant la Setmana Santa i mirem l'acumulat del que portem d'any. A data de 19 d'abril, hi ha quatre morts més que el 2019 —no parlem si ho comparem amb l'any passat on encara s'estava sota els efectes del confinament—. Són unes dades que encara es poden revertir aquest any per obtenir un descens notori de la sinistralitat i, d'aquesta forma, avançar de forma clara cap a l'objectiu europeu de reducció del 50% dels morts pel 2030.

Des del RACC hem d'insistir en què calen més mesures per tal de poder assolir la fita dels 0 morts en carretera l'any 2050. Mesures ja proposades anteriorment com un pla específic de seguretat per motociclistes, un accés gradual al permís de conduir, una revisió a fons del procés formatiu... Així com noves inversions en infraestructures que millorin la seguretat vial. En definitiva, cal fer nous esforços per revertir la situació actual i tornar al camí dels descensos notables de la sinistralitat mortal.