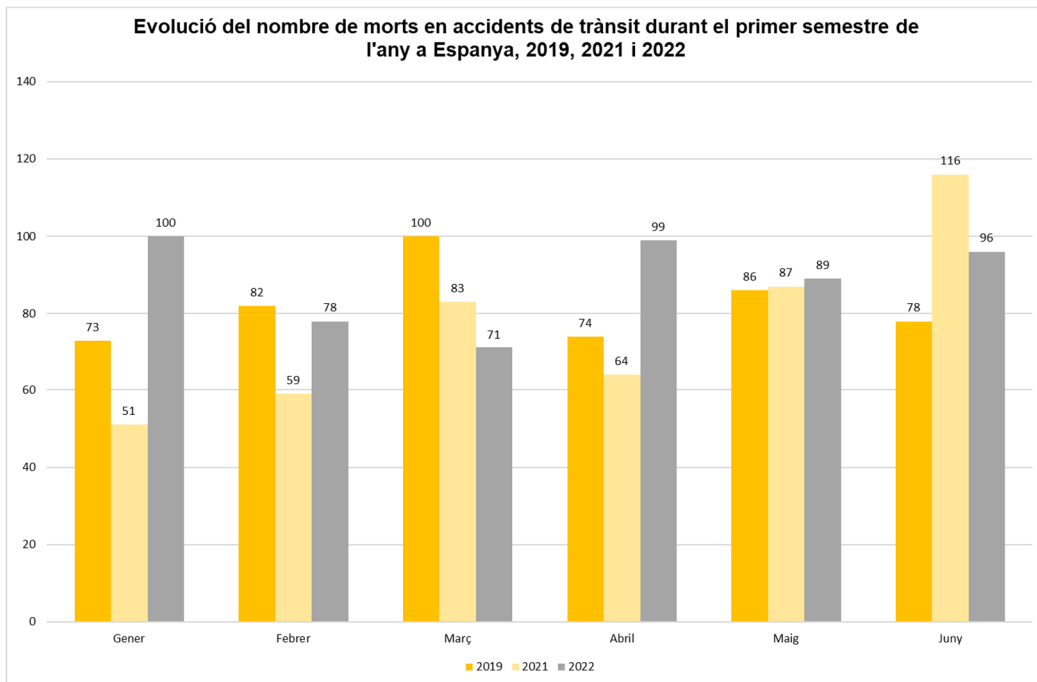


# **Balanç de sinistralitat del primer semestre de 2022**

**Juliol 2022**

## INTRODUCCIÓ

Per aquells que encara no han sortit de vacances i han d'agafar el seu vehicle particular, o bé aquells que les estan gaudint o, fins i tot, pels que han de tornar, no està de més recordar en aquestes dates que cal tenir prudència i estar atens al volant. I més encara, quan les dades de sinistralitat mortal del primer semestre de l'any no son gens engrescadores. Efectivament, **a 30 de juny havien mort a les carreteres espanyoles 533 persones, 40 més que l'any 2019**, darrer any de normalitat en la mobilitat abans de la pandèmia. Si ho comparem amb el 2021, la diferència encara és més gran: en aquest període hi ha hagut 73 morts més que l'any passat (un 16% més). Ara bé, hem de tenir en compte que l'estat d'alarma, amb les restriccions de mobilitat corresponents, no es va aixecar fins al 8 de maig de l'any passat i, en conseqüència, no és estrictament comparable.



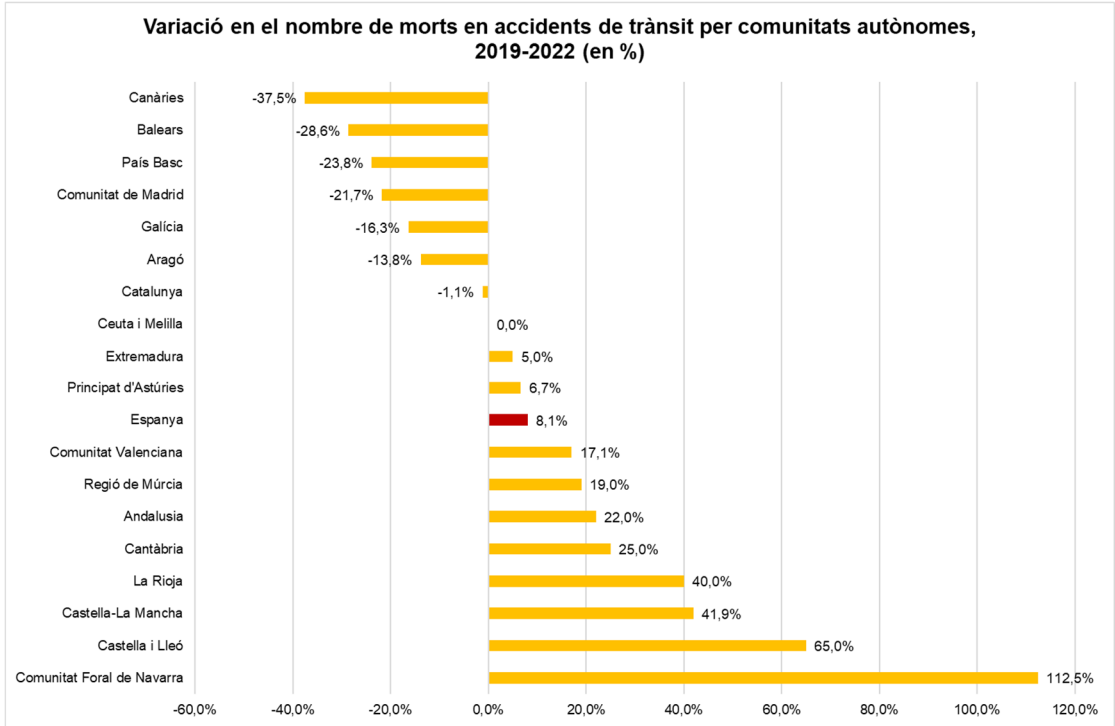
Font: elaborat amb dades de la DGT.

Així doncs, si prenem com a referència el 2019, l'any 2022 es va iniciar amb un mes de gener amb 100 morts (27 més que fa tres anys). Però els mesos de febrer i març apuntaven a una gran reducció de la sinistralitat mortal que no ha tingut continuïtat ni l'abril, ni el maig, ni el juny. D'aquesta manera s'ha arribat a la situació actual que, si no s'hi prenen mesures, dificultarà avançar cap al compliment de l'objectiu europeu pel 2030 de reduir en un 50% la sinistralitat mortal del 2020.

## LA SINISTRALITAT A LES CARRETERES ESPANYOLES A 17 DE JULIOL DE 2022

A **17 de juliol**, darrera dada disponible a Espanya quan redactem aquestes línies, el nombre de morts ha arribat 604, un 8,1% més que l'any 2019. Aquest augment no s'ha produït de manera homogènia en el territori. D'aquesta forma, trobem set comunitats autònomes on la sinistralitat s'ha reduït, encapçalades en termes relatius per les Canàries, les Illes Balears i el País Basc. La comunitat autònoma amb un major increment relatiu de la sinistralitat ha estat Navarra, que ha passat de 8 morts el 2019 a 17, enguany (un increment del 112,5%), Castella i Lleó (amb 26 morts més, un creixement del 65%) i Castella-La Mancha que, amb 13 morts més ha augmentat un 41,9%. Hem de destacar també, el cas d'Andalusia, que és on més morts hi ha hagut, augmentant 22 víctimes respecte l'any 2019, cosa que suposa un increment del 22%.

| <b>Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a Espanya per Comunitats Autònomes a 17 de juliol</b> |             |             |             |                             |
|---|-------------|-------------|-------------|-----------------------------|
|   | <b>2019</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>Diferència 2022/2019</b> |
| Andalusia   | 100         | 108         | 122         | 22                          |
| Aragó   | 29          | 26          | 25          | -4                          |
| Balears   | 14          | 19          | 10          | -4                          |
| Canàries  | 24          | 12          | 15          | -9                          |
| Cantàbria   | 4           | 6           | 5           | 1                           |
| Castella i Lleó   | 40          | 41          | 66          | 26                          |
| Castella-La Mancha  | 31          | 41          | 44          | 13                          |
| Catalunya   | 91          | 70          | 90          | -1                          |
| Comunitat de Madrid   | 46          | 36          | 36          | -10                         |
| Comunitat Foral de Navarra  | 8           | 10          | 17          | 9                           |
| Comunitat Valenciana  | 41          | 44          | 48          | 7                           |
| Extremadura   | 20          | 11          | 21          | 1                           |
| Galícia   | 49          | 42          | 41          | -8                          |
| La Rioja  | 5           | 4           | 7           | 2                           |
| País Basc   | 21          | 23          | 16          | -5                          |
| Principat d'Astúries  | 15          | 6           | 16          | 1                           |
| Regió de Múrcia   | 21          | 23          | 25          | 4                           |
| Ceuta i Melilla   | 0           | 0           | 0           | 0                           |
| <b>Espanya</b>  | <b>559</b>  | <b>522</b>  | <b>604</b>  | <b>45</b>                   |



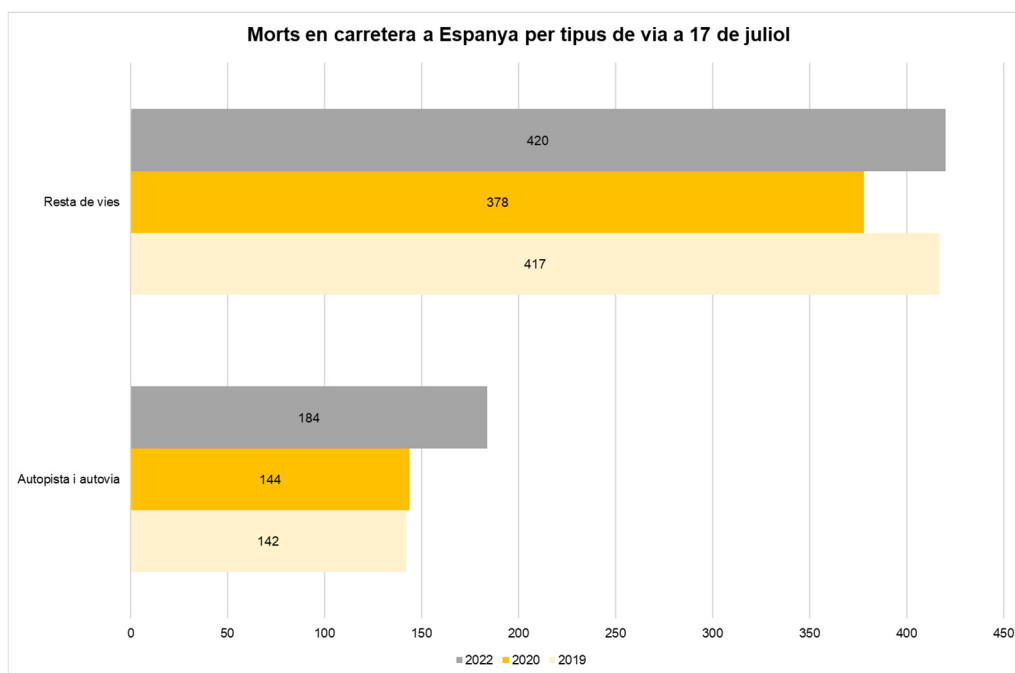
Font: elaborat amb dades de la DGT. Dades a 17 de juliol

Gairebé la meitat d'aquests morts viatjaven en turisme. De fet, el nombre de víctimes mortals en aquest tipus de vehicle són el tercer grup que ha tingut un increment més alt, si descomptem la resta de vehicles. Els turismes han augmentat la sinistralitat mortal en un 16,7%, amb la qual cosa han passat de representar el 46,0% l'any 2019 al 49,7% en l'actualitat. Els col·lectius vulnerables en conjunt (vianant, bicicleta, ciclomotor, motocicleta i VMP) han perdut pes relatiu, sobretot per les reduccions en ciclomotors i motocicletes. És un fet que contrasta respecte alguns àmbits urbans (especialment de grans ciutats), com Barcelona, on sabem que dels 12 morts en accidents de trànsit fins a la data, 11 eren motoristes. En canvi, han augmentat notablement els vianants atropellats (el grup més nombrós després dels que viatjaven en turisme) i, sobretot, les bicicletes, que tenen un increment del 25%, quedant per darrera la resta de vehicles. També cal destacar el fet que hi ha hagut un mort que circulava amb vehicle de mobilitat personal (VMP), tenint en compte que és un tipus de vehicle que té prohibit circular en vies interurbanes, i que s'ha inclòs en la categoria de resta de vehicles.

| Morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle a 17 de juliol |                 |            |            |               |               |               |
|---|-----------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------|
|   | Nombre de morts |            |            | %             |               |               |
|   | 2019            | 2021       | 2022       | 2019          | 2021          | 2022          |
| Vianant   | 51              | 48         | 58         | 9,1%          | 9,2%          | 9,6%          |
| Bicicleta   | 20              | 14         | 25         | 3,6%          | 2,7%          | 4,1%          |
| Ciclomotor  | 8               | 11         | 6          | 1,4%          | 2,1%          | 1,0%          |
| Motocicleta   | 142             | 133        | 121        | 25,4%         | 25,5%         | 20,0%         |
| Turisme   | 257             | 243        | 300        | 46,0%         | 46,6%         | 49,7%         |
| Furgoneta   | 38              | 28         | 44         | 6,8%          | 5,4%          | 7,3%          |
| Camió   | 31              | 30         | 29         | 5,5%          | 5,7%          | 4,8%          |
| Resta   | 12              | 15         | 21         | 2,1%          | 2,9%          | 3,5%          |
| <b>Total</b>  | <b>559</b>      | <b>522</b> | <b>604</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> |

Font: elaborat amb dades de la DGT.

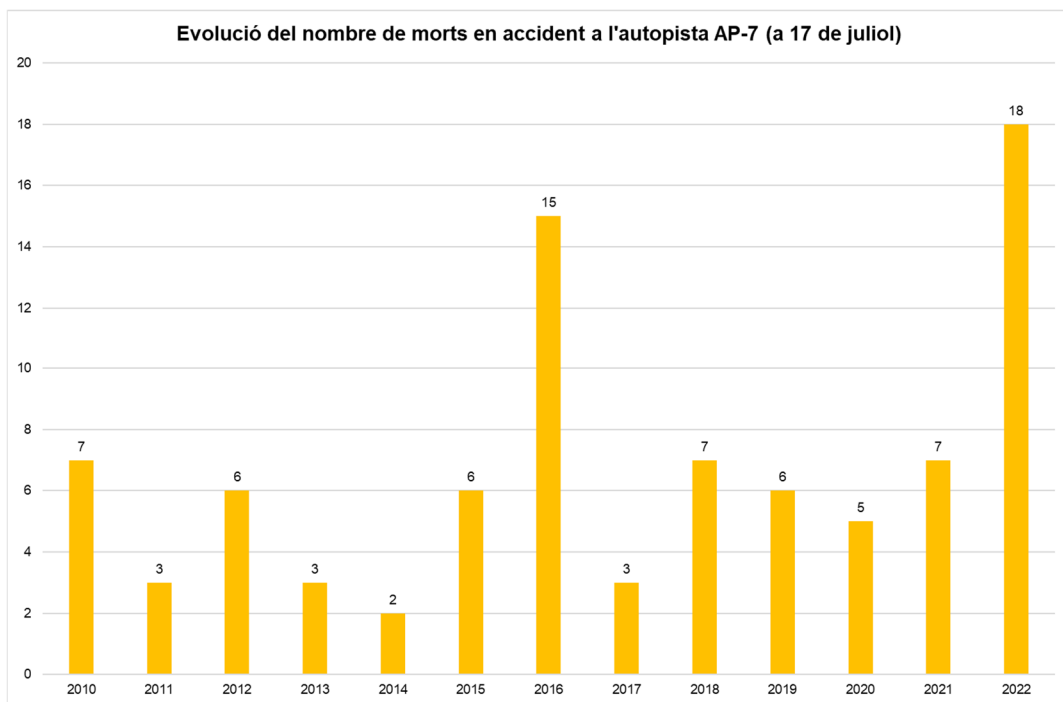
Si bé la majoria de víctimes mortals continuen produint-se a les carreteres convencionals (el 69,5%), hem de destacar el fet que en aquest tipus de vies és on menys han crescut les víctimes mortals, passant dels 417 morts el 2019 als 420 del 2022 (un creixement del 0,7%). Per contra, hi ha hagut un creixement remarcable pel que fa al nombre d'accidents i víctimes mortals a les autopistes i autovies, les quals han passat dels 142 morts l'any 2019 als 184 actuals (29,6%). A manca de més dades, hem de suposar que aquest fet ha de ser el resultat tant de la supressió de peatges en determinades autopistes com d'un augment generalitzat de la mobilitat.



Font: elaborat amb dades de la DGT.

## LA SINISTRALITAT MORTAL A LES CARRETERES CATALANES: EL CAS DE L'AP-7

Una de les carreteres on destaca més l'augment de la sinistralitat és l'AP-7 en el seu recorregut per Catalunya. En aquesta comunitat autònoma, fins al **17 de juliol hi han mort 90 persones**, un 1,1% més que l'any 2019. En aquest cas, bona part de la sinistralitat mortal s'ha produït a l'autopista AP-7, en la qual hi ha hagut 18 víctimes mortals. D'aquesta forma, aquesta via concentra ella sola el 20,0% de tots els morts que s'han produït fins a la data en totes les carreteres catalanes.



Font: elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària (2010-2019) i amb els comunicats d'accidents mortals dels Mossos d'Esquadra.

La sinistralitat en aquesta via dels darrers anys, fins i tot durant la pandèmia, s'ha situat a l'entorn dels 6-7 morts anuals. En la sèrie dels darrers dotze anys destaca l'excepcionalitat del 2016, que és causada per l'accident a Freginals d'un autocar que tornava de les falles de València, en el qual van morir 13 noies. Doncs bé, sense cap altre accident excepcional que un produït a Barberà del Vallès, on van morir 3 persones, l'any 2022 ja supera de llarg la marca del malaguanyat any 2015.

Si ho comparem amb el que ha passat en les altres autopistes catalanes de les quals es va eliminar el peatge l'1 de setembre de l'any passat, la diferència és abismal. Certament, a l'AP-2, a la C-32 (en el tram entre Barcelona i Blanes) i la C-33, abans de l'alliberament del peatge pràcticament no hi havia accidents mortals. També és cert que a l'AP-7 ja hi havia un nombre més elevat d'accidents mortals que a la resta d'autopistes. Però l'augment que es reflecteix a la taula és enorme. En conjunt, les autopistes en les

que es va alliberar el peatge han passat de representar prop del 7% del total de víctimes mortals a una mica més d'un 24%, per efecte d'aquest gran increment en la carretera amb més trànsit de Catalunya.

| <b>Morts en accidents de trànsit a les autopistes en les que es va eliminar el peatge l'1 de setembre de 2021, gener-17 juliol</b> |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2022</b> |
| AP-7   | 7           | 6           | 18          |
| AP-2   | 0           | 0           | 1           |
| C-32*  | 0           | 1           | 1           |
| C-33   | 0           | 0           | 2           |
| Total autopistes alliberades   | 7           | 7           | 22          |
| Total morts a 14 de juliol   | 102         | 91          | 90          |
| % autopistes alliberades   | 6,9%        | 7,7%        | 24,4%       |

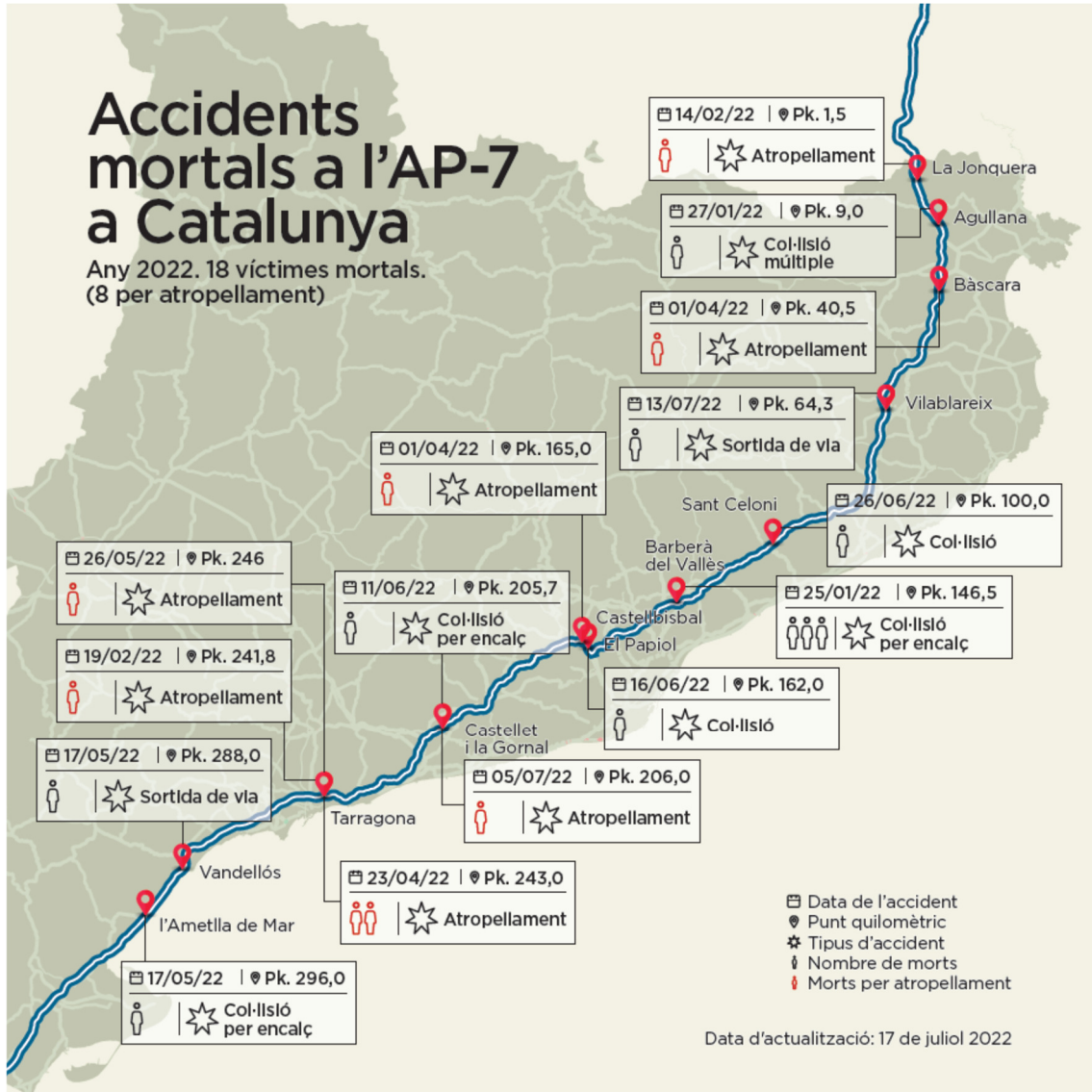
\* Només el tram Barcelona-Blanes

Font: elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària (2018-2019) i amb els comunicats d'accidents mortals dels Mossos d'Esquadra.

Els 18 morts de l'AP-7 en el que portem d'any són el resultat de 15 accidents de trànsit. Destaca el fet que la major part d'aquests accidents són atropellaments, una situació que contrasta amb el que passava abans de l'alliberament dels peatges, on la causa de la majoria dels accidents era la sortida de via dels vehicles i els atropellaments eren excepcionals. Significativament, el darrer accident a la C-33, dins del municipi de Barcelona, també ha estat un atropellament d'una dona que travessava desorientada aquesta autopista. A manca de més informació, es fa difícil esbrinar les causes d'aquest fenomen. En tots els casos sembla clara la imprudència dels ocupants dels vehicles (en algun cas producte d'un accident previ), però cal preguntar-nos sobre el perquè la majoria tenien el seu vehicle aturat en una via de gran volum de trànsit.

| <b>Tipus d'accidents mortals a l'AP-7 a 17 de juliol</b> |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|
|  | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2022</b> |
| Atropellament  |             | 1           | 7           |
| Col·lisió múltiple                                       |             |             | 1           |
| Col·lisió per encaç                                      |             |             | 3           |
| Sortida de via   | 3           | 4           | 2           |
| Col·lisió  | 2           | 1           | 2           |
| <b>Total</b>   | <b>5</b>    | <b>6</b>    | <b>15</b>   |

Font: elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària (2018-2019) i amb els comunicats d'accidents mortals dels Mossos d'Esquadra.





## CONCLUSIÓ

L'evolució de la sinistralitat mortal en carretera a Espanya al llarg de l'any no és positiva. Si ho comparem amb el darrer any de normalitat, s'han produït 45 morts més, la qual cosa significa un increment del 8,1%. Si un mort ja és massa, aquest increment és excessiu. D'aquesta forma, Espanya no camina en la direcció de poder assolir el repte europeu de reduir el nombre de morts en carretera en un 50% durant aquesta dècada.

Un dels fets rellevants de la nova situació, és que el major increment de mortalitat a les carreteres s'està produint en les vies d'alta capacitat. Autopistes i autovies, considerades habitualment com a vies més segures, han vist com el nombre de víctimes mortals s'hi incrementava en gairebé un 30%. Mentre, a les carreteres convencionals, que continuen registrant la major part dels accidents mortals, s'hi ha produït només un lleuger increment, 3 morts més que el 2019 (un 0,7% més).

A Catalunya, la situació no és molt millor. A data 17 de juliol, hi havia hagut un mort menys (un descens de l'1%). Aquí també a les vies d'alta capacitat s'hi ha produït un augment, especialment a l'autopista AP-7. La disponibilitat de dades ens permet centrar el focus en aquesta via ràpida. En aquest cas veiem com l'AP-7 concentra ella sola el 20% de les morts que s'han produït a Catalunya en el que portem d'any. Sembla evident que l'augment de trànsit en una carretera, que ja abans del setembre de 2021 era la més concorreguda de Catalunya, hi ha de tenir alguna cosa a veure. Ara bé, caldria dur a terme una anàlisi més acurada quan observem que bona part dels accidents mortals que s'hi han produït han estat atropellaments, un fet excepcional en els anys anteriors a l'alliberament dels peatges.

Des del RACC hem d'insistir en la necessitat d'aturar aquesta pèrdua de vides humanes i 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 i persistir en la conscienciació i educació de les persones. En definitiva, cal fer nous esforços per revertir la situació actual i tornar al camí dels descensos notables de la sinistralitat mortal.