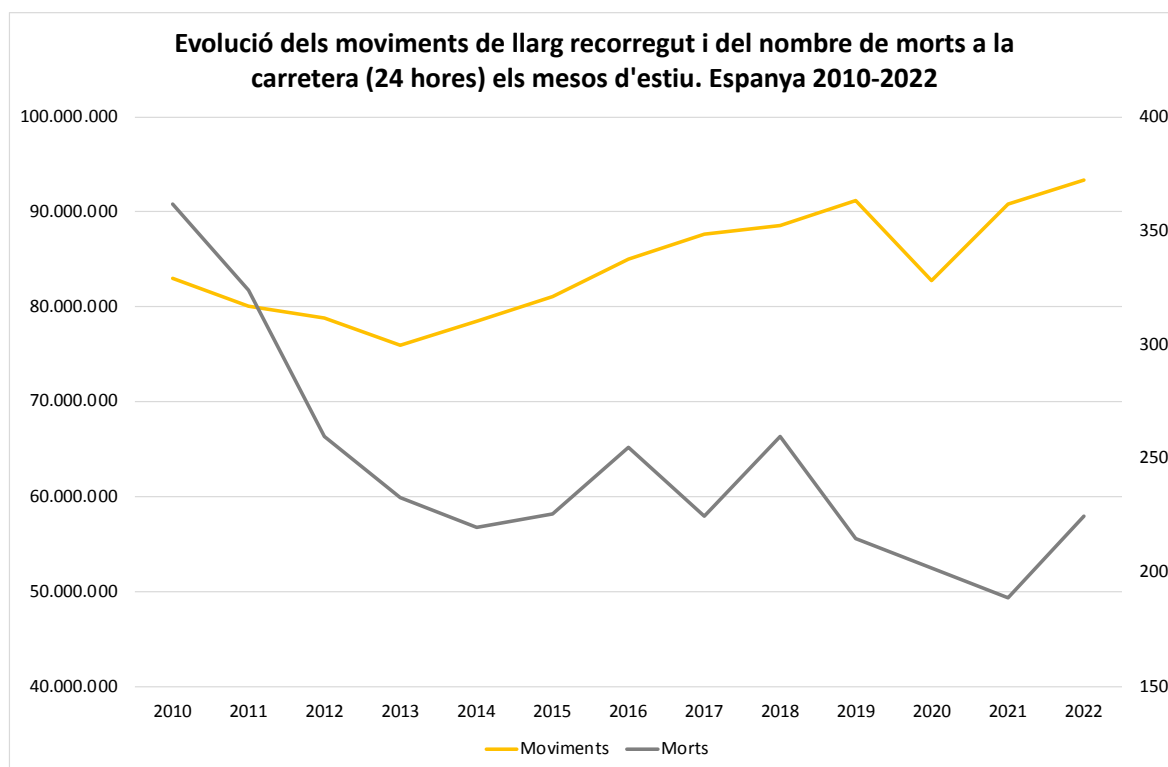


# **Balanç de sinistralitat estiu de 2022**

**Setembre 2022**

## Introducció

Al butlletí de [juliol](#) ja llançàvem un advertiment davant el preocupant increment de les xifres de la sinistralitat a la carretera. Val a dir que la situació no ha millorat durant aquest estiu i ha continuat el degotall d'accidents i víctimes mortals. D'aquesta forma, durant els mesos de juliol i agost han mort a les carreteres espanyoles 225 persones, 10 més que el 2019 (un 4,7% més). No podem atribuir aquest increment només a l'augment del trànsit. És cert que els desplaçaments de llarg recorregut recollits per la DGT s'han situat per damunt dels anys previs a la pandèmia: si el 2019 n'hi va haver més de 91 milions, el 2022 s'han superat els 93. Però això representa només un increment del 2,4%, un creixement inferior al que presenten les víctimes mortals. D'aquesta forma, la mortalitat a la carretera ha crescut més que el que ho ha fet el trànsit. En conseqüència, hem d'atribuir aquest increment a altres factors, més enllà d'una major circulació de vehicles, que sempre incrementa el risc de patir un accident: distraccions, excés de velocitat, consum de begudes alcohòliques..., i també a mancances en les infraestructures.



Font: Elaborat amb dades de la DGT.

En conjunt, doncs, fins al 31 d'agost, a Espanya hi ha hagut 693 accidents de trànsit en els quals han mort 753 persones. Això suposa situar la xifra dels primers vuit mesos de l'any en 45 persones mortes més que el 2019, any de referència estadística, és a dir, un increment del 6,4%. Aquest fet situa la perspectiva de finalitzar l'any amb unes dades no massa favorables pel que fa al nombre de víctimes mortals i allunyades de l'objectiu europeu, sempre a l'horitzó, de reducció en un 50% per al 2030.

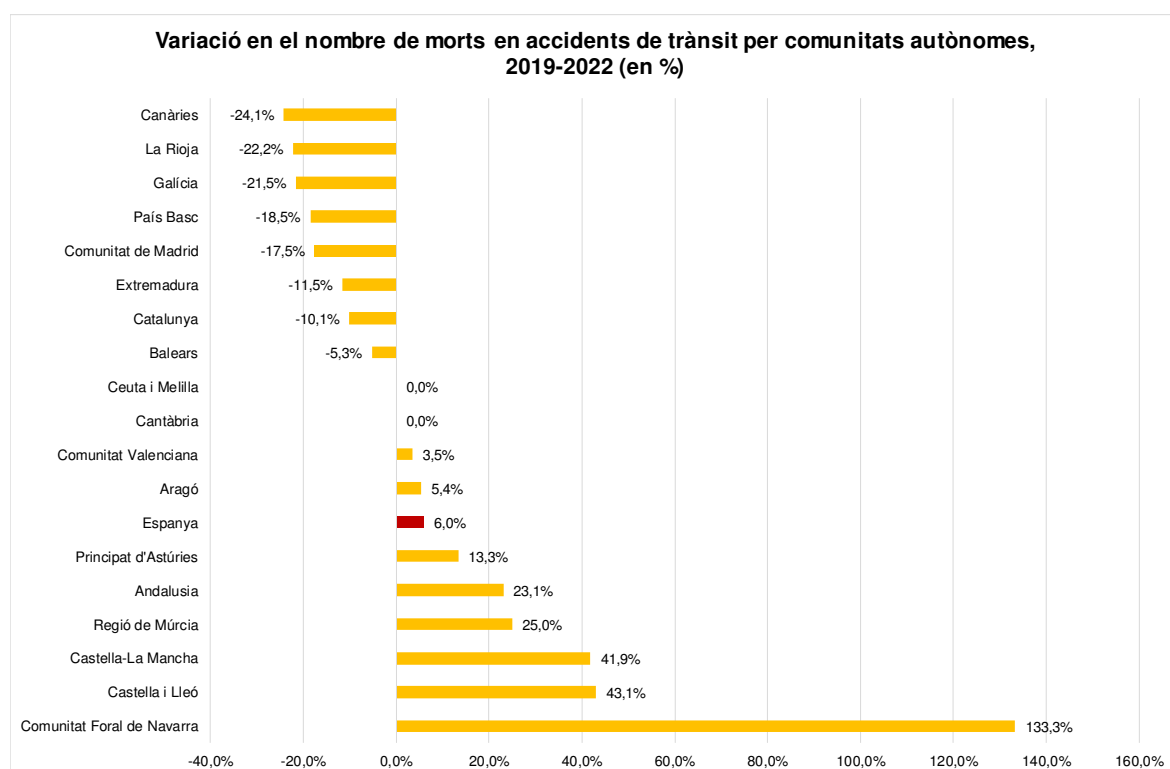
## La sinistralitat a les carreteres espanyoles durant l'estiu del 2022 (juliol i agost)

Les comunitats autònomes amb un nombre de morts més alt durant l'estiu (mesos de juliol i agost) han estat Andalusia, Catalunya, Castella i Lleó, Castella-La Manxa, Aragó i Galícia. Tanmateix, el comportament d'aquestes dades ha estat diferent. A Andalusia, Castella i Lleó, Castella-La Manxa i Aragó el nombre de morts ha augmentat respecte a l'estiu de 2019. En canvi, a Catalunya i a Galícia s'ha produït una reducció en el nombre de morts.

<b>Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a Espanya per comunitats autònomes. Estiu 2022</b>				
	<b>2019</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Diferència 2022/2019</b>
Andalusia	37	54	43	6
Aragó	10	9	15	5
Balears	6	11	8	2
Canàries	8	3	7	-1
Cantàbria	3	3	1	-2
Castella i Lleó	28	25	29	1
Castella-La Manxa	13	7	19	6
Catalunya	40	28	34	-6
Comunitat de Madrid	12	10	11	-1
Comunitat Foral de Navarra	1	4	6	5
Comunitat Valenciana	16	9	12	-4
Extremadura	6	3	2	-4
Galícia	17	10	15	-2
La Rioja	5	1	3	-2
País Basc	6	4	8	2
Principat d'Astúries	2	3	5	3
Regió de Múrcia	5	5	7	2
Ceuta i Melilla	0	0	0	0
<b>Espanya</b>	<b>215</b>	<b>189</b>	<b>225</b>	<b>10</b>

Font: Elaborat amb dades de la DGT.

Si ens fixem en les dades acumulades fins al 12 de setembre d'enguany, veiem que és a la Comunitat Foral de Navarra on s'ha produït el major increment de víctimes mortals en termes relatius: ha passat de 9 a 21 morts, la qual cosa implica un increment del 133,3%. A aquesta comunitat la segueixen Castella i Lleó (28 morts més que el 2019, un +43,1%), Castella-La Manxa (18 més, +41,9%) i Andalusia (30 morts més respecte a l'any de referència, un +23,1%), per esmentar les més destacades. A l'altra cara de la moneda trobem tres comunitats amb una reducció superior al 20%: Canàries (amb 22 morts, 7 menys que el 2019); La Rioja (7 víctimes mortals, 2 menys) i Galícia (51 morts, un descens de 14 morts respecte a l'any de referència).

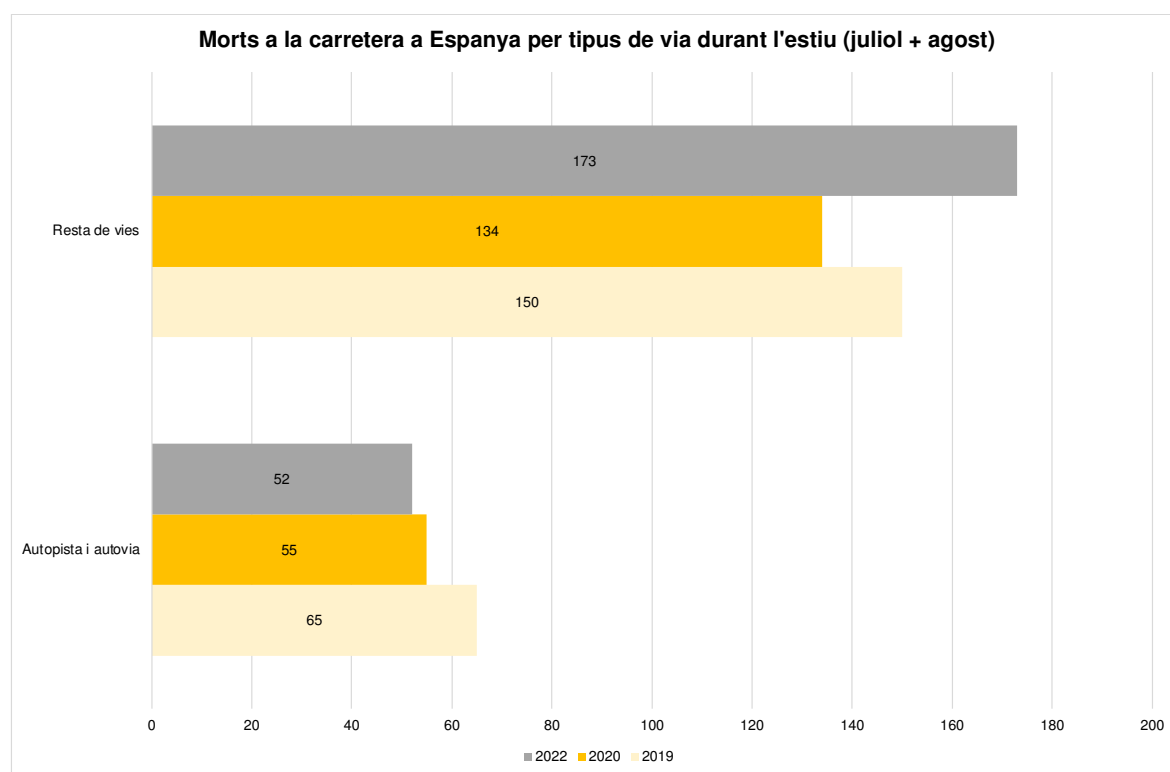


Font: Elaborat amb dades de la DGT. Dades a 12 de setembre.

Pel que fa als mitjans de desplaçament, destaca l'increment dels turismes, no tant per les dades relatives (un increment del 5,3%) sinó pel fet que es tracta del vehicle on es concentren la major part de víctimes mortals (el 44,4% dels morts en accidents de trànsit viatjaven en vehicles de turisme). Juntament amb els cotxes, destaca l'increment del nombre de vianants atropellats a les vies interurbanes i el de víctimes que anaven amb camió. Per contra, les motocicletes, que són el segon tipus de vehicle en nombre de víctimes mortals, han tingut un descens del 9,4%.

Morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle. Estiu 2022 (juliol + agost)						
	Nombre de morts			%		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Vianant	14	23	19	6,5%	12,2%	8,4%
Bicicleta	10	6	10	4,7%	3,2%	4,4%
Ciclomotor	5	1	5	2,3%	0,5%	2,2%
Motocicleta	64	48	58	29,8%	25,4%	25,8%
Turisme	95	86	100	44,2%	45,5%	44,4%
Furgoneta	12	8	10	5,6%	4,2%	4,4%
Camió	10	9	14	4,7%	4,8%	6,2%
Resta	5	8	9	2,3%	4,2%	4,0%
<b>Total</b>	<b>215</b>	<b>189</b>	<b>225</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Font: Elaborat amb dades de la DGT.

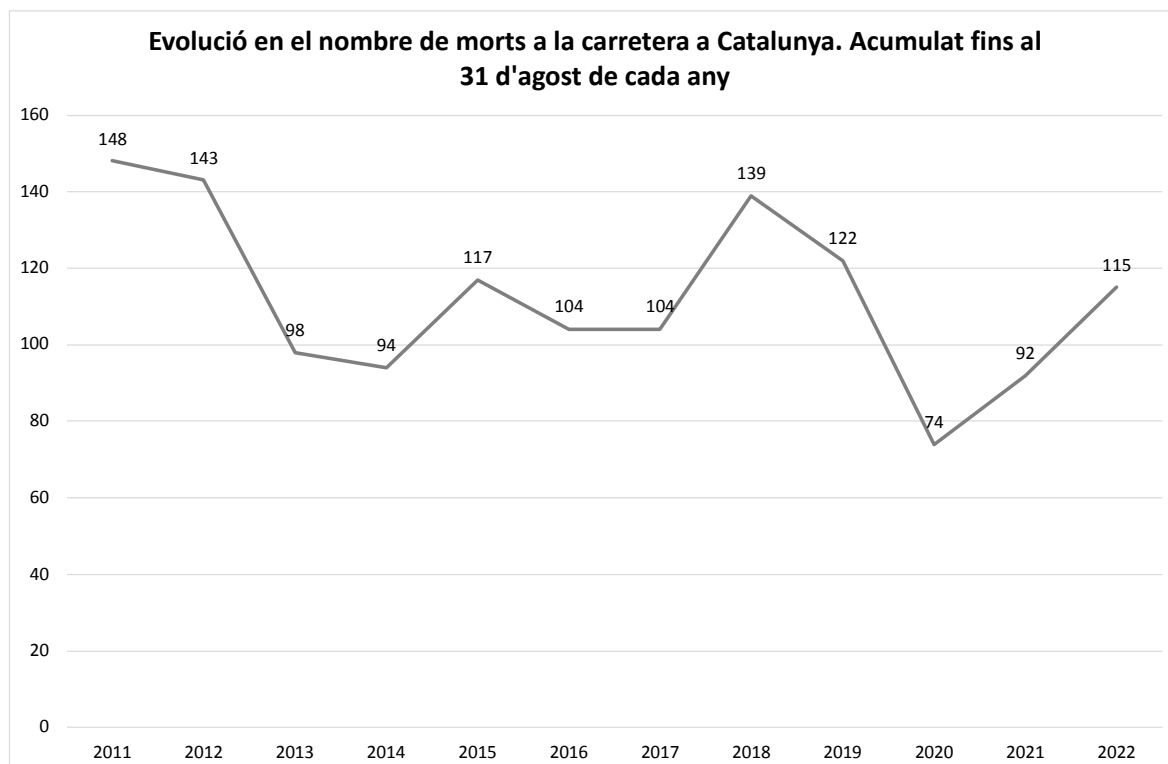


Font: Elaborat amb dades de la DGT.

La principal sinistralitat a l'estiu es produeix a les carreteres convencionals: 173 dels 225 morts que hi ha hagut han patit l'accident en aquesta mena de carreteres. O, cosa que és el mateix, el 77% dels morts ho són en les vies interurbanes convencionals (gairebé vuit de cada 10). No només això, sinó que els sinistres en aquestes carreteres s'han incrementat notablement, passant dels 215 morts el 2019 als 225 d'enguany (un 15,3% de creixement). En contrast, les vies d'alta capacitat —les autopistes i les autovies— han vist disminuir la mortalitat en un 23,1%.

## La sinistralitat mortal a les carreteres catalanes: un balanç fins al 31 d'agost

A Catalunya, a diferència de l'acumulat en el conjunt d'Espanya, l'estiu ha comportat un menor nombre de víctimes mortals que al període de referència, és a dir, des del 2019. En total, durant els mesos de juliol i agost hi ha hagut aquest any a Catalunya 34 víctimes mortals, 6 menys que els mateixos mesos de l'any de referència. Això ha situat el total de víctimes acumulades el 31 d'agost en 115, davant de les 122 de fa tres anys. Una reducció pròxima al 6%. Si ens fixem en l'evolució dels darrers deu anys de l'acumulat fins a 31 d'agost de cada any, veiem com enguany s'hauria reprès la tendència decreixent del 2019, després del repunt de l'any 2018. També veiem que assolir objectius de reducció per posar-los a nivells similars als dels anys de pandèmia no és impossible: el 2013 i el 2014 es va franquejar el llindar de menys de 100 morts i això hauria de ser possible fer-ho en els anys vinents per a aquest període.



Font: Elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària (2011-2021) i amb balanç de sinistralitat a 31 d'agost del SCT.

<b>Morts en accidents de trànsit a les autopistes en què es va eliminar el peatge l'1 de setembre de 2021. Dades acumulades a 31 d'agost</b>			
	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2022</b>
AP-7	9	9	20
AP-2	0	0	1
C-32*	1	2	1
C-33	0	0	3
Total autopistes alliberades	10	11	25
Total morts a 31 d'agost	139	122	115
% autopistes alliberades	7,2%	9,0%	21,7%

\* 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.

Una bona part d'aquests accidents, però, s'han acabat concentrant a l'AP-7, via en la qual s'ha produït el 17,4% de les víctimes mortals i que continua sent la carretera que encapçala el rànquing a Catalunya. Si hi afegim aquelles autopistes en les quals es va alliberar el peatge, la dada s'enfila fins al 21,7%. Tanmateix, si bé és cert que la gran artèria catalana concentra una gran quantitat de les víctimes mortals, cal suposar que una part important d'aquestes hauria tingut lloc en altres vies en el cas que no s'hagués arribat a aixecar el peatge. En aquest sentit, la segona via on hi ha hagut més víctimes mortals ha estat l'A-2, amb 6 morts, i la tercera la C-63, amb 5 víctimes mortals.

## Conclusió

L'evolució de la sinistralitat mortal a la carretera d'Espanya durant l'any no és positiva. Tampoc no ho ha estat a l'estiu, quan ha continuat el degoteig de víctimes mortals. A Espanya, a 31 d'agost s'havien produït 693 accidents mortals amb 753 víctimes (un increment del 6,4% respecte a l'any de referència 2019). Tot i que el creixement de víctimes mortals sembla haver-se moderat respecte de la situació anterior a l'estiu, aquest increment continua sense poder ser assumit, si el que es vol és poder assolir el repte europeu de reduir el nombre de morts a la carretera en un 50% durant aquesta dècada.

A Catalunya la situació ha millorat relativament, si ho posem en relació amb el que hi havia abans de l'estiu. D'aquesta forma, a 31 d'agost hi havia hagut 7 morts menys que el 2019 (una reducció del 6%). Una part important d'aquesta sinistralitat es produeix a l'AP-7, la via que concentra més accidents (el 17,4%) del total. Caldrà fer un esforç per reduir l'impacte a nivell de sinistralitat que ha suposat l'augment de trànsit derivat dels peatges. Però això ha d'anar acompanyat d'un esforç global que tingui en compte totes les carreteres i el conjunt de la mobilitat.

Des del RACC hem d'insistir en la necessitat d'aturar la pèrdua de vides humanes derivades del trànsit a les carreteres i continuem dient que calen més mesures per poder assolir la fita dels 0 morts en carretera l'any 2050. Cal implementar mesures ja proposades anteriorment com un pla específic de seguretat per a motociclistes, un accés gradual al permís de conduir, una revisió a fons del procés formatiu..., a més de noves inversions en infraestructures que millorin la seguretat viària 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.