

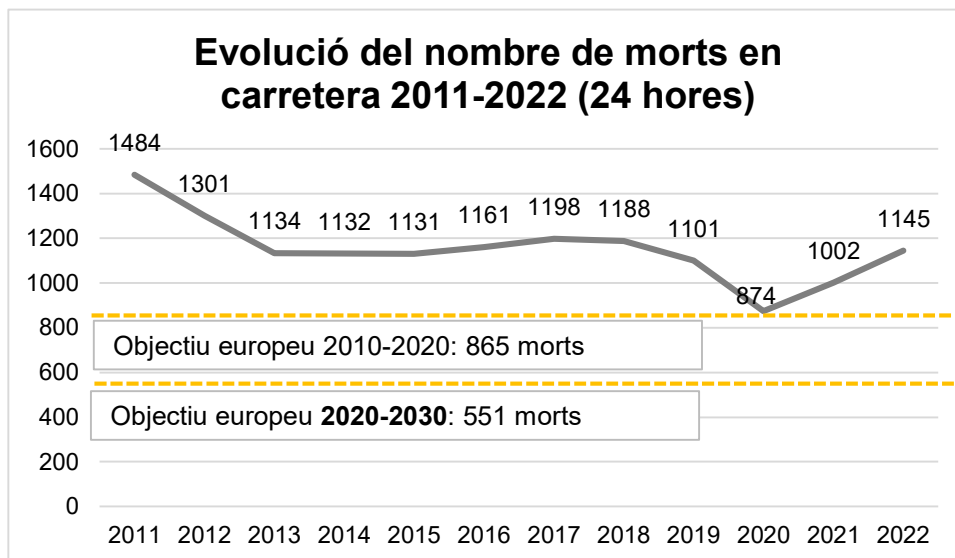
**LA SINISTRALITAT EN VIES  
INTERURBANES DURANT L'ANY 2022:  
EL CAMÍ CAP A LES ZERO VÍCTIMES  
SERÀ SINUÓS**

Gener 2023

Un cop més presentem el balanç de la sinistralitat de l'any que hem deixat enrere. En aquest cas, com veurem, es poden fer valoracions diverses segons la perspectiva que es prengui: segons si posem el focus en el conjunt del territori espanyol, sobre el català o sobre la ciutat de Barcelona, el balanç de l'any és diferent. Més positiu en el cas de Catalunya (o no tan negatiu, tenint en compte que l'objectiu hauria de ser 0 víctimes mortals) i més negatiu en els altres dos casos. D'aquesta forma, en aquest balanç analitzarem primer el que ha passat a nivell d'Espanya, en un segon apartat ens centrarem en Catalunya i acabarem enfocant sobre el cas de la ciutat de Barcelona.

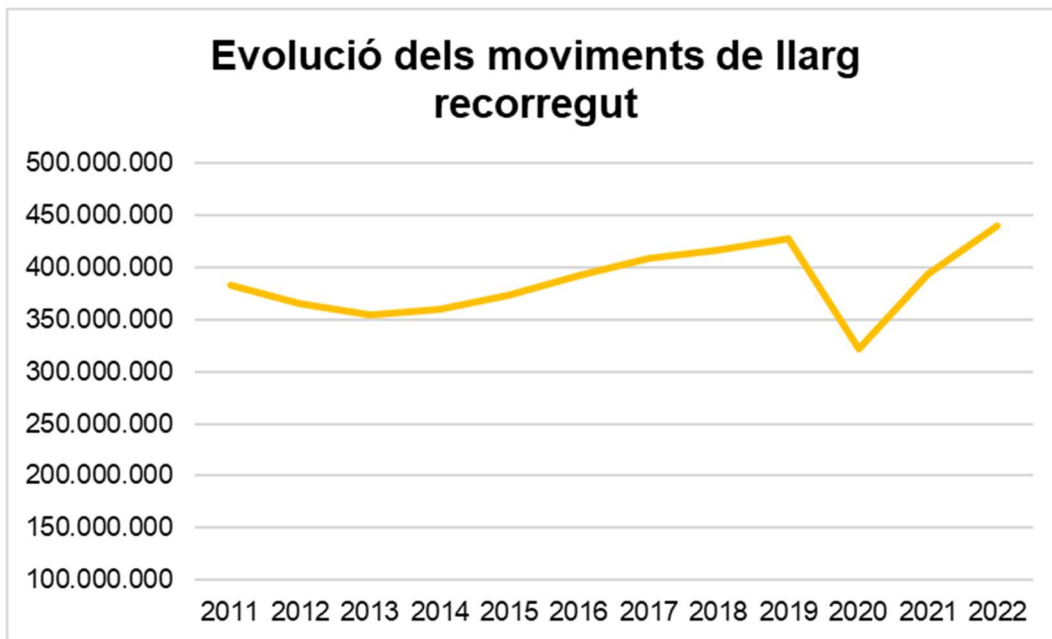
## 1. LA SINISTRALITAT MORTAL A ESPANYA

En els diferents balanços parcials que hem anat fent al llarg de l'any, que es poden consultar a <https://mobilitat.racc.cat/informes-i-estudis/>, ja hem anat avisant que l'evolució de la sinistralitat en carreteres interurbanes no anava en la direcció de reducció del nombre de morts respecte l'any 2019, el darrer any de normalitat abans de la pandèmia. Efectivament, el balanç final a Espanya del primer any sense restriccions de mobilitat després de la pandèmia és negatiu, no solament respecte l'any passat sinó si el posem en relació amb el darrer any de normalitat. Durant el 2022 s'han produït 1.042 accidents mortals a les carreteres espanyoles, amb un balanç de 1.145 persones mortes i 4.008 ferides greus. Tot i que aquests darrers són un 10% menys, si ho comparem amb el 2019, el nombre de morts representa un increment del 4% respecte el mateix any.



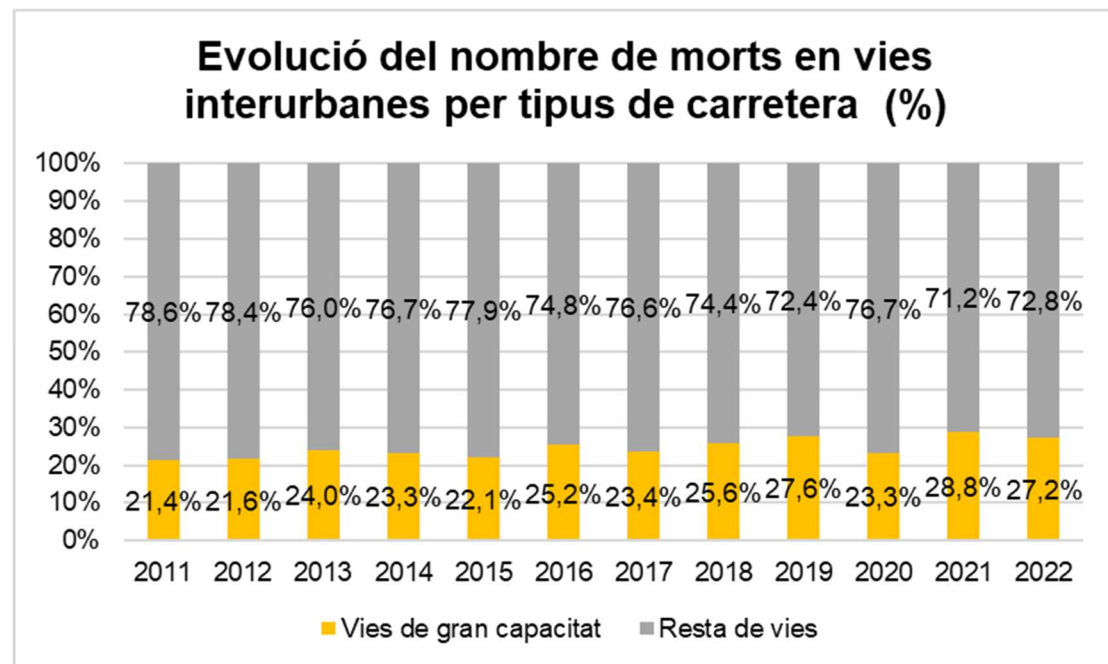
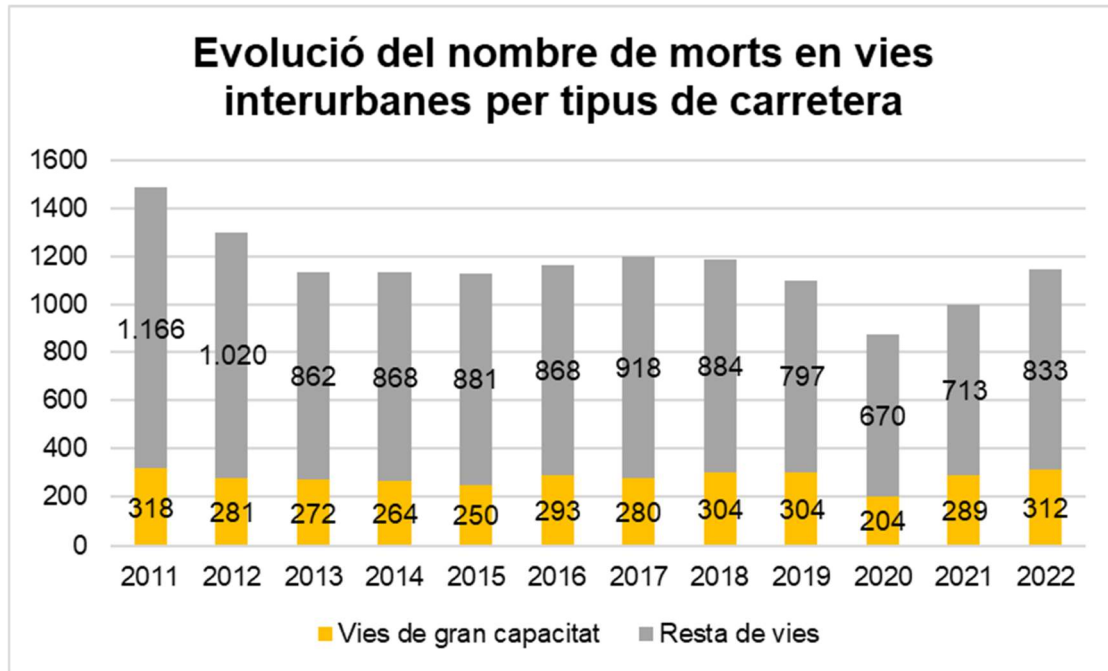
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Aquest increment de la sinistralitat es produeix en el context d'una major mobilitat. El nombre dels desplaçaments de llarg recorregut, segons les dades proporcionades per la mateixa DGT, ha estat de 439,8 milions, cosa que comporta un increment del 3% respecte el 2019 i converteix el 2022 en el de més mobilitat de llarga distància en carretera de la dècada. Tot i que no hi ha una correlació exacta, el cert és que el nombre de morts en vies interurbanes ha seguit una evolució similar a la de la mobilitat de llarg recorregut. Així, en els primers anys de la dècada de 2010, el nombre de víctimes mortals va anar descendant a mesura que la crisi afectava la mobilitat, arribant fins als 1.134 morts de 2013. A partir d'aquell moment, tot i que els desplaçaments van anar creixent any rere any, es va aconseguir establir la sinistralitat mortal per sota dels 1.200 morts anuals. La pandèmia ha tingut com a resultat una caiguda dràstica tant dels desplaçaments com de la mortalitat. Però, en el moment en què s'ha tornat a una situació d'una certa normalitat tant la mobilitat com el nombre de morts s'han situat en nivells fins i tot superiors al 2019.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La major part dels accidents mortals es produeixen a les vies convencionals, les quals mai no han representat menys del 70% de les morts. Aquestes, 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. A partir de l'any 2016 s'observa una tendència a què els morts en vies d'alta capacitat representin un percentatge més elevat, superant, de mitjana, el 25% i arribant al 27,2% de l'any 2022. Malgrat l'increment de trànsit en les vies de gran capacitat, incentivat en bona part, per la finalització de les concessions en algunes autopistes de peatge, veiem que l'increment de la mortalitat en carretera que s'ha produït l'any passat respecte el 2019 ha estat, en global, més elevat en les vies convencionals (un +5%) que en les vies de gran capacitat (un +3%).



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 la proporció notable que han agafat paulatinament les motocicletes. D'aquesta forma, durant la primera meitat de la dècada els motoristes

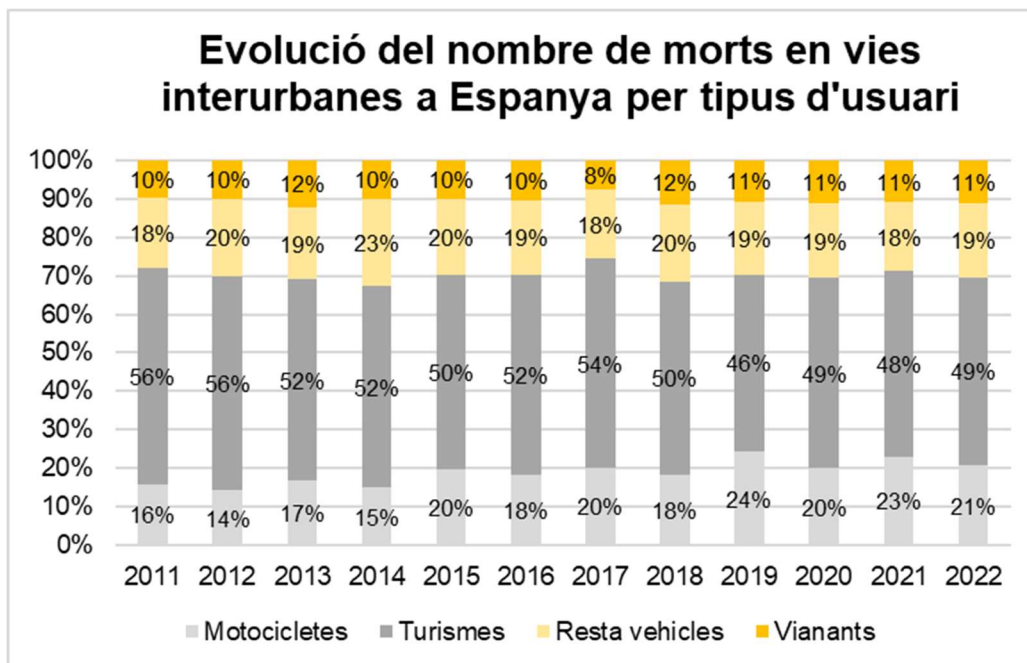
morts en accident de trànsit representaven un 16% anual de les víctimes, en terme mitjà, mentre que en la segona meitat i fins a l'actualitat han passat a suposar de mitjana el 21%.

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Diferència 2022/2019
Vianant	91	137	118	99	113	126	6,8%
Bicicleta	43	36	40	37	31	44	10,0%
VMP				1	1	1	
Ciclomotor	20	30	19	16	14	14	-26,3%
Motocicleta	242	217	267	175	232	237	-11,2%
<b>Vulnerables</b>	<b>396</b>	<b>420</b>	<b>444</b>	<b>328</b>	<b>391</b>	<b>422</b>	<b>-5,0%</b>
Turisme	649	598	508	431	486	560	10,2%
Furgoneta	75	65	71	46	54	69	-2,8%
Camió	53	61	58	45	46	62	6,9%
Autobús	2	11	0	1	1	11	
Altres vehicles	23	33	20	23	24	21	5,0%
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	<b>1.188</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.145</b>	<b>4,0%</b>

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Tot i amb això, aquest any s'han produït alguns fets diferencials respecte el 2019. En conjunt, les víctimes de modes vulnerables s'han reduït un -5%, efecte sobretot a causa del descens de motoristes morts (-11,2%) i dels usuaris de ciclomotor (-26,3%). En canvi, vianants i usuaris de la bicicleta s'han incrementat en un 6,8% i un 10,0%, respectivament.

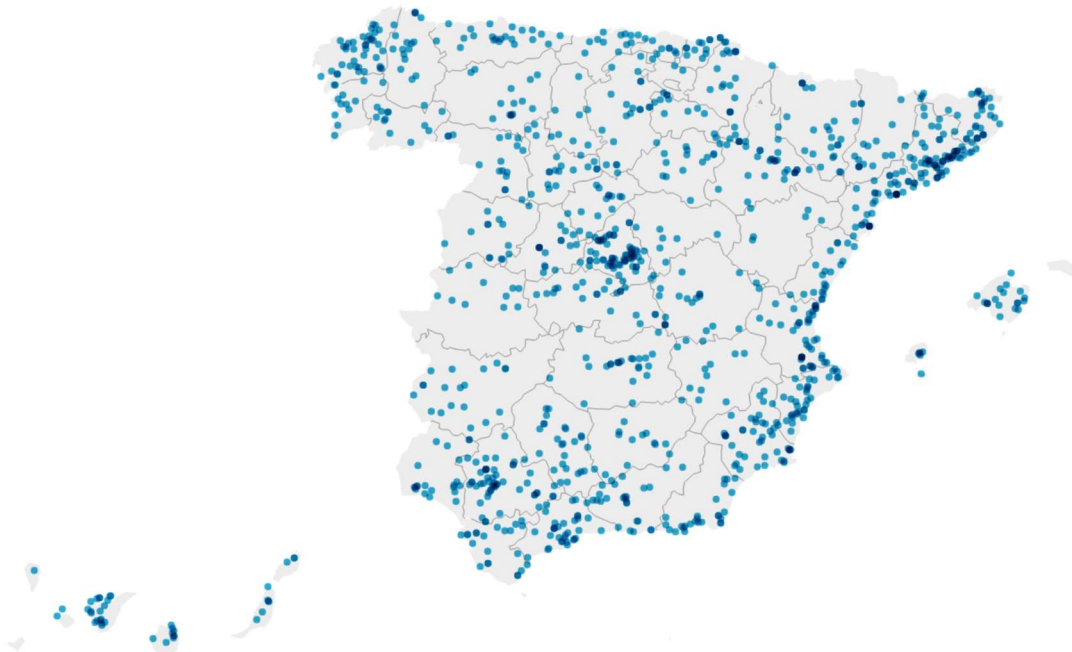


Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Un dels fets que destaca la DGT és que més de la meitat dels vianants morts en vies interurbanes —58 en total— ho han estat en autopistes i autovies, dels quals 17 han estat atropellats quan havien baixat del vehicle. A més, la majoria dels 126 vianants morts en tot tipus de carreteres no portava cap mena de peça reflectant (només 8 portaven aquest element de seguretat).

Pel que fa als altres modes de desplaçament, cal destacar l'elevat ús del casc entre els usuaris de motocicletes i ciclomotors, encara que 5 dels 251 morts amb aquests modes de transport no portaven casc (el 2% del total). Més preocupant és l'elevat nombre de persones mortes en turismes i furgonetes que no portaven el cinturó de seguretat quan van patir l'accident mortal: 142 de 629 no portaven posat el cinturó, cosa que significa que un 23% dels morts en turismes i furgonetes no usaven aquest element de seguretat en el moment de patir l'accident.

### Localització dels morts en accidents de trànsit a Espanya



Font: elaborat per la DGT *Siniestralidad mortal en vías interurbanas 2022 (Cómputo de personas fallecidas)*. Datos provisionales. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 9 de enero 2023

Si ens fixem en la distribució territorial de les víctimes, observem que només en 6 de les 17 comunitats autònomes s'ha pogut reduir el nombre de víctimes mortals. En termes absoluts, és a dir tenint en compte la diferència en el nombre de morts respecte el 2019, Madrid (amb 20 morts menys), Catalunya (redueix en 18 víctimes mortals) i el País Basc (–13) són les que podem destacar. En la banda contrària, hi trobem tres comunitats amb un increment superior als 10 morts respecte el 2019: destaquen els 40 morts més de Castella i Lleó, que és seguida per Andalusia (+25) i Castella-la Manxa (un augment de 15 morts).

Si el que fem és atendre a la variació relativa, és a dir al percentatge de diferència entre 2022 i 2019, les reduccions relatives estan encapçalades per La Rioja (que amb 6 morts menys té una reducció del -38%), el País Basc (-34%) i la Comunitat de Madrid (-22%), seguides per Extremadura (6 morts menys, -17%) i Catalunya (-10%). En termes relatius, el major increment en el nombre de víctimes mortals el té Cantàbria que, amb 4 morts més que el 2019 creix un 44%. A aquesta comunitat li segueixen Castella i Lleó (+42%), la Regió de Múrcia (9 morts més, +26%), Navarra (+25%), Castella-la Manxa (+23%), Aragó (7 morts més, +13%) i Andalusia (+13%). Astúries, Canàries i Galícia, amb un mort més tenen increments relatius inferiors (+5%, +3% i +1%, respectivament). A les Illes Balears hi ha hagut el mateix nombre de víctimes mortals que fa tres anys. I, com acostuma a ser habitual, a les ciutats autònomes de Ceuta i Melilla no hi ha hagut cap víctima mortal.

## Evolució del nombre de morts en carretera a Espanya per comunitats autònomes (24 hores)

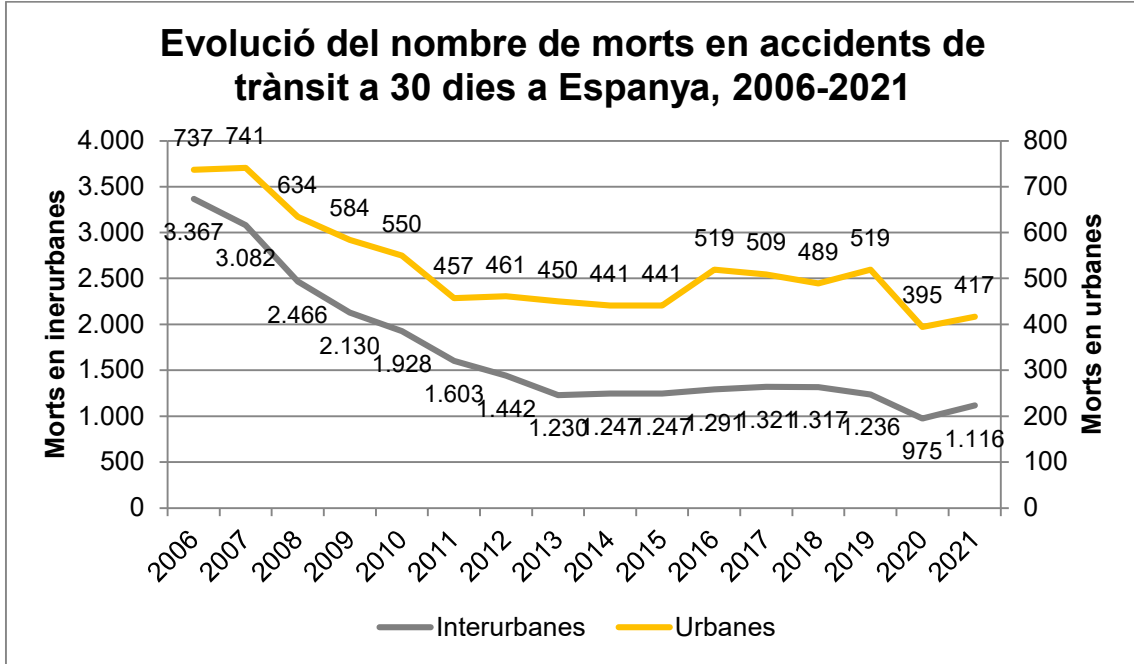
	2019	2020	2021	2022	Var 2022/2019
Andalusia	197	185	209	222	13%
Aragó	53	45	40	60	13%
Principat d'Astúries	21	13	17	22	5%
Illes Balears	25	26	35	25	0%
Canàries	39	22	32	40	3%
Cantàbria	9	9	13	13	44%
Castella-La Mancha	65	81	82	80	23%
Castella i Lleó	96	89	90	136	42%
Catalunya	175	108	139	157	-10%
Extremadura	36	24	27	30	-17%
Galícia	88	70	77	89	1%
Comunitat de Madrid	90	44	65	70	-22%
Regió de Múrcia	34	27	30	43	26%
Comunitat Foral de Navarra	20	16	23	25	25%
La Rioja	16	15	8	10	-38%
Comunitat Valenciana	99	74	83	98	-1%
País Basc	38	25	32	25	-34%
Ceuta i Melilla	0	1	0	0	0%
<b>Total</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.145</b>	<b>4%</b>

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Hem d'insistir, però, en el fet 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 arriben fins al 2021 i que podem consultar a la mateixa web de la DGT o a la publicació *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2021*, que ens indiquen que el 2021 hi va haver en total 1.533 morts en accidents de trànsit, dels quals 417 en vies urbanes i 1.116 a les interurbanes. Són dades que encara mostren una reducció excepcional respecte el 2019 i amb les



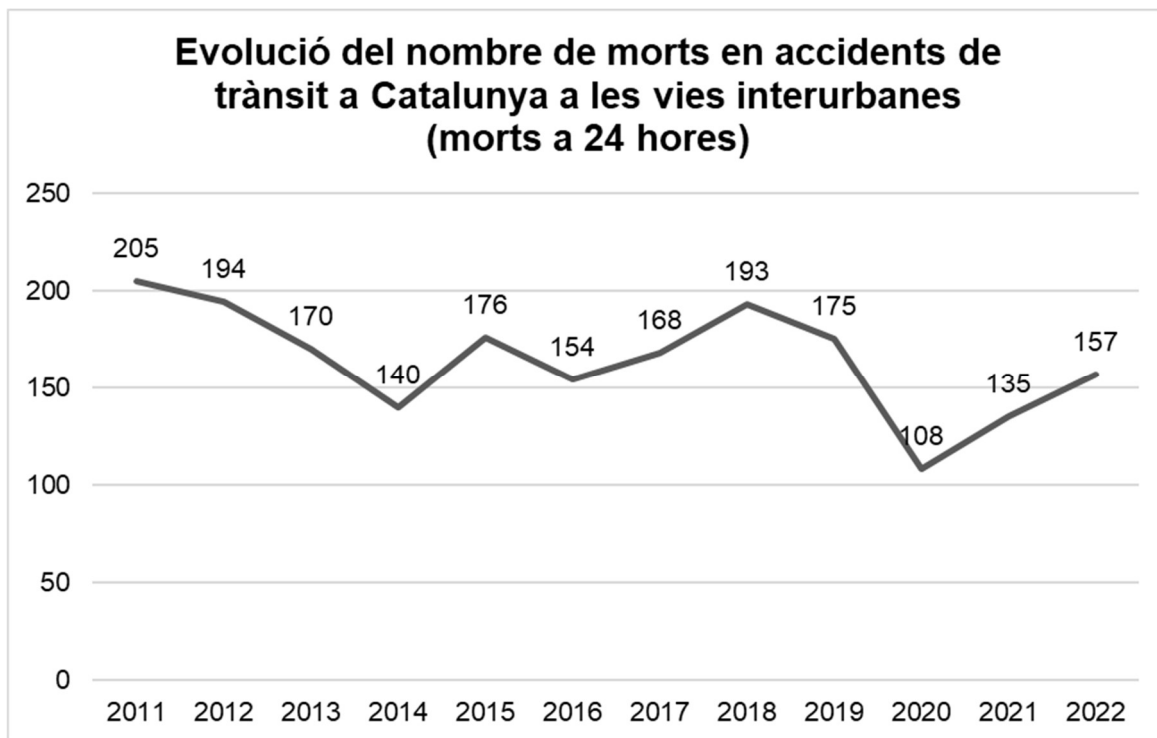
quals no podem establir comparacions. Tot i amb això, aquestes reflecteixen, d'una banda la caiguda de la sinistralitat vial global durant la pandèmia i, d'altra banda, com, en la mesura que es va recuperant la normalitat, les xifres tornen al nivell de 2019 o, fins i tot, el superen. Les dades de les vies interurbanes de 2022 amb morts a 24 hores, apunten també en aquesta darrera direcció.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

## 2. LA SINISTRALITAT MORTAL A CATALUNYA

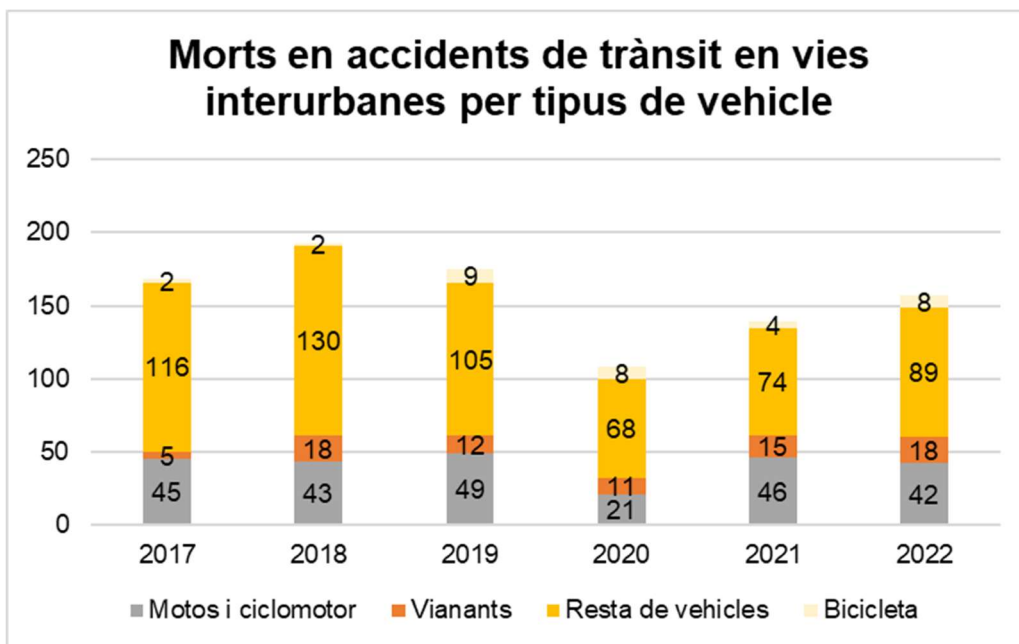
Ja hem dit a l'inici d'aquest balanç, que la valoració és diferent segons on posem el focus. A Catalunya, després d'uns anys de creixement de la sinistralitat, l'any 2019 es va aconseguir de nou trencar la tendència. El 2020 i el 2021, com hem insistit, han estat uns anys extraordinaris en els qual, com a conseqüència de les restriccions a la mobilitat, s'hi han produït xifres realment baixes. La de 2020 és la més baixa de la sèrie històrica. Una bona notícia —malgrat que l'existència de víctimes mortals sempre és un fet negatiu— és que el retorn a la normalitat de la mobilitat a Catalunya no ha significat aquest any passat el retorn al mateix nivell de 2019 sinó que s'hi ha produït una reducció notable: s'ha passat dels 175 morts l'any 2019 als 157 del 2022, cosa que significa una reducció del -10,3%.



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, en què encara hi havia hagut restriccions de mobilitat, s'ha produït 1 mort més en vehicles de dues rodes amb motor que el 2017 i 3 més que el 2019. Enguany, aquest col·lectiu ha vist com es reduïa la seva sinistralitat mortal tot i que, malgrat això, 42 motoristes han perdut la vida a les carreteres catalanes (un -14,3% respecte el 2019). També hem de destacar els 8 ciclistes que han mort a la carretera. És un fet preocupant perquè des del 2019 és un col·lectiu

que pateix una sinistralitat mortal relativament elevada, fins i tot el 2020, l'any central de la pandèmia trobem 8 víctimes mortals en aquest mode de transport. Dins del col·lectiu de modes vulnerables destaca el repunt de vianants morts a les vies interurbanes, que se situa al nivell de 2018, amb les 18 víctimes mortals que anaven a peu. Cal destacar que la meitat d'aquestes víctimes han perdut la vida a l'autopista AP-7. L'evolució dels modes vulnerables contrasta amb la de la resta de vehicles, que han passat de 130 morts el 2018 a 105 l'any 2019 i reduint-se encara més durant el 2022, any en què hi ha hagut 89 morts en altres vehicles (turismes, furgonetes, camions...).



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

Pel que fa referència a la distribució territorial hem de destacar la gran reducció que hi ha hagut a la província de Lleida, que ha passat de 28 a 14 víctimes mortals (una reducció del -50%). En aquesta demarcació, les comarques del Segrià (6), la Noguera (3) i l'Alt Urgell (2), concentren la major part de les víctimes mortals. La província de Barcelona també ha tingut una reducció notable passant de 80 morts el 2019 a 70 el 2022 (-12, %). Són les comarques properes a la ciutat de Barcelona les que concentren la major part de les víctimes mortals: el Vallès Oriental (amb 15 morts), el Baix Llobregat (14) i el Vallès Occidental (9). A Tarragona, amb 39 morts, només hi ha hagut una víctima mortal menys que el 2019, les quals han tingut lloc principalment al Baix Ebre (11) i al Tarragonès (8). Girona és l'única província en que hi ha hagut un increment de víctimes mortals respecte el 2019: s'ha passat de les 27 de fa tres anys a les 34 del 2022 (+25,9%), destacant l'Alt Empordà (13 morts) i la Selva i el Gironès (6 cadascuna).

## Morts en accidents de trànsit a les autopistes en les que es va eliminar el peatge l'1 de setembre de 2021

	2018	2019	2022
AP-7	12	15	24
AP-2	0	1	2
C-32*	2	2	2
C-33	1	0	2
Total autopistes alliberades	15	18	30
Total morts a 14 de juliol	193	175	157
% autopistes alliberades	7,8%	10,3%	19,1%

\* Només el tram Barcelona-Blanes

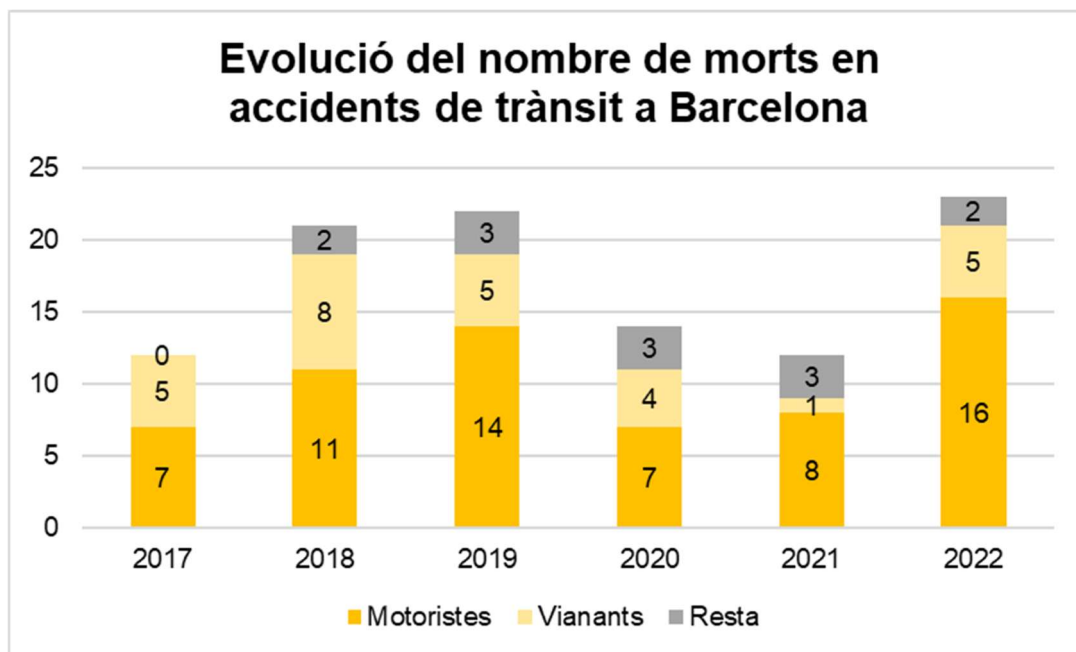
Font: elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària (2018-2019) i amb els comunicats d'accidents mortals dels Mossos d'Esquadra.

Un dels trets més importants de la sinistralitat mortal en carretera de 2022 ha estat el gran increment de víctimes mortals que s'ha produït a l'autopista AP-7, la qual amb 24 morts concentra el 15% de les víctimes mortals que s'han produït a les vies interurbanes. L'AP-7 ja era una carretera amb una elevada mortalitat, atesa la seva longitud i el volum de trànsit que absorbia. Però el final de les concessions i l'eliminació dels peatges han implicat un augment tant del trànsit com de la sinistralitat mortal. Com es pot comprovar a la taula, és un fenomen gairebé exclusiu d'aquesta via, a causa de l'augment de la mobilitat en aquest corredor, tenint en compte que en la resta d'autopistes en què s'ha alliberat el peatge l'increment de víctimes mortals no és significatiu. Tant l'AP-2, com la C-32 (entre Barcelona i Blanes), com la C-33 tenien una baixa sinistralitat mortal abans de l'alliberament dels peatges i la continuen tenint ara, tot i que en alguns casos s'hi hagi produït alguna víctima mortal més que el 2019. Tanmateix, en tots aquests casos pot ser que ens trobem amb un fet puntual i caldrà esperar a veure quina serà l'evolució dels propers anys, sense que això signifiqui que no s'hagin de prendre mesures per tal d'evitar-ne l'accidentalitat.

La sinistralitat mortal en carretera no ha estat uniforme al territori. La província de Girona ha estat la que ha tingut un increment major respecte el 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 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. LA SINISTRALITAT A BARCELONA

Tot i que encara no tenim dades globals de les vies urbanes a Espanya o a Catalunya, si que disposem de la informació per la ciutat de Barcelona. D'aquesta forma, cal destacar l'increment notable de la sinistralitat a la capital catalana, que amb 23 morts, supera els 22 que hi va haver el 2019. En aquest sentit, destaca el col·lectiu dels motoristes que ha doblat el nombre de víctimes del 2021 i que ha estat el més elevat dels darrers cinc anys. De fet, ens hem de remuntar al 2015 per trobar un nombre similar de víctimes mortals en aquest mode de transport (aquell any n'hi va haver 17). El segon col·lectiu és el dels vianants que, en incrementar-se respecte el 2021, se situa en nivells similars als que hi havia abans de la pandèmia. Hem d'assenyalar que el 2022 no hi ha hagut cap víctima mortal que circulés amb vehicle de mobilitat personal (patinets), després de dos anys en què s'havien produït víctimes mortals que hi circulaven (1 mort en patinet el 2020 i 2 el 2021).



Font: elaboració pròpia amb dades de l'Ajuntament de Barcelona.

#### 4. CONCLUSIÓ

Després de dos anys de restriccions, el 2022 ha estat el primer de normalitat si ens referim al trànsit en carreteres interurbanes i, en conseqüència, també a l'accidentalitat. Cal dir que a Espanya, la sinistralitat més greu, és a dir la mortal, lamentablement ha tornat a la normalitat i s'ha situat un 4% per sobre de la que hi havia hagut l'any 2019. Una sola víctima mortal ja no és una bona notícia, de manera que el resultat del 2022 encara ho és menys. La pandèmia va ajudar a aconseguir l'objectiu europeu pel 2020 i, en canvi, el retorn a la normalitat ens allunya de l'objectiu pel 2030. A Catalunya la situació ha estat diferent, atès que s'ha aconseguit una notable reducció de la sinistralitat mortal (-10%). En aquest cas, però, tenim una excepció que és l'autopista AP-7, que ha concentrat bona part dels morts en accident de trànsit. Pel que fa a la ciutat de Barcelona, el balanç no podia ser més negatiu, superant el nombre de morts en accidents de trànsit de 2019. En tots tres casos (Espanya, Catalunya, Barcelona) cal posar èmfasi en els modes vulnerables (motoristes, vianants, ciclistes) que representen un elevat volum de les víctimes mortals. I en el cas dels altres modes, sembla que s'haurà de tornar a insistir en la necessitat de l'ús d'elements de seguretat passiva com el cinturó de seguretat.

Des del RACC considerem que l'objectiu de 0 morts l'any 2050 no ha de ser un fet propagandístic sinó que s'han de posar les mesures necessàries per fer-lo efectiu. Per aquest motiu hem d'insistir en la necessitat d'aturar la pèrdua de vides humanes derivades del trànsit a les carreteres posant les eines per tal d'aconseguir aquella fita. 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 que s'han produït en altres èpoques.