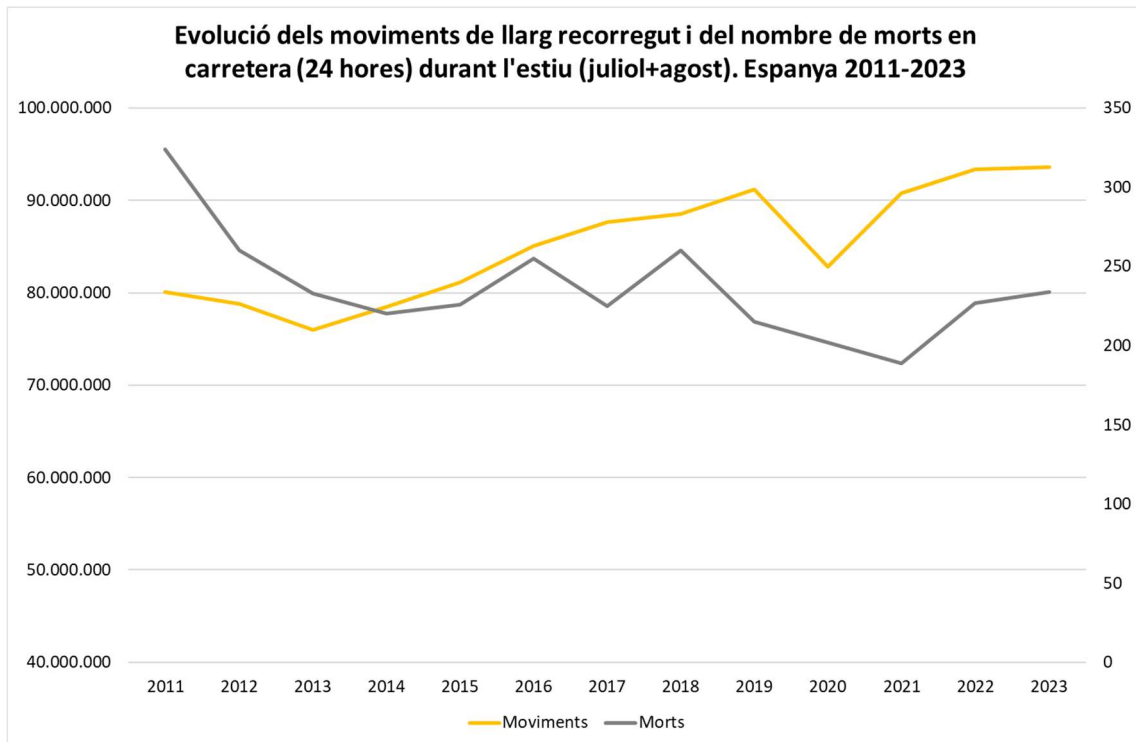


BALANÇ DE SINISTRALITAT
ESTIU DE 2023

Setembre 2023

Introducció

Aquest ha tornat ha estar un estiu mogut, ens referim, està clar, a la mobilitat per carretera. Si l'any passat ja es van superar els nivells de mobilitat previs a la pandèmia, amb més de 93,3 milions de desplaçaments de llarg recorregut, la sèrie històrica de la DGT ha marcat enguany un rècord històric: 93.625.179 desplaçaments s'han produït a les carreteres espanyoles entre juliol i agost de 2023. Ja sabem que, a mesura que augmenta la mobilitat, el risc de patir un accident és més elevat. Tanmateix, l'increment notori dels desplaçaments de llarg recorregut de l'any passat i del present no expliquen el conjunt dels accidents i de les víctimes mortals. Durant l'estiu de 2023 (juliol + agost) han mort a les carreteres espanyoles 234 persones, la qual cosa representa un creixement del 3,1%, mentre que la mobilitat només ho ha fet en un 0,3%, moderant la tendència mostrada en l'any anterior. Aquest increment de la mortalitat en carretera a Espanya s'ha produït sobretot a l'agost: mentre que el mes de juliol han mort 116 persones (14 menys que l'any passat), durant el mes d'agost les víctimes mortals han estat 118 (21 més que el 2022). D'aquesta forma el percentatge acumulat anual de reducció respecte l'any passat que estava en un 6,1% a finals de juliol, se situa en el moment de tancar aquest balanç en el 2,1%.



Font: elaborat amb dades de la DGT.

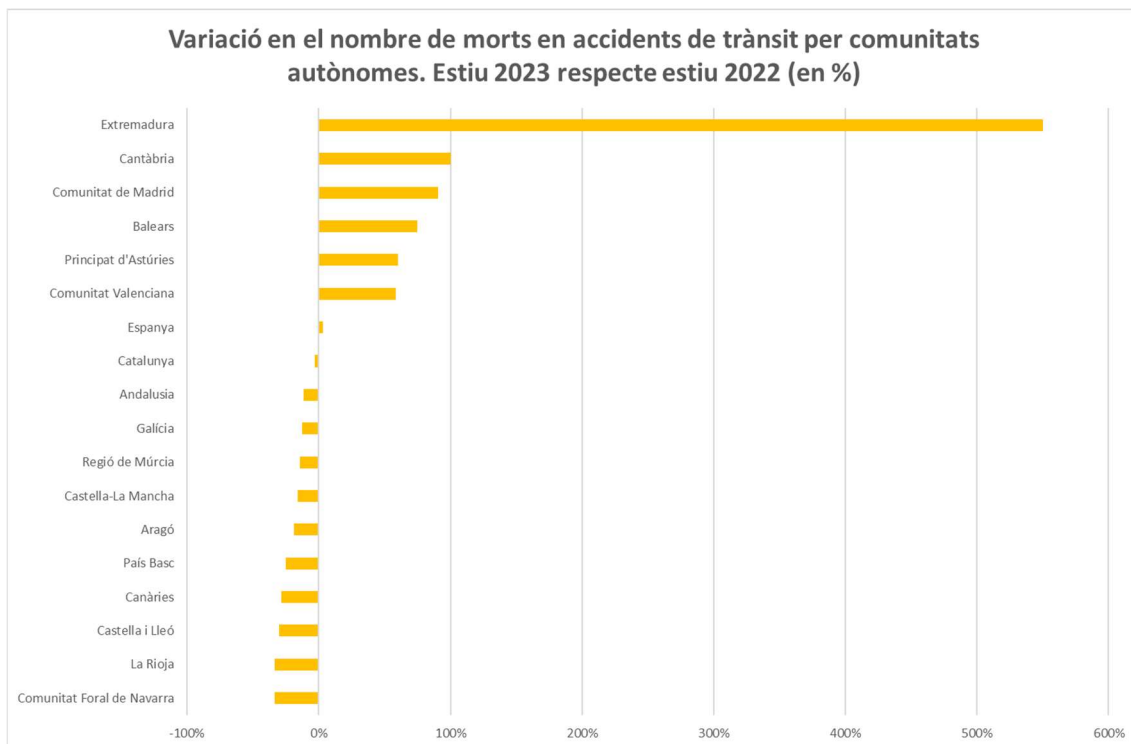
En conjunt, durant l'estiu de 2023 hi ha hagut un total de 223 sinistres mortals a les carreteres espanyoles, que han tingut com a resultat 234 persones mortes i 946 persones hospitalitzades, amb uns increments del 4,2%, 3,1% i 13,2% respectivament. Així doncs, si en el conjunt de l'any la tendència general ha estat a ampliar la reducció respecte l'any passat, durant aquest estiu aquesta tendència s'ha revertit obrint la perspectiva d'acabar l'any amb una reducció de les víctimes mortals mínima o fins i tot amb una mortalitat superior a la de l'any passat.

La distribució territorial de la sinistralitat mortal a les carreteres espanyoles durant l'estiu de 2023

El major nombre de morts s'ha produït a les carreteres d'Andalusia, Catalunya, Madrid, Castella i Lleó i la Comunitat Valenciana. Unes comunitats, la major part de les quals tenen una forta incidència del turisme. Tanmateix, si ens fixem en la reducció respecte l'any passat (també en termes absoluts), Castella i Lleó, Andalusia, Aragó i Castella-La Manxa són les que més diferència presenten amb el que va passar el 2022. Sis són les comunitats autònomes en què hi ha hagut un increment de la mortalitat en carretera, destacant Extremadura (11 morts més que l'any passat), Madrid (10), la Comunitat Valenciana (7) i les Balears (6 morts més). En termes relatius, és a dir en el % d'increment o reducció de la mortalitat, l'ordre varia una mica. Evidentment, destaca Extremadura que, en passar de 2 a 13 morts, ha tingut un increment del 550%. També Madrid, amb un 91% d'increment i les Balears i la Comunitat Valenciana. Hem de deixar fora d'aquest rànquing comunitats amb un nombre reduït de morts en les quals un mort més implica un increment percentual enorme (com a Cantàbria que ha passat d'1 a 2 morts, és a dir un 100% d'increment)

Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a Espanya per Comunitats Autònomes. Estiu 2023				
	2021	2022	2023	Diferència 2023/2022
Andalusia	54	43	38	-5
Aragó	9	16	13	-3
Balears	11	8	14	6
Canàries	3	7	5	-2
Cantàbria	3	1	2	1
Castella i Lleó	25	30	21	-9
Castella-La Mancha	7	19	16	-3
Catalunya	28	33	32	-1
Comunitat de Madrid	10	11	21	10
Comunitat Foral de Navarra	4	6	4	-2
Comunitat Valenciana	9	12	19	7
Extremadura	3	2	13	11
Galícia	10	16	14	-2
La Rioja	1	3	2	-1
País Basc	4	8	6	-2
Principat d'Astúries	3	5	8	3
Regió de Múrcia	5	7	6	-1
Ceuta i Melilla	0	0	0	0
Espanya	189	227	234	7

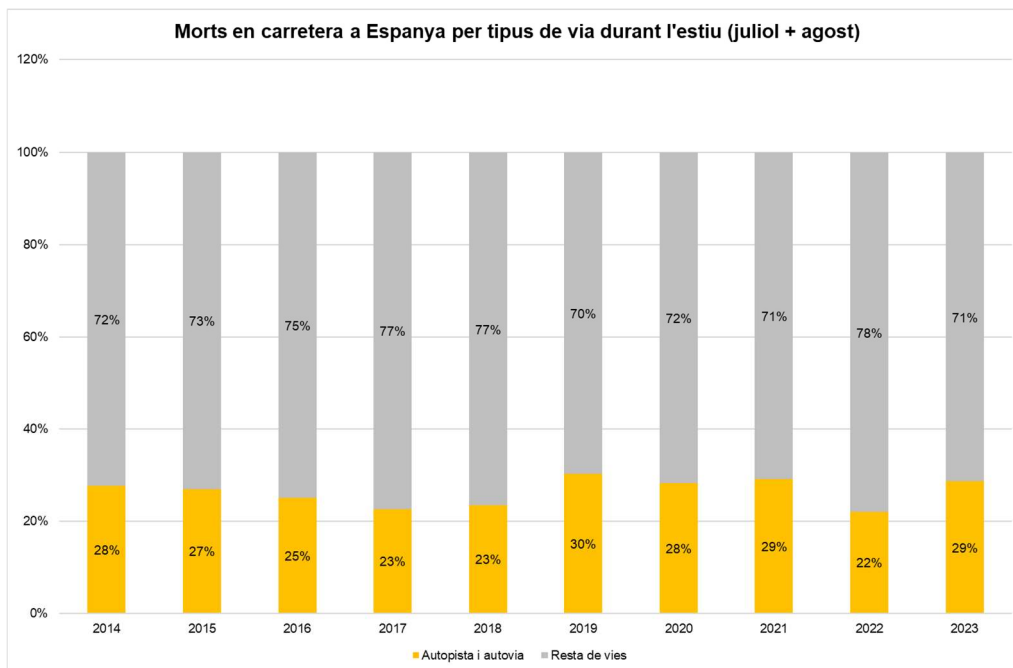
Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.



Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

La major part de les morts en accidents de trànsit en carretera es produeixen majoritàriament a les vies convencionals, mentre que les vies de gran capacitat (autopistes i autovies) representen habitualment al voltant d'un 26% de les morts que es produeixen a l'estiu. Enguany, però detectem un increment notable de la mortalitat a autopistes i autovies, que ha passat de 50 morts el 2022 a 67 enguany (un increment del 34%). Per contra aquest estiu, a les carreteres convencionals s'ha produït una lleugera reducció de la mortalitat (-6%).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Autopista i autovia	61	61	64	51	61	65	60	55	50	67
Resta de vies	159	165	191	174	199	150	152	134	177	167
Total	220	226	255	225	260	215	212	189	227	234



Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

Gairebé el 48% d'aquestes persones que han mort a les carreteres durant aquest estiu circulaven en turismes. Els morts en aquest mitjà de transport han passat de 103 el 2022 a 112 enguany (increment del 8,7%). Tanmateix, destaca l'augment notable en els darrers tres anys dels modes vulnerables (vianant, bicicleta, ciclomotor i motocicleta).¹ D'aquesta forma, s'ha passat de 78 morts en aquests mitjans l'any 2021 als 98 d'enguany. L'estiu del 2023, aquest increment ha estat causat sobretot per les víctimes que eren vianants (el 10% del total) o els que circulaven en bicicleta (el 5% de totes les víctimes mortals. En canvi, els ciclomotors s'han mantingut al mateix nivell de 2022 i les víctimes mortals que anaven en motocicleta han caigut un 5% (s'ha passat de 60 a 57 morts entre 2022 i 2023).

Morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle. Estiu (juliol + agost)						
	Nombre de morts			%		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Vianant	23	20	24	12,2%	8,8%	10,3%
Bicicleta	6	8	12	3,2%	3,5%	5,1%
Ciclomotor	1	5	5	0,5%	2,2%	2,1%
Motocicleta	48	60	57	25,4%	26,4%	24,4%
Turisme	86	103	112	45,5%	45,4%	47,9%
Furgoneta	8	10	5	4,2%	4,4%	2,1%
Camió	9	14	7	4,8%	6,2%	3,0%
Resta	8	7	12	4,2%	3,1%	5,1%
Total	189	227	234	100,0%	100,0%	100,0%

Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

¹ Recordar que l'estat d'alarma va decaure el 8 de maig de 2021. Per tant, la comparació dels mesos de juliol i agost és pertinent.

Més enllà de l'estiu: la sinistralitat a les carreteres espanyoles a 19 de setembre

Les dades de l'estiu no han estat positives globalment a tot Espanya. A dia 19 de setembre, darreres dades disponibles en el moment de redactar aquestes línies, han mort a les carreteres espanyoles 802 persones. L'increment de l'estiu ha fet que la diferència respecte l'any passat a hores d'ara sigui menor que abans del juliol, tal i com hem dit. Una diferència que s'ha reduït sobretot pels forts increments en comunitats com Extremadura, la Comunitat de Madrid, el Principat d'Astúries o les Illes Balears. Una tendència que ens allunya de l'objectiu europeu de reducció del 50% dels morts el 2030 respecte del 2019.

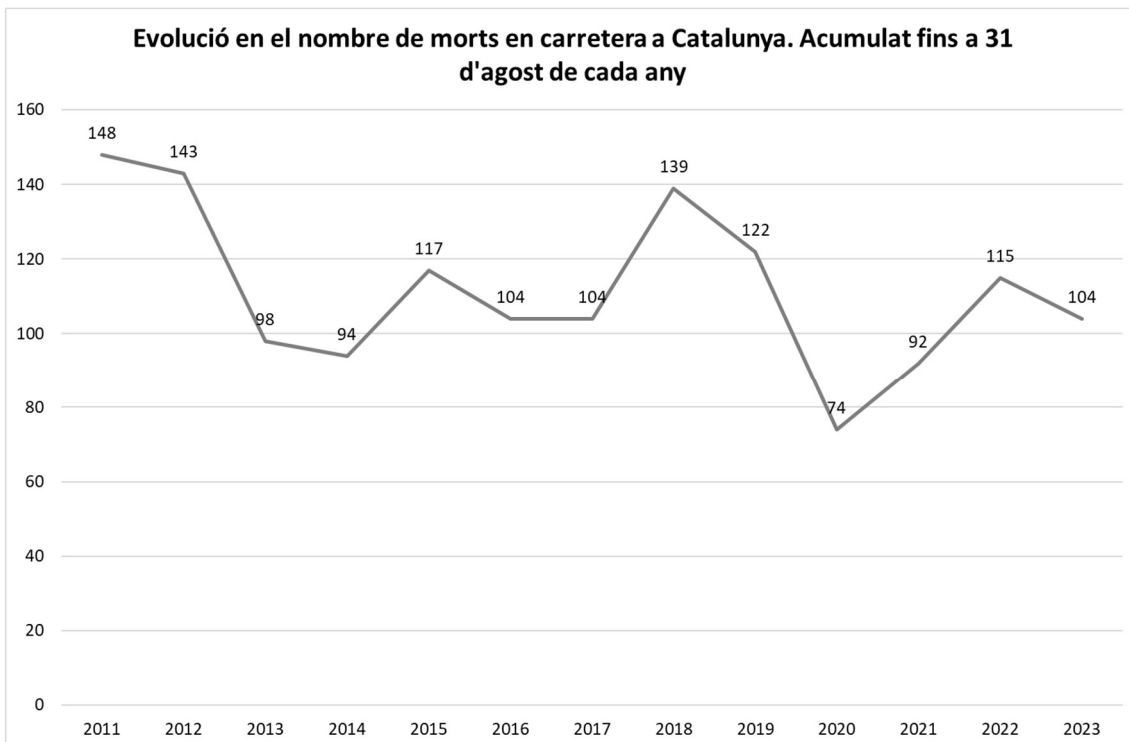
Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a Espanya per Comunitats Autònomes a 19 de setembre				
	2022	2023	Diferència 2023/2022	Variació %
Andalusia	168	119	-49	-29,2%
Aragó	41	40	-1	-2,4%
Balears	21	28	7	33,3%
Canàries	23	24	1	4,3%
Cantàbria	7	10	3	42,9%
Castella i Lleó	95	84	-11	-11,6%
Castella-La Mancha	62	65	3	4,8%
Catalunya	117	109	-8	-6,8%
Comunitat de Madrid	48	60	12	25,0%
Comunitat Foral de Navarra	22	11	-11	-50,0%
Comunitat Valenciana	61	65	4	6,6%
Extremadura	23	43	20	87,0%
Galícia	55	60	5	9,1%
La Rioja	7	10	3	42,9%
País Basc	21	17	-4	-19,0%
Principat d'Astúries	17	27	10	58,8%
Regió de Múrcia	31	30	-1	-3,2%
Ceuta i Melilla	0	0	0	0,0%
Espanya	819	802	-17	-2,1%

Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

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

Catalunya s'ha escapat per la mínima d'aquesta tendència negativa de l'estiu, amb un mort menys que l'any passat. En aquest cas, però, ha estat el juliol el període més negatiu, amb 2 víctimes mortals més que el de 2022. Es tracta del mes que ha concentrat més víctimes mortals del que portem d'any (20 morts), per sobre del mes d'abril (17 morts).

Tanmateix, en el conjunt de l'any la tendència és força més positiva que al conjunt d'Espanya. Tot i amb això, malauradament hi ha hagut 104 morts fins al 31 d'agost, la qual cosa suposa un descens d'11 persones (-9,6%), respecte el 2022. D'aquesta forma, es trenca la tendència al creixement dels dos darrers anys (en el període gener-agost). En aquest sentit hem d'assenyalar dos aspectes, que també destaca el Servei Català de Trànsit. El primer és el fet del repunt de les morts de motoristes: 31 persones que anaven en aquest mitjà de transport (un terç del total de morts), quan l'any passat en van ser 26. En canvi, i a diferència del que ha passat a la resta d'Espanya, el nombre de ciclistes i de vianants que han mort a les vies interurbanes ha estat menor que l'any anterior (4 víctimes menys en el cas dels vianants, 2 menys pel que fa als ciclistes: en definitiva, enguany han mort 9 vianants i 2 ciclistes).



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 (2022 i 2023).

Un segon aspecte que val la pena destacar és el retorn a la "normalitat" en el nombre de víctimes mortals a l'Autopista AP-7. No és estrany que sigui en aquesta via ràpida on es produeixin més víctimes mortals atès el volum de trànsit i la seva llarga longitud.

D'aquesta forma, enguany continua essent la via on hi ha hagut més víctimes mortals, amb 8 persones finades en total. L'any passat n'havien estat 19 en el mateix període. Ara bé, el 2018 i el 2019 van ser 9 morts en cada un d'aquests anys entre gener i agost. El SCT destaca altres carreteres amb una mortalitat notable: l'N-340, la C-17 i la C-32, que registren fins a 4 víctimes mortals cadascuna, i l'A-2, l'N-II, la C-12 i la C-37, amb 3 cada una. També a la C-53 (a la Fuliola, Urgell) i a la TV-3022 (al Perelló, Baix Ebre) hi ha hagut 3 víctimes mortals en cada una de les carreteres, però amb la circumstància que són el resultat d'un sol accident en cada una d'aquestes vies.

Conclusió

En el que portem d'any, la reducció de la sinistralitat mortal a les vies interurbanes a Espanya és moderada. Fins al 19 de setembre, s'han produït 736 accidents (-3% respecte l'any passat) que han tingut com a conseqüència 802 víctimes mortals (-2%). La moderació d'aquesta reducció ha estat en bona part resultant del que ha passat durant aquest estiu i, molt especialment, durant el mes d'agost. D'aquesta forma, entre l'1 de juliol i el 31 d'agost hi ha hagut a Espanya un total de 223 sinistres mortals, 234 persones mortes (+3% respecte el 2022) i 946 hospitalitzades (+13% també respecte el 2022). Malgrat que en el conjunt de l'any, doncs, l'evolució és positiva si la comparem amb el 2022, la moderació de la taxa de reducció és un obstacle més per assolir el repte europeu de reduir el nombre de morts en carretera en un 50% durant aquesta dècada.

La situació a Catalunya ha estat diferent. Tot i que durant l'estiu el nombre de morts ha estat pràcticament el mateix que l'any anterior (33 morts l'estiu del 2022 i 32 el del 2023), el conjunt de l'any presenta unes xifres millors, amb una reducció dels morts propera al 10% respecte el mateix període de l'any 2022 (és a dir, entre gener i agost). En el cas català, però, cal prestar atenció —i no diem cap novetat— cap als motoristes, que han vist incrementar el nombre de víctimes mortals durant el que portem d'any. En canvi, la situació a l'AP-7, que l'any passat va registrar l'extraordinària xifra de 19 morts, ha tornat als nivells anteriors a la pandèmia i a l'alliberament dels peatges.

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 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.