

BALANÇ DE LA SINISTRALITAT

SETMANA SANTA 2024

Abril 2024

La sinistralitat a les carreteres durant el primer trimestre de l'any: una situació greu a Espanya que convida a la reflexió

Passada la Setmana Santa, és un bon moment per presentar un balanç dels primers mesos de l'any amb l'objectiu d'intentar valorar quina pot ser la tendència en els propers mesos i, si cal, poder revertir-la.

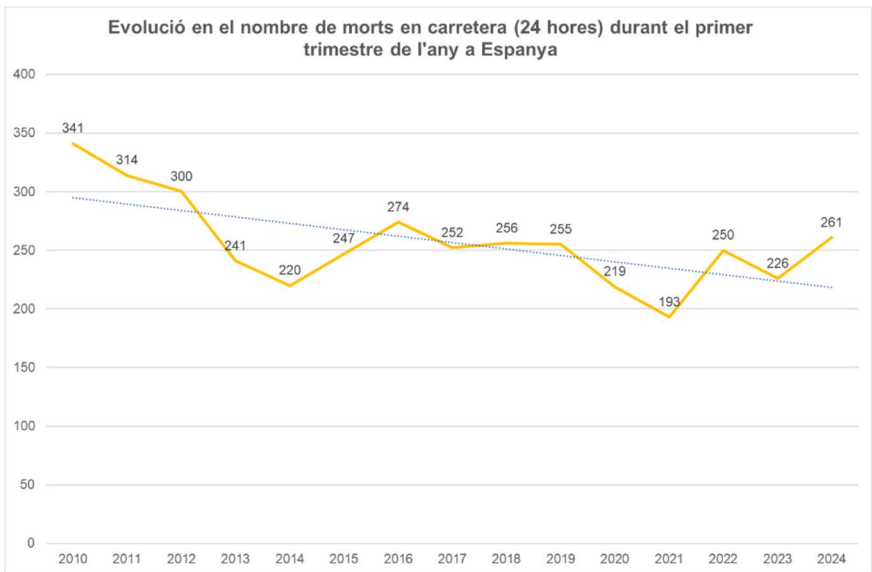
D'entrada, cal dir que aquesta Setmana Santa han mort a les carreteres espanyoles un total de 28 persones, en un període en què s'han produït 15,4 milions de desplaçaments de llarg recorregut, una xifra lleugerament inferior a la de l'any passat. En aquest sentit, s'ha de dir que aquestes 28 víctimes mortals, produïdes a causa de 25 sinistres, són set menys que l'any anterior. A Catalunya no hi ha hagut cap víctima mortal entre el 28 de març i l'1 d'abril. Podríem pensar, en general, que això són bones notícies però les dades que ens informen del que ha passat en aquest primer trimestre ens mostren una evolució de la sinistralitat preocupant, si més no pel conjunt d'Espanya, encara que l'evolució ha estat diferent a Catalunya, tal i com veurem tot seguit.

Per posar de manifest aquesta situació preocupant, en aquest breu informe exposarem, en primer lloc, què ha passat durant el primer trimestre de 2024 a Espanya i, a més, oferirem una informació un xic més detallada amb dades a 16 d'abril (les disponibles en tancar l'edició d'aquest balanç); en segon lloc, prestarem atenció al que ha succeït a Catalunya. En aquesta ocasió deixarem de banda Barcelona, atès que, de moment (i esperem que continuï així), només hi ha hagut tres víctimes mortals (dos motoristes i un passatger d'un turisme).

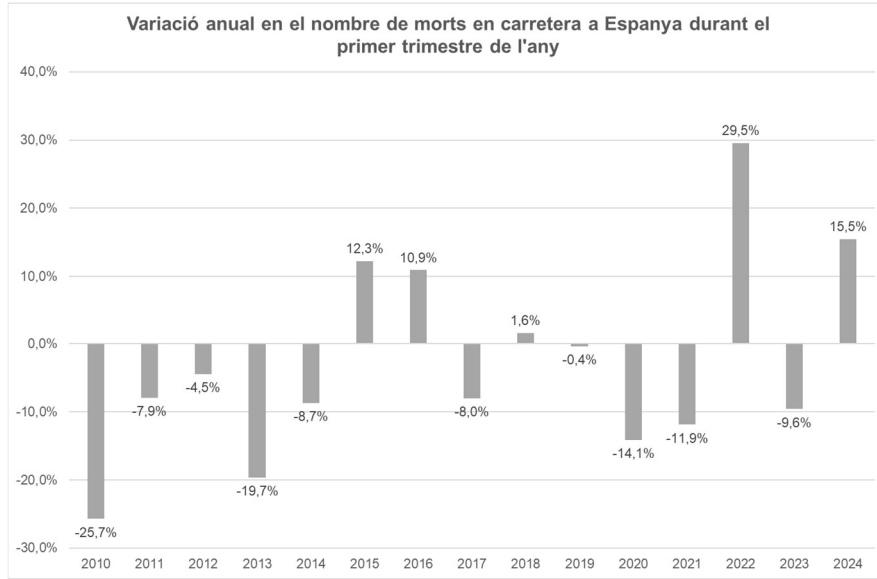
1. La sinistralitat durant el primer trimestre: a l'alça en les carreteres espanyoles

Segons les dades de la DGT, durant el primer trimestre d'enguany han mort a les carreteres espanyoles 261 persones, 35 més que l'any passat, la qual cosa implica un increment del 15,5%. Si ens fixem en l'evolució dels darrers catorze anys, veiem, en primer lloc, com s'ha produït una lleugera tendència al descens. En aquest sentit, observem un primer període de clar descens de la sinistralitat, que es va aturar de sobte l'any 2015, moment en què es produeixen dos increments consecutius de la sinistralitat, arribant al màxim dels darrers deu anys amb els 274 morts del 2016. Segueix aquest increment, una estabilització en un nivell lleugerament més baix durant tres anys seguits a en què es produeixen entorn de 252-256 víctimes mortals. La pandèmia canvia de nou el panorama per situar-se en els nivells més baixos de les últimes dècades. Passada aquesta, pel que sembla hem entrat en un escenari incert. Així, el 2022 es tornava als nivells similars dels anys immediatament anteriors a la pandèmia, amb 250 víctimes mortals, per caure a 226 l'any passat i ara ens trobem amb un clar ascens de la sinistralitat, superant els 260 morts, xifra que ens acostava al nivell que hi va haver el 2016.

Si ens fixem, no en l'evolució en termes absoluts, sinó en el percentatge de variació respecte l'any anterior, veurem com és en el primer període on es produeixen les taxes més elevades de decreixement de la sinistralitat, arribant a gairebé un 26% menys el 2010, respecte l'any anterior. Les taxes de la pandèmia i del primer any de plena normalitat en els desplaçaments no ens han d'induir a engany. Les taxes negatives de la pandèmia (2020 i 2021) no són espectaculars i es podrien haver assolit sense l'impacte d'aquest fenomen. L'elevada taxa de creixement del 2022 no fa res més que reflectir el retorn a un nivell de víctimes mortals similar al que es produïa prèviament a la pandèmia. En aquest sentit, destaca el 15,5% d'increment del 2024, que podem considerar el més elevat dels darrers quinze anys (descomptant, és clar, el de 2022).



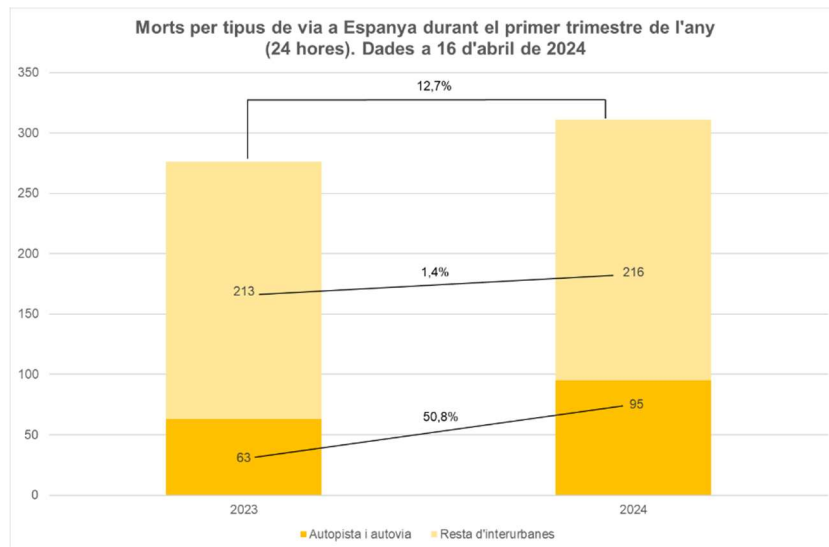
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

2. Mortalitat per tipus de via i de vehicle a Espanya amb dades a 16 d'abril

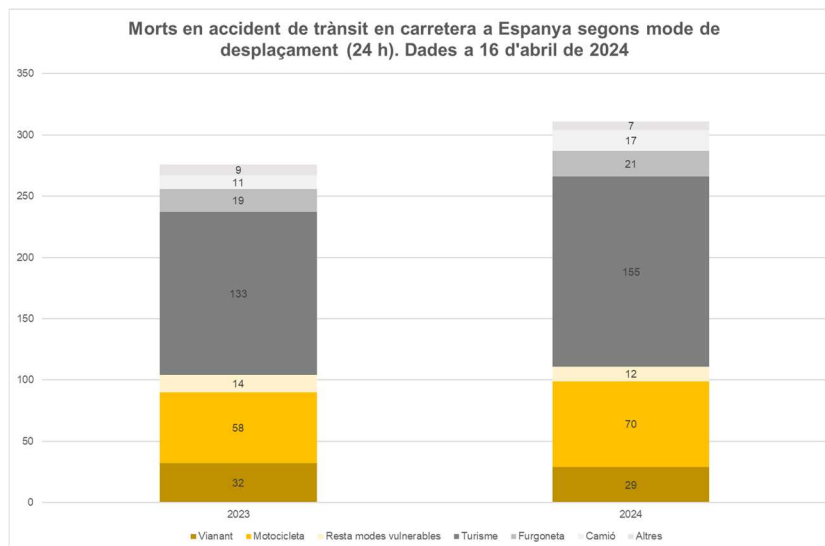
En el moment de redactar aquest balanç disposem de dades a 16 d'abril que ens permeten entrar en algun detall més. D'entrada, cal dir que en aquesta data hi ha hagut en total 311 morts en accidents de trànsit, fet que suposa un 12,7% més que l'any passat. Val a dir, però que la major part d'aquest increment està causat per un fort creixement a les autopistes i autovies. És cert que aquestes són les carreteres més segures i, per tant, on es produeix el menor nombre de víctimes mortals. Però respecte l'any 2023 hi ha hagut un increment de 32 morts a les vies d'alta capacitat (un 50,8% més). Contràriament, a les vies convencionals (o resta de les carreteres), que és on encara hi trobem més víctimes mortals l'increment ha estat de 3 persones respecte el 2023 (un 1,4% més).



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Si ens referim al tipus de vehicle, el turisme continua essent el principal mitjà de locomoció en què s'han produït els accidents mortals. Fins al 16 d'abril, han mort 155 persones en aquest mitjà de transport, un 16,5% més que el 2023. Més reduït és el percentatge que mostren les furgonetes, vehicle en el què trobem menys morts que en els turismes: 19 morts el 2023 i 21 el 2024 (un increment del 10,5%). També són relativament poques les víctimes mortals en camió, de manera que en passar d'11 morts el 2023 a 17 el 2024 el percentatge d'increment surti molt més alt (un 54,5%). Més preocupant és el cas de les motocicletes, que han passat de 58 a 70 morts entre el 2023 i el 2024, la qual cosa suposa un dels percentatges de creixement més elevats de víctimes mortals: el 20,7%, clarament per sobre del que tenen els turismes i les furgonetes! L'increment percentual de les motocicletes només és superat pel dels camions, tot i que aquests tenen molts menys morts en nombres absoluts. Aquesta situació contrasta amb la resta de modes vulnerables, han caigut els vianants i els morts que circulaven en ciclomotor (passen de 32 víctimes mortals el 2023 a 29, en el cas dels vianants, i de 4 a 2, en els dels ciclomotors), i hi ha hagut els mateixos morts en VMP i

en bicicleta (1 mort en VMP i 9 ciclistes). En conjunt, la resta de modes vulnerables han passat d'14 a 12 entre 2023 i 2024 (un decrement del 14,3%).



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Algunes dades més de les que disposem ens indiquen que la major part de les víctimes han estat homes (265 d'entre els que en coneixem el sexe) front a 43 dones. Fins aquí res fora del que és habitual. Tanmateix, val a dir que el nombre de dones és menor que el de l'any passat, mentre que el d'homes s'ha incrementat en un 15,2%. A més, sabem que la major part de víctimes mortals es concentren en edats que van dels 35 als 64 anys d'edat (185 sobre 311 morts). La franja d'edat amb més víctimes i amb un increment més elevat és la que va de 45 a 54 anys, en què hi ha hagut 76 morts (un 55,1% més que el 2023).

Víctimes mortals en carretera a Espanya per grups d'edat (24 h.). Dades a 16 d'abril

| Edat | Morts | | Variació (%) |
|------------------------|------------|------------|--------------|
| | 2023 | 2024 | |
| De 0 a 4 anys | 4 | 1 | -75,0% |
| De 15 a 24 anys | 34 | 39 | 14,7% |
| De 25 a 34 anys | 30 | 28 | -6,7% |
| De 35 a 44 anys | 47 | 55 | 17,0% |
| De 45 a 54 anys | 49 | 76 | 55,1% |
| De 55 a 65 anys | 55 | 54 | -1,8% |
| De 65 y més | 54 | 53 | -1,9% |
| Pendent de confirmació | 0 | 3 | |
| Sense dades | 3 | 2 | -33,3% |
| Total | 276 | 311 | 12,7% |

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Un fet preocupant, i que possiblement hauria pogut salvar algunes de les vides perdudes, és el gran nombre de víctimes mortals que viatjaven en turisme i que no usaven el cinturó de seguretat. Així, durant el primer trimestre de l'any el 32,1% dels morts que anaven en turisme no usaven aquest sistema de seguretat. No disposem de dades completes per a les furgonetes i les motocicletes, però amb les dades de gener i febrer de què disposem sabem que l'ús dels sistemes de seguretat (cinturó o casc) està més estès en aquests mitjans de transport.¹

¹ Aquesta informació l'hem obtinguda a partir dels balanços mensuals que ofereix la DGT.

3. Les víctimes mortals per comunitats autònomes

Les cinc comunitats autònomes on hi ha hagut més víctimes mortals són, per aquest ordre, Andalusia (64 morts), Galícia (34), Catalunya (30), Castella i Lleó (30) i la Comunitat Valenciana (28). Evidentment, són comunitats amb característiques diferents de població, densitat, urbanització i xarxa viària, fets que cal tenir en compte. Entre aquestes, però n'hi trobem quatre amb els majors increments de víctimes mortals. Andalusia és on hi ha hagut el major creixement, passant de 38 morts el 2023 a 64 el 2024 (un 68,4%), seguida per Galícia que de 23 ha arribat als 34 morts (47,8%) i Castella i Lleó, de 26 a 30 (un 15,4% més), mentre que la Comunitat Valenciana, tot i tenir 2 morts més, encara té un increment per sota de la mitjana espanyola (un 7,7% més que el 2023). Només quatre comunitats han pogut reduir el nombre de víctimes mortals fins al 15 d'abril: La Rioja (una comunitat petita, que ha passat de 5 a 2 entre 2023 i 2024), Extremadura, amb una notable reducció de les víctimes mortals (de 20 a 11, un 45,0% menys que l'any passat), Catalunya, la més poblada entre les que redueixen (passa de 37 a 30, una reducció del 18,9%) i Castella-La Manxa, amb un descens moderat de 27 a 25 víctimes mortals (un -7,4%).

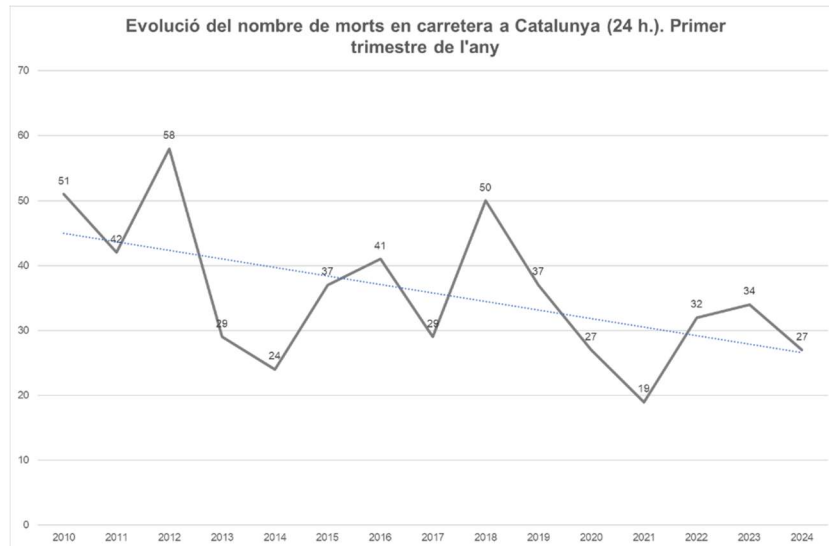
Sinistralitat mortal a les carreteres per comunitats autònomes (24 h). Dades a 15 d'abril de 2024

| | 2023 | 2024 | Variació (%) |
|-----------------------------|------------|------------|--------------|
| Andalusia | 38 | 64 | 68,4% |
| Aragó | 12 | 11 | -8,3% |
| Astúries, Principat d' | 6 | 6 | 0,0% |
| Balears, Illes | 4 | 6 | 50,0% |
| Canàries | 10 | 12 | 20,0% |
| Cantàbria | 4 | 5 | 25,0% |
| Castella-La Manxa | 27 | 25 | -7,4% |
| Castella i Lleó | 26 | 30 | 15,4% |
| Catalunya | 37 | 30 | -18,9% |
| Extremadura | 20 | 11 | -45,0% |
| Galícia | 23 | 34 | 47,8% |
| Madrid, Comunitat de | 15 | 16 | 6,7% |
| Múrcia, Regió de | 12 | 14 | 16,7% |
| Navarra, Comunitat Foral de | 5 | 7 | 40,0% |
| Rioja, La | 5 | 2 | -60,0% |
| Comunitat Valenciana | 26 | 28 | 7,7% |
| País Basc | 6 | 10 | 66,7% |
| Ceuta i Melilla | 0 | 0 | |
| Total | 276 | 311 | 12,7% |

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

4. Catalunya: una evolució diferent

L'evolució a Catalunya ha estat diferent de la resta d'Espanya. Ja hem dit que aquesta Setmana Santa no hi ha hagut cap mort. Durant el primer trimestre de l'any ha estat hi ha hagut, en conjunt, 7 morts menys (gairebé un 21% menys que el 2023) i a 15 d'abril la reducció continua essent notable i propera al 19%. En conjunt, des del 2010 la tendència ha estat clarament descendent amb major intensitat que no ho ha estat al conjunt d'Espanya, tot i que destaquen alguns anys amb un elevat nombre de víctimes mortals (2012 i 2018).



Font: elaboració pròpia amb dades del SCT.

A diferència del que ha passat a la resta d'Espanya, a Catalunya s'ha pogut contenir la mortalitat de les motocicletes: han mort 8 motoristes durant el primer trimestre de l'any, els mateixos de l'any passat. Entre els altres modes vulnerables, el SCT informa de 2 vianants morts (4 el 2023). A més, en aquest primer trimestre hi ha hagut 13 víctimes en turisme, 4 en furgoneta i 1 en vehicle pesant.

5. Conclusió

Ja indicàvem a començaments d'any, en fer el balanç de l'any 2023, que la lleugera disminució que hi havia hagut respecte el 2022 (de 1.148 s'havia passat a 1.145 persones mortes) no era una bona notícia. **L'evolució del que està passant durant els primers mesos de l'any** contribueix a ennegrir el panorama **en el conjunt d'Espanya**. Front als 276 morts que hi havia hagut a 16 d'abril el 2023 n'hi ha hagut 311 el 2024, un **increment del 12,7%**. Una molt mala notícia que no es pot amagar amb una Setmana Santa en què s'han produït menys víctimes mortals respecte de la de l'any passat.

D'altra banda, a **Catalunya** la sinistralitat mortal en vies interurbanes presenta una evolució diferent, amb una clara reducció del nombre de víctimes mortals: de 37 el 2023 s'ha passat a 30 morts, **una reducció gairebé del 19%**. També durant la Setmana Santa s'ha mantingut la tònica i no s'ha registrat cap víctima mortal a les carreteres catalanes. Però, compte, aquestes xifres no han d'implicar una relaxació i cal insistir en les mesures de seguretat vial.

Cal destacar tres fets pel conjunt d'Espanya. El primer, és el fort increment que hi ha hagut en les vies d'alta capacitat (autopistes i autovies), que considerem com les més segures. El segon, és el també important increment de motoristes. I el tercer, el percentatge relativament important de conductors de turisme que no utilitzen el cinturó de seguretat.

Des del RACC hem de tornar a 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, o una revisió a fons del procés formatiu, que també incorpori la formació continuada. Així com noves inversions en infraestructures que millorin la seguretat vial. I potser insistir més en la vigilància de les carreteres. Potser cal pensar que és el moment d'anar més enllà de les campanyes cridaneres.