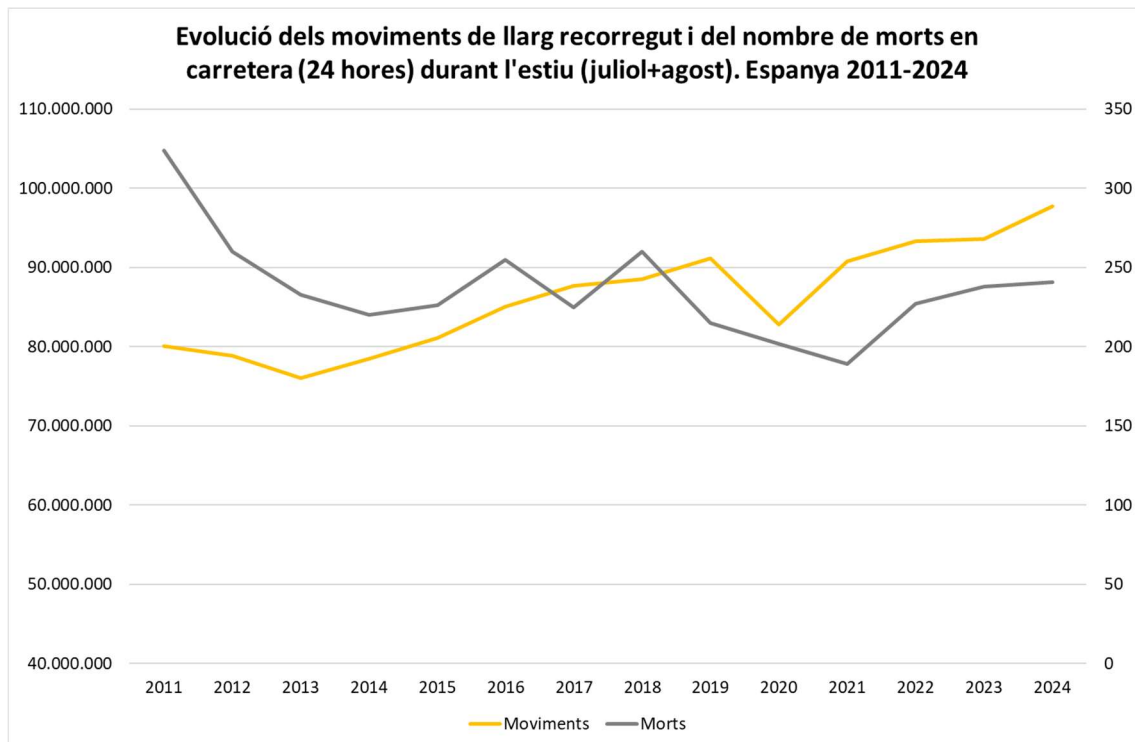


# **Balanç de sinistralitat estiu de 2024: uns resultats negatius**

**Setembre 2024**

## Introducció

Des de la superació de la pandèmia, els darrers estius han vist incrementar la mobilitat. El nombre de desplaçaments en carretera de 2022 va arribar als 93.363.042, en el que semblava un rècord difícil de superar. Això es va fer ja el 2023, amb més de 93,6 milions de desplaçaments de llarg recorregut, un lleuger increment respecte les dades de l'any anterior. Enguany l'increment de la mobilitat ha estat encara de més abast: 97.765.625 desplaçaments de llarg recorregut (un 4,4% més que l'any passat). En consonància amb aquesta tendència a l'increment de la mobilitat, el nombre de sinistres i víctimes mortals en carretera ha anat creixent, moderadament, però amb tendència a acostar-se o, fins i tot superar, els nivells previs a la pandèmia: hem passat d'una mitjana de 233 morts pel període 2017-2019 a una de 235 pels anys 2022-2024 en els mesos d'estiu (juliol+agost).



Font: elaborat amb dades de la DGT.

Durant l'estiu de 2024 han mort a les carreteres espanyoles 241 persones en 221 accidents. És un creixement moderat respecte l'any anterior (+1,3%) i pot suposar una frenada a l'increment dels dos darrers anys. També és cert que el nombre d'accidents mortals ha estat menor: dels 227 del 2023 hem passat als 221 ja esmentats d'enguany. Com va passar l'any 2023, el major increment de víctimes mortals ha tingut lloc durant el mes d'agost. Així, mentre el juliol es tancava amb 109 persones (-7,6% de descens respecte el juliol de 2023), durant l'agost hi ha hagut 132 víctimes mortals (12 més que l'any passat, un creixement del 10,0%). Hi hem d'afegir encara les 952 persones ferides greus que hi ha hagut en els accidents de l'estiu, un nombre menor però molt similar als de l'estiu del 2023 (954 persones ferides greus).

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

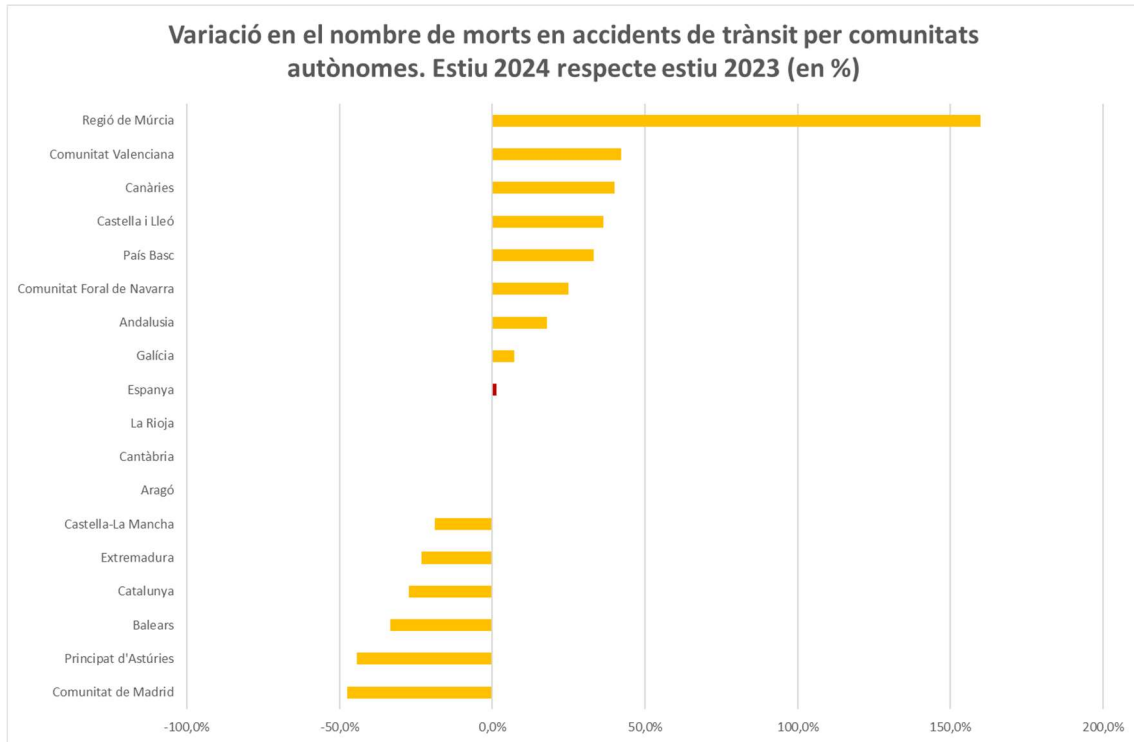
Comencem parlant de la distribució territorial en termes absoluts: el 52,7% del total de morts que hi ha hagut aquest estiu han tingut lloc a Andalusia (46 morts), Castella i Lleó (30), la Comunitat Valenciana (27) i Catalunya (24). D'aquestes quatre, només a Catalunya hi ha hagut una reducció en el nombre de morts (9 menys que l'any passat). Són comunitats relativament grans (en població o en territori) i en les quals, en termes generals, el turisme hi té un pes important. Després d'aquestes hi trobem set comunitats amb una franja que oscil·la entre els 10 i els 15 morts: Galícia (15), Aragó (13), Castella-La Mancha (13), la Regió de Múrcia (13), la Comunitat de Madrid (11) i Balears i Extremadura (amb 10 morts cadascuna). Finalment, amb menys de 10 morts hi ha el País Basc (8), Canàries (7), la Comunitat Foral de Navarra (5), el Principat d'Astúries (també amb 5 morts), Cantàbria i La Rioja (2 morts en cada una d'aquestes comunitats).

<b>Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a Espanya per Comunitats Autònomes. Estiu 2024</b>					
	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Diferència 2023/2022</b>
Andalusia	54	43	39	46	7
Aragó	9	16	13	13	0
Balears	11	8	15	10	-5
Canàries	3	7	5	7	2
Cantàbria	3	1	2	2	0
Castella i Lleó	25	30	22	30	8
Castella-La Mancha	7	19	16	13	-3
Catalunya	28	33	33	24	-9
Comunitat de Madrid	10	11	21	11	-10
Comunitat Foral de Navarra	4	6	4	5	1
Comunitat Valenciana	9	12	19	27	8
Extremadura	3	2	13	10	-3
Galícia	10	16	14	15	1
La Rioja	1	3	2	2	0
País Basc	4	8	6	8	2
Principat d'Astúries	3	5	9	5	-4
Regió de Múrcia	5	7	5	13	8
Ceuta i Melilla	0	0	0	0	0
<b>Espanya</b>	<b>189</b>	<b>227</b>	<b>238</b>	<b>241</b>	<b>3</b>

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

Si en lloc de mirar el nombre total de morts ens fixem en la variació respecte l'any passat, destaca la Regió de Múrcia, que en passar de 5 a 13 morts presenta una taxa amb un increment del 160%. Juntament amb Múrcia, hi ha cinc comunitats més que tenen augments de la mortalitat superiors al 25%: la Comunitat Valenciana (42,1%), Canàries (40,0%), Castella i Lleó (36,4%), el País Basc (33,3%) i la Comunitat Foral de Navarra (25,0%). Andalusia (amb un 17,9% més de morts que l'any passat) i Galícia (+7,1%) completen les comunitats que superen la mitjana espanyola. Per sota d'aquesta, hi ha

tres comunitats (Aragó, Cantàbria i La Rioja) que han quedat igual que l'any passat. Per acabar aquest repàs territorial hem de destacar que Madrid ha estat on més s'ha reduït la mortalitat viària respecte el 2023: s'ha passat de 21 a 11 morts (una reducció del 47,6%). Hi segueixen Astúries (-44,4%), Balears (-33,3%), Catalunya (-27,3%), Extremadura (-23,1%) i Castella-La Mancha (-18,8%).

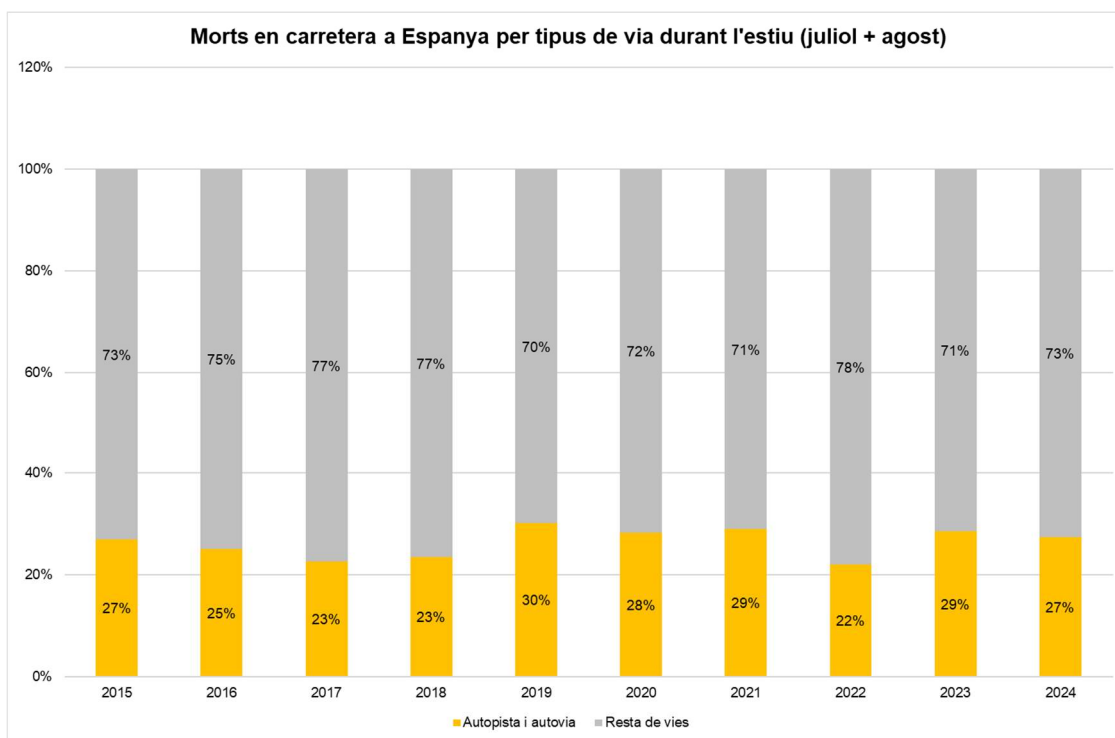


Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

### Morts per tipus de carretera i tipus de vehicle

La major part de les morts en accidents de trànsit en carretera es produeixen principalment 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 tenen lloc durant l'estiu. La mortalitat a les autopistes i autovies ha baixat lleugerament respecte l'any passat: de 68 morts del 2022 en tenim 66 aquest any (-2,9%). S'ha de tenir en compte, però, que el 2023 hi va haver la xifra més elevada de morts dels darrers anys i la quantitat de morts a les vies de gran capacitat d'enguany no deixa de ser molt elevada respecte la mitjana dels darrers deu anys. La sinistralitat a les vies convencionals (resta de vies) s'ha incrementat en un 2,9%. El nombre de morts en vies convencionals, tot i presentar una tendència decreixent ara torna a ser superior als nivells pre pandèmics.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autopista i autovia	61	64	51	61	65	60	55	50	68	66
Resta de vies	165	191	174	199	150	152	134	177	170	175
Total	226	255	225	260	215	212	189	227	238	241



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

El 40% 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 112 el 2023 a 97 enguany (reducció del 13,4%). Tanmateix, destaca l'augment notable en els darrers tres anys dels modes vulnerables (vianant, bicicleta, ciclomotor i motocicleta).<sup>1</sup> D'aquesta forma, s'ha passat de 78 morts en aquests mitjans l'any 2021 als 93 de 2022, els 104 de 2023 i, finalment, als 111 d'enguany (un creixement del 6,7% respecte l'any anterior). L'estiu del 2024, aquest increment ha estat causat sobretot per les víctimes que eren motociclistes, que representen gairebé el 30% del total, que han estat 13 més que l'any anterior (un 25% més). També és destacable l'elevat creixement de víctimes que viatjaven en furgoneta, que han passat de ser 5 el 2023 a 15 el 2024 (un increment del 200%).

<sup>1</sup> 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.

Morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle. Estiu (juliol + agost)								
	Nombre de morts				%			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Vianant	23	20	28	20	12,2%	8,8%	11,8%	8,3%
Bicicleta	6	8	12	15	3,2%	3,5%	5,0%	6,2%
Ciclomotor	1	5	5	4	0,5%	2,2%	2,1%	1,7%
Motocicleta	48	60	59	72	25,4%	26,4%	24,8%	29,9%
Turisme	86	103	112	97	45,5%	45,4%	47,1%	40,2%
Furgoneta	8	10	5	15	4,2%	4,4%	2,1%	6,2%
Camió	9	14	8	10	4,8%	6,2%	3,4%	4,1%
Resta	8	7	9	8	4,2%	3,1%	3,8%	3,3%
<b>Total</b>	<b>189</b>	<b>227</b>	<b>238</b>	<b>241</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

### La sinistralitat mortal a Espanya: un balanç provisional de l'any a 16 de setembre

Les dades acumulades de sinistralitat mortal del que portem d'any per tot Espanya a l'hora de tancar aquest balanç arriben fins al 16 de setembre. Si bé les dades de l'estiu poden significar una frenada en l'increment de la sinistralitat mortal, no les podem pas considerar positives. Menys encara, quan el balanç del que portem d'any indica que no es va per un camí cap a la reducció de les víctimes mortals, sinó tot el contrari. A dia 16 de setembre, hi ha hagut 828 morts a les carreteres espanyoles, 28 més que en el mateix període de 2023 (un 3,5% més). Hi ha comunitats autònomes com Catalunya, Madrid o Extremadura que han reduït notablement la sinistralitat (16 morts menys a la primera, un 14,5% menys que el 2023; 13 morts menys a Madrid, reducció del 21,7%; 17 morts menys a Extremadura, reducció del 39,5%). Però això no ha estat suficient per compensar-ne algunes amb forts increments de la mortalitat: Andalusia (que ha passat de 118 morts el 2023 als 163 d'enguany, increment del 38,1%), Castella i Lleó (15 morts més que l'any passat), la Comunitat Valenciana o el País Basc (amb 10 morts més cada una de les dues comunitats).

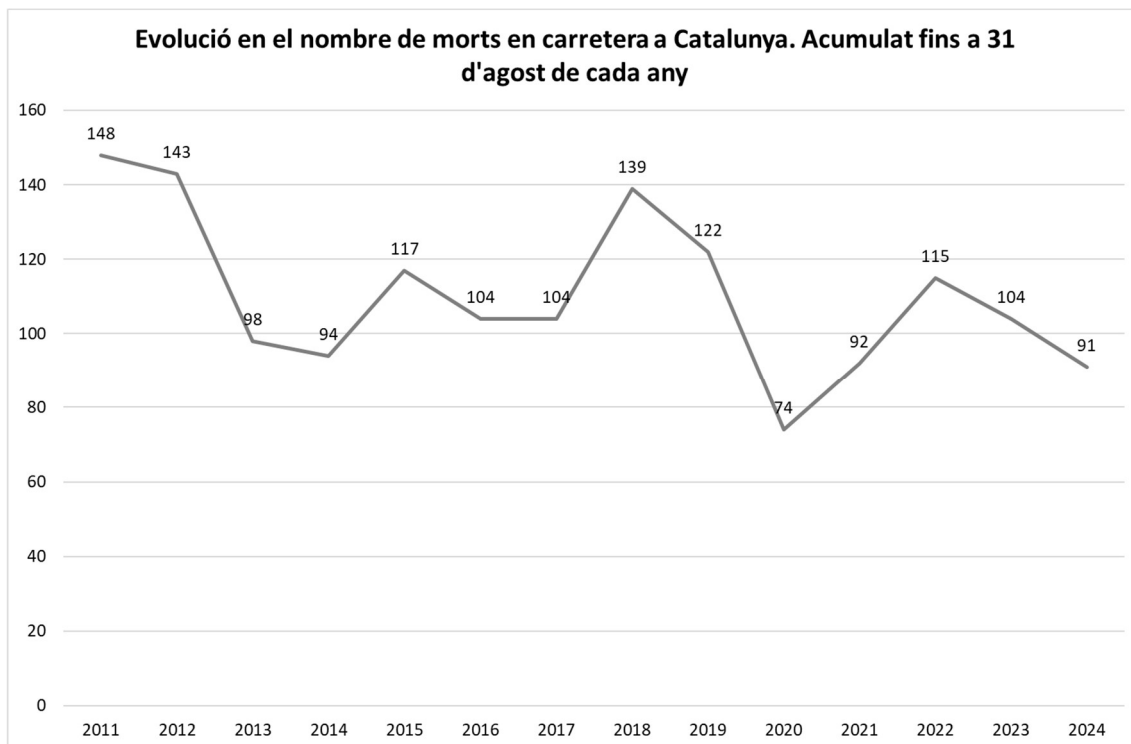
En conjunt, i a diferència del que ha passat durant l'estiu, el major increment de víctimes durant aquest any 2024 s'està produint a les vies de gran capacitat. De 218 morts que hi va haver el 2023 a les autopistes i autovies s'ha passat als 242 (un 11% més). Tot i que és a les carreteres convencionals on es produeixen més accidents mortals, el creixement de víctimes mortals ha estat relativament moderat: 586, 4 més que l'any passat (un creixement del 0,7%). I pel que fa referència als mitjans, cal destacar que són els motoristes els que més augmenten amb 220 morts el 2024 (13 més que el 2023, un increment de l'11,7%).

Per resumir-ho, doncs, sembla clar que l'evolució de la sinistralitat mortal d'enguany al conjunt d'Espanya no va en la línia de reducció marcada pels objectius europeus per al 2030.

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

Com hem pogut constatar, Catalunya ha seguit una tendència diferent de la del conjunt d'Espanya. Durant l'estiu (comptant igual que la DGT: juliol+agost) han mort 24 persones a les carreteres catalanes, 9 menys que l'any passat (un 27,3% de reducció).

Aquesta tendència també es confirma si el que ens fixem és en l'evolució de l'acumulat anual fins a 31 d'agost (dades disponibles del Servei Català de Trànsit). Fins a aquesta data hi ha hagut 91 morts, 13 menys que en el mateix període de 2023 (reducció del 12,5%). És una tendència que es manté des del 2018 (no comptem les víctimes mortals de 2020 i 2021 a causa de les mesures especials per la COVID-19) i que situa la dada a 31 d'agost en la més baixa dels darrers deu anys. A partir de les dades que ens ofereix el Servei Català de Trànsit, hem de destacar alguns aspectes més. En primer lloc, l'elevat nombre de motoristes morts. En el que portem d'any, han perdut la vida 34 motoristes (el mateix nombre que l'any passat), que representen una mica més d'una tercera part: el 37,4%. Fet que contrasta amb altres col·lectius vulnerables en els que s'han produït reduccions de la mortalitat: 5 vianants el 2024 per 10 que n'hi va haver el 2023, 2 ciclistes (1 menys que l'any passat). També destaca el fort increment de morts en furgoneta: fins al 31 d'agost hi ha hagut 8 víctimes mortals que contrasten amb l'única que hi va haver el 2023 que utilitzava aquest mitjà de transport.



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, 2023 i 2024).

Un darrer aspecte a ressenyar és la “normalització” en la sinistralitat mortal a l’AP-7. Els problemes de congestió i accidentalitat s’han traduït en aquesta via en molèsties per als usuaris (llargues cues) però no en víctimes mortals. D’aquesta forma, en aquesta autopista només hi ha hagut 3 morts en els primers vuit mesos de l’any, que contrasten amb els 9 que hi va haver l’any passat. En realitat, tal com assenyala el SCT, la sinistralitat a la xarxa viària catalana és força dispersa. La carretera amb més víctimes mortals fins al 31 d’agost és la C-37, amb 6 morts (3 en un mateix accident a Castellfollit del Boix). A aquesta carretera li segueix l’Eix Transversal (C-25), que acumula 5 morts i l’A-2, la C-12 i la C-32, amb 4 morts cadascuna en la data de referència.



## Conclusió

No podem considerar positiu el balanç de la sinistralitat vial a Espanya de l'estiu de 2024. Més quan hi ha hagut un increment de la mortalitat de l'1,3%. En conjunt, en els 221 accidents mortals hi ha hagut 241 morts i s'han hagut d'hospitalitzar 952 persones ferides. Aquest balanç només ha servit per moderar la tendència d'aquest any, negativa quant a la sinistralitat mortal a Espanya: en el que portem d'any fins al 16 de setembre s'han produït 744 sinistres que han tingut com a resultat 828 morts a les carreteres (un 3,5% més que el 2023). Unes dades que dificulten 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. Durant l'estiu (juliol+agost), hem passat dels 33 morts que hi va haver el 2023 als 24 que hi ha hagut aquest any, cosa que representa una reducció del 27,3%. Una situació que reforça la tendència anual de reducció de la sinistralitat mortal. D'aquesta forma, fins al 31 d'agost hi ha hagut 84 accidents mortals, en els quals hi han perdut la vida 91 persones (-12,5%). Tot i amb això, han augmentat el nombre de persones ferides greus: 561 (un 17% més que el 2023).

Un fet destacable, tant al conjunt d'Espanya com a Catalunya, és el de l'elevat nombre de víctimes mortals que viatjaven en motocicleta. En el conjunt espanyol, representen més d'una quarta part (el 26,6%) de les víctimes mortals, xifra que s'eleva a més d'una tercera part en el cas català (37,4% de totes les víctimes mortals).

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 o una revisió a fons del procés formatiu, que també incorpori la formació continuada... Reforçar, amb els mitjans que calguin la vigilància en carreteres. 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.