

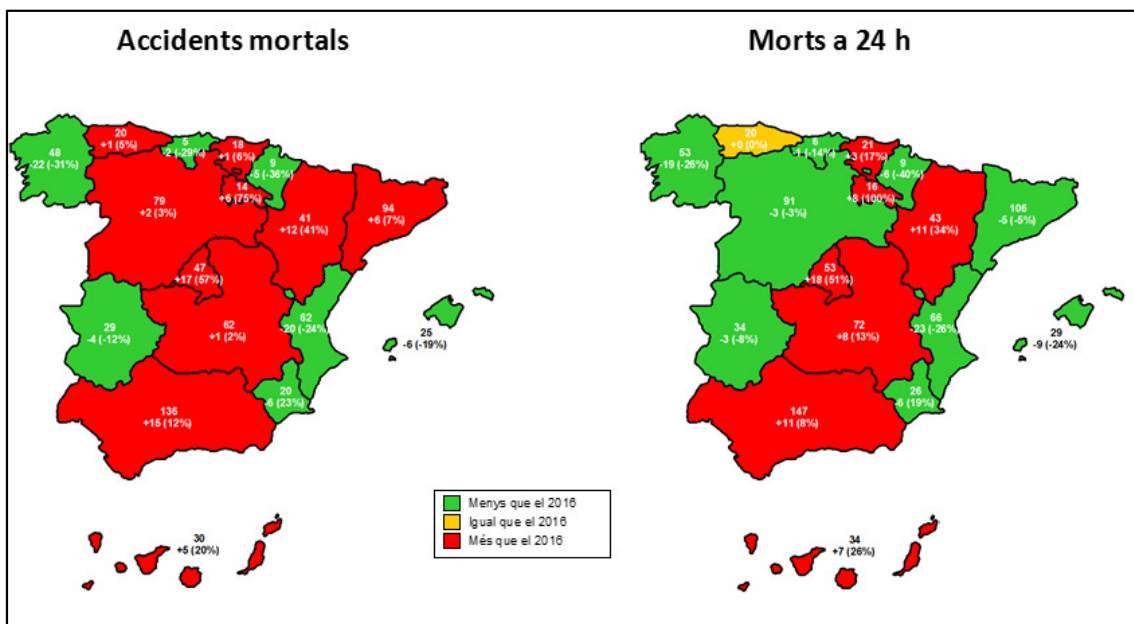
La sinistralitat en carretera a Catalunya durant 2017: una reflexió després del període d'estiu

Coincidint amb l'inici del període de vacances, el Servei Català de Trànsit llançava una campanya publicitària que apel·lava als sentiments per insistir en què l'objectiu que hauria de tenir qualsevol política de seguretat vial hauria de ser que no n'hi hagués cap, de víctima mortal, en consonància amb el projecte Vision Zero. L'espot publicitari s'iniciava recordant que l'any 2015 havien mort 261 persones en accidents de trànsit i que l'any següent havien estat 231, les víctimes mortals. I continuava de manera que quedava clar que qualsevol reducció en la sinistralitat és un avenç però és no suficient si l'objectiu que es vol assolir és eliminar completament la sinistralitat mortal. La idea és conscienciar la població per evitar noves víctimes mortals de trànsit. Tanmateix, la situació actual a Catalunya convida a fer una reflexió, de forma que l'objectiu principal d'aquest article és presentar quin és el moment actual de la sinistralitat. Per això mateix, ens hem de preguntar primer com està evolucionant la sinistralitat durant l'any 2017 i després com ho ha fet en els darrers anys, per tenir una perspectiva.

Per respondre a la primera pregunta, d'entrada la primera dada provisional que podem oferir és el nombre de morts a les carreteres –les dades d'accidentalitat en zona urbana no les tindrem fins l'any vinent–, i aquesta ens diu que amb data 12 de setembre de 2017 han mort en accident de trànsit a la carretera 106 persones, cinc persones menys que l'any anterior en la mateixa data. Aquest resultat ja és, aparentment positiu, tot i que queda lluny de l'objectiu de què s'ha parlat a l'inici d'aquest article. Suposant que la diferència es mantingués fins a finals d'any, podem suposar que a Catalunya hi hauria hagut un 5% menys de morts en accidents de trànsit que el 2016. (això voldria dir, aproximadament, unes set persones menys).

Malgrat aquests números aparentment positius, hi ha un fet que queda amagat si només pensem atenció al nombre de morts i és que les dades d'accidentalitat prenen un matís més fosc si ens fixem en el nombre d'accidents (Mapa 1). Aleshores, veurem com el signe negatiu de la sinistralitat es converteix en positiu i arriba a haver-hi un 7% més d'accidents mortals que el 2016.. Aquest fet està determinat per la distorsió estadística que provoquen dos accidents de l'any passat –un d'un autobús a Freginals, a l'AP-7, i un altre a Pont de Molins, a l'N-II, en un xoc de dos turismes-, entre els quals sumen 20 morts (un 13% del total que hi va haver en carretera). Si en aquests accidents s'hi hagués produït la mitjana de víctimes mortals del període 2014-2016 estaríem parlant d'un increment del nombre de morts de l'ordre d'un 14%. Un fet poc habitual en els darrers anys. I si no s'hagessin produït, a hores d'ara la sinistralitat mortal en carretera seria un 16% superior a la del 2016 en la mateixa data.

Mapa 1. Accidentalitat en carretera a 24 hores a Espanya per comunitat autònoma, a 12 de setembre de 2017



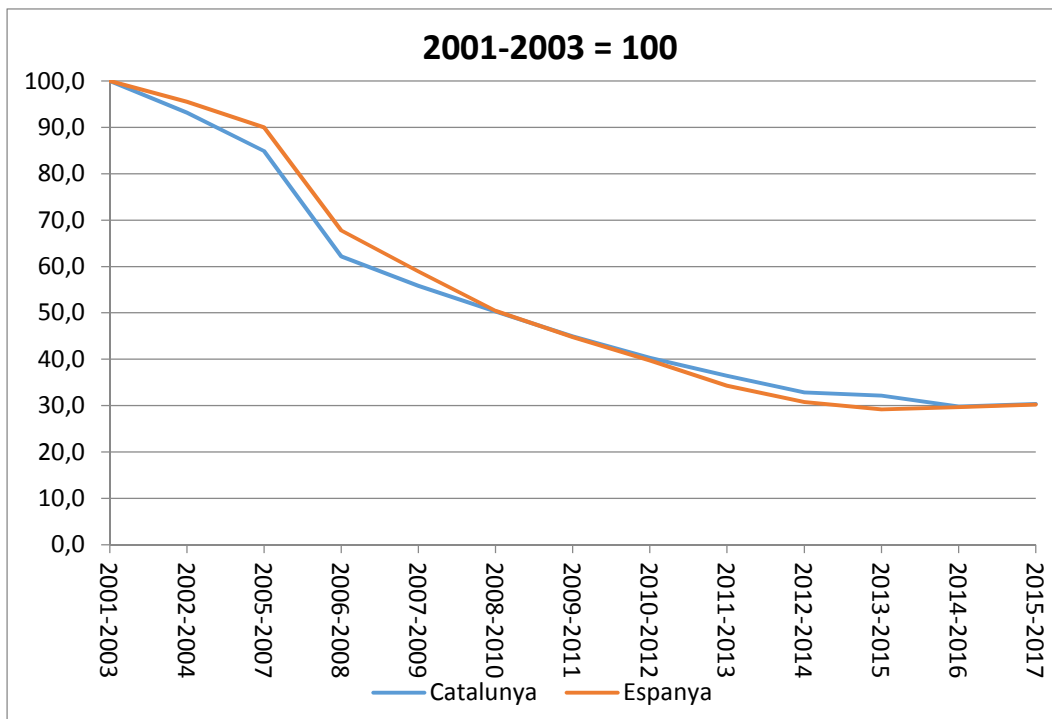
Nota: no inclou les dades de Ceuta (1 accident, 1 mort, 1 més que el 2016) i de Melilla (cap accident ni mort, igual que l'any passat). A sota la xifra de morts hi ha la variació respecte l'any 2016 i entre parèntesi el % que representa aquesta variació.

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Les dades catalanes, a més, contrasten amb les de la suma de la resta de comunitats autònomes. D'aquesta manera, si descomptem els morts produïts en carreteres catalanes del total espanyol, obtenim que la reducció tant dels accidents com del nombre de víctimes mortals a la resta de comunitats autònomes estaria al voltant del 0,6-0,4%. En definitiva, al conjunt d'Espanya, un cop sumats els morts a Catalunya, hi ha hagut fins al moment de tancar aquesta edició 740 accidents en els quals hi han perdut la vida 827 persones, que signifiquen una reducció de la sinistralitat de l'1% per als accidents i del 2% per a les víctimes mortals. Catalunya, però, no està sola en aquest augment de la sinistralitat: en nombre d'accidents: l'acompanyen Madrid (17 més que l'any passat), Andalusia (15 més), Aragó (12), La Rioja (6 més), Canàries (5), Castella i Lleó (2), Astúries, Castella-La Mancha, el País Basc i Ceuta (1 accident mortal més cada una). També Madrid, Aragó i Andalusia encapçalen les comunitats que tenen més morts que l'any passat (18, 11 i 11, respectivament), mentre que, per l'efecte estadístic dels dos accidents abans esmentats, Catalunya passa a ser de les comunitats que presenten un saldo negatiu.

Novament, els resultats de la sinistralitat mortal en carretera d'aquest any tant a Catalunya com en altres comunitats autònomes o, fins i tot, en el total espanyol, amb un decrement relativament moderat, posen de manifest la possibilitat d'una aturada en sec de les grans taxes de reducció que s'han produït des del període 2006-2008, amb l'entrada en vigor del permís per punts i la posada en marxa d'altres instruments legislatius. Durant gairebé una dècada, entre el 2006 i el 2015, les taxes de variació s'han mantingut amb signe negatiu i durant molt de temps s'han produït reduccions mitjanes iguals o superiors al 10%. Però al Gràfic 1 s'observa una caiguda dràstica de la taxa de variació a partir del període 2013-2015, en la que no només es produeix un estancament sinó que s'apunta una lleugera remuntada en el nombre d'accidents mortals. Un fenomen que a Catalunya ha arribat amb retard però ha arribat. En definitiva, les mitjanes mòbils del Gràfic 1 –que suavitzen les fluctuacions– indiquen la possibilitat que existeixi un canvi de tendència en l'evolució de la sinistralitat en carretera.

Gràfic 1. Evolució del nombre d'accidents mortals a Catalunya i a Espanya 2001-2017 (mitjana de tres anys del nombre d'accidents mortals, 2001-2003=100)



Nota: per al 2017 hem estimat una variació en el nombre d'accidents a partir de la taxa de variació que hi havia el 12 de setembre de 2017 respecte el mateix període de l'any anterior.

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT i del SCT.

Amb la situació de l'accidentalitat que tenim a data d'avui, és bastant probable que els guionistes de l'espot publicitari a què ens hem referit en canviarien el seu inici. Les dades d'enguany a Catalunya no conviden a l'optimisme. A la resta d'Espanya, tot i tenir un signe contrari al català, la reducció és prou moderada com perquè hi pugui haver un canvi d'aquí a finals d'any. Les dades del Gràfic 1, però, ens avisen que aquest no és un fenomen conjuntural i que s'ha trencat la tendència reduccionista que hi ha hagut fins l'any 2013. No es tracta de crear alarmismes, sinó de disposar de la informació que ens permeti a tots, usuaris i administracions, prendre consciència de la situació per tal d'implementar els mecanismes que permetin reprendre el camí iniciat ara fa aproximadament una dècada. En aquest sentit, veiem molt necessari dotar-se d'un nou impuls de mesures com les proposades pel RACC en el document *20 mesures per al 2020* (<https://fundacio.racc.cat/informes-i-estudis/seguretat-viaria/persones/informe.-20-mesures-per-al-2020>).