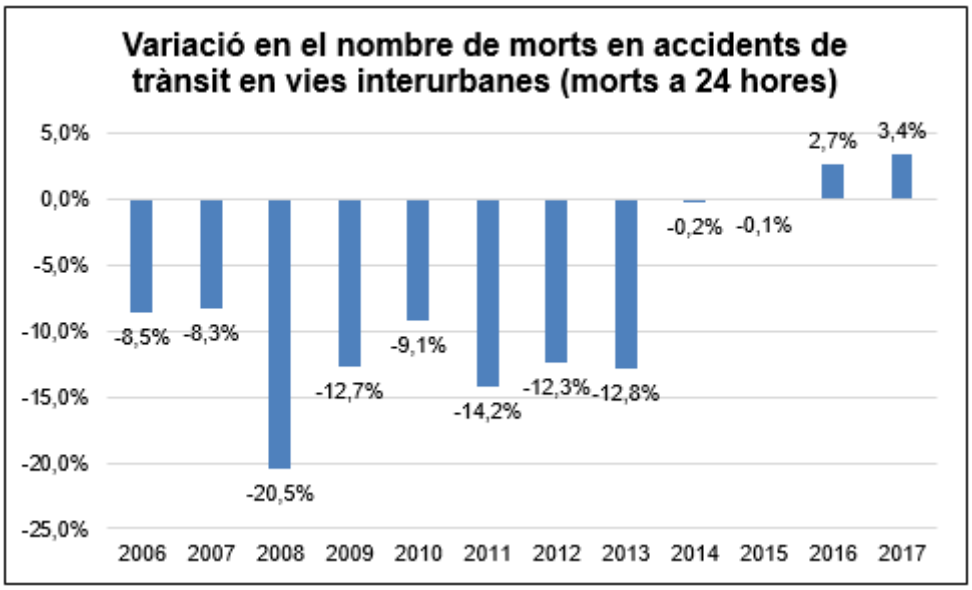
Data de publicació: gener de 2018

El canvi de tendència de la sinistralitat es consolida el 2017

El primer balanç de la sinistralitat en vies interurbanes del 2017, fet públic per la DGT el dia 3 de gener del 2018, serveix per confirmar un possible canvi de tendència en la sinistralitat per accidents de circulació que ja fa mesos que el RACC ve assenyalant.

En concret, el primer balanç de morts en accidents de trànsit a les vies interurbanes a 24 hores del 2017 indica que n'hi ha hagut 1.200, 39 més que l'any 2016, o, el que és el mateix, un increment del 3,4%. De fet, aquest balanç inicial era més que previsible, atès que el cap de setmana del 15 al 17 de desembre del 2017 ja s'havia superat el nombre absolut de morts a 24 hores de l'any anterior.

En aquest sentit, podem destacar alguns aspectes. En primer lloc, que l'augment en la sinistralitat s'ha produït a gairebé totes les comunitats autònomes, excepte sis (Castella i Lleó, Comunitat Valenciana, Galícia, País Basc, Navarra i la Rioja). En algunes de les que presenten un major índex de sinistralitat, se superen els deu morts més que l'any 2016: Castella-la Manxa (19 morts més, un augment del 20,4%), Madrid (16 morts, 30,8% d'augment), Catalunya (15 més, 9,7%) i Múrcia (12 morts més i 35,3% d'augment). En segon lloc, cal destacar que l'augment, segons les dades de la DGT, s'ha registrat a les carreteres convencionals, on s'han produït 792 morts, 30 més que el 2016 (un 3,8% més); en canvi, a les vies de gran capacitat –autopistes i autovies– el nombre de víctimes mortals s'ha reduït en un 2,5%. Pel que fa al tipus de vehicles, només en ciclomotors, camions, autobusos i també en el cas dels vianants s'ha produït reducció en les víctimes mortals. De fet, els majors increments de sinistralitat mortal s'han donat en bicicletes (33,3% més), furgonetes (29,3%) i motocicletes (12,1% més de mortalitat). Amb tot i això, destaca l'augment del 7,1% de morts que s'ha produït en el principal vehicle implicat en accidents mortals: els turismes han passat de 603 morts el 2016 a 646 el 2017. Finalment, cal destacar els principals factors concurrents en els accidents: les distraccions representen el 32% en els accidents mortals i greus, la velocitat inadequada el 26%, el cansament i la son i l'alcohol i les drogues afecten un 12% i un 11% dels accidents greus, respectivament.



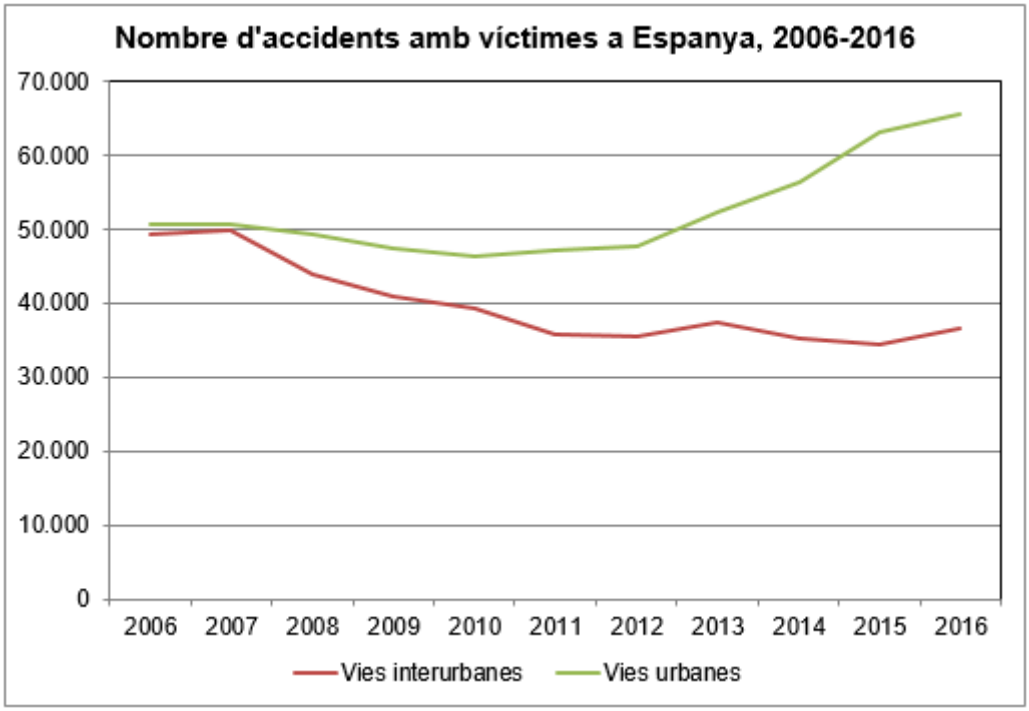
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Com s'indica al títol, des de fa uns anys s'ha produït un canvi de tendència que sembla que es consolidi amb el pas del temps. En el cas de les vies interurbanes això es posa en evidència quan veiem les taxes de variació anual des del 2006 fins avui amb dades de morts a 24 hores. Ja el 2014 i el 2015, les taxes de variació van ser pràcticament irrellevants i l'any 2016 la taxa ja va ser clarament positiva i s'ha vist augmentada al tancament del 2017.

Cal tenir en compte, a més, que ens trobem amb una tendència general tant a les vies interurbanes com a les urbanes. Les dades publicades a finals d'any a l'*Anuario Estadístico de Accidentes*, on disposem d'informació per a ambdós tipus de vies i amb dades de morts a 30 dies, mostren clarament la inversió d'una tendència molt positiva a la reducció d'accidents i del nombre de víctimes greus –morts i ferits greus–, fenomen que s'ha produït també des del 2014, aproximadament.

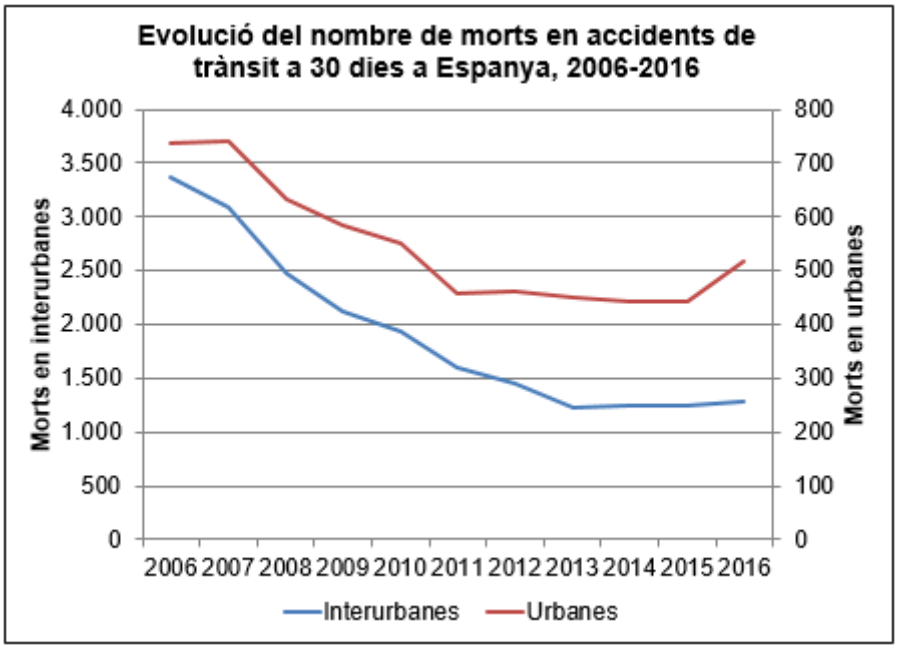
Pel que fa al nombre d'accidents amb víctimes, s'observa una evolució diferent entre les vies interurbanes i les urbanes. D'aquesta forma, a les carreteres espanyoles el nombre d'accidents amb víctimes ha passat dels 49.221 de l'any 2006 als 36.721, deu anys després. Malgrat aquest descens, s'observa un estancament al voltant dels 36.000 accidents amb víctimes anuals des de l'any 2011. Una evolució diferent han tingut els accidents amb víctimes a les vies urbanes. D'aquesta forma, des de l'any

2012 hi ha hagut una clara tendència a l'increment del nombre d'accidents a les ciutats espanyoles. De tal manera que, en deu anys, l'accidentalitat en vies urbanes s'ha incrementat un 30%.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

En relació amb aquesta evolució, el nombre de morts en accidents de trànsit també mostra una inflexió en la tendència a partir del 2013, en el cas de les vies interurbanes, i una mica abans, en els morts de trànsit a les ciutats. Pel que fa a les carreteres, des de l'any 2014 s'han registrat un nombre igual o més gran de morts que l'any anterior, calculats a 30 dies de l'accident. D'aquesta forma, l'any 2014 i el 2015 hi va haver 1.247 morts i el 2016 la xifra es va incrementar fins als 1.291. Tenint en compte els 1.200 morts que hi ha hagut a les vies interurbanes, comptats a 24 hores de l'accident, podem determinar que, un cop estimats els morts a 30 dies, se superaran les 1.300 víctimes mortals, donant com a resultat quatre anys seguits de saldos positius, fet inèdit en la sinistralitat espanyola del segle XXI. Haurem d'esperar als mesos vinents per saber dades de la sinistralitat en vies urbanes. Tanmateix, cal indicar aquí que els anys 2014 i 2015 hi va haver el mateix nombre de morts –a 30 dies–, és a dir, 441, i el 2016 hi va haver un increment molt elevat, arribant fins als 519 morts i un augment del 17,7%, tot acostant-nos a nivells anteriors a l'any 2011.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Una part d'aquest repunt de la sinistralitat mortal cal atribuir-lo al canvi de tendència de la mobilitat a les carreteres i ciutats, que des del 2014 també s'ha incrementat notablement. En tot cas, podem estar veient ara l'efecte que la reducció de la mobilitat ha tingut en els darrers anys en la reducció de la sinistralitat viària. En aquest sentit, el transvasament de trànsit cap a carreteres convencionals, les menys segures, afecta també l'augment de l'accidentalitat. Però també, com hem vist, l'actitud dels conductors (distraccions, velocitat, drogues i alcohol), que es pot haver relaxat després d'uns anys d'enduriment de les mesures, pot tenir a veure amb aquest augment. La DGT ja ha anunciat una sèrie de mesures i, en aquest sentit, és benvingut un rellançament de la seguretat viària, que necessàriament implica actuar sobre factors i segments de risc, més que no pas sobre qüestions generalistes. D'aquesta forma, des del RACC pensem que:

- La nova llei hauria de recollir aspectes com millores al permís per punts per actualitzar-lo als nous riscos (distraccions, etc.), o un pla específic de seguretat motociclista, entre altres.
- Un nou examen de conduir pot ajudar els nous conductors, però no n'hi ha prou amb canvis en la teòrica i la pràctica, cal un accés gradual a situacions reals de

risc com conduir de nit, alcoholèmia 0, o conduir amb gent de la mateixa edat. El RACC defensa l'accés gradual al permís de conduir.

- Els radars caldrà que estiguin més ben senyalitzats: que el senyal d'avís inclogui el límit de velocitat que es controla.
- No n'hi ha prou amb publicar la recaptació per multes, cal saber en què s'inverteix aquests diners.

Per tot això, insistim en les mesures proposades a l'*Informe. 20 mesures per al 2020* [https://fundacio.racc.cat/informes-i-estudis/seguretat-viaria/persones/informe.-20-mesures-per-al-2020] i concretament entre les vint mesures proposades volem destacar les següents com d'acció immediata:

- **Conductors**: obtenció gradual del permís de conduir, carrils segregats per a ciclistes també en carretera, pla de seguretat per a vianants en zona urbana amb un enfocament cap a la gent gran, alcoholèmia 0 per a professionals i per a conductors novells, combatre amb més intensitat les distraccions, etc.
- **Infraestructures**: si 8 de cada 10 morts es produeixen en vies convencionals –recordem que és on s'ha produït l'increment de víctimes mortals de l'any 2017–, cal un pla de xoc per incrementar-ne la seguretat, en la línia de les auditories de seguretat per estrelles que fa el RACC, en les quals s'assenyalen els trams on la inversió en seguretat generarà més vides salvades.
- **Vehicles**: la frenada autònoma d'emergència de sèrie en tots els cotxes i la renovació del parc per tenir vehicles més segurs, especialment pel que fa a escúters amb ABS.