

Augment alarmant de la sinistralitat a la carretera a Catalunya el primer trimestre del 2018

Durant els tres primers mesos del 2018, la sinistralitat a la carretera a Catalunya ha pres un caire alarmant. Segons les dades que ens ofereix la DGT a 21 de març d'enguany, a Catalunya ja han mort en accident de trànsit en vies interurbanes 20 persones més que l'any passat en la mateixa data.

Si el 2017 per aquestes dates es comptabilitzaven 24 morts, aquest any ja se'n porten 44, la qual cosa representa un augment del 83%. Si l'any 2018 acabés amb aquesta taxa de variació, ens trobaríem que a Catalunya haurien mort 309 persones a les carreteres (140 més que l'any passat). Una xifra que ens remuntaria a sinistralitats similars a les de fa deu anys.

La comparació amb la resta d'Espanya accentua encara més la gravetat de la situació en què es troba la sinistralitat viària a les carreteres catalanes. En aquest primer trimestre de l'any, Catalunya és la comunitat autònoma en què es produeix un augment més gran en nombres absoluts, només seguida per Cantàbria (7 morts més que l'any passat) i la Comunitat Valenciana (5). En termes relatius –tenint en compte el percentatge de variació respecte de l'any anterior–, Catalunya queda en tercer lloc. És una dada que hem de matisar. Certament, a Cantàbria no hi va haver cap mort l'any passat en aquest període de temps –fins al 21 de març– i Navarra té un augment aparentment espectacular –del 100%–, però tant Cantàbria com Navarra presenten les seves variacions extremes gràcies a la petita dimensió que representen en el conjunt del territori espanyol: Cantàbria passa de 0 a 7 morts i Navarra de 2 a 4. La qüestió és que mentre a Catalunya la sinistralitat ha augmentat un 83%, a la resta d'Espanya – excloses les carreteres catalanes– la sinistralitat ha descendit un 6,5%.

Sinistralitat en carretera per comunitats autònomes a 21 de març de 2018

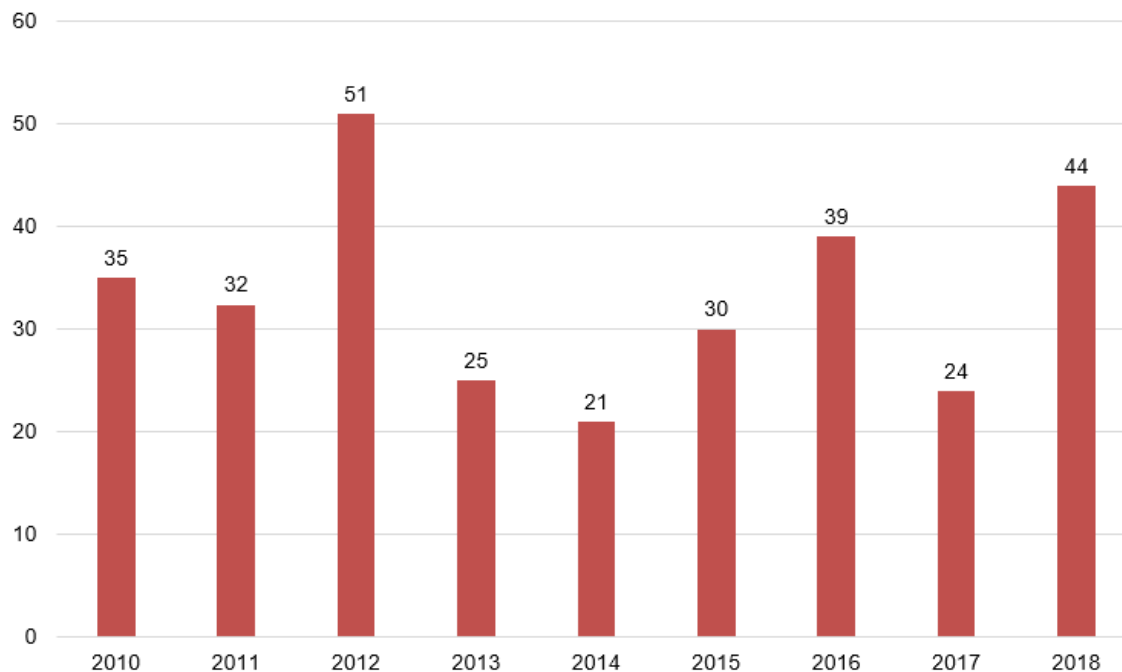


	2017	2018	Diferència	Tv (%)
Andalusia	38	33	-5	-13,2%
Aragó	7	11	4	57,1%
Astúries	7	3	-4	-57,1%
Balears	8	6	-2	-25,0%
Canàries	8	13	5	62,5%
Cantàbria	0	7	7	
Castella-La Mancha	17	18	1	5,9%
Castella i Lleó	22	16	-6	-27,3%
Catalunya	24	44	20	83,3%
Extremadura	8	5	-3	-37,5%
Galícia	17	16	-1	-5,9%
Madrid	15	7	-8	-53,3%
Múrcia	11	11	0	0,0%
Navarra	2	4	2	100,0%
Rioja, La	6	2	-4	-66,7%
Comunitat Valenciana	21	26	5	23,8%
País Basc	14	10	-4	-28,6%
Ceuta i Melilla	0	0	0	
Espanya	225	232		3,1%
Espanya sense Catalunya	201	188		-6,5%

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

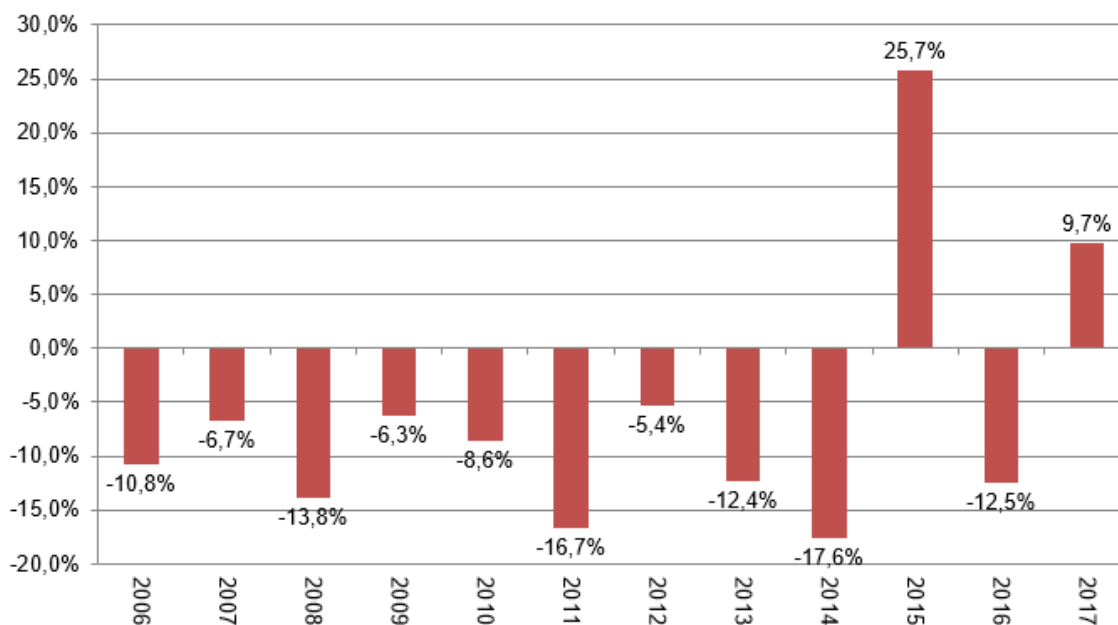
En definitiva, es tracta d'una situació d'emergència. Per certificar-ho, podem observar, en primer lloc, l'evolució del nombre de morts durant el primer trimestre de l'any (fins al 21 de març de cada any). En aquest cas, veiem que ens hem de remuntar fins l'any 2012 per detectar una xifra de morts similar a la d'enguany, o bé a fa 2 anys, quan l'accident d'un autocar a Freginals va provocar 13 morts de cop. El 2012 va acabar amb 194 morts, la qual cosa significava encara una reducció del 5,4% respecte l'any anterior, i el 2016 ho va fer amb una reducció del 12,5%. Tots dos casos ens recorden que canviar la tendència és possible i que no ens hem de resignar a acceptar aquest augment de mortalitat a la carretera.

Evolució del nombre de morts en accidents de trànsit en carretera de l'1 de gener al 21 de març de cada any (morts a 24 hores)



Aquesta situació, però, s'afegeix a una tendència que s'ha anat gestant al llarg dels darrers anys. Si observem les taxes de variació en percentatge dels darrers deu anys, veiem que ja el 2015 es va produir, per primer cop en aquesta dècada, un increment de la sinistralitat encara més accentuat que el del 2017. Després d'un any amb una reducció notable, del 12,5%, tal com acabem de dir, el 2017 la variació ha tornat a tenir signe positiu, amb 169 persones mortes a les carreteres catalanes, 15 més que el 2016 (un augment del 9,7%).

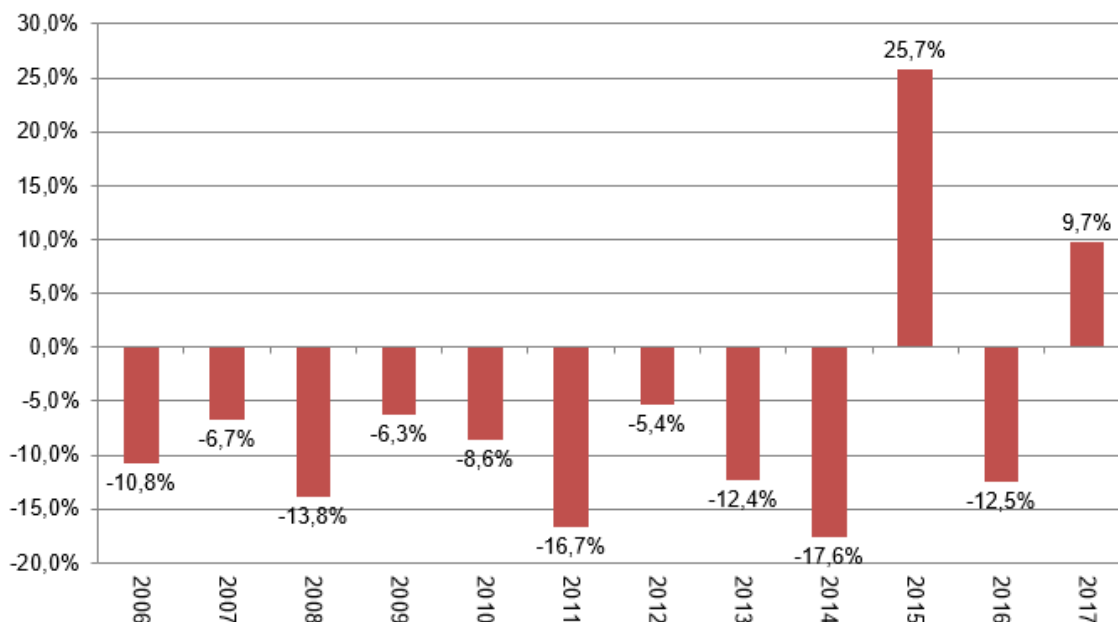
Variació en el nombre de morts en accidents de trànsit en vies interurbanes a Catalunya, 2006-2017 (morts a 24 hores)



Font: elaboració pròpia amb dades del SCT.

Una anàlisi més profunda, però, ens revela que des de la meitat de l'any 2013 que s'està tendint a un estancament en la reducció de la sinistralitat mortal a Catalunya, cosa que s'observa molt clarament si ens fixem en l'evolució mensual de la mitjana de 12 mesos del nombre de morts des del 2006 fins avui. Des del maig d'aquest any, el nombre de morts a la carretera a Catalunya ha seguit una progressió descendent gairebé continuada que s'ha allargat fins al juliol del 2013. Entre ambdues dates, el descens de la sinistralitat ha estat del 65%. Però a partir de mitjans de l'any 13, aquesta tendència s'ha aturat bruscament, de manera que ens trobem amb una mitjana mòbil que a començaments del 2018 és un 23% superior a la del juliol de fa cinc anys. Tota mort és irreparable i, si l'objectiu del Servei Català de Trànsit és reduir el nombre de morts per accident de circulació a zero, les dades de 2017 no han anat en aquesta línia, i les del primer trimestre de l'any en curs han de servir de crit d'alarma davant d'una situació que sembla agreujar-se cada dia que passa.

Evolució mensual del nombre de morts en carretera a Catalunya, 2006-2018



Font: elaboració pròpia amb dades del SCT.

Les campanyes de conscienciació són útils, però no n'hi ha prou, tenint en compte que les dades apunten al fet que la mobilitat per carretera està augmentat des de fa uns anys –si hi ha més mobilitat, també hi ha més probabilitat d'accidents– i, pel que sembla, després d'uns anys de mesures efectives, l'actitud dels conductors s'ha relaxat (distraccions, velocitat, drogues i alcohol). D'aquesta forma, cal que les administracions prenguin mesures que actuïn sobre factors i segments de risc.

Algunes no corresponen a l'administració autonòmica, com són:

- Una nova llei de seguretat viària que hauria de recollir canvis en el permís per punts per actualitzar-lo a nous riscos, com, per exemple, les distraccions.
- El disseny d'un nou examen de conduir que no es limiti a canvis en les proves teòrica i pràctica, sinó que permeti accedir gradualment a tots els drets passant abans per pràctiques en situacions reals de risc, que contempli per als conductors novells l'alcoholèmia 0 i la limitació de conduir amb gent de la mateixa edat.

Altres mesures, en canvi, sí que estan dins del marc de competències de la Generalitat, com:

- L'elaboració d'un pla específic de seguretat motociclista.
- La millora de la senyalització dels radars i que la senyalització inclogui el límit de velocitat que es controla.
- És important saber la recaptació per multes de trànsit, però encara ho és més invertir adequadament aquesta recaptació en seguretat viària.

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 aquestes vint mesures volem destacar les següents com d'acció immediata:

- **Conductors:** obtenció gradual del permís de conduir, carrils segregats per a ciclistes en carreteres freqüentades per aquest col·lectiu, 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 la major part dels morts es produeixen a les vies convencionals, cal un pla de xoc per incrementar-ne la seguretat, en la línia de les auditories de seguretat per estrelles que fa el RACC, assegurant que la major part del trànsit circula per vies amb tres o més estrelles de seguretat.
- **Vehicles:** la frenada autònoma d'emergència de sèrie a tots els cotxes i la renovació del parc per tenir vehicles més segurs, especialment pel que fa a escúters amb ABS.