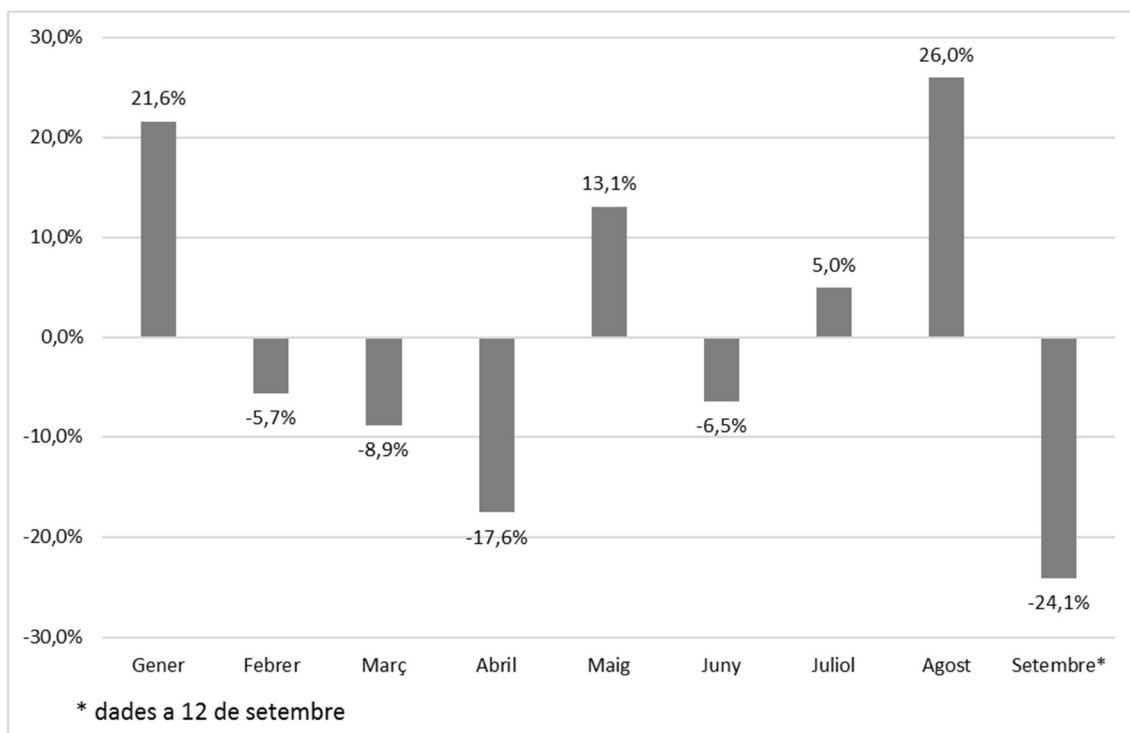


Només un estiu crític en el balanç de víctimes mortals?

En el balanç d'accidentalitat de trànsit dels mesos d'estiu (juliol i agost) d'enguany ha destacat l'augment important de víctimes mortals respecte el mateix període de temps de l'any anterior al conjunt d'Espanya, de tal manera que s'ha passat de 225 a 259 morts, la qual cosa significa un augment del 15%. A Catalunya, el balanç de víctimes mortals durant aquests dos mesos ha estat també pitjor que el 2017: 3 morts més que l'any passat durant el juliol i l'agost, la qual cosa significa, però, un 8% més. Cal advertir, malgrat això, que aquestes dades s'afegeixen a una situació d'un fort increment de la sinistralitat mortal, com veurem tot seguit.

Des del RACC ens sembla important destacar que en el que portem d'any la situació no ha estat massa més bona. Malgrat que els mesos de febrer, març, abril, juny i en el que portem de setembre, hi ha hagut reduccions notables respecte els mateixos mesos de l'any anterior, l'acumulat de l'any ofereix un saldo positiu de 10 morts més que el 2017, un increment de l'1,2% al conjunt d'Espanya.

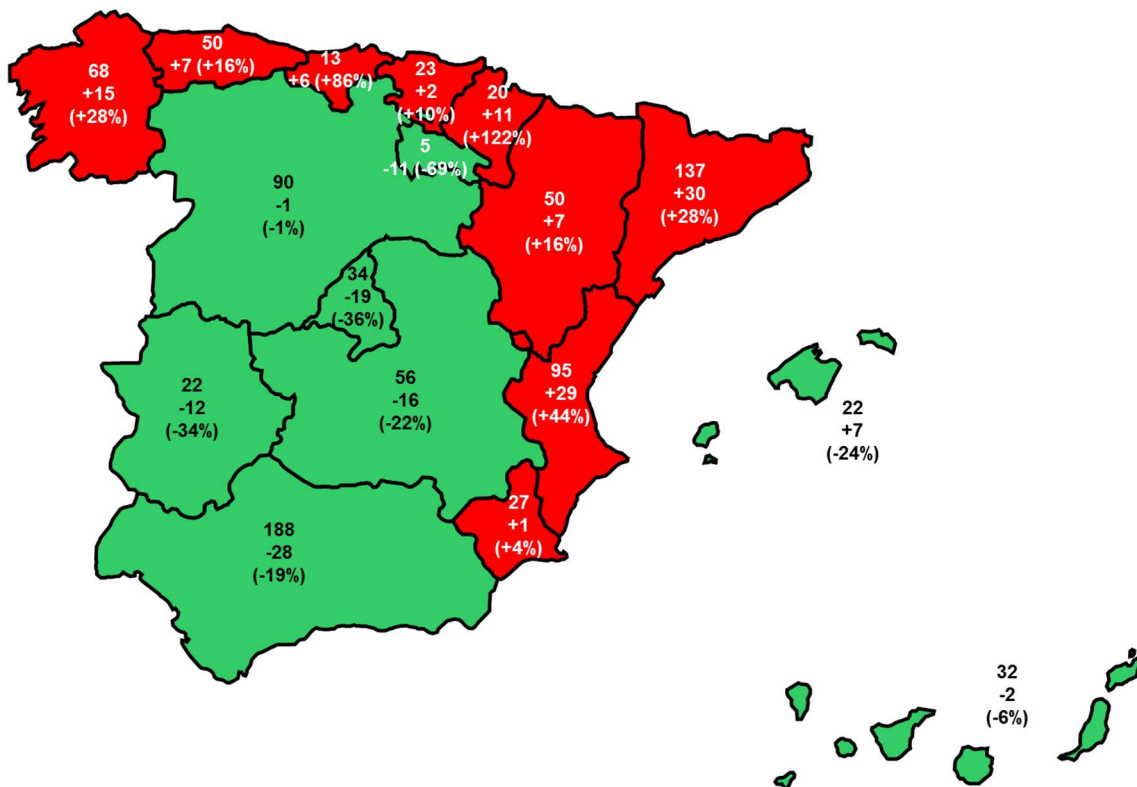
Variació interanual del nombre de morts a la carretera a Espanya respecte el mateix mes de l'any anterior, 2018



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

En termes absoluts, és a Catalunya on s'han produït més morts i també qui aporta més a l'increment general d'Espanya. Tanmateix, en termes proporcionals hi ha comunitats autònomes amb increments superiors, com Navarra, Cantàbria i la Comunitat Valenciana. Si deixem de banda les Illes, la distribució dels signes –positiu o negatiu– és enguany molt ben definida: l'arc mediterrani, amb l'extensió cap a l'Aragó i Navarra, i tota la cornisa cantàbrica presenten augments o signe positiu en la variació. Per altra banda, al centre i al sud d'Espanya el signe es negatiu, tot i que a Castella i Lleó la reducció en el nombre de morts en el que portem d'any ha estat mínima –un mort menys, -1%.

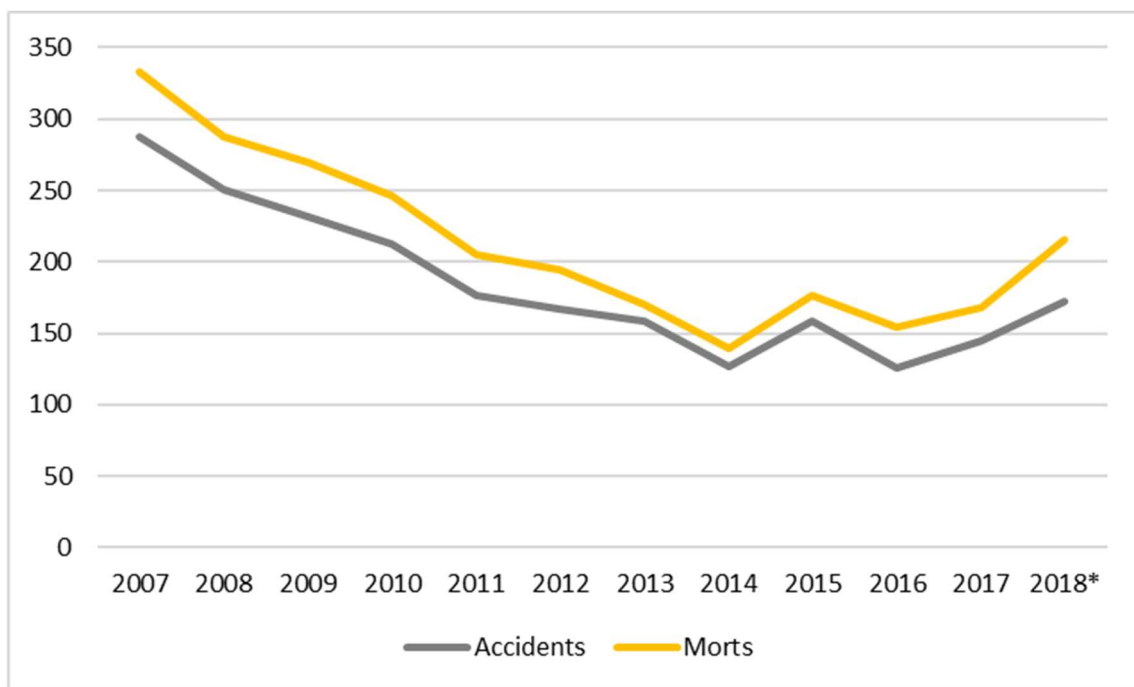
**Accidentalitat a la carretera a 24 hores a Espanya per comunitat autònoma,
a 12 de setembre del 2018**



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Es pot comprovar que a Catalunya s'ha anat acumulant des d'inicis d'any un empitjorament notable, de gairebé el 30%. A finals del primer trimestre la diferència en el nombre de morts en aquesta comunitat era de 21, i a dia 12 de setembre la diferència respecte el mateix període de l'any anterior s'ha ampliat a 30 persones. Per desgràcia, però, la situació d'enguany, tot i ser excepcional, ve a empitjorar una tendència que porta anys sense millorar. Des del RACC, i en aquest mateix butlletí, des de fa algun temps que insistim en el fet que s'ha produït un canvi de tendència, tant a Catalunya com a Espanya, des del 2013, que s'observa clarament amb l'evolució de l'accidentalitat a la carretera (accidents i morts a 24 hores) a Catalunya dels darrers deu anys. L'any 2017 ja es va cloure amb un increment respecte l'any anterior i enguany és evident que, malauradament, el nombre de morts a la carretera probablement serà superior a l'any passat.

Evolució de l'accidentalitat a la carretera a 24 hores a Catalunya, 2007-2018

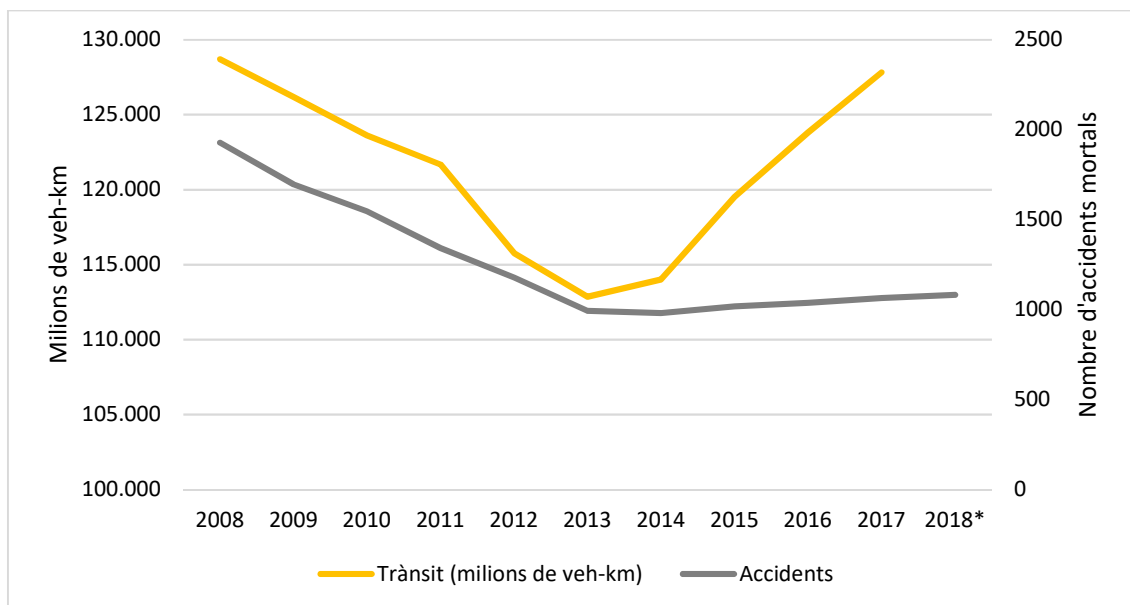


* S'ha considerat el 2018 amb el % d'increment acumulat a 12 de setembre.

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Per què s'està produint aquest canvi de tendència? És evident que el canvi de conjuntura econòmica, que ha afavorit el retorn a uns volums de trànsit similars als d'abans de la crisi, ha contribuït a l'increment en el nombre d'accidents. Amb més vehicles a la carretera, augmenta la probabilitat de patir un accident. Ara bé, el trànsit ha crescut amb més intensitat que ho han fet els accidents mortals i, per tant, no és l'únic factor explicatiu del canvi de tendència que s'esbossa. Així, podem considerar un cert esgotament de les mesures dissuasives implementades durant el 2007 i el 2008, les dificultats de les administracions per invertir en la millora de les infraestructures o nous factors de risc per als conductors (entre altres, les distraccions amb *smartphones*) com a aspectes que contribueixen a aquest nou increment de la sinistralitat mortal en carretera. Està clar que si es vol complir l'objectiu fixat per la Unió Europea per al 2020, caldrà que tots plegats ens impliquem en la tasca de reduir la sinistralitat en accidents de trànsit.

**Evolució del trànsit i del nombre d'accidents mortals
a la carretera a Espanya, 2008-2018**



* S'ha considerat el 2018 amb el % d'increment acumulat a 12 de setembre.

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Per tot això, des del RACC hem insistit en un conjunt de vint propostes formulades a l'[Informe. 20 mesures per al 2020](#), entre les quals volem destacar les següents com d'acció immediata:

- **Conductors:** Obtenció gradual del permís de conduir, carrils segregats per a ciclistes també a les carreteres, pla de seguretat per a vianants a les zones urbanes amb un enfocament cap a la gent gran, alcoholèmia 0 per a professionals i per a conductors novells o combatre amb més intensitat les distraccions.
- **Infraestructures:** Si 8 de cada 10 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 assenyalen els trams on la inversió en seguretat generarà més vides salvades.
- **Vehicles:** La frenada autònoma d'emergència de sèrie a tots els cotxes i la renovació del parc per tenir vehicles més segurs a través de l'eliminació de l'impost de matriculació. També aconseguir un parc complet de motos, i especialment escúters, amb ABS de sèrie.