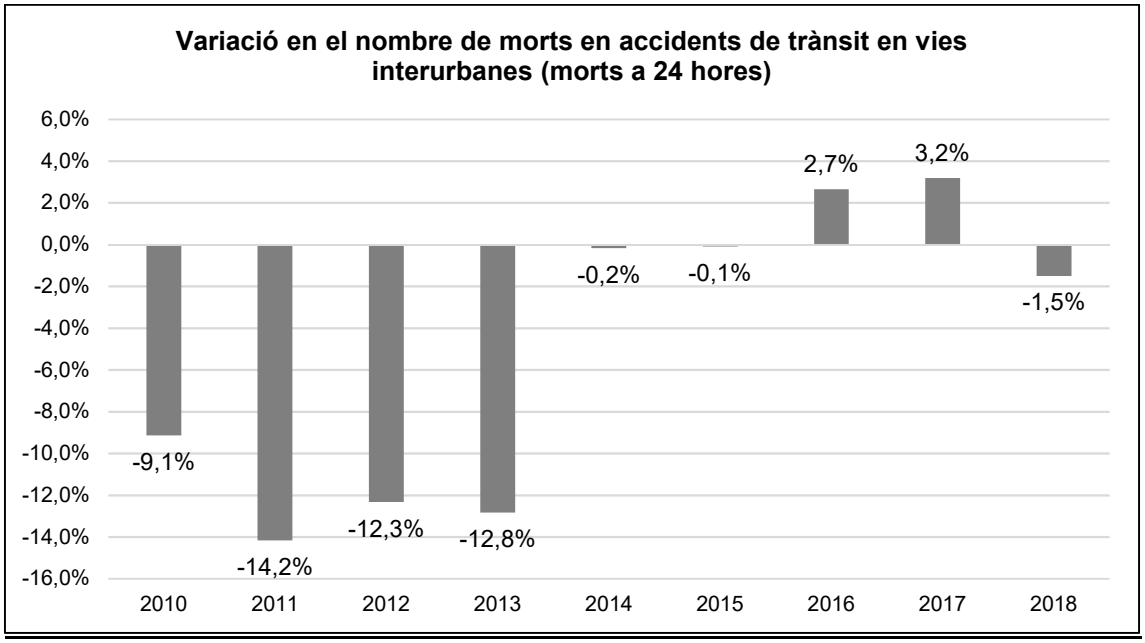
RACC

Data de publicació: gener del 2019

La sinistralitat a la carretera del 2018 i els reptes per al 2020

1. La sinistralitat mortal a Espanya

En iniciar-se l'any 2019, ja podem plantejar-nos amb coneixement de causa les possibilitats d'aconseguir els objectius fixats per la Unió Europea en l'horitzó 2020 de reduir en un 50% el nombre de morts a la carretera respecte a deu anys enrere. En aquest sentit, el balanç de la sinistralitat presentat a començaments d'any per la DGT ens informa que a Espanya hi ha hagut 1.180 morts en carretera (a 24 hores), 18 menys que el 2017, la qual cosa significa una reducció d'un 1,5%. Malgrat la tragèdia de les morts, sempre és una notícia positiva que la sinistralitat mortal s'hagi reduït respecte a l'any anterior. Ara bé, aquesta reducció ve precedida de dos anys en què el nombre de morts a les carreteres havia augmentat considerablement. De fet, si ens fixem en les taxes de variació, s'observa clarament com des del 2014, o bé s'han produït reduccions molt limitades –mai superiors al 2%–, o bé hi ha hagut increments força notables. D'aquesta manera, si l'any 2010 hi havia hagut 1.729 morts en accidents de trànsit a les vies interurbanes, els 1.180 de l'any passat continuen estant força lluny de l'objectiu de reduir a la meitat els morts en accidents de trànsit.

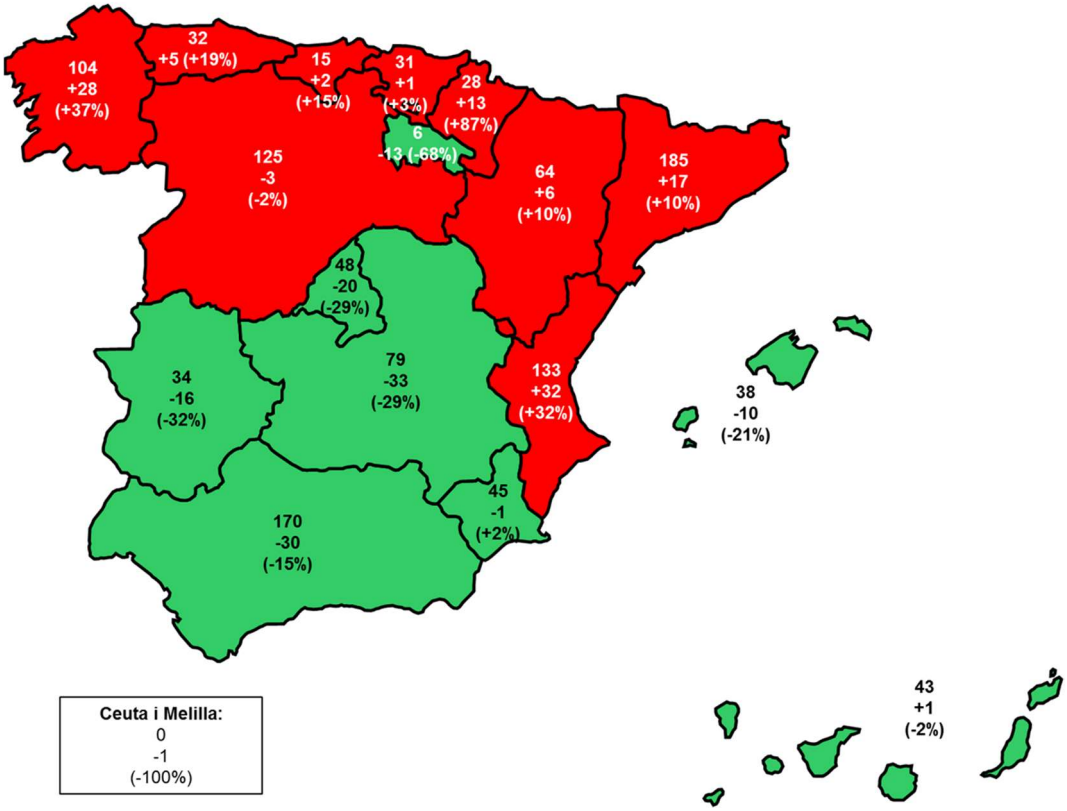


Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Podem destacar alguns aspectes pel que fa a aquest balanç provisional de començaments d'any. En primer lloc, podem parlar de la distribució territorial. En aquest sentit, el mapa que es dibuixa en l'augment de la sinistralitat mortal divideix pràcticament l'Espanya peninsular en dues àrees ben delimitades: a gairebé tot l'eix mediterrani i el nord d'Espanya –amb l'excepció de La Rioja, on s'ha produït una reducció del 68%, amb 13 morts menys– és on s'han produït increments. En aquesta zona destaquen els 32 morts més respecte a l'any passat de la Comunitat Valenciana (un augment del 32%), els 28 més de Galícia (+37%), els 17 de Catalunya (+10%) o els 13 de Navarra (+87%).

En el cas de les tres primeres, cal assenyalar la concentració dels accidents en determinades províncies: destaquen l'augment de 24 persones mortes a la de València, els 15 morts més que l'any passat a la província de Tarragona i els 13 més de la Corunya o els 8 a la d'Ourense, en el cas de Galícia. Per contra, les reduccions de sinistralitat s'han produït principalment a l'Espanya central i del sud. Aquí destaquen comunitats com Castella-la Manxa, amb 33 morts menys que l'any anterior (-29%), Andalusia, 30 morts menys (-15%), Madrid, 20 menys (-29%) i Extremadura, 16 morts menys (-32%). A l'Espanya insular, la principal reducció s'ha produït a les Balears –10 morts menys, -21%– mentre que a les Canàries aquesta ha estat molt més limitada, amb una víctima mortal menys –reducció del 2%.

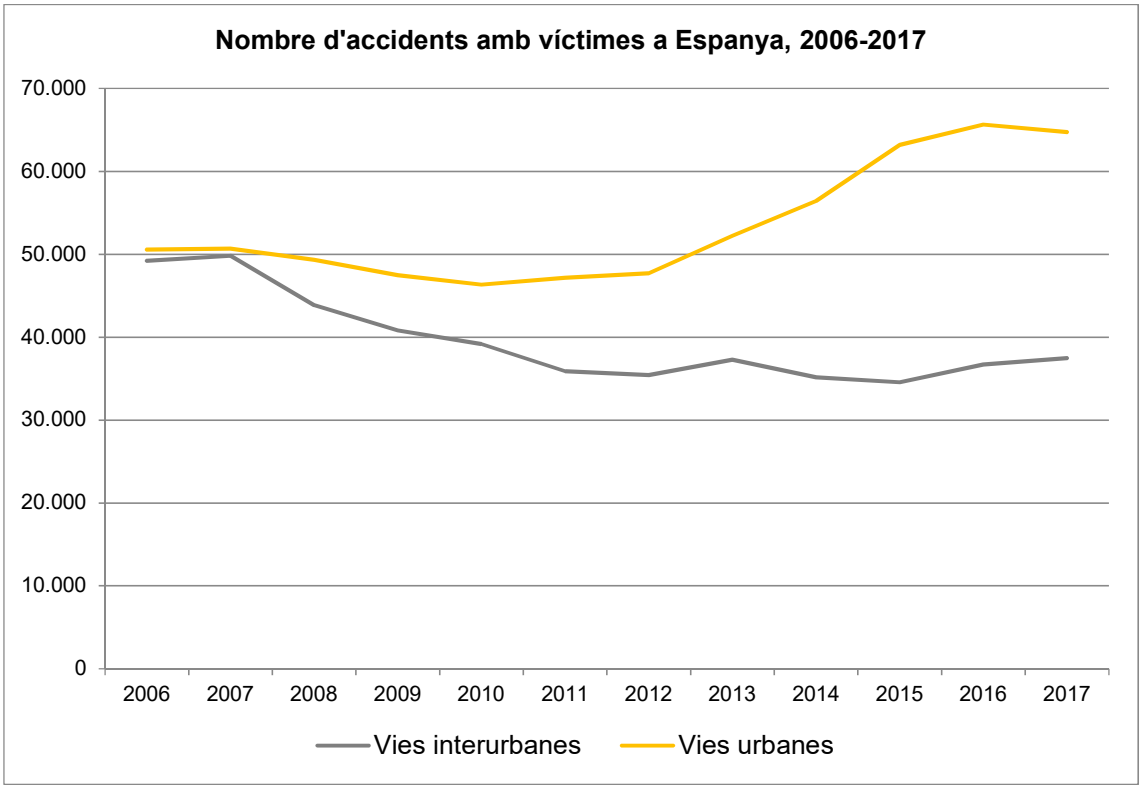
Morts en accidents de trànsit a les carreteres espanyoles per comunitats autònomes, 2018 (morts a 24 hores)



D'altra banda, cal destacar els resultats diferents en carreteres convencionals i vies de gran capacitat. Així, mentre a les primeres s'ha produït una reducció del 4,5% (41 morts menys), a les de gran capacitat hi ha hagut un increment del 8,2% (23 víctimes mortals més). Cal pensar que molts dels accidents produïts a autopistes i autovies tenen a veure amb una velocitat inadequada: el 40% dels morts en aquestes vies ho han estat per sortides de via. Tant en aquest tipus de carreteres com en les convencionals, un fet que destaca és l'augment notable dels atropellaments. L'any 2017 n'hi va haver 91, mentre que el 2018 han estat 135 vianants morts a la carretera (un augment del 48,4%).

També en el cas dels camions de qualsevol tonatge, l'augment de víctimes ha estat notable: segons les dades de la DGT, van ser 61 els morts que utilitzaven aquest tipus de vehicles, 8 més que el 2017 (un 15% més). En canvi, destaquen les notables reduccions en els morts de motocicletes (que van ser 31 menys, un -12,8%) i dels turismes (amb una reducció de 55 persones menys, un -8,5%).

Malgrat aquesta reducció global a Espanya (a falta de saber com s'ha comportat la mortalitat en zones urbanes), és evident que en els darrers anys s'ha produït un canvi de tendència que sembla consolidar-se amb el pas del temps. Cal tenir en compte, a més, que ens trobem amb una tendència general tant a les vies interurbanes com a les urbanes. Amb les dades publicades a finals d'any a *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2017*, on disposem d'informació d'ambdós tipus de vies i amb dades de morts a 30 dies, podem visualitzar 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.

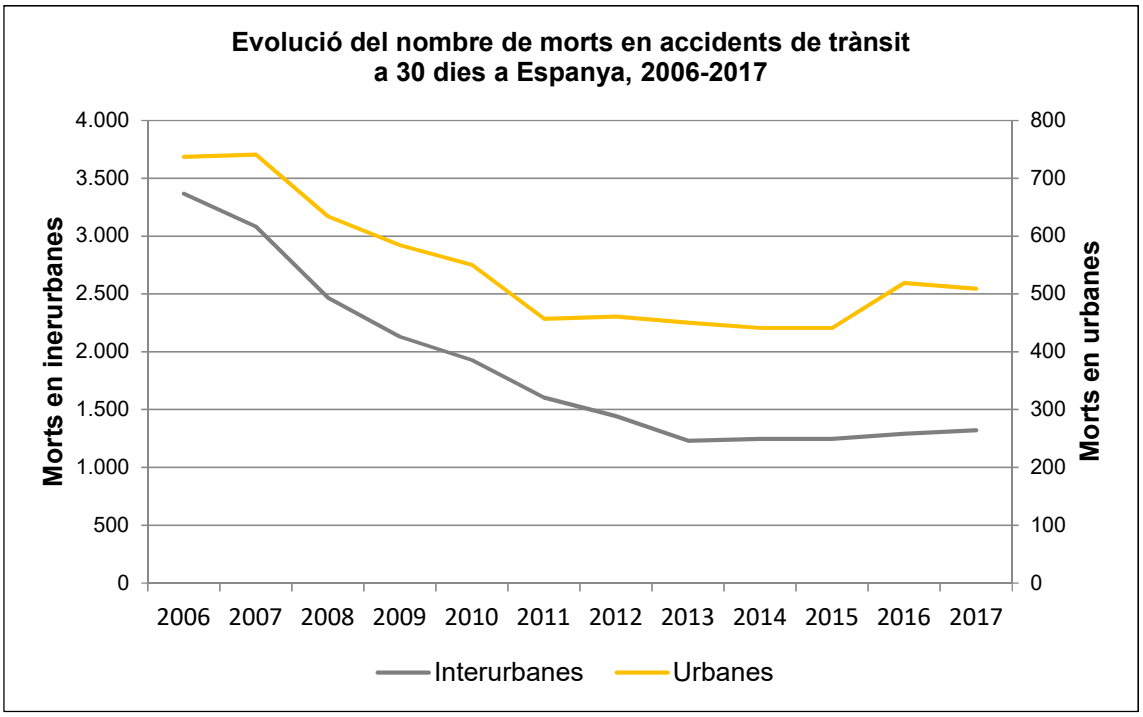


Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

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 37.493, onze 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. Des de l'any 2012 hi ha hagut

una clara tendència a l'increment del nombre d'accidents a les ciutats espanyoles, de manera que, respecte a fa onze anys, l'accidentalitat en vies urbanes s'ha incrementat un 28%, encara que les dades disponibles del 2017 indiquen una lleugera reducció respecte a l'any 2016.

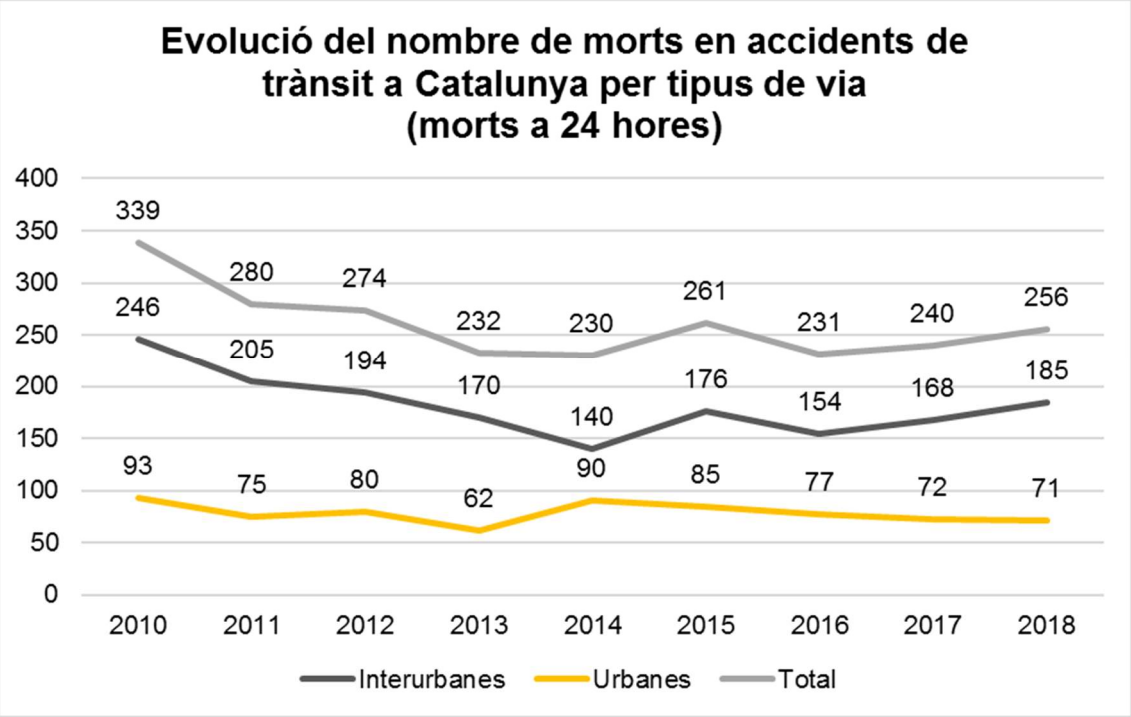
En relació amb aquesta evolució, el nombre de morts en accidents de trànsit també mostra una inflexió en la tendència a partir del 2013, en el cas de les vies interurbanes, i una mica abans, en els morts de trànsit a les ciutats. Pel que fa a les carreteres, des de l'any 2014 s'ha registrat un nombre igual o major 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, el 2016 la xifra es va incrementar fins als 1.291 i encara més el 2017, amb les 1.321 víctimes mortals. Les dades disponibles per a les vies urbanes –amb morts a 30 dies–, en canvi, ens mostren una lleugera reducció, passant dels 519 morts del 2016 als 509 del 2017. Tanmateix, cal recordar aquí que respecte a la xifra més baixa de morts en vies urbanes des del 2010, que són les 441 persones que van perdre la vida en accidents de trànsit l'any 2014, els 509 que hi hagut el 2017 representen un increment del 15% respecte a tres anys abans.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

2. La sinistralitat mortal a Catalunya

Ja hem vist que a Catalunya, el resultat de la sinistralitat mortal ens permet afirmar amb tota rotunditat que ha estat un any pèssim. Els 185 morts en accident a les carreteres superen en un 10% els que hi va haver el 2017. Però com en el cas del conjunt d'Espanya, aquest resultat s'afegeix a un canvi en la tendència que s'ha produït des del 2014 i que, amb alts i baixos, fa que seguim com abans. Aquest canvi no s'ha produït en la sinistralitat mortal en vies urbanes a Catalunya, la qual manté una tendència descendent des de 2015, tot i que cada vegada més matisada.



Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

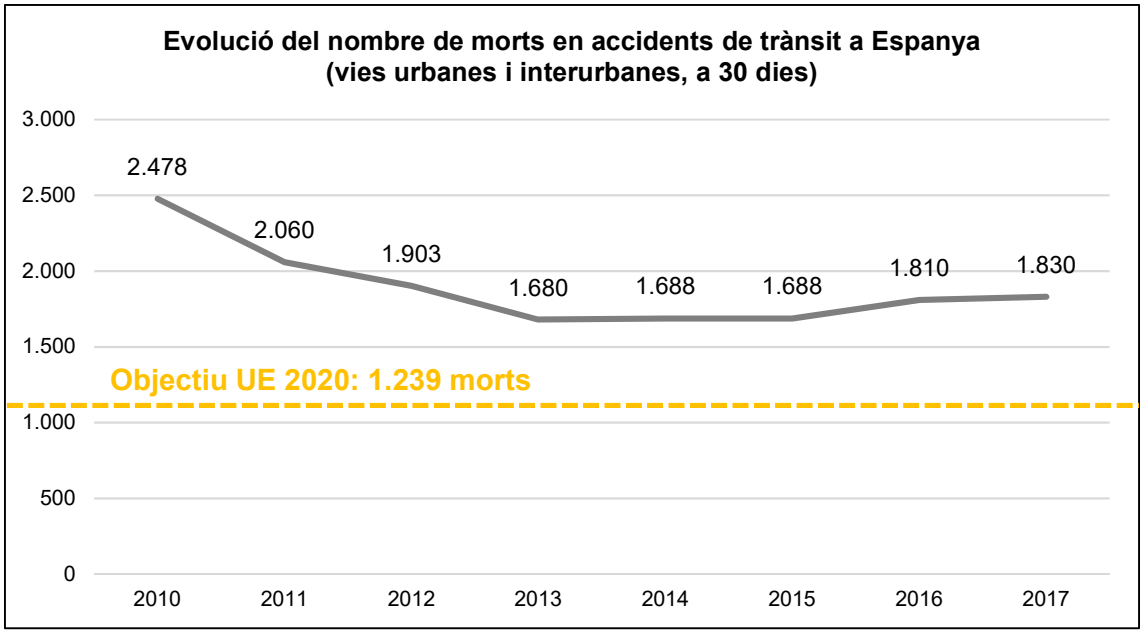
La major part dels morts en vies interurbanes a Catalunya han tingut lloc en 12 carreteres, entre les quals destaquen l'N-340 i l'AP-7, amb 14 i 12 morts cadascuna (tot i que de longitud molt diferent). Entre aquestes dues vies s'acumula el 14,1% de les víctimes mortals. En el cas de l'AP-7, els accidents mortals s'han distribuït al llarg de tot el recorregut i estan relacionats amb excessos de velocitat: sortides de via, bolcades o col·lisions de vehicles. El cas de l'N-340 ha estat denunciat repetidament pel RACC i enguany s'ha produït una remuntada en el nombre de víctimes mortals, les quals han patit majoritàriament l'accident en els dos trams tarragonins d'aquesta via que encara no estan desdoblats: dels 14 morts que s'han produït en aquesta via, 12 ho han estat a la província de Tarragona. En bona part, aquest repunt a l'N-340 explica per què en aquesta demarcació s'han donat uns dels pitjors resultats i els accidents que s'hi han produït representen el 30,8% de tota la província. Caldrà esperar al balanç de l'any que ve per valorar amb tota la seva plenitud l'acord pres pel consell de ministres l'agost de 2018 per desviar el trànsit dels vehicles pesants cap a l'AP-7.

Morts en accidents de trànsit a Catalunya per carreteres (morts a 24 hores)			
Via	**2010**	**2017**	**2018**
N-340	23	6	14
AP-7	16	9	12
C-12	7	9	9
C-31	9	9	8
N-II	18	8	8
C-25	18	1	8
C-14	8	8	7
A-2	1	9	6
C-32	2	3	6
C-63	3	1	6
A-7	2	1	6
N-260	8	4	5
Total 5 morts o més	115	68	95
Resta de vies	131	100	90
Catalunya	246	168	185
% 5 mort o més	46,7%	40,5%	51,4%

Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

3. Conclusió

Una part d'aquest repunt de la sinistralitat mortal que s'ha produït en el conjunt de les vies espanyoles cal atribuir-la al canvi de tendència de la mobilitat a les carreteres i a les 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 el descens 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 de la mateixa manera, l'actitud dels conductors (distraccions, velocitat, drogues i alcohol, o velocitat inadequada) es pot haver relaxat després d'uns anys d'enduriment de les mesures, i això pot tenir a veure amb aquest augment. Tot plegat converteix l'assoliment de l'objectiu europeu per al 2020 en un repte important per a la seguretat viària a Espanya. Si l'any 2013, aquest repte semblava més plausible d'aconseguir, l'evolució dels darrers anys ho dificulta enormement.



Ara bé, les darreres mesures aprovades pel Govern espanyol de reducció dels límits de la velocitat poden contribuir a reprendre la reducció de la sinistralitat mortal. Tot i això, entenem que un rellançament de la seguretat viària implica necessàriament actuar sobre factors i segments de risc, més que no pas sobre qüestions generalistes. D'aquesta forma, el RACC creu necessària una reflexió sobre:

- Un pla específic de seguretat motociclista, entre altres, centrat en el conductor i els seus factors de risc, però també abordant els vehicles i la infraestructura.
- Un accés gradual al permís de conduir, limitant inicialment 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 per als novells.
- Una revisió a fons del procés formatiu d'obtenció del permís acompanyat de mesures per a la resta de la vida, en un context d'automatització de funcions que no ha estat previst en la formació de conductors i sobrepassa els conductors amb permís vigent.
- La introducció urgent als vehicles de tecnologies que salven vides, com la frenada automàtica d'emergència en tots els vehicles, o l'ABS i l'eCall per a motos, entre altres.
- La recuperació dels nivells de despesa en manteniment de les carreteres per abordar un pla d'adequació de seguretat viària de la infraestructura, que permeti que més del 90% del trànsit circuli per vies de tres o més estrelles de seguretat.

Per tot això, insistim en les mesures proposades a l'*Informe. 20 mesures per al 2020*, una bateria d'accions que han de permetre reprendre el camí de millora que s'ha perdut en els darrers cinc anys.