



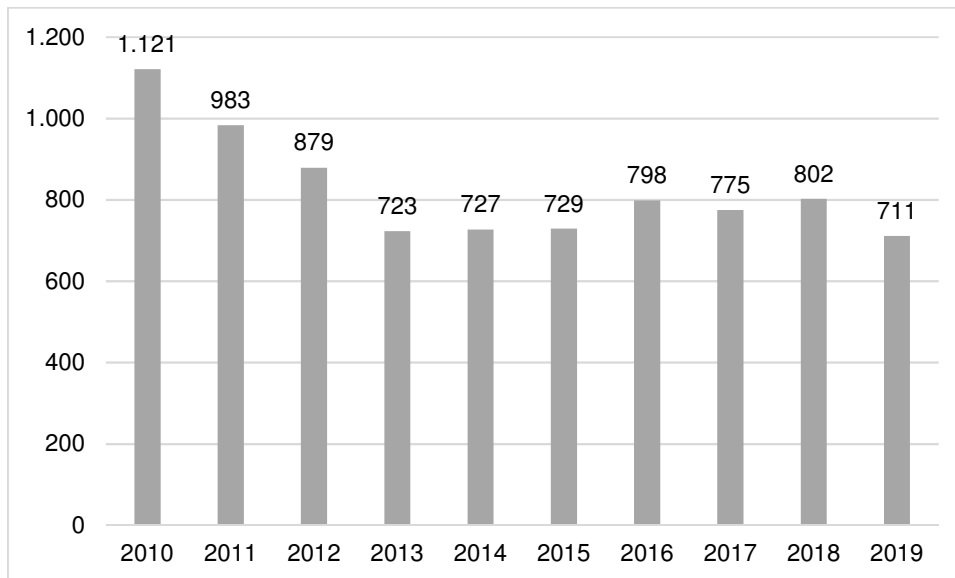
## **Estiu 2019: un salt important en la reducció de la sinistralitat a les carreteres**

Com cada any, a començaments de setembre la DGT ha fet el balanç de la sinistralitat a les carreteres espanyoles durant els mesos d'estiu, amb dades provisionals d'accidents mortals i morts a 24 hores. En aquest balanç es recullen les dades dels mesos de juliol i agost. Es tracta d'un període que tradicionalment ha estat complicat pel que fa a la sinistralitat, atès el fet que hi ha un major nombre de desplaçaments i, en conseqüència, augmenta el risc de patir un accident.

Lamentablement hi ha hagut 220 persones que durant aquests dos mesos han perdut la vida a les carreteres. Tot i que les víctimes no deixen mai d'augmentar, aquest estiu ho ha fet a un ritme sensiblement inferior que el de l'any passat: 40 víctimes mortals menys, un descens global del 15% respecte del 2018. I no només això, sinó que el mes d'agost ha estat el de menys víctimes mortals de la sèrie històrica.

El que ha passat aquest estiu segueix la tònica del que ha anat succeint al llarg de l'any, en què, mes a mes, la reducció de la taxa de sinistralitat respecte del 2018 ha estat gairebé constant. Una notícia positiva després d'uns anys en què la reducció de la sinistralitat en carretera s'havia vist frenada. D'aquesta forma, com podem observar al gràfic següent, han estat 711 persones les que han perdut la vida a la carretera a causa d'un accident de trànsit entre gener i agost. Això és un 36,7% menys que ara fa nou anys, quan es van comptar 1.121 morts. Es tracta de la xifra més baixa que recullen els registres dels primers vuit mesos de l'any.

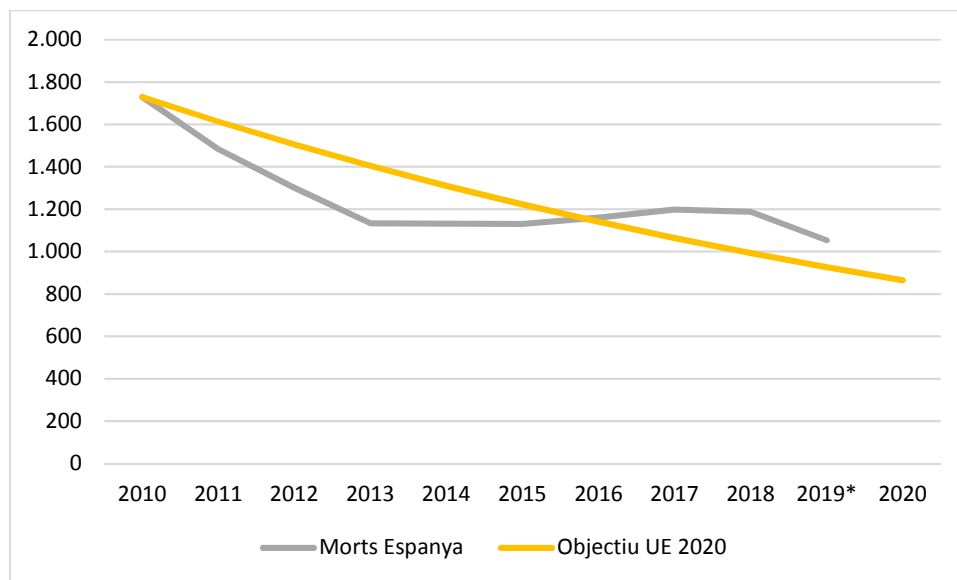
**Evolució del nombre de morts a la carretera a Espanya en el període gener-agost (morts a 24 hores)**



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Si tots ens hi esforcem, l'any 2019 pot representar un salt qualitatiu en l'evolució de la sinistralitat en carretera, que ens acosta al compliment de l'objectiu europeu per al 2020 de reducció en un 50% de la mortalitat respecte de l'any 2010. Pel que fa a les vies interurbanes, els primers anys de la darrera dècada han estat d'un clar descens de la mortalitat a la carretera, superant amb escreix el que hauria estat l'objectiu de reducció per aconseguir el 50% menys de morts l'any 2020. Però l'estancament iniciat l'any 2013, i amb els increments de 2016 i 2017, han fet que les dades reals de víctimes mortals s'allunyessin notablement d'aquest objectiu. Ara bé, si l'any 2019 es tanqués amb una reducció de l'11,0%, que és l'acumulada fins al 12 de setembre d'enguany, ens trobaríem amb un trencament de l'estancament respecte del que ha passat els darrers anys. Així, segons el nostre càlcul, l'any acabaria amb 1.053 morts a les carreteres. Xifra que ens tornaria a acostar a l'objectiu europeu. Per aconseguir-lo, però, caldria que aquesta hipòtesi es complís o es millorés aquest pronòstic i, a més, que l'any 2020 la reducció en la sinistralitat fos d'un 18%, aproximadament, objectiu que és difícil d'assolir, tot i que no impossible.

### Evolució del nombre de morts en carretera a Espanya (morts a 24 hores) i objectiu europeu



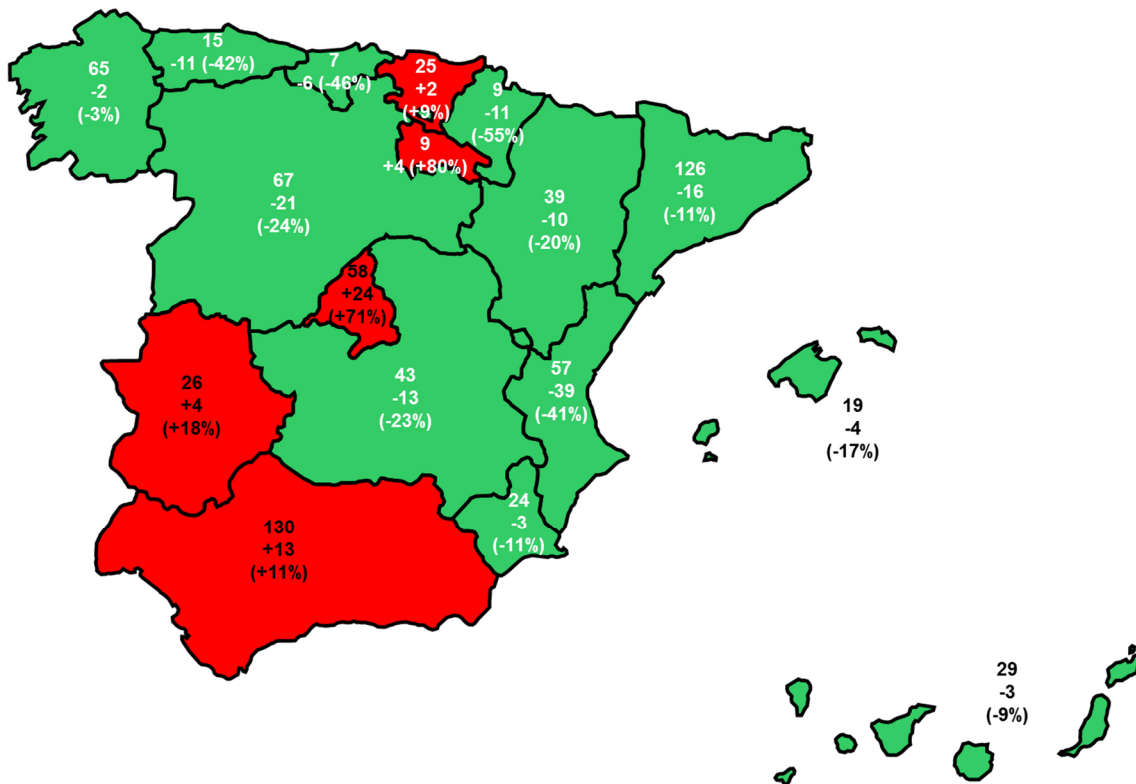
\* Per a l'any 2019 considerem una reducció de l'11%, que és l'acumulada anual a 12 de setembre.

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

El descens de la sinistralitat mortal ha estat gairebé generalitzat a tot el territori espanyol. Només en cinc de les disset comunitats autònomes hi ha hagut més morts que l'any passat. Entre aquestes, destaquen pel seu volum Madrid, amb 58 morts, 24 més que l'any anterior –un creixement del 71%– i Andalusia, amb 130 morts –13 morts més, increment de l'11%–, tot i que La Rioja és on més s'ha incrementat proporcionalment la sinistralitat mortal, passant de 5 a 9 morts, cosa que significa un creixement del 80%.

Les comunitats autònomes on més s'han reduït les víctimes mortals en percentatge són Navarra –amb una reducció del 55%–, Cantàbria –46% menys– i Astúries –reducció del 42%. Tot i que en nombres absoluts també destaquen la Comunitat Valenciana, amb 39 morts menys, i Castella i Lleó, amb una reducció de 21 víctimes mortals.

**Morts en accidents de trànsit a la carretera a Espanya per comunitat autònoma.  
Acumulat de l'1 de gener al 12 de setembre de 2019**



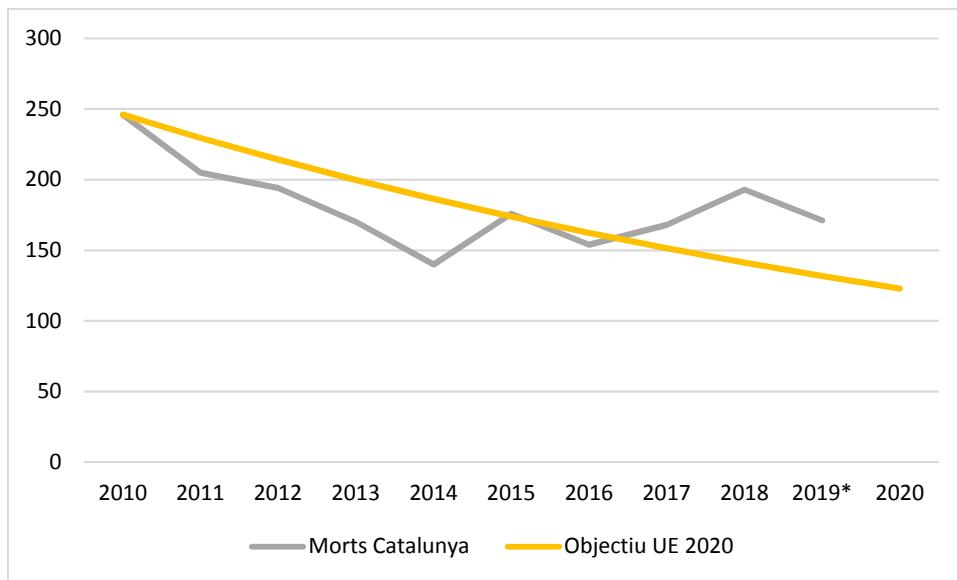
Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

A Catalunya, la situació ha estat similar a la de la resta de l'Estat i les dades fins al 12 de setembre també són remarcables. Hi ha hagut 126 morts a les carreteres, la qual cosa representa 16 menys que l'any passat, cosa que comporta una reducció de l'11,3%. Però cal tenir en compte que l'any 2018 la sinistralitat en carretera a Catalunya va ser extraordinàriament alta, situant-se a nivells de començaments de la dècada, de manera que per situar-nos en els nivells de 2014, quan hi va haver 140 morts en tot l'any a les vies interurbanes (el mínim històric fins ara), caldria una reducció molt més alta.

En aquest sentit, si apliquem la mateixa hipòtesi que en el cas del conjunt d'Espanya i considerem que l'any acabés a Catalunya amb una reducció de l'11,3%, ens trobaríem que, tot i la reducció, el compliment de l'objectiu europeu per al 2020 seria gairebé impossible, perquè en aquest darrer any hi hauria

d’haver una reducció del 28%. Si bé, durant els primers anys de la dècada, la reducció situava la sinistralitat mortal en les vies interurbanes a Catalunya força millor que l’objectiu europeu, les fluctuacions dels anys 2014 a 2016 i l’increment més que remarcable del 2017 i, sobretot, el pèssim any 2018 han allunyat Catalunya del ja esmentat objectiu de reducció del 50% dels morts respecte dels que hi va haver el 2010. I, tal com hem dit, el descens en la sinistralitat mortal a les vies interurbanes des de principi d’any no sembla suficient per assolir-lo.

**Evolució del nombre de morts en carretera a Catalunya (morts a 24 hores) i objectiu Europeu**



\* Per a l’any 2019 considerem una reducció de l’11,3%, que és l’acumulada anual a 12 de setembre.

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



## Conclusions

L'aparent millora experimentada durant aquest 2019, fortament atribuïble a la reducció del límit de velocitat de 100 a 90 km/h en 10.000 km de la xarxa de vies secundàries i els missatges sobre el control i la sanció de les distraccions al volant, deixa entreveure un canvi en la tendència a l'empitjorament de la mortalitat en carretera que s'ha viscut en el quinquenni 2013-2018.

Consolidar aquest canvi de tendència serà fonamental. Tot i que probablement no s'assolirà l'objectiu de reducció del 50% de víctimes mortals el 2020 respecte del 2010, un nou horitzó 2030 s'obrirà per relançar les polítiques de seguretat viària a Espanya i Catalunya.

Aquest relançament, creiem, ha d'incloure els següents elements d'acció:

- 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, acompanyada 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 en circulació de tecnologies que salven vides, com la frenada automàtica d'emergència en tots els vehicles, o l'ABS i l'eCall a les 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 3 o més estrelles de seguretat.



Des del RACC no només veiem plenament vigents les mesures proposades a l'[Informe. 20 mesures per al 2020](#), una bateria d'accions que han de permetre assolir els objectius marcats per la Unió Europea en els temps més immediats, sinó que considerem que caldrà començar a reflexionar sobre quines polítiques s'hauran de plantejar en el futur immediat, si el 2030 s'ha tornat a fixar un objectiu de reducció del 50% respecte del 2020, i encara a més llarg termini, com assolir l'objectiu últim: 0 víctimes mortals en accidents de trànsit per al 2050.