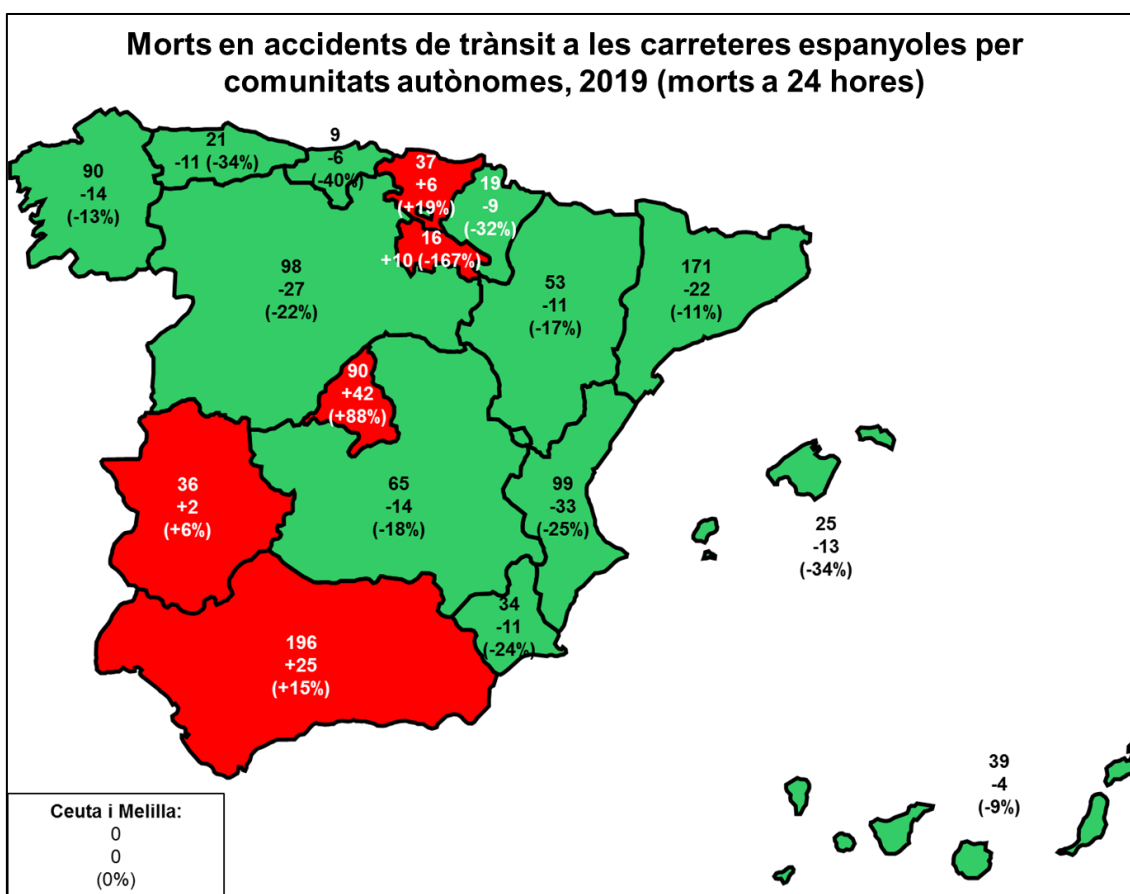


L'any 2020 ja ha arribat: el balanç de la sinistralitat del 2019 i els reptes del futur

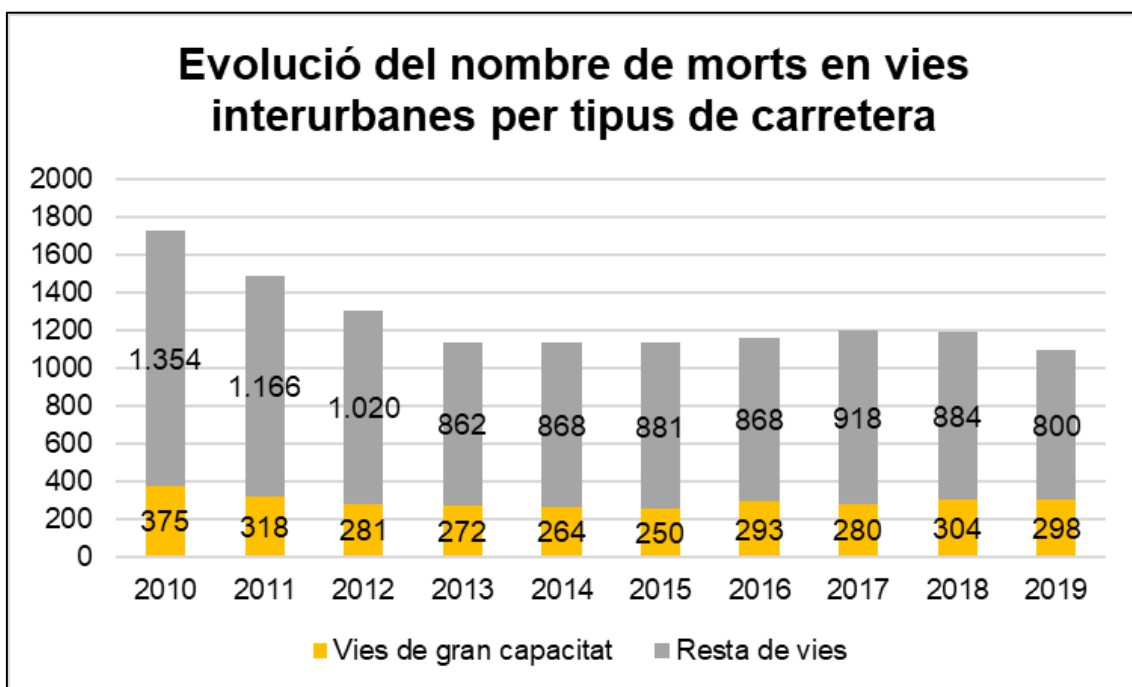
1. La sinistralitat mortal a Espanya

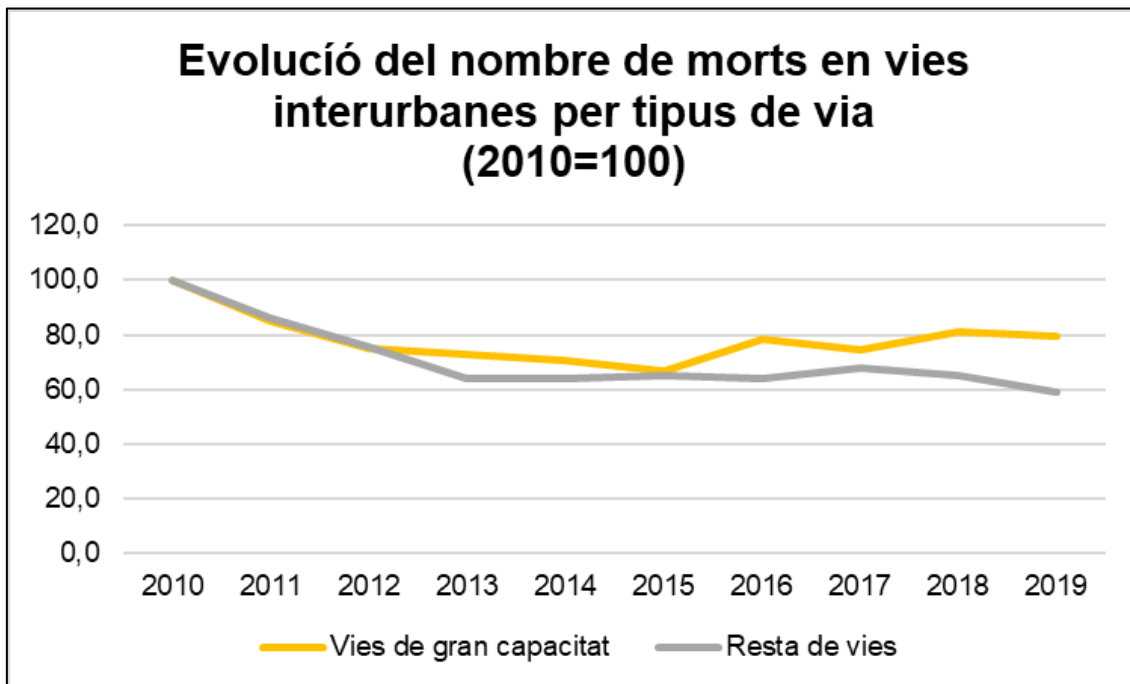
L'any 2019 s'ha tancat amb 1.007 accidents mortals a les vies interurbanes que, segons les dades proporcionades per la DGT, han tingut el resultat de 1.098 morts i 4.395 ferits greus –els que han precisat ingrés hospitalari. És el segon any consecutiu amb descens de morts en l'àmbit de carreteres interurbanes (falta encara el balanç de les zones urbanes). En conjunt, el nombre de víctimes mortals ha registrat un descens del 7,6%, gens negligible si tenim en compte que el 2018 es va tancar amb un moderat descens del 0,8% i que el 2017 i el 2016 es van tancar amb augments del 3,2% i del 2,7%, respectivament. Tot plegat s'ha produït, a més, en un context d'augment del trànsit, cosa que implica que el risc de patir un accident mortal baixa sensiblement.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

No obstant això, com es pot comprovar al mapa, el balanç no ha estat igual a totes les comunitats autònomes. En aquest sentit, cal destacar les reduccions en termes absoluts de la Comunitat Valenciana –33 morts menys–, de Castella i Lleó –27– i de Catalunya –22–, tot i que en termes relatius –en percentatge– les comunitats amb una reducció més gran han estat Cantàbria –menys 40%–, Astúries i les Illes Balears –amb un 34% menys de morts cada una. A quatre comunitats hi ha hagut un augment de la sinistralitat mortal en carretera a 24 hores: Andalusia, el País Basc, Madrid i La Rioja. En aquest sentit, destaquen els 42 morts més a la comunitat madrilenya (+88%) i els 25 més a Andalusia (+15%), a més dels 10 morts més que hi ha hagut a La Rioja.



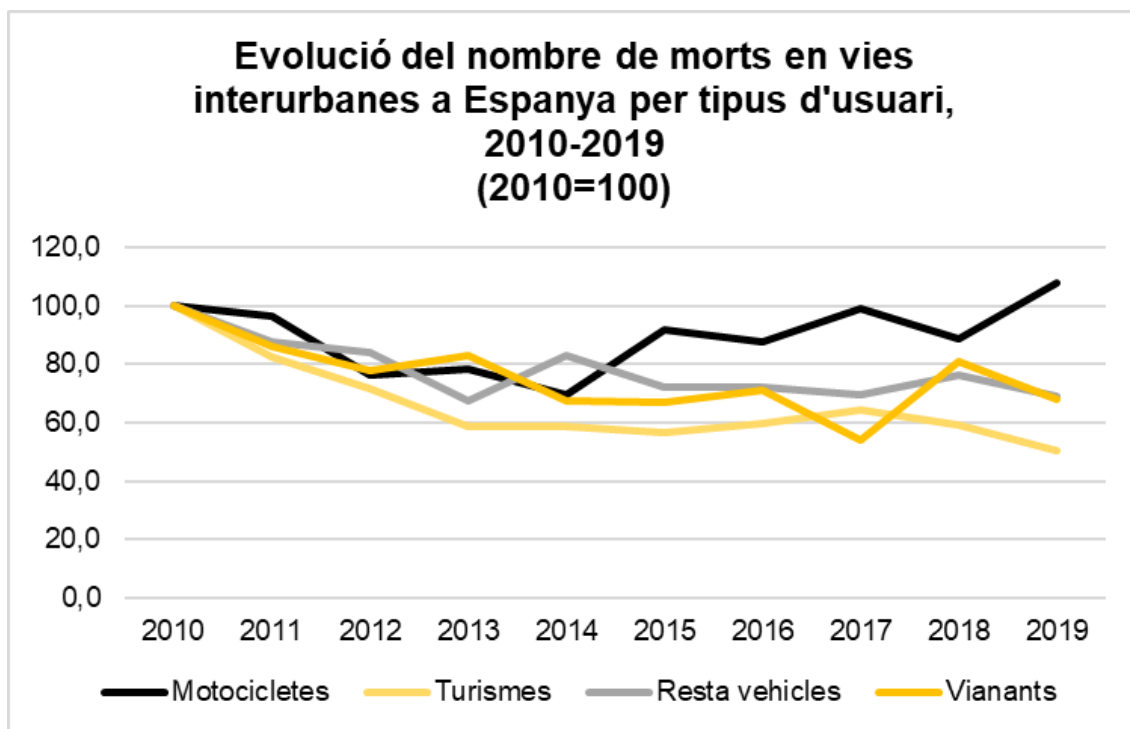


Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La major part d'aquests accidents s'ha produït en les vies convencionals, que han representat entre el 78% dels accidents mortals del 2010 i el 73% del 2019. Aquestes vies, segons afirma la DGT, suporten el 45% del trànsit. Les vies de gran capacitat – autopistes i autovies– n'absorbeixen la major part –un 55%– i en canvi han representat entre el 22 i el 27% de la sinistralitat mortal. Aquest increment del pes relatiu de les vies de gran capacitat ve provocat perquè la reducció en el nombre de morts ha estat més intensa en les vies convencionals que en les autopistes i les autovies. Així, **mentre en les primeres la sinistralitat mortal a 24 hores ha caigut prop d'un 41%, a les vies de gran capacitat, la reducció entre el 2010 i el 2019 ha estat només del 21%, i concretament des del 2015 ha empitjorat.**

Un fet destacable dels darrers anys ha estat l'evolució diferent segons el tipus d'usuari afectat per l'accident. En aquest sentit, l'evolució dels morts que anaven amb motocicleta s'aparta clarament respecte de la resta de vehicles o dels vianants. El contrast entre l'evolució de les motocicletes i els turismes és evident. Així, **la tendència dels motociclistes ha estat clarament ascendent des de l'any 2014** i els 264 morts del 2019 suposen un 8% més que els 244 que hi havia hagut el 2010. En canvi, els ocupants de turismes han mantingut una tendència clarament descendent, a pesar del lleuger increment de l'any 2017, de manera que els 505 morts que hi ha

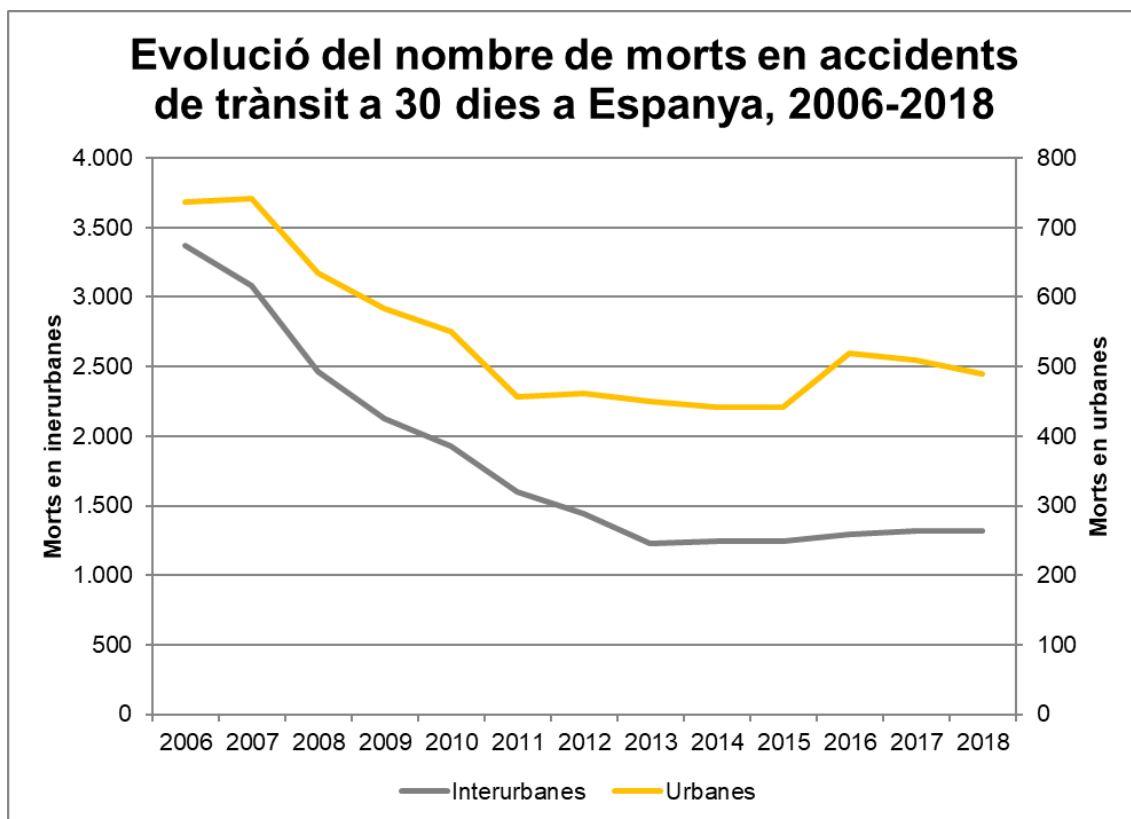
hagut en aquest tipus de vehicle el 2019 signifiquen una reducció del 50%. També els vianants han caigut respecte a l'any 2010, malgrat que el 2018 es va produir un gran increment de vianants morts en vies interurbanes que van passar a 137 morts, que el 2019 han vist reduir-se fins als 115.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Cal recordar, però, que les dades definitives i homologables amb les europees no les sabrem fins que no es publiquin les referents als morts en vies urbanes i interurbanes que han tingut lloc en els 30 dies posteriors a l'accident. En aquest sentit, les dades que tenim disponibles actualment són les que ha publicat la DGT a l'*Anuario Estadístico de Accidentes*, que ens indiquen que el 2018 hi va haver en total 1.806 morts en accidents de trànsit, dels quals 489 en vies urbanes, i 1.317 a les interurbanes. **Cal insistir, com hem fet recurrentment en altres edicions d'aquests balanços, que des de fa uns anys s'observa una frenada de la reducció de la sinistralitat mortal, que ha tingut una evolució lleugerament diferent segons el tipus de via. Així, a les vies urbanes la frenada s'aprecia amb anterioritat i podem considerar que comença ja a inicis de la segona dècada del segle XXI i, fins i tot, es produeix un fort increment el 2016.** En canvi, en les vies interurbanes la frenada es produeix gairebé de cop l'any 2013 i s'observa una evolució relativament plana a

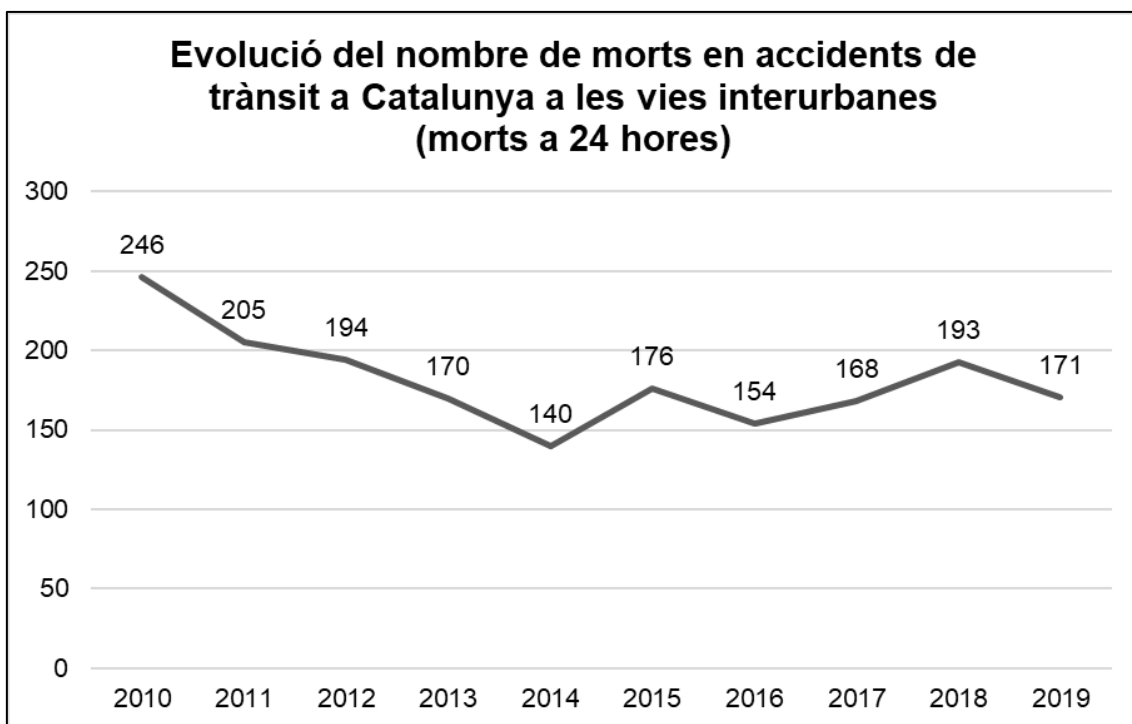
partir d'aquest any, malgrat les variacions en positiu o en negatiu que es produeixen en els darrers anys. La notable reducció a les vies interurbanes del 2019 –en morts a 24 hores– permet considerar la hipòtesi que la reducció del 2019 de la sinistralitat mortal a totes les vies, quan surtin les xifres oficials, mostrarà un dels descensos més notables dels darrers vuit anys.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

2. La sinistralitat mortal a Catalunya

En relació amb l'any passat, en què hi va haver 193 morts a les carreteres catalanes, **la reducció del nombre de víctimes mortals ha estat remarcable**: 22 morts menys, la qual cosa significa un descens de l'11%. Tot i aquesta millora, el nombre de morts de l'any que acabem de tancar està pràcticament al mateix nivell que el nombre de víctimes mortals del 2013. De forma similar que al conjunt d'Espanya, **a partir del 2014 la dinàmica de notable reducció de la sinistralitat mortal que s'anava produint des del 2010 –i anteriorment– s'atura i durant el període 2016-2018 ha tingut un increment força accentuat, sobretot pels 193 morts del 2018.**



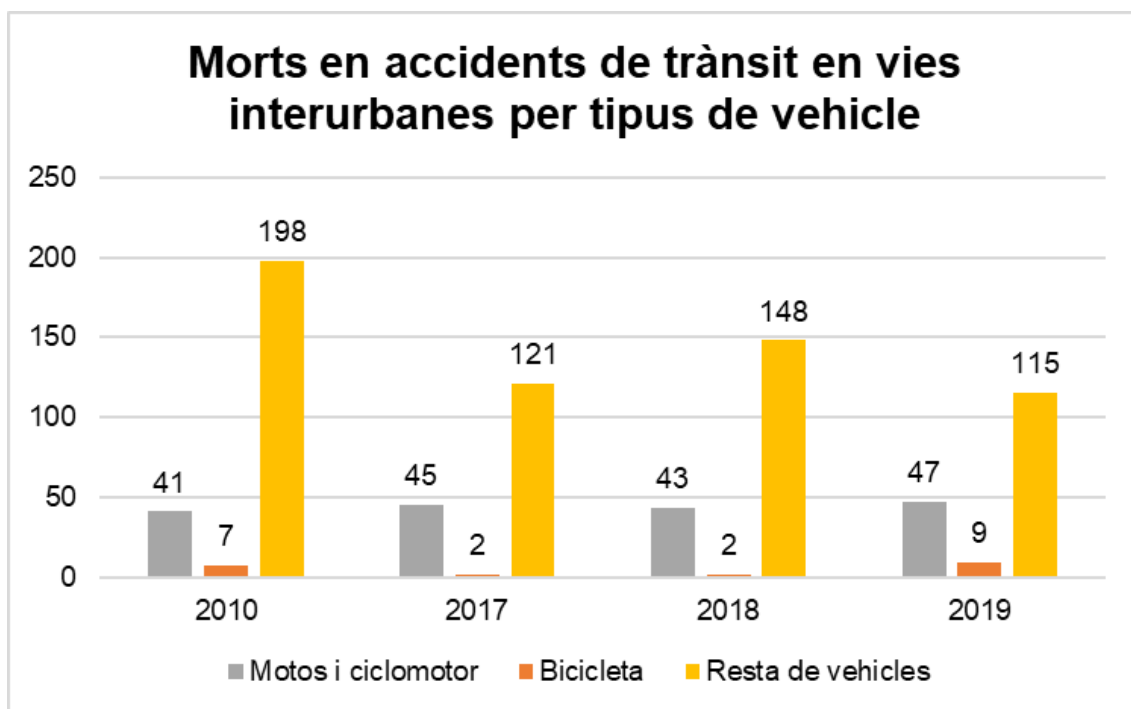
Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

També a Catalunya cal posar èmfasi en el cas dels vehicles de dues rodes amb motor (motos i ciclomotors) perquè, contra l'evolució general del nombre de morts que ha estat descendent, malgrat la frenada dels darrers anys, en el cas dels motoristes l'evolució ha estat clarament negativa, de manera que l'any 2019 hi ha hagut 6 morts més que els que hi va haver el 2010, cosa que significa un augment del 15%.

Aquest any també cal destacar a Catalunya el fort increment de ciclistes morts en accident de trànsit. Després d'haver aconseguit una forta reducció durant el 2017 i el

2018, han estat 9 –increment del 350%– les persones que a Catalunya han mort quan anaven amb bicicleta.

L'evolució dels motociclistes contrasta amb la de la resta de vehicles, que han passat de 198 morts el 2010 a 115 l'any passat, amb una reducció del 42%. Amb tot i això, la gràfica reflecteix el fet que l'any 2018 l'increment de morts va ser generalitzat en tots els vehicles, però que en l'any que acaba de finalitzar ha estat la resta de vehicles la que ha determinat el descens que s'ha registrat en l'evolució general. Així, el nombre de víctimes mortals en altres vehicles ha passat de 148 l'any 2018 als 115 del 2019, amb una reducció del 22% en termes relatius.



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

La part més gran de les víctimes mortals en vies interurbanes es concentren en unes poques vies. L'any 2019 la majoria de sinistres mortals s'ha produït en dues vies de gran capacitat i d'alta intensitat de trànsit com són l'AP-7 i l'A-2. L'N-340, que l'any passat va liderar aquest rànquing ha passat al cinquè lloc, i caldrà veure si la mesura aplicada de desviament dels camions cap a l'autopista consolidarà aquesta tendència en els pròxims anys. Acompanyen aquestes vies dues carreteres convencionals com són l'N-II i la C-12 i una de parcialment desdoblada –entre Reus i Alcover– com la C-14.

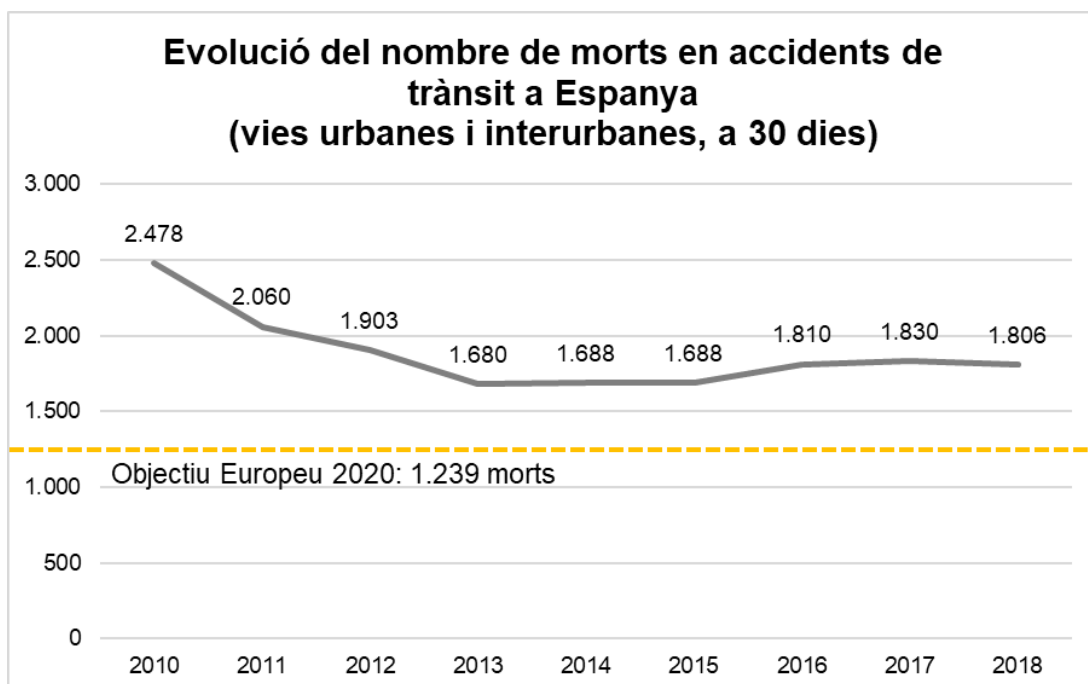
Via	2010	2017	2018	2019
AP-7	16	9	12	15
A-2	1	9	6	15
N-II	18	8	8	11
C-12	7	9	9	10
N-340	23	6	14	7
C-14	8	8	7	6
Total carreteres amb més morts	73	49	56	64
Resta de vies	173	119	137	107
Catalunya	246	168	193	171
% carreteres amb més morts	29,7%	29,2%	29,0%	37,4%

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

3. Conclusió

A partir de l'any 2013 la tendència en la reducció de la sinistralitat mortal, que s'havia produït durant els deu anys precedents, va canviar de sobte i es va aturar. A partir d'aquest any la tendència en el conjunt de les vies –interurbanes i urbanes– s'ha mantingut plana, amb lleugers alts i baixos que no han canviat substancialment la tendència general, i això ha allunyat la possibilitat d'assolir l'objectiu europeu de reducció del 50%.

Les dades de víctimes mortals en vies interurbanes a 24 hores apunten al fet que el 2019 el descens de la sinistralitat en carretera presentarà una reducció notable –hem d'esperar les dades de vies urbanes i l'ajustament a 30 dies–, recuperant la tendència a la baixa, però cal tenir en compte que amb les dades del 2018 caldria aconseguir una reducció total del 31% per arribar als 1.239 que tenia Espanya com a objectiu. Això vol dir que s'hauria d'aconseguir una reducció consecutiva d'almenys un 15,5% anual entre el 2019 i el 2020. No és impossible, però l'evolució dels darrers anys no apunta en aquest sentit: cal recordar que des del 2010 només el 2011 s'ha aconseguit disminuir els morts en una xifra superior al 15,5% –concretament la reducció va ser del 16,9% en aquell any.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.



Davant la situació que ja s'havia detectat, l'any 2017 des del RACC es va publicar l'[Informe. 20 mesures per al 2020](#), una bateria d'accions que havien de permetre reprendre el camí de millora, entre les quals podem destacar:

- Un pla específic de seguretat motociclista, entre altres, centrat en el conductor i els seus factors de risc, però també abordant els sistemes de seguretat dels 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 durant la resta de la vida, en un context d'automatització progressiva de funcions de conducció que no ha estat previst en la formació de conductors i sovint sobrepassa els conductors amb permís vigent.
- Una gestió activa de les polítiques de trànsit envers la població conductora més gran de 75 anys, en un context de fort increment de població gran durant la dècada vinent, en la qual es despleguin eines d'avaluació i manteniment de capacitats dels conductors d'edat avançada.
- 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. Algunes tecnologies seran introduïdes als turismes de forma obligatòria el 2022, però el col·lectiu motociclista, que com s'ha vist està empitjorant, no es beneficiarà d'aquestes mesures.
- La recuperació dels nivells de despesa en manteniment i millora 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.
- La introducció de sistemes cooperatius entre vehicles i infraestructura, tant a les vies d'alta capacitat com en vies convencionals, que permetin informar els conductors i gestionar de forma preventiva el trànsit i les seves incidències, meteorologia adversa, etc.



Des del RACC no només veiem plenament vigents bona part de les mesures proposades a l'[Informe. 20 mesures per al 2020](#), 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 al 2020, i encara a més llarg termini, com assolir l'objectiu últim: 0 víctimes mortals en accidents de trànsit el 2050.