

---

***EL CORONAVIRUS EVITA MORTS  
A LA CARRETERA EL 2020***

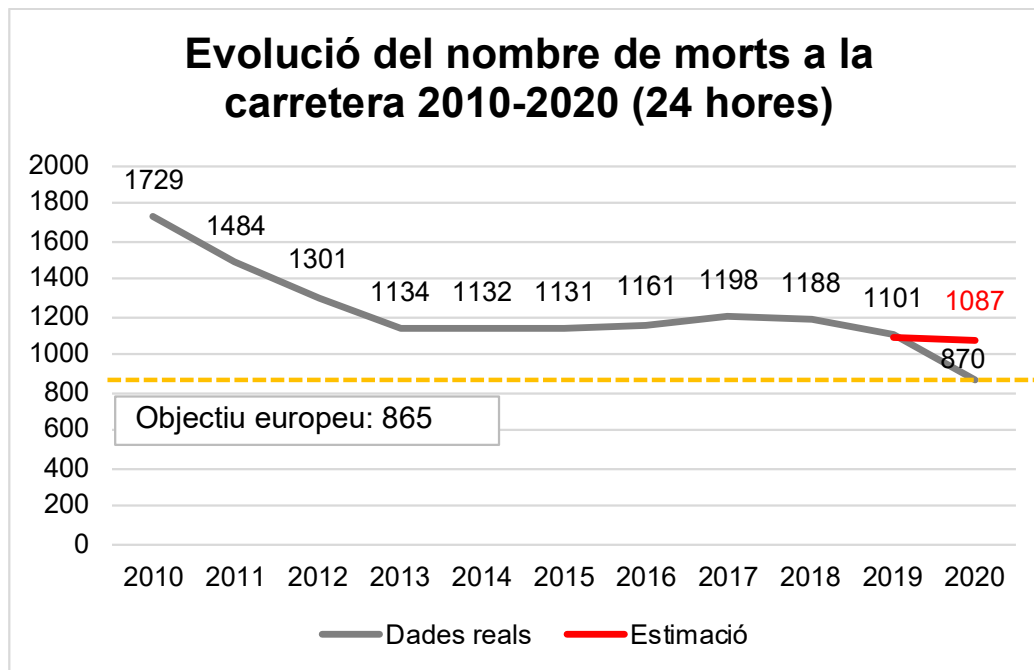
---

Gener 2021

## La sinistralitat a les carreteres en l'any de la pandèmia

### 1. La sinistralitat mortal a Espanya

Segons el balanç provisional de morts a 24 hores a la carretera, que ofereix la DGT cada començament d'any, l'any 2020 a Espanya hi ha hagut 797 accidents mortals que han tingut com a conseqüència 870 morts. La Unió Europea s'havia marcat com a objectiu per a aquest any reduir fins a un 50% les víctimes mortals per accident de trànsit respecte de l'any 2010. En l'àmbit de les vies interurbanes i per al conjunt del territori espanyol, aquest objectiu no s'ha assolit, però per poc, ja que han estat 870 els morts que hi ha hagut en carreteres durant l'any passat (haurien hagut de ser 865).



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

És evident que, si no hagués estat per la reducció de mobilitat que ha generat la pandèmia de la covid-19, la xifra de morts encara hauria estat molt més elevada. Les dades proporcionades per la DGT són il·lustratives. L'any no va començar gens bé, pel que fa a la reducció de víctimes mortals. Abans no entrés en vigor el primer estat d'alarma s'havien produït 201 morts a les carreteres espanyoles per accident de trànsit, cosa que significava un augment del 8% respecte de l'any anterior. Mentre va durar l'estat d'alarma, entre el 15 de març i el 20 de juny, la mobilitat es va reduir notablement i, en conseqüència, el nombre de víctimes mortals: gairebé un 60% respecte del mateix període del 2019. En la mesura que s'han aixecat les restriccions a la mobilitat també ha augmentat el nombre d'accidents mortals. D'aquesta forma, entre el 21 de juny i finals d'any s'han produït 552 morts a les vies interurbanes. En resum, doncs, respecte de l'any anterior, la reducció total ha estat d'un 21%. Tanmateix, si el descens de la mortalitat a la carretera hagués estat la mitjana dels darrers tres anys (estimació en vermell del gràfic), les xifres haurien quedat lluny dels 870 morts que hi ha hagut enguany.

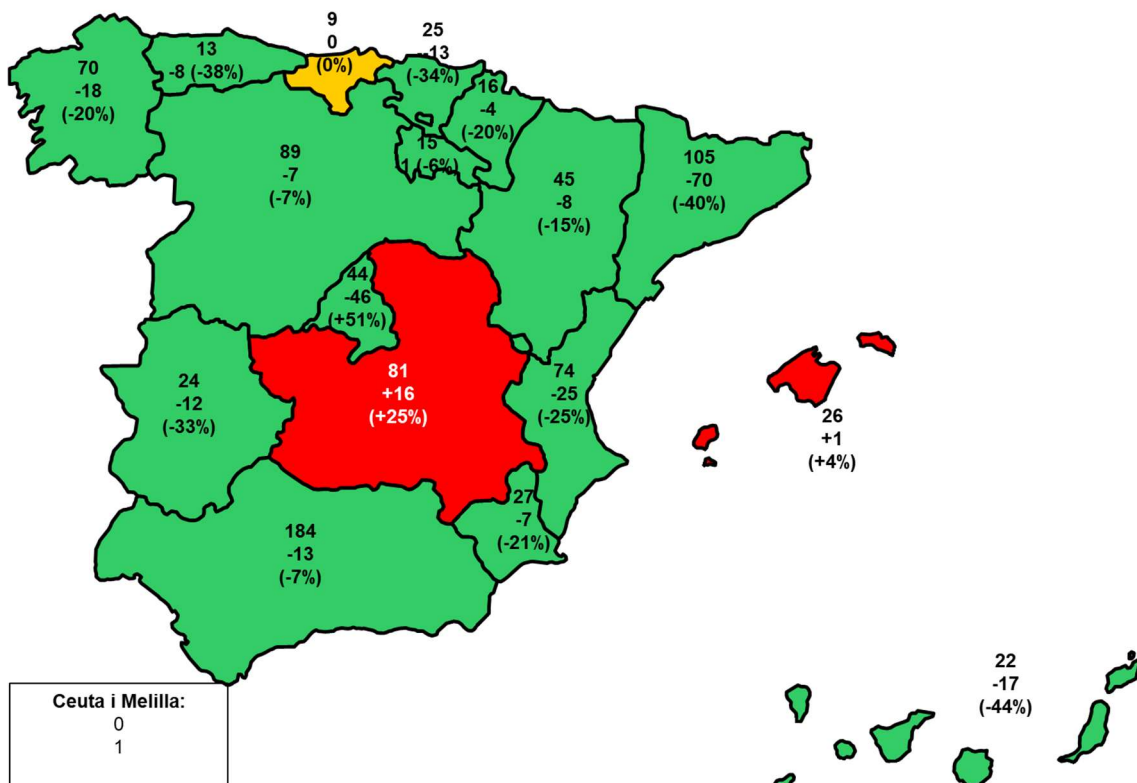
**Morts a la carretera durant l'any 2020 per períodes i comparació amb l'any 2019**

Períodes	2019	2020	Diferència
1 gener - 14 març	186	201	8%
Primer estat d'alarma (15 març - 20 de juny)	287	117	-59%
21 juny - 31 desembre	628	552	-12%
Total	1.101	870	-21%

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Hauríem d'esperar que, amb una reducció relativament important i amb mesures que durant una bona part de l'any han afectat de la mateixa manera tots els territoris, s'hagués produït una disminució de la mortalitat en totes les comunitats autònomes, però no ha estat així. D'aquesta forma, a Cantàbria hi ha hagut els mateixos morts que l'any passat, a les Illes Balears n'hi ha hagut un més i, el més preocupant, en una situació de mobilitat reduïda com la que hem viscut, a Castella-la Manxa el nombre de morts ha augmentat un 25%. Per contrast, hi ha sis comunitats on la reducció de la mortalitat s'ha situat per sobre de la mitjana espanyola: Madrid (-51%), Canàries (una reducció del 44%), Catalunya (amb un 40% menys de morts respecte del 2019), Astúries (-38%), el País Basc (-34%), Extremadura (-33%) i la Comunitat Valenciana (-25%).

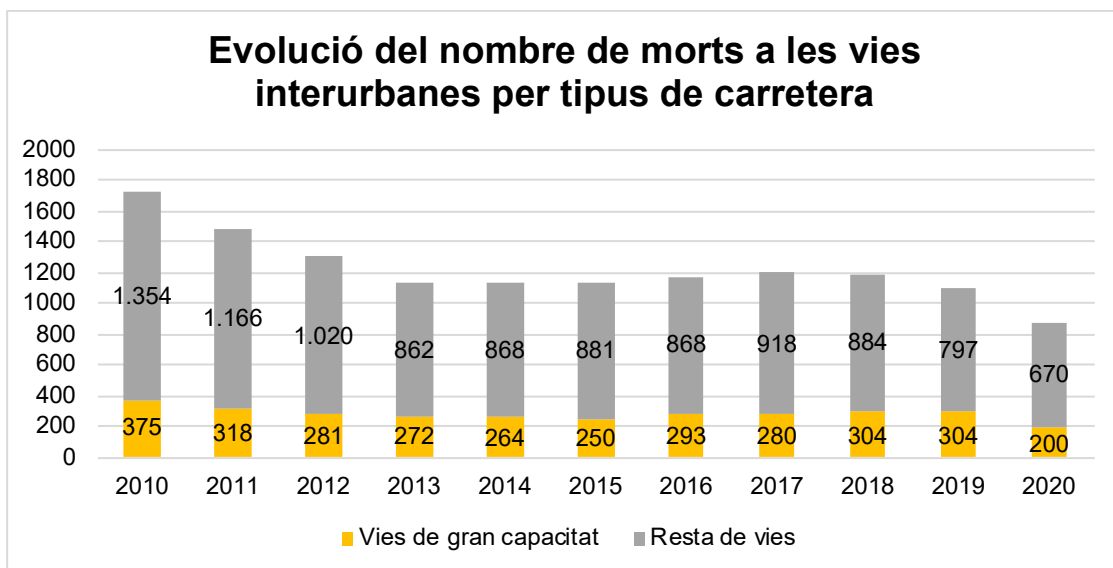
**La sinistralitat a la carretera per comunitats autònomes, 2020 (morts a 24 hores)**

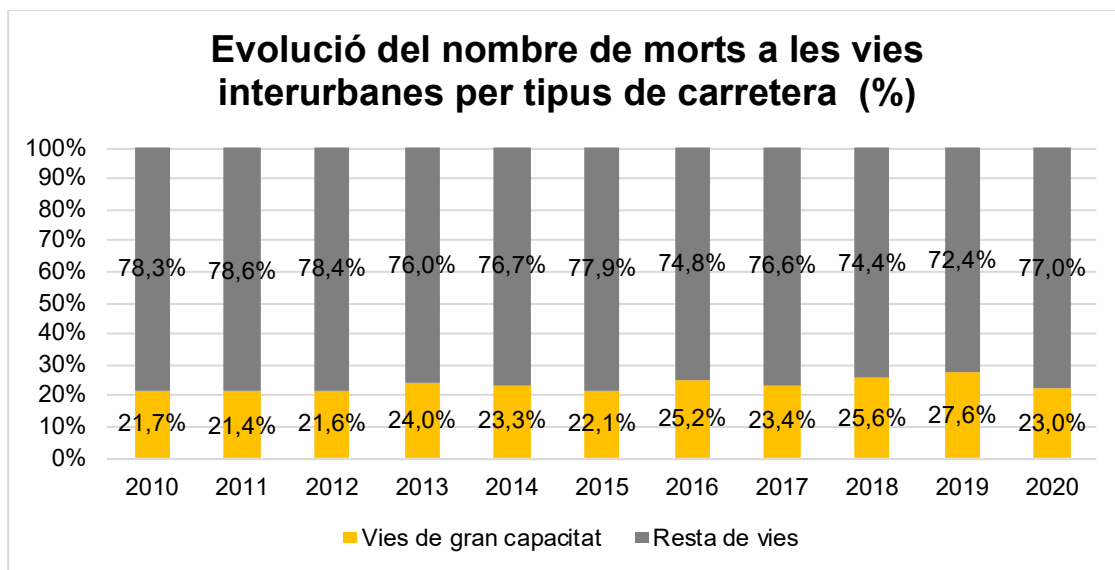


Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

A la reducció general de víctimes mortals del 21% se li ha d'afegir una perspectiva que ens porta la pandèmia, i que és el nombre de viatges realitzats, que va ser un 25% inferior al del 2019. Així, doncs, com que els accidents han baixat en una proporció inferior al descens dels viatges realitzats, es pot concloure que aquells que van moure's per la xarxa de carreteres durant el 2020 van estar sotmesos a un risc d'accident mortal superior al del 2019. L'absència de trànsit en determinades hores del dia i determinades localitzacions ha pogut incidir en unes velocitats de circulació més elevades, que de forma agregada generen més accidentalitat.

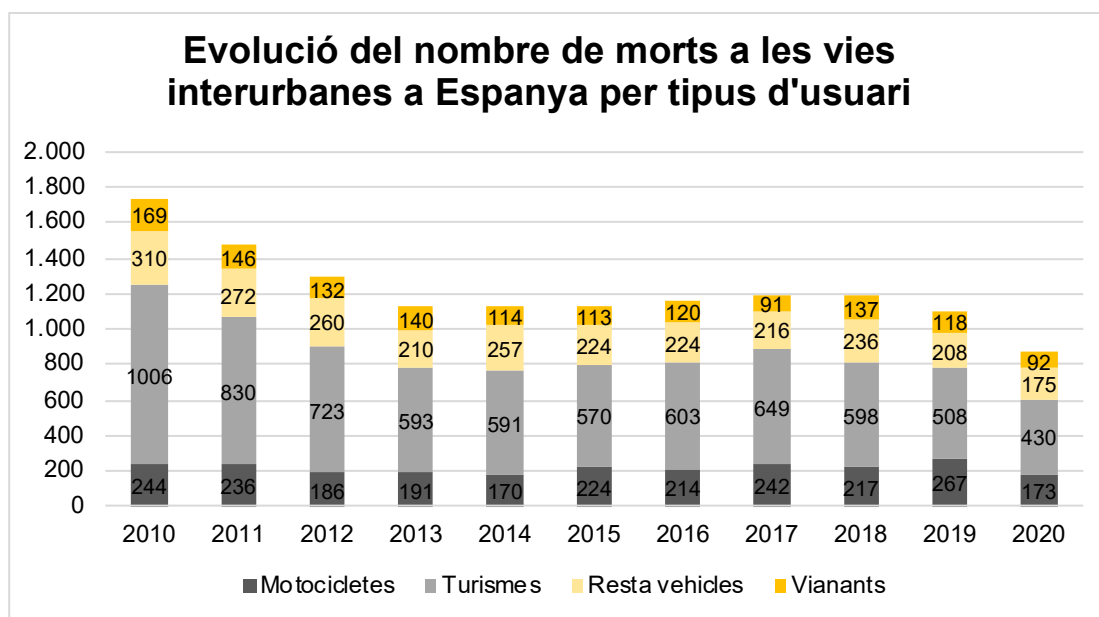
Analizant els tipus de via, la major part d'aquests accidents s'ha produït a les vies convencionals, que sempre han comptat almenys el 70% de les morts a la carretera. Aquestes vies, segons afirma la DGT, suporten el 45% del trànsit. Les vies de gran capacitat —autopistes i autovies— n'absorbeixen la major part —un 55%— i en canvi han representat entre el 22 i el 27% de la sinistralitat mortal, segons els anys. Si bé el pes relatiu de les vies de gran capacitat s'havia anat reduint, la pandèmia ha situat el percentatge que representen els morts a les vies de gran capacitat a nivells anteriors al 2016. Possiblement és a causa de les restriccions de la mobilitat, que han afectat més els desplaçaments de llarg recorregut que els curts, que es produeixen més per carreteres convencionals.

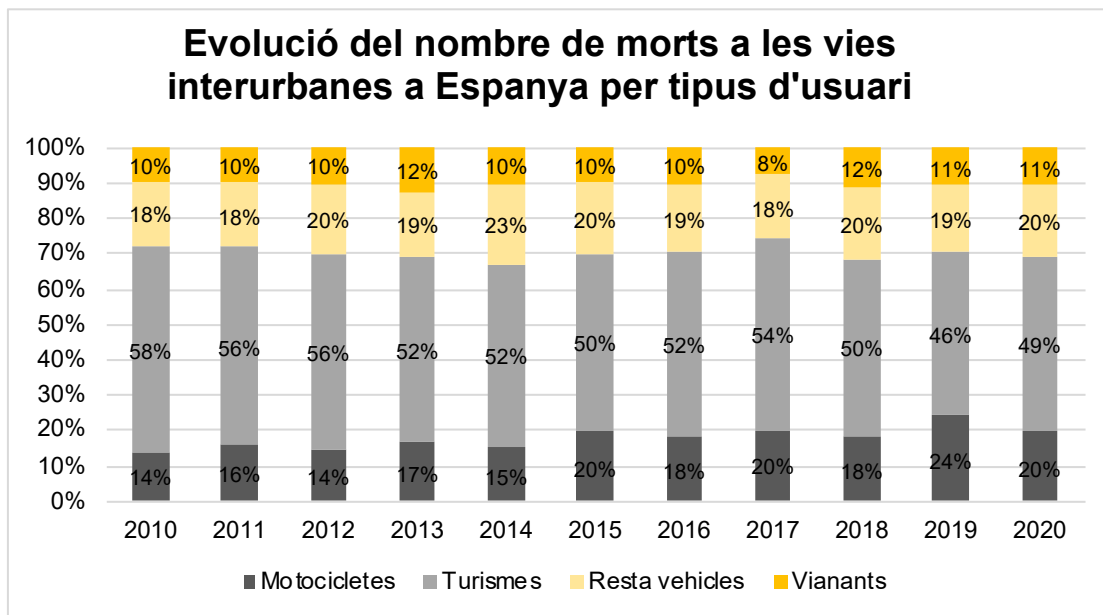




Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

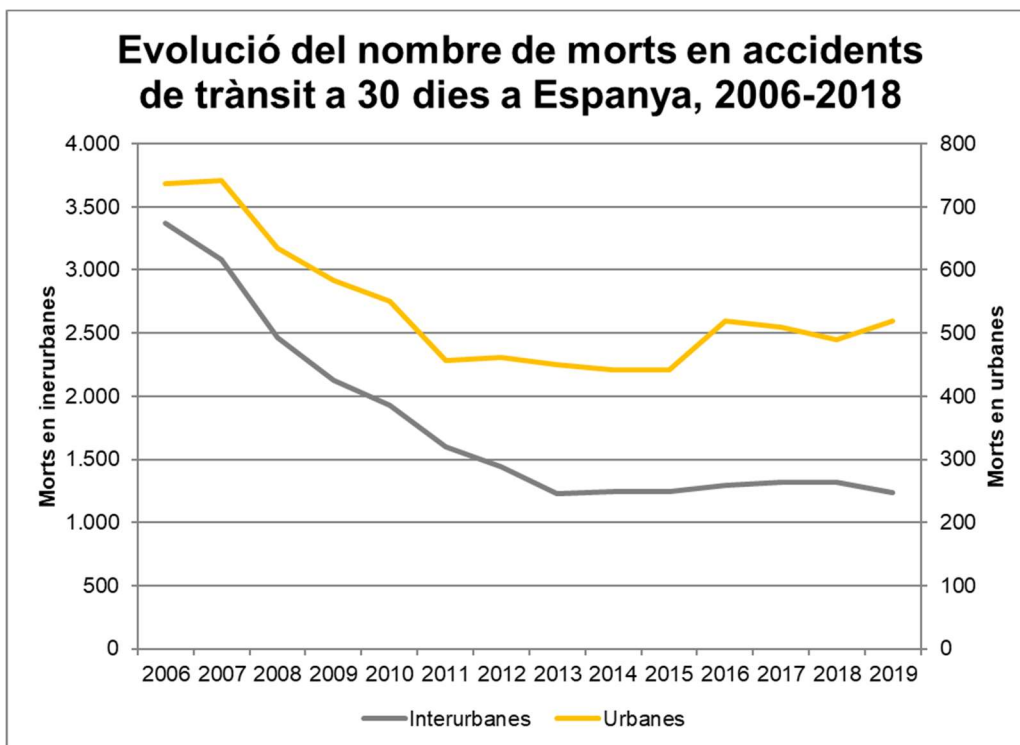
Un fet destacable dels darrers anys ha estat l'evolució diferent segons el tipus d'usuari afectat per l'accident. En aquest sentit, el comportament dels accidents de motocicleta ha estat diferent del de la resta de vehicles o dels vianants. Així, la tendència dels motociclistes ha estat clarament ascendent des de fa sis anys. Ara bé, s'ha de dir que durant l'any 2020 els morts amb motocicletes són els que presenten una major reducció (un 32%), juntament amb els vianants (un 22%). Amb tot i això, el seu pes relatiu no ha baixat del 20% des de l'any 2014. Els morts amb turismes continuen essent la major part de víctimes mortals i han tingut la menor reducció de tots els tipus de vehicles (-15%). També moderada ha estat la reducció de morts en altres tipus de vehicles (-16%).





Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

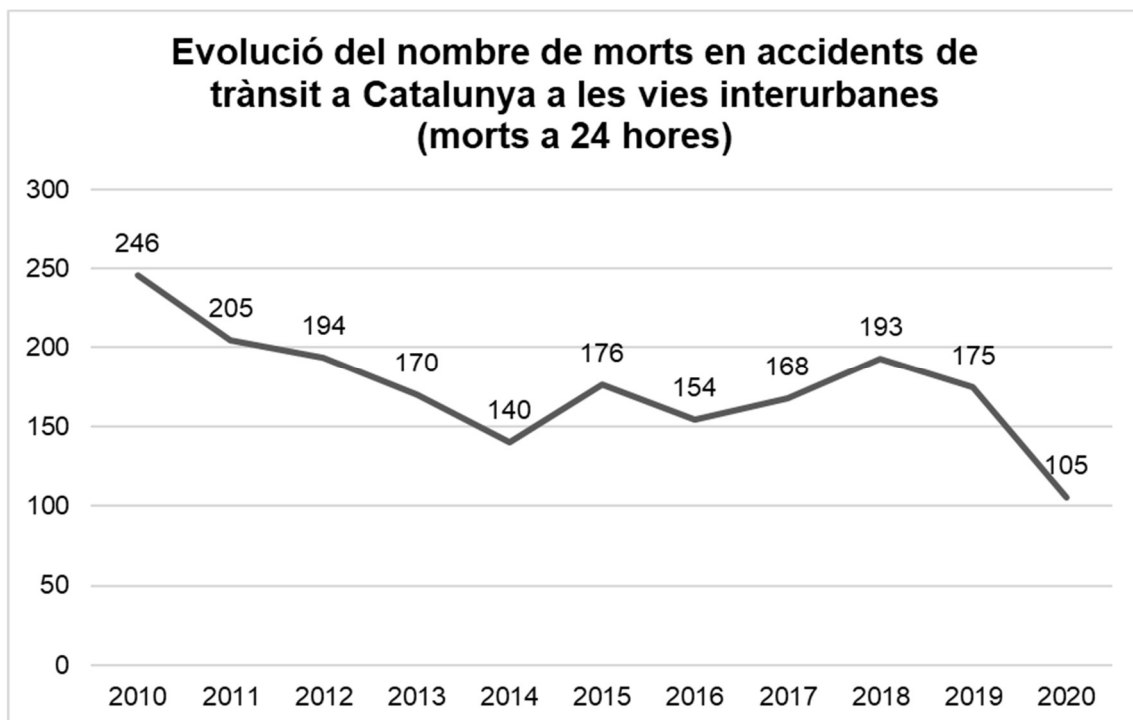
Cal recordar, però, que les dades definitives i homologables amb les europees no les sabrem fins que es publiquin les referents als morts a les vies urbanes i interurbanes que han tingut lloc els 30 dies posteriors a l'accident. En aquest sentit, les dades que tenim disponibles actualment són les que ha publicat la DGT a *Las principales cifras de la siniestralidad vial España 2019*, que ens indiquen que el 2019 hi va haver en total 1.755 morts en accidents de trànsit, dels quals 519 en vies urbanes, i 1.236 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 va produir un fort increment el 2016; també l'any 2019 s'ha produït de nou un creixement respecte de l'any anterior. En canvi, a les vies interurbanes la frenada es produeix gairebé de cop el 2013 i s'observa una evolució relativament plana a partir d'aquest any, tot i que el 2018 i el 2019 s'han produït reduccions consecutives. Les dades dels morts a 24 hores del 2020 indiquen que la reducció global de morts a 30 dies serà notable, lògicament. Caldrà veure si hauran permès assolir l'objectiu de reducció del 50%. El que és segur, però, és que la sinistralitat en accidents de trànsit tant de l'any 2020 com del 2021 serà excepcional i caldrà esperar a recuperar la mobilitat habitual per veure quin comportament tenen els conductors, un cop passats els efectes de la pandèmia.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

## 2. La sinistralitat mortal a Catalunya

L'efecte dels confinaments duts a terme a Catalunya per intentar aturar la covid-19 s'ha fet evident en la reducció de la sinistralitat mortal a la carretera quan constatem que s'ha passat de 175 morts l'any 2019 —que ja va suposar una reducció del 9% després d'uns anys de creixement— a 105, una reducció del 40%, molt per sobre de la mitjana espanyola.

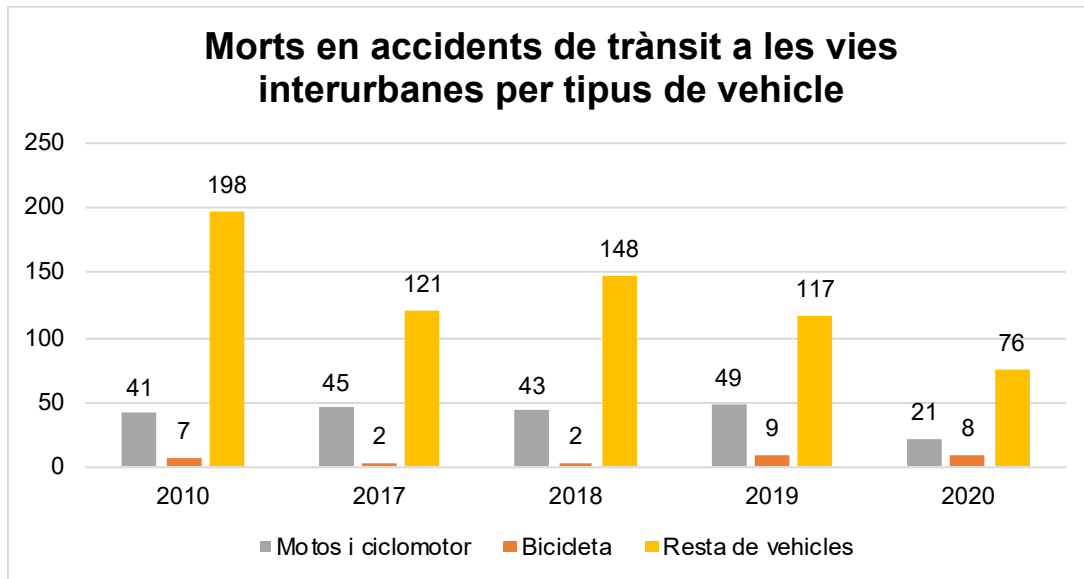


Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

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 va haver 6 morts més que els que hi havia hagut el 2010 (un augment del 15%). Aquest any extraordinari que ha estat el 2020 el nombre de motociclistes que han mort s'ha reduït més que en la resta de vehicles: una caiguda del 57%. L'evolució dels motociclistes contrasta amb la de la resta de vehicles, que han passat de 198 morts el 2010 a 117 l'any 2019, i el 2020 han caigut fins a 76, cosa que representa un descens del 35%.

Aquest any també hem de tornar a destacar a Catalunya el pes del nombre de ciclistes morts en accident de trànsit. Després d'haver aconseguit una forta reducció durant el 2017 i el 2018, el 2019 van ser 9 —increment del 350%— les persones que a Catalunya van morir quan anaven amb bicicleta circulant per carretera. Enguany, tot i la situació de confinament, només hi ha hagut un ciclista menys que ha mort en accidents de trànsit (la qual cosa suposa un decrement del -11%).





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

Les morts a la carretera es concentren en poques carreteres. Enguany l'N-340 ha estat de nou on s'han produït més morts, 8 persones hi han perdut la vida. Aquesta via ha estat seguida per l'autopista AP-7 (7 morts) i, a continuació, l'A-2, la C-58, l'N-260 i l'N-240, amb quatre víctimes mortals cada una. En total, 30 morts que representen el 29% de la sinistralitat mortal a les vies interurbanes a Catalunya.

### 3. Conclusió

La pandèmia de la covid-19 ho ha trastocat tot. També en l'àmbit de la mobilitat i de la seguretat viària. 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. Des d'aleshores, la tendència en el conjunt de les vies —interurbanes i urbanes— s'havia mantingut plana, amb lleugers alts i baixos que no han canviat substancialment la tendència general, o potser amb un lleuger descens el 2019 (gràcies a la reducció de morts en vies interurbanes). En conjunt, semblava que s'allunyava la possibilitat d'assolir l'objectiu europeu. Les dades d'aquest any ens hi acostaran. Però les restriccions viscudes durant aquest any 2020 que hem deixat enrere no permeten valorar si aquest objectiu s'hagués assolit en circumstàncies normals. Per avaluar correctament l'evolució de la sinistralitat potser haurem d'esperar dos o tres anys i saber si la pandèmia ens porta uns canvis a llarg termini que repercuteixen positivament en l'accidentalitat. De moment, sabem que es produeixen menys morts perquè es fan menys viatges, però aquells que viatgen per carretera estan sotmesos a un risc més elevat.

Amb tot i això, la Comissió Europea ha tornat a fixar com a objectiu una reducció del 50% dels morts per al 2030. Per aconseguir-ho, caldrà que fins i tot abans de tornar a recuperar els nivells de mobilitat anteriors al març de 2020 s'implementin accions que millorin la seguretat viària. Nosaltres volem insistir en el que proposàvem l'any 2017 amb 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 a curt termini 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 tres o més estrelles de seguretat.
- La introducció de sistemes cooperatius entre vehicles i infraestructura, tant a les vies d'alta capacitat com a les 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. El nostre horitzó ha de ser sempre assolir l'objectiu últim: 0 víctimes mortals en accidents de trànsit el 2050.