

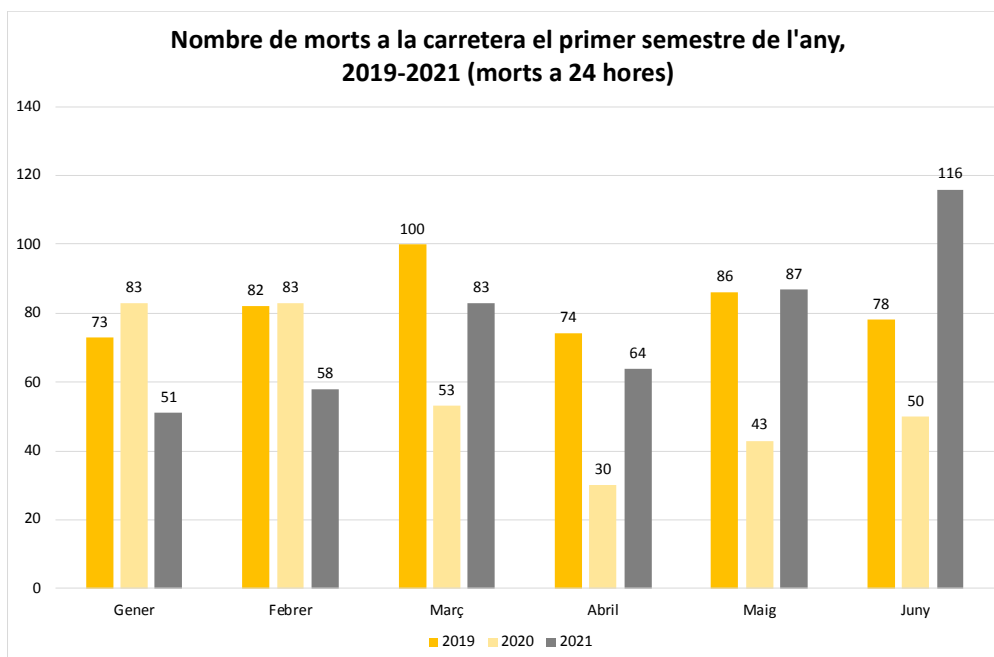
**Sinistralitat viària: tenim un problema.
Balanç de sinistralitat del primer 1r
semestre de 2021**

Juliol 2021

La pandèmia de covid-19 no s'ha acabat. Les dades de les darreres setmanes, amb el repunt que hi ha hagut, ens ho han de recordar. L'altra "pandèmia", que fa anys que intentem erradicar, que és els accidents de trànsit, tampoc no s'ha acabat. I les dades dels mesos de maig i de juny —especialment d'aquest darrer— són altament preocupants.

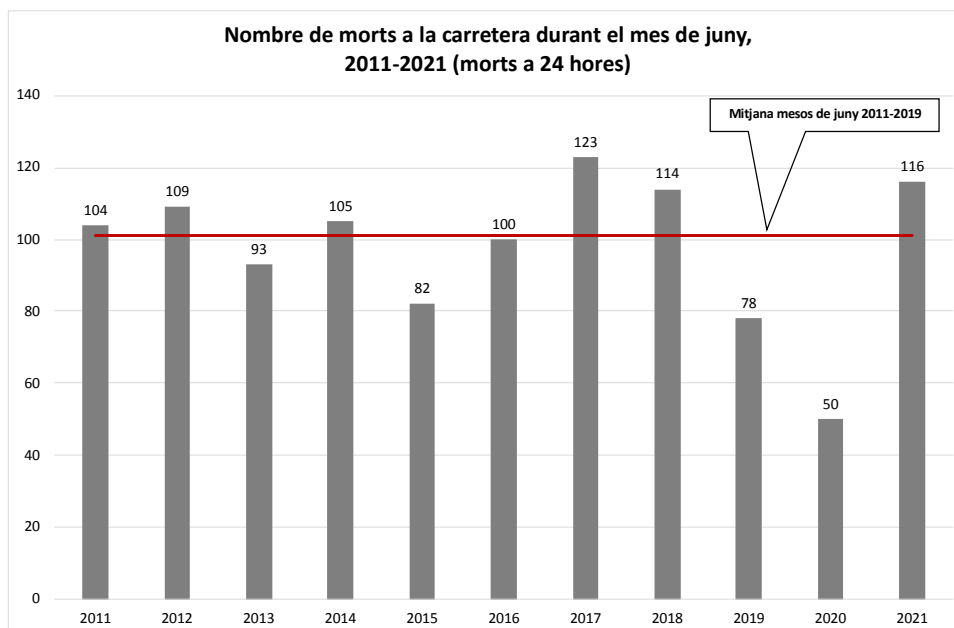
Creix el nombre de morts a les carreteres espanyoles durant el mes de juny

Durant els primers sis mesos de l'any han mort 459 persones a les carreteres espanyoles: un 34% més que l'any passat i un 7% menys que el 2019. Però les dades no són estrictament comparables, ateses les restriccions a la mobilitat que hi ha hagut fins al 9 de maig. Els mesos de gener i febrer no els podem comparar ni amb l'any passat ni amb el 2019. Les restriccions a la mobilitat existents fan que la reducció en els dos primers mesos de l'any sigui notable respecte ambdós anys. Pel que fa als mesos de març i abril, també és complicada la comparació respecte dels mateixos períodes dels dos anys anteriors, ateses les restriccions a la mobilitat diferents que hi ha hagut el 2021 comparant-lo amb el 2020. Però amb la relaxació de les mesures per frenar la pandèmia, veiem que el nombre de morts a la carretera dels mesos de març i abril ha augmentat notablement respecte del 2020. Amb tot i això, ja advertíem en el balanç del primer trimestre que les dades de Setmana Santa eren preocupants i que ens situaven a nivells de l'any 2016, encara que en conjunt hi hagués hagut menys morts durant els primers tres mesos de l'any. El 9 de maig va decaure l'estat d'alarma i veiem com la sinistralitat mortal ja s'ha situat al mateix nivell del 2019: hi ha hagut un mort més que ara fa dos anys. Però la dada preocupant ha estat la del mes de juny, amb 38 morts més que el mateix mes de 2019 (un 49% més).



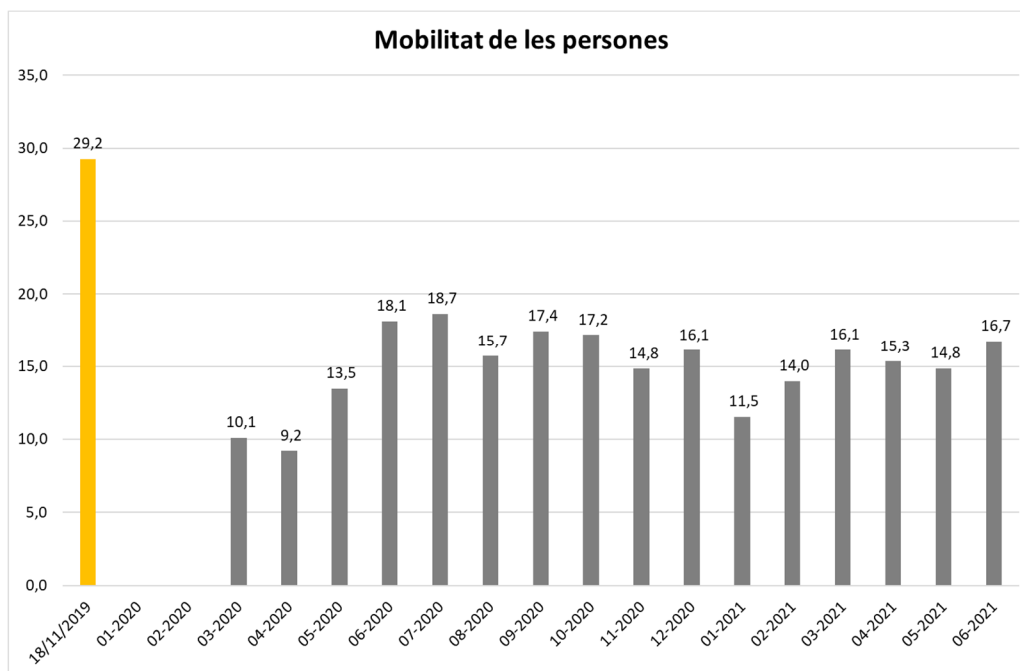
Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Les dades referents als mesos de juny de la darrera dècada ens revelen la gravetat de la situació de la sinistralitat mortal a les carreteres: els 116 morts que hi ha hagut aquest mes de juny són la segona pitjor dada dels darrers deu anys, només superada pels 123 que hi va haver l'any 2017. Així, si la mitjana de morts dels mesos de juny entre 2011 i 2021 se situa en els 101 morts, les dades de juny d'enguany estan 15 morts per sobre. I molt lluny dels 78 morts que hi va haver l'any 2019.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

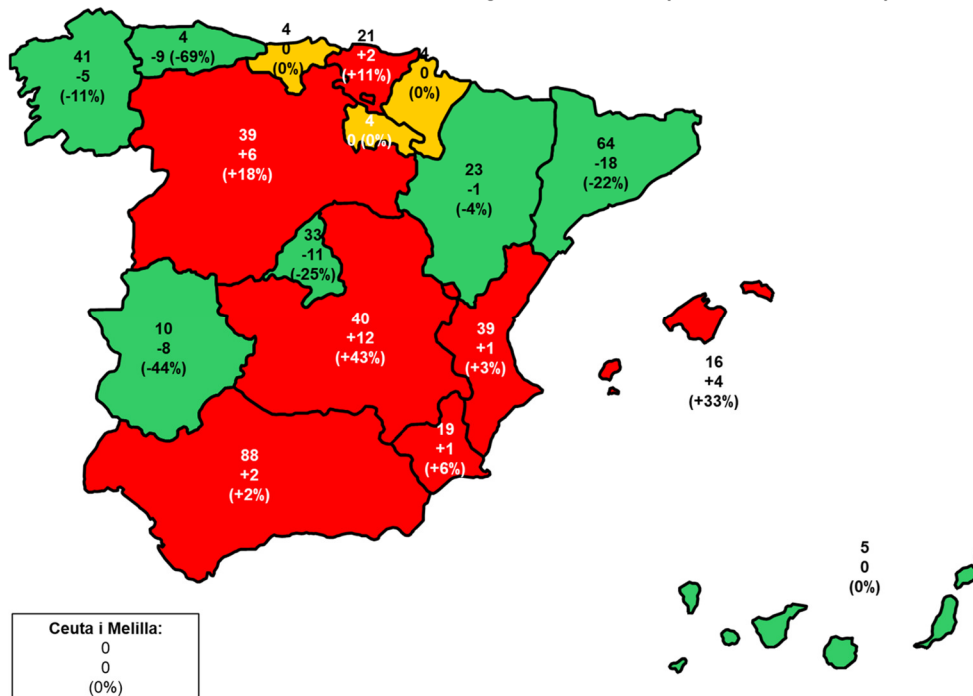
No podem atribuir aquest repunt de la sinistralitat a un augment de la mobilitat respecte de l'any 2019. Les dades disponibles sobre la mobilitat de les persones indiquen que aquesta encara no s'ha recuperat als nivells de fa dos anys, quan encara no hi havia pandèmia. Les dades de [l'estudi de mobilitat de l'Institut Nacional de Estadística](#) provenen de l'anàlisi de la posició de més del 80% dels telèfons mòbils de tot Espanya. En el gràfic hem calculat la mitjana del percentatge diari de les persones que surten de la seva àrea de mobilitat i ho posem en referència amb les dades d'un dia de referència considerat com a normal. Així, si en un dia normal abans de la pandèmia al voltant del 29,2% de les persones sortien de la seva àrea de mobilitat –que poden ser municipis, seccions o districtes–, veiem com el mes de juny a penes ho han fet el 16,7%, és a dir, 12,5 punts percentuals menys. De fet, aquest juny no s'ha recuperat la mobilitat de l'any 2020, quan se situava al 18,7% dels residents en una àrea de mobilitat.



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'INE.

D'altra banda, si comparem les dades de les comunitats autònomes dels primers sis mesos de l'any amb les de l'any 2019, observem que Astúries, Extremadura i Canàries són les que tenen millores relatives més grans, tot i que és efecte del relatiu poc nombre de morts que hi ha habitualment en aquestes comunitats. Madrid, Catalunya i Galícia, amb 33, 64 i 41 morts, respectivament, tenen un percentatge de variació relativament menor: 25%, 22% i 11%. Aragó, per la seva part només ha vist com es reduïa en un sol mort (un 4% menys). Tres comunitats, Cantàbria, Navarra i La Rioja, estan igual en nombre de morts que fa dos anys. En termes relatius, Castella-La Manxa ha estat la que més ha empitjorat respecte del 2019: un 43% més de morts. La segueixen les Illes Balears i Castella i Lleó. En el grup de comunitats amb un augment de la sinistralitat mortal també destaquen, pel seu nombre elevat de víctimes, la comunitat d'Andalusia (88 morts, un 2% més que el 2019) i la Comunitat Valenciana (39 víctimes, un 3% més).

Morts en accidents de trànsit a les carreteres espanyoles per comunitats autònomes, a 1 de juliol de 2021 (morts a 24 hores)



Nota: les dades són a 1 de juliol. Hi ha una diferència respecte a les dades a 30 de juny: 3 morts més el 2019, 3 més el 2020 i 6 més el 2021.

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La sinistralitat mortal a Catalunya i a Barcelona durant el primer semestre

A nivell de Catalunya, el [balanç que ha fet el Servei Català de Trànsit](#) assenyalava també els mesos de maig i de juny com els de major sinistralitat mortal. En aquest sentit, el SCT destaca que la majoria són accidents amb més d'un vehicle implicat –solen ser impactes d'alta intensitat amb conseqüències greus per als afectats– i que es produeixen en cap de setmana o festius i amb una forta presència de motoristes morts (un de cada 3 morts).

Sinistralitat viària a Barcelona en el primer semestre de l'any, 2019-2021

| | 2019 | 2020 | 2021 | Variació respecte del 2019 (%) |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------------|
| Total accidents | 4.753 | 2.599 | 3.334 | -30% |
| Ferits lleus | 5.999 | 3.174 | 4.117 | -31% |
| Ferits greus | 103 | 76 | 81 | -21% |
| Morts | 8 | 5 | 8 | 0% |
| Total víctimes | 6.110 | 3.255 | 4.206 | -31% |

Font: Ajuntament de Barcelona.

Les dades a nivell de Barcelona tampoc no conviden a l'optimisme pel que fa a la sinistralitat mortal. És cert que en el conjunt del semestre hi ha hagut menys sinistres que l'any 2019 (un 30% menys) i menys víctimes en conjunt, però, en canvi, pel que fa al nombre de morts, han estat els mateixos que el 2019. Com ja és habitual, la major part de les víctimes mortals que s'han produït a Barcelona han estat motoristes, cinc dels vuit morts viatjaven en aquest mitjà. Amb tot i això, cal destacar els dos morts amb vehicles de mobilitat personal, un col·lectiu que fins ara no havia tingut rellevància en la sinistralitat mortal. Finalment, la vuitena víctima mortal a Barcelona ha estat un vianant.

Conclusió

Tot i que en el conjunt de l'any encara el nombre de víctimes mortals a la carretera està per sota dels nivells del 2019, tenim alguns indicis durant aquest primer semestre que apunten a la possibilitat que s'acabi situant a un nivell similar o, fins i tot, superior. El comportament de la sinistralitat mortal durant la Setmana Santa ja ens posava sobre avís i les dades del maig i, sobretot, les del juny apunten a un increment de la sinistralitat durant la resta de l'any, sobretot si la mobilitat arriba a situar-se als mateixos nivells de 2019. Pel que fa a Catalunya i a Barcelona, si bé la situació és similar, cal assenyalar la importància dels motoristes entre les víctimes mortals.

Hem de tornar a insistir en la necessitat de mesures que contribueixin a reduir la sinistralitat i ens acostin a l'objectiu fixat per la Comissió Europea per al 2030 de reduir un 50% el nombre de morts en accident de trànsit. I més tenint en compte l'excepcionalitat en el nombre de víctimes mortals de l'any 2020. Nosaltres tornem a insistir en algunes mesures ja plantejades en anteriors balanços:

- 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.

Sigui com sigui, és evident que cal alinear tots els sectors implicats —usuaris, entitats i administracions— per implementar les mesures que contribueixin a assolir l'horitzó final de 0 víctimes mortals en accidents de trànsit el 2050.