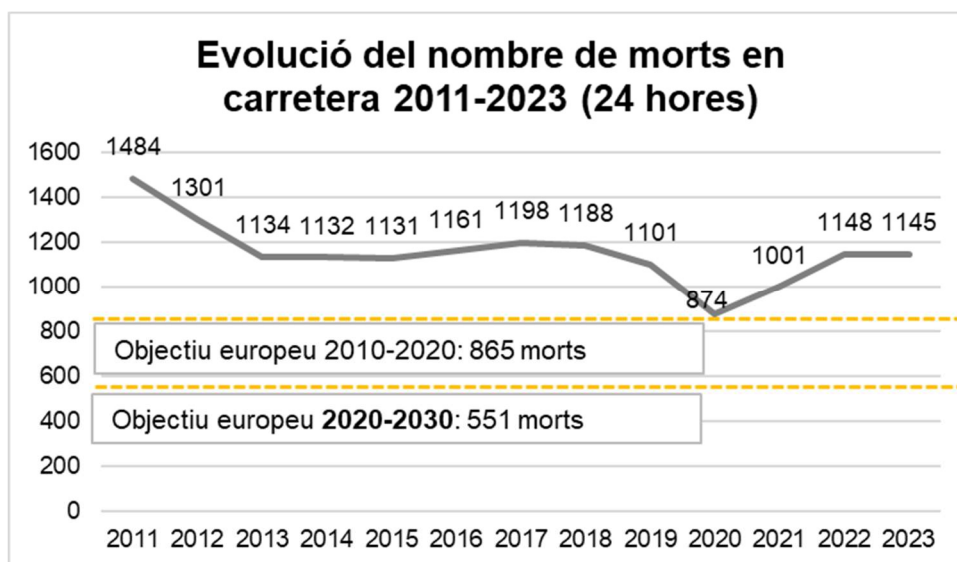


LA SINISTRALITAT EN VIES INTERURBANES DURANT L'ANY 2023

Gener 2024

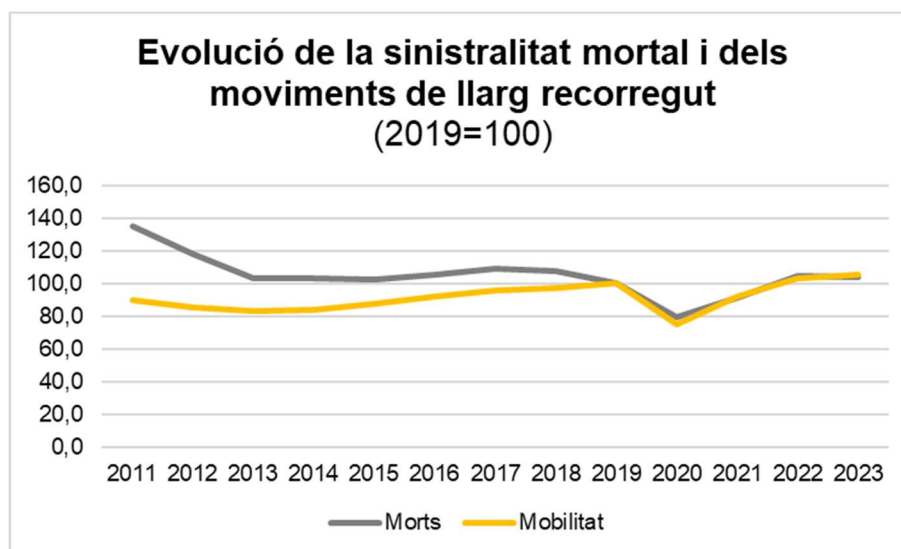
1. La sinistralitat mortal a Espanya

Durant l'any que acabem de deixar enrere hi ha hagut 1.145 persones que han mort en accidents de trànsit a les carreteres espanyoles, a les quals hi hem d'afegir les 4.495 persones que han hagut de ser hospitalitzades, tot en 4.643 accidents (1.048 dels quals han estat mortals). Podem dir clarament, doncs, que no s'ha assolit un objectiu de reducció de la sinistralitat mortal que ens acosti al que s'ha fixat per a l'horitzó de 2030: reduir en un 50% les víctimes mortals a la carretera respecte el 2019, si més no a les vies interurbanes. Està clar que tres víctimes menys que el 2022 representen un estancament en la necessària reducció de l'accidentalitat greu. A més, el conjunt d'accidents greus (sinistres mortals i/o amb persones que han hagut de ser hospitalitzades) ha augmentat un 10% i el nombre de ferits greus un 12%.



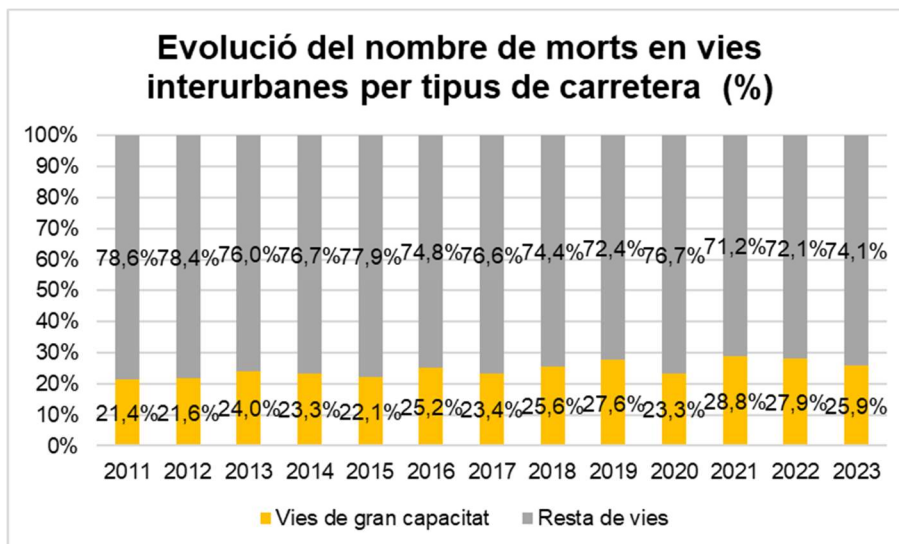
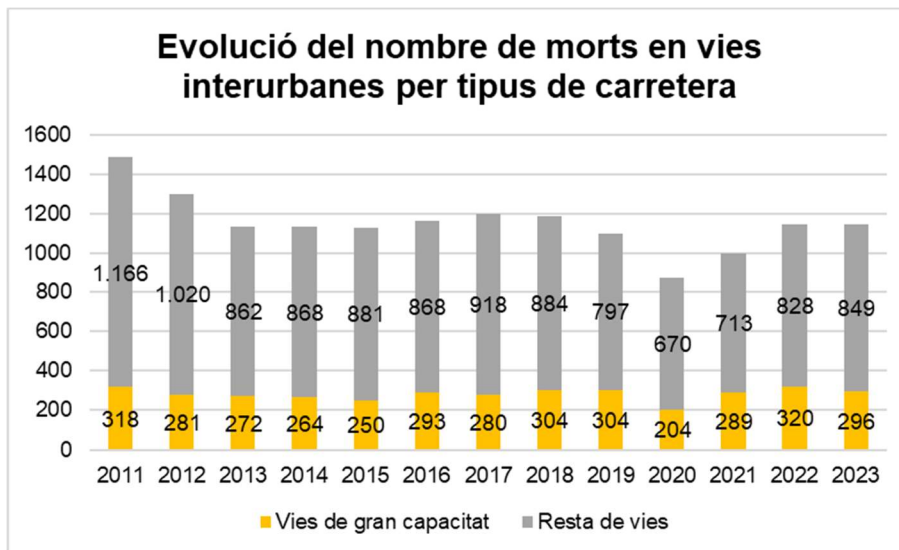
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Un cop superada la pandèmia, el nombre de morts a les carreteres ha tornat a créixer i s'ha situat fins i tot per sobre del nivell de l'any 2019. Aquest fenomen té a veure, lògicament amb l'increment de la mobilitat a les carreteres: a major mobilitat més probabilitats d'accidents. En aquest sentit, el 2023 marca un rècord en el registre de desplaçaments de llarg recorregut, amb més de 448 milions, un 2% més que el 2022. Mobilitat i sinistralitat evolucionen d'una manera similar, si prenem com a referència l'any 2019. Així, en els primers anys de la dècada hi veiem un descens d'ambdós indicadors, tot i que la sinistralitat va caure amb major intensitat. A partir del 2014, la mobilitat es recupera, a mesura que millora la situació econòmica, mentre que la corba de la sinistralitat s'estanca (o fins i tot creix lleugerament) fins que al 2018 inicia una tendència decreixent, la qual s'accentua, és clar, amb la pandèmia. Sinistralitat i mobilitat cauen a nivells molt similars. Amb el retorn a la normalitat, totes dues evolucionen de manera gairebé paral·lela i el 2023 ens trobem amb una sinistralitat mortal que és un 4% per sobre de la del 2019 mentre que la mobilitat ha crescut un 5% respecte la mateixa data.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La major part dels accidents mortals es produeixen a les vies convencionals. En aquest tipus de vies, la tendència general des de l'any 2011 ha estat clarament decreixent, passant dels 1.166 morts que hi va haver a l'inici de la sèrie que mostrem als gràfics, fins arribar als 849 que hi ha hagut el 2023. Això significa que aquest darrer any hi ha hagut un 27,2% de morts menys a les vies convencionals que el 2011. Malgrat això, observem que, des de la superació de la pandèmia, el nombre de víctimes ha tornat a incrementar-se fins arribar als 849 morts, un 6,5% més que l'any passat. Pel que fa a les vies convencionals, la tendència és més plana i, en conseqüència, el descens és menor. De 318 morts que hi va haver el 2011 s'ha passat a 296 el 2023 (un 6,9% menys). L'any 2022 vam veure com el nombre de morts a les vies d'alta capacitat havia crescut per sobre dels 300 morts (una xifra superior a la de 2011, amb 318 víctimes mortals). Aquest fenomen, causat segurament per l'increment sobtat de trànsit a causa de la finalització de diverses concessions, sembla que ha quedat aturat i el 2023 hi ha hagut 296 morts a les autopistes i autovies (un -2,6%). En qualsevol cas, les víctimes mortals de les vies convencionals no han deixat de representar més del 70% del total en la sèrie mostrada en els gràfics, mentre que el percentatge mitjà que representen les víctimes mortals de les vies de gran capacitat ha estat del 25% entre 2011 i 2023.



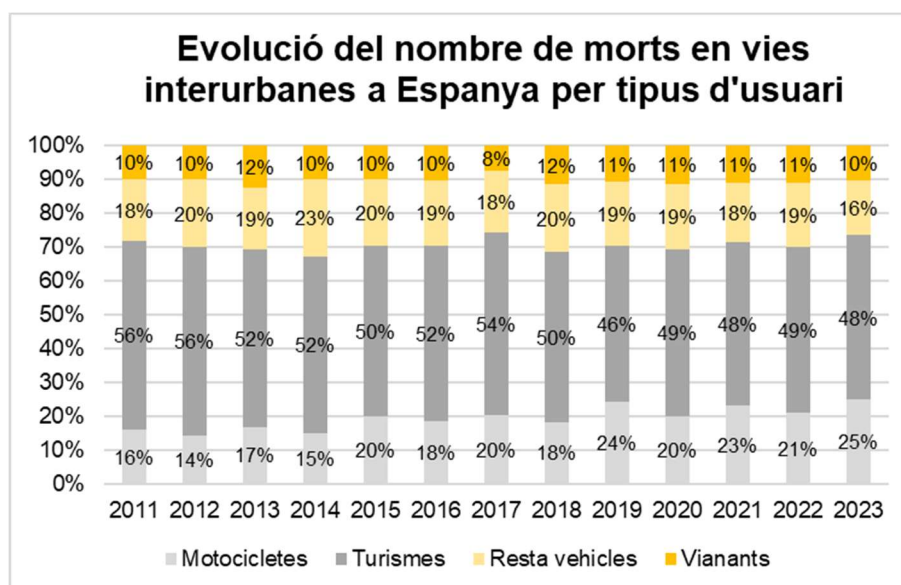
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Les víctimes que viatjaven en modes vulnerables (vianants, ciclistes i motociclistes, incloent aquí els ciclomotors) representen al voltant del 40% del total de les que han tingut lloc a la carretera. Pel que fa a referència als vianants només en dos anys entre 2017 i 2023 han baixat de les 100 víctimes mortals. L'any 2022 va ser especialment cruent per l'elevat nombre de vianants atropellats en vies d'alta capacitat. Pel que fa als vehicles de dues rodes amb motor (ciclomotor i motocicleta) la tendència ha estat lleugerament creixent, passant dels 264 morts el 2017 als 299 de 2023, fet provocat sobretot pel fort increment de morts en motocicleta. L'any 2023 hi ha hagut 286 morts en aquest mitjà de transport, una xifra elevada, si tenim en compte que per trobar-ne una de similar ens hem de remuntar a abans de 2010.

Evolució del nombre de morts en carretera (24 hores) per tipus de vehicle

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Diferència 2023/2019 |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
| Vianant | 91 | 137 | 118 | 99 | 113 | 126 | 118 | 0,0% |
| Bicicleta | 43 | 36 | 40 | 37 | 31 | 44 | 45 | 12,5% |
| VMP | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Ciclomotor | 20 | 30 | 19 | 16 | 14 | 14 | 13 | -31,6% |
| Motocicleta | 242 | 217 | 267 | 175 | 232 | 237 | 286 | 7,1% |
| Vulnerables | 396 | 420 | 444 | 328 | 391 | 422 | 463 | 4,3% |
| Turisme | 649 | 598 | 508 | 431 | 486 | 560 | 555 | 9,3% |
| Furgoneta | 75 | 65 | 71 | 46 | 54 | 69 | 42 | -40,8% |
| Camió | 53 | 61 | 58 | 45 | 46 | 62 | 47 | -19,0% |
| Autobús | 2 | 11 | 0 | 1 | 1 | 11 | 1 | |
| Altres vehicles | 23 | 33 | 20 | 23 | 24 | 21 | 37 | 85,0% |
| Total | 1.198 | 1.188 | 1.101 | 874 | 1.002 | 1.145 | 1.145 | 4,0% |

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Així, el nombre de morts que circulaven en motocicleta ha augmentat notablement, passant dels 241 el 2022 als 286 d'enguany. Si ho comparem amb les dades de 2019 representen un 7% més. També els turismes presenten una xifra molt més elevada que el 2019. Ara bé, els 555 morts en aquest vehicles que hi ha hagut el 2023 poden representar un punt d'inflexió respecte el màxim dels darrers cinc anys, que es va produir el 2022 (amb 562 víctimes mortals). En conjunt, el 2023 les persones que han mort circulant en motocicleta han representat el 25% de les víctimes, quan amb prou feines les motos són l'11% del parc total de vehicles.

En el cas de les motocicletes, són poques les víctimes que no usaven casc: només 8 dels 286 morts es trobaven en aquesta circumstància (el 2,8%). És clar que haurien de ser el 100% els motoristes que circulessin amb casc, però aquesta dada posa en evidència l'elevat grau de conscienciació que hi ha en aquest col·lectiu. Diferent és el cas dels turismes i furgonetes. En aquests vehicles han estat 138 les persones mortes que no portaven el cinturó de seguretat, la qual cosa representa un 23,1% de totes les víctimes mortals en turismes i furgonetes. És evident que aquí hi ha un marge de millora i és probable que si s'hagués acomplert la normativa s'haurien pogut salvar algunes d'aquestes víctimes mortals.

Localització dels morts en accidents de trànsit a Espanya



Font: elaborat per la DGT *Informe de siniestralidad mortal en vías interurbanas. Año 2023. Cómputo de las personas fallecidas a 24 horas. Datos provisionales.* Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2 de enero 2024.

El mapa de les víctimes mortals és un reflex bastant aproximat del que s'anomena l'Espanya buidada. La major part de víctimes es concentren o bé en grans conurbacions o àrees metropolitanes (Madrid, Barcelona, País Basc...), o bé en grans eixos, destacant el mediterrani de Cadis fins a Girona. Si ens fixem en comunitats autònomes, la major part de les víctimes es concentren entre Andalusia, Catalunya i Castella i Lleó. En aquestes tres comunitats s'hi ha produït el 40,9% de les víctimes mortals del 2023. Ara bé, totes tres han aconseguit reduir el nombre de morts de manera notable: Andalusia és la que més de tot l'Estat, amb 26 morts menys (un -11,7%, seguida de Castella i Lleó (17 menys, -12,5%). Catalunya a penes si ha reduït en un 5% la mortalitat. En la banda contrària hi ha vuit comunitats en què han augmentat les víctimes mortals. Les principals són Extremadura (21 morts més, un 70,0% més), les Illes Balears (16 morts més, +64%) i Astúries (també 16 morts més, 72,7%).

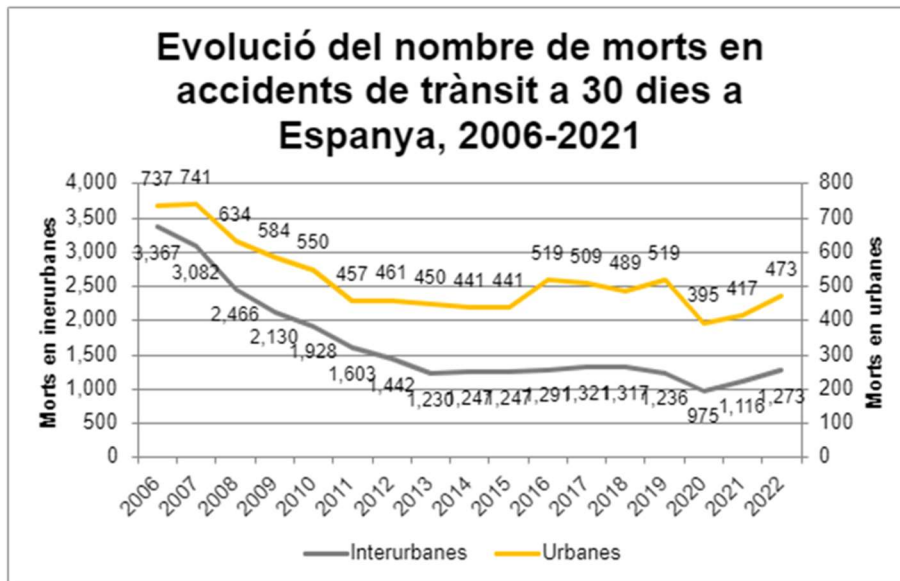
Evolució del nombre de morts en carretera a Espanya per comunitats autònomes (24 hores)

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Var 2023/2019 |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Andalusia | 197 | 185 | 209 | 222 | 197 | 0% |
| Aragó | 53 | 45 | 40 | 60 | 56 | 6% |
| Principat d'Astúries | 21 | 13 | 17 | 22 | 38 | 81% |
| Illes Balears | 25 | 26 | 35 | 25 | 41 | 64% |
| Canàries | 39 | 22 | 32 | 40 | 34 | -13% |
| Cantàbria | 9 | 9 | 13 | 13 | 14 | 56% |
| Castella-La Manxa | 65 | 81 | 82 | 80 | 91 | 40% |
| Castella i Lleó | 96 | 89 | 90 | 136 | 119 | 24% |
| Catalunya | 175 | 108 | 139 | 160 | 150 | -14% |
| Extremadura | 36 | 24 | 27 | 30 | 51 | 42% |
| Galícia | 88 | 70 | 77 | 89 | 88 | 0% |
| Comunitat de Madrid | 90 | 44 | 65 | 70 | 78 | -13% |
| Regió de Múrcia | 34 | 27 | 30 | 43 | 40 | 18% |
| Comunitat Foral de Navarra | 20 | 16 | 23 | 25 | 13 | -35% |
| La Rioja | 16 | 15 | 8 | 10 | 11 | -31% |
| Comunitat Valenciana | 99 | 74 | 83 | 98 | 88 | -11% |
| País Basc | 38 | 25 | 32 | 25 | 34 | -11% |
| Ceuta i Melilla | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| Total | 1.101 | 874 | 1.002 | 1.145 | 1.145 | 4% |

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Si prenem com a referència l'any 2019, són set les comunitats autònomes que han aconseguit reduir la sinistralitat, encapçalades per Navarra (amb un -35%), seguida per La Rioja (-31%), per Catalunya (-14%), Madrid i Canàries (en aquestes s'ha reduït un -13%, en cada una d'elles) i, a continuació, la Comunitat Valenciana i el País Basc (-11%). Andalusia i Galícia estan igual. En canvi Astúries (amb un 81% més), les Balears (+64%), Cantàbria (+56%), Extremadura (+42%), Castella-La Manxa (+40%), Castella i Lleó (+24%) i Múrcia (+18%), han tingut una sinistralitat més elevada que el 2019.

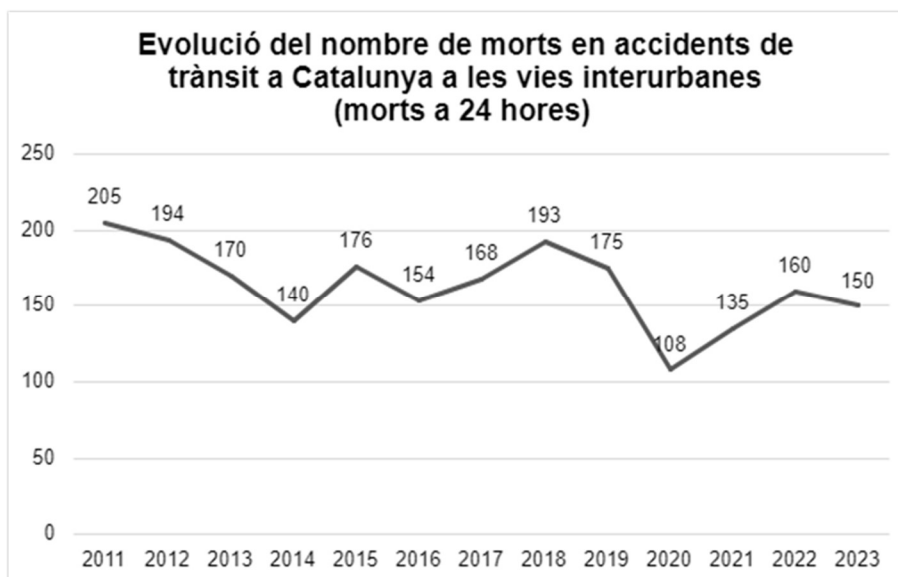
Cal tenir en compte que estem parlant de morts a les vies interurbanes i dins les 24 hores d'haver-se produït els accidents. Desconeixem encara (excepte en el cas de Catalunya) com s'han comportat les vies urbanes i no tindrem xifres homologables a nivell europeu fins que la DGT no publiqui les dades a 30 dies. Hores d'ara les dades que tenim corresponen al 2022. I aquestes ens indiquen que el 2022 hi va haver 1.273 morts en vies interurbanes i 473 en vies urbanes. En conjunt, doncs el 2022 encara se situa en un nivell lleugerament inferior al de 2019: de 1.755 s'ha passat a 1.746 morts (una escassa reducció del -0,5%), fet provocat sobretot per l'augment de víctimes a les vies interurbanes. Si tenim en compte que el 2023 que hem deixat enrere no ha suposat una gran reducció a les vies interurbanes i a l'espera del que hagi passat a les urbanes, podem assegurar que el necessari descens de la sinistralitat vial per aconseguir els objectius europeus sembla quedar cada cop més lluny.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

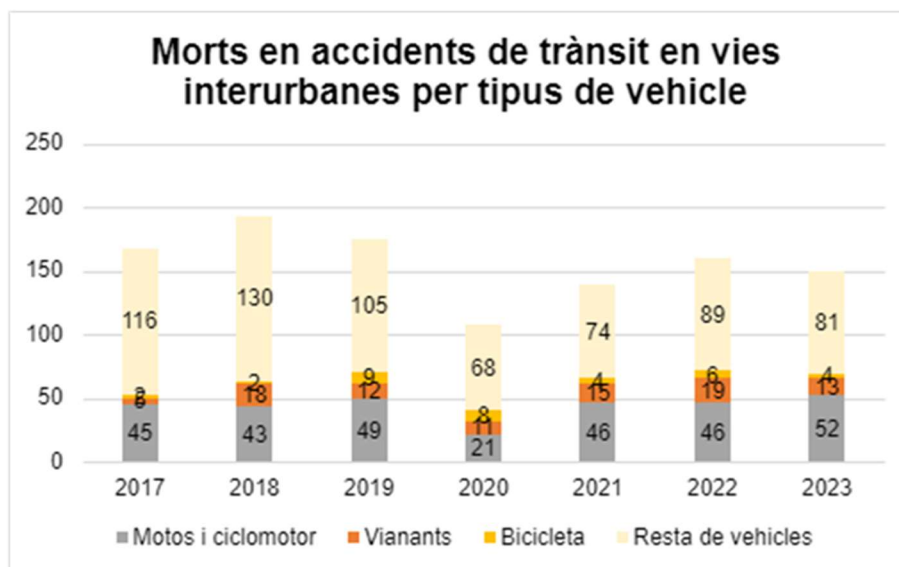
2. La sinistralitat mortal a Catalunya

A Catalunya la situació ha estat diferent del conjunt d'Espanya. Durant l'any 2023 hi ha hagut 134 accidents mortals a les carreteres catalanes, que han provocat la mort de 150 persones. A Catalunya, després d'uns anys de creixement de la sinistralitat, l'any 2019 es va aconseguir de nou trencar la tendència. El 2020 i el 2021, com hem insistit, han estat uns anys extraordinaris en els qual, com a conseqüència de les restriccions a la mobilitat, s'hi han produït xifres realment baixes. La de 2020 és la més baixa de la sèrie històrica. Una bona notícia —malgrat que l'existència de víctimes mortals sempre és un fet negatiu— és que s'ha continuat en la línia de reduir la sinistralitat mortal a les carreteres.



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

Novament, en aquest balanç hem de posar èmfasi en el cas dels vehicles de dues rodes amb motor (ciclomotors i, sobretot, motos) perquè, contra l'evolució general del nombre de morts, que ha estat descendent, en el cas dels motoristes l'evolució ha estat clarament negativa: si l'any 2021 hi va haver 46 motoristes morts a les carreteres (3 menys que el 2019), aquest 2023 passat n'han estat 52 (superant en 3 la xifra del 2019). Pel que fa a la resta de modes vulnerables, cal dir que el 2023 han mort tretze vianants a les vies interurbanes, sis menys que el 2022 tot i que encara se supera la xifra del 2019. Les bicicletes semblen haver agafat una tendència descendent. Tot i amb això han mort 4 ciclistes (9 el 2019, 6 el 2022).



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

Aquest 2023, ha estat la província de Barcelona la que ha tingut un major descens de la mortalitat: de 80 víctimes mortals el 2019 ha passat a 61 el 2023 (-24%). També Tarragona i Lleida han tingut descensos notables de les víctimes mortals en carretera: del -12,5% i del -7%, respectivament.

| Morts en accidents de trànsit a les principals vies catalanes | | | |
|---|------|------|------|
| Via | 2019 | 2022 | 2023 |
| AP-7 | 15 | 24 | 15 |
| N-II | 11 | 5 | 8 |
| A-2 | 16 | 6 | 7 |
| C-32 | 5 | 5 | 5 |
| C-55 | 1 | 3 | 5 |
| N-340 | 7 | 2 | 5 |
| C-37 | 2 | 1 | 5 |
| N-260 | 2 | 7 | 4 |
| C-12 | 10 | 4 | 4 |
| C-31 | 2 | 3 | 4 |
| N-240 | 1 | 2 | 4 |
| C-17 | 6 | 1 | 4 |
| SE | 2 | 0 | 4 |

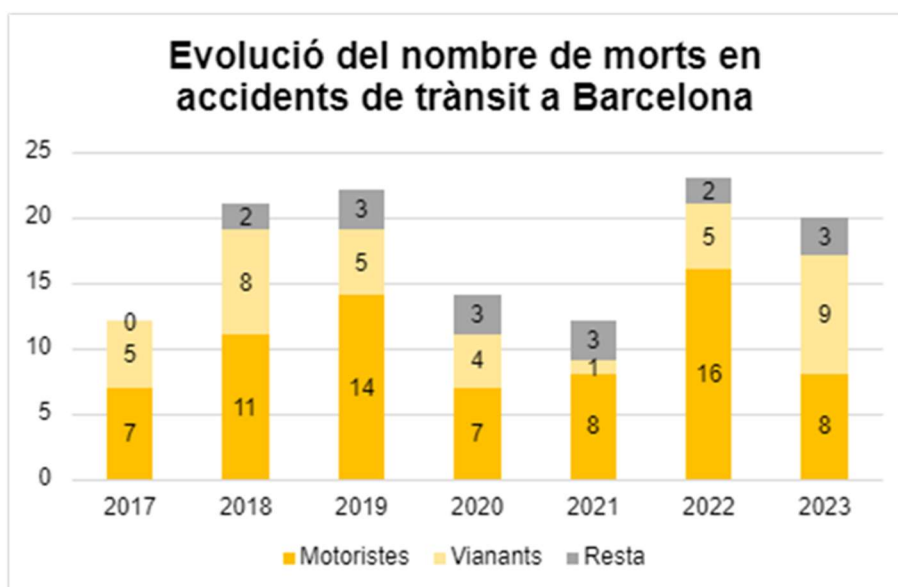
Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

Pel que fa referència a les carreteres, l'AP-7 és la que continua sumant el major nombre de víctimes mortals. Tot i amb això, ha tornat a uns nivells "normals", després de la situació excepcional viscuda l'any 2022. Seguint aquesta autopista, hi trobem la N-II i l'autovia A-2. La major part de les carreteres que apareixen a la taula de vies amb més accidents són carreteres convencionals.

Aquest any, el Servei Català de Trànsit ha avançat les dades de víctimes mortals en zones urbanes. La mala notícia és que a les vies urbanes hi han mort 78 persones, gairebé un 17% més que el 2019. Lògicament, aquestes víctimes es concentren a les àrees més urbanitzades: a la demarcació de Barcelona n'han estat 59, per les 9 de Girona, 8 de Tarragona i 2 de Lleida. Principalment són víctimes de modes vulnerables (un 75% del total de víctimes mortals), En aquest cas, sembla que els motoristes s'han comportat millor que els altres modes vulnerables, ja que han disminuït un 11% en relació al 2019, front al lleuger increment d'una víctima mortal més dels vianants respecte el 2019 (30 morts el 2023).

3. La sinistralitat a Barcelona

A la ciutat de Barcelona han mort 20 persones, tres menys que l'any passat i dos menys que el 2019. Després d'uns anys en què els motoristes lideraven clarament el nombre de víctimes mortals aquest 2023 són els vianants els que prenen el relleu, amb nou víctimes. Tot i amb això, han estat vuit persones que circulaven en moto les que han mort als carrers de la capital catalana. Cal destacar que, després d'uns anys sense víctimes que anessin en VMP, el 2023 hi ha hagut dos morts que usaven aquest vehicle i un més que anava en turisme.



Font: elaboració pròpia amb dades de l'Ajuntament de Barcelona.

4. Conclusió

Hem vist com el 2023 el nombre de víctimes totals a Espanya s'assemblava molt a la de 2022 (1.145 per les 1.148 de 2022). Està clar que no són bones notícies si sincerament es vol assolir l'objectiu europeu de reducció del 50% de les víctimes de 2019. Tal i com dèiem ja l'any passat la pandèmia va ajudar a aconseguir l'objectiu europeu pel 2020 i, en canvi, el retorn a la normalitat ens allunya de l'objectiu pel 2030. A Catalunya, la situació ha estat diferent i s'ha aconseguit una reducció més que notable a les vies interurbanes. Ara bé, les dades de la sinistralitat viària urbana, que enguany l'SCT s'ha afanyat a fer públiques, rebaixen les bones dades pel conjunt de la sinistralitat viària. Passarà el mateix al conjunt d'Espanya? O la sinistralitat de les vies urbanes aportarà una xifra de reducció millor que la catalana? Ja ho veurem. El que està clar, però, és que sembla que mesures de lluita contra la sinistralitat que han estat aplicades fins ara han arribat al seu límit i caldrà repensar què es fa. En tot cas, sembla que cal insistir en actuar sobre determinats col·lectius (els dels modes vulnerables) i també posar-se fermes en mesures que podrien contribuir a reduir la sinistralitat mortal, com és el cas de l'ús del cinturó, a més, evidentment, d'insistir en les distraccions.

Des del RACC considerem que l'objectiu de 0 morts l'any 2050 no ha de ser un fet propagandístic sinó que s'han de posar les mesures necessàries per fer-lo efectiu. Per aquest motiu hem d'insistir en la necessitat d'aturar la pèrdua de vides humanes derivades del trànsit a les carreteres posant les eines per tal d'aconseguir aquella fita. Mesures ja proposades anteriorment com un pla específic de seguretat per motociclistes, un accés gradual al permís de conduir, una revisió a fons del procés formatiu... Així com noves inversions en infraestructures que millorin la seguretat vial i persistir en la conscienciació i educació de les persones. En definitiva, cal fer nous esforços per revertir la situació actual i tornar al camí dels descensos notables de la sinistralitat mortal que s'han produït en altres èpoques.