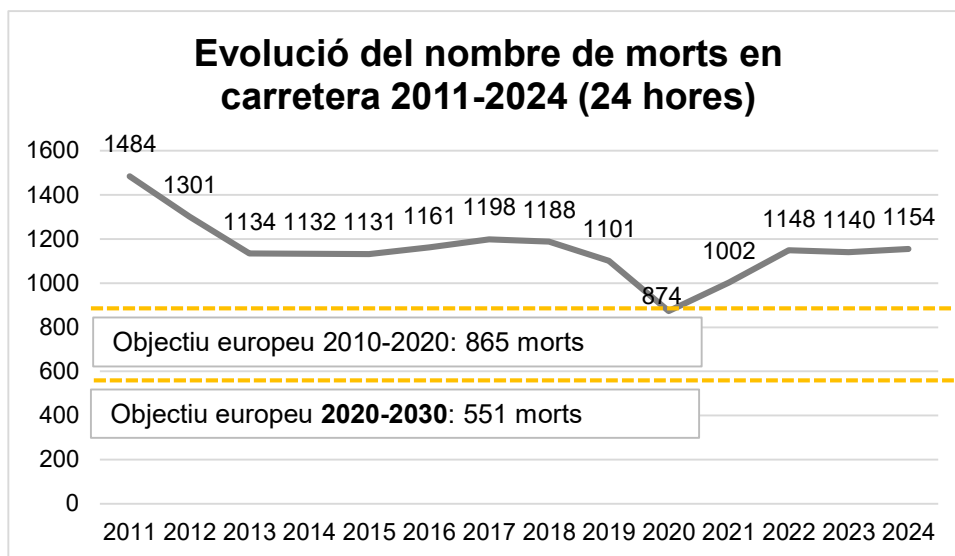


# **La sinistralitat viària durant l'any 2024**

*Gener 2025*

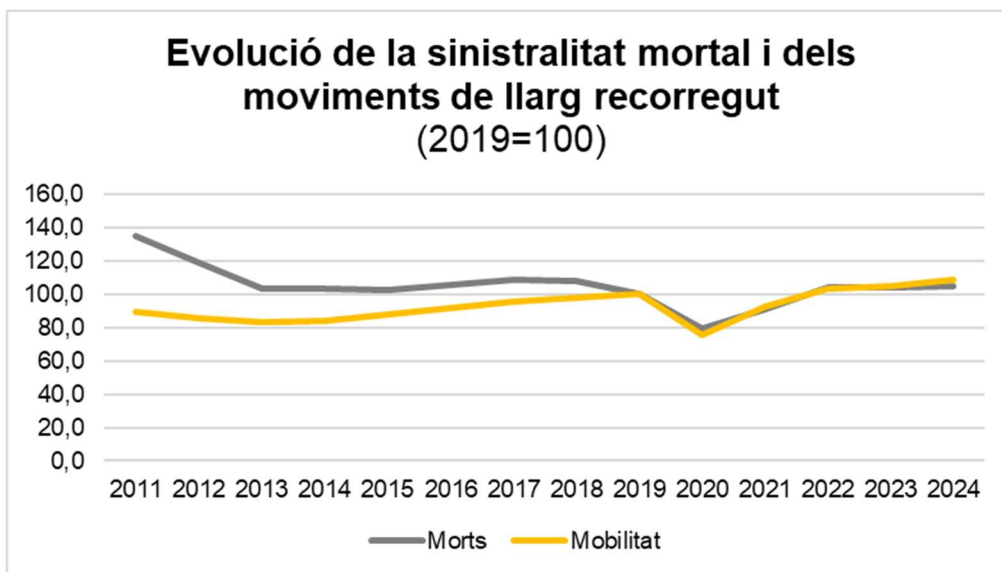
## 1. La sinistralitat mortal a Espanya: les dificultats de reducció de la mortalitat

La DGT ha destacat que el 2024 ha marcat una fita en el nombre de desplaçaments, amb els registres més elevats de la sèrie històrica amb un increment del 3,15% respecte el 2023. Ja sabem que a més desplaçaments, més probabilitats que es produeixin accidents. En aquest sentit, el nombre d'accidents mortals s'ha reduït en quatre respecte l'any passat. Tanmateix, això no ha evitat que el nombre de víctimes mortals sigui més elevat que el que es computava ara fa un any. En concret, hi ha hagut 1.040 accidents mortals que han tingut com a conseqüència 1.154 persones mortes (un 1,2% més que el 2023) i 4.634 que han hagut de ser hospitalitzades (+3,2%). Certament, tenint en compte el volum de desplaçaments la situació podria haver estat pitjor, però no per això no deixa de ser greu. El mateix ministre de l'Interior, Grande-Marlaska considera aquestes dades com a "inassumibles". Les dades no són bones, a més, perquè ens allunyen de l'objectiu de reducció de la sinistralitat mortal 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. Si ho comparem amb l'any de referència d'aquest objectiu, ara com ara ens trobem un 4,8% per sobre del nombre de víctimes mortals que hi va haver el 2019, quan ens hauríem de situar clarament per sota dels 1.101 morts que hi va haver en l'any previ a la pandèmia.



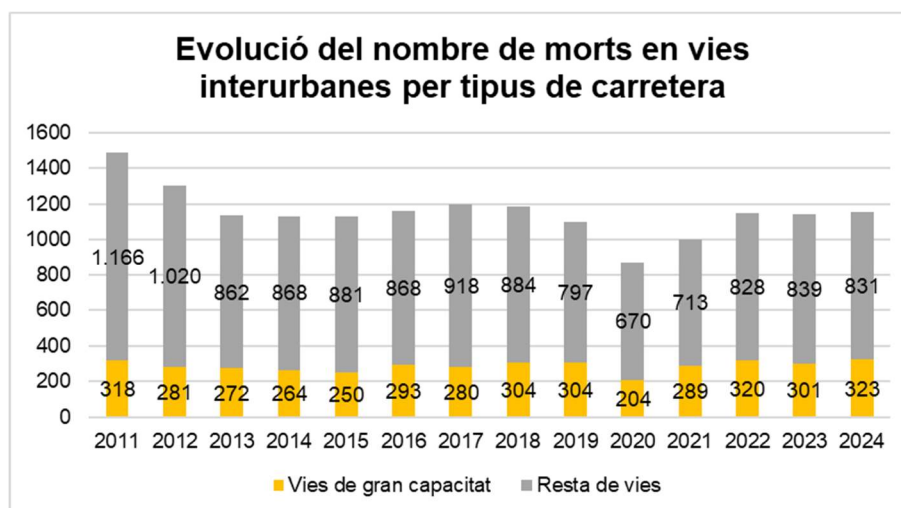
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

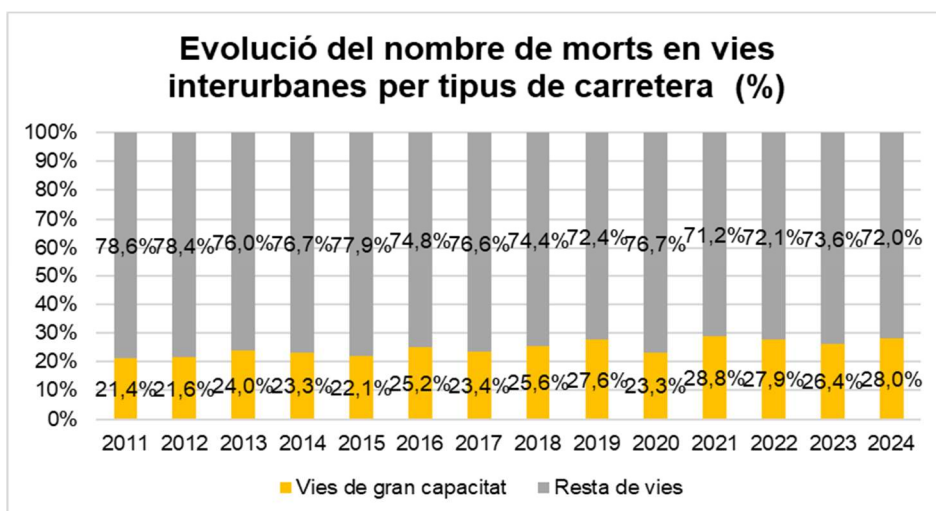
Efectivament, un cop superada la pandèmia, el nombre de morts a les carreteres ha tornat a créixer i en els darrers tres anys s'ha estancat a l'entorn dels 1.140-1.150 morts anuals. Així, en els primers anys de la dècada hi veiem un descens d'ambdós indicadors, tot i que la sinistralitat va caure amb 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 gairebé un 5% per sobre de la del 2019 mentre que la mobilitat ha crescut més d'un 8% 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 831 que hi ha hagut el 2024. Això significa que aquest darrer any hi ha hagut un 28,7% 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 superant els 800 morts, de forma que el 2024 hi ha hagut 34 morts més que el 2019 (+4,3%). Pel que fa a les vies de gran capacitat, la reducció ha estat menor i fins i tot hi ha un cert creixement, depenent dels anys. De 318 morts que hi va haver el 2011 s'ha passat a 323 el 2023 (un 1,6% més). Un cop superada la pandèmia, el nombre de morts ha superat el líndar dels 300. Tornar a baixar aquest límit no ha de ser impossible, tal i com demostren les dades de 2012 a 2017. 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.





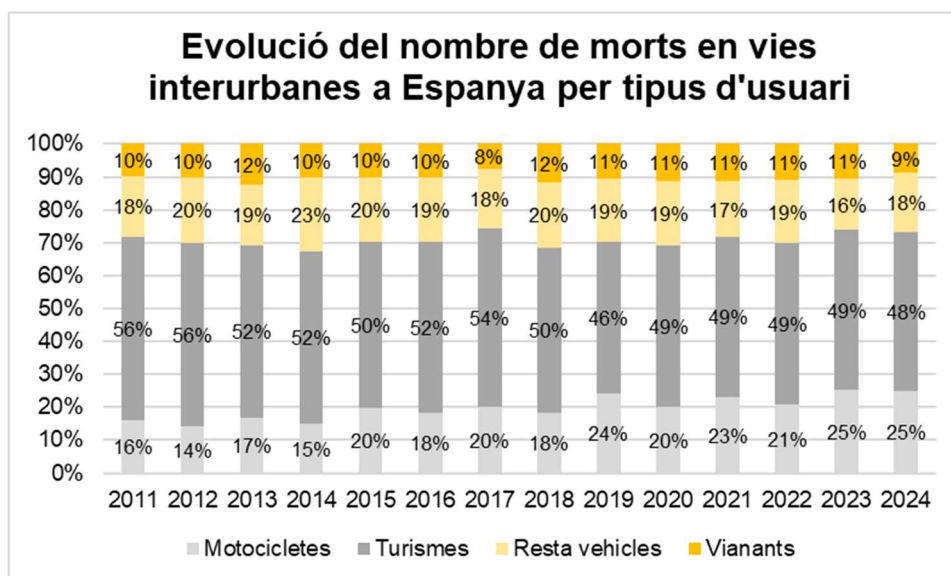
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Les víctimes que viatjaven en modes vulnerables (vianants, ciclistes i motociclistes, incloent aquí els ciclomotors) representen una mitjana del 38% del total de les víctimes que han perdut la vida 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, tot i que el 2024 hi ha hagut un descens notable dels vianants morts a les carreteres, que afecta al conjunt de modes vulnerables. 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 300 de 2023, fet provocat sobretot pel fort increment de morts en motocicleta. Si l'any 2023 ja hi va haver la xifra més elevada dels darrers deu anys (287 morts), el 2024 s'ha superat aquest rècord de motoristes morts (289).

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Diferència 2024/2019
Vianant	91	137	118	99	113	127	120	102	-13,6%
Bicicleta	43	36	40	37	31	43	45	46	15,0%
VMP				1	1	1	1	3	
Ciclomotor	20	30	19	16	14	13	13	11	-42,1%
Motocicleta	242	217	267	175	232	241	287	289	8,2%
<b>Vulnerables</b>	<b>396</b>	<b>420</b>	<b>444</b>	<b>328</b>	<b>391</b>	<b>425</b>	<b>466</b>	<b>451</b>	<b>1,6%</b>
Turisme	649	598	508	431	486	562	555	554	9,1%
Furgoneta	75	65	71	46	54	68	40	79	11,3%
Camió	53	61	58	45	46	64	45	45	-22,4%
Autobús	2	11	0	1	1	11	1	2	
Altres vehicles	23	33	20	23	24	18	33	23	15,0%
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	<b>1.188</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.148</b>	<b>1.140</b>	<b>1.154</b>	<b>4,8%</b>

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 289 d'enguany. Si ho comparem amb les dades de 2019 representen un 8% més. També els turismes presenten una xifra molt més elevada que el 2019. Ara bé, els 554 morts en aquest tipus de vehicles que hi ha hagut el 2024 signifiquen un estancament per sobre dels 550 morts anuals, tot i que per sota del màxim dels darrers cinc anys, que es va produir el 2022 (amb 562 víctimes mortals). En conjunt, el 2024 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.

### Evolució del percentatge de víctimes mortals que no usaven accessoris de seguretat

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bicicleta	16,3%	13,9%	40,0%	35,1%	19,4%	20,9%	20,0%	30,4%
Ciclomotor	0,0%	20,0%	31,6%	18,8%	21,4%	7,7%	0,0%	0,0%
Motocicleta	0,8%	4,1%	4,1%	2,3%	1,3%	2,5%	3,1%	3,5%
Turisme	26,5%	22,9%	21,9%	26,5%	26,7%	23,8%	23,1%	25,1%
Furgoneta	20,0%	21,5%	25,4%	30,4%	25,9%	20,6%	27,5%	21,5%
Camió	24,5%	14,8%	27,6%	17,8%	19,6%	25,0%	11,1%	8,9%

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

En general, la major part dels usuaris de la carretera utilitzen els accessoris de seguretat. Però hi ha variacions en funció del mitjà de transport. En el cas dels vehicles de dues rodes amb motor —ciclomotors i motocicletes— són poques les víctimes que no duïen casc. El 2024, dels 289 morts que anaven en motocicleta només 10 no usaven aquest accessori i mentre que totes les víctimes que circulaven en ciclomotor portaven el casc posat. De mitjana, entre 2017 i 2024 el 12,4% dels morts que anaven en ciclomotor no portaven casc, mentre que en el cas dels motociclistes aquest percentatge es redueix al 2,7%. Més preocupant són els percentatges que assolixen altres mitjans de transport. Entre 2017 i 2024 gairebé el 25% dels morts en turismes no usava els

corresponents accessoris de seguretat. Un percentatge similar tenien les bicicletes (24,5%) i les furgonetes (24,1%), mentre que als camions només el 18,7% han mort sense accessori de seguretat en els accidents de carretera en aquest període.

La distribució 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 en quatre comunitats autònomes: Andalusia, Catalunya, Castella i Lleó i la Comunitat Valenciana. En aquestes quatre comunitats s'hi ha produït el 52,3% de les víctimes mortals del 2024. Tanmateix, només a Catalunya s'ha pogut reduir la mortalitat respecte l'any anterior (16 mort menys, -10,5%). Per contra, la Comunitat Valenciana i Andalusia han tingut augments significatius: 22 morts més en la primera (+25,0%) i 35 en la comunitat andalusa (+17,8%). En resum, les comunitats amb un increment relatiu més gran de víctimes mortals en carretera han estat Navarra (6 morts més, +46,2%), la Comunitat Valenciana i Múrcia (9 morts més, +22,5%). En la banda contrària hi trobem Extremadura (20 morts menys, -39,2%), La Rioja (4 morts menys, -36,4%, i Astúries (11 morts menys, - 28,9%). En definitiva, són nou les comunitats que han registrat increments en la mortalitat, mentre que en les altres 8 s'hi ha produït descensos.

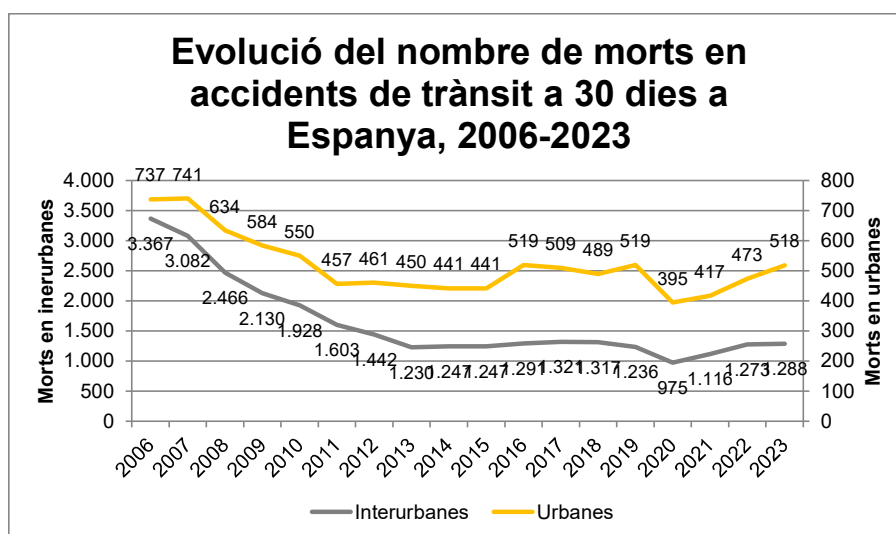
#### **Evolució del nombre de morts en carretera a Espanya per comunitats autònomes (24 hores)**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var 2024/2019
Andalusia	197	185	209	222	197	232	17,8%
Aragó	53	45	40	60	56	55	3,8%
Principat d'Astúries	21	13	17	22	38	27	28,6%
Illes Balears	25	26	35	25	41	42	68,0%
Canàries	39	22	32	40	34	39	0,0%
Cantàbria	9	9	13	13	14	11	22,2%
Castella-La Manxa	65	81	82	80	91	82	26,2%
Castella i Lleó	96	89	90	136	119	126	31,3%
Catalunya	175	108	139	160	150	136	-22,3%
Extremadura	36	24	27	30	51	31	-13,9%
Galícia	88	70	77	89	88	89	1,1%
Comunitat de Madrid	90	44	65	70	78	69	-23,3%
Regió de Múrcia	34	27	30	43	40	49	44,1%
Comunitat Foral de Navarra	20	16	23	25	13	19	-5,0%
La Rioja	16	15	8	10	11	7	-56,3%
Comunitat Valenciana	99	74	83	98	88	110	11,1%
País Basc	38	25	32	25	34	30	-21,1%
Ceuta i Melilla	0	1	0	0	0	0	
<b>Total</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.145</b>	<b>1.145</b>	<b>1.154</b>	<b>4,8%</b>

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Si prenem com a referència l'any 2019, són sis les comunitats autònomes que han aconseguit reduir la sinistralitat, encapçalades per La Rioja (amb un  $-56,3\%$ ), seguida per la Comunitat de Madrid ( $-23,3\%$ ), Catalunya ( $-22,3\%$ ), el País Basc ( $-21,1\%$ ), Extremadura ( $-13,9\%$ ) i Navarra ( $-5,0\%$ ). Canàries ha no presenta cap variació respecte el 2019. Mentre, Astúries ( $+28,6\%$ ), Castella-La Mancha ( $+26,2\%$ ), Cantàbria ( $+22,2\%$ ), Andalusia ( $+17,8\%$ ), la Comunitat Valenciana ( $+11,1\%$ ), Aragó ( $+3,8\%$ ) i Galícia ( $+1,1\%$ ) han augmentat el nombre de morts respecte l'any de referència 2019.

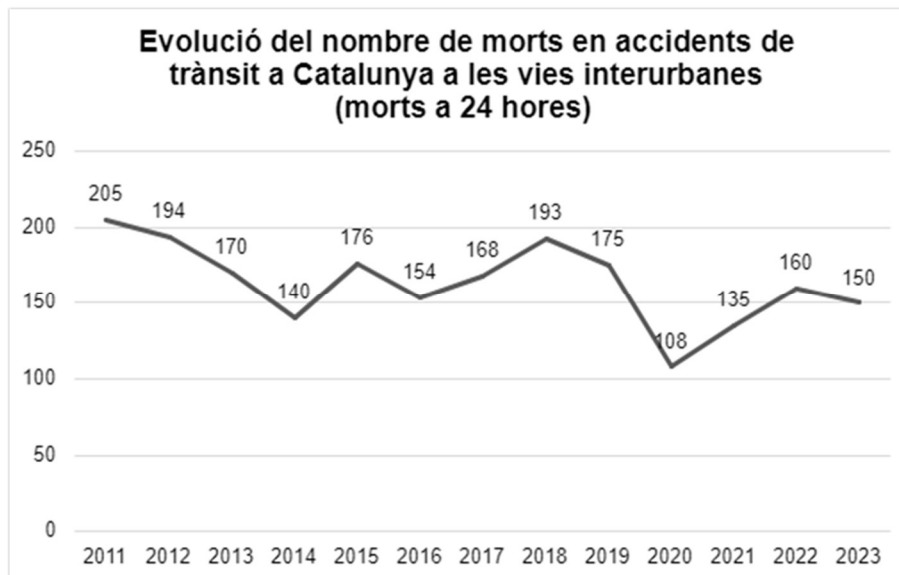
Cal tenir en compte que estem parlant de morts a les vies interurbanes i dins les 24 hores d'haver-se produït els accidents. Desconeixem encara (excepte en el cas de Catalunya) com s'han comportat les vies urbanes i no tindrem xifres homologables a nivell europeu fins que la DGT no publiqui les dades a 30 dies. Hores d'ara les dades que tenim corresponen al 2023. I aquestes ens indiquen que el 2023 hi va haver 1.288 morts en vies interurbanes i 518 en vies urbanes. En conseqüència, el 2023 ha suposat superar el nivell de l'any 2019: de 1.755 s'ha passat a 1.806 morts (un increment del  $2,9\%$ ), fet provocat sobretot per l'augment de víctimes a les vies interurbanes, que han crescut un  $4,2\%$  respecte el 2019, en contrast amb la lleugera reducció del  $-0,2\%$  que presenten les vies urbanes. Si tenim en compte que el 2024 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

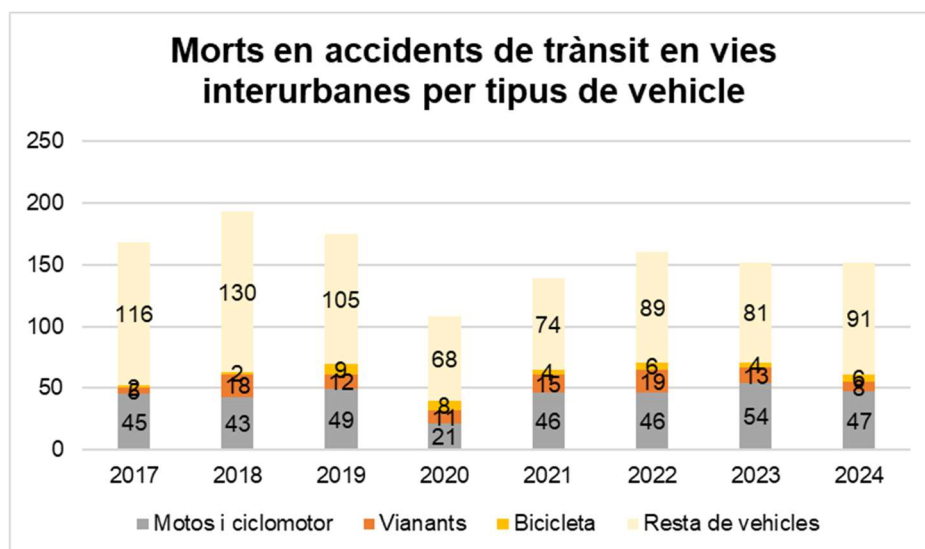
A les vies interurbanes a Catalunya la situació ha estat diferent del conjunt d'Espanya, fet que es repeteix per segon any consecutiu. Durant l'any 2024 hi ha hagut 121 accidents mortals a les carreteres catalanes, que han provocat la mort de 136 persones. Aquesta és la dada més baixa dels darrers deu anys —si exclouem el 2021, any encara amb efectes de pandèmia—. 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, van ser uns anys extraordinaris en els qual, com a conseqüència de les restriccions a la mobilitat, s'hi van produir 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. En definitiva, aquests 136 morts en accidents de trànsit suposen un descens del 10,5% respecte el 2023, registre que millora si prenem com a referència el 2019 ja que representa una caiguda de la sinistralitat mortal del 22,3%.



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

Novament, en aquest balanç hem de posar èmfasi en els modes vulnerables, sobretot en el cas dels vehicles de dues rodes amb motor (ciclomotors i, sobretot, motos) perquè continuen representant una proporció molt elevada de les víctimes mortals: gairebé el 31%. Tot i amb això, hi ha hagut un descens de 7 morts respecte l'any passat i s'han situat per sota de les víctimes mortals motoristes del 2019. Pel que fa als altres modes vulnerables, constatem un descens clar en el cas dels vianants atropellats a les interurbanes (8 morts, dos menys que el 2023 i tres menys que el 2019), i un cert estancament en el cas dels morts que anaven en bicicleta (dos més que el 2023 i tres menys, també, que el 2019), als que hem d'afegir un mort, el primer registrat, que circulava en VMP.





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

Barcelona continua essent la demarcació on es produeixen més víctimes: en total han estat 55 (nou menys que l'any passat, un descens del -14,1%). On més ha baixat la sinistralitat en termes relatius és a Girona: dels 28 morts que hi va haver el 2023 s'ha passat a 21 el 2024 (-25,0%). A Tarragona el descens ha estat més limitat, passant de 36 morts el 2023 a 34 aquest darrer any que hem passat (-5,6%). El contrast amb aquestes dades el presenta la demarcació de Lleida que ha incrementat en dues persones el nombre de víctimes mortals respecte l'any passat (+8,3%).

Vies amb més sinistralitat el 2024						
Via	2019	2020	2021	2022	2023	2024
C-37	2	1	2	1	5	7
AP-7	15	6	12	24	15	6
C-25	2	0	1	1	3	6
N-420	3	1	2	3	3	6
N-II	11	2	8	5	8	6
C-32	5	2	5	5	5	5
A-2	16	4	8	6	7	4
C-12	10	1	1	4	4	4
C-31	2	3	4	3	4	4
N-340	7	9	1	2	5	4

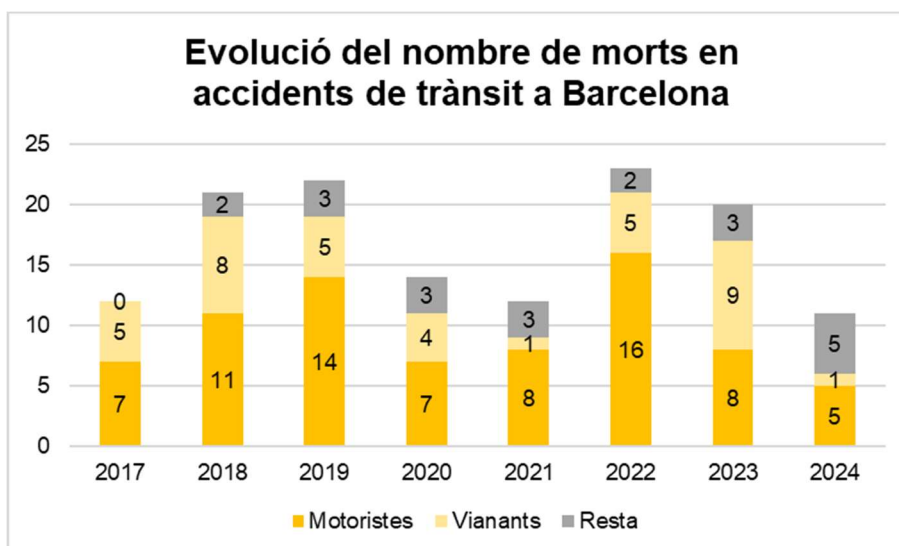
Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

Per primer cop des del final de la pandèmia, l'AP-7 ja no és la carretera amb més víctimes mortals. En aquesta via hi ha hagut 6 morts, nou menys que el 2023 i que el 2019. La carretera on s'han produït més víctimes mortals és la C-37, amb 7 (hi ha hagut un accident a Castellfollit del Boix amb tres morts). Després de l'AP-7, que és la segona, hi segueixen la C-25, l'N-II i l'N-420 (també amb un accident amb tres morts a Riudecols). I, finalment, l'A-2, la C-12, la C-31 i l'N-340, amb quatre morts en cada una d'aquestes vies.

Com en ocasions anteriors, el Servei Català de Trànsit ha publicat també un avanç de les dades de víctimes mortals en zones urbanes. Cal destacar que s'ha produït una notable reducció respecte el 2023. En aquest any, van morir 75 persones, mentre que el 2024 han estat 44 les que han perdut la vida. L'any 2019 les morts a les vies urbanes van ser 67, cosa que significa una reducció del -34%.

### 3. La sinistralitat a Barcelona

Barcelona ha presentat el 2024 unes dades històriques del nombre de víctimes mortals. Els 11 morts a la capital de Catalunya són la xifra més baixa de les darreres tres dècades, superant el 2017 (un any normal) i el 2021 (any de pandèmia), que van registrar 12 morts cada un. En el cas de Barcelona, tornen a ser els motociclistes els que més han patit la sinistralitat, amb cinc morts. Els segueixen els turismes, amb quatre víctimes mortals. Un vianant i un conductor de Vehicle de Mobilitat Personal, sumen la resta de víctimes mortals a Barcelona.



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

#### 4. Conclusió

L'any 2024 no ha estat un bon any a Espanya, pel que fa referència a la sinistralitat vial. Cap mort és assumible, d'aquí la "visió zero" de la Unió Europea amb l'objectiu d'arribar al 2050 amb cap víctima mortal a conseqüència d'un accident de trànsit. Si això és així, els 1.154 morts a les carreteres espanyoles que hi ha hagut el 2024 (un 1,2% més que el 2023) ens allunyen no ja d'aquest objectiu per màxim sinó del fixat pel 2023 de reduir en un 50% els morts del 2019. Diferent ha estat l'evolució de la sinistralitat mortal a Catalunya i a Barcelona. A Catalunya, els 136 morts a les carreteres són la segona xifra més baixa dels darrers deu anys (la més baixa és del 2021, any afectat per les restriccions de mobilitat a causa del COVID-19). En definitiva, a Catalunya la mortalitat en carretera ha caigut un 22,3% respecte l'any de referència 2019. També en l'àmbit urbà ha estat un any de reducció a Catalunya: un descens del -34% respecte el 2019. Barcelona, per la seva banda, ha batut un rècord històric, amb només 11 morts, una xifra que ni tan sols es va aconseguir durant els anys de la pandèmia.

Tal i com insistíem l'any passat, però, les dades generals, sembla que les mesures plantejades per aturar la sagnia que suposa la sinistralitat viària estan arribant al seu límit i cal repensar què cal fer. En tot cas, sembla que cal insistir en actuar sobre determinats col·lectius (els dels modes vulnerables, motoristes principalment), tornar a reforçar la conscienciació sobre l'ús d'accessoris de seguretat, posant-se més fermes en el control d'aquest ús, a més d'insistir en la lluita contra 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.