

## **Anàlisi de l'increment del nombre de morts a Catalunya per accident de trànsit el 2015**

- ***El 2015 han mort 172 persones a les carreteres de Catalunya, un 22,8% més que al 2014***
- ***Catalunya s'allunya de l'objectiu de reducció de la mortalitat fixat per la Unió Europea***

**4 de gener de 2016** .– El RACC, entitat líder en l'àmbit de la mobilitat a 850.000 socis, ha analitzat l'evolució de la sinistralitat viària durant el 2015 a Catalunya i Espanya. Aquesta anàlisi posa de manifest la consolidació d'una tendència que s'observa des del 2013: després de descens continuats i molt significatius del número de víctimes mortals des de 2002, en els darrers 3 anys s'ha produït un estancament evident de les xifres d'accidentalitat viària. Pel que fa a Catalunya han mort durant el 2015 172 persones, dada que representa un increment del 22,8% respecte el 2014. Amb aquest repunt, Catalunya s'allunya de l'objectiu de reducció de la mortalitat en carretera fixat per la Unió Europea.

A Espanya, el nombre de morts, per contra, s'ha mantingut pràcticament estable en relació al 2014, si bé hi ha grans oscil·lacions entre CCAA. Així, mentre en algunes CCAA, com ara el País Basc o La Rioja la mortalitat ha augmentat per sobre d'un 50%, a d'altres, com Murcia o Navarra ha caigut més d'un 40% en relació a 2014.

Tot i això, la bona evolució de la sinistralitat en els darrers 10 anys ha permès que la taxa de risc de Catalunya i d'Espanya se situï clarament per sota de la mitjana comunitària i sigui inferior a la d'Alemanya, França o Itàlia, per exemple. Però no es pot oblidar que països com Suècia o Regne Unit tenen una taxa de risc que és un 25% inferior a la nostra.

El repte de futur està en seguir reduint la mortalitat (i trencar l'estancament dels últims 3 anys), en un context en què, previsiblement, la mobilitat tendirà a augmentar. Això requerirà donar un nou impuls a la política de seguretat viària, posant en marxa noves mesures que ens permetran seguir apropant-nos als països de més èxit del nostre entorn.

En aquest sentit, el RACC no pot deixar de reiterar una proposta que ha posat sobre la taula de forma insistent en els darrers temps i que podria tenir un impacte molt important i immediat sobre la sinistralitat a les nostres carreteres: el desviament de camions des de les carreteres convencionals fins a les autopistes en aquells trams on ambdues transcorren en paral·lel.

Segons estimacions del RACC, aquesta mesura permetria una reducció de fins a 80 morts anuals (i 215 ferits greus), sense suposar un cost afegit per als transportistes, ni per a l'administració. Com a part d'aquesta millora, l'aplicació d'aquesta mesura hauria permès per exemple evitar els 19 morts registrats aquest any en el tram de 100 quilòmetres de la N-340 que passen per la província de Tarragona.

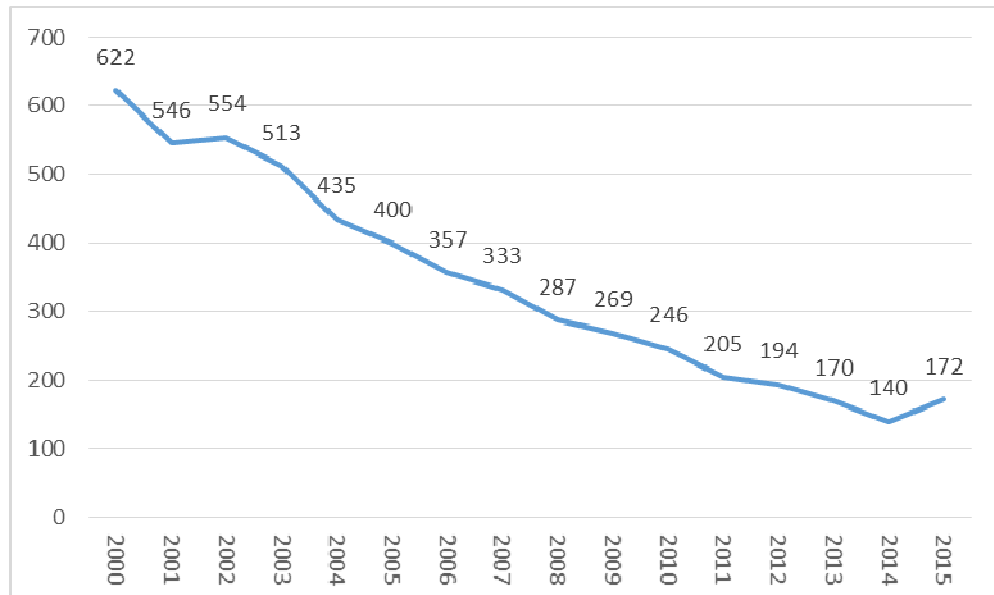
Només amb l'aplicació d'aquesta mesura, avui, en comptes de parlar d'estancament, estariem parlant d'una reducció propera al 8% del número de morts a les nostres carreteres.

## RADIOGRAFIA DE L'ACCIDENTALITAT VIÀRIA DURANT EL 2015

### 1- Evolució general de la mortalitat en carretera

El nombre de morts (a 24 hores) a les vies interurbanes de Catalunya l'any 2015 ha estat de 172. Això suposa un augment del 22,8% respecte les xifres de 2014 i implica, de fet, tornar als nivells de 2013. Es pot dir, així, que al últims tres anys s'ha produït un estancament respecte la tendència de decreixements continuats observats des de l'any 2002. Aquesta situació d'estancament s'observa també per al conjunt d'Espanya.

**Evolució del nombre de morts en vies interurbanes a Catalunya, 2000-2015 (morts a 24h.)**

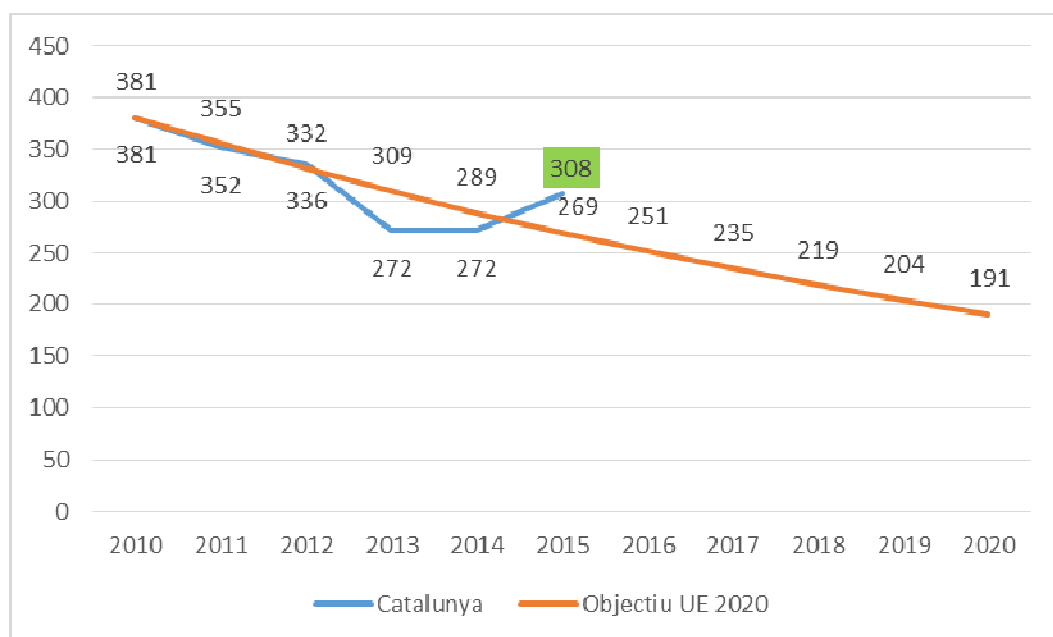


Font: Servei Català de Trànsit.

## 2. Catalunya i l'objectiu europeu per l'any 2020

En relació a l'assoliment de l'objectiu europeu per l'any 2020 (reducció de morts en un 50% respecte a 2010), és probable que el repunt observat l'any 2015 faci que Catalunya se situï per sobre de la línia de tendència d'aquest objectiu. És a dir, suposant que el número de morts en vies urbanes s'hagi mantingut estable el 2015, aquest any a Catalunya hi hauria hagut 308 víctimes mortals, clarament per sobre dels 269 que marcaria l'objectiu europeu pel 2015. Caldrà, doncs, fer esforços importants per tornar a la senda que marca l'objectiu de la Unió Europea.

### El nombre de morts en accident de trànsit i l'objectiu europeu 2020 (morts a 30 dies, totes les vies)

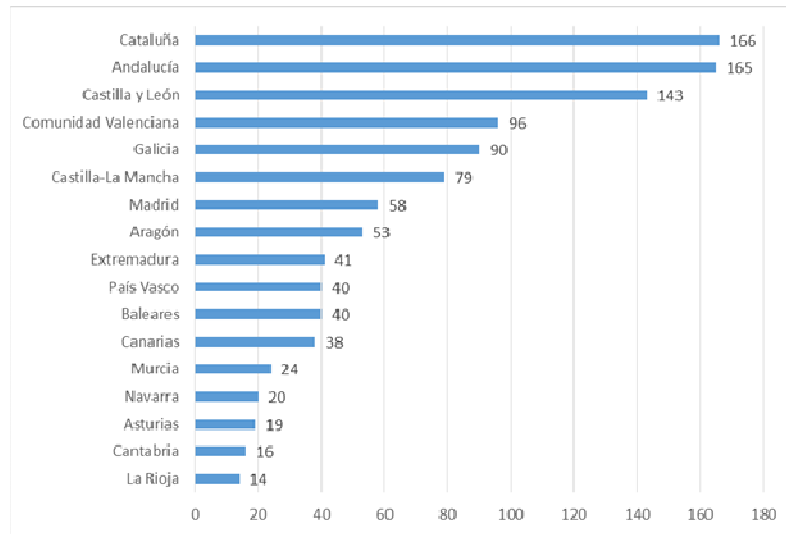


Nota: el nombre de morts de 2015 s'ha estimat aplicant a les interurbanes la taxa de variació respecte de 2014 dels morts a 24 hores i considerant que en els morts en vies urbanes no hi ha variació.

## 3. Evolució de la mortalitat per Comunitats Autònomes

Per CCAA, el número absolut de morts en carretera ha estat molt variable, depenent fonamentalment de les dimensions de la població, l'extensió del seu territori i el nivell de mobilitat que registra.

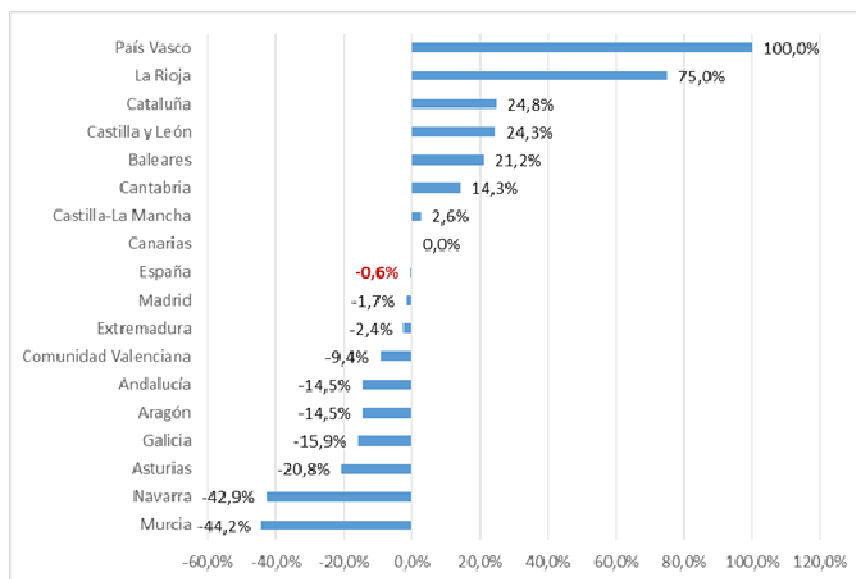
## Número de morts a les carreteres espanyoles a 20 de desembre de 2015 per CCAA



Bàsicament es poden distingir 5 grans grups:

1. CCAA on el número de morts ha augmentat en més del 40%: País Basc i La Rioja
2. CCAA on el número de morts ha augmentat entre un 10% i 25%: Catalunya, Castella-Lleó, Balears i Cantabria
3. CCAA on el número de morts ha variat en +/- 10%: Castella-La Manxa, Canàries, Madrid, Extremadura i Comunitat Valenciana
4. CCAA on el número de morts s'ha reduït entre 10% i 25%: Andalusia, Aragó, Galícia i Astúries
5. CCAA on el número de morts s'ha reduït en + 40%: Navarra i Múrcia

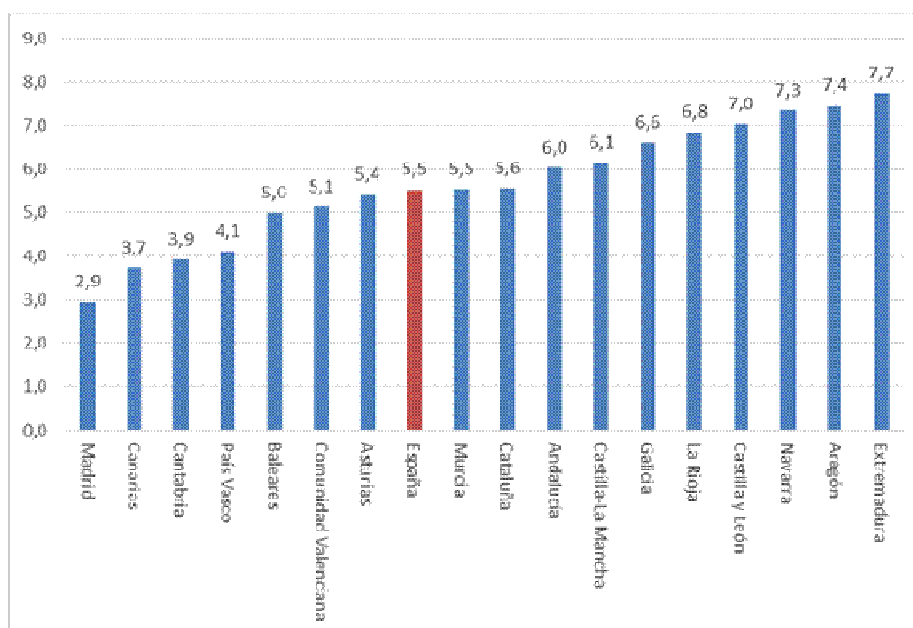
**Variació en el número de morts en carretera (24 hores) de 2015 respecte 2014. Dades acumulades a 20 de desembre de cada any**



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT

#### 4- Taxa de risc per Comunitats Autònomes (morts per milers de milions de vehicles/Km.)

Més enllà de l'evolució puntual el 2015, la taxa de risc (mesurada pel quocient entre morts en carretera i volum anual de trànsit) mostra la probabilitat de morir per accident de trànsit en una determinada Comunitat Autònoma. Com es pot veure en el gràfic adjunt, aquesta probabilitat varia molt per territoris: a Extremadura és pràcticament tres vegades superior que en la Comunitat de Madrid. Mentre que a Catalunya la taxa és de 5,6 per sobre de la mitjana espanyola de 5,5.



*El número de morts de 2015 s'estima amb el % de la variació de cada comunitat a 20 de desembre en morts en carretera a 24 hores.*

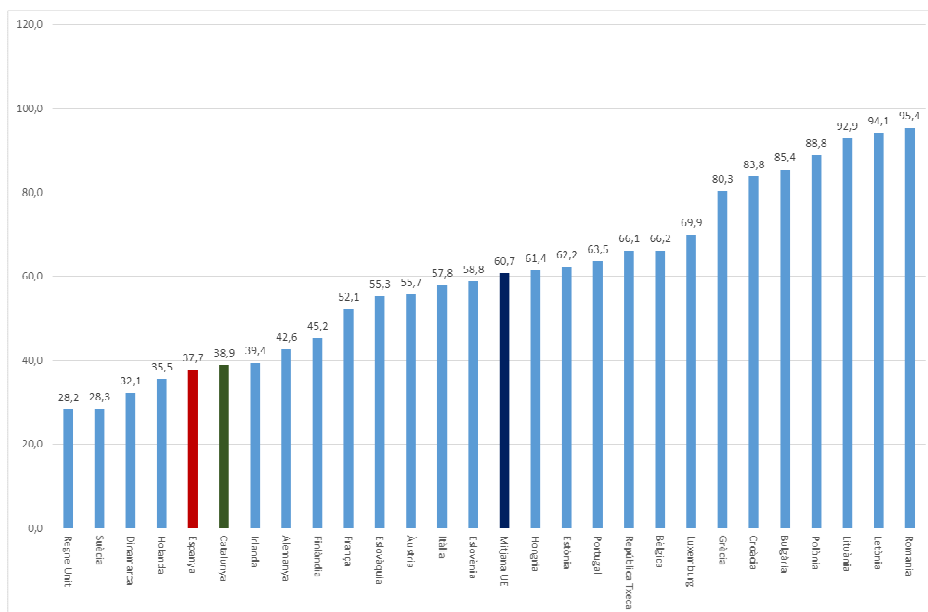
*Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT i Ministeri de Foment.*

Entre 2005 i 2015 totes les Comunitats Autònomes han reduït significativament la seva taxa de risc, però amb intensitats significativament diferents: per exemple, Balears l'ha reduït en un 66%, mentre que Navarra en un 48%. Catalunya l'ha reduït en un 49,3%.

## 5. Evolució de la mortalitat a Catalunya i a la Unió Europea

Fruit de l'evolució registrada en els darrers anys, la taxa de risc de Catalunya s'ha situat entre les més baixes de la UE. Prenent de mitja els anys 2012-2014, Catalunya se situa en 6a posició, clarament per sota de la mitjana comunitària i davant de països com Alemanya, França i Itàlia. Però no podem oblidar que hi ha alguns països que estan per davant nostre i significativament millor. És el cas sobretot de Regne Unit i Suècia, que tenen una taxa de risc un 33% menor que la nostra.

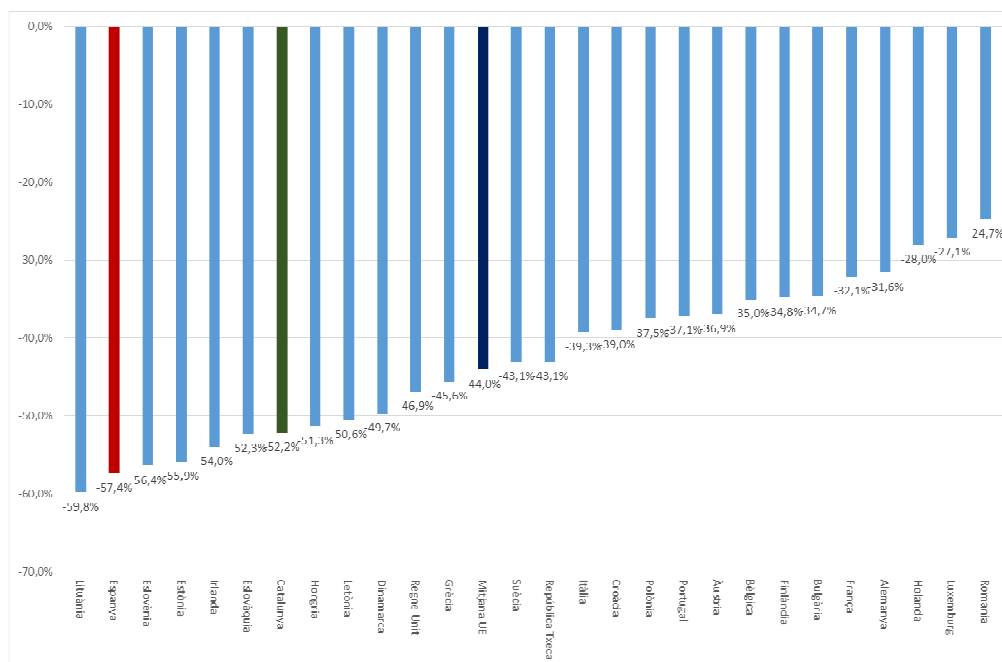
**Taxa de risc a Europa (morts per milió d'habitants). Promig 2012-2014**



Fuente: IRTAD.

La bona posició de Catalunya es deu a l'evolució tan favorable que ha registrat la sinistralitat en els darrers anys. A Catalunya la taxa de risc s'ha reduït un 52% des de 2005, molt per sobre del 44% de la mitjana europea i del 25% de països com Romania o Luxemburg.

## Variació de la taxa de risc a Europa, España y Catalunya (morts per milió d'habitant). Promig 2012-2014/2005-2007



Nota: les dades d'Espanya es corresponen amb l'estimació de 2015. La resta de països són de 2014.

Font: IRTAD.

## 6. Recordatori: una mesura que podria haver canviat aquest balanç

De manera reiterada el RACC ha proposat que es desviïn els camions que circulen per carreteres convencionals cap a autopistes que discorren en paral·lel a aquestes. Tots els camions que circuïssin per aquests trams d'autopista es beneficiarien d'una rebaixa del 50% en el peatge corresponent.

La idea central d'aquesta proposta és molt senzilla: concentrar el trànsit de major risc a les vies més segures i posa fi així a l'absurd que suposa el fet que a l'actualitat moltes carreteres convencionals hagin de suportar un volum mig de trànsit per el qual no estan dissenyades, mentre que a pocs metres disposem d'autopistes amb nivells de seguretat molt elevats i que sovint registren un volum de trànsit baixíssim.

Les estimacions del RACC mostren que els resultats d'una mesura d'aquest tipus serien molt positius: reducció de fins 80 morts i 215 ferits greus en els trams afectats a tot Espanya (15 morts i 42 ferits greus a Catalunya), reducció del temps de viatge i de consum de gasolina per als transportistes. I tot això sense que representés un cost net ni per a l'administració, ni per els transportistes, ni per a les empreses concessionàries (veure tots els detalls de la proposta a [http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/69279\\_Dossier\\_DesviacioVehiculosPesant\\_s.pdf?\\_ga=1.121404552.1494575799.1399371898](http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/69279_Dossier_DesviacioVehiculosPesant_s.pdf?_ga=1.121404552.1494575799.1399371898)).

La no aplicació d'aquesta mesura resulta especialment perjudicial quan es té en compte que aquest any a alguns dels trams que podrien beneficiar-se'n s'està registrant un repunt enorme de la sinistralitat. És el cas per exemple de la N-340 al seu pas per la demarcació de Tarragona, on el 2015 en només 150 km s'han registrat 19 morts, la majoria per accidents amb implicació de vehicles pesants (en molts casos, els conductors d'aquests vehicles).

Amb l'aplicació d'aquesta mesura, avui, estaríem parlant d'una reducció de prop del 8% del nombre de morts a les carreteres d'Espanya el 2015.