

Risc viari
2015

Josep Lluís Pedragosa

A. Les fonts d'informació

La valoració de la inseguretat viària, des del punt de vista de la salut, de l'economia i de la societat, es planteja des de totes les organitzacions mundials i cada Administració en fa els seus balanços.

Les fonts d'informació estan sotmeses a algunes limitacions, però els que analitzem de manera acurada i amb independència l'evolució d'aquesta problemàtica del risc viari, estem obligats, atents i ens basem en les dades que ens faciliten.

L'OMS (Organització Mundial de la Salut), considera l'accident de trànsit com una pandèmia de primer nivell que es manté com a primera causa externa de mort. De fa temps, manté que la xifra anual de mortalitat per aquesta causa és de més de 1,2 milions de persones, superant, fins i tot, el nombre de morts en guerres o catàstrofes naturals.

De tota manera, ens trobem que la manca d'informació i la poca solvència de les dades que arriben de països demogràficament importants com alguns de l'Àfrica o d'Àsia (Nigèria, Indonèsia...) desvirtuen les xifres de països emergents com l'Índia o la Xina que estan al voltant dels 100.000 morts anuals cada un.

Per altra banda, són inquietants les dades que ens arriben d'Amèrica, on USA està estancada, de fa dècades, al voltant dels 40.000 morts per aquesta causa, superant, de bon tros, les d'Europa i ara també les d'Iberoamèrica, que comença a prioritzar la seguretat viària amb uns primers programes preventius generals.

Europa, líder de la seguretat viària al món que, des de fa mig segle, vetlla per reduir i aturar els riscos viaris, ha assolit l'objectiu ambiciós de reduir a la meitat els morts per

aquesta causa entre l'any 2000 i el 2010, i sobre una xifra de 20.000 morts l'any, està en ple procés d'assolir, entre el 2010 i el 2020, una altra reducció del 50%, un objectiu difícil a causa de la incorporació a la UE de països sense antecedents sobre prevenció viària. Tot i així, ho està aconseguint, any rere any, amb la implicació del Parlament d'Estrasburg, del Govern de Brussel·les i del compromís dels països membres.

Les xifres que es barregen a Europa també troben limitacions qualitatives en els països més orientals i ha calgut ser rigorós, en el marc conceptual coordinat i únic sobre el recompte de morts i d'accidents amb víctimes, a causa de la gran dificultat en haver de considerar els morts a 30 dies, les dificultats de seguiment dels ferits greus i, sobretot, en recollir una informació fidedigna dels sinistres produïts en zona urbana tenint en compte la diversitat qualitativa de l'acció de tantes policies locals.

En aquesta situació i en aquest procés de treball per millorar la seguretat viària europea, Brussel·les hi té dos grans aliats: Espanya i Catalunya, tot i que en les seves administracions, no hi ha encara gaire sintonia entre les fonts d'informació.

En la compareixença de la Directora de la DGT (Direcció General de Trànsit) al Congrés de Diputats de Madrid, el 18 de febrer del 2015, va dir que Espanya és el cinquè país del món en seguretat viària, per darrera d'UK, Suècia, Holanda i Dinamarca, tenint en compte unes dades de 2014 no consolidades i d'una manca, també, de dades definitives del 2013, a la seva web.

Catalunya, i segons el SCT (Servei Català de Trànsit), gaudeix d'una informació del 2014 que facilita als investigadors i que utilitzem en aquest informe del Risc Viari de l'IDES (Institut d'Estudis de la Seguretat), que expressa que Catalunya, com a territori, és el vuitè del món en xifres sobre segu-

retat viària, per darrere dels quatre citats i de Noruega, Finlàndia i Irlanda. Però que, tot i així està situada per davant d'Espanya, en el seu conjunt. Aquestes diferències no fan més que remarcar que en el nostre marc social i en l'entorn territorial hi ha línies de treball intenses per lluitar contra els accidents de circulació.

En qualsevol cas, es constata que en el nostre marc institucional (català i espanyol), en els darrers 10 anys, s'ha progressat de manera molt considerable en la disminució d'accidents i víctimes de trànsit, i que en els percentatges d'aquest descens, tant Catalunya com Espanya són, ara mateix, capdavanters al món (amb els respectius Plans Estratègics), malgrat que, com es podrà constatar en aquest informe, el 2014 i les tendències del 2015 presenten repunts preocupants en les xifres.

En aquest marc, es tem que, igual que en els set països europeus capdavanters, s'aturi el percentatge de millora en arribar al voltant dels 30 morts per milió d'habitants, fet que explicaria que s'han esgotat les mesures d'aplicació i demostraria que cal donar un tomb i una empenta a accions preventives més innovadores, que ja estan sent estudiades i proposades amb nous avenços tecnològics, però que encara no són del tot suficients si tenim en compte que hi intervé el factor humà, especialment els dels conductors de vehicles a motor (accés al permís, revisió d'hàbits i actituds, reconeixements mèdics i revocacions del permís en supòsits de risc continuat...).

L'any 2014, les unitats responsables de Catalunya (Servei Català de Trànsit i Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya) i de la ciutat de Barcelona (Àmbit de la Via Pública i Regidoria de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona), han mantingut accions fermes en matèria de mobilitat, transport terrestre i trànsit

mitjançant un compromís professional dels seus directius i institucional dels seus equips davant la situació, i han encetat procediments i prioritats que, per tercer any consecutiu, han permès als investigadors independents gaudir d'un contacte molt directe i transparent sobre les dades d'accidents i víctimes, i on es percep una coordinació molt ferma en la gestió de la seguretat viària, l'eficiència de recursos i la participació de la societat civil.

En un treball de seguiment de l'evolució de la sinistralitat, els informes anuals de l'IDES procuren iniciar el seu estudi en l'àmbit català, amb uns valors absoluts d'accidentalitat en els tres graons més significatius de Barcelona ciutat, de Catalunya i d'Espanya, per anar acotant tendències.

Cal recordar que la sinistralitat viària en zona urbana no està sent considerada com una variable significativa en els indicadors del baròmetre més important de les recerques de l'IDES perquè, a hores d'ara, massa ajuntaments no han incorporat, encara, les dades complertes d'accidentalitat de trànsit dels seus municipis, a les estadístiques, però es tracta d'una dada interessant que se cita d'inici, referencialment, per presentar les tendències evolutives en el temps d'unes xifres quantitativament gens menyspreables en els tres estadis territorials més propers. (Vegeu taula 1).

L'increment de l'any 2014, en accidents amb víctimes en zona urbana de Barcelona envers el 2013, és d'un 2% i a tot Catalunya d'un 4%. Són percentatges coincidents amb l'increment palès del trànsit (26.173 milions de kilòmetres més recorreguts el 2014 que al 2013) encara que no estigui demostrada la causa-efecte entre volum de trànsit i sinistralitat, es tracta d'un fet que podria ser susceptible d'una recerca en profunditat.

B. Accidentalitat amb víctimes a la carretera

La tendència a avaluar la inseguretat viària analitzant les xifres de morts és generalitzada, perquè és la més assequible en tractar-se d'un col·lectiu de víctimes que pot ser abordat des de dues fonts d'informació (la sanitària i la governativa) no sempre coincidents plenament, i de volum reduït. Però per avaluar el risc viari, la comunitat científica reconeix que és més adient fer recerca en la freqüència de les situacions de risc d'accident que es materialitzen en la xifra d'accidents amb víctimes a carretera (tot entenent com a víctima el ferit o mort).

Les dades d'accidents amb víctimes a carretera segueixen sent l'indicador més poderós dels riscos en la conducció atès que és, en zona interurbana, on es reflecteixen de manera més clara els comportaments més lliures dels conductors en el context més perillós dels factors de risc a la circulació viària, com la velocitat.

A Catalunya, seguirem utilitzant les dades d'accidents amb víctimes a carretera (zona interurbana) com a variable més fiable del seguiment de la inseguretat a la xarxa viària amb els numeradors habituals dels indicadors utilitzats en els informes anuals sobre el risc viari que presenta l'IDES i que, amb més rigor, són avaluats en relació a la demografia i als kilòmetres recorreguts.

L'any 2014 ha estat positiu en l'evolució dels valors absoluts de les xifres d'accidents amb víctimes a carretera, presentant una disminució d'un 4,7% en relació al 2013, fet que ens explica que:

- En carretera han disminuït les situacions de risc envers la zona urbana, que en el mateix termini han augmentat en proporció semblant de l'ordre d'un 4%.
- En un any en el qual s'ha incrementat la mobilitat general en la xarxa viària cata-

lana - del ordre d'un 2%, - les situacions de risc han disminuït a la carretera, fet que s'oposa a la teoria generalista de què a més volum de trànsit s'incrementen els accidents. Tanmateix els accidents produïts reflecteixen un component laboral creixent, atès que disminueixen els sinistres de cap de setmana i augmenten en dies feiners i en horari laboral.

Per tant, les xifres d'accidents amb víctimes a les carreteres catalanes als darrers 10 anys hauran evolucionat tal com es pot veure a la taula 2.

Però el nostre informe de l'IDES avalua la inseguretat amb indicadors i, tan importants com les dades dels numeradors dels indicadors d'accidentalitat amb víctimes interurbanes, són les dels denominadors que presenten (figura 1, 2, 3):

- La demògrafa de Catalunya, amb 7.518.903 habitants el 2014 ha presentat un descens de 44.757 persones en relació al 2013 (el 2013 va minvar només en 7.256 persones en relació al 2012).
- Els 31.651.024 milions de kilòmetres recorreguts el 2014 a la xarxa viària catalana van créixer substancialment en relació als del 2013 en un 2% (un 4,7 menys), tot i que l'àmbit urbà apunta a la inversa (un 4% més).

De les dades exposades se'n pot deduir:

- Una contenció del repunt del 2013 en relació al 2012 en els indicadors d'accidents amb víctimes a carretera sobre la demografia del país, que permet esperar l'inici d'una tendència a la baixa detectada al 2014.
- Una disminució dels accidents amb víctimes en carretera en relació als kilòmetres recorreguts, tot i que queda lluny dels indicadors mitjans del darrer decenni.

C. Mortalitat (morts a la xarxa viària catalana)

La mostra de morts en accident de trànsit sempre és més reduïda que la del gran contingent d'accidents, i no reflecteix en igual mesura el volum del problema del risc viari. Però és cert que qualsevol consideració sobre aquestes avaluacions queda minsa davant una mort en accident, i es per això que totes les organitzacions públiques, o d'interès públic, que promouen accions preventives i controladores emmarquen els seus principals objectius en la mortalitat.

Dintre d'aquest marc en destaca la "Visió zero" europea, que es refereix sempre a la pèrdua de vides humanes i en la que les administracions públiques catalanes -amb el suport dels grups de treball del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya- impulsa una prova pilot de noves mesures, a Catalunya, sobre el que s'ha implicat a la DGMove de la Comissaria de Mobilitat i Transports de la Unió Europea, mitjançant unes preguntes al Parlament europeu d'Estrasburg.

Les dades de mortalitat total en accident de trànsit ja venen sent referides al criteri europeu de definició de mort a 30 dies, que és, a més, el que ja venen recollint sistemàticament tant la Direcció General de Trànsit de l'Estat com el Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya, a les seves publicacions.

Subsidiàriament, i atenent que es pugui produir algun endarreriment relacionat amb l'espera, en rebre informació urbana, tenim la possibilitat de fer l'estimació sobre les xifres de morts a 24 hores.

Els morts a 30 dies, a Catalunya durant els darrers 13 anys han estat els que es poden veure a la taula 3.

De la mateixa manera, en el cas d'accidents amb víctimes, s'utilitzaran les xifres demo-

gràfiques de l'IDESCAT a 31 de desembre de 2014, (7.518.903 habitants) i de finals del 2013 (7.563.650 habitants). El volum de trànsit total, de zona urbana més carretera a la xarxa viària catalana (més difícil d'obtenir-ne dades) s'estima que es podria haver ajustat als percentatges evolutius esmentats als accidents amb víctimes amb un increment d'un 2%.

Amb totes les informacions recollides es pot fer una valoració de l'evolució dels indicadors de mortalitat de trànsit el 2013 - 2014 en relació als 14 anys anteriors (vegeu taula 4 i figures 4, 5 i 6).

De les dades exposades se'n pot deduir que:

- La mortalitat en trànsit a Catalunya es va mantenint en la tònica dels darrers 13 anys en la disminució de les xifres en valor absolut i dels indicadors. Els resultats, tanmateix, dels darrers dos anys han estat espectaculars a Catalunya i també en l'àmbit de l'Estat Espanyol, arribant a un nivell de descens que, no només permet afirmar que s'han complert, amb escreix, els objectius europeus d'anar minvant la mortalitat fins al 50%, entre el 2010 i el 2020, sinó que ja està animant als responsables a parlar, sense complexos, de la "Visió zero" per abans del 2050.

Els nivells de reducció de mortalitat han estat els més elevats del món, per damunt, fins i tot, dels països capdavanters en seguretat viària, que comencen a atendre la referència espanyola i catalana, tot i que, al 2014, es detecta el fenomen curiós: pugen els accidents amb víctimes a zona urbana i baixen els de carretera, amb una davallada espectacular del nombre de morts. Per aquesta causa -susceptible d'una anàlisi profunda- els investigadors coincidim en apreciar que la disminució de velocitats mitjanes a la xarxa general viària està sent el motiu més influent, malgrat que, en arribar a

aquest punt, planegi com una espasa de Dàmocles l'augment a 130 km/h del límit màxim de velocitat en autopistes i autovies, encara que es redueixin les velocitats màximes genèriques en les vies locals.

- Malgrat les dificultats, cada vegada més importants, en incidir en la progressiva disminució d'accidents i malgrat la disminució de recursos per propiciar noves mesures preventives, es detecta una etapa d'innovació en línies eficients de millora de la seguretat viària mitjançant l'impuls de la coordinació interadministrativa i la confluència d'objectius en els diferents graons territorials.

En el punt d'estar arribant als 30 morts per milió d'habitants, Catalunya ja es troba en el grup capdavanter mundial de seguretat viària i els països europeus líders estan aturats, en aquesta tendència a la baixa.

D.- La tipologia

Sens dubte, el treball més acurat i minucios de recerca sobre els tipus d'accidents més significatius del context català 2014, són els que els serveis tècnics del Servei Català de Trànsit ha obtingut de les seves dades de recull d'informació, obtingudes de les butlletes estadístiques d'accidents emplenades pels agents policials entrevenents, el resultat de les quals està publicat al Pla Estratègic de Seguretat Viària a Catalunya, pel termini 2014-2020 que, a banda d'analitzar les causes més freqüents i importants dels accidents produïts, permet fixar les prioritats en les mesures preventives que, es detallen en un Pla de Seguretat Viària triennal pel 2014-2016, del que es recull la tipologia de sinistres que destaquen com la causa més gran dels accidents amb víctimes, que són:

1.- Les col·lisions entre vehicles, presents en un 60% dels accidents, dels que l'encalç (el 22%) i les envestides (21%) són les més freqüents.

2.- Els atropellaments que, en un 13%, constitueixen la tipologia més lesiva.

3.- Les sortides de via que, en un 13%, es produeixen, en gran mesura, dins la xarxa secundària de carreteres.

4.- Les caigudes a la via, que en un 6%, conformen un grup lligat als vehicles de dues rodes (motocicletes, ciclomotors o bicicletes).

Des de la vessant de la inseguretat viària, els factors de risc principals segueixen sent:

5.- La velocitat detectada per l'indicador de la velocitat mitjana de la xarxa secundària.

6.- La presència en el consum de drogues i psicofàrmacs ha estat un indicador molt negatiu en els accidentats, obrint una nova etapa de control necessari, malgrat mantenir les mesures d'un consum d'alcohol estabilitzat.

7.- Hi ha uns usuaris residuals que fan que no sigui possible arribar al 100% en l'ús dels dispositius de seguretat (casc i cinturó) tot i que estan, en un nivell superior al 95%.

En qualsevol cas, les prioritats fixades a Catalunya com a temàtiques preferents a curt termini són:

- Els accidents laborals de trànsit sobre els que existeix una línia d'actuació conjunta interdepartamental amb la col·laboració de la societat civil

- Els accidents de vehicles de dues rodes amb motor, grup al qual si afegeixen els ciclistes.

- El consum de psicofàrmacs i drogues de disseny per part d'alguns conductors, lligat a l'envelliment del cens de conductors i la probable manca de control mèdic dels conductors que en consumeixen.

Taules i figures

Taula 1. Accidents amb víctimes en zona urbana

Any	Barcelona	Catalunya	Estat espanyol
2002	11.432	16.014	44.871
2003	11.137	16.288	47.568
2004	10.695	16.720	43.787
2005	11.198	17.242	42.624
2006	11.507	16.865	50.576
2007	11.041	17.275	50.688
2008	9.889	16.445	49.330
2009	9.760	16.691	47.462
2010	9.052	15.634	47.331
2011	7.934	15.518	47.148
2012	8.146	16.144	47.690
2013	8.595	15.489	
2014	8.764	16.305	

Font: Ajuntament de Barcelona, Servei Català de Trànsit i Direcció General de Trànsit

Taula 2. Accidentalitat

Any	Accidents amb víctimes a la carretera	Habitants (població de fet)	Km. recorreguts/any (carretera)	Accidents amb víctimes a la carretera	
				Per 10.000 habitants	Per 10 milions de km. recorreguts en carretera
1998	6.083	6.147.610	25.783	9,89	1,92
1999	6.414	6.208.817	26.773 + 3,7%	10,33	1,95
2000	6.320	6.261.999	27.801 + 3,7%	10,09	1,92
2001	5.697	6.361.365	28.869 + 4,3%	8,95	1,56
2002	4.551	6.506.440	32.297 + 6,6%	6,99	1,17
2003	4.182	6.704.146	33.330 + 3,1%	6,23	1,06
2004	3.509	6.813.319	34.574 + 3,6%	5,15	0,98
2005	3.723	6.995.206	35.243 + 1,9%	5,32	0,91
2006	7.959	7.134.697	37.895 + 7,0%	11,15	1,90
2007	8.788	7.210.508	38.463 + 1,5%	12,22	2,28
2008	8.145	7.364.078	37.310 - 3,0%	11,06	2,18
2009	7.972	7.467.423	35.431 - 5,3%	10,67	2,25
2010	8.401	7.512.000	34.865 - 1,6 %	11,18	2,42
2011	8.401	7.539.618	33.829 - 2,9%	9,61	2,14
2012	7.224	7.570.908	33.778 - 0,15%	9,54	2,23
2013	7.930	7.553.650	31.016 - 7,8 %	10,52	2,4
2014	7.523	7.518.903	31.651 + 2,0%	10	2,37

Font: Servei Català de Trànsit, Institut d'Estadística de Catalunya, ANFAC

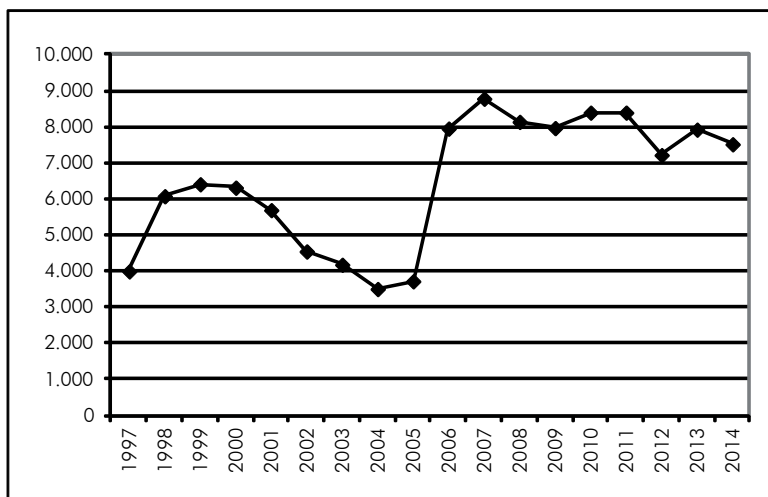


Figura 1. Accidents amb víctimes a la carretera

Font: Servei Català de Trànsit, Institut d'Estadística de Catalunya, ANFAC

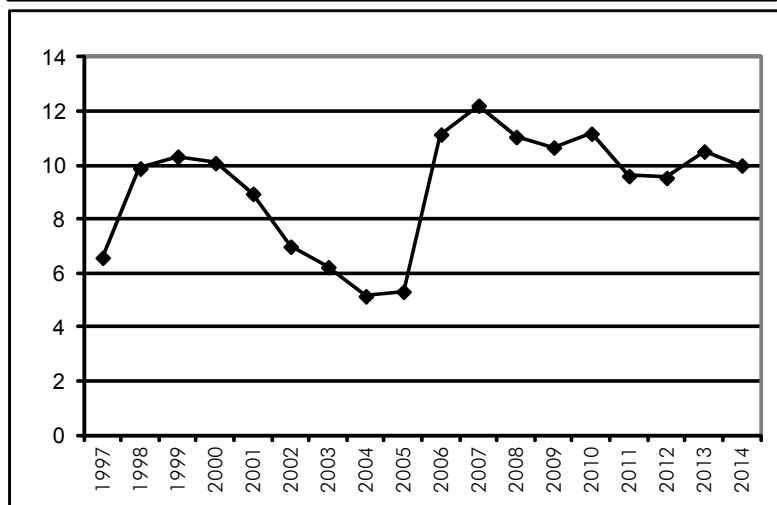


Figura 2. Accidents amb víctimes de carretera per 10.000 habitants

Font: Servei Català de Trànsit, Institut d'Estadística de Catalunya, ANFAC

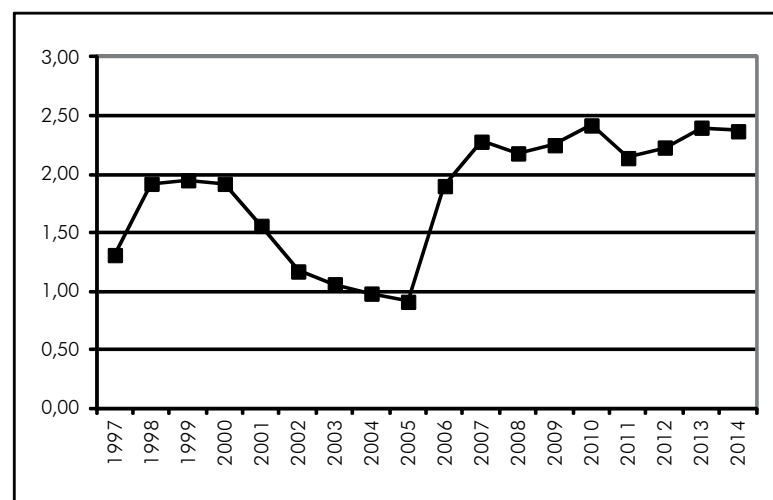


Figura 3. Accidents amb víctimes per 10 milions de km. recorreguts a carretera

Font: Servei Català de Trànsit, Institut d'Estadística de Catalunya, ANFAC

Taula 3. Morts a zona urbana i interurbana (Catalunya)

Any	Interurbana	Urbana	Total
2000	680	211	891
2001	606	209	815
2002	609	203	812
2003	568	183	751
2004	473	188	661
2005	448	193	641
2006	391	178	569
2007	355	166	521
2008	308	144	452
2009	288	123	411
2010	266	115	381
2011	241	111	352
2012	224	112	336
2013	186	86	272
2014	140	90	230

Font: Anuari estadístic del 2014. Servei Català de Trànsit

Taula 5. Mortalitat

Any	Morts en accidents de trànsit (a 30 dies)	Habitants (població de fet)	Km. recorreguts/ any (carretera)	Morts per milió d'habitants	Morts per 1.000 milions de Km recorreguts (total)
2000	891	6.261.999	46.300	142	19,24
2001	815	6.361.365	48.504	128	16,80
2002	812	6.506.440	49.806	125	16,80
2003	751	6.704.146	51.023	112	14,71
2004	661	6.813.319	53.319	97	12,39
2005	641	6.995.206	53.745	91	11,92
2006	569	7.134.697	54.443*	80	10,54
2007	521	7.210.508	55.150*	72	9,94
2008	452	7.364.078	53.496*	61	8,45
2009	411	7.467.423	50.661*	55	8,11
2010	381	7.512.000	49.851*	51	7,64
2011	352	7.539.618	47.857	46	7,35
2012	336	7.570.908	46.422	44	7,23
2013	272	7.563.650	47.266	36	5,75
2014	230	7.518.903	48.211	30	4,77

Font: Direcció General de Trànsit (morts). Institut Català d'Estadística (habitants)

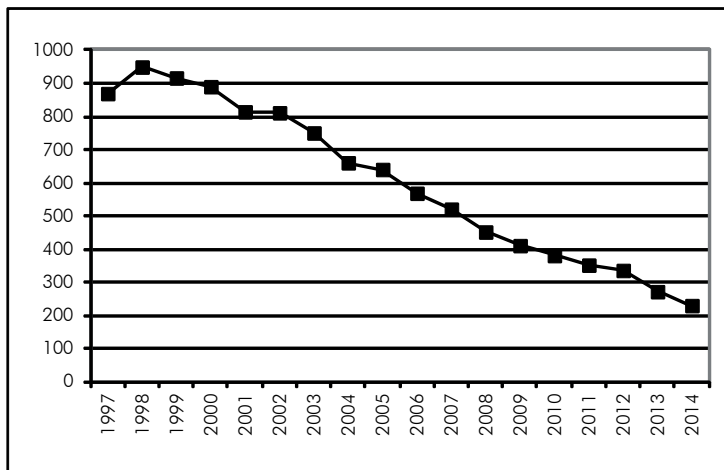


Figura 4. Morts en acci-
dent de trànsit

Font: Direcció General de Trànsit (morts)

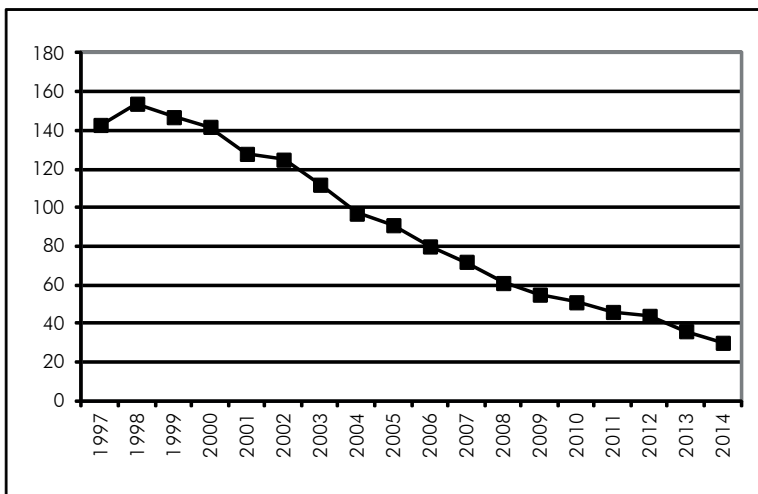


Figura 5. Morts per milió
d'habitants

Font: Direcció General de Trànsit (morts). Institut Català d'Estadística (habitants)

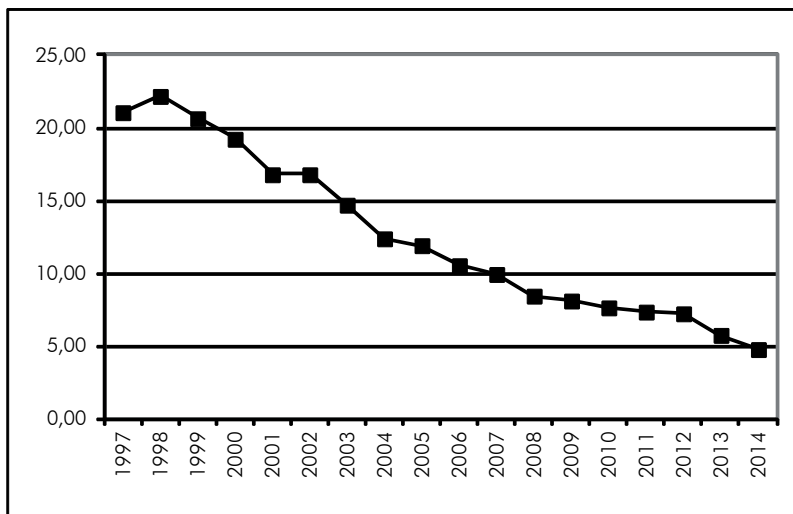


Figura 6. Morts per 1000
milions de km. Recorreguts.

Font: Direcció General de Trànsit (morts). Institut Català d'Estadística (habitants)

