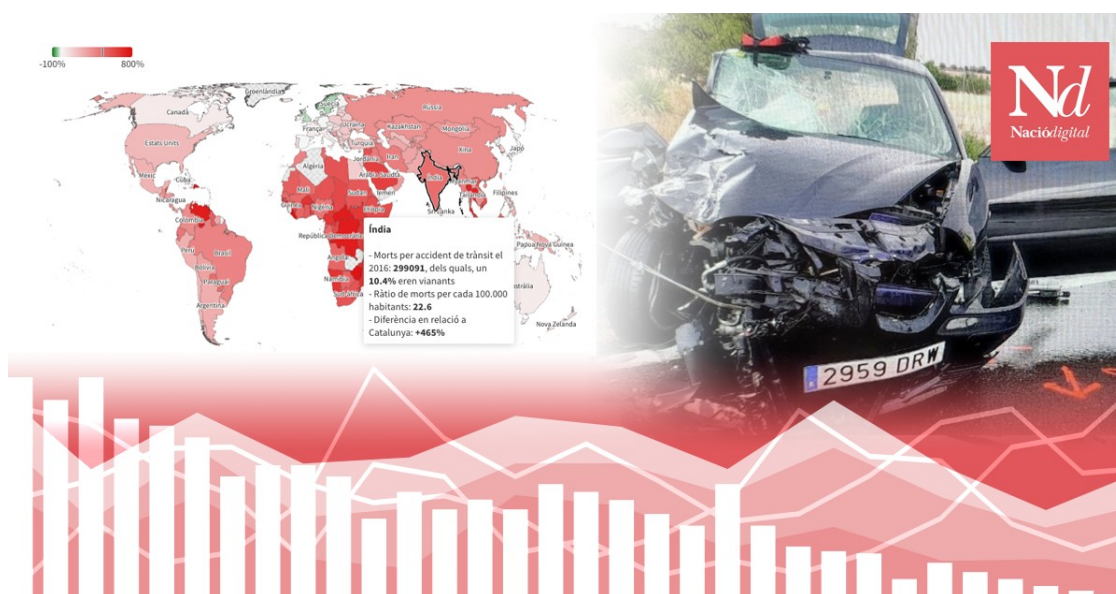


El 93% d'estats pateix més morts a la carretera que Catalunya: on has d'anar més amb compte?

Alguns estats multipliquen per vuit la ràtio de defuncions catalana, la qual és especialment elevada a regions empobrides



Un vehicle sinistrat en un accident recent. | Trànsit

Bona part dels catalans que **viatgin aquest estiu** a un altre país, ho faran en **cotxe** o, en tot cas, en llogaran un a la destinació per moure's amb més llibertat. On caldria anar més en compte per **evitar patir accidents** i on, per contra, tenen unes carreteres més segures? Un informe de l'**Organització Mundial de la Salut** (OMS) del 2018 analitza on moren més persones per accidents de trànsit a 175 estats i les dades assenyalen que, **en un 93% de casos, la sinistralitat és superior a la de Catalunya**.

L'anàlisi fa referència a la l'accidentalitat durant el 2016, quan a Catalunya van morir quasi 300 persones a la carretera. Això equival a una ràtio de quatre defuncions per cada 100.000 habitants, les mateixes que a **Dinamarca** i només per sobre de les de **San Marino** (no n'hi va haver cap), **Maldives** (0,9), **Micronèsia** (1,9), **Suïssa** i **Noruega** (2,7), **Suècia** i **Singapur** (2,8), **Regne Unit** (3,1) i **Països Baixos** (3,8). En tot cas, és un llindar molt similar al del conjunt de l'Estat, **Irlanda**, **Alemanya** i **Japó** (4,1) i el d'**Israel** (4,2), **Finlàndia** (4,7), **Xipre** (5,1), **Àustria** (5,2), **Palestina** (5,3), **França** (5,5) o **Itàlia** (5,6).

En canvi, la ràtio de defuncions per sinistralitat a la carretera **multiplika per vuit** la de Catalunya a diversos països com **Libèria** (35,9), **Saint Lucia** (35,4), **Burundi** i **Zimbabwe** (34,7) o la **República Dominicana** (34,6). El país que lidera el rànquing europeu és **Bòsnia i Hercegovina**,

on es quadruplica la ràtio catalana, si bé aquest primer lloc seria per a **Rússia** si se l'inclou al continent. La sinistralitat als **Estats Units** també és molt elevada, triplicant la xifra de Catalunya.

Aquestes dades inclouen tant els morts als vehicles com als **vianants**. Un de cada tres defuncions per accident de trànsit a carreteres catalanes, de fet, anava a peu, un percentatge que es pot consultar al mapa per a cada país i que és molt variable segons la latitud i el país. Així, a **Síria** representaven quasi dos terços de les víctimes i, a la **República del Congo**, Micronèsia, **Malawi** o **El Salvador**, prop de la meitat. Si es viatja a determinats estats, per tant, cal anar en compte no només si es condueix, sinó també si es vol creuar algun carrer.

Segons aquest informe, fins a **1,35 milions de persones van morir el 2016** en accidents de trànsit al món, essent aquest el **primer motiu de mort per a infants i joves** de 5 a 29 anys i el vuitè per a tots els grups d'edat. Unes xifres, com es pot comprovar al mapa inicial, especialment dramàtiques als **països empobrits**, on està augmentant la motorització sense aconseguir incrementar la seguretat en els trajectes i, a més, el trasllat deficient als hospitals provoca que el nombre de morts en camí dupliqui els que tenen lloc als països de renda alta.

Una de les potencialitats d'aquest estudi és que no es limita a recollir les dades oficials de mortalitat a les carreteres, sinó que, malgrat que primer sí que es tenen aquestes com a matèria primera, experts sobre el terreny les **contrasten i corregeixen**, ja que normalment estan estimades a la baixa. L'OMS analitza igualment les **polítiques públiques** segons diverses variables (límits de velocitat, obligatorietat del cinturó als cotxes i del casc a les motos, telèfons d'urgència específics...) i conclou que només 40 dels països analitzats havien implementat set o vuit de les prioritats de l'ONU per assolir estàndards segurs al volant.

De fet, les conclusions són tan crítiques que ja llavors l'OMS va certificar que **no es compliria l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible** que es fixava per al 2020 limitar a la meitat el nombre de morts i ferits per accidents de trànsit. I si bé aquell any van baixar, va ser a causa de restriccions per la Covid, no tant de forma estructural.