

BALANÇ DE LA SINISTRALITAT

SETMANA SANTA 2025

Abril 2025

La sinistralitat a les carreteres durant els primers mesos de 2025: estem igual que fa 10 anys

Passada la Setmana Santa, és un bon moment per presentar un balanç dels primers mesos de l'any amb l'objectiu d'intentar valorar quina pot ser la tendència en els següents mesos i, si cal, poder revertir-la.

Aquesta Setmana Santa han mort a les carreteres espanyoles un total de 26 persones, en un període en què s'han produït 16,7 milions de desplaçaments de llarg recorregut, una xifra lleugerament superior a la de l'any passat, exactament un 8,4%. En aquest sentit, s'ha de dir que aquestes 26 víctimes mortals, produïdes a causa de 25 sinistres, són dues menys que l'any anterior.

A Catalunya hi ha hagut una víctima mortal entre el 13 d'abril i el 21 d'abril. Podríem pensar, en general, que això són bones notícies però les dades del que ha passat aquests primers mesos ens mostren una evolució de la sinistralitat preocupant a Catalunya, no tant pel conjunt d'Espanya, on hi ha hagut una reducció de les víctimes respecte l'any passat.

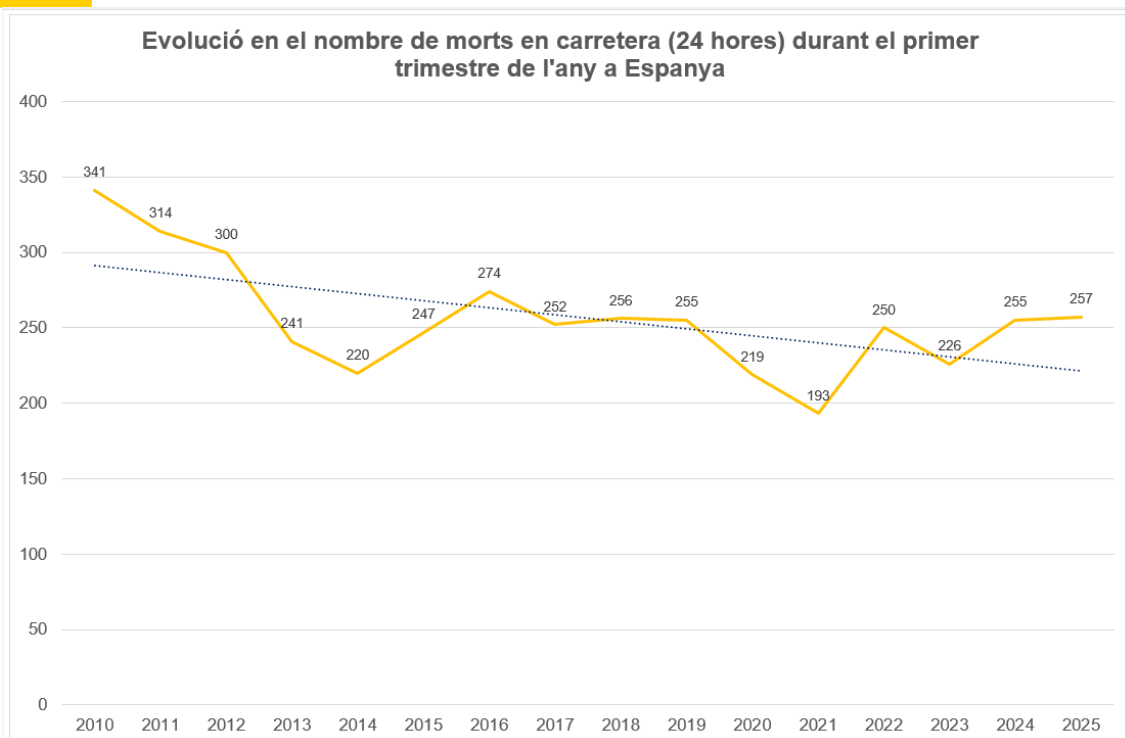
Per posar de manifest aquesta situació preocupant, en aquest breu informe exposarem què ha passat durant els primers mesos de 2025 a Espanya amb dades fins el 22 d'abril (les disponibles en tancar l'edició d'aquest balanç); i posteriorment prestarem atenció al que ha succeït a Catalunya.

1. La sinistralitat durant el primer trimestre: a l'alça en les carreteres espanyoles

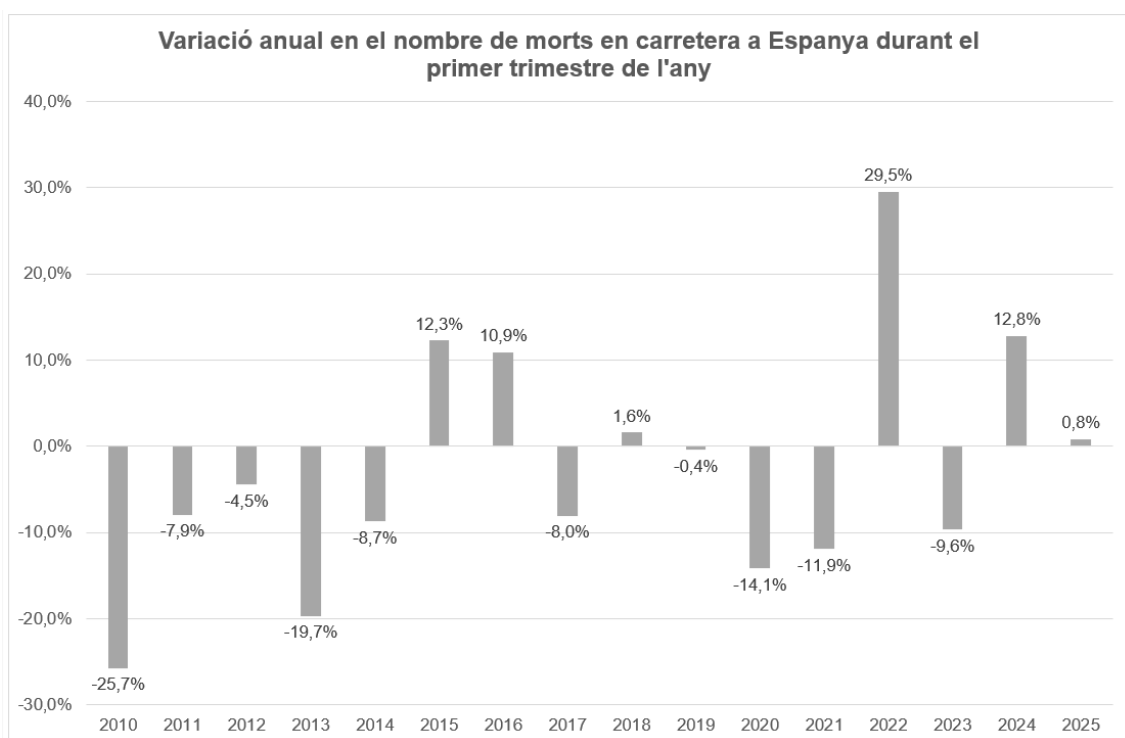
Segons les dades de la DGT, durant el primer trimestre d'enguany han mort a les carreteres espanyoles 257 persones, 2 més que l'any passat, la qual cosa implica un augment del 0,8%. Si ens fixem en l'evolució dels darrers catorze anys, veiem, en primer lloc, com s'ha produït una lleugera tendència al descens. En aquest sentit, observem un primer període de clar descens de la sinistralitat, que es va aturar de sobte l'any 2015, moment en què es produeixen dos increments consecutius de la sinistralitat, arribant al màxim dels darrers deu anys amb els 274 morts del 2016. Segueix a aquest increment, una estabilització en un nivell lleugerament més baix durant tres anys seguits en què es produeixen entorn de 252-256 víctimes mortals. La pandèmia canvia de nou el panorama per situar-se en els nivells més baixos de les últimes dècades. Passada aquesta, pel que sembla hem entrat en un escenari incert. Així, el 2022 es tornava als mateixos nivells dels anys immediatament anteriors a la pandèmia, amb 250 víctimes mortals, per caure a 226 l'any passat. Ens trobem ara amb un clar ascens de la sinistralitat, superant els 250 morts, xifra que ens acostava als nivells de 10 anys enrere.

Si ens fixem, no en l'evolució en termes absoluts, sinó en el percentatge de variació respecte l'any anterior, veurem com és en el primer període on es produeixen les taxes més elevades de decreixement de la sinistralitat, arribant a gairebé un 26% menys el 2010, respecte l'any anterior. Les taxes de la pandèmia i del primer any de plena normalitat en els desplaçaments no ens han d'induir a engany. Les taxes negatives de la pandèmia (2020 i 2021) no són espectaculars i es podrien haver assolit sense l'impacte d'aquest fenomen. L'elevada taxa de creixement del 2022 no fa res més que reflectir el retorn a un nivell de víctimes mortals similar al que es produïa prèviament a la pandèmia. En aquest sentit, destaca el 12,8% d'increment del 2024, que podem considerar el més elevat dels darrers quinze anys (descomptant, és clar, el de 2022).

Al primer trimestre de 2025 tornem a observar un petit creixement del 0,8%, que reflecteix un estancament i que suposa que cada vegada s'està més lluny dels objectius de reducció de víctimes de trànsit a la meitat amb horitzó 2030.



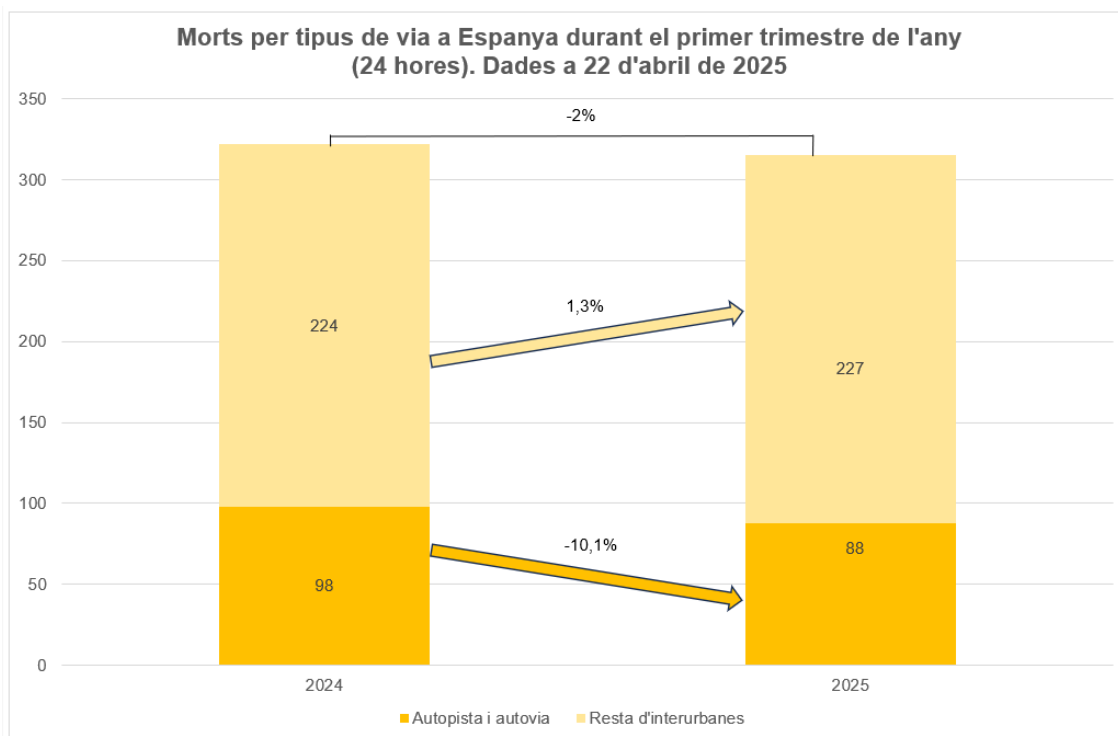
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

2. Mortalitat per tipus de via i de vehicle a Espanya amb dades a 22 d'abril

En el moment de redactar aquest balanç disposem de dades a 22 d'abril que ens permeten entrar en algun detall més. D'entrada, cal dir que en aquesta data hi ha hagut en total 315 morts en accidents de trànsit, fet que suposa un 2,2% menys que l'any passat. Val a dir, però que la major part d'aquesta reducció està causada per una forta disminució a les autopistes i autovies. És cert que aquestes són les carreteres més segures i, per tant, on es produeix el menor nombre de víctimes mortals. Contràriament, a les vies convencionals (o resta de les carreteres), que és on encara hi trobem les víctimes mortals superiors que l'any passat, en aquest cas el nombre de víctimes a carreteres convencionals és de 227.



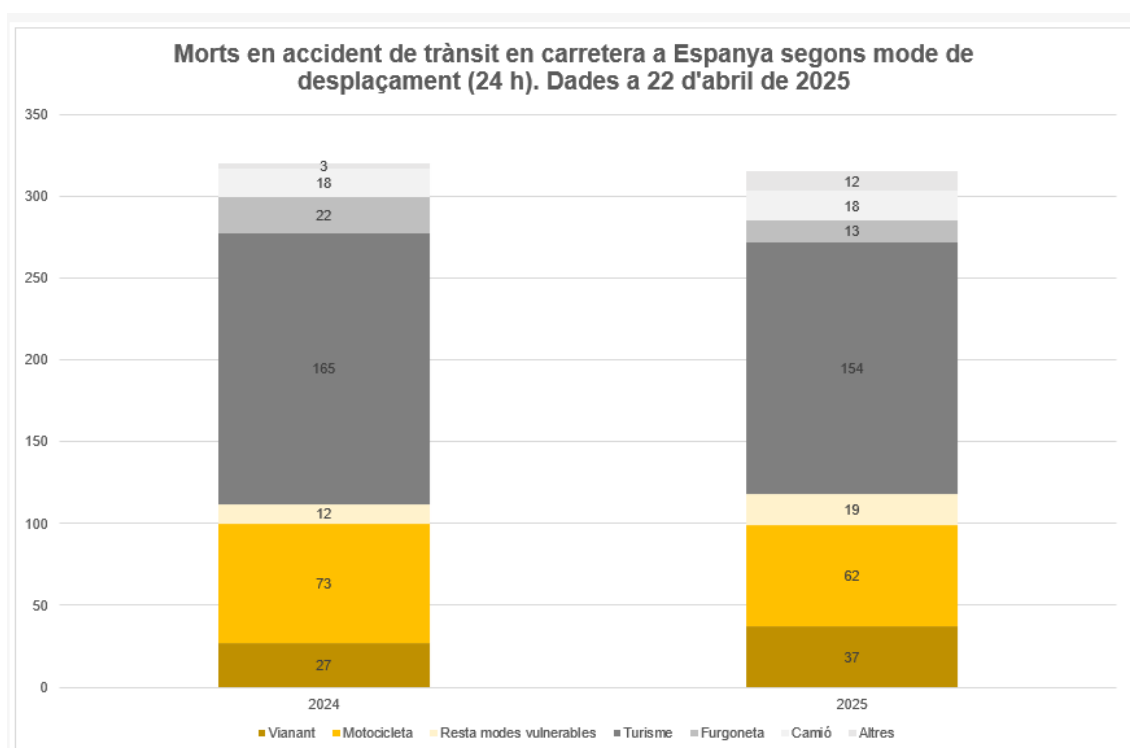
Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Si ens referim al tipus de vehicle, el turisme continua essent el principal mitjà de locomoció en què s'han produït els accidents mortals. Fins al 22 d'abril, han mort 154 persones en aquest mitjà de transport, un 6,7% menys que el 2024.

Més reduït és el percentatge que mostren les furgonetes, vehicle en el què trobem menys morts que en els turismes: 22 morts el 2024 i 13 el 2025 (una disminució del -41%). També són relativament poques les víctimes mortals en camió, 18 morts tant el 2024 com el 2025 (una disminució del 0%).

El cas de les motocicletes és un tema molt interessant, ja que s'ha produït un gran descens en el nombre de víctimes, que han passat de 73 a 62 morts entre el 2024 i el 2025, la qual cosa suposa un dels percentatges de descens més elevats pel que fa a víctimes mortals d'aquest col·lectiu: el 15,1%.

Preocupa la situació dels altres usuaris vulnerables que no són motocicletes, com són els ciclomotors, bicicletes i vianants. Tots tres tenen un increment molt significatiu respecte el 2024. Pel que fa als vianants, aquests passen de 27 víctimes mortals al 2024, a 37 al 2025, un increment del 37,0%. Quant als usuaris de bicicleta, hi ha hagut un increment del 66,7%, passant de 9 víctimes mortals el 2024, a 15 el 2025. I per últim, el ciclomotor, que ha duplicat el seu número de víctimes mortals, passant de 2 a 4, del 2024 al 2025.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Algunes dades de les que disposem ens indiquen que la major part de les víctimes han estat homes (250 d'entre els que en coneixem el sexe) front a 61 dones. Fins aquí res fora del que és habitual. Tanmateix, val a dir que el nombre de dones és major que el de l'any passat, mentre que el d'homes s'ha disminuït en un 9%. A més, sabem que la major part de víctimes mortals es concentren en edats que van dels 45 al 65+ anys d'edat (178 sobre 315 morts). La franja d'edat amb més víctimes i amb un increment més elevat és la que va dels 65+ anys, en què hi ha hagut 67 morts (un 28,9% més que el 2024). Destaca també el gran increment en la franja dels 25 als 34 anys d'edat.

Víctimes mortals en carretera a Espanya per grups d'edat (24 h.). Dades a 22 d'abril

Edat	Morts		Variació (%)
	2024	2025	
De 0 a 4 anys	2	5	150%
De 15 a 24 anys	41	40	-2,4%
De 25 a 34 anys	32	41	28,1%
De 35 a 44 anys	61	45	-26,2%
De 45 a 54 anys	79	62	-21,5%
De 55 a 65 anys	53	49	-7,6%
De 65 y més	52	67	28,9%
Pendent de confirmació	0	4	
Sense dades	2	2	0%
Total	322	315	-2,2%

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Un fet preocupant, i que possiblement hauria pogut salvar algunes de les vides perdudes, és el gran nombre de víctimes mortals que viatjaven en turisme i que no usaven el cinturó de seguretat. Així, durant aquesta Setmana Santa el 50% dels morts que anaven en turismes i furgonetes no duïen cordat aquest sistema de seguretat.

No disposem de dades completes per les motocicletes, però amb les dades que disposem sabem que l'ús dels sistemes de seguretat (cinturó o casc) està més estès en aquests mitjans de transport.¹

¹ Aquesta informació l'hem obtinguda a partir dels balanços mensuals que ofereix la DGT.

3. Les víctimes mortals per comunitats autònomes

Les cinc comunitats autònomes on hi ha hagut més víctimes mortals són, per aquest ordre, Andalusia (52 morts), Catalunya (52), Comunitat Valenciana (35), Canàries (21) i Galícia (20). Evidentment, són comunitats amb característiques diferents de població, densitat, urbanització i xarxa viària, fets que cal tenir en compte. Entre aquestes, però n'hi trobem quatre amb els majors increments de víctimes mortals. Cantàbria amb més del doble de víctimes mortals, amb un increment del 125%, és la comunitat amb un increment més gran. La segona és la Comunitat Foral de Navarra amb un 85,7%, passant de 7 víctimes mortals a 13. A Canàries les víctimes mortals de l'any passat s'han incrementat el 75% i per últim Catalunya amb un 62,5%, 20 víctimes més respecte l'any anterior. En canvi, vuit comunitats han reduït el seu percentatge, que són; Andalusia (-24,6%), Principat d'Astúries (-16,7%), Illes Balears (-16,7%), Castella-La Manxa (-40,8%), Castella i Lleó (-29%), Extremadura (-34,4%), Galícia (-41,1%) i Regió de Múrcia (-33,3%).

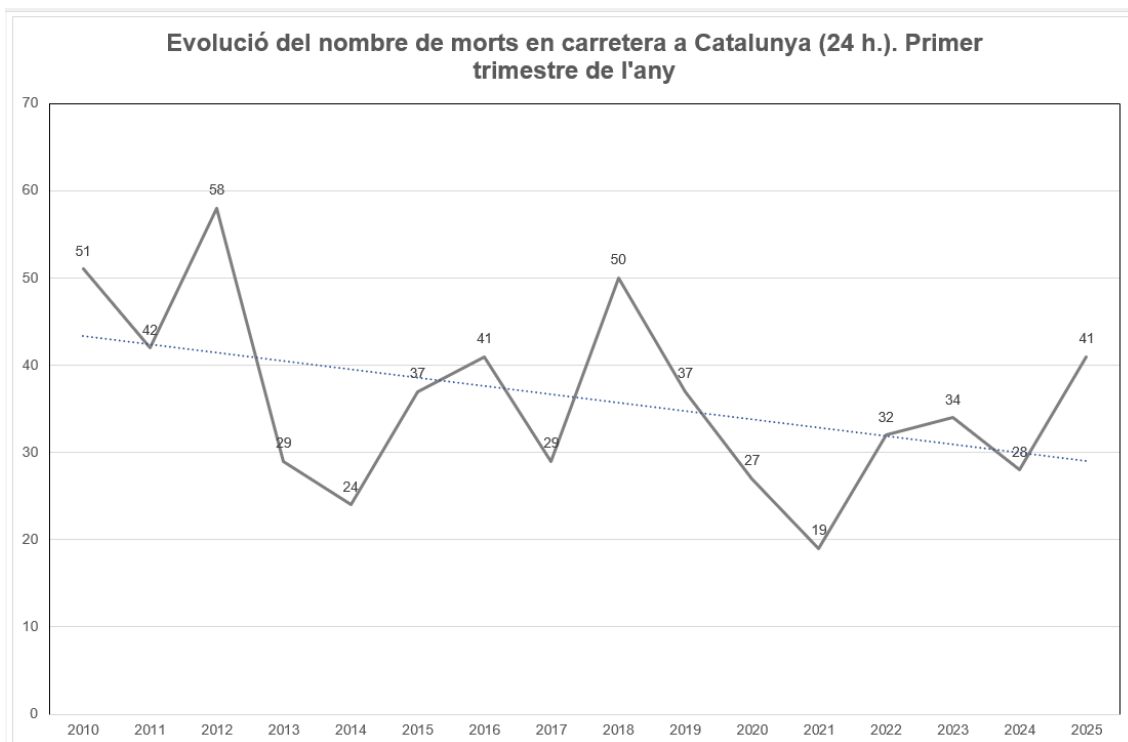
Sinistralitat mortal a les carreteres per comunitats autònomes (24 h). Dades a 22 d'abril de 2025

	2024	2025	Variació (%)
Andalusia	69	52	-24,6%
Aragó	13	17	30,8%
Astúries, Principat d'	6	5	-16,7%
Balears, Illes	6	5	-16,7%
Canàries	12	21	75%
Cantàbria	4	9	125%
Castella-La Manxa	27	16	-40,8%
Castella i Lleó	31	22	-29%
Catalunya	32	52	62,5%
Extremadura	11	7	-34,4%
Galícia	34	20	-41,2%
Madrid, Comunitat de	16	16	0%
Múrcia, Regió de	15	10	-33,3%
Navarra, Comunitat Foral de	7	13	85,7%
Rioja, La	3	4	33,3%
Comunitat Valenciana	27	35	29,6%
País Basc	9	11	22,2%
Ceuta i Melilla	0	0	
Total	322	315	-2,2%

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

4. Catalunya: una evolució diferent

L'evolució a Catalunya ha estat diferent de la resta d'Espanya. Durant el primer trimestre de l'any hi ha hagut, en conjunt, 13 morts més (gairebé un 46,4% més que el 2024) i a 22 d'abril l'increment continua essent notable. En conjunt, des del 2010 la tendència ha estat clarament descendent amb major intensitat que no ho ha estat al conjunt d'Espanya, tot i que destaquen alguns anys amb un elevat nombre de víctimes mortals (2012 i 2018). Aquest any 2025 s'apropa a valors de 10 anys enrere, registrant un evident punt d'inflexió.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Barcelona i Tarragona han estat les demarcacions on s'han registrat més víctimes mortals, acumulant el 85%. El mes de març s'observa un repunt de la sinistralitat, en concret el cap de setmana de Carnaval, amb 7 víctimes mortals.

Per gènere, de les 41 víctimes mortals, el 80% eren homes i el 20% dones. I per franges d'edat, en aquest inici de 2025 s'han produït més morts entre els joves menors de 35 anys, exactament 18 d'aquests 41, el que representa el 44%. Els col·lectius vulnerables son quasi la meitat de les víctimes, 12 eren motoristes, 4 vianants i 3 ciclistes.

Aquesta Setmana Santa a Catalunya només hi ha hagut una víctima mortal, aquest era un ocupant d'un turisme.

5. Conclusió

Ja indicàvem a començaments d'any en fer el balanç de 2024, que l'augment respecte l'any anterior no era bona notícia. És veritat que aquest any hi ha hagut una disminució del nombre de víctimes mortals, però aquestes segueixen sent similars a l'any anterior. Per tant, la paraula que defineix el moment actual és estancament.

Parlem de 257 morts al primer trimestre d'aquest any respecte els 255 l'any passat, però al 2023 aquests eren de 226. No cal mirar només un any enrere sinó que també mirar mes enllà. Una mala notícia que no es pot amagar amb una Setmana Santa en què s'han produït menys víctimes mortals respecte la de l'any passat.

L'evolució en l'àmbit espanyol mostra una disminució de víctimes a autopistes i autovies i un augment a les carreteres convencionals. També mostra una reducció en els vehicles més comuns com poden ser el turisme i la motocicleta, però preocupa el gran increment de víctimes mortals en el col·lectiu d'usuaris vulnerables, sense incloure les motocicletes, sent aquests els vianants, les bicicletes i els ciclomotors.

D'altra banda, a Catalunya la sinistralitat mortal en vies interurbanes presenta una evolució diferent al conjunt d'Espanya. Es registra un gran increment del 46,4%, sent això 13 víctimes més respecte el 2024. Amb aquestes xifres cal insistir en les mesures de seguretat viària.

També cal destacar l'important percentatge de víctimes en turismes i furgonetes que no utilitzaven el cinturó de seguretat, aquesta Setmana Santa, un 50%,

Des del RACC constatem que l'any 2025 ha començat malament en termes de sinistralitat viària i recordem que els objectius de reducció de víctimes mortals i ferits greus a la carretera només seran assolibles amb un enfocament de sistema segur, que es recolza en tres pilars imprescindibles al mateix temps: usuaris, vehicles i infraestructures.