

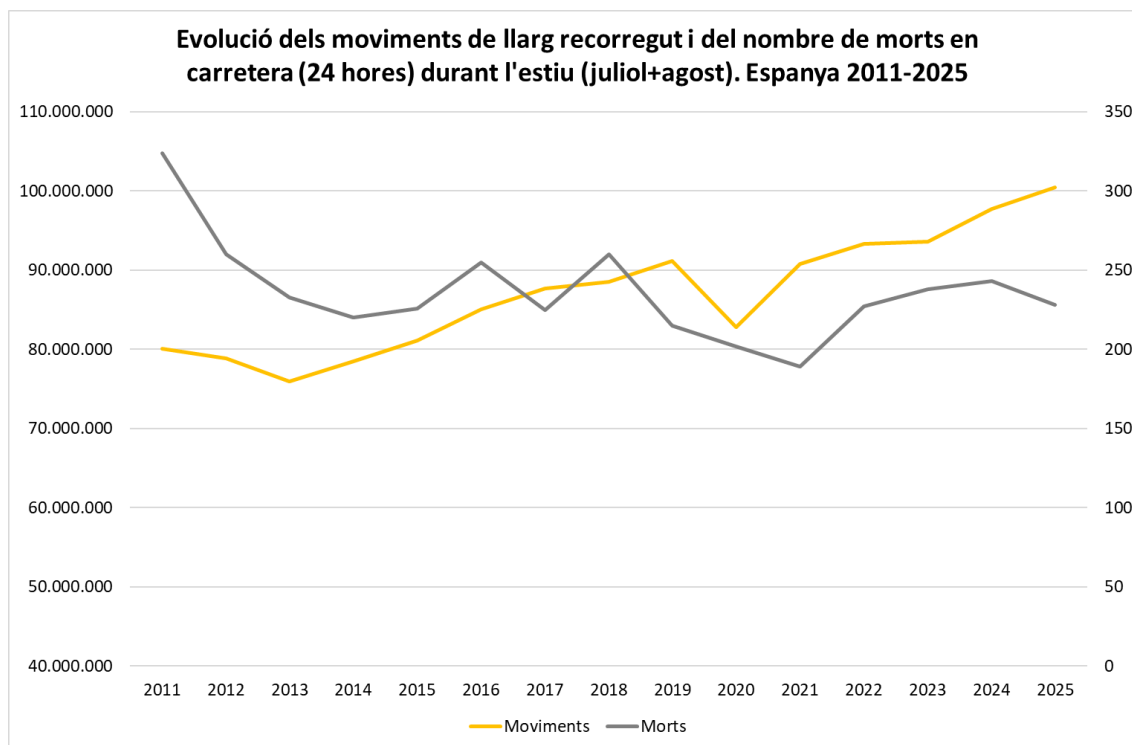


Balanç de sinistralitat estiu de 2025: trencant la tendència al creixement?

Setembre 2025

Introducció

Tal i com ens ha informat la DGT, entre l'1 de juliol i el 31 d'agost de 2025 han mort a les carreteres espanyoles 228 persones en 207 sinistres, durant les primeres 24 hores. Hi hem d'afegir les 949 persones que han hagut de ser hospitalitzades. Tot i que el nombre de morts i de ferits greus ha estat menor que l'any passat (6% i 2%, respectivament), cal dir que aquestes xifres encara estan per sobre de les de l'any 2019, que és el de referència per a la reducció en un 50% de la mortalitat. En definitiva, el nombre de morts encara supera en un 6% els que hi va haver el 2019. En aquest estiu, hi ha hagut el mateix nombre de víctimes mortals tant al juliol com a l'agost (114 persones). Al juliol, això suposa un increment de 4 persones respecte el mateix mes de l'any passat (3,6% mes) i a l'agost una reducció de 19 persones (14,3%). Si ho comparem amb els mesos corresponents de 2019, veiem que al juliol hi ha mort 3 persones menys que l'any de referència (-2,6%) i que a l'agost encara hi ha hagut 16 víctimes mortals més que el 2019 (+16,3%).



Font: elaborat amb dades de la DGT.

Només en part, la situació de la sinistralitat està relacionada amb la mobilitat. Des de la superació de la pandèmia, els darrers estius han vist incrementar de manera notable la mobilitat al conjunt d'Espanya. El nombre de desplaçaments en carretera de 2022 va arribar als 93.363.042, en el que semblava un rècord difícil de superar. Això es va fer ja el 2023, amb més de 93,6 milions de desplaçaments de llarg recorregut, un lleuger increment respecte les dades de l'any anterior i creixent encara fins als 97.765.625 desplaçaments de llarg recorregut el 2024. Enguany s'ha tornat a superar el rècord de l'any passat i els moviments de llarg recorregut han superat els 100 milions (un creixement del 2,8%). En consonància amb aquesta tendència a l'increment de la mobilitat, el nombre de sinistres i víctimes mortals en carretera ha anat creixent fins aquest any, encara que de forma moderada. Fins ara la tendència s'apropava als nivells previs a la pandèmia: passant d'una mitjana de 233 morts pel període 2017-2019 a una de 236 pels anys 2022-2024 en els mesos d'estiu (juliol+agost). Tanmateix, després de tres anys consecutius d'increments respecte l'any de referència del 2019, aquest estiu la tendència creixent s'ha frenat.

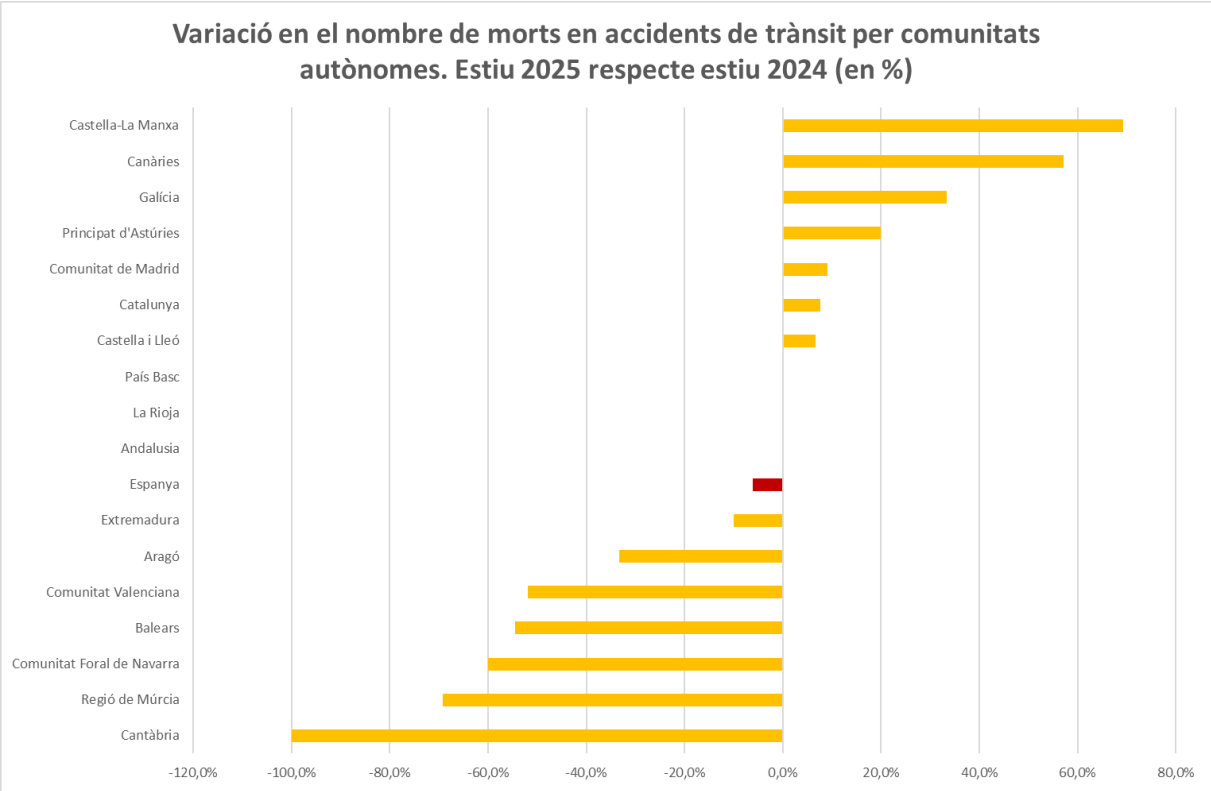
La distribució territorial de la sinistralitat mortal a les carreteres espanyoles durant l'estiu de 2025

Comencem parlant de la distribució territorial en termes absoluts. Hi ha hagut cinc comunitats autònomes en què s'ha superat els 20 morts a les carreteres: Andalusia (47), Castella i Lleó (32), Catalunya (28), Castella-La Mancha (22) i Galícia (20). La qual cosa suposa més del 65% de la mortalitat que hi ha hagut aquest estiu. D'aquestes cinc comunitats, on més ha crescut la sinistralitat mortal ha estat Castella-La Manxa, amb 9 morts més que l'any passat, seguida per Galícia (5 morts més), Castella i Lleó i Catalunya (amb 2 morts més cada una), mentre que Andalusia ha tingut la mateixa mortalitat que el 2024. Segueixen a aquestes comunitats la de València, la de Madrid i Canàries, que superen els 10 morts. Extremadura (9), Aragó (8), País Basc (7), Astúries (6) i Balears (5), en tenen 5 o més. Les de menor mortalitat han estat Navarra (2), la Rioja (2) i Cantàbria que ha assolit la xifra desitjada de zero morts en carretera.

Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit a Espanya per Comunitats Autònomes. Mesos de juliol i agost								
	2019	2021	2022	2023	2024	2025	Diferència 2025/2019	Diferència 2025/2024
Andalusia	37	54	43	39	47	47	10	0
Aragó	10	9	16	13	12	8	-2	-4
Balears	6	11	8	15	11	5	-1	-6
Canàries	8	3	7	5	7	11	3	4
Cantàbria	3	3	1	2	2	0	-3	-2
Castella i Lleó	28	25	30	22	30	32	4	2
Castella-La Manxa	13	7	19	16	13	22	9	9
Catalunya	40	28	33	33	26	28	-12	2
Comunitat de Madrid	12	10	11	21	11	12	0	1
Comunitat Foral de Navarra	1	4	6	4	5	2	1	-3
Comunitat Valenciana	16	9	12	19	27	13	-3	-14
Extremadura	6	3	2	13	10	9	3	-1
Galícia	17	10	16	14	15	20	3	5
La Rioja	5	1	3	2	2	2	-3	0
País Basc	6	4	8	6	7	7	1	0
Principat d'Astúries	2	3	5	9	5	6	4	1
Regió de Múrcia	5	5	7	5	13	4	-1	-9
Ceuta i Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0
Espanya	215	189	227	238	243	228	13	-15

Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

Passem ara presentar les dades en termes relatius, és a dir comparant-ho amb les de l'any passat. En aquest sentit, destaquen els increments de Castella-La Manxa i Canàries, que superen el 50%. La primera d'aquestes dues ha passat dels 13 morts el 2024 a 22 el 2025 (un creixement del 69,2%), mentre que a Canàries s'ha passat de 7 a 11 morts, cosa que suposa un increment del 57,1%. Les altres comunitats que segueixen en termes relatius són: Astúries (20,0%), Madrid (9,1%), Catalunya (7,7%) i Castella i Lleó (6,7%). Andalusia, La Rioja i el País Basc queden igual que l'any passat. Per sota de la mitjana espanyola tenim reduccions a Extremadura (-10,0%), Aragó (-33,3%), Comunitat Valenciana (-51,9%), Balears (-54,5%), Navarra (-60,0%) i Múrcia (-69,2%). Com hem dit, a Cantàbria no hi ha hagut cap mort.

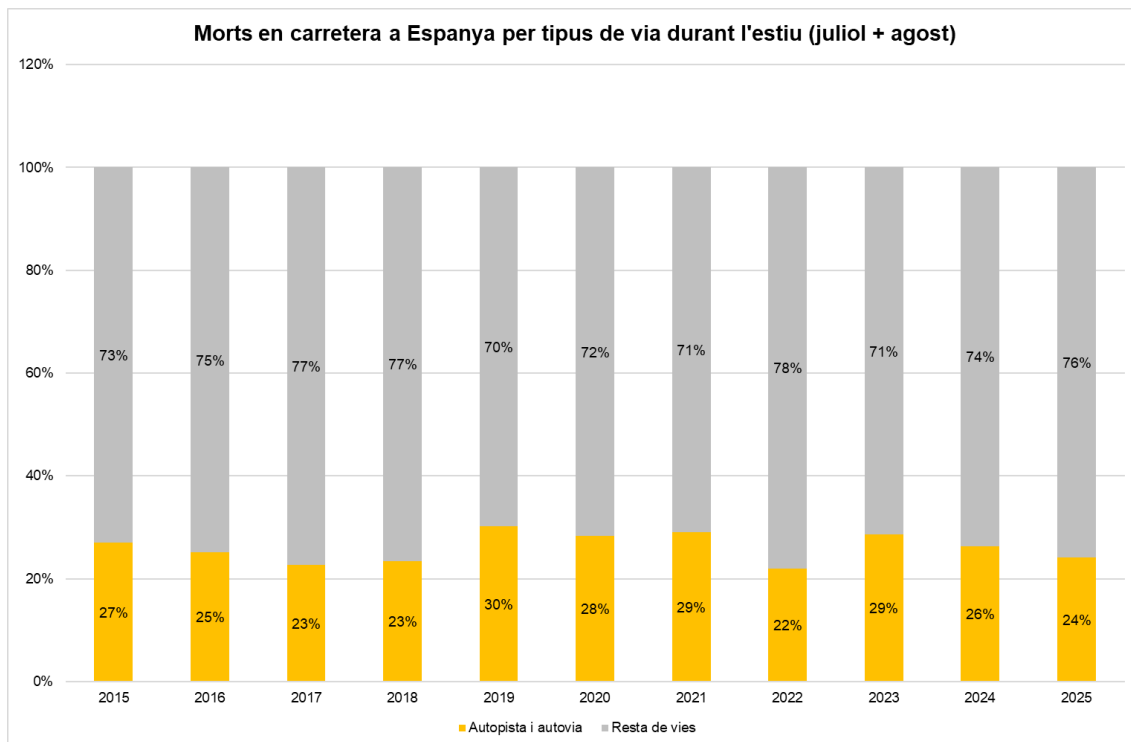


Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

Morts per tipus de carretera i tipus de vehicle

La major part de les morts en accidents de trànsit en carretera es produeixen principalment a les vies convencionals, mentre que les vies de gran capacitat (autopistes i autovies) representen habitualment al voltant d'un 26% de les morts que tenen lloc durant l'estiu. La mortalitat ha caigut en tots els tipus de carreteres respecte l'any passat, però amb intensitats diferents. Així, mentre a les vies de gran capacitat (autopistes i autovies), la reducció ha estat notable, passant de 64 a 55 morts (-14,1%), a les vies convencionals la reducció ha estat més petita, de 179 a 173 (sis persones menys que el 2024, un -3,4%). Respecte el 2019, el comportament ha estat diferent. A les autopistes i autovies, s'ha passat de 65 morts als 55 d'enguany (-15,4%), mentre que a la resta de vies trobem encara xifres superiors al 2019: els 173 morts de 2025 superen encara en un 15,3% els que hi va haver el 2019.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Autopista i autovia	61	64	51	61	65	60	55	50	68	64	55
Resta de vies	165	191	174	199	150	152	134	177	170	179	173
Total	226	255	225	260	215	212	189	227	238	243	228



Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

Més del 40% d'aquestes persones que han mort a les carreteres durant aquest estiu circulaven en turismes. Els morts en aquest mitjà de transport han estat els mateixos que els de l'any passat, és a dir 97 persones, un estancament (a la baixa), després de dos anys (2022 i 2023), amb increments consecutius. Tanmateix, destaca l'augment notable en els darrers tres anys dels modes vulnerables (vianant, bicicleta, ciclomotor i motocicleta).¹ Malgrat una reducció del 12,9% respecte l'any passat, el nombre de morts en aquest tipus de mitjans encara se situa per sobre dels 100 i molt per sobre dels 78 que hi havia hagut el 2021. Tot i que aquest any s'ha reduït sensiblement el nombre de motociclistes morts durant l'estiu, encara representen el 28,5% del total de víctimes mortals a les carreteres. Advertir aquí, que el 27% de les víctimes que anaven en turisme o furgoneta no utilitzaven els accessoris de seguretat.

D'aquesta forma, s'ha passat de 78 morts en aquests mitjans l'any 2021 als 93 de 2022, els 104 de 2023 i, finalment, als 111 de l'any següent (un creixement del 6,7% respecte l'any anterior). L'estiu del 2024, aquest increment ha estat causat sobretot per les víctimes que eren motociclistes, que representen gairebé el 30% del total, que han estat 13 més que l'any anterior (un 25% més). Aquest estiu s'ha pogut reduir lleugerament el nombre de morts en furgonetes, mentre

¹ Recordar que l'estat d'alarma va decaure el 8 de maig de 2021. Per tant, la comparació dels mesos de juliol i agost és pertinent.

que els que circulaven en camió i en la resta de vehicles ho han fet en una persona més.

Morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle. Estiu (juliol + agost)					
	Nombre de morts				
	2021	2022	2023	2024	2025
Vianant	23	20	28	24	20
Bicicleta	6	8	12	16	9
Ciclomotor	1	5	5	4	7
Motocicleta	48	60	59	72	65
Turisme	86	103	112	97	97
Furgoneta	8	10	5	16	14
Camión	9	14	8	9	10
Resta	8	7	9	5	6
Total	189	227	238	243	228
	Percentatges				
	2021	2022	2023	2024	2025
Vianant	12,2%	8,8%	11,8%	9,9%	8,8%
Bicicleta	3,2%	3,5%	5,0%	6,6%	3,9%
Ciclomotor	0,5%	2,2%	2,1%	1,6%	3,1%
Motocicleta	25,4%	26,4%	24,8%	29,6%	28,5%
Turisme	45,5%	45,4%	47,1%	39,9%	42,5%
Furgoneta	4,2%	4,4%	2,1%	6,6%	6,1%
Camión	4,8%	6,2%	3,4%	3,7%	4,4%
Resta	4,2%	3,1%	3,8%	2,1%	2,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

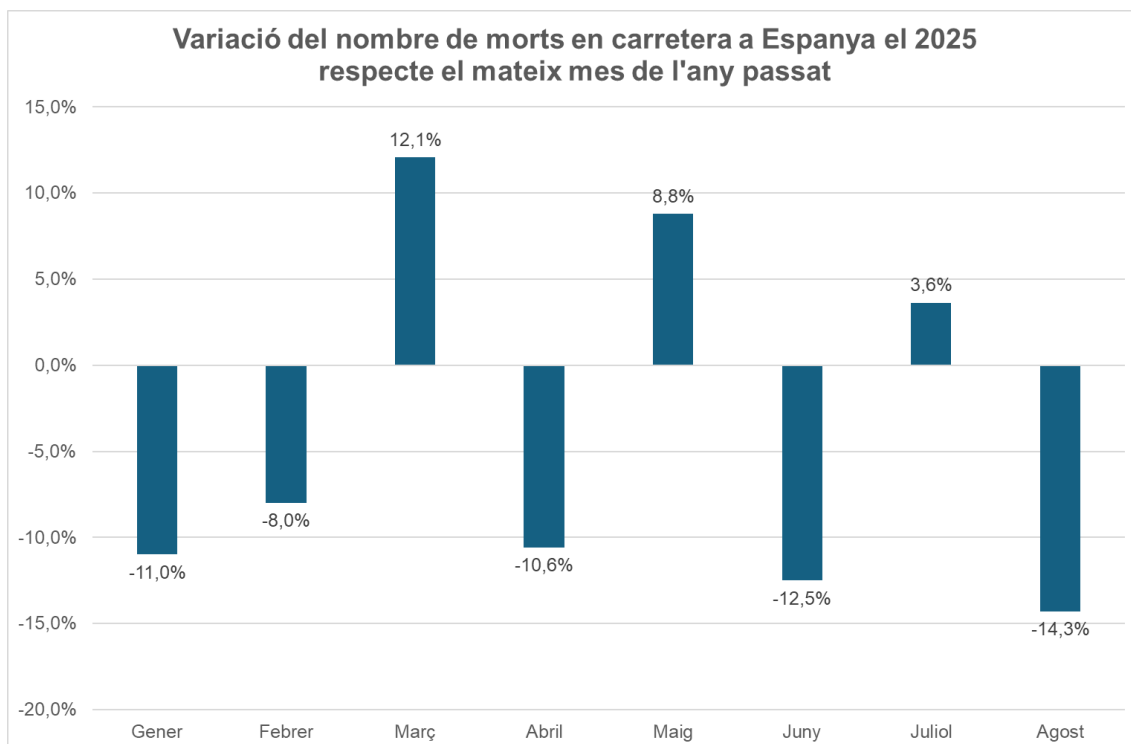
Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

La sinistralitat mortal a Espanya: un balanç provisional de l'any a 15 de setembre

Les dades acumulades de sinistralitat mortal del que portem d'any per tot Espanya a l'hora de tancar aquest balanç arriben fins al 15 de setembre. Si bé les dades de l'estiu poden significar una frenada en l'increment de la sinistralitat mortal, no les podem pas considerar definitives. Si bé el balanç en el que portem d'any fins a l'agost ha estat positiu, les dades de setembre ens han de posar en alerta. A les carreteres espanyoles hi han mort 66 persones durant aquest mes de setembre, 25 més que les víctimes que hi va haver l'any passat: un creixement del 61%. Això ha situat l'acumulat anual en 812 persones, només 10 persones menys que l'any passat i situa la reducció acumulada en un escàs -1%. Òbviament aquestes xifres poden variar, en un o altre sentit. El principal increment en el nombre de morts ara el trobem a les Canàries (13 més que l'any passat), seguida per Navarra (8 morts més) i Catalunya (+6) i trobem increments menors a Astúries (+1), a Cantàbria que no tenia cap mort fins ara (+2), a Castella-La Manxa (+1), Extremadura (+3) i el País Basc (+2).

En conjunt, el major increment de víctimes durant aquest any 2025 s'està produint a les vies convencionals. Fins al 15 de setembre de 2024 hi havia hagut 239 morts a les autopistes i autovies, mentre que aquest any a la mateixa data en sumem 215 (un -10%). A la resta de vies (les convencionals), en canvi s'està produint un increment. A 15 de setembre hi havien perdut la vida 597 persones, 15 més que el 2024 (un increment del 3%).

Tot i amb això, la situació de l'estiu respon a l'evolució de la sinistralitat mortal en carretera que hi ha hagut al llarg de d'aquest any a les carreteres espanyoles. En total, fins a l'agost s'havia produït una reducció del 4,4%. Tot i no ser extraordinària és una dada que permetria trencar la tendència a l'estancament dels darrers anys. Però l'evolució de la sinistralitat ha estat irregular al llarg de l'any. Les reduccions han predominat per sobre dels increments i a més en alguns casos han superat el 10% respecte l'any anterior: gener, abril, juny i, sobretot, agost. Però les dades de març, maig i juliol, ens permeten advertir que no es pot ser triomfalistes.



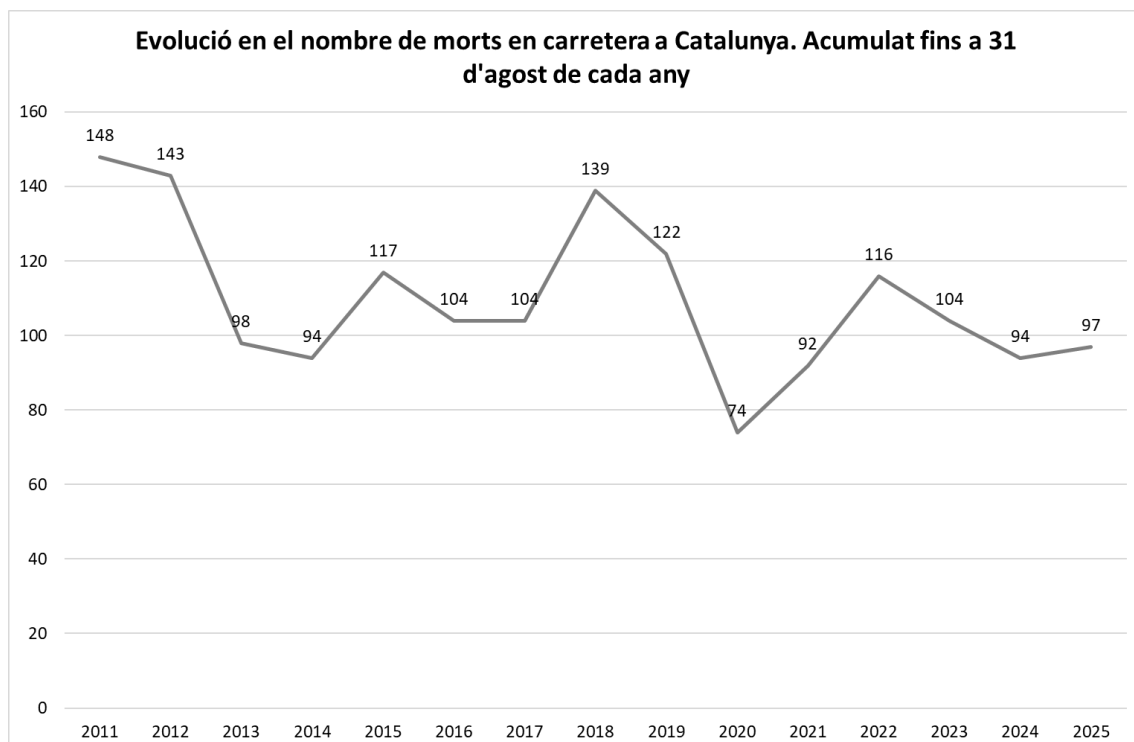
Font: elaborat amb dades de la DGT.

Per resumir-ho, doncs, sembla clar que l'evolució de la sinistralitat mortal d'enguany al conjunt d'Espanya havia seguit una línia relativament positiva en disminuir la mortalitat, però les xifres de setembre són, de moment, decebedores i dificulten assolir els objectius europeus fixats per al 2030.

La sinistralitat mortal a les carreteres catalanes: un balanç fins a 31 d'agost

Durant el conjunt de l'any, Catalunya ha seguit una tendència diferent de la del conjunt d'Espanya, amb un augment notable de la sinistralitat respecte l'any passat. A l'estiu (comptat igual que la DGT: juliol+agost) no ha estat diferent. Tal i com hem vist, aquest estiu a les carreteres catalanes hi han perdut la vida 28 persones, 2 més que l'any passat (un 7,7% més).

Val a dir que el que ha passat aquest estiu està en consonància amb el que ha anat passant durant la resta de l'any. En l'acumulat de l'any fins a 31 d'agost s'han produït 90 accidents mortals a la xarxa viària interurbana, en els quals hi han perdut la vida 97 persones. Això significa un augment del 3,2% respecte el 2024. Tot i que si prenem l'any de referència de 2019, observem una reducció de gairebé el 20%: en aquest any van morir 121 persones en 114 accidents. També s'ha incrementat el nombre de ferits greus, que ha passat dels 554 de 2024 a 570 aquest 2025. Tot plegat, trenca una tendència al descens de la sinistralitat mortal iniciada el 2018.



Font: elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària (2011-2021) i amb balanç de sinistralitat a 31 d'agost del SCT (2022, 2023 i 2024).

A Catalunya, el principal col·lectiu de víctimes mortals entre l'1 de gener i el 31 d'agost han estat els que viatjaven en turisme (42 víctimes mortals), a qui segueixen els motoristes, que amb 30 morts —quatre menys que l'any passat— representen el 30,9% del total de víctimes. A continuació hi trobem els vianants (7) i els ocupants de camions (7), els que anaven en furgoneta (6) i, finalment, els ciclistes (4). Val a dir, que en conjunt, els col·lectius vulnerables (motoristes, vianants i ciclistes) arriben a significar el 42,3% del total de víctimes o, dit d'una altra manera, més de 4 de cada 10 víctimes formen part d'aquests col·lectius.

La major part de les víctimes han tingut lloc a les carreteres de la província de Barcelona, en aquest cas n'han estat 43, tres més que l'any passat. A Tarragona han estat 24 les víctimes mortals (dues més que el 2024), a Lleida han mort 20 persones (també dues més). Girona ha estat la demarcació on menys víctimes mortals hi ha hagut (10) i l'única on s'ha reduït la mortalitat (4 menys). Pel que fa a les vies, l'AP-7 torna a ser la que lidera el rànquing de víctimes mortals (11), seguida per l'A-2 (7) i la C-58 (6). Tot i amb això, la sinistralitat, tal i com assenyala el Servei Català de Trànsit, continua essent força dispersa per les vies interurbanes catalanes.

Conclusió

La sinistralitat mortal a les carreteres espanyoles ha representat un descens respecte l'any passat (-6%). En 207 sinistres hi ha hagut 228 víctimes mortals i 949 han hagut de ser hospitalitzades. Si afegim aquestes víctimes mortals al conjunt de l'any (fins a 31 d'agost) ens resulta un descens del 4,4%. Semblen bones xifres, però les dades a 15 de setembre ens han de posar en alerta. Ja hem advertit en els darrers balanços publicats que Espanya tindrà dificultats per assolir la reducció del 50% de víctimes entre el 2019 i el 2030, que és el que s'ha fixat a nivell europeu.

A Catalunya, tant el balanç de l'estiu com en el que portem acumulat al llarg de l'any (fins a 31 d'agost): en aquesta data hi havia hagut 97 morts a les carreteres, 3 més que el 2024. I si se segueix aquesta tendència sembla clar que l'any en curs pot acabar amb més víctimes que l'anterior. Una situació que es pot revertir, tenint en compte que els 97 morts que hi ha hagut entre l'1 de gener i el 31 d'agost de 2025 representen un 20,5% menys que els que es van produir en el mateix període de 2019, any de referència per als objectius europeus.

Malgrat que s'han reduït, un fet destacable, tant al conjunt d'Espanya com a Catalunya, és el de l'elevat nombre de víctimes mortals que viatjaven en motocicleta. Tant en un cas com en l'altre aquest any s'han situat al voltant de la tercera part de les víctimes.

Des del RACC hem d'insistir en la necessitat d'aturar la pèrdua de vides humanes derivades del trànsit a les carreteres i continuem dient que calen més mesures per tal de poder assolir la fita dels 0 morts en carretera l'any 2050. Mesures ja proposades anteriorment com un pla específic de seguretat per motociclistes, un accés gradual al permís de conduir o una revisió a fons del procés formatiu, que també incorpori la formació continuada... Reforçar, amb els mitjans que calguin la vigilància en carreteres. 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.