

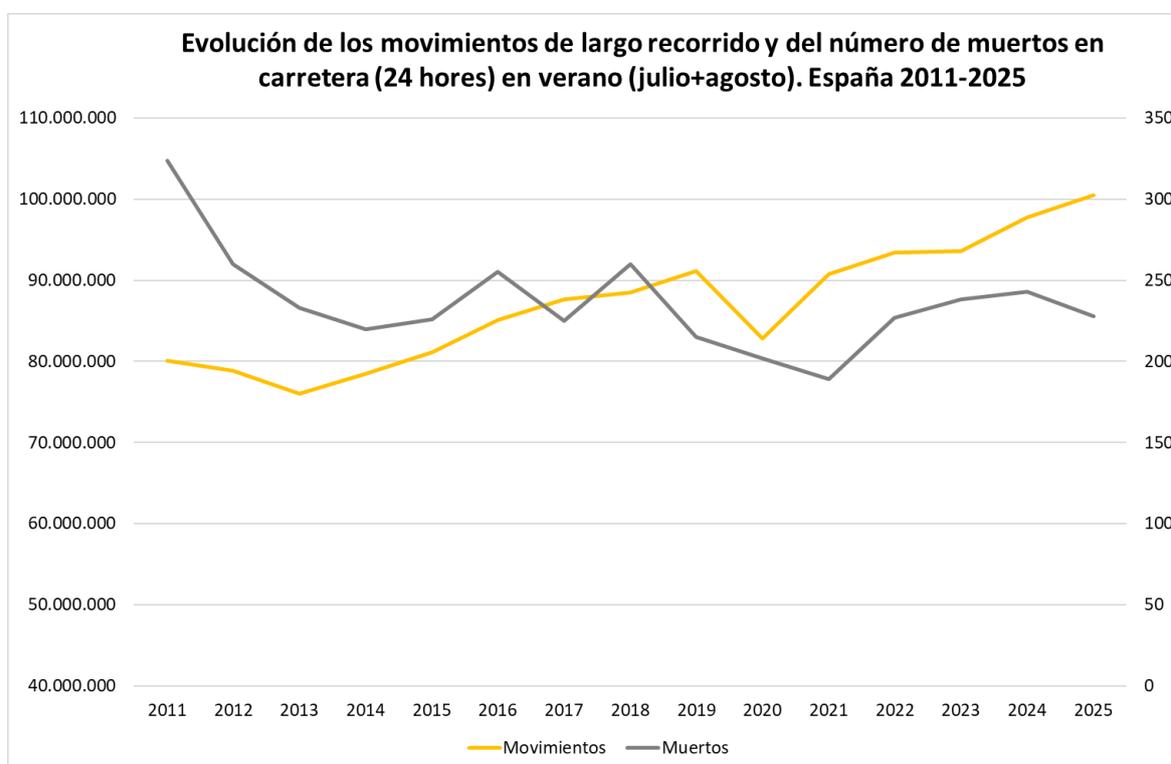


Balance de la siniestralidad en verano de 2025: ¿se rompe la tendencia al alza?

Septiembre 2025

Introducción

Según la DGT, entre el 1 de julio y el 31 de agosto de 2025 han muerto 228 personas en las carreteras españolas en un total de 207 siniestros. A esta cifra hay que añadirle las 949 personas que han tenido que ser hospitalizadas. A pesar de que el número de víctimas mortales y de heridos graves ha sido menor que el del año pasado (6% y 2%, respectivamente), hay que señalar que estas cifras aún están por encima de las de 2019, año de referencia para la reducción en un 50% de la mortalidad. En definitiva, el número de fallecidos todavía supera en un 6% los que hubo en 2019. Este verano ha habido el mismo número de víctimas mortales tanto en julio como en agosto (114 personas). En cuanto a julio, esto supone un incremento de 4 personas respecto al mismo mes del año pasado (3,6% más), mientras que en agosto esta cifra representa una reducción de 19 personas (14,3%). Si lo comparamos con los mismos meses de 2019, vemos que en julio han fallecido 3 personas menos que las que murieron en el año de referencia (-2,6%), pero en agosto ha habido 16 víctimas mortales más que las que hubo en 2019 (+16,3%).



Fuente: elaborado con datos de la DGT.

Solo en parte la situación de la siniestralidad está relacionada con la movilidad. Desde la superación de la pandemia, los últimos veranos han visto incrementar de forma notable la movilidad en el conjunto de España. El número de desplazamientos en carretera en 2022 llegó a los 93.363.042, en lo que parecía un récord difícil de superar. Esto se logró ya en el año 2023, con más de 93,6 millones de desplazamientos de largo recorrido, un ligero incremento respecto a los del año anterior, y se alcanzaron los 97.765.625 desplazamientos de largo recorrido en 2024. Este año se ha vuelto a batir el récord del año pasado y los movimientos de largo recorrido han superado ya los 100 millones (un crecimiento del 2,8%). En consonancia con esta tendencia de incremento de la movilidad, el número de siniestros y víctimas mortales en carretera ha ido creciendo hasta este año, aunque de forma moderada. Hasta ahora la tendencia se acercaba a los niveles previos a la pandemia, pasando de una media de 233 fallecidos en el periodo de 2017 a 2019 a una de 236 entre 2022 y 2024, durante los meses de verano (julio y agosto). No obstante, después de tres años consecutivos de incrementos en comparación con el año 2019, el de referencia, este verano la tendencia creciente se ha frenado.

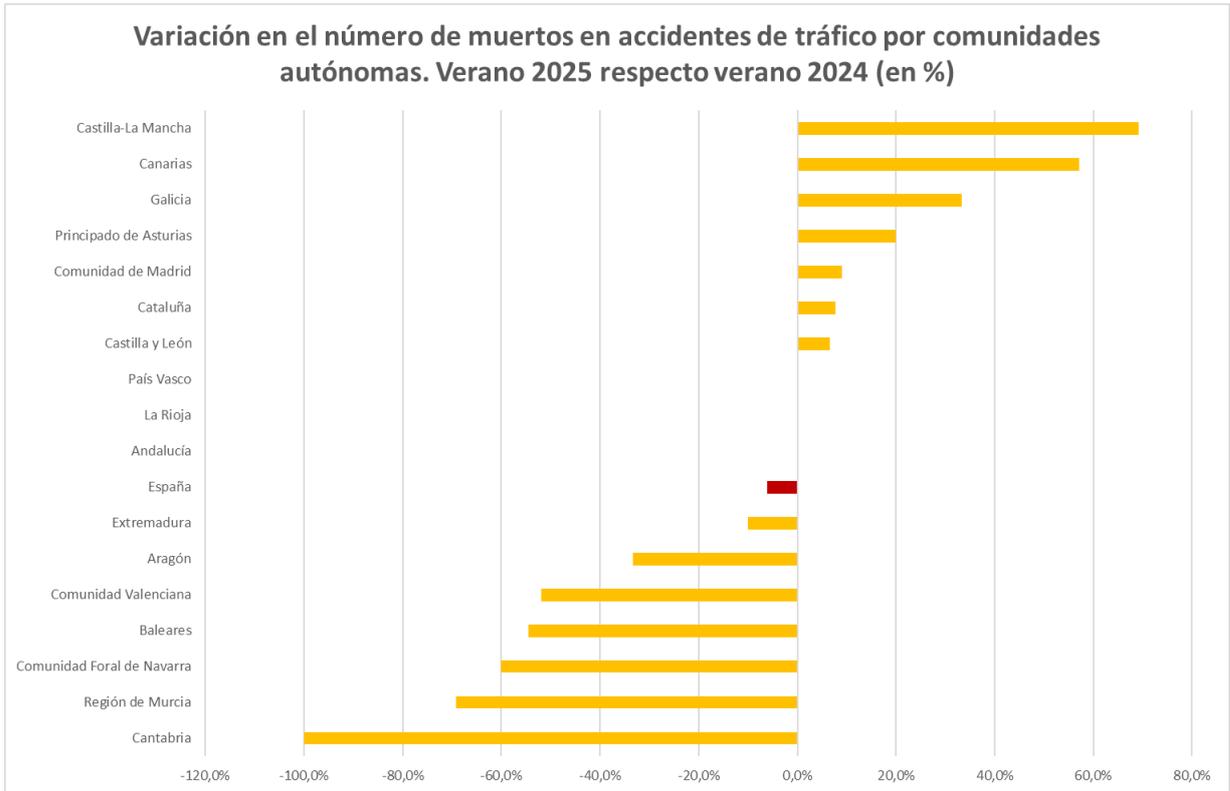
La distribución territorial de la siniestralidad mortal en las carreteras españolas durante el verano de 2025

Empezamos hablando de la distribución territorial en términos absolutos. Ha habido cinco comunidades autónomas en las que se han superado las 20 muertes en carretera: Andalucía (47), Castilla y León (32), Cataluña (28), Castilla-La Mancha (22) y Galicia (20). Esto supone más del 65% de la mortalidad que se ha registrado este verano. De estas cinco comunidades, en Castilla-La Mancha es donde más ha crecido la siniestralidad mortal, con 9 muertos más que el año pasado, seguida por Galicia (5 muertos más) y por Castilla y León y Cataluña (con 2 muertos más cada una), mientras que en Andalucía se ha registrado la misma tasa de mortalidad que en 2024. A estas comunidades les siguen las de Valencia, Madrid y Canarias, que superan las 10 víctimas mortales. A continuación, con 5 o más, se encuentran Extremadura (9), Aragón (8), País Vasco (7), Asturias (6) y Baleares (5). Las de menor mortalidad han sido Navarra (2), La Rioja (2) y Cantabria, que ha logrado la deseada cifra de cero muertes en carretera.

Número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en España por comunidades autónomas. Meses de julio y agosto								
	2019	2021	2022	2023	2024	2025	Diferencia 2025/2019	Diferencia 2025/2024
Andalucía	37	54	43	39	47	47	10	0
Aragón	10	9	16	13	12	8	-2	-4
Baleares	6	11	8	15	11	5	-1	-6
Canarias	8	3	7	5	7	11	3	4
Cantabria	3	3	1	2	2	0	-3	-2
Castilla y León	28	25	30	22	30	32	4	2
Castilla-La Mancha	13	7	19	16	13	22	9	9
Cataluña	40	28	33	33	26	28	-12	2
Comunidad de Madrid	12	10	11	21	11	12	0	1
Comunidad Foral de Navarra	1	4	6	4	5	2	1	-3
Comunidad Valenciana	16	9	12	19	27	13	-3	-14
Extremadura	6	3	2	13	10	9	3	-1
Galicia	17	10	16	14	15	20	3	5
La Rioja	5	1	3	2	2	2	-3	0
País Vasco	6	4	8	6	7	7	1	0
Principado de Asturias	2	3	5	9	5	6	4	1
Región de Murcia	5	5	7	5	13	4	-1	-9
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0
España	215	189	227	238	243	228	13	-15

Fuente: elaborado con datos de la DGT. Son cifras de muertes en carretera a 24 horas.

Ahora pasamos a presentar los datos en términos relativos; es decir, comparándolos con los del año pasado. En este sentido, destacan los incrementos de Castilla-La Mancha y Canarias, que superan el 50%. La primera de estas dos comunidades ha pasado de los 13 fallecidos de 2024 a los 22 de este 2025 (un crecimiento del 69,2%), mientras que en Canarias se ha pasado de 7 a 11 víctimas mortales, lo que supone un incremento del 57,1%. Las comunidades que las siguen en términos relativos son: Asturias (20,0%), Madrid (9,1%), Cataluña (7,7%) y Castilla y León (6,7%). Por su parte, Andalucía, La Rioja y el País Vasco mantienen las mismas cifras que el año pasado. Por debajo de la media española se han registrado reducciones en Extremadura (-10,0%), Aragón (-33,3%), la Comunidad Valenciana (-51,9%), Baleares (-54,5%), Navarra (-60,0%) y Murcia (-69,2%). Como hemos dicho, en Cantabria no ha habido ninguna víctima mortal.

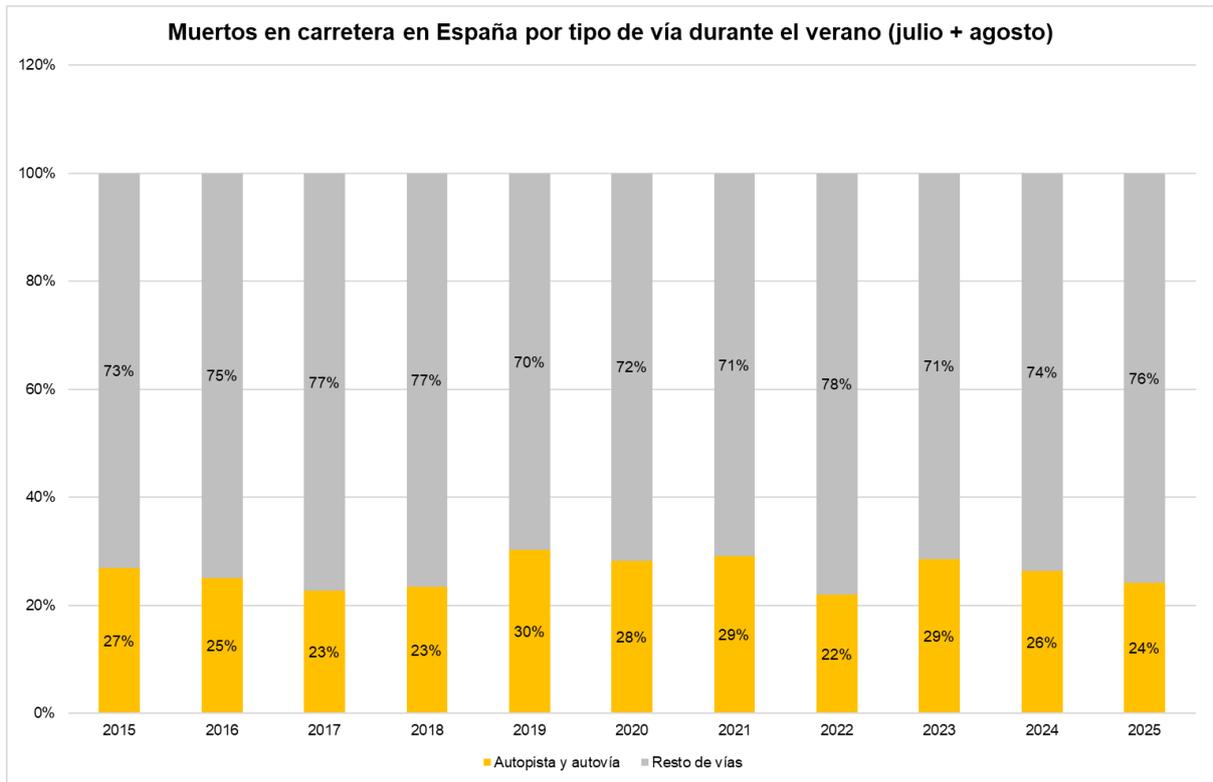


Fuente: elaborado con datos de la DGT. Son cifras de muertes en carretera a 24 horas.

Muertes por tipo de carretera y de vehículo

La mayor parte de las muertes en accidentes de tráfico en carretera se producen principalmente en las vías convencionales, mientras que en las vías de gran capacidad (autopistas y autovías) se registran habitualmente alrededor del 26% de las muertes que tienen lugar durante el verano. La mortalidad ha caído en todos los tipos de carreteras respecto al año pasado, pero con intensidades diferentes. Así, mientras en las vías de gran capacidad (autopistas y autovías) la reducción ha sido notable, pasando de 64 a 55 víctimas mortales (-14,1%), en las vías convencionales la reducción ha sido menor, de 179 a 173 (6 personas menos que en 2024, un -3,4%). En comparación con el año 2019, el comportamiento ha sido distinto: en las autopistas y autovías se ha pasado de 65 muertos a los 55 de este año (-15,4%), mientras que en el resto de vías todavía encontramos cifras superiores a las de 2019: las 173 personas fallecidas de 2025 aún superan en un 15,3% a las que hubo en 2019.

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



Fuente: elaborado con datos de la DGT. Son cifras de muertes en carretera a 24 horas.

Más del 40% de las personas que han muerto en las carreteras este verano circulaban en turismos. Los fallecidos en este medio de transporte han sido los mismos que el año pasado; es decir, 97 personas, lo que supone un estancamiento (a la baja) tras dos años (2022 y 2023) de incrementos consecutivos. Sin embargo, ha habido un aumento notable de muertes entre los modos vulnerables (peatón, bicicleta, ciclomotor y motocicleta)¹ en los últimos tres años. A pesar de la reducción del 12,9% respecto al año pasado, el número de víctimas mortales en este tipo de medios aún se sitúa por encima de las 100 y muy por encima de las 78 que hubo en 2021. Si bien este año se ha reducido sensiblemente el número de motociclistas fallecidos durante el verano, todavía representan el 28,5% del total de víctimas mortales en las carreteras. Aquí es importante señalar que el 27% de las víctimas que iban en turismo o furgoneta no utilizaban los accesorios de seguridad.

De esta forma, se ha pasado de las 78 muertes en estos medios que hubo en 2021 a las 93 de 2022, las 104 de 2023 y, finalmente, las 111 en el año siguiente (un aumento del 6,7% en comparación con el año anterior). En el verano de 2024, el incremento se debió sobre todo a las víctimas que eran motociclistas, que representan casi el 30% del total y que sumaron 13 más que el año anterior

¹ Recordar que el estado de alarma finalizó el 8 de mayo de 2021. Por lo tanto, la comparación de los meses de julio y agosto es pertinente.

(+25%). Este verano se ha podido reducir ligeramente el número de personas que han fallecido mientras se desplazaban en furgoneta, pero ha habido una muerte más entre las que circulaban en camión y en el resto de vehículos.

Muertes en accidentes de tráfico por tipo de vehículo. Verano (julio y agosto)					
	Número de víctimas mortales				
	2021	2022	2023	2024	2025
Peatón	23	20	28	24	20
Bicicleta	6	8	12	16	9
Ciclomotor	1	5	5	4	7
Motocicleta	48	60	59	72	65
Turismo	86	103	112	97	97
Furgoneta	8	10	5	16	14
Camión	9	14	8	9	10
Resto	8	7	9	5	6
Total	189	227	238	243	228
	Porcentajes				
	2021	2022	2023	2024	2025
Peatón	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%
Turismo	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%
Resto	4,2%	3,1%	3,8%	2,1%	2,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

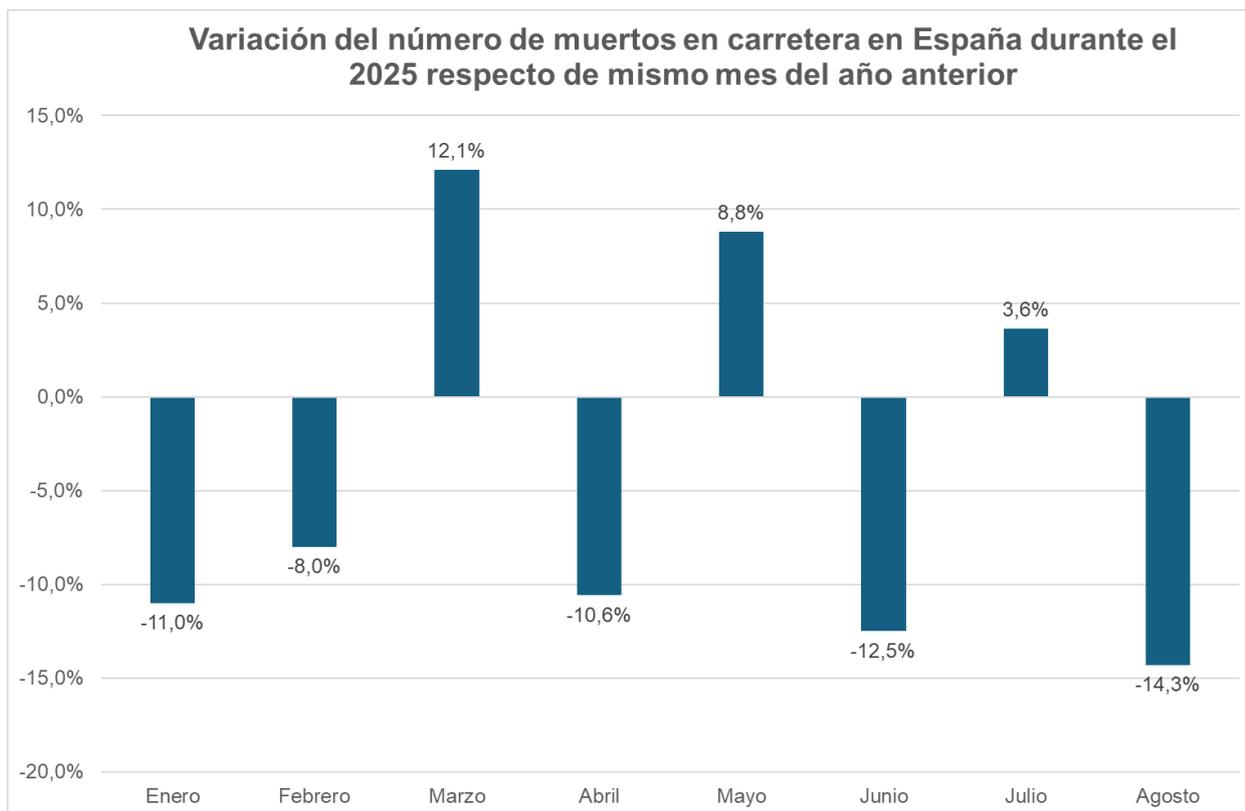
Fuente: elaborado con datos de la DGT. Son cifras de muertes en carretera a 24 horas.

La siniestralidad mortal en España: balance provisional del año a 15 de septiembre

Los datos acumulados de siniestralidad mortal en lo que llevamos de año en toda España al cierre de este balance llegan hasta el 15 de septiembre. Si bien los datos del verano apuntan a un parón en el incremento de la siniestralidad mortal, no los podemos dar por definitivos. Aunque el balance en lo que llevamos de año hasta agosto ha sido positivo, los datos de septiembre nos deben poner en alerta. En las carreteras españolas han muerto 66 personas durante este mes de septiembre, 25 más que el año pasado, lo que supone un crecimiento del 61%. Esto sitúa el acumulado anual en 812 personas, solo 10 menos que el año pasado, lo que representa una reducción acumulada de apenas un -1%. Obviamente estas cifras pueden variar en uno u otro sentido. El principal incremento en el número de muertes ahora lo encontramos en las tres siguientes comunidades autónomas: Canarias (13 más que el año pasado), seguida de Navarra (+8) y Cataluña (+6). Y vemos aumentos menores en Asturias (+1); Cantabria (+2), que no tenía registrada ninguna víctima mortal hasta ahora; Castilla-La Mancha (+1); Extremadura (+3) y, finalmente, País Vasco (+2).

En su conjunto, el mayor incremento de víctimas durante este 2025 se está produciendo en las vías convencionales. Hasta el 15 de septiembre de 2024 se habían registrado 239 muertes en autopistas y autovías, mientras que en el mismo período de este año se han contabilizado 215 (una reducción del 10%). En cambio, en el resto de vías (las convencionales), se está dando un incremento. A 15 de septiembre han perdido la vida 597 personas, 15 más que en 2024 (un incremento del 3%).

Con todo, la situación del verano responde a la evolución de la siniestralidad mortal en carretera que ha habido a lo largo de este año en las carreteras españolas. En total, hasta agosto se había registrado una reducción del 4,4%. Aunque no se trata de un descenso extraordinario, es un dato que permitiría romper la tendencia al estancamiento de los últimos años. Pero la evolución de la siniestralidad ha sido irregular a lo largo del año. Las reducciones han predominado por encima de los incrementos y, además, en algunos meses se ha superado el 10% respecto al año anterior: enero, abril, junio y, sobre todo, agosto. Sin embargo, los datos de marzo, mayo y julio nos advierten de que no se puede ser triunfalistas.



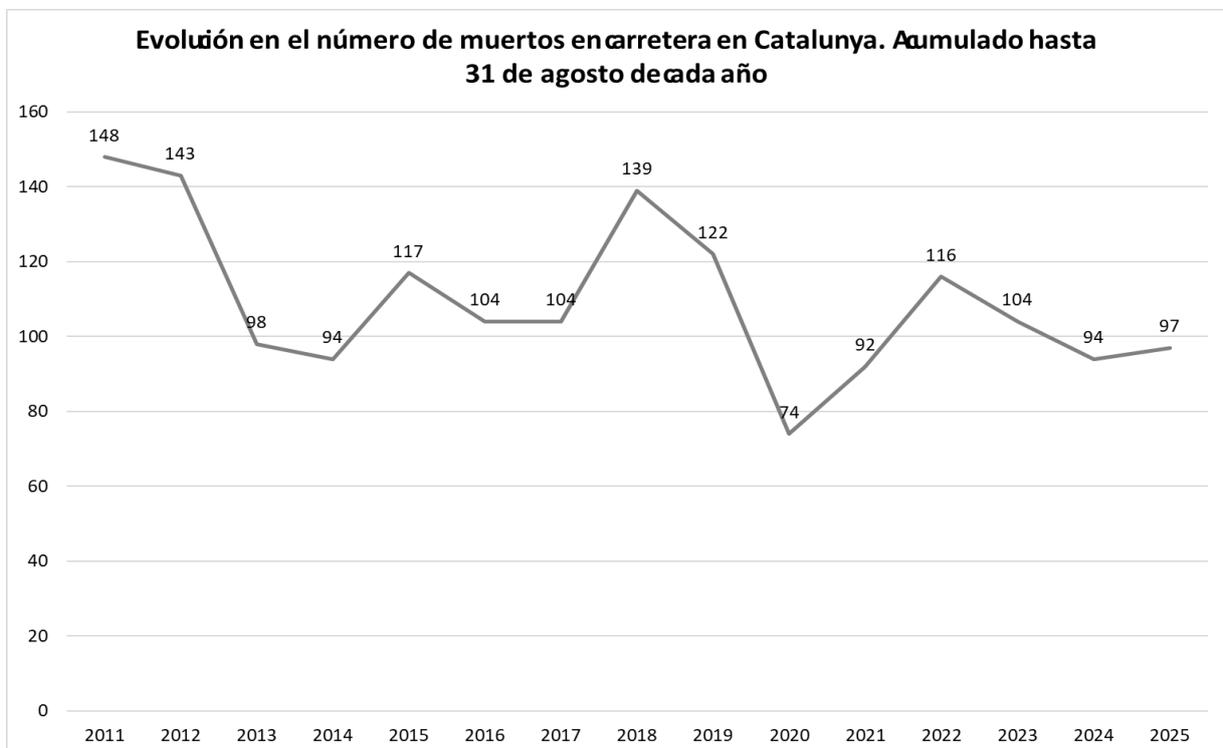
Fuente: elaborado con datos de la DGT.

En resumen, la evolución de la siniestralidad mortal de este año en el conjunto de España había seguido una línea relativamente positiva hasta agosto al disminuir la tasa de mortalidad, pero las cifras de septiembre son, de momento, decepcionantes y nos alejan de los objetivos europeos fijados para el año 2030.

La siniestralidad mortal en las carreteras catalanas: balance hasta el 31 de agosto

A lo largo del año, Cataluña ha seguido una tendencia distinta a la del conjunto de España, con un aumento notable de la siniestralidad en comparación con el año pasado. Las cifras del verano (contabilizadas igual que la DGT, las de julio y agosto) no han sido diferentes. Tal y como hemos visto, este verano en las carreteras catalanas han perdido la vida 28 personas, 2 más que el año pasado (un 7,7% más).

Lo que ha ocurrido este verano está en consonancia con lo que ha ido sucediendo durante el resto del año. En el acumulado del año hasta el 31 de agosto, se han producido 90 accidentes mortales en la red viaria interurbana, en los cuales han perdido la vida 97 personas. Esto representa un aumento del 3,2% respecto a 2024. Sin embargo, si comparamos estos datos con los de 2019, año de referencia, observamos una reducción de casi el 20%: aquel año murieron 121 personas en 114 accidentes. También se ha incrementado el número de heridos graves, que ha pasado de 554 en 2024 a 570 este 2025. Todo ello rompe la tendencia al descenso de la siniestralidad mortal que se inició en 2018.



Fuente: elaboración propia con los datos abiertos del Observatorio de la Seguridad Vial (2011-2021) y con los del balance de siniestralidad a 31 de agosto del Servei Català de Trànsit (2022, 2023 y 2024).

En Cataluña, el principal colectivo de víctimas mortales entre el 1 de enero y el 31 de agosto ha sido el de las personas que viajaban en turismo (42 muertes), seguido por el de los motoristas, que, con 30 muertes —4 menos que el año pasado—, representan el 30,9% del total de víctimas. A continuación está el colectivo de los peatones (7 muertes) y el de los ocupantes de camiones (también 7), las personas que circulaban en furgoneta (6) y, finalmente, los ciclistas (4). Conviene señalar que, en su conjunto, los colectivos vulnerables (motoristas, peatones y ciclistas) representan hasta el 42,3% del total de víctimas o, dicho de otro modo, más de 4 de cada 10 víctimas forman parte de estos colectivos.

La mayor parte de las víctimas han perdido la vida en las carreteras de la provincia de Barcelona, concretamente 43 personas (3 más que el año pasado). En Tarragona ha habido 24 víctimas mortales (2 más que en 2024) y en Lleida han fallecido 20 personas (también 2 más). Girona ha sido la demarcación con menos víctimas mortales (10) y la única en la que se ha reducido la mortalidad (4 menos). En cuanto a las vías, la AP-7 vuelve a ser la que registra la mayor tasa de mortalidad (11 víctimas mortales), seguida de la A-2 (7) y la C-58 (6). A pesar de todo, la siniestralidad, según indica el Servei Català de Trànsit, sigue estando bastante repartida entre las vías interurbanas catalanas.

Conclusión

Este verano, la siniestralidad mortal en las carreteras españolas ha experimentado un descenso en comparación con el del año pasado (-6%). Ha habido un total de 207 siniestros, que se han saldado con 228 víctimas mortales y 949 heridos que han requerido hospitalización. Sumando estas víctimas mortales a las del conjunto del año (hasta el 31 de agosto), se observa un descenso del 4,4%. Aunque las cifras parecen alentadoras, los datos a 15 de septiembre nos obligan a mantenernos en alerta. Ya hemos señalado en los últimos balances publicados que España tendrá dificultades para alcanzar la reducción del 50% de víctimas entre 2019 y 2030, objetivo establecido a nivel europeo.

En Cataluña, el balance del verano y el acumulado hasta el 31 de agosto se han saldado con un total de 97 víctimas mortales en las carreteras, 3 más que en 2024. Si se sigue esta tendencia parece claro que el año en curso probablemente acabe con más víctimas que el anterior, una situación que se podría revertir teniendo en cuenta que los 97 fallecidos que ha habido entre el 1 de enero y el 31 de agosto de 2025 representan un 20,5% menos que los que hubo en el mismo periodo de 2019, año de referencia para los objetivos europeos.

A pesar de dicha reducción, un hecho destacable, tanto en el conjunto de España como en Cataluña, es el elevado número de víctimas mortales que viajaban en motocicleta. Tanto en un caso como en el otro, este año los motoristas han representado cerca de un tercio de las víctimas.

Desde el RACC debemos insistir en la necesidad de detener la pérdida de vidas humanas debidas al tráfico en nuestras carreteras, y seguimos reclamando más medidas para poder alcanzar el objetivo de las 0 muertes en carretera en 2050. Algunas de estas medidas ya han sido propuestas anteriormente, como la elaboración de un plan específico de seguridad para motociclistas, el acceso gradual al carné de conducir, una revisión a fondo del proceso formativo que también incorpore formación continua y reforzar con los medios necesarios la vigilancia en carretera, además de realizar nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y persistir en la concienciación y la educación de las personas. En definitiva, hay que realizar nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver a la senda de los descensos notables de la siniestralidad mortal.