

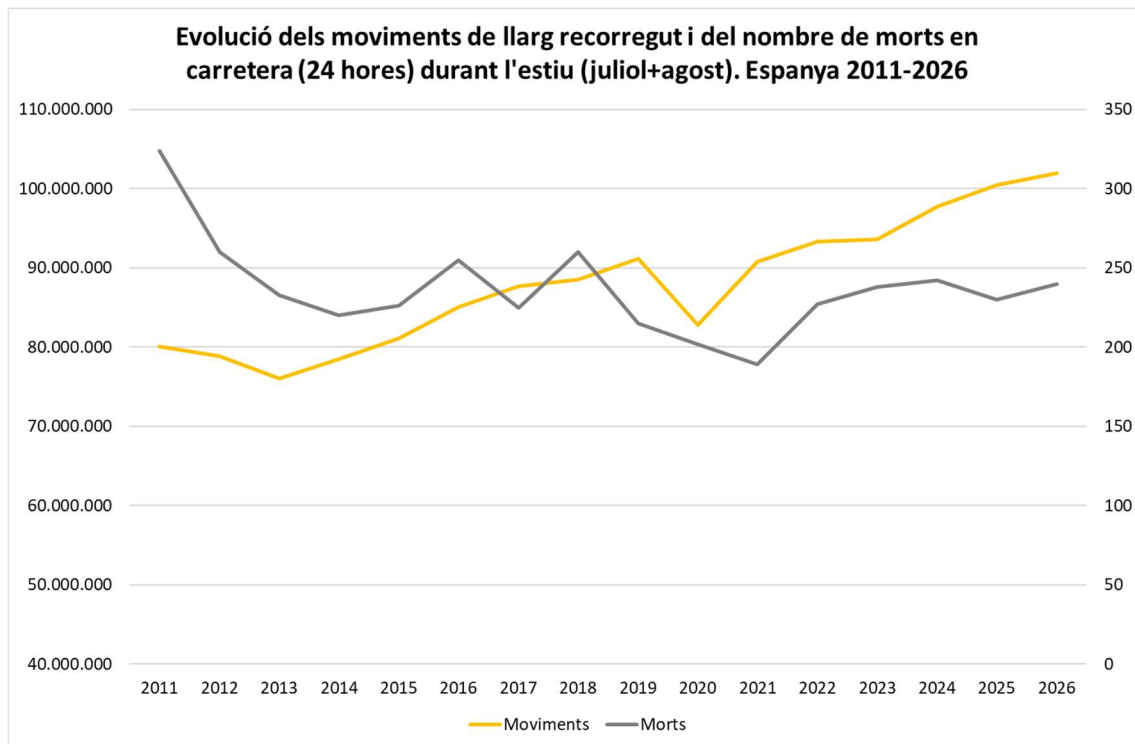
**Balanç de sinistralitat estiu de 2026:
no es pot dir blat...**

En publicar el balanç de Setmana Santa d'enguany,¹ ja fèiem un crit d'alerta sobre que el que havia passat durant aquells dies i durant la primera meitat del mes d'abril ens havien de posar alerta sobre l'evolució de la sinistralitat a Espanya i a Catalunya durant el primer trimestre. Efectivament, durant aquests tres primers mesos de l'any la reducció havia estat força notable: del 22% respecte el 2025 en el conjunt d'Espanya i del 45%, en el cas de Catalunya. Tanmateix, tenint en compte el que havia passat durant la Setmana Santa i en la primera meitat del mes d'abril, ja advertíem que les diferències en comparació amb l'any passat s'anaven reduint i que, per tant, ens havíem de mantenir en alerta i no relaxar-nos, cosa que implica tant les autoritats com els usuaris. Lamentablement, l'evolució a partir del darrer balanç no ha estat positiva a Espanya, atès que la reducció de la mortalitat ha arribat a nivells relativament baixos: a 21 de setembre el nombre acumulat al llarg de l'any de morts en carretera a Espanya se situa en 800 (-5,1% respecte el 2025). A Catalunya la situació és lleugerament millor, però l'evolució no la podem considerar positiva tenint en compte que s'ha passat dels 109 morts el 2025 als 94 d'enguany (una reducció del -13,8%). Està clar: la notable diferència que s'havia aconseguit durant el primer trimestre s'ha esvaït durant la segona meitat de l'any.

La sinistralitat mortal a Espanya durant l'estiu de 2026

Centrem-nos ara en el que ha passat aquest estiu. Segons la informació facilitada per la DGT, entre l'1 de juliol i el 31 d'agost de 2026 han mort a les carreteres espanyoles 240 persones i 926 més han hagut d'ésser hospitalitzades. Si ho comparem amb l'any de referència per al compliment de l'objectiu europeu, que és el 2019, veiem que hi ha hagut 25 morts més (11,6% per sobre dels 215 morts de 2019) i 34 persones ferides que han requerit hospitalització (un increment del 4%). Si ho comparem amb les dades de l'any passat el que constatem és un nombre de víctimes mortals més gran (9 més, un creixement del 4%) però un nombre de ferits greus inferior: 106 menys (una baixada del 10%). Si ho desglossem per mesos, al juliol hi ha hagut 110 persones que han perdut la vida a la carretera. Això comporta un descens tant respecte el 2019 (-6%) com de l'any passat (-4%). Cal atribuir el resultat final de l'estiu al que ha passat el mes d'agost que, per dir-ho d'alguna manera, ha estat un mes "per oblidar", si més no pel que fa a la sinistralitat viària. Així, en aquest vuitè mes de l'any 2026 hi ha hagut 130 morts a les carreteres. Aquesta xifra suposa un increment del 33% respecte el 2019, any en què s'hi van registrar 98 morts per accident de trànsit. També suposa un fort increment si ho comparem amb l'any passat: 15 morts més (un increment del 13%).

¹ Vegeu el balanç a: <https://mobilitat.racc.cat/informe-balanç-de-sinistralitat-setmana-santa-2026/>

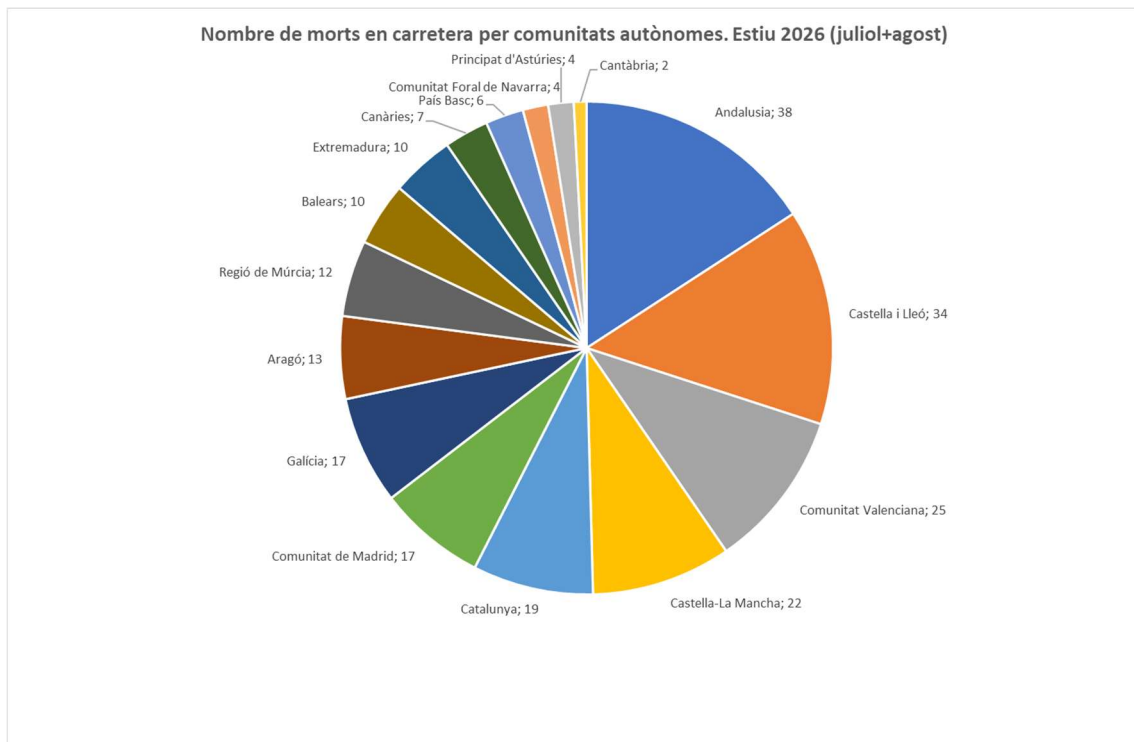


Font: elaborat amb dades de la DGT.

Tot i que és difícil establir una relació de causa-efecte, sembla clar que hi ha una correlació positiva entre l'augment del nombre de moviments de llarg recorregut i l'increment de la sinistralitat, fet que no es veu de manera tan clara abans de la pandèmia. En aquest sentit, el nombre de desplaçaments en carretera de 2022 va arribar als 93.363.042, en el que semblava un rècord difícil de superar. Sostre que es va superar el 2023, amb més de 93,6 milions de desplaçaments de llarg recorregut, un lleuger increment respecte les dades de l'any anterior i va tornar a créixer encara fins als 97.765.625 el 2024. L'any 2025 ja es va arribar a una quantitat superior als 100 milions de desplaçaments, i aquest estiu de 2026 la DGT els ha calculat en 101.969.351. D'aquesta forma, la mobilitat ha crescut un 11,9% respecte el 2019 i les víctimes mortals són, en paral·lel, un 11,6% superiors respecte el mateix any, tal i com ja hem dit. No volem dir amb això, però, que l'increment de la mobilitat sigui l'única causa de la sinistralitat però sí que indica una cosa òbvia: amb un major nombre de desplaçaments el risc de patir un accident greu augmenta.

La distribució territorial de la sinistralitat mortal a les carreteres espanyoles durant l'estiu de 2026

En aquest estiu de 2026 quatre comunitats acumulen gairebé el 50% de les víctimes mortals (el 49,6%, per ser més exactes). Andalusia, amb 38 persones mortes, i Castella i Lleó, lideren aquest trist rànquing, seguides per la Comunitat Valenciana (25) i Castella-La Mancha (amb 22 víctimes mortals). Catalunya (19), Galícia, Aragó, Múrcia, les Balears i Extremadura se situen entre 10 i 19 morts en accidents de trànsit. Les comunitats amb menor sinistralitat mortal a la carretera són el País Basc (6), Navarra (4), Astúries (4) i Cantàbria (2). A la Rioja i, com és habitual, a les ciutats autònomes de Ceuta i Melilla no hi ha hagut cap víctima.



Font: elaborat amb dades de la DGT. La Rioja y les ciutats autònomes de Ceuta i Melilla no han tingut cap víctima mortal en accident de trànsit. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

Tot i amb això, les dades en termes absoluts fan difícil una comparació tenint en compte la diferent dimensió de les comunitats autònomes. Per aquest motiu, tot i que no és l'indicador perfecte, establim una comparació amb el nombre de morts per milió d'habitants. En aquest sentit, observem vuit comunitats que superen els 4,9 morts per milió d'habitants de la mitjana espanyola. En concret són, per ordre de major a menor, Castella i Lleó, Castella-La Mancha, Aragó, Extremadura, Balears, Múrcia, Galícia i Navarra. Deixant de banda els casos de Ceuta, Melilla i la Rioja, les comunitats de Catalunya, Madrid i el País Basc —amb 2,3, 2,4 i 2,7 morts per milió d'habitants— són les que presenten uns millors resultats. Entre mig hi trobem Canàries, Cantàbria, Astúries, Andalusia i la Comunitat Valenciana.

Morts per milió d'habitants en accident de trànsit per comunitat autònoma a l'estiu (juliol+agost)							
	2019	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Castella i Lleó	11,7	10,5	12,6	9,2	12,5	13,3	14,2
Castella-La Mancha	6,4	3,4	9,2	7,7	6,2	10,3	10,3
Aragó	7,6	6,8	12,0	9,7	8,9	5,9	9,5
Extremadura	5,6	2,8	1,9	12,3	9,5	8,5	9,5
Balears	5,2	9,3	6,7	12,4	8,9	4,0	8,0
Regió de Múrcia	3,3	3,3	4,6	3,2	8,3	2,5	7,6
Galícia	6,3	3,7	5,9	5,2	5,5	7,7	6,3
Comunitat Foral de Navarra	1,5	6,0	9,0	6,0	7,4	2,9	5,8
Comunitat Valenciana	3,2	1,8	2,3	3,6	5,1	2,4	4,6
Andalusia	4,4	6,4	5,1	4,5	5,4	5,5	4,4
Principat d'Astúries	2,0	3,0	5,0	8,9	5,0	5,9	3,9
Cantàbria	5,2	5,1	1,7	3,4	3,4	0,0	3,4
Canàries	3,7	1,4	3,2	2,3	3,1	4,9	3,1
País Basc	2,7	1,8	3,6	2,7	3,1	3,1	2,7
Comunitat de Madrid	1,8	1,5	1,6	3,1	1,6	1,7	2,4
Catalunya	5,2	3,6	4,3	4,2	3,1	3,4	2,3
La Rioja	15,8	3,1	9,4	6,2	6,2	6,1	0,0
Ceuta i Melilla	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Espanya	4,6	4,0	4,8	4,9	5,0	4,7	4,9

Font: elaborat amb dades de la DGT i INE.

Si ens fixem en com han evolucionat respecte l'any 2019, veiem que la major part de les comunitats han empitjorat en aquest indicador. Així, 10 comunitats tenen més morts per milió d'habitants que el 2019: Navarra ha passat d'1,5 el 2019 a 5,8; Múrcia de 3,3 a 7,6; Astúries de 2 a 3,9; Extremadura de 5,6 a 9,5; Castella-La Mancha de 6,4 a 10,3; Balears de 5,2 a 8; la comunitat Valenciana de 3,2 a 4,6, Madrid d'1,8 a 2,4; Aragó de 7,6 a 9,5, i Castella i Lleó d'11,7 a 14,2. Entre els que han millorat posicions respecte el 2019, Catalunya és la que ha tingut una evolució més positiva, passant de 5,2 morts per milió d'habitants a 2,3; li segueixen Cantàbria (de 5,2 a 3,4), Canàries (amb un lleuger descens de 3,7 a 3,1). El País Basc, Galícia i Andalusia estan en aquest estiu del 2026 al mateix nivell que el del 2019: 2,7, 6,3 i 4,4 morts per milió d'habitants respectivament.

Més enllà dels límits administratius, la geolocalització del total de persones mortes i ferides greus durant els mesos de juliol i d'agost ens permet observar que la major part dels accidents greus s'han produït en els grans eixos viaris. Destaca l'eix que representa l'AP-7/A-7/N-340, des de la frontera amb França fins a Cadis i també veiem un nombre relativament elevat d'accidentalitat greu a l'eix de l'A-66 que s'inicia a Sevilla i segueix cap al nord en direcció al Cantàbric. Més enllà d'aquests eixos viaris també podem destacar la concentració que es produeix en la conurbació de Madrid i també al voltant de l'A-6 a Galícia.

Geolocalització del nombre total de persones mortes i ferides hospitalitzades. Estiu 2026



Font: DGT, *Informe especial: Siniestralidad mortal en verano 2026. Vías interurbanas.*

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 27% de les morts que tenen lloc durant l'estiu. Si ho comparem amb l'any passat, el nombre de víctimes mortals ha estat diferent segons el tipus de via. Mentre a les vies convencionals hi ha hagut el mateix nombre de morts en accidents de trànsit (175), l'evolució d'aquest estiu ha estat marcada per les víctimes que s'han produït a les vies de gran capacitat (autopistes i autovies). En aquest tipus de carreteres s'ha passat dels 55 morts del 2025 als 65 de l'any present, cosa que suposa un augment del 18,2%. Si ho comparem amb l'any 2019, aleshores la situació s'inverteix. A les vies de gran capacitat hi ha hagut aquest any el mateix nombre que hi va haver en aquest any de referència, mentre que a la resta de vies l'increment és de 25 persones mortes (un 16,7% més).

Evolució del nombre de morts en accident de trànsit per tipus de via. Estiu (juliol+agost)								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Autopista i autovia	65	60	55	50	68	64	55	65
Resta de vies	150	152	134	177	170	178	175	175
Total	215	212	189	227	238	242	230	240

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

El 43% d'aquestes persones que han mort a les carreteres durant l'estiu viatjaven en turismes. El nombre de morts en aquest mitjà de transport s'ha disparat aquest durant els mesos de juliol i agost, passant dels 99 de l'any passat als 124 de 2026. El segon mitjà de transport en importància és la motocicleta. Les víctimes que anaven en moto han estat 48, un nombre significativament més baix que els que hi va haver el 2025 (una reducció de més del 26%). A aquests hi hem de sumar els 6 que circulaven en ciclomotor (un menys que el 2025). Cal parar esment a l'evolució dels vianants, no només respecte l'any passat sinó amb el que ha succeït durant i després de la pandèmia. Així, a partir del 2020 el nombre de vianants morts a les carreteres espanyoles s'ha enlairat passant dels 14 de 2019 a una mitjana anual de 23 víctimes mortals. Els vianants morts durant aquest estiu, a més, han estat 3 més que els que hi va haver duran el juliol i agost de l'any passat. Més irregular és l'evolució dels morts que circulaven en bicicleta. Tot i que durant la pandèmia es va reduir lleugerament, els de 2026 han estat 2 més que els que hi havia hagut el 2019 i 3 més que l'any passat.

Morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle. Estiu (juliol + agost)								
Nombre de morts								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Vianant	14	25	23	20	28	23	23	26
Bicicleta	10	8	6	8	12	16	9	12
Ciclomotor	5	6	1	5	5	4	7	6
Motocicleta	64	50	48	60	59	72	65	48
Turisme	95	90	86	103	112	97	99	124
Furgoneta	12	12	8	10	5	16	14	11
Camió	10	6	9	14	8	9	10	4
Resta	5	5	8	7	9	5	3	9
Total	215	202	189	227	238	242	230	240
Percentatges								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Vianant	6,5%	12,4%	12,2%	8,8%	11,8%	9,5%	10,0%	10,8%
Bicicleta	4,7%	4,0%	3,2%	3,5%	5,0%	6,6%	6,6%	3,9%
Ciclomotor	2,3%	3,0%	0,5%	2,2%	2,1%	1,7%	1,7%	3,0%
Motocicleta	29,8%	24,8%	25,4%	26,4%	24,8%	29,8%	29,8%	28,3%
Turisme	44,2%	44,6%	45,5%	45,4%	47,1%	40,1%	40,1%	43,0%
Furgoneta	5,6%	5,9%	4,2%	4,4%	2,1%	6,6%	6,6%	6,1%
Camió	4,7%	3,0%	4,8%	6,2%	3,4%	3,7%	3,7%	4,3%
Resta	2,3%	2,5%	4,2%	3,1%	3,8%	2,1%	2,1%	1,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

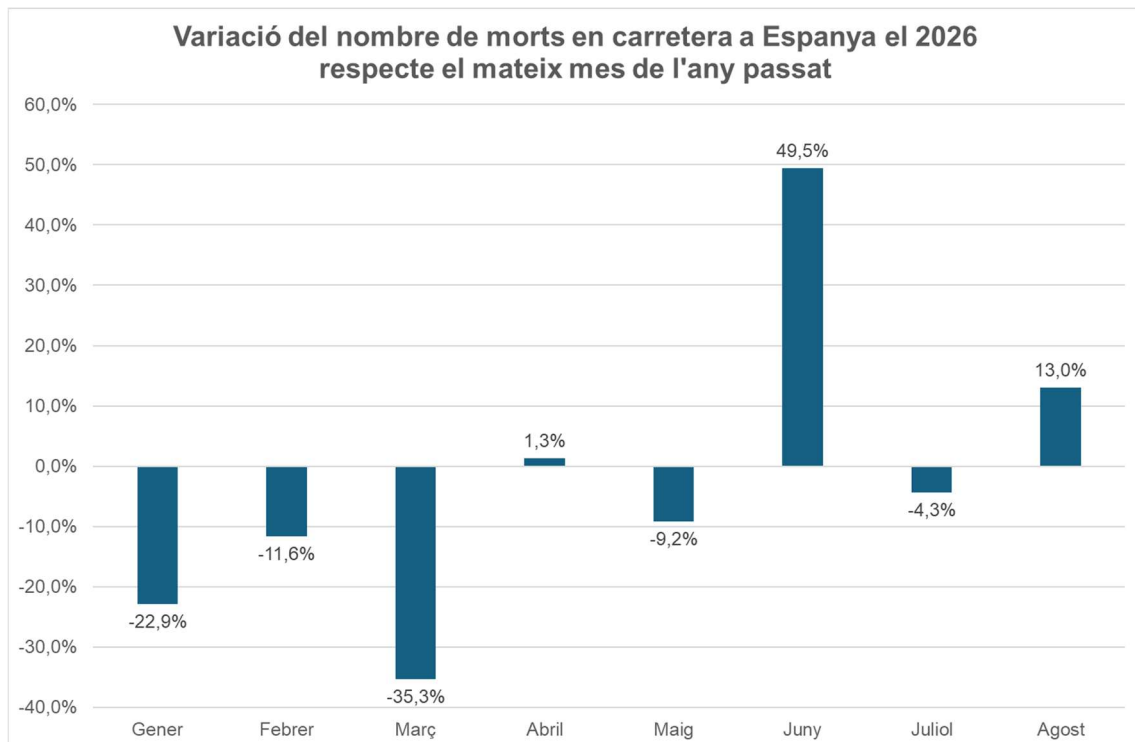
Font: elaborat amb dades de la DGT. Són dades de morts a 24 hores en carretera.

Recapitulació: les dades provisionals de la sinistralitat mortal a Espanya a 21 de setembre

En el moment de tancar aquest balanç, disposem de dades acumulades anuals a dia 21 de setembre per al conjunt d'Espanya. Com hem dit a l'iniciar el balanç de l'estiu, en total, en el que portem d'any hi ha hagut 800 víctimes mortals, cosa que implica una reducció del 5,1%. El principal increment en el nombre de morts en carretera el trobem a les carreteres de Castella-La Mancha, amb 71 víctimes mortals (16 més que l'any passat), seguida per Castella i Lleó i l'Aragó, a la Comunitat Valenciana on a 21 de setembre s'hi registren 5 morts més que el 2025. Per la banda contrària, Andalusia, Catalunya i Navarra lideren la reducció de la sinistralitat amb 18, 15 i 10 morts menys que el 2025, respectivament.

Si bé a l'estiu, la sinistralitat a les autopistes i autovies ha crescut força més que a la resta de carreteres, en el conjunt de l'any la reducció ha estat molt més gran en aquest tipus de vies (-10,8%) que a la resta de carreteres interurbanes (-3,1%). En total han mort a les vies de gran capacitat 198 persones front a les 222 que ho van fer el 2025. A les convencionals les víctimes mortals han estat 602 el 2026 mentre que en la mateixa data de 21 de setembre n'havien mort 621.

Pel que fa al tipus de vehicles, la majoria de víctimes en accidents de trànsit anaven en turisme (367 fins al 21 de setembre, un -6.9% en relació al 2025). Les motocicletes i els ciclomotors també estan en aquesta tessitura de reducció respecte l'any passat: les motos han passat de 220 morts a 209 entre un any i un altre i els ciclomotors de 14 a 11. En canvi, en aquest cas hem de destacar els notables increments en el cas dels vianants i de les bicicletes. En el primer d'aquest tipus de desplaçaments, són 87 les persones que han perdut la vida a les carreteres interurbanes (11 més que l'any passat en la mateixa data), de les quals 36 han estat atropellades en autopistes o autovies i les 51 restants en carreteres convencionals. Pel que fa a les bicicletes, les víctimes mortals han passat de 31 a 38, totes han tingut lloc en vies interurbanes convencionals.

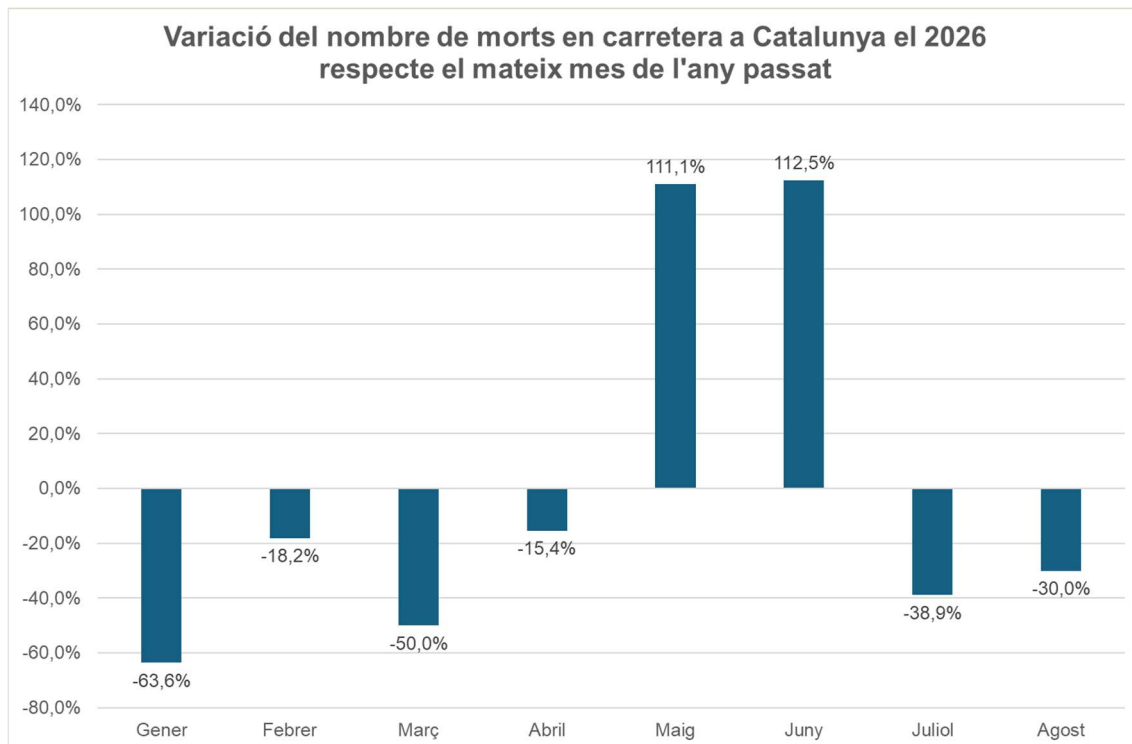


Font: elaborat amb dades de la DGT.

En el gràfic de l'evolució de la variació del 2026 respecte el 2025 per mesos complets, veiem clarament com en els tres primers mesos de l'any l'evolució era força positiva atès que el nombre de víctimes mortals es va reduir en tots tres mesos, amb un mes de març que ens mostra uns resultats notables. A partir d'aquí, la reducció s'ha aturat i, tot i que el maig i el juliol ofereixen unes dades positives en el sentit que s'ha aconseguit reduir la sinistralitat mortal, el desastrós mes de juny i el que ha passat a l'agost, s'han menjat bona part dels guanys en la reducció que s'havia acumulat durant l'any.

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

Durant el que portem d'any, Catalunya ha seguit una tendència similar a la del conjunt d'Espanya, amb un augment notable de la sinistralitat respecte l'any passat durant els mesos de maig i juny. En canvi, a l'estiu Catalunya ha tornat a aconseguir reduir el nombre de víctimes mortals, passant de 28 a 19 (un -32,1%).



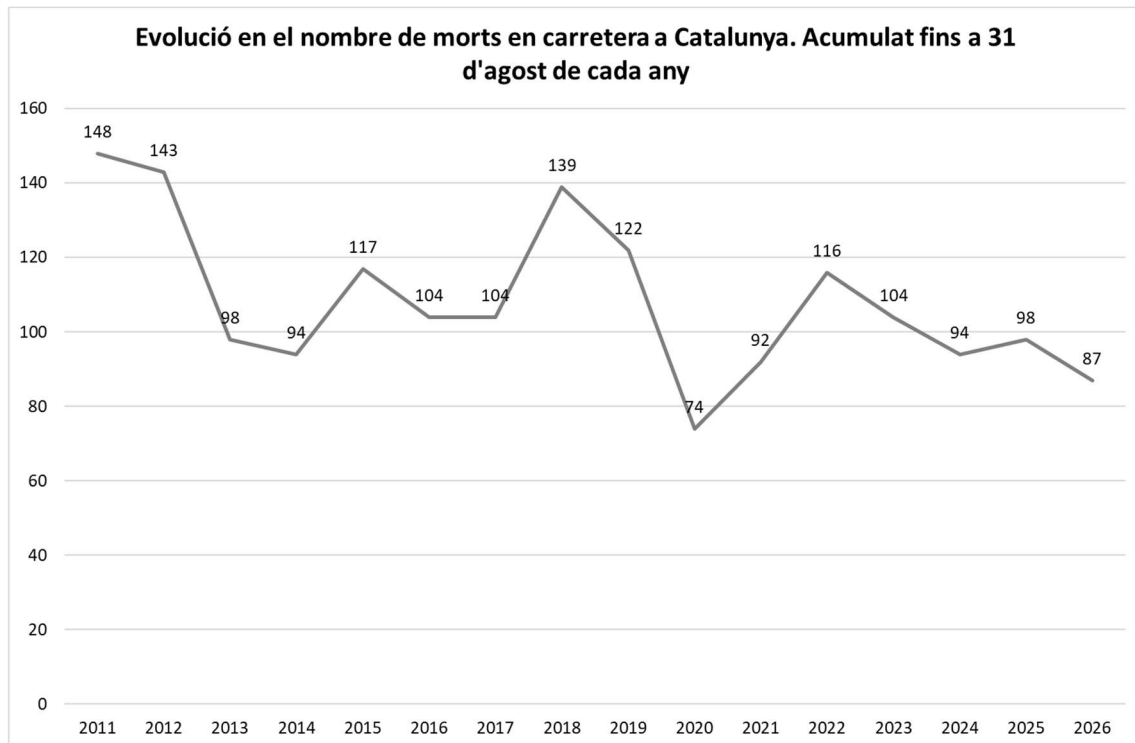
Font: elaborat amb dades del Servei Català de Trànsit.

Malgrat les dades pessimes dels mesos de maig i juny, el retorn a la reducció de la sinistralitat permet que a 31 d'agost el nombre acumulat de víctimes mortals a les carreteres sigui el més baix dels darrers 25 anys, amb l'excepció del 2020 amb les xifres més baixes gràcies al confinament per la pandèmia. Així, respecte l'any de referència per complir l'objectiu europeu, la reducció és superior al 28%.

Cal destacar que el col·lectiu d'usuaris vulnerables conforma el gruix de les víctimes mortals a les carreteres catalanes: 49 persones, és a dir el 56% del total. En concret han estat 34 motoristes (per 30 l'any passat) i és el col·lectiu amb més morts, 10 els vianants (3 més que el 2025) i 5 anaven en bicicleta (1 més).

La major part dels accidents amb víctimes han tingut lloc a les carreteres de la província de Barcelona, en aquest cas n'han estat 39, 4 menys que l'any passat. A les carreteres de Lleida i de Tarragona s'ha reduït de forma notable la sinistralitat mortal. A les terres de Ponent 11 persones han perdut la vida circulant per carretera (9 menys que l'any passat) i a Tarragona se n'han comptabilitzat 17 (7 menys). Girona és la demarcació

que presenta uns pitjors resultats en l'acumulat a 31 d'agost: així durant els primers vuit mesos de l'any hi ha hagut 20 víctimes mortals, 10 més que el 2025. I pel que fa a les vies, l'AP-7 continua liderant el rànquing de víctimes mortals (12 morts, 1 més que el 2025), seguida per l'A-2 (4 morts, 3 menys que l'any passat) i l'N-340 i la C-25, amb 3 víctimes cadascuna.



Font: elaboració pròpia amb les dades obertes de l'Observatori de la Seguretat Viària i amb balanç de sinistralitat a 31 d'agost del SCT.

Per acabar, cal fer un breu esment a la ciutat de Barcelona. L'any 2025 es va tancar amb 11 morts per accident de trànsit en els carrers de de la ciutat, els mateixos que el 2024. Cal dir que a data d'avui les víctimes mortals de trànsit a la capital ja han superat les de l'any passat. S'hi registren 6 motoristes morts, 3 vianants, 2 ocupants de turismes, 1 de camió i 1 ciclista.

Conclusió

La sinistralitat mortal a les carreteres espanyoles presenta aquest estiu un increment respecte els mesos de juliol i agost de l'any passat (+4%). En 218 sinistres hi ha hagut 240 víctimes mortals i 926 han hagut de ser hospitalitzades. Si afegim aquestes víctimes mortals al conjunt de l'any (fins a 21 de setembre) ens resulta un descens del 5,1%. Un descens mínim si tenim en compte l'evolució dels tres primers mesos de l'any i si es vol 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) es relativament millor: en aquesta data hi havia hagut 87 morts a les carreteres, 11 menys que el 2025. També a Catalunya hi ha hagut alguns mesos amb increments de sinistralitat que han minvat els bons resultats d'inici de l'any. La reducció respecte el 2019, any de referència per al compliment dels objectius europeus se situa en el -28,7%. Tot i anar en la línia desitjada, aquest nivell de reducció de la sinistralitat mortal a Catalunya potser no serà suficient per complir aquells objectius.

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. A nivell d'Espanya els motoristes representen el 28% de les víctimes. Bona part dels accidents mortals en motocicleta tenen lloc a Catalunya, de manera que el 39% dels morts han circulat aquest any en aquest tipus de vehicle.

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.