



Balance de siniestralidad en verano de 2026: no se puede cantar victoria...

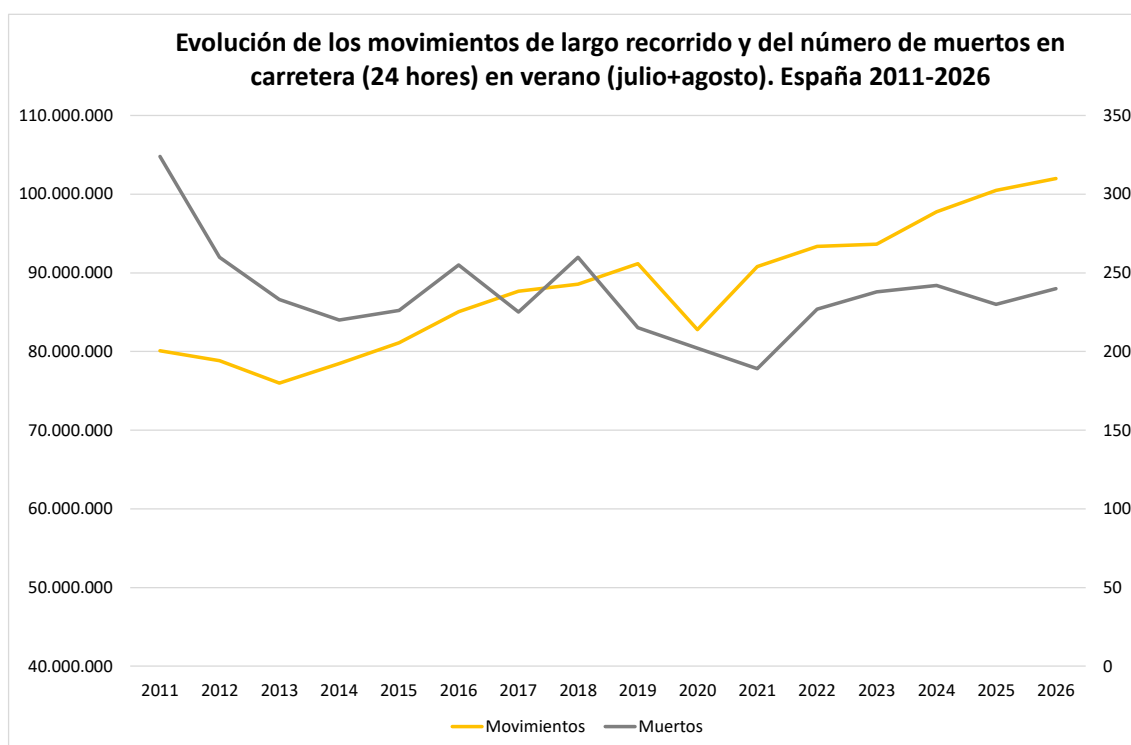
Septiembre 2026

Al publicar el balance de Semana Santa de este año¹, ya lanzábamos un toque de atención: lo ocurrido en aquellos días y durante la primera mitad del mes de abril debía ponernos en alerta ante la evolución de la siniestralidad en España y en Cataluña durante el primer trimestre. Efectivamente, durante los tres primeros meses del año la reducción había sido bastante notable respecto a los datos de 2025: del 22% en el conjunto de España y del 45% en el caso de Cataluña. Sin embargo, teniendo en cuenta lo sucedido durante la Semana Santa y en la primera mitad del mes de abril, ya advertíamos de que las diferencias en comparación con el año pasado se iban reduciendo y que, por tanto, debíamos permanecer en alerta y no relajarnos, tanto autoridades como usuarios. Lamentablemente, la evolución desde el último balance no ha sido positiva en España, ya que la reducción de la mortalidad ha alcanzado niveles relativamente bajos: a 21 de septiembre el número acumulado de fallecidos en carretera a lo largo del año en España se sitúa en 800 (-5,1% respecto a 2025). En Cataluña la situación es ligeramente mejor, pero no podemos considerarla una evolución positiva teniendo en cuenta que se ha pasado de los 109 fallecidos de 2025 a los 94 de este año (una reducción del -13,8%). Conclusión: la notable diferencia que se había conseguido durante el primer trimestre se ha desvanecido en la segunda mitad del año.

¹ Véase el balance en: <https://mobilitat.racc.cat/informe-balanc-de-siniestralitat-setmana-santa-2026/>

La siniestralidad mortal en España durante el verano de 2026

Centrémonos ahora en lo ocurrido este verano. Según la información facilitada por la DGT, entre el 1 de julio y el 31 de agosto de 2026 han fallecido en las carreteras españolas 240 personas y 926 más han tenido que ser hospitalizadas. Si lo comparamos con el año de referencia para el cumplimiento del objetivo europeo, que es 2019, vemos que se han producido 25 muertes más (+11,6% respecto a los 215 fallecidos de 2019) y 34 personas más han requerido hospitalización (+4%). En comparación con los datos del año pasado, constatamos un número de víctimas mortales superior (9 más, +4%), frente a un número de heridos graves inferior (106 menos, -10%). Desglosado por meses, en julio ha habido 110 personas que han perdido la vida en la carretera, lo que supone un descenso tanto respecto de 2019 (-6%) como del año pasado (-4%). Sin embargo, el verano se ha saldado con un balance marcado por lo ocurrido en agosto, que ha sido, por decirlo de algún modo, “para olvidar”, al menos en lo que respecta a la siniestralidad vial. En el octavo mes del año ha habido 130 fallecidos en las carreteras. Esta cifra supone un aumento del 33% respecto a 2019, año en que se registraron 98 fallecidos por accidente de tráfico, y también un fuerte incremento si lo comparamos con el año pasado: 15 fallecidos más (+13%).

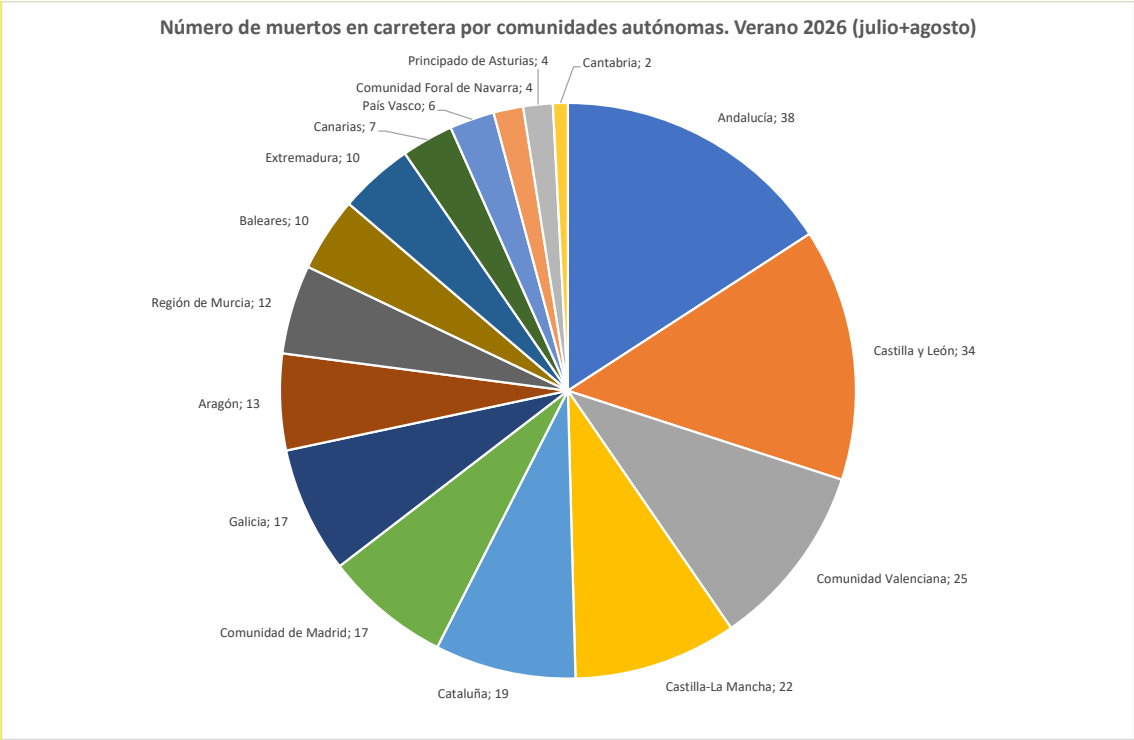


Fuente: elaborado con datos de la DGT.

Aunque es difícil establecer una relación de causa-efecto, parece claro que existe una correlación positiva entre el aumento del número de desplazamientos de largo recorrido y el incremento de la siniestralidad, algo que no se veía tan claramente antes de la pandemia. En este sentido, el número de desplazamientos por carretera de 2022 llegó a los 93.363.042, en lo que parecía un récord difícil de superar. Este techo se superó en 2023, con más de 93,6 millones de desplazamientos de largo recorrido, un ligero incremento respecto a los datos del año anterior, y volvió a crecer aún más, hasta los 97.765.625, en 2024. En 2025 se alcanzó una cifra superior, los 100 millones de desplazamientos, y este verano la DGT ha calculado que se ha llegado a los 101.969.351. Por tanto, la movilidad ha crecido un 11,9% respecto a 2019, y las víctimas mortales registradas han aumentado, paralelamente, un 11,6% respecto al mismo año, tal y como ya hemos indicado. No queremos decir con ello que el incremento de la movilidad sea la única causa de la siniestralidad, pero sí apunta a una obviedad: cuantos más desplazamientos se dan, mayor es el riesgo de sufrir un accidente grave.

La distribución territorial de la siniestralidad mortal en las carreteras españolas durante el verano de 2026

En este verano de 2026, son cuatro las comunidades que acumulan casi el 50% de las víctimas mortales (el 49,6%, por ser más exactos). Andalucía, con 38 personas fallecidas, y Castilla y León encabezan la clasificación, seguidas por la Comunidad Valenciana (25) y Castilla-La Mancha (con 22). Luego sigue Cataluña (con 19), junto con Galicia, Aragón, Murcia, Baleares y Extremadura, que han registrado entre 10 y 19 fallecidos en accidentes de tráfico. Las comunidades con menor siniestralidad mortal en carretera son el País Vasco (6), Navarra (4), Asturias (4) y Cantabria (2). En La Rioja y, como es habitual, en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla no ha habido ninguna víctima.



Fuente: elaborado con datos de la DGT. La Rioja y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla no han registrado ninguna víctima mortal por accidente de tráfico. Datos de muertes a 24 horas en carretera.

Sin embargo, los datos en términos absolutos dificultan la comparación teniendo en cuenta la diferente dimensión de las comunidades autónomas. Por dicho motivo, aunque no es el indicador perfecto, establecemos una comparación con el número de muertes por millón de habitantes. En este sentido, observamos ocho comunidades que superan los 4,9 fallecidos por millón de habitantes de la media española. En concreto son, por orden de mayor a menor, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón, Extremadura, Baleares, Murcia, Galicia y Navarra. Dejando aparte los casos de Ceuta, Melilla y La Rioja, las comunidades de Cataluña, Madrid y el País Vasco —con 2,3, 2,4 y 2,7 muertes por millón de habitantes— son las que presentan mejores resultados. A continuación, encontramos Canarias, Cantabria, Asturias, Andalucía y la Comunidad Valenciana.

Muertes por millón de habitantes en accidente de tráfico por comunidad autónoma en verano (julio + agosto)							
	2019	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Castilla y León	11,7	10,5	12,6	9,2	12,5	13,3	14,2
Castilla-La Mancha	6,4	3,4	9,2	7,7	6,2	10,3	10,3
Aragón	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
Baleares	5,2	9,3	6,7	12,4	8,9	4,0	8,0
Región de Murcia	3,3	3,3	4,6	3,2	8,3	2,5	7,6
Galicia	6,3	3,7	5,9	5,2	5,5	7,7	6,3
Comunidad Foral de Navarra	1,5	6,0	9,0	6,0	7,4	2,9	5,8
Comunidad Valenciana	3,2	1,8	2,3	3,6	5,1	2,4	4,6
Andalucía	4,4	6,4	5,1	4,5	5,4	5,5	4,4

Muertes por millón de habitantes en accidente de tráfico por comunidad autónoma en verano (julio + agosto)							
	2019	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Principado de Asturias	2,0	3,0	5,0	8,9	5,0	5,9	3,9
Cantabria	5,2	5,1	1,7	3,4	3,4	0,0	3,4
Canarias	3,7	1,4	3,2	2,3	3,1	4,9	3,1
País Vasco	2,7	1,8	3,6	2,7	3,1	3,1	2,7
Comunidad de Madrid	1,8	1,5	1,6	3,1	1,6	1,7	2,4
Cataluña	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 y Melilla	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
España	4,6	4,0	4,8	4,9	5,0	4,7	4,9

Fuente: elaborado con datos de la DGT y el INE.

Si nos fijamos en cómo han evolucionado respecto a 2019, vemos que la mayor parte de las comunidades han empeorado en este indicador. Así, 10 comunidades han registrado más muertes por millón de habitantes que en 2019: Navarra ha pasado de 1,5 en 2019 a 5,8; Murcia, de 3,3 a 7,6; Asturias, de 2 a 3,9; Extremadura, de 5,6 a 9,5; Castilla-La Mancha, de 6,4 a 10,3; Baleares, de 5,2 a 8; la Comunidad Valenciana, de 3,2 a 4,6; Madrid, de 1,8 a 2,4; Aragón, de 7,6 a 9,5, y Castilla y León, de 11,7 a 14,2. Entre las que han mejorado posiciones respecto a 2019, Cataluña es la que ha tenido una evolución más positiva, pasando de 5,2 víctimas mortales por millón de habitantes a 2,3. Le siguen Cantabria (de 5,2 a 3,4) y Canarias (con un ligero descenso de 3,7 a 3,1). El País Vasco, Galicia y Andalucía están, en verano de 2026, al mismo nivel que en 2019, con 2,7, 6,3 y 4,4 muertes por millón de habitantes, respectivamente.

Al margen de los límites administrativos, la geolocalización del total de personas fallecidas y heridas graves durante los meses de julio y agosto nos permite observar que la mayor parte de los accidentes graves se han producido en los grandes ejes viarios. Destaca el eje que representa la AP-7/A-7/N-340, desde la frontera con Francia hasta Cádiz, y también vemos un índice relativamente elevado de accidentalidad grave en el eje de la A-66, que se inicia en Sevilla y sigue hacia el norte en dirección al Cantábrico. Más allá de estos ejes viarios, también destaca la concentración que se produce en la conurbación de Madrid y alrededor de la A-6 en Galicia.

**Geolocalización del número total de víctimas mortales y heridas hospitalizadas.
Verano de 2026**



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

Muertes por tipo de carretera y tipo de vehículo

La mayor parte de las muertes por accidente de tráfico en carretera se producen principalmente en las vías convencionales, mientras que las vías de gran capacidad (autopistas y autovías) representan habitualmente alrededor del 27% de los fallecimientos que tienen lugar durante el verano. En comparación con el año pasado, el número de víctimas mortales ha sido diferente según el tipo de vía. Mientras que en las vías convencionales ha habido el mismo número de muertes por accidente de tráfico (175), la evolución de este verano ha estado marcada por las personas que han perdido la vida en las vías de gran capacidad (autopistas y autovías). En este tipo de carreteras se ha pasado de los 55 fallecidos de 2025 a los 65 de este año, lo que supone un aumento del 18,2%. En comparación con el año 2019, la situación se invierte. En las vías de gran capacidad ha habido este año el mismo número de víctimas mortales que las que hubo en ese año de referencia, mientras que en el resto de vías el incremento es de 25 personas fallecidas (+16,7%).

Evolución del número de muertes en accidente de tráfico por tipo de vía. Verano (julio + agosto)								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Autopista y autovía	65	60	55	50	68	64	55	65
Resto de vías	150	152	134	177	170	178	175	175
Total	215	212	189	227	238	242	230	240

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

El 43% de las personas que han fallecido en las carreteras durante el verano viajaban en turismos. El número de víctimas mortales en este medio de transporte se ha disparado durante los meses de julio y agosto, pasando de los 99 del año pasado a los 124 de 2026. El segundo medio de transporte en importancia es la motocicleta. Las víctimas que viajaban en moto han sido 48, un número significativamente menor que las que hubo en 2025 (una reducción de más del 26%). A estas hay que sumarles las 6 que circulaban en ciclomotor (una menos que en 2025). En cuanto a los peatones, hay que prestar atención a cómo ha sido su evolución, no solo respecto al año pasado sino con lo sucedido durante y después de la pandemia. Así, a partir de 2020 el número de peatones fallecidos en las carreteras españolas se ha disparado, pasando de los 14 de 2019 a la media anual de 23 víctimas mortales. Además, los peatones que han perdido la vida este verano han sido 3 más que los que la perdieron en julio y agosto del año pasado. Finalmente, más irregular es la evolución de los ciclistas fallecidos mientras circulaban en bicicleta. Aunque durante la pandemia se redujo ligeramente el número de víctimas mortales de este colectivo, en 2026 se han registrado 2 más que los que había habido en 2019 y 3 más que el año pasado.

Muertes en accidente de tráfico por tipo de vehículo. Verano (julio + agosto)								
	Número de fallecidos							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Peatón	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
Turismo	95	90	86	103	112	97	99	124
Furgoneta	12	12	8	10	5	16	14	11
Camión	10	6	9	14	8	9	10	4
Resto	5	5	8	7	9	5	3	9
Total	215	202	189	227	238	242	230	240
	Porcentajes							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Peatón	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%
Turismo	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%
Camión	4,7%	3,0%	4,8%	6,2%	3,4%	3,7%	3,7%	4,3%
Resto	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%

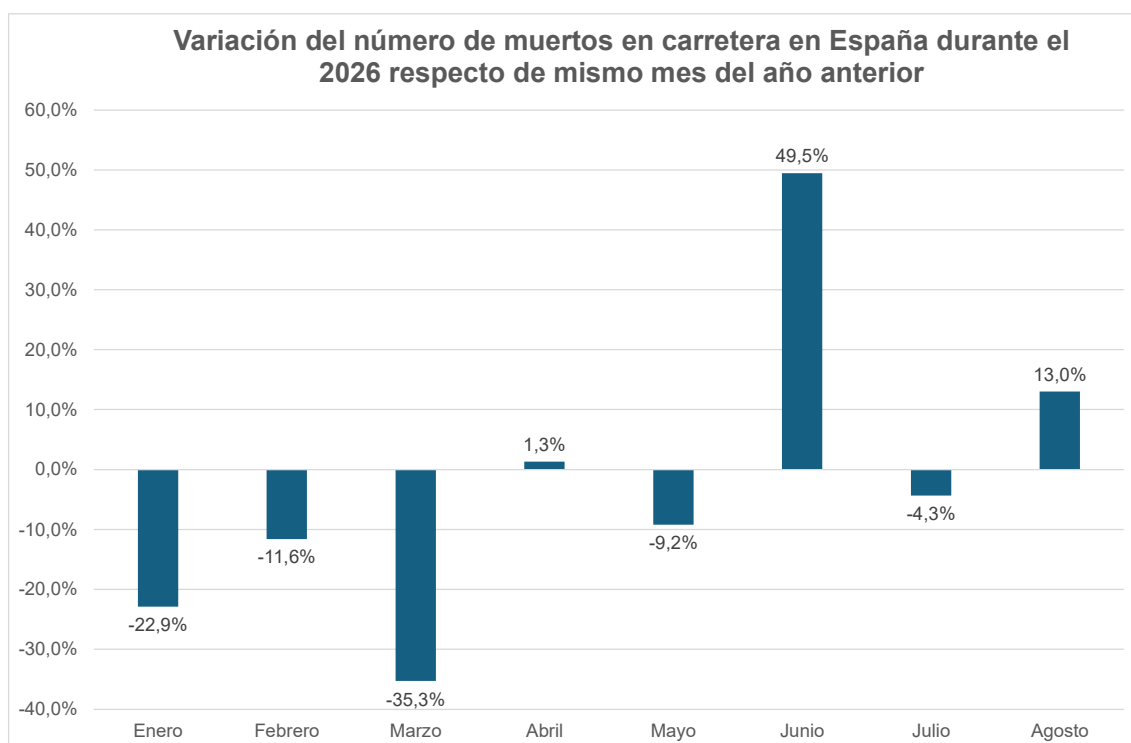
Fuente: elaborado con datos de la DGT. Datos de fallecidos a 24 horas en carretera.

Recapitulación: datos provisionales de siniestralidad mortal en España a 21 de septiembre

En el momento de cerrar este balance, disponemos de datos acumulados anuales a 21 de septiembre para el conjunto de España. Como hemos dicho al iniciar el balance del verano, en total, en lo que llevamos de año, ha habido 800 víctimas mortales, lo que implica una reducción del 5,1%. El principal incremento en el número de fallecidos en carretera lo encontramos en las vías de Castilla-La Mancha, con 71 víctimas mortales (16 más que el año pasado), seguida de Castilla y León y Aragón, y de la Comunidad Valenciana, donde, a 21 de septiembre, se registran 5 fallecidos más que en 2025. En el lado opuesto, Andalucía, Cataluña y Navarra encabezan la reducción de la siniestralidad, con 18, 15 y 10 fallecidos menos que en 2025, respectivamente.

Si bien en verano la siniestralidad en las autopistas y autovías ha crecido bastante más que en el resto de carreteras, en el conjunto del año la reducción ha sido mucho mayor en este tipo de vías (-10,8%) que en el resto de carreteras interurbanas (-3,1%). En total, 198 personas han fallecido en las vías de gran capacidad frente a las 222 que lo hicieron en 2025. En las convencionales, las víctimas mortales registradas han sido 602 en 2026, mientras que en la misma fecha (a 21 de septiembre) de 2025 habían fallecido 621.

En cuanto al tipo de vehículos, la mayoría de víctimas por accidente de tráfico viajaban en turismo (367 hasta el 21 de septiembre, -6,9% en relación con 2025). Las motocicletas y los ciclomotores también se suman a esta tendencia de reducción respecto al año pasado: las motos han pasado de las 220 muertes registradas en 2025 a las 209 de este año, y los ciclomotores, de 14 a 11. En cambio, en el caso de los peatones y las bicicletas se dan notables incrementos en el número de fallecidos. En cuanto a los primeros, han sido 87 las personas que han perdido la vida en las carreteras interurbanas (11 más que el año pasado en la misma fecha): 36 han sido atropelladas en autopistas o autovías, y las 51 restantes, en carreteras convencionales. En lo que respecta a las bicicletas, las víctimas mortales han pasado de 31 a 38, teniendo lugar todos los accidentes en vías interurbanas convencionales.

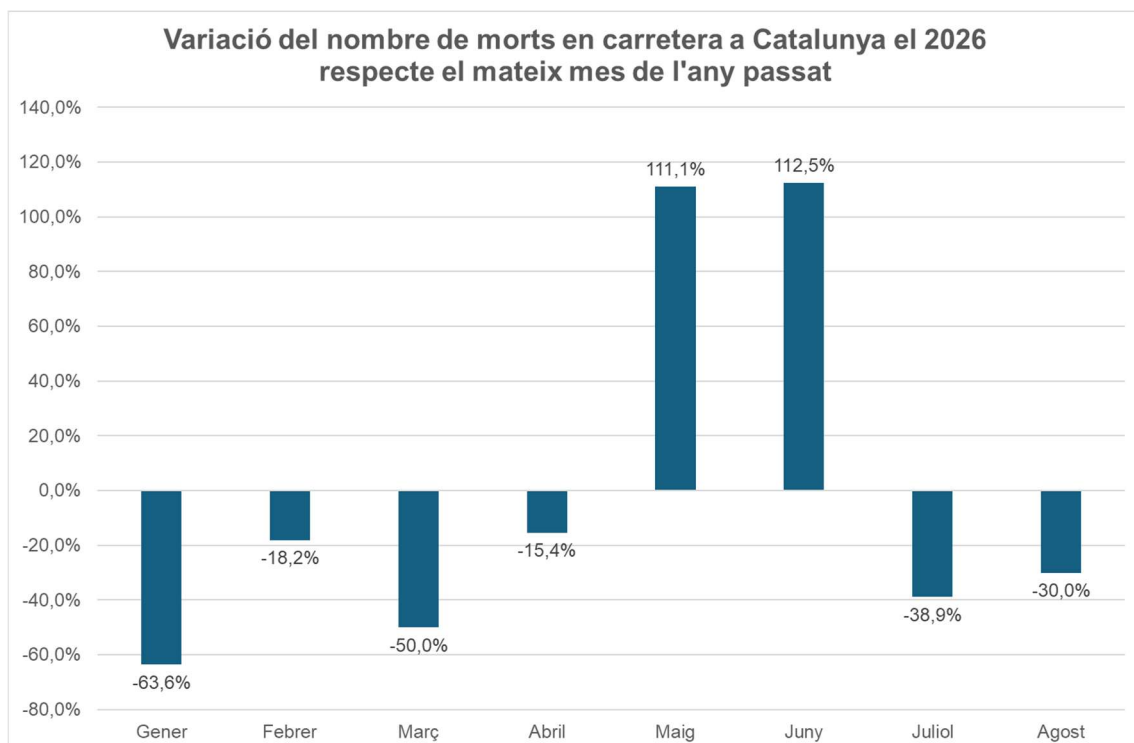


Fuente: elaborado con datos de la DGT.

En el gráfico sobre la evolución de la variación de 2026 respecto a 2025 por meses completos, se observa claramente que en los tres primeros meses del año la evolución es bastante positiva, dado que el número de víctimas mortales se reduce en los tres meses, con un mes de marzo que muestra resultados notables. A partir de aquí, la reducción se detiene y, aunque mayo y julio arrojan datos positivos en el sentido de que se consigue reducir la siniestralidad mortal, el desastroso mes de junio y lo ocurrido en agosto se comen buena parte de las ganancias en la reducción que se había acumulado durante el año.

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

En lo que llevamos de año, Cataluña ha seguido una tendencia similar a la del conjunto de España, con un aumento notable de la siniestralidad respecto al año pasado durante los meses de mayo y junio. En cambio, en verano Cataluña ha conseguido reducir de nuevo el número de víctimas mortales, pasando de 28 a 19 (-32,1%).



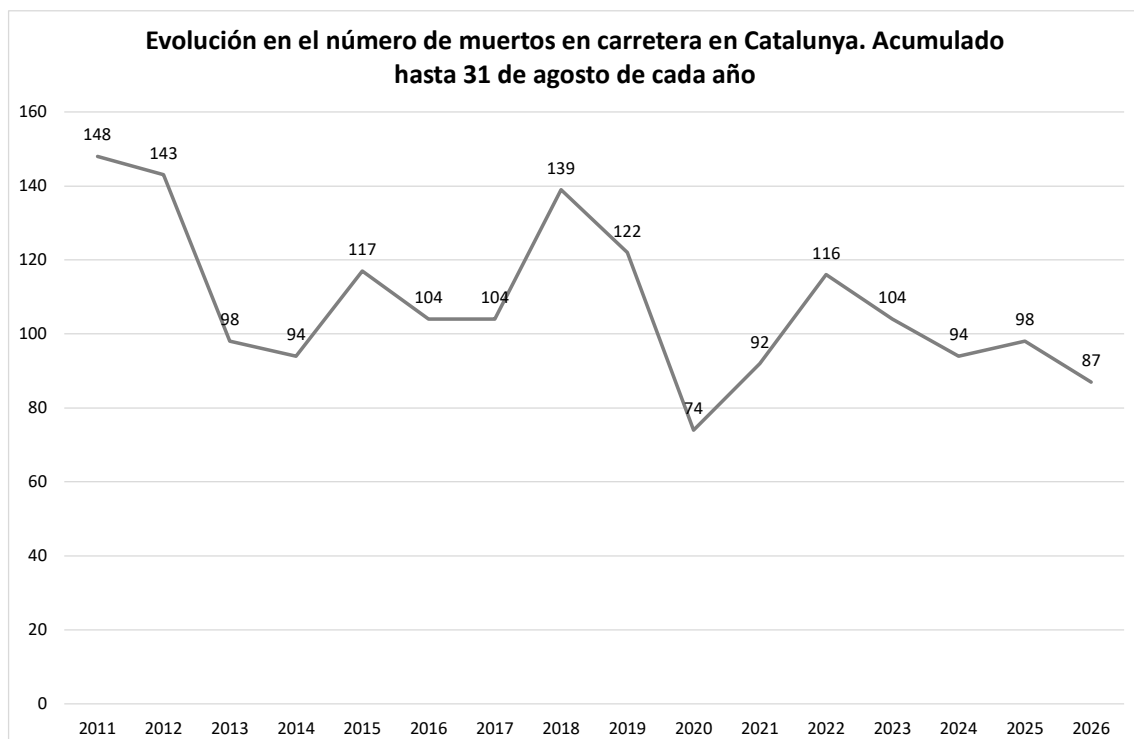
Fuente: elaborado con datos del Servei Català de Trànsit (SCT).

A pesar de los pésimos datos de los meses de mayo y junio, el retorno a la reducción de la siniestralidad permite que a 31 de agosto el número acumulado de víctimas mortales en las carreteras catalanas sea el más bajo de los últimos 25 años, con la excepción de 2020, cuyas cifras más bajas se debieron al confinamiento por la pandemia. De hecho, respecto al año de referencia para cumplir el objetivo europeo, la reducción es superior al 28%.

Cabe destacar que el colectivo de usuarios vulnerables representa la mayor parte de las víctimas mortales en las carreteras catalanas: 49 personas, es decir, el 56% del total. En concreto, ha habido 34 motoristas fallecidos (frente a los 30 del año pasado), siendo el colectivo que registra más muertes. Le siguen los 10 peatones que han muerto este año (3 más que en 2025) y las 5 personas que han perdido la vida mientras iban en bicicleta (1 más que el año pasado).

La mayor parte de los accidentes con víctimas han tenido lugar en las carreteras de la provincia de Barcelona. En este caso han sido 39 las personas fallecidas, 4 menos que

el año pasado. En las carreteras de Lleida y de Tarragona se ha reducido de forma notable la siniestralidad mortal. En las Tierras de Poniente, son 11 las personas que han perdido la vida mientras circulaban por carretera (9 menos que el año pasado), y en Tarragona se han contabilizado 17 en total (7 menos). Girona es la demarcación que presenta los peores resultados en los datos acumulados a 31 de agosto: así, durante los primeros ocho meses del año ha habido 20 víctimas mortales, 10 más que en 2025. Y en cuanto a las vías, la AP-7 sigue encabezando la clasificación por número de víctimas mortales (12 muertes, 1 más que en 2025), seguida de la A-2 (4 muertes, 3 menos que el año pasado) y de la N-340 y la C-25, con 3 víctimas registradas cada una.



Fuente: elaboración propia con datos abiertos del Observatori de la Seguretat Viària y con el balance de siniestralidad a 31 de agosto del SCT.

Para terminar, hay que mencionar brevemente lo ocurrido en la ciudad de Barcelona. El año 2025 se cerró con 11 fallecidos por accidente de tráfico en las calles de la ciudad, los mismos que en 2024. Lamentablemente, a día de hoy las víctimas mortales del tráfico en la capital ya han superado las del año pasado: han fallecido 6 motoristas, 3 peatones, 2 ocupantes de turismos, 1 ocupante de camión y 1 ciclista.

Conclusión

La siniestralidad mortal en las carreteras españolas presenta este verano un incremento respecto a los meses de julio y agosto del año pasado (+4%). En 218 siniestros ha habido 240 víctimas mortales y 926 personas han tenido que ser hospitalizadas. Si añadimos estas víctimas mortales a las del conjunto del año (hasta el 21 de septiembre), se registra un descenso del 5,1%. Se trata de una reducción mínima, teniendo en cuenta la evolución de los tres primeros meses del año y el objetivo de reducir en un 50% las víctimas entre 2019 y 2030, fijado a nivel europeo.

En Cataluña, tanto el balance del verano como el acumulado del año hasta el 31 de agosto presentan una evolución relativamente mejor: en esta fecha se habían registrado 87 muertes en las carreteras, 11 menos que en 2025. También en Cataluña ha habido meses con incrementos de la siniestralidad que han mermado los buenos resultados del inicio de año. La reducción respecto a 2019, año de referencia para el cumplimiento de los objetivos europeos, se sitúa en el -28,7%. Aunque se avanza en la línea deseada, este nivel de reducción de la siniestralidad mortal en Cataluña quizá no sea suficiente para alcanzar dichos objetivos.

A pesar del mencionado descenso, un hecho destacable, tanto en el conjunto de España como en Cataluña, es el elevado número de víctimas mortales que viajaban en motocicleta. A nivel de España, los motoristas representan el 28% de las víctimas. Gran parte de los accidentes mortales con motocicletas implicadas tienen lugar en Cataluña, de modo que el 39% de los fallecidos este año circulaban en este tipo de vehículo.

Desde el RACC insistimos en la necesidad de frenar la pérdida de vidas humanas debidas al tráfico en las carreteras y reiteramos que se necesitan más medidas para poder alcanzar la meta de 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 permiso de conducir o la revisión a fondo del proceso formativo, que también incorpore la formación continua. Además, hay que reforzar, con los medios que sean necesarios, la vigilancia en las carreteras; incrementar las inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y fomentar la concienciación y la educación de las personas. En definitiva, es necesario realizar nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver a la senda de descensos notables de la siniestralidad mortal.