

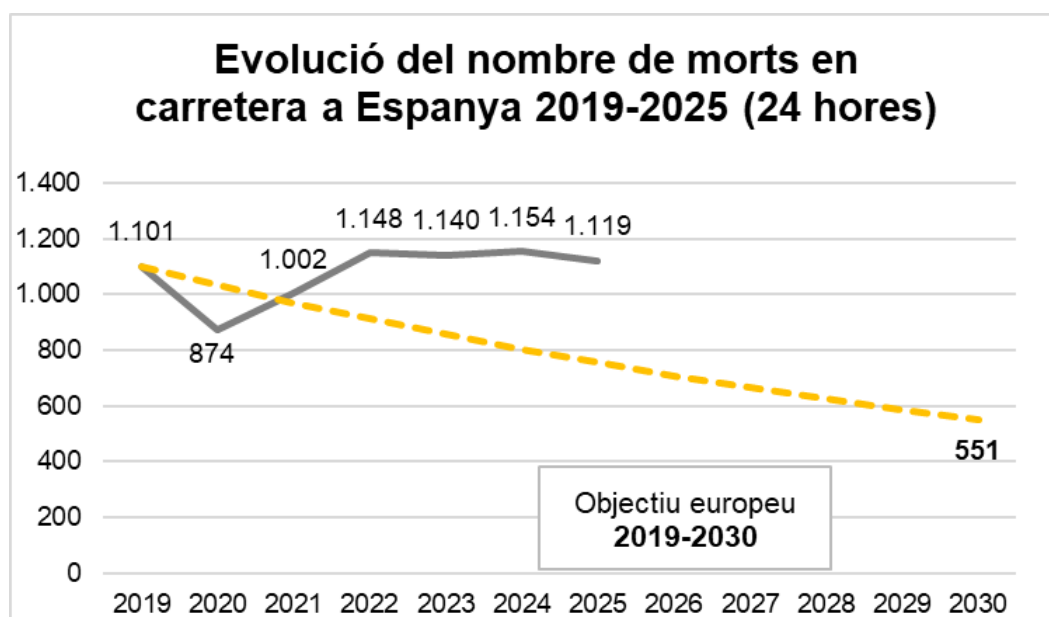


La sinistralitat viària durant l'any 2025

Gener 2026

1. LA SINISTRALITAT MORTAL A ESPANYA: LES DIFICULTATS DE REDUCCIÓ DE LA MORTALITAT

1.028 sinistres mortals en els quals han mort 1.119 persones i 4.936 han patit ferides que han precisat hospitalització. Aquestes són les dades que ha presentat en roda de premsa el ministre de l'Interior, Fernando Grande-Marlaska, el 8 de gener passat. Com cada any per aquestes dates, se'ns ofereix el balanç provisional dels morts a les vies interurbanes de l'any que acabem de deixar enrere. 1.119 persones mortes immediatament o en les 24 hores posteriors a l'accident. Un 3% menys que l'any 2024. Segons les dades presentades pel ministre, aquestes 1.119 persones mortes són el segon registre més baix des de 1960 (primer any en què hi ha dades estadístiques), descomptant, és clar, els de 2020 i 2021 que es van veure afectats per la pandèmia. L'únic any amb una xifra menor va ser 2019 (1.101 víctimes mortals). Malgrat tot, som conscients que són massa. El ministre també: en paraules seves "és un preu desmesurat per a la societat espanyola", hi afegiríem que és un preu en vides humanes que no es pot assumir. I més si tenim en compte que ens trobem lluny de l'objectiu europeu. Si ens fixem en el gràfic sobre l'evolució des de 2019, a dia d'avui hauríem d'estar per sota del 800 morts a les carreteres. En aquest cas continuarien essent massa, però ens acostarien a la Visió Zero, és a dir, cap víctima mortal en accidents de trànsit per al 2050, objectiu que es va marcar la Unió Europea.

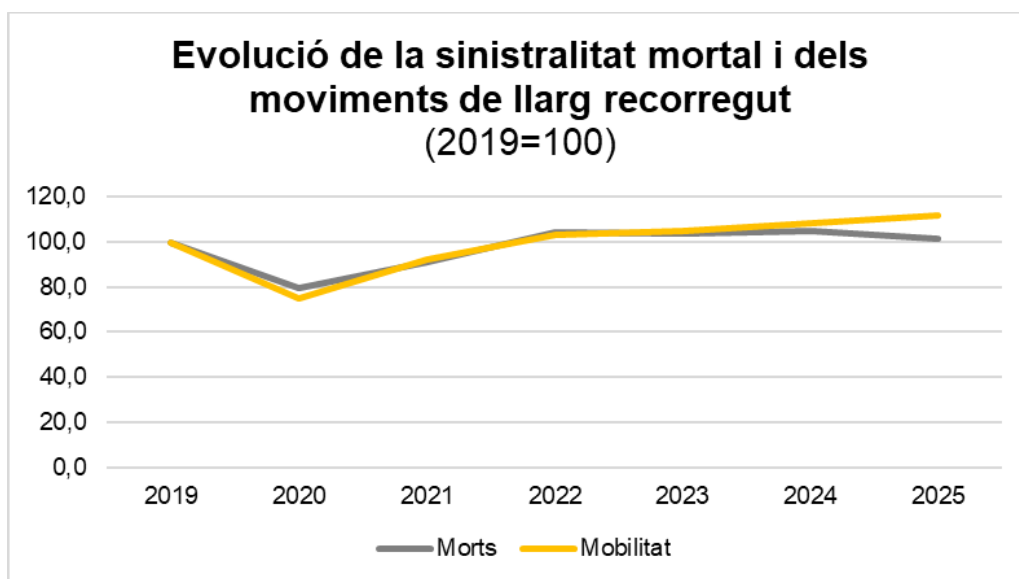


Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Tornem a les dades de 2025. Si agafem com a any de referència el 2024, veiem que hi ha hagut una reducció tant dels sinistres mortals (-1,8%) com dels morts (-3,0%). Però no en el cas dels ferits greus, que han crescut un 5,7%. En canvi, si ens fixem en el 2019, que és el darrer any de normalitat abans de la pandèmia i que és el que marca l'objectiu europeu per al 2030, ens situem en un escenari d'increment dels tres indicadors: un creixement de l'1,8% en el cas dels sinistres mortals, de l'1,6% en el dels morts i de l'11,3% en el cas dels ferits greus.

	Sinistres mortals	Morts	Ferits greus
2019	1.010	1.101	4433
2024	1.042	1.154	4669
2025	1.028	1.119	4936
2025/2019	1,8%	1,6%	11,3%
2025/2024	-1,3%	-3,0%	5,7%

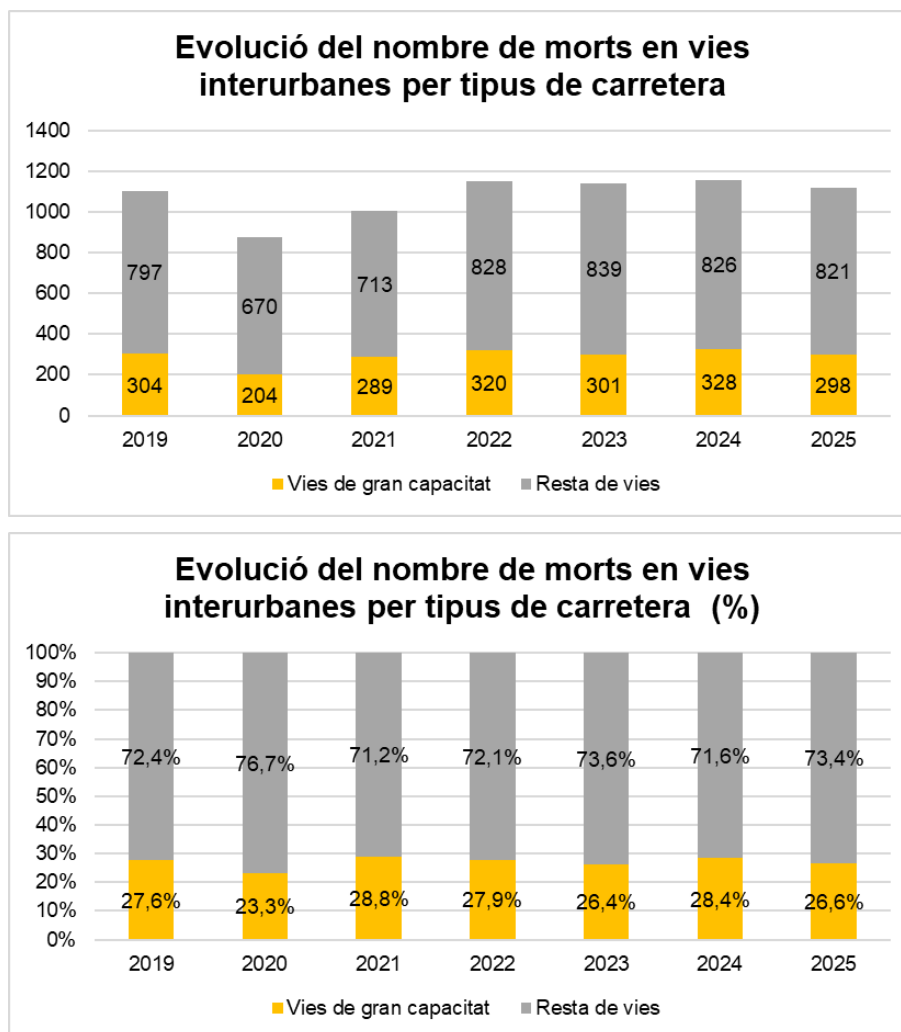
Certament, ens trobem en un context d'augment de la mobilitat que s'ha produït un cop superada la pandèmia. Des del 2022, any rere any es van incrementar els moviments de llarg recorregut i es van trencant rècords. Així, el 2019 la mobilitat assolí la xifra de 427 milions de moviments de llarg recorregut. El 2025 la mobilitat ha superat els 478 milions. D'aquesta forma, el nombre de morts a les carreteres ha tornat a créixer i en els darrers quatre anys la mitjana anual de morts en accidents en carretera se situa en els 1.140. Com veiem al gràfic, els moviments i la mortalitat han evolucionat gairebé en paral·lel, amb l'excepció d'aquest darrer any, en què es produeix una disminució de la mortalitat. D'aquesta forma, mentre la sinistralitat en carretera es troba en nivells similars als de 2019 (menys d'un 2% per sobre), la mobilitat s'ha disparat i el 2025 han circulat en llarg recorregut un 12% més de vehicles que l'any de referència.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

La major part dels accidents mortals es produeixen a les vies convencionals. Un cop superada la pandèmia, en aquest tipus de vies la sinistralitat mortal s'ha situat clarament per sobre de l'any de referència. Així, si el 2019 el nombre de morts a les vies convencionals estava per sota dels 800, a partir de 2022 la sinistralitat ha superat amb escreix aquesta xifra. La sinistralitat a les vies convencionals del 2025, doncs, se situa un 3,0% per sobre de la que hi havia el 2019. En canvi, les autopistes i autovies han mostrat un comportament diferent, tot i que irregular. Així els anys 2022 i 2024 les víctimes mortals en aquest tipus de vies van superar àmpliament les víctimes de 2019

(320 i 328, respectivament, comparades amb les 304 de l'any 2019). En canvi, els anys imparells han sigut clarament de reducció i el 2025 s'ha aconseguit una reducció del 2% respecte del 2019, baixant de la xifra de 300 morts. En qualsevol cas, les víctimes mortals de les vies convencionals no han deixat de representar més del 70% del total en la sèrie mostrada en els gràfics (73% de mitjana), mentre que el percentatge mitjà que representen les víctimes mortals de les vies de gran capacitat ha estat del 27% entre 2019 i 2025.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

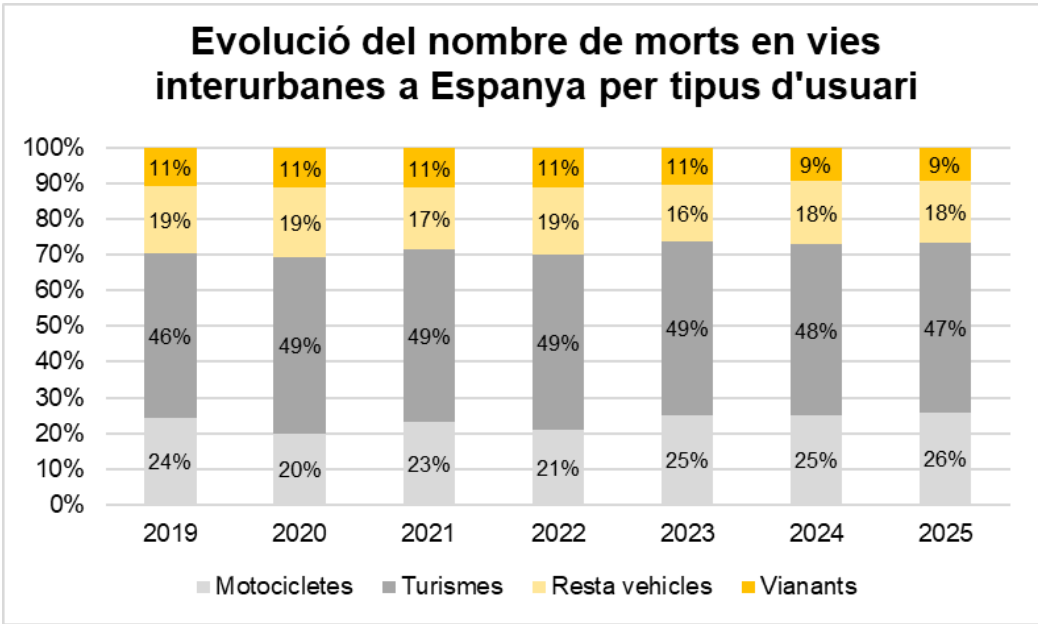
Les víctimes que viatjaven en modes vulnerables (vianants, ciclistes i motociclistes, incloent aquí els ciclomotors, i vehicles de mobilitat personal) representen una mitjana del 39% del total de les víctimes que han tingut lloc a la carretera. Pel que fa a referència als vianants, després d'haver crescut per sobre del nivell de 2019, un cop passada la pandèmia, els dos darrers anys han vist com s'ha iniciat el que s'intueix com una tendència decreixent, que cal esperar que continuï en els propers anys. Una evolució similar han seguit les víctimes que anaven en bicicleta tot i que el 2025 hi ha hagut el mateix nombre de morts que el 2019. Més preocupant és el que observem en el cas de les motocicletes, que en els darrers tres anys s'han situat en més de 280 morts. Concretament, el 2025 hi ha hagut 288 motoristes morts a les vies interurbanes (els mateixos que l'any passat), cosa que significa un 15,8% més que el 2019. Els ciclomotors, per la seva banda, tot i que no arriben al nivell de 2019, enguany han

incrementat el nombre de víctimes en cinc persones. A més a més, no deixa de ser un toc d'alarma que el nombre de persones víctimes mortals que circulaven en VMPs: tres el 2024 i quatre el 2025. Tot i ser un nombre relativament petit, comença a ser significatiu que apareguin cada any i en vies interurbanes on, en teoria, no haurien de circular.

Evolució del nombre de morts en carretera (24 hores) per tipus de vehicle

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Diferència 2025/2019
Vianant	118	99	113	127	120	107	103	-12,7%
Bicicleta	40	37	31	43	45	48	40	0,0%
VMP		1	1	1	1	3	4	
Ciclomotor	19	16	14	13	13	11	16	-15,8%
Motocicleta	267	175	232	241	287	288	288	7,9%
Vulnerables	444	328	391	425	466	457	451	1,6%
Turisme	508	431	486	562	555	553	531	4,5%
Furgoneta	71	46	54	68	40	77	55	-22,5%
Camió	58	45	46	64	45	47	58	0,0%
Autobús	0	1	1	11	1	2	2	
Altres vehicles	20	23	24	18	33	18	22	10,0%
Total	1.101	874	1.002	1.148	1.140	1.154	1.119	1,6%

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Tampoc no sembla que el nombre de víctimes mortals que anaven en turisme puguin reduir-se notablement. Al contrari, els 531 morts de 2025 superen en un 4,5% els que hi va haver el 2019. En canvi, les furgonetes, han reduït el nombre de morts després d'un any 2024 en què els 77 morts que hi va haver en aquest tipus de vehicle incrementaven en sis víctimes les 71 de l'any 2019. Al contrari, aquest 2025 el nombre de víctimes mortals que circulaven en aquest vehicle ha baixat fins a 55 (un 22,5% menys que el 2019). Juntament amb els vianants i els ciclomotors, se situa per sota de l'any de referència. Finalment, els morts que circulaven en camió, després de dos anys de xifres relativament baixes, han estat 58, els mateixos que hi va haver el 2019.

Evolució de les de víctimes mortals que no usaven accessoris de seguretat

	Nombre de víctimes mortals						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bicicleta	16	13	6	9	9	15	6
VMP						2	4
Ciclomotor	6	3	3	1	0	0	1
Motocicleta	11	4	3	6	9	10	5
Turisme	111	114	130	134	128	140	118
Furgoneta	18	14	14	14	11	17	17
Camió	16	8	9	16	5	4	14
Total	178	156	165	180	162	188	165

	Percentatge de víctimes mortals						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bicicleta	40,0%	35,1%	19,4%	20,9%	20,0%	31,3%	15,0%
VMP						66,7%	100,0%
Ciclomotor	31,6%	18,8%	21,4%	7,7%	0,0%	0,0%	6,3%
Motocicleta	4,1%	2,3%	1,3%	2,5%	3,1%	3,5%	1,7%
Turisme	21,9%	26,5%	26,7%	23,8%	23,1%	25,3%	22,2%
Furgoneta	25,4%	30,4%	25,9%	20,6%	27,5%	22,1%	30,9%
Camió	27,6%	17,8%	19,6%	25,0%	11,1%	8,5%	24,1%

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

En general, la major part dels usuaris de la carretera utilitzen els accessoris de seguretat. Però hi ha variacions en funció del mitjà de transport. En el cas dels vehicles de dues rodes amb motor —ciclomotors i motocicletes— són poques les víctimes que no duen casc. El 2025, dels 289 morts que anaven en motocicleta només cinc no usaven aquest accessori (un 1,7%) i de les víctimes que circulaven en ciclomotor només una no portava el casc posat (6,3%). De mitjana, entre 2019 i 2025 el 12,2% dels morts que anaven en ciclomotor no portaven casc, mentre que en el cas dels motociclistes aquest percentatge es redueix al 2,6%. Més preocupant són els percentatges que assolixen altres mitjans de transport. Entre 2019 i 2025 més del 24% dels morts en turismes no usava els corresponents accessoris de seguretat, amb unes xifres que oscil·len entre un màxim del 26,7% de l'any 2021 i un mínim del 21,9% del 2019. Per tant, la conclusió és clara: al voltant d'una quarta part de les víctimes mortals en accident de trànsit que anaven en turisme no usaven el cinturó. Un percentatge més elevat presenten les furgonetes (gairebé un 31% no usaven el cinturó el 2025) i oscil·len més les dades en el cas dels camions. En aquest darrer cas el 2025 el 24,1% dels que viatjaven en aquest vehicle no usaven accessori de seguretat. En el cas de les bicicletes, hem vist com aquest any l'ús d'accessoris s'ha incrementat (només el 15% no usaven accessoris), tot coincidint amb una reducció de la mortalitat global en aquest mitjà de transport. I pel que fa als VMPs, el nombre de víctimes és tan baix que costa treure'n conclusions robustes. Tanmateix, no deixa de ser indicatiu que cap les quatre víctimes mortals de 2025 no portés posat el casc.

La distribució de les víctimes mortals és un reflex bastant aproximat del que s'anomena l'Espanya buidada. La major part de víctimes es concentren o bé en grans conurbacions o àrees metropolitanes (Madrid, Barcelona, País Basc...), o bé en grans eixos, destacant el mediterrani de Cadis fins a Girona. En tot cas, es distribueixen principalment pels grans eixos viaris amb algunes concentracions també a Galícia i Andalusia.

Geolocalització del nombre total de morts i ferits greus a Espanya, 2025



Font: DGT. *Informe de Cierre 2025: Siniestralidad mortal en vías interurbanas*. Disponible a: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/INF_CIERRE_2025_v3_FINAL.pdf

Passem ara a mirar les dades per comunitats autònomes. Comencem primer pel nombre absolut de víctimes mortals. Hi ha sis comunitats autònomes que superen la mitjana espanyola —que se situa en 66 morts per comunitat—, i que són, per aquest ordre Andalusia, Catalunya, Castella i Lleó, Galícia, la Comunitat Valenciana i Castella-La Mancha. En aquestes sis comunitats hi ha hagut en total 735 morts, que representen el 65,7% del total. D'aquestes sis, només a Catalunya hi ha hagut un augment del nombre de morts en carretera respecte el 2024. En aquest sentit, ha estat a Navarra i a Canàries on hi ha hagut un creixement més gran del nombre absolut de víctimes mortals —amb 15 i 14 morts, respectivament—. Segueixen a aquestes dues comunitats, Catalunya i el País Basc, que han tingut en total vuit morts més que el 2024. En quatre comunitats més hi ha hagut com a mínim un mort més que l'any anterior: Galícia (6 morts més), La Rioja (4), Cantàbria (3) i Astúries (1). En la banda contrària, hi ha vuit comunitats on s'ha reduït la sinistralitat mortal el 2025 respecte el 2024. Les principals reduccions han tingut lloc a Castella i Lleó (19 morts menys), la Comunitat Valenciana i Castella-La Mancha (-

16 en cada una d’elles), Madrid (-9) i Andalusia (-8). Ceuta i Melilla presenten zero morts per tercer any consecutiu.

Si ara posem el focus en la diferència entre 2025 i 2024 en termes relatius (en percentatge) els ordres varien. Les comunitats amb una reducció més important han estat Múrcia i les Balears —32,7% i 26,2% menys que el 2024—, tot i que són comunitats relativament petites. Venen seguides per Aragó (-16,4%), Castella i Lleó (-15,0%), Castella-La Mancha (-14,8%), la Comunitat de Madrid (-14,5%) i Andalusia (-3,4%). Entre les comunitats que han vist incrementar-se el nombre de morts a les carreteres, la que presenta un pitjor percentatge és la Comunitat Foral de Navarra, amb un increment del 78,9%. Cinc comunitats més se situen en increments per sobre del 20%: La Rioja (57,1% més que el 2024), Canàries (35,9% més que el 2024), País Basc (28,6%), Cantàbria (27,3%) i Extremadura (21,9%). Galícia, Catalunya i el Principat d’Astúries presenten increments més moderats: 6,7%, 5,9% i 3,7%, respectivament.

Evolució del nombre de morts en carretera a Espanya per comunitats autònomes (24 hores)

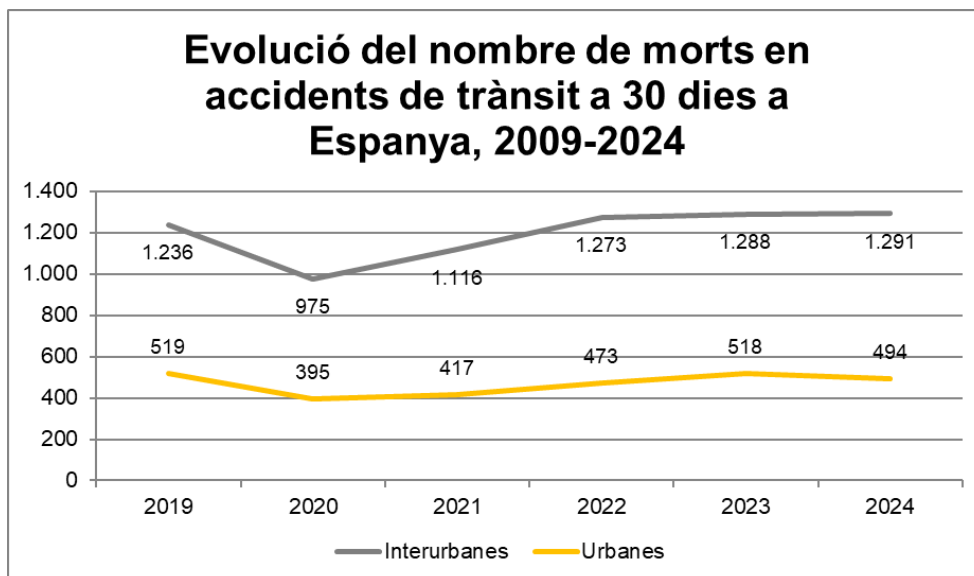
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var 2025/2019
Andalusia	197	185	209	222	197	232	224	13,7%
Aragó	53	45	40	60	56	55	46	-13,2%
Principat d' Astúries	21	13	17	22	38	27	28	33,3%
Illes Balears	25	26	35	25	41	42	31	24,0%
Illes Canàries	39	22	32	40	34	39	53	35,9%
Cantabria	9	9	13	13	14	11	14	55,6%
Castella i Lleó	65	81	82	80	91	127	108	12,5%
Castella-La Manxa	96	89	90	136	119	81	69	6,2%
Catalunya	175	108	139	160	150	136	144	-17,7%
Extremadura	36	24	27	30	51	32	39	8.3%
Galícia	88	70	77	90	88	90	96	9.1%
Comunitat de Madrid	90	44	65	70	77	69	59	-34.4%
Regió de Múrcia	34	27	30	43	40	49	33	-2.9%
Comunitat Foral de Navarra	20	16	23	26	13	19	34	70.0%
La Rioja	16	15	8	9	11	7	11	-31.3%
Comunitat Valenciana	99	74	83	97	88	110	94	-5.1%
País Basc	38	25	32	24	32	28	36	-5.3%
Ceuta i Melilla	0	1	0	0	0	0	0	
Total	1.101	874	1.002	1.148	1.140	1.154	1.119	1,6%

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Tanmateix, com ha quedat la sinistralitat mortal en carretera respecte l’any de referència en l’objectiu europeu? Si observem la taula veiem quatre comunitats que han reduït el nombre de morts respecte el 2019 en una proporció superior al 10%: Madrid (-34,4%), La Rioja (-31,3%), Catalunya (-17,7%) i Aragó (-13,2%). Menor ha estat la reducció a la Comunitat Valenciana (-5,1%), el País Basc (-5,3%) i la Regió de Múrcia (-2,9%). En canvi, 10 són les comunitats que no han aconseguit reduir la seva mortalitat en

carretera respecte el 2019. Estan encapçalades per la Comunitat Foral de Navarra, que el 2019 va registrar 20 morts en accidents de trànsit a les vies interurbanes i n'ha tingut 34 aquest darrer el 2025 (un increment del 78,9%). La segueix Cantàbria, amb un increment del 55,6% i després venen Canàries (+35,9%), Astúries (+33,3%), les Illes Balears (+24,0%), Andalusia —el 2019 va registrar 197 morts i el 2025 han estat 224 les víctimes mortals, un creixement del 13,7%—, Castella i Lleó (+12,5%), Galícia (+9,1%), Extremadura (+8,3%) i Castella-La Manxa (+6,2%). En resum, tal i com ja hem dit abans, aquesta situació comporta que a Espanya encara s'estigui clarament per sobre de les dades de 2019, cosa que ens allunya dels objectius europeus.

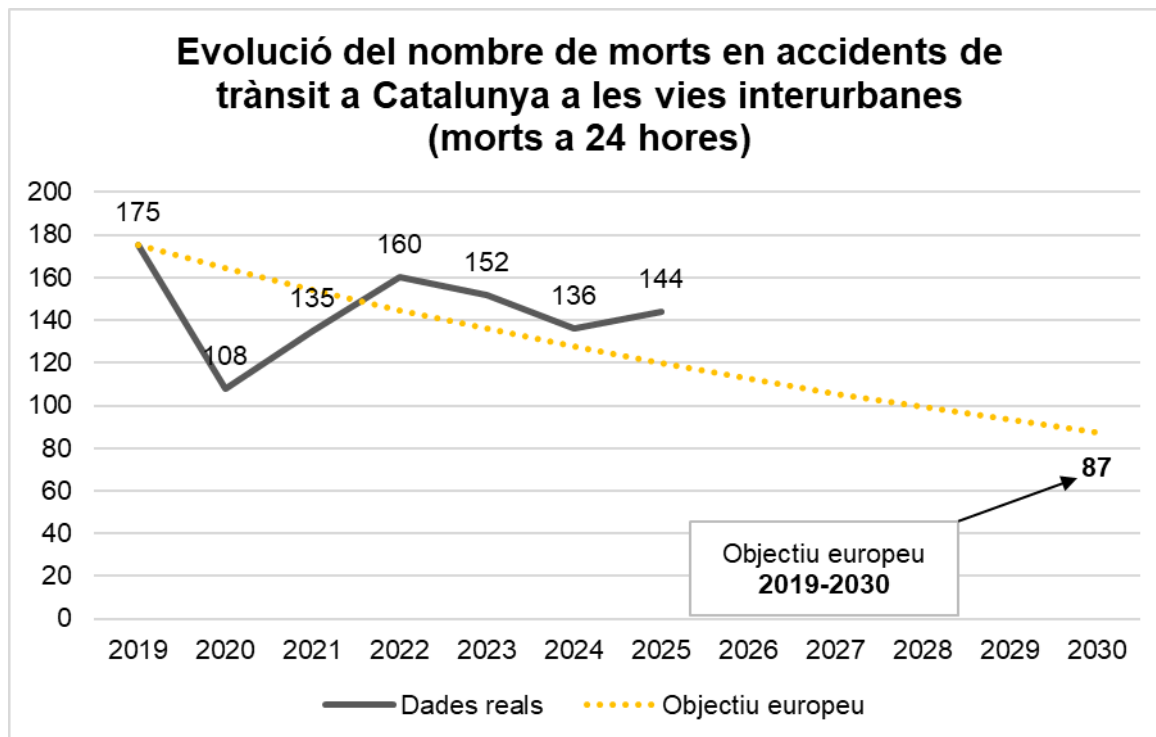
Cal tenir en compte que estem parlant de morts a les vies interurbanes i dins les 24 hores d'haver-se produït els accidents. Desconeixem encara com s'han comportat les vies urbanes i no tindrem xifres homologables a nivell europeu fins que la DGT no publiqui les dades a 30 dies. Hores d'ara les dades que tenim corresponen al 2024. I aquestes ens indiquen que en aquest any hi va haver 1.291 morts en vies interurbanes i 494 en vies urbanes. En conseqüència, es continua en un nivell superior al de l'any 2019: de 1.755 s'ha passat a 1.785 morts (un increment de l'1,7%), fet provocat sobretot per l'augment de víctimes a les vies interurbanes, que han crescut un 4,4% respecte el 2019, que no són compensades per la reducció del 4,8% que presenten les vies urbanes. Malgrat que quan es publiquin les dades de morts a 30 dies —recordem-ho, les úniques completes i homologables a nivell europeu— possiblement es mostrarà un lleuger descens respecte el 2024. Tanmateix, i parlant en termes d'hipòtesis, es continuarà en un nivell similar al de 2019, lluny encara del que correspondria tenir a data d'avui per assolir els ja mencionats objectius europeus.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT.

2. LA SINISTRALITAT MORTAL A CATALUNYA

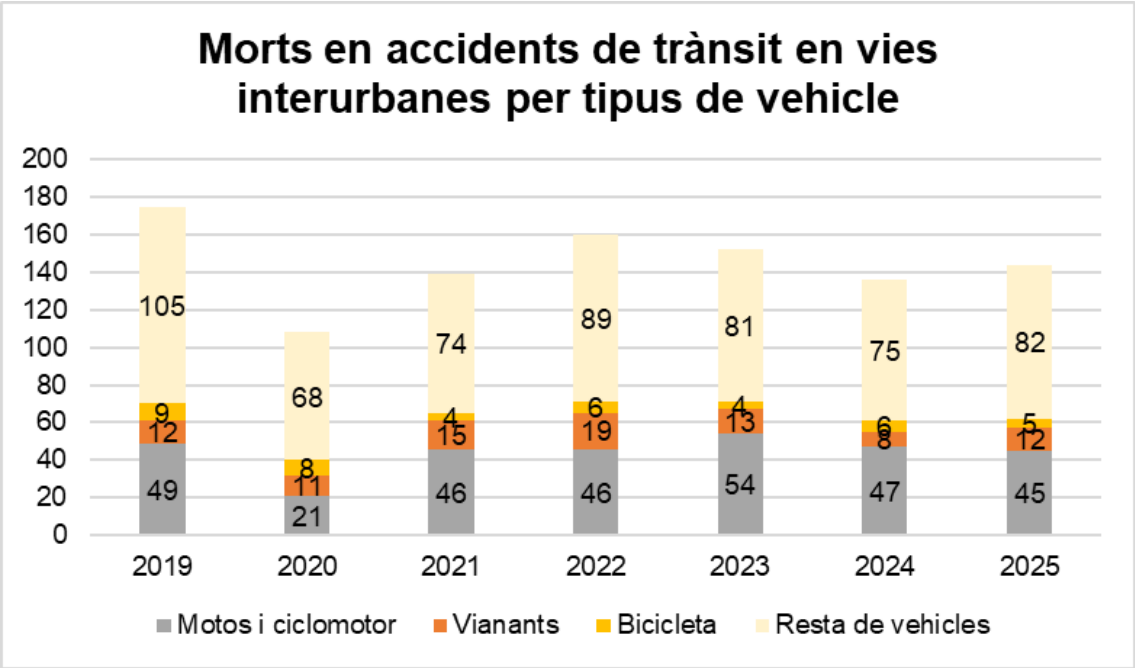
Si a Catalunya s'havia aconseguit anar rebaixant la sinistralitat mortal a les carreteres des del 2022, primer any de normalitat després de la pandèmia, aquest darrer any no s'ha assolit l'objectiu de reduir les víctimes mortals respecte l'any anterior, en un sentit contrari al que ha passat al conjunt d'Espanya. Durant l'any 2025 hi ha hagut 136 accidents mortals a les carreteres catalanes, que han provocat la mort de 144 persones, trencant una tendència a la reducció que ens acostava als objectius europeus. Tot i amb això, encara ens trobem en un nivell notablement inferior que el de 2019. El 2020 i el 2021, com hem insistit, van ser uns anys extraordinaris en els quals, com a conseqüència de les restriccions a la mobilitat, s'hi van produir xifres realment baixes. La de 2020 és la més baixa de la sèrie històrica, que hauria de ser un estímul per continuar esforçant-nos a reduir la sinistralitat mortal. En definitiva, aquests 144 morts en accidents de trànsit suposen un creixement del 5,9% respecte del 2024. Ara bé, si ens referim al 2019, la sinistralitat mortal ha caigut en un 17,7% i encara és inferior a les víctimes mortals registrades el 2022 i el 2023. Malgrat que Catalunya sembla apropar-se a l'objectiu europeu encara no està en línia d'assolir-lo. I la sinistralitat del 2025 ens hi allunya.



Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

Novament, en aquest balanç hem de posar èmfasi en els modes vulnerables, sobretot en el cas dels vehicles de dues rodes amb motor (ciclomotors i, sobretot, motos) perquè continuen representant una proporció molt elevada de les víctimes mortals: una mica més del 31%. Tot i amb això, hi ha hagut un descens de dos morts respecte l'any passat. És el segon any consecutiu en què es redueixen els morts en aquest tipus de vehicle i continuen situant-se per sota del nivell de 2019. Pel que fa als altres modes vulnerables, constatem un increment en el cas dels vianants atropellats a les interurbanes (12 morts, quatre més que el 2024 i els mateixos que el 2019), i un nombre menor en el cas dels morts que anaven en bicicleta (un menys que el 2024 i quatre menys, també, que el 2019). Pel que fa a la resta de vehicles, 63 persones mortes viatjaven en turismes, 10 en vehicles pesants i vuit en furgonetes. En conjunt, això representa un augment de set

persones respecte el 2024 però 23 menys que el 2019, o el que és el mateix, un descens del 21,9%.



Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

La província de Barcelona continua essent la demarcació on es produeixen més víctimes: en total han estat 65 (10 més que l'any passat, un creixement del 18,2%). Lleida també ha vist incrementar el nombre de morts respecte el 2024: 27 morts, que representen un més que el 2024. Girona repeteix amb 22 víctimes mortals. L'única demarcació que ha aconseguit reduir la sinistralitat ha estat Tarragona, amb 30 morts (tres menys que el 2024, un -9,1%). En aquest sentit, les comarques que acumulen més víctimes mortals són el Segrià (15 morts), el Vallès Occidental (12), el Vallès Oriental (9), el Baix Llobregat (8), el Maresme (8), la Selva (8), i l'Alt Empordà (7), el Baix Camp (7), el Tarragonès (6).

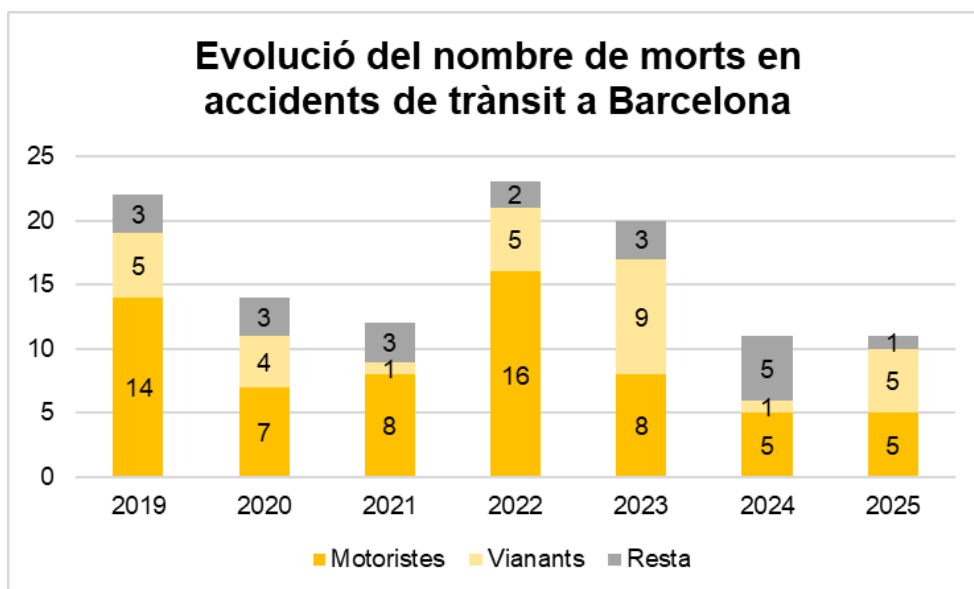
Enguany, l'AP-7 s'ha tornat a posar al capdavant de la sinistralitat mortal, amb 17 persones mortes (11 més que l'any passat) i s'ha tornat a posar a un nivell lleugerament superior al d'anys anteriors. Cal tenir en compte, però, que es tracta d'una via d'una gran longitud i amb un elevat volum de trànsit. Altres vies on hi ha hagut una sinistralitat mortal destacable són la N-II (11 víctimes mortals), la C-58 (9) i l'A-2 (8). Tanmateix, la sinistralitat mortal presenta una gran dispersió en les vies catalanes.

Vies amb més sinistralitat							
Via	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
AP-7	15	6	12	24	15	6	17
N-II	11	2	8	5	8	6	11
C-58	3	4	3	0	2	3	9
A-2	16	4	8	6	7	4	8
C-12	10	1	1	4	4	4	4

Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit.

3. LA SINISTRALITAT A BARCELONA

Pel que fa a la ciutat de Barcelona, si l'any passat iniciàvem aquest balanç dient que els 11 morts que hi va haver el 2024 representaven una dada històrica pel que fa al nombre de víctimes mortals, cal dir que el 2025 ho ha estat novament, d'històric. Això és així perquè han estat 11 les víctimes que hi ha hagut als carrers de la capital de Catalunya durant l'any que acabem de deixar enrere. En concret han perdut la vida en accident de trànsit cinc vianants, cinc motoristes i un ciclista. Aquest any són els vianants i els motoristes els principals grups de víctimes mortals, totes elles usuaris vulnerables de la via. Tanmateix, si mirem les dades del gràfic adjunt, són els motoristes el grup que any rere any presenta, de mitjana, un nombre més elevat de víctimes mortals. Així, els motoristes representen en terme mitjà el 54,4% de les víctimes entre 2019 i 2025, mentre que els vianants han estat el 25,8% i la resta de víctimes són el 19,8%.



Font: elaboració pròpia amb dades de l'Ajuntament de Barcelona.

4. 25 ANYS DE SINISTRALITAT MORTAL AL SEGLE XXI

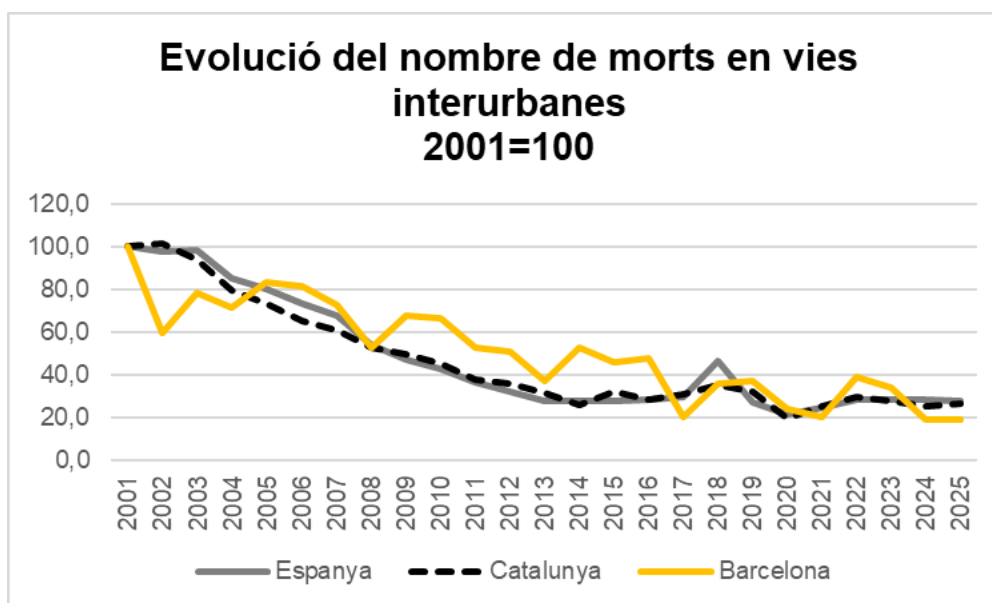
Arribats al primer quart del segle XXI val la pena acabar aquest balanç amb una perspectiva de llarg termini. En aquest sentit, en primer lloc hem de dir que les dades de la taula que presentem a continuació ens parlarien d'un mínim de víctimes mortals, atès que l'hem elaborat amb les dades de morts en les 24 hores posteriors a l'accident i només a les vies interurbanes. En tot cas, ens ajuden a evidenciar la magnitud de la tragèdia que representa la sinistralitat vial, els èxits assolits en la seguretat i els reptes que hi ha plantejats. Així doncs, veiem que en aquest primer quart de segle han mort a les vies interurbanes espanyoles un mínim de 48.266 persones. A Catalunya n'han estat més de 6.000 i a Barcelona 747.

Evolució del nombre de morts en vies interurbanes 2001-2025						
	Nombre de morts			Mitjana anual		
	Espanya	Catalunya	Barcelona	Espanya	Catalunya	Barcelona
2001-2005	18.759	2.448	231	3.752	490	46
2006-2010	11.542	1.492	201	2.308	298	40
2011-2015	6.182	886	141	1.236	177	28
2016-2020	6.220	799	97	1.244	160	19
2021-2025	5.563	731	77	1.113	146	15
Total	48.266	6.356	747	1.931	254	30

Nota: Són morts a 24 hores.

Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT, del Servei Català de Trànsit i de l'Ajuntament de Barcelona.

Tot i amb això, aquesta mortalitat s'ha reduït notablement. En els dos primers lustres del segle morien de mitjana més de 3.000 persones a Espanya, gairebé 400 a Catalunya i unes 43 a Barcelona. Una mortalitat que es va reduir notablement ja en el període 2011-2015, i que ha continuat en els anys posteriors. D'aquesta forma, hem arribat al 2025 amb una sinistralitat notablement menor que la que hi havia en iniciar-se el segle. Així, a Espanya en el seu conjunt el nombre de morts a les vies interurbanes que hi ha hagut és un 72,5% més baix que el que hi havia el 2001. A Catalunya, el nivell de reducció arriba al 73,6% i a Barcelona és encara major: el 81,4%



Font: Elaboració pròpia amb dades de la DGT, del Servei Català de Trànsit i de l'Ajuntament de Barcelona.



Aquesta evolució és el resultat de diversos factors, però podem destacar-ne dos. Un seria l'adopció de la Visió Zero per part de la Unió Europea. Idea nascuda a Suècia l'any 1994, la UE va decidir adoptar-la a finals del segle XX amb l'objectiu d'arribar a zero víctimes mortals l'any 2050. Després, les diferents administracions tan catalanes com espanyoles han adoptat aquest objectiu en els seus plans de seguretat viària. L'altre factor rellevant han estat els canvis legislatius que van entrar en vigor el 2006 i el 2008. Ens referim a l'entrada en vigor del permís per punts el juliol de 2006 i la reforma del codi penal de desembre de 2007, que han contribuït a la disminució de la sinistralitat vial de forma notable. Evidentment, aquestes mesures per si soles no són suficients i han d'anar acompanyades d'altres accions (més conscienciació, millora d'infraestructures, innovació tecnològica, educació vial...). En definitiva, passar d'una mitjana de 3.752 morts a l'any a 1.113 a Espanya és evidentment una millora. Però, com hem insistit reiteradament, no és suficient.

5. CONCLUSIÓ

L'any 2025 han mort 1.119 persones a les carreteres espanyoles, un 3% menys que l'any anterior. Representen el registre més baix des que hi ha dades estadístiques. Tanmateix, si les posem en referència al 2019, són dades que encara estan per sobre del que es va registrar en aquell any. Com s'ha dit, això dificulta l'assoliment de l'objectiu europeu per al 2030 i, a més llarg termini, el de la Visió Zero per al 2050.

A Catalunya, les dades no han estat millors. Les 144 víctimes mortals de 2025 representen un creixement de gairebé un 6%, respecte del 2024. Tot i que en termes de comparació amb el 2019 s'està millor, cal recordar que ens allunyen també de l'objectiu europeu de 2030. Barcelona, en canvi, sembla haver entrat en un camí de consolidació de la reducció que, si es manté en els propers anys, pot ser extraordinari. Cal lamentar, però, les 11 morts que s'han produït durant el 2025, les mateixes que el 2024. Malgrat tot, si ho mirem amb perspectiva, la reducció de la sinistralitat respecte dels inicis de segle ha estat notòria. Més del 70% a Espanya i a Catalunya i més del 80% a Barcelona.

Tal i com insistim repetidament en aquests balanços que anem publicant, sembla que les mesures plantejades per aturar la sagnia que suposa la sinistralitat viària són encara insuficients per avançar en la reducció de la mortalitat a les carreteres. En tot cas, cal insistir en actuar sobre determinats col·lectius (els dels modes vulnerables, motoristes principalment), tornar a reforçar la conscienciació sobre l'ús d'accessoris de seguretat, posant-se més fermes en el control d'aquest ús, a més d'insistir en la lluita contra les distraccions.

Des del RACC considerem que l'objectiu de zero morts l'any 2050 no ha de ser un fet propagandístic sinó que s'han de posar les mesures necessàries per fer-lo efectiu. Per aquest motiu hem d'insistir en la necessitat d'aturar la pèrdua de vides humanes derivades del trànsit a les carreteres i als carrers posant les eines per tal d'aconseguir aquella fita. Mesures ja proposades anteriorment com un pla específic de seguretat per motociclistes, un accés gradual al permís de conduir, noves inversions en infraestructures... Així com insistir en la formació viària dels infants portant-la també a les escoles. En definitiva, cal fer nous esforços per revertir la situació actual i tornar al camí dels descensos notables de la sinistralitat mortal que s'han produït en altres èpoques.