



BALANÇ DE LA SINISTRALITAT SETMANA SANTA 2026

Abril 2026

La sinistralitat a les carreteres durant el primer trimestre de l'any: cap a un canvi de tendència?

Passada la Setmana Santa, és un bon moment per presentar un balanç dels primers mesos de l'any. I tenint en compte que aquesta setmana ha coincidit pràcticament amb el canvi de trimestre, també és un bon moment per fer una valoració amb les dades de què disposem.

D'entrada, cal dir que aquesta Setmana Santa a Espanya hi ha hagut 28 sinistres mortals que han tingut com a conseqüència la mort de 30 persones. Això són tres més que l'any passat en el mateix període (és a dir en el període que la DGT estableix la seva operació especial: des del divendres anterior a la Setmana Santa fins al dilluns de Pasqua). Aquests accidents mortals s'han produït en un context d'augment de la mobilitat perquè els 17,3 milions de desplaçaments han suposat un augment del 3,2% respecte la Setmana Santa de 2025.

Malgrat ser un nombre de víctimes mortals molt similar al de l'any passat en la Setmana Santa, hem de destacar que hi ha hagut sis comunitats autònomes en les que no s'hi comptabilitza cap víctima mortal: Astúries, Balears, Canàries, Cantàbria, Catalunya, Múrcia, a les que hem d'afegir les ciutats autònomes de Ceuta i Melilla.

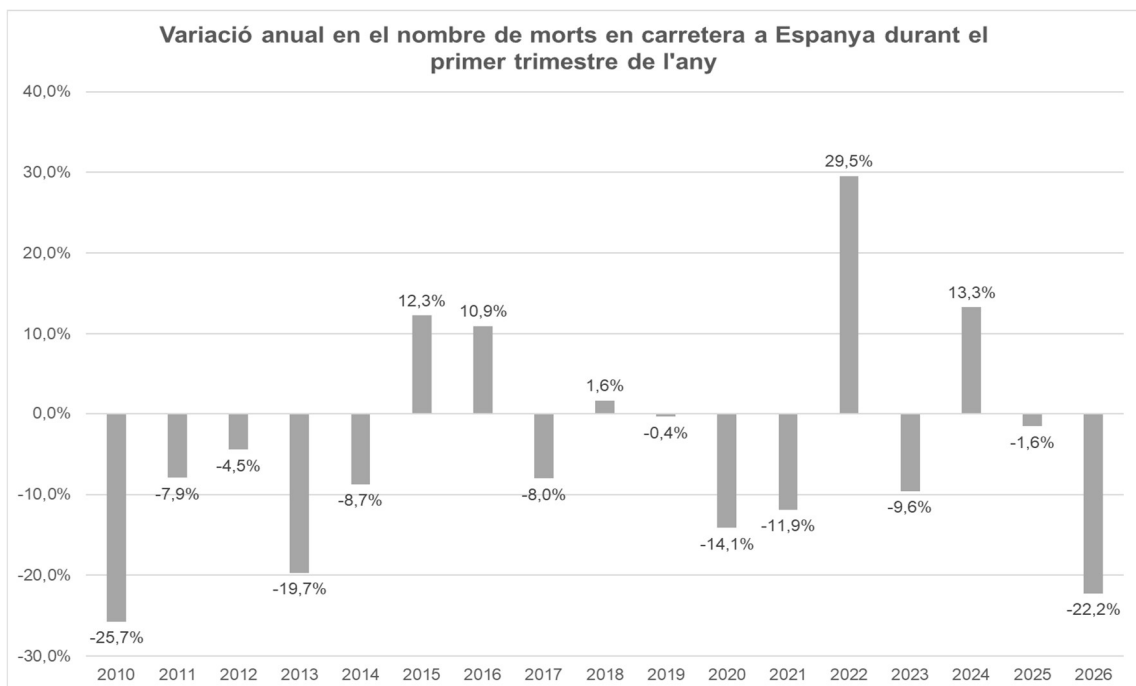
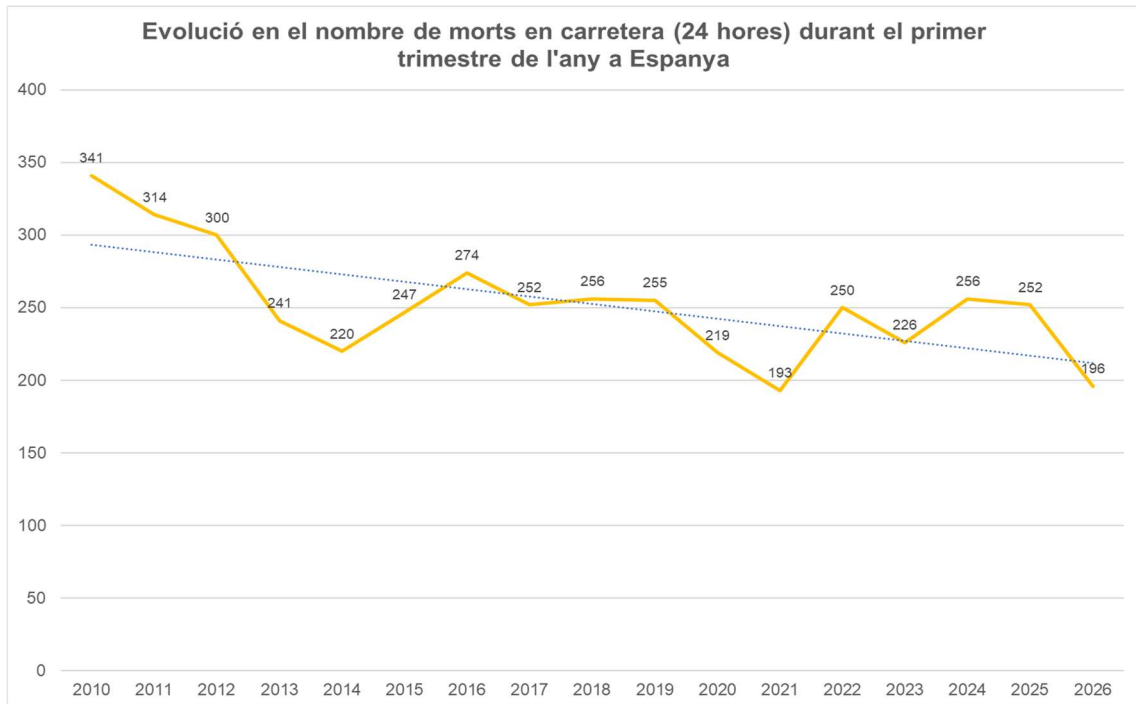
Tot i amb això, la Setmana Santa pot haver implicat una aturada de la tendència a la baixa en el nombre de víctimes mortals a Espanya que, al finalitzar el primer trimestre, era inferior en un 22% respecte l'any passat i en el moment de redactar aquest informe la reducció se situa en -18%. Una reducció que aquest any està liderant, de moment, Catalunya.

En aquest breu informe explorarem, en primer lloc, què ha passat durant el primer trimestre de 2026 a Espanya. En segon lloc oferirem una informació més detallada amb dades a 19 d'abril (les disponibles en tancar l'edició d'aquest balanç); i per acabar prestarem atenció al que ha succeït a Catalunya

1. La sinistralitat a Espanya durant el primer trimestre: una reducció esperançadora

L'any 2026 ha començat amb uns nivells de baixada de la sinistralitat mortal esperançadors de cara a assolir els objectius europeus de reducció de la mortalitat per al 2030. Efectivament, en total durant el primer trimestre han mort 196 persones, 56 menys que l'any passat (segons les dades provisionals de la DGT). Això significa una reducció del 22%, més elevada inclús que en els anys de la COVID i la segona en importància dels darrers 16 anys. Tot això en un context de creixent mobilitat, atès que els desplaçaments de llarg recorregut durant el primer trimestre han augmentat un 4,2% respecte l'any passat. En tot cas, la tendència general és de reducció de la sinistralitat respecte de l'any 2010, tot i que en el retorn a la normalitat després de la pandèmia aquesta semblava haver-se aturat amb dos anys de fort increment (2022 i 2024) i un 2025 amb una reducció força limitada. Tanmateix, les dades d'aquest primer trimestre de 2026 són esperançadores i caldrà intentar mantenir-ne la tendència no només durant tot aquest any sinó en els propers.

Un fet preocupant, i que possiblement hauria pogut salvar algunes de les vides perdudes, és el gran nombre de víctimes mortals que viatjaven en turisme i que no usaven el cinturó de seguretat. Així, durant el primer trimestre de l'any, 23 dels morts que anaven en turisme no usaven aquest sistema de seguretat, als quals hem d'afegir 1 més que viatjava en furgoneta i 2 en camió. A més, 1 usuari de bicicleta i un altre de motocicleta no usaven el casc.

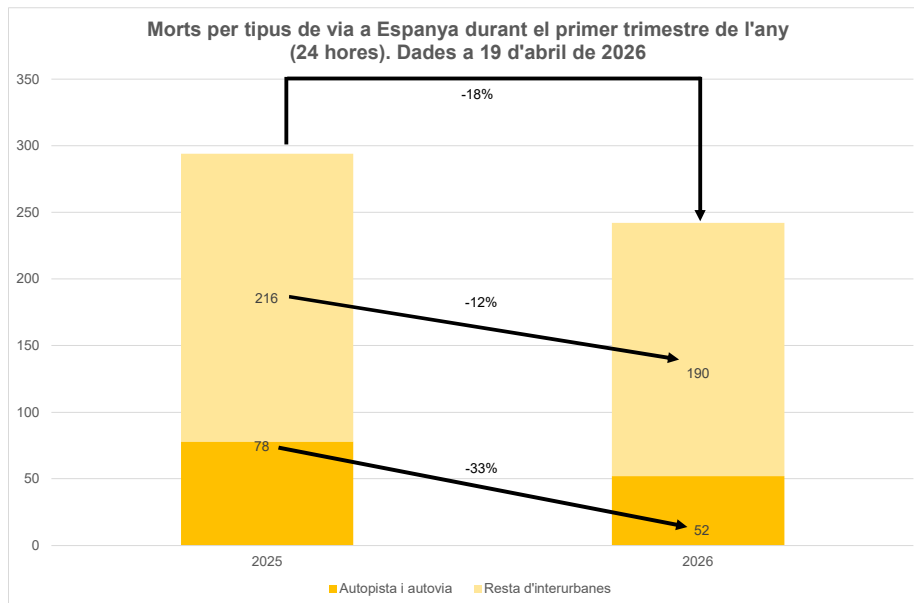


Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.



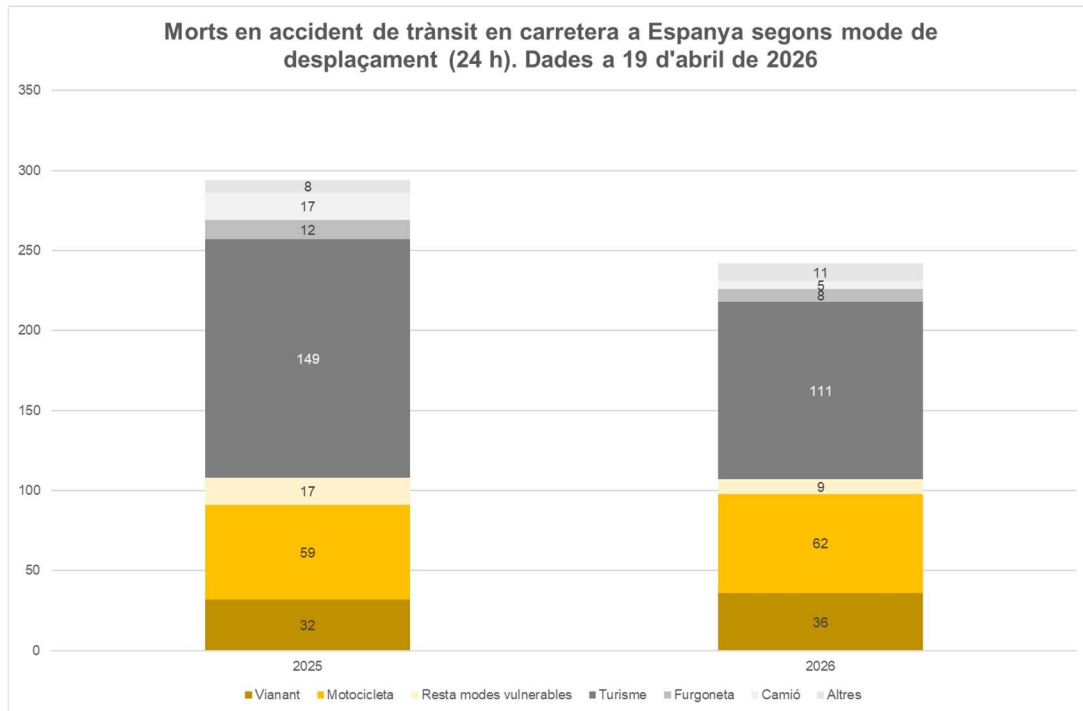
2. Mortalitat per tipus de via i de vehicle a Espanya amb dades a 19 d'abril

En el moment de redactar aquest balanç disposem de dades a 19 d'abril que ens permeten entrar en algun detall més. D'entrada, cal dir que en aquesta data hi ha hagut en total 242 morts en accidents de trànsit, fet que suposa una disminució del 18% respecte l'any passat. La principal reducció la trobem a les autopistes i autovies, que han passat de 78 víctimes mortals a 52: 26 morts menys (-33%). Les carreteres convencionals, que sempre és on hi trobem més accidents mortals, han vist una reducció igual a les autopistes en termes absoluts: dels 216 morts de 2025 s'ha passat a 190 aquest any, és a dir també 26 morts menys. Tot i amb això, la reducció en termes percentuals és menor que a les vies de gran capacitat. A les convencionals la reducció, doncs, ha estat del 12%



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Si ens referim al tipus de vehicle, el turisme continua essent el principal mitjà de locomoció en què s'han produït els accidents mortals. Fins al 19 d'abril, han mort 111 persones en aquest mitjà de transport, un 25,5% menys que el 2025. Tant en furgonetes, camions i altres tipus de vehicles es registra un menor nombre de víctimes mortals. En el cas de les furgonetes s'ha passat de 12 a 8 entre 2025 i 2026; en el cas dels camions s'ha reduït de 17 a 5. En canvi, en els altres tipus de vehicles hi ha hagut un increment de víctimes mortals, passant de 8 a 11. Més complicada és la situació dels modes vulnerables. Vianants i motocicletes són, de moment, qui s'enduen la pitjor part. En el cas dels vianants en trobem 4 més que l'any passat (un increment del 12,5%), havent passat de 32 a 36 morts. En el cas de les motocicletes són 62 les persones que a data del 19 d'abril han perdut la vida a les carreteres, tres més que el 2025 (+5,1%). També trobem 1 mort en VMP, en tant que l'any passat no n'hi havia hagut cap. D'altra banda, la resta de modes vulnerables (bicicleta i ciclomotor) ha vist caure la sinistralitat mortal de 17 persones a 8 (totes aquestes darreres anaven en bicicleta). En conjunt els morts que viatjaven en modes vulnerables han caigut un modest 1% mentre que la resta de vehicles (turismes, furgonetes, camions, autobusos...) redueixen la sinistralitat mortal en un 27%.



Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Algunes dades més de les que disposem ens indiquen que la major part de les víctimes han estat homes (191 d'entre els que en coneixem el sexe) front a 47 dones. Fins aquí res fora del que és habitual. En tots dos casos constatem una reducció de la mortalitat en carretera. Els homes són els que presenten una major reducció en víctimes mortals (47 menys que el 2025). En el cas de les dones, són 9 menys les que han mort en accident de trànsit a les vies interurbanes. En canvi, els percentatges de reducció són lleugerament diferents: -20% per als homes i -16% en el cas de les dones. La major part de les víctimes mortals es concentren en les edats que van dels 35 als 64 anys d'edat (177 sobre 242). Tot i amb això de la taula podem destacar-ne un parell de fets. El primer, és la menor reducció que es produeix en les franges de persones entre els 25 i els 44 anys d'edat, una població relativament jove però que en teoria ja hauria de tenir experiència conduint, als quals hem d'afegir encara els de la franja de 55 a 64 anys, que només presenten 1 víctima mortal menys. En segon lloc, destaca la notable reducció de la gent més gran, que ha passat dels 68 de l'any passat als 51 d'enguany.

Victimes mortals en carretera a Espanya per grups d'edat (24 h). Dades a 19 d'abril

| Edat | Morts | | Variació (%) |
|------------------------|------------|------------|---------------|
| | 2025 | 2026 | |
| De 0 a 4 anys | 5 | 3 | -40,0% |
| De 15 a 24 anys | 41 | 20 | -51,2% |
| De 25 a 34 anys | 37 | 36 | -2,7% |
| De 35 a 44 anys | 43 | 41 | -4,7% |
| De 45 a 54 anys | 55 | 42 | -23,6% |
| De 55 a 64 anys | 44 | 43 | -2,3% |
| De 65 i més | 68 | 51 | -25,0% |
| Pendent de confirmació | 0 | 4 | |
| Sense dades | 1 | 2 | |
| Total | 294 | 242 | -17,7% |

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

Les tres comunitats que lideren la reducció de la sinistralitat en aquest any són, per aquest ordre, Catalunya (amb 21 morts menys que l'any passat a 19 d'abril), la Comunitat Valenciana (13 menys) i Navarra (amb 9 morts menys). Hem de destacar que les dues primeres es troben entre les més poblades i amb xarxes viàries extenses i amb una elevada mobilitat. Contribueixen també a la reducció del nombre de víctimes mortals Canàries (7 morts menys que el 2025), Cantàbria (també 7 morts menys), el País Basc (-5), Múrcia (-3), Aragó, Andalusia, i La Rioja (amb 2 morts menys cada una) i, finalment, Astúries i Madrid (-1 mort menys en cada una). A les Balears hi ha, en tancar aquest balanç, els mateixos morts que l'any passat (5). A Extremadura, Galícia, Castella i Lleó i Castella-La Manxa s'hi registren increments de la sinistralitat, especialment en les tres últimes amb 5 morts més a Extremadura i 7 més que l'any passat a les dues Castelles, respectivament.

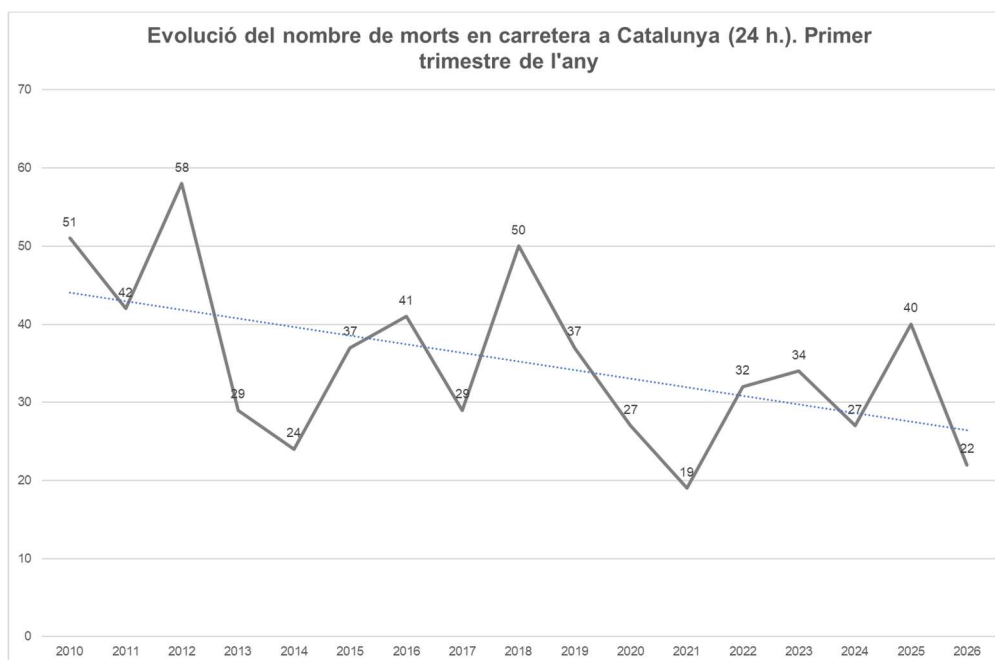
Sinistralitat mortal a les carreteres per comunitats autònomes (24 h). Dades a 19 d'abril de 2026

| | 2025 | 2026 | Variació (%) |
|-----------------------------|------------|------------|---------------|
| Andalusia | 47 | 45 | -4,3% |
| Aragó | 15 | 13 | -13,3% |
| Astúries, Principat d' | 4 | 3 | -25,0% |
| Balears, Illes | 5 | 5 | 0,0% |
| Canàries | 17 | 10 | -41,2% |
| Cantàbria | 9 | 2 | -77,8% |
| Castella-La Manxa | 15 | 22 | 46,7% |
| Castella i Lleó | 21 | 28 | 33,3% |
| Catalunya | 47 | 26 | -44,7% |
| Extremadura | 7 | 12 | 71,4% |
| Galícia | 20 | 22 | 10,0% |
| Madrid, Comunitat de | 15 | 14 | -6,7% |
| Múrcia, Regió de | 9 | 6 | -33,3% |
| Navarra, Comunitat Foral de | 14 | 5 | -64,3% |
| Rioja, La | 4 | 2 | -50,0% |
| Comunitat Valenciana | 35 | 22 | -37,1% |
| País Basc | 10 | 5 | -50,0% |
| Ceuta i Melilla | 0 | 0 | |
| Total | 294 | 242 | -17,7% |

Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

3. Catalunya, liderant la reducció de la sinistralitat mortal a Espanya

Com ja hem assenyalat, Catalunya lidera aquest any la reducció en la sinistralitat mortal a Espanya. Durant **el primer trimestre** de l'any hi ha hagut 21 accidents mortals amb 22 persones que hi ha perdut la vida.¹ És la xifra més baixa de les darreres dècades, si exceptuem el 2021, un any excepcional a causa de les restriccions de mobilitat per la COVID. Durant el primer trimestre de 2026, a més, hi ha hagut 133 ferits greus, 32 menys que els que hi va haver el 2025.



Font: elaboració pròpia amb dades del SCT.

A Catalunya també el col·lectiu dels vulnerables representa un elevat nombre de les víctimes mortals: gairebé el 60%. En concret, 9 de les víctimes anaven en moto, 3 eren ciclistes i 1 era un vianant.²

En el primer trimestre de l'any la carretera on s'han produït més víctimes mortals és la C-25, seguida per l'AP-7, la C-26 i l'N-340, amb dues cadascuna. La **meitat de les 22 víctimes mortals** d'aquest primer trimestre han tingut lloc a la demarcació de Barcelona (2 en cadascuna d'aquestes comarques: Alt Penedès, Bages, Baix Llobregat, Vallès Occidental i Vallès Oriental; i 1 a l'Anoia), amb una reducció de 10 morts respecte el 2025. Cal destacar que la majoria dels motoristes (7 de 9) han mort en les carreteres barcelonines. A Tarragona s'ha passat de 13 morts el 2025 a 5 en el primer trimestre d'enguany: les víctimes han tingut lloc 2 al Tarragonès, 1 al Priorat, 1 al Baix Ebre i 1 a l'Alt Camp. A Lleida s'ha passat de 5 a 3 morts respecte l'any passat, totes han perdut la vida a la comarca de la Noguera. Finalment, a Girona també han estat 3 les víctimes mortals durant el primer trimestre de l'any (dos més que l'any passat), de les quals dues han estat a la comarca de la Selva i una al Gironès.

¹ Recordem que amb dades a 19 d'abril, la diferència és de 21 morts i que aquí ens referim només als mesos de gener, febrer i març.

² A destacar que el darrer accident del qual es té constància, del 19 d'abril, també ha estat el d'un motorista que ha sortit de la via a la C-32 a Palafolls.

4. Conclusió

L'any 2025 la sinistralitat ha registrat en el seu conjunt el nombre més baix de víctimes mortals des que hi ha dades estadístiques, però ja assenyalàvem en el balanç publicat al gener que la reducció del 3% que comportava no era suficient per acostar-nos als objectius europeus. El que trobem aquest any canvia el panorama. **Les dades del primer trimestre són esperançadores, amb una reducció del 22%** respecte el mateix període de l'any passat. Tanmateix, el que ha passat durant la Setmana Santa, **amb 3 morts més**, i el fet que amb dades a 19 d'abril, la reducció respecte l'any passat és ara del 18%, han de mantenir-nos en alerta i no relaxar l'atenció tant per part de les autoritats com pel que fa als usuaris.

La comunitat autònoma que lidera aquesta reducció és **Catalunya**. Si l'any passat va acabar amb uns registres molt negatius, amb un increment global del 6% entre el 2024 i el 2025. En els primers mesos de l'any la situació s'ha trastocat. Durant el primer trimestre de l'any hi ha hagut 22 víctimes mortals, cosa que significa **una reducció del 45%**. També durant la Setmana Santa s'ha seguit la tònica i no hi ha hagut cap víctima mortal, de la mateixa manera que va passar l'any passat, tot i que el 19 d'abril hem de registrar una nova víctima, en aquest cas un motorista.

Volem destacar dos fets que, al nostre entendre, són importants. En primer lloc és el pes que tenen els modes vulnerables i, concretament, els **motoristes**: en el cas d'Espanya aquests darrers arriben al **26% de les víctimes mortals i a Catalunya arriben al 41%**. I al conjunt d'Espanya hi hem d'afegir els **vianants, que arriben al 15% de les víctimes mortals**. L'altre fet a remarcar és que encara hi ha un nombre relativament elevat de persones que no utilitza els sistemes de seguretat passiva, principalment **el cinturó de seguretat**: amb dades referides al primer trimestre, 26 han estat les víctimes mortals que no utilitzaven aquest element en el moment de l'accident.

Malgrat que la reducció de víctimes mortals és una dada positiva, hem de ser més ambiciosos per tal d'assolir l'objectiu final de **zero víctimes mortals a les carreteres**. Per aquest motiu, des del RACC tornem a insistir en què calen més mesures per tal de poder assolir aquesta fita. 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. Així com noves inversions en infraestructures que millorin la seguretat vial. I potser insistir més en la vigilància de les carreteres. A les que hem d'afegir la necessitat d'insistir en la conscienciació dels conductors i conductores dels riscos que comporta la carretera. Totes són mesures que han d'ajudar a millorar la seguretat a les carreteres.