



BALANCE DE LA SINIESTRALIDAD SEMANA SANTA 2026

Abril 2026

La siniestralidad en las carreteras durante el primer trimestre del año: ¿hacia un cambio de tendencia?

Una vez transcurrida la Semana Santa, es un buen momento para presentar el balance de los primeros meses del año. Y teniendo en cuenta que esta semana ha coincidido prácticamente con el cambio de trimestre, también es un buen momento para realizar una valoración de la siniestralidad en carretera con los datos de que disponemos.

Para empezar, esta Semana Santa en España ha habido 28 siniestros mortales que se han saldado con la muerte de 30 personas. Esto supone 3 accidentes más que en el mismo periodo del año pasado (es decir, en el periodo en el que la DGT establece su operación especial: desde el viernes anterior a la Semana Santa hasta el lunes de Pascua). Dichos siniestros mortales se han producido en un contexto de aumento de la movilidad, porque los 17,3 millones de desplazamientos que ha habido representan un incremento del 3,2% respecto a la Semana Santa de 2025.

A pesar de que el número de víctimas mortales es muy similar al del año pasado por las mismas fechas, cabe destacar que ha habido seis comunidades autónomas en las que no se ha contabilizado ninguna víctima mortal: Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña y Murcia, a las que hay que añadir las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

Sin embargo, en esta Semana Santa se podría haber ralentizado la tendencia a la baja en el número de víctimas mortales en España. Al finalizar el primer trimestre, se habían registrado un 22% menos de víctimas que el año pasado y, en el momento de redactar este informe, la reducción se sitúa en torno al 18%. Cataluña es, por ahora, la comunidad que lidera dicha disminución.

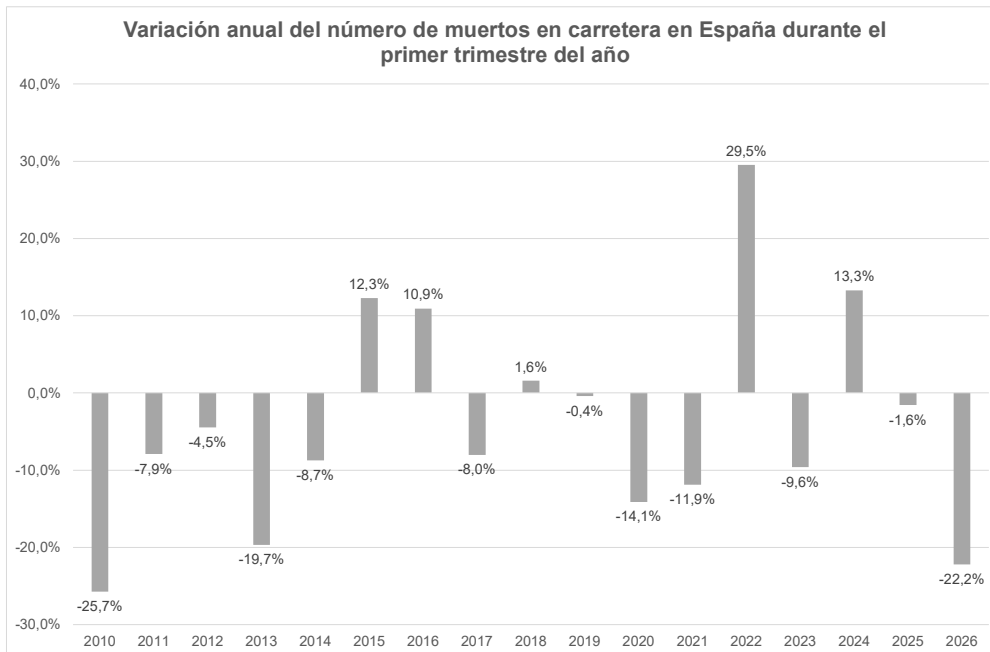
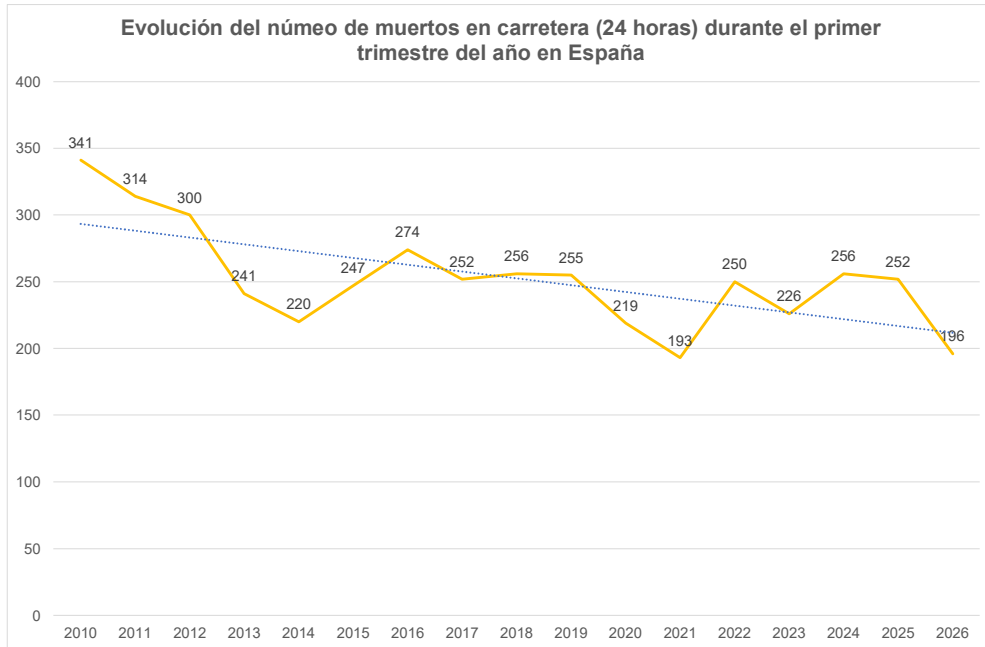
En este breve informe exploraremos, en primer lugar, qué ha pasado durante el primer trimestre de 2026 en España. En segundo lugar, ofreceremos una información más detallada con datos a 19 de abril (los disponibles al cerrar la edición de este balance). Y para acabar, prestaremos atención a lo sucedido en Cataluña.

1. La siniestralidad en España durante el primer trimestre: una reducción esperanzadora

El año 2026 ha empezado con unos niveles de reducción de la siniestralidad mortal esperanzadores de cara a lograr los objetivos europeos de disminución de la mortalidad para 2030. Efectivamente, en total, durante el primer trimestre, han perdido la vida 196 personas, 56 menos que el año pasado (según datos provisionales de la DGT). Esto significa una reducción del 22%, mayor incluso que la registrada en los años de la pandemia de COVID-19 y la segunda en importancia de los últimos 16 años. Todo ello en un contexto de creciente movilidad, dado que los desplazamientos de largo recorrido durante el primer trimestre han aumentado un 4,2% respecto a los del año pasado. En todo caso, la tendencia general es de reducción de la siniestralidad si comparamos los datos con los de 2010, a pesar de que en la vuelta a la normalidad tras la pandemia esta parecía haberse frenado, con dos años de fuerte incremento (2022 y 2024) y con un 2025 con una reducción bastante limitada. Con todo, los datos de este primer trimestre de 2026 invitan al optimismo, aunque el reto será mantener la tendencia no solo durante el resto del año, sino también en los próximos.

Un hecho preocupante, y que posiblemente habría podido salvar algunas de las vidas perdidas, es el gran número de víctimas mortales que viajaban en turismo sin llevar abrochado el cinturón de seguridad. Así, durante el primer trimestre del año, 23 de las

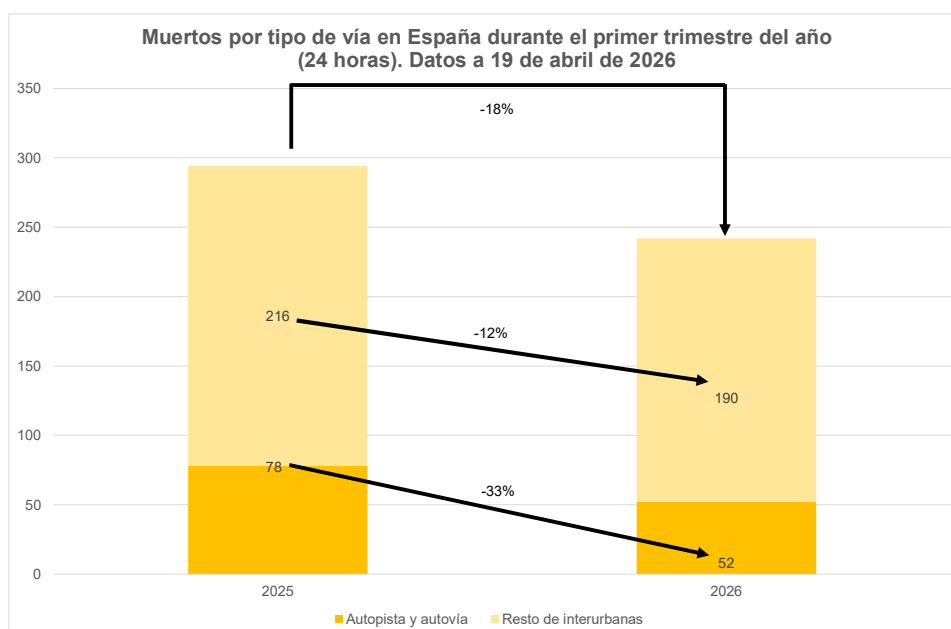
personas fallecidas que circulaban en un turismo no usaban este sistema de seguridad, a las que hay que añadir 1 víctima que viajaba en furgoneta y 2 más en camión. Además, 1 usuario de bicicleta y otro de motocicleta tampoco llevaban el casco puesto.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

2. Mortalidad por tipo de vía y de vehículo en España con datos a 19 de abril

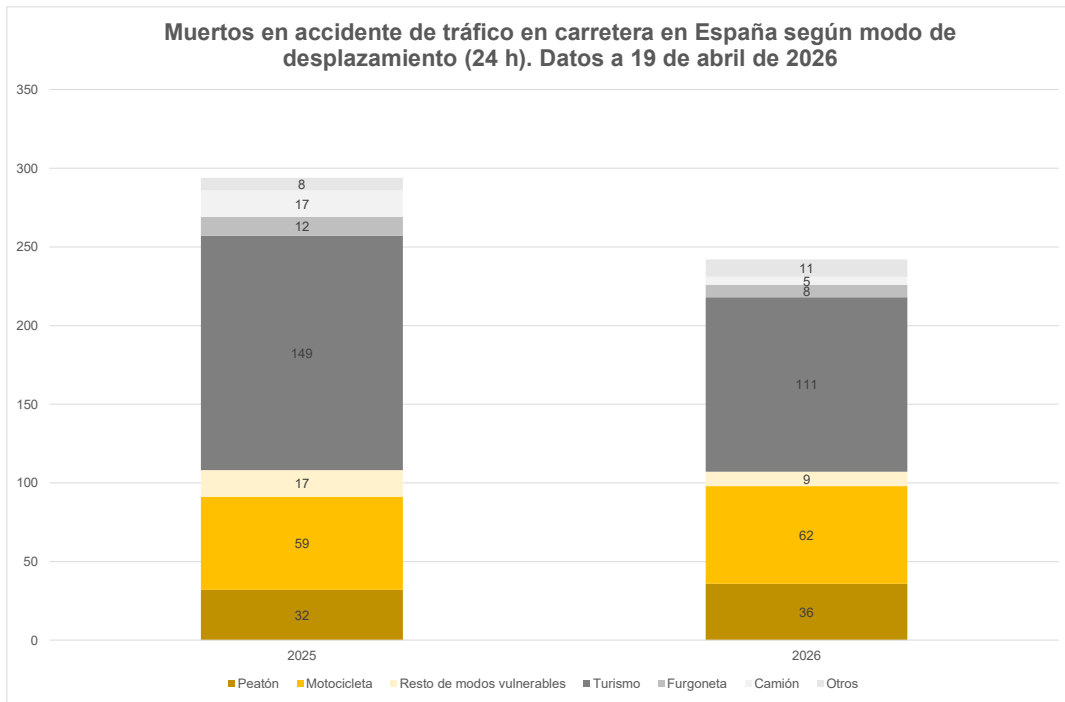
En el momento de redactar este balance disponemos de datos a 19 de abril, lo que nos permite analizar la tasa de mortalidad con más detalle. En primer lugar, hasta esta fecha un total de 242 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico, lo que supone una disminución del 18% respecto al año pasado. La principal reducción se registra en autopistas y autovías, donde se ha pasado de 78 muertes a 52, es decir, 26 muertes menos (-33%). En las carreteras convencionales, que son las que registran habitualmente un mayor número de accidentes mortales, se ha producido el mismo descenso en términos absolutos: de 216 muertes en 2025 se ha pasado a 190 este año; es decir, también 26 muertes menos. Sin embargo, en términos porcentuales la reducción es menor que en las vías de gran capacidad, ya que en las convencionales la mortalidad ha bajado solo un 12%.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

En cuanto al tipo de vehículo, el turismo sigue siendo el medio de locomoción que registra más accidentes mortales. Hasta el 19 de abril, han fallecido 111 personas en este medio de transporte, un 25,5% menos que en 2025. Tanto en furgonetas como en camiones y en otro tipo de vehículos se observa un menor número de víctimas mortales. En el caso de las furgonetas, se ha pasado de 12 a 8 muertes entre 2025 y 2026, y en el caso de los camiones, de 17 a 5. En cambio, en los otros tipos de vehículos ha habido un incremento en el número de víctimas mortales, que ha subido de 8 a 11. Más complicada es la situación de los modos vulnerables. Peatones y motocicletas son, de momento, los que se llevan la peor parte. En el caso de los peatones, han sido 4 personas más las que han fallecido respecto al año pasado (+12,5%), pasando de 32 a 36 muertes. En el caso de las motocicletas, son 62 las personas que a 19 de abril han perdido la vida en las carreteras, 3 más que en 2025 (+5,1%). Por su parte, los vehículos de movilidad personal (VMP) han registrado 1 víctima mortal, mientras que el año pasado no había habido ninguna. En cuanto al resto de modos vulnerables (bicicleta y ciclomotor), la siniestralidad mortal ha caído de 17 a 8 personas (todas ellas circulaban en bicicleta). En conjunto, el número de personas que han fallecido mientras viajaban

en modos vulnerables ha disminuido un modesto 1%, mientras que en el resto de vehículos (turismos, furgonetas, camiones, autobuses...) la siniestralidad mortal se ha reducido un 27%.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Algunos datos más de los que disponemos nos indican que la mayor parte de las víctimas han sido hombres (191 de entre los que conocemos el sexo), frente a 47 mujeres. Hasta aquí, nada fuera de lo habitual. En ambos casos, constatamos una reducción de la mortalidad en carretera. Los hombres son los que presentan una mayor caída en el número de víctimas mortales (47 menos que en 2025). En cuanto a las mujeres, son 9 menos las que han perdido la vida en accidente de tráfico en las vías interurbanas. En cambio, en términos porcentuales la reducción es ligeramente diferente: -20% para los hombres y -16% en el caso de las mujeres. La mayor parte de las víctimas mortales se concentra en la franja de edad que va de los 35 a los 64 años (177 sobre el total de 242). Con todo, de la siguiente tabla destacan dos hechos: el primero es la menor reducción de la mortalidad que se produce en las franjas de edad de los 25 a los 44 años, una población relativamente joven pero que en teoría ya debería tener experiencia conduciendo, a la que tenemos que añadir las personas de entre 55 y 64 años de edad, que solo presentan 1 víctima mortal menos. En segundo lugar, conviene señalar la notable reducción del número de muertes entre personas mayores, que ha pasado de 68 el año pasado a 51 este año.

Víctimas mortales en carretera en España por grupos de edad (24 horas). Datos a 19 de abril

Edad	Muertes		Variación (%)
	2025	2026	
De 0 a 4 años	5	3	-40,0%
De 15 a 24 años	41	20	-51,2%
De 25 a 34 años	37	36	-2,7%
De 35 a 44 años	43	41	-4,7%
De 45 a 54 años	55	42	-23,6%
De 55 a 64 años	44	43	-2,3%
De 65 años y más	68	51	-25,0%
Pendiente de confirmación	0	4	
Sin datos	1	2	
Total	294	242	-17,7%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Las tres comunidades que lideran la reducción de la siniestralidad mortal este año son, en este orden: Cataluña, con 21 muertes menos que el año pasado a 19 de abril; la Comunidad Valenciana, con 13 menos, y Navarra, con 9 menos. Hay que destacar que las dos primeras se encuentran entre las más pobladas del Estado, con extensas redes viarias y una elevada movilidad. Contribuyen también a la reducción del número de víctimas mortales las siguientes comunidades: Canarias, con 7 muertes menos que en 2025; Cantabria, también con 7 víctimas menos; el País Vasco, con 5 menos; Murcia, con 3 menos; Aragón, Andalucía y La Rioja, con 2 menos cada una, y Asturias y Madrid, con 1 muerte menos cada una. En lo que llevamos de año (a la hora de cerrar este balance), en Baleares ha habido el mismo número de víctimas mortales que el año pasado, 5. En cambio, en Galicia, Extremadura, Castilla y León y Castilla-La Mancha se han registrado incrementos de la siniestralidad, especialmente en las tres últimas, con 5 muertes más en Extremadura y 7 más que el año pasado en las dos Castillas, respectivamente.

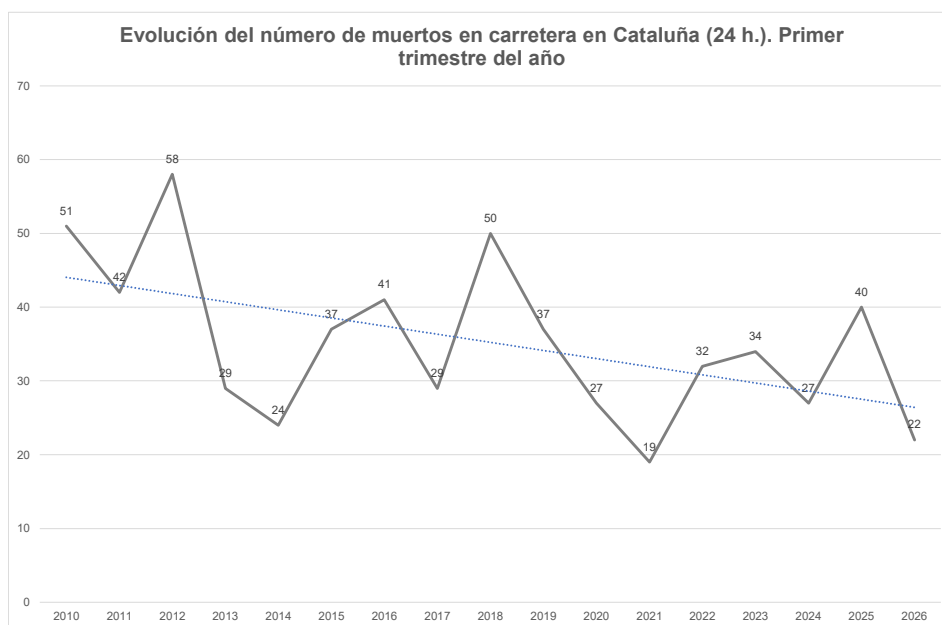
**Siniestralidad mortal en las carreteras por comunidades autónomas (24 horas).
Datos a 19 de abril de 2026**

	2025	2026	Variación (%)
Andalucía	47	45	-4,3%
Aragón	15	13	-13,3%
Asturias	4	3	-25,0%
Baleares	5	5	0,0%
Canarias	17	10	-41,2%
Cantabria	9	2	-77,8%
Castilla-La Mancha	15	22	46,7%
Castilla y León	21	28	33,3%
Cataluña	47	26	-44,7%
Extremadura	7	12	71,4%
Galicia	20	22	10,0%
Madrid	15	14	-6,7%
Murcia	9	6	-33,3%
Navarra	14	5	-64,3%
La Rioja	4	2	-50,0%
Comunidad Valenciana	35	22	-37,1%
País Vasco	10	5	-50,0%
Ceuta y Melilla	0	0	
Total	294	242	-17,7%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

3. Cataluña lidera la reducción de la siniestralidad mortal en España

Como ya se ha señalado, Cataluña lidera este año la reducción de la siniestralidad mortal en España. Durante el **primer trimestre** del año ha habido 21 accidentes que se han saldado con la muerte de 22 personas.¹ Es la cifra más baja de las últimas décadas, salvo 2021, un año excepcional por las restricciones de movilidad impuestas a raíz de la pandemia. Durante el primer trimestre de 2026, además, se han contabilizado 133 personas con heridas de gravedad, 32 menos que las que hubo en 2025.



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

En Cataluña también el colectivo vulnerable representa un elevado número de las víctimas mortales: casi el 60%. En concreto, 9 de las víctimas iban en moto, 3 eran ciclistas y 1 era un peatón.²

En el primer trimestre del año, la carretera que ha registrado más víctimas mortales es la C-25, seguida de la AP-7, la C-26 y la N-340, con 2 muertes cada una. La **mitad de las 22 víctimas mortales** de este primer trimestre han perdido la vida en la demarcación de Barcelona (2 en cada una de estas comarcas: Alt Penedès, Bages, Baix Llobregat, Vallès Occidental y Vallès Oriental; y 1 en la Anoia), con una reducción de 10 muertes respecto a 2025. También conviene señalar que la mayoría de los motoristas (7 de 9) han fallecido en las carreteras barcelonesas. En Tarragona se ha pasado de 13 muertes en 2025 a 5 en el primer trimestre de este año. Por comarcas, las víctimas se han registrado de la siguiente manera: 2 en el Tarragonès, 1 en el Priorat, 1 en el Baix Ebre y 1 en el Alt Camp. En Lleida se ha pasado de 5 a 3 muertes en relación con el año pasado (todas ellas han perdido la vida en la comarca de la Noguera). Finalmente, en

¹ Recordemos que con datos a 19 de abril, la diferencia es de 21 víctimas mortales y que aquí nos referimos solo a los meses de enero, febrero y marzo.

² Cabe destacar que el último accidente del que se tiene constancia, del 19 de abril, también ha sido el de un motorista, que se ha salido de la vía en la C-32 a la altura de Palafolls.

Girona también han sido 3 las víctimas mortales durante el primer trimestre del año (2 más que el año pasado). Por comarcas, 2 han fallecido en la Selva y 1 en el Gironès.

4. Conclusión

En 2025 la siniestralidad ha registrado en su conjunto el número más bajo de víctimas mortales desde que existen datos estadísticos, aunque ya señalábamos en el balance publicado en enero que la reducción del 3% que comportaba no era suficiente para acercarnos a los objetivos europeos. No obstante, lo observado este año cambia el panorama. **Los datos del primer trimestre son alentadores, con una reducción del 22%** respecto al mismo periodo del año pasado. Aun así, lo que ha pasado durante la Semana Santa, **con 3 muertes más**, y el hecho de que, con datos a 19 de abril, la reducción en comparación con la del año pasado se sitúa ahora en el 18%, deben mantenernos en alerta y obligarnos a no bajar la guardia tanto por parte de las autoridades como de los usuarios.

La comunidad autónoma que lidera esta reducción es **Cataluña**. Si el año pasado se cerró con unos registros muy negativos, con un incremento global de la tasa de mortalidad del 6% entre 2024 y 2025, en estos primeros meses del año la situación se ha revertido. Durante el primer trimestre del año ha habido 22 víctimas mortales, lo que significa una **reducción del 45%**. También durante la Semana Santa se ha seguido la tónica y no ha habido ninguna víctima mortal, igual que el año pasado, a pesar de que el 19 de abril se ha producido un nuevo fallecimiento, en este caso el de un motorista.

Ante estas cifras cabe destacar dos hechos que, a nuestro entender, son significativos. En primer lugar, el peso que tienen los modos vulnerables, concretamente el colectivo de **motoristas**: en España representan el **26% de las víctimas mortales y en Cataluña, el 41%**. Y en el conjunto del Estado, a estas cifras se añaden las de los **peatones, que suponen el 15% de las víctimas mortales**. En segundo lugar, hay que insistir en que todavía hay un número relativamente elevado de personas que no utiliza los sistemas de seguridad pasiva, principalmente el **cinturón de seguridad**: según datos del primer trimestre del año, han sido 26 las víctimas mortales que no llevaban abrochado este elemento en el momento del accidente.

A pesar de que la reducción de víctimas mortales es un dato positivo, debemos ser más ambiciosos para lograr el objetivo final de **cero víctimas mortales en las carreteras**. Por este motivo, desde el RACC insistimos de nuevo en que hacen falta más medidas para poder lograr este hito. 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 una revisión a fondo del proceso formativo, que también incorpore la formación continua, además de nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y de reforzar la vigilancia en las carreteras. Finalmente, es necesario seguir promoviendo la concienciación de los conductores y las conductoras sobre los riesgos que comporta la carretera. Todas ellas son medidas que contribuyen a mejorar la seguridad vial.