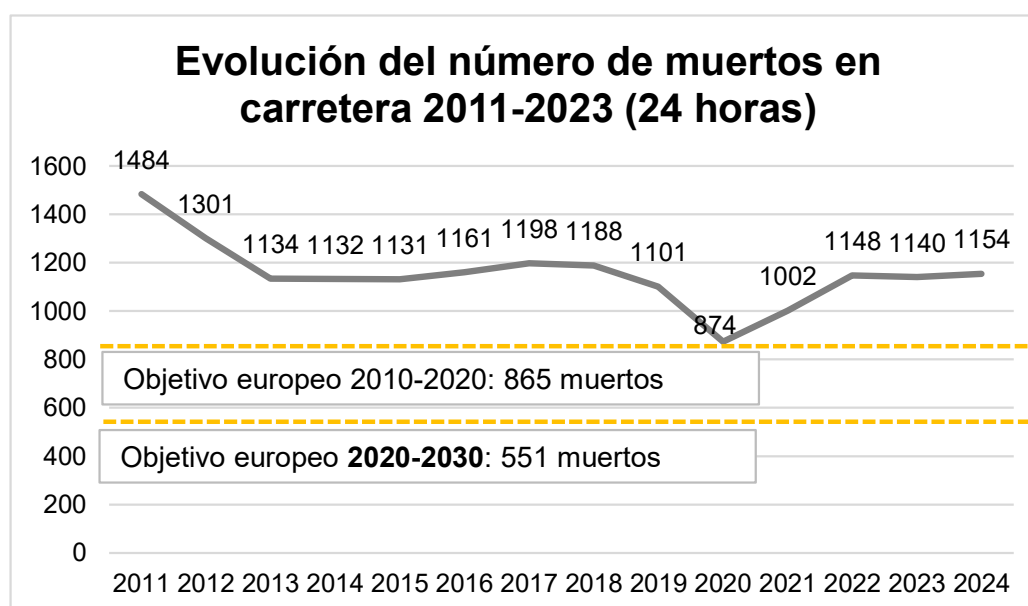


# **La siniestralidad vial durante el año 2024**

***Enero 2025***

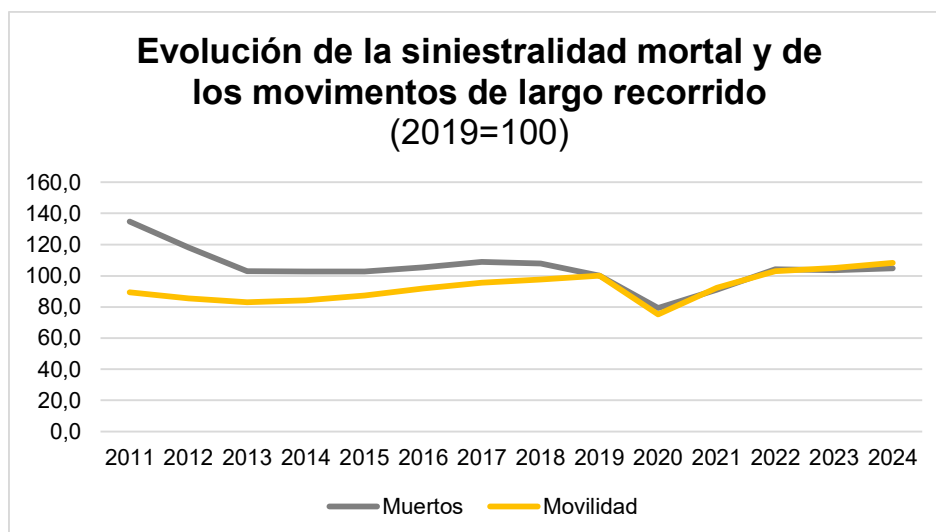
## 1. La siniestralidad mortal en España: dificultades para reducir la mortalidad

La DGT ha destacado que 2024 ha marcado un hito en el número de desplazamientos con los registros más elevados de la serie histórica, que se han incrementado un 3,15% respecto a 2023. Ya sabemos que a más desplazamientos, más probabilidades de accidentes. En este sentido, el número de accidentes mortales se ha reducido en 4 en comparación con el año pasado. Aun así, esto no ha evitado que el número de víctimas mortales sea más elevado que el que se computaba hace un año. En concreto, ha habido 1.040 accidentes mortales que se han saldado con 1.154 personas fallecidas (un 1,2% más que en 2023) y otras 4.634 han tenido que ser hospitalizadas (+3,2%). Es cierto que, teniendo en cuenta el volumen de desplazamientos, la situación podría haber sido peor, pero no por ello deja de ser grave. El mismo ministro del Interior, Grande-Marlaska, ha tildado estos datos de “inasumibles”. Y además, los datos no son buenos porque nos alejan del objetivo de reducción de la siniestralidad mortal fijado para el horizonte de 2030: reducir en un 50% las víctimas mortales en la carretera respecto a 2019, al menos en las vías interurbanas. En comparación con el año de referencia de dicho objetivo, por ahora nos encontramos un 4,8% por encima del número de víctimas mortales que hubo en 2019, cuando nos tendríamos que situar claramente por debajo de los 1.101 muertos que se registraron en el año previo a la pandemia.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

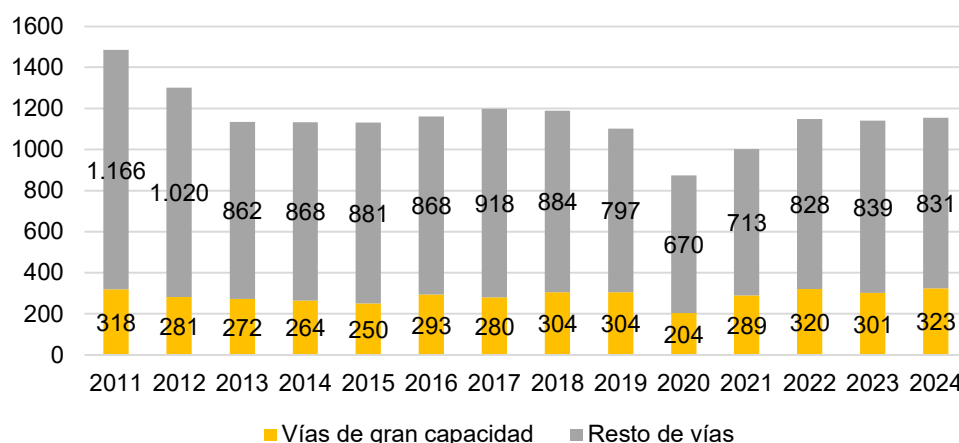
Efectivamente, una vez superada la pandemia, el número de muertes en las carreteras ha vuelto a crecer, y en los últimos tres años se ha estancado en torno a las 1.140-1.150 muertes anuales. Así, en los primeros años de la década vemos un descenso de ambos indicadores, a pesar de que la siniestralidad cayó con mayor intensidad. A partir de 2014, la movilidad se recupera según mejora la situación económica, mientras que la curva de la siniestralidad se estanca (o incluso crece ligeramente), hasta que en 2018 inicia una tendencia decreciente que se acentúa, obviamente, con la pandemia. Siniestralidad y movilidad caen a niveles muy similares. Con el retorno a la normalidad, ambas evolucionan de forma casi paralela y en 2023 nos encontramos con una siniestralidad mortal que se sitúa casi un 5% por encima de la de 2019, mientras que la movilidad ha crecido más de un 8% respecto a la misma fecha.



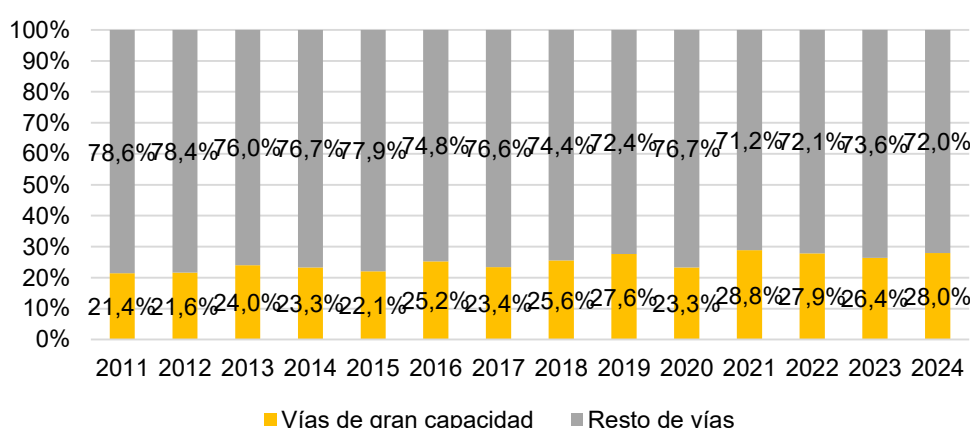
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

La mayor parte de los accidentes mortales se producen en las vías convencionales. En este tipo de vías, la tendencia general desde 2011 ha sido claramente decreciente, pasando de los 1.166 fallecidos que hubo al inicio de la serie que mostramos en los gráficos, hasta llegar a los 831 que ha habido en 2024. Esto significa que en este último año ha habido un 28,7% menos de víctimas mortales en las vías convencionales que en 2011. No obstante, observamos que, desde la superación de la pandemia, el número de personas fallecidas ha vuelto a incrementarse superando las 800, de forma que en 2024 ha habido 34 víctimas mortales más que en 2019 (+4,3%). En cuanto a las vías de gran capacidad, la reducción ha sido menor e incluso hay cierto crecimiento, dependiendo de los años. De las 318 muertes que se registraron en 2011 se ha pasado a las 323 del año 2023 (+1,6%). Una vez superada la pandemia, el número de fallecidos ha superado el umbral de los 300. Volver a bajar este límite no tiene que ser imposible, tal y como demuestran los datos de 2012 a 2017. En cualquier caso, las víctimas mortales de las vías convencionales no han dejado de representar más del 70% del total en la serie mostrada en los gráficos, mientras que el porcentaje medio que representan las víctimas mortales de las vías de gran capacidad ha sido del 25% entre 2011 y 2023.

### Evolución del número de muertos en vías interurbanas por tipo de carretera



### Evolución del número de muertos en vías interurbanas per tipo de vía (%)



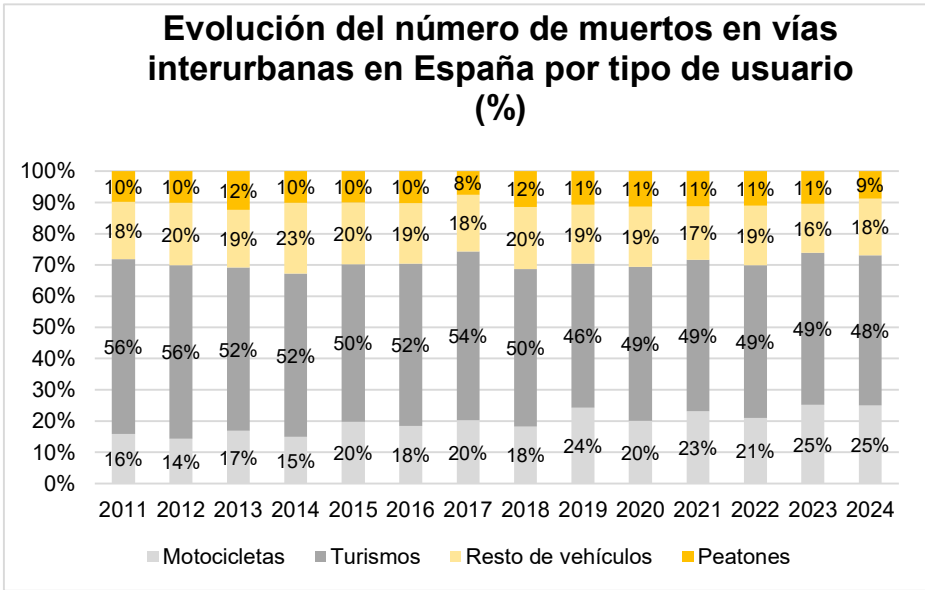
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Las víctimas que viajaban en modos vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas, incluyendo los ciclomotores) representan una media del 38% del total de las víctimas que han perdido la vida en la carretera. En referencia a los peatones, solo ha habido dos años, entre 2017 y 2023, en los que se ha bajado de las 100 víctimas mortales. El año 2022 fue especialmente duro por el elevado número de peatones atropellados en vías de alta capacidad, a pesar de que en 2024 ha habido un descenso notable de los peatones fallecidos en las carreteras, cosa que afecta al conjunto de modos vulnerables. En cuanto a los vehículos de dos ruedas a motor (ciclomotor y motocicleta), la tendencia ha crecido ligeramente, pasando de las 264 muertes de 2017 a las 300 de 2023, hecho provocado sobre todo por el fuerte incremento de víctimas mortales en motocicleta. Si en 2023 ya se registró la cifra más elevada de los últimos diez años (287 muertes), en 2024 se ha superado el triste récord de motoristas fallecidos (289).

### Evolución del número de muertes en carretera (24 horas) por tipo de vehículo

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Diferencia 2024/2019
Peatón	91	137	118	99	113	127	120	102	-13,6%
Bicicleta	43	36	40	37	31	43	45	46	15,0%
VMP				1	1	1	1	3	
Ciclomotor	20	30	19	16	14	13	13	11	-42,1%
Motocicleta	242	217	267	175	232	241	287	289	8,2%
<b>Vulnerables</b>	<b>396</b>	<b>420</b>	<b>444</b>	<b>328</b>	<b>391</b>	<b>425</b>	<b>466</b>	<b>451</b>	<b>1,6%</b>
Turismo	649	598	508	431	486	562	555	554	9,1%
Furgoneta	75	65	71	46	54	68	40	79	11,3%
Camión	53	61	58	45	46	64	45	45	-22,4%
Autobús	2	11	0	1	1	11	1	2	
Otros vehículos	23	33	20	23	24	18	33	23	15,0%
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	<b>1.188</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.148</b>	<b>1.140</b>	<b>1.154</b>	<b>4,8%</b>

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Así, el número de personas que perdieron la vida mientras circulaban en motocicleta ha aumentado notablemente, pasando de las 241 de 2022 a las 289 de este año. Si lo comparamos con datos de 2019, representan un 8% más. También los turismos presentan una cifra mucho más elevada que la de 2019. Ahora bien, los 554 muertos registrados en este tipo de vehículos en 2024 implican que la cifra se ha estancado por encima de los 550 muertos anuales, aunque por debajo del máximo de los últimos cinco años, que se registró en 2022 (con 562 víctimas mortales). En conjunto, en 2024 las personas que han fallecido mientras circulaban en motocicleta han representado el 25% de las víctimas, cuando las motos apenas suponen el 11% del parque total de vehículos.

## Evolución del porcentaje de víctimas mortales que no usaban accesorios de seguridad

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bicicleta	16,3%	13,9%	40,0%	35,1%	19,4%	20,9%	20,0%	30,4%
Ciclomotor	0,0%	20,0%	31,6%	18,8%	21,4%	7,7%	0,0%	0,0%
Motocicleta	0,8%	4,1%	4,1%	2,3%	1,3%	2,5%	3,1%	3,5%
Turismo	26,5%	22,9%	21,9%	26,5%	26,7%	23,8%	23,1%	25,1%
Furgoneta	20,0%	21,5%	25,4%	30,4%	25,9%	20,6%	27,5%	21,5%
Camión	24,5%	14,8%	27,6%	17,8%	19,6%	25,0%	11,1%	8,9%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

En general, la mayoría de los usuarios de la carretera utilizan los accesorios de seguridad. Pero se dan variaciones según el medio de transporte. En el caso de los vehículos de dos ruedas a motor –ciclomotores y motocicletas– son pocas las víctimas que no llevaban casco. En 2024, de las 289 personas que fallecieron mientras iban en motocicleta solo 10 no tenían puesto este accesorio, mientras que todas las víctimas que circulaban en ciclomotor sí lo llevaban. De media, entre 2017 y 2024, el 12,4% de las personas fallecidas que iban en ciclomotor no llevaban casco, mientras que en el caso de los motociclistas este porcentaje se reduce al 2,7%. Más preocupantes son los porcentajes que se alcanzan en otros medios de transporte. Entre 2017 y 2024 casi el 25% de las personas que murieron a bordo de un turismo no usaban los correspondientes accesorios de seguridad. Un porcentaje similar registraron las bicicletas (24,5%) y las furgonetas (24,1%), mientras que en los camiones solo el 18,7% de las víctimas mortales no utilizaban los accesorios de seguridad en los accidentes de carretera que hubo en este periodo.

La distribución de las víctimas mortales es un reflejo bastante aproximado de lo que se conoce como la *España vaciada*. La mayor parte de víctimas se concentran o bien en grandes conurbaciones o áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, País Vasco...), o bien en grandes ejes, destacando el mediterráneo de Cádiz a Girona. Si nos fijamos en las comunidades autónomas, la mayor parte de las víctimas se concentran en cuatro: Andalucía, Cataluña, Castilla y León y la Comunidad Valenciana. En estas cuatro comunidades se han registrado el 52,3% de las víctimas mortales de 2024. No obstante, en Cataluña sí se ha podido reducir la mortalidad respecto al año anterior, con 16 muertes menos (-10,5%). En cambio, la Comunidad Valenciana y Andalucía han registrado aumentos significativos: 22 muertes más en la primera (+25,0%) y 35 en la comunidad andaluza (+17,8%). En resumen, las comunidades con un incremento relativo mayor de víctimas mortales en carretera han sido Navarra, con 6 muertes más (+46,2%), y la Comunidad Valenciana y Murcia, con 9 muertes más respectivamente (+22,5%). En el lado opuesto están Extremadura, con 20 muertes menos (-39,2%); La Rioja, con 4 muertes menos (-36,4%), y Asturias, con 11 muertes menos (-28,9%). En definitiva, son nueve las comunidades que han registrado incrementos en la tasa de mortalidad, mientras que en las otras ocho se han producido descensos.

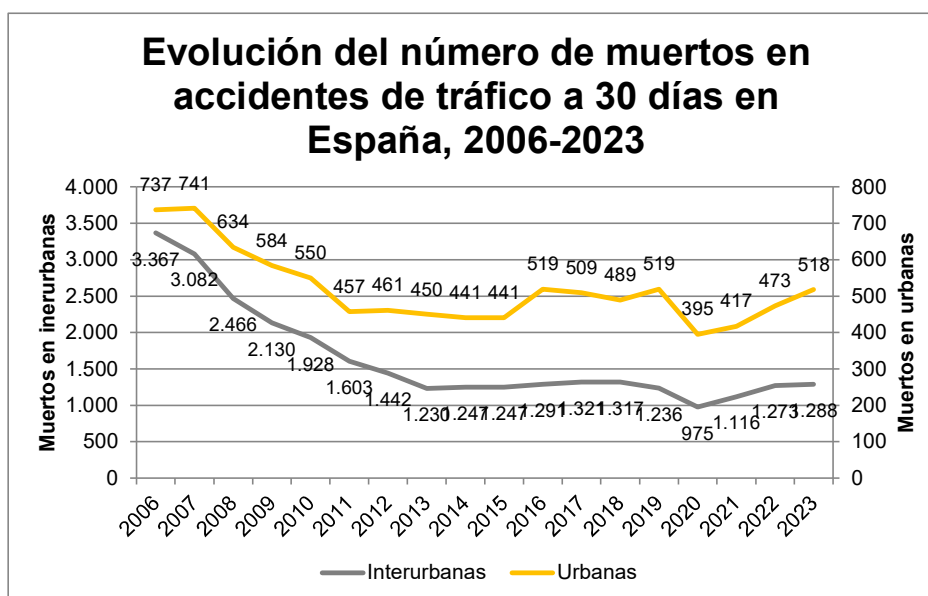
## Evolución del número de víctimas mortales en carretera en España por comunidades autónomas (24 horas)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var 2024/2019
Andalucía	197	185	209	222	197	232	17,8%
Aragón	53	45	40	60	56	55	3,8%
Principado de Asturias	21	13	17	22	38	27	28,6%
Islas Baleares	25	26	35	25	41	42	68,0%
Canarias	39	22	32	40	34	39	0,0%
Cantabria	9	9	13	13	14	11	22,2%
Castilla-La Mancha	65	81	82	80	91	82	26,2%
Castilla y León	96	89	90	136	119	126	31,3%
Cataluña	175	108	139	160	150	136	-22,3%
Extremadura	36	24	27	30	51	31	-13,9%
Galicia	88	70	77	89	88	89	1,1%
Comunidad de Madrid	90	44	65	70	78	69	-23,3%
Región de Murcia	34	27	30	43	40	49	44,1%
Comunidad Foral de Navarra	20	16	23	25	13	19	-5,0%
La Rioja	16	15	8	10	11	7	-56,3%
Comunidad Valenciana	99	74	83	98	88	110	11,1%
País Vasco	38	25	32	25	34	30	-21,1%
Ceuta y Melilla	0	1	0	0	0	0	
<b>Total</b>	<b>1.101</b>	<b>874</b>	<b>1.002</b>	<b>1.145</b>	<b>1.145</b>	<b>1.154</b>	<b>4,8%</b>

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Si tomamos como referencia el año 2019, son seis las comunidades autónomas que han conseguido reducir su tasa de siniestralidad, encabezadas por La Rioja (-56,3%), seguida de la Comunidad de Madrid (-23,3%), Cataluña (-22,3%), País Vasco (-21,1%), Extremadura (-13,9%) y Navarra (-5,0%). Canarias no presenta variación alguna respecto a 2019. Por su parte, Asturias (+28,6%), Castilla-La Mancha (+26,2%), Cantabria (+22,2%), Andalucía (+17,8%), la Comunidad Valenciana (+11,1%), Aragón (+3,8%) y Galicia (+1,1%) han registrado un mayor número de víctimas mortales respecto a 2019, año de referencia.

Cabe tener en cuenta que estamos hablando de muertes en vías interurbanas y dentro de las 24 horas de haberse producido los accidentes. Desconocemos todavía (excepto en el caso de Cataluña) cómo se han comportado las vías urbanas, y no tendremos cifras homologables a nivel europeo hasta que la DGT publique los datos a 30 días. Ahora mismo los datos que tenemos corresponden al año 2023. Y estos nos indican que en 2023 hubo 1.288 fallecidos en las vías interurbanas y 518 en las urbanas. Por tanto, 2023 ha supuesto superar el nivel de 2019: de 1.755 se ha pasado a 1.806 muertes (un incremento del 2,9%), hecho provocado sobre todo por el aumento de víctimas en las vías interurbanas, que han crecido un 4,2% respecto a 2019, en contraste con la ligera reducción del -0,2% que presentan las vías urbanas. Si tenemos en cuenta que este 2024 que hemos dejado atrás no ha comportado una gran reducción de la mortalidad en las vías interurbanas, y a la espera de lo que haya pasado en las urbanas, podemos asegurar que el necesario descenso de la siniestralidad vial para lograr los objetivos europeos parece quedar cada vez más lejos.

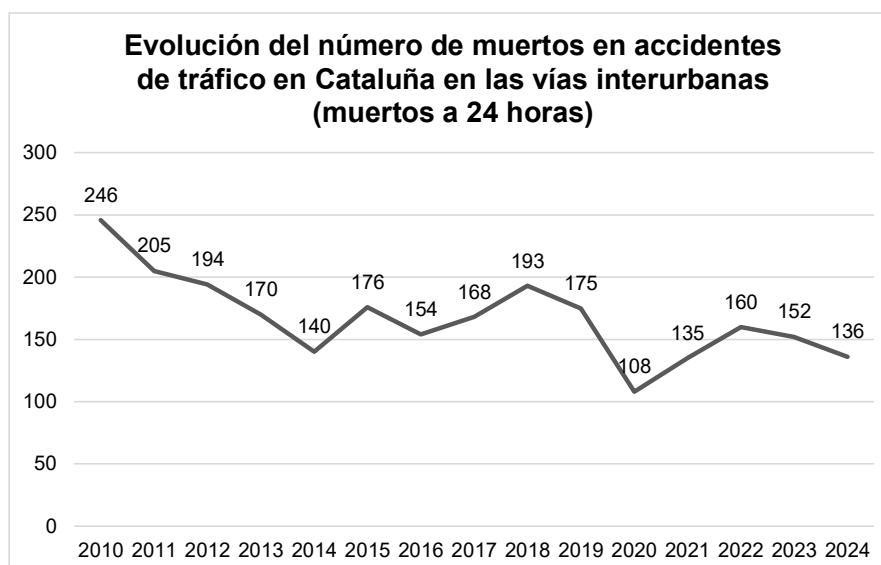


Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.



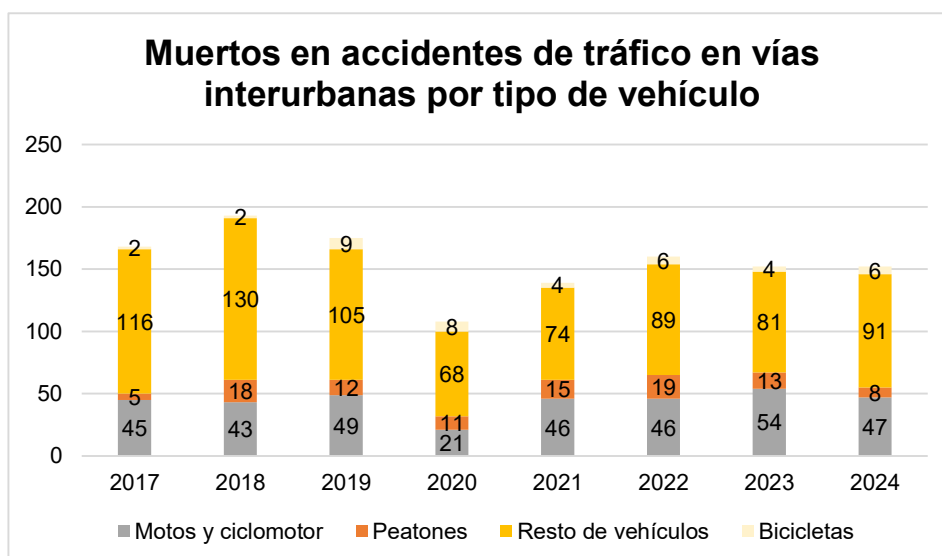
## 2. La siniestralidad mortal en Cataluña

En las vías interurbanas catalanas la situación ha sido diferente a la del conjunto de España, hecho que se repite por segundo año consecutivo. Durante el año 2024 ha habido 121 accidentes mortales en las carreteras catalanas, que han provocado la muerte a 136 personas. Este es el dato más bajo de los últimos diez años si excluimos el año 2021, en que aún se arrastraban los efectos de la pandemia. En Cataluña, tras unos años de aumento de la siniestralidad, en 2019 se consiguió de nuevo romper la tendencia. Como ya hemos mencionado, 2020 y 2021 fueron unos años extraordinarios en los que, como consecuencia de las restricciones a la movilidad, se registraron cifras realmente bajas. De hecho, la de 2020 es la más baja de la serie histórica. Una buena noticia –a pesar de que la existencia de víctimas mortales siempre es un hecho negativo– es que se debe continuar en la línea de reducir la siniestralidad mortal en las carreteras. En definitiva, estas 136 muertes en accidentes de tráfico suponen un descenso del 10,5% respecto a 2023, registro que mejora si tomamos como referencia el año 2019, ya que representa una caída de la siniestralidad mortal del 22,3%.



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

De nuevo, en este balance hay que poner el foco en los modos vulnerables, especialmente en los vehículos de dos ruedas a motor (ciclomotores y, sobre todo, motocicletas), porque siguen representando una proporción muy elevada de las víctimas mortales: casi el 31%. A pesar de ello, ha habido 7 muertes menos en comparación con el año pasado y el número total se ha situado por debajo de los motoristas fallecidos en 2019. En cuanto al resto de modos vulnerables, se constata un descenso claro de la mortalidad en el caso de peatones atropellados en vías interurbanas, con 8 muertes registradas (2 menos que en 2023 y 3 menos que en 2019), y cierto estancamiento en el número de personas que perdieron la vida mientras iban en bicicleta (2 más que en 2023, pero 3 menos, también, que en 2019), a las que tenemos que añadir la muerte, la primera registrada, de una persona que circulaba en VMP.



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

Barcelona sigue siendo la demarcación en la que se producen más víctimas: en total han sido 55 (9 menos que el año pasado), lo que supone un descenso del -14,1%. Por su parte, Girona ha sido la provincia en la que más ha bajado la tasa de siniestralidad en términos relativos: de las 28 muertes que hubo en 2023 se ha pasado a las 21 de 2024 (-25,0%). En Tarragona el descenso ha sido más limitado, pasando de las 36 víctimas mortales de 2023 a las 34 de este último año (-5,6%). En cambio, la demarcación de Lleida ha incrementado en 2 el número de personas fallecidas respecto al año pasado (+8,3%).

Vías con mayor siniestralidad en 2024						
Vía	2019	2020	2021	2022	2023	2024
C-37	2	1	2	1	5	7
AP-7	15	6	12	24	15	6
C-25	2	0	1	1	3	6
N-420	3	1	2	3	3	6
N-II	11	2	8	5	8	6
C-32	5	2	5	5	5	5
A-2	16	4	8	6	7	4
C-12	10	1	1	4	4	4
C-31	2	3	4	3	4	4
N-340	7	9	1	2	5	4

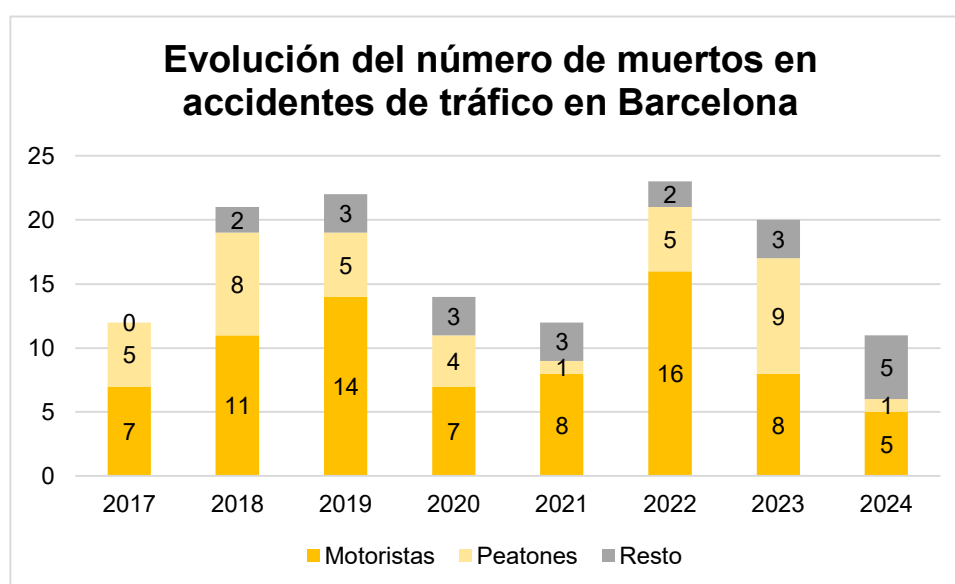
Fuente: elaboración propia con datos del Servei Català de Trànsit.

Por primera vez desde el final de la pandemia, la AP-7 ya no es la carretera con más víctimas mortales. En esta vía se han registrado 6 muertes, 9 menos que en 2023 y que en 2019. La carretera en la que se han producido más víctimas mortales es la C-37, con 7 (ha habido un accidente en Castellfollit del Boix que se ha saldado con 3 muertos). A la AP-7, que es la segunda, le siguen la C-25, la N-II y la N-420 (también con un accidente con 3 muertos en Riudecols). Y, finalmente, tenemos la A-2, la C-12, la C-31 y la N-340, con 4 personas fallecidas en cada una de estas vías.

Como en ocasiones anteriores, el Servei Català de Trànsit ha publicado también un avance de los datos de víctimas mortales en zonas urbanas. En este sentido, cabe destacar que se ha producido una notable reducción de la mortalidad respecto a 2023. Ese año murieron 75 personas, mientras que en 2024 han sido 44 las que han perdido la vida. En el año 2019 fueron 67 las víctimas mortales registradas en las vías urbanas, lo que significa una reducción del -34%.

### 3. La siniestralidad en Barcelona

Barcelona ha presentado en 2024 unos datos históricos en cuanto al número de víctimas mortales. Las 11 muertes de la capital catalana representan la cifra más baja de las últimas tres décadas, superando la de 2017 (un año normal) y la de 2021 (año de pandemia), en que se registraron 12 muertes respectivamente. En el caso de Barcelona, vuelven a ser los motociclistas los que más han sufrido la siniestralidad, con 5 muertos. Les siguen las personas que viajaban en turismo, con 4 víctimas mortales, y un peatón y un conductor de VMP completan el resto de víctimas mortales registradas en la capital catalana.



Fuente: elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Barcelona.

#### 4. Conclusión

Este pasado 2024 no ha sido un buen año en España en lo que respecta a la siniestralidad vial. Ninguna muerte es asumible, de ahí la “visión cero” de la Unión Europea, cuyo objetivo es llegar a 2050 sin víctimas mortales por accidente de tráfico. Si esto es así, las 1.154 personas fallecidas en las carreteras españolas que ha habido en 2024 (un 1,2% más que en 2023) nos alejan, no ya de este objetivo, sino del que se fijó para 2023 de reducir en un 50% las muertes de 2019. Diferente ha sido la evolución de la siniestralidad mortal en Cataluña y en Barcelona. En Cataluña, las 136 víctimas mortales en las carreteras representan la segunda cifra más baja de los últimos diez años (la más baja es la de 2021, año en que aún existían restricciones de movilidad por la COVID-19). En definitiva, en Cataluña la mortalidad en carretera ha caído un 22,3% en comparación con el año de referencia, 2019. También en el ámbito urbano ha sido un año de reducción en Cataluña: un descenso del -34% respecto a 2019. Barcelona, por su parte, ha batido un récord histórico, con solo 11 víctimas mortales, una cifra que ni siquiera se consiguió durante los años de la pandemia.

Sin embargo, tal y como insistíamos ya el año pasado, en cuanto a los datos generales parece que las medidas planteadas para frenar la sangría que supone la siniestralidad vial están llegando a su límite y debemos replantearnos qué hacer. En todo caso, habría que insistir en actuar sobre determinados colectivos (los de los modos vulnerables, motoristas principalmente), reforzar de nuevo la concienciación sobre el uso de accesorios de seguridad, poniéndose más firmes en el control de su uso, e insistir en la lucha contra las distracciones.

Desde el RACC consideramos que el objetivo de cero muertes en 2050 no debe ser algo meramente propagandístico, sino que se tienen que implantar las medidas necesarias para hacerlo efectivo. Por ello tenemos que insistir en la necesidad de detener la pérdida de vidas humanas debidas al tráfico en las carreteras, poniendo las herramientas para lograr dicho objetivo. Algunas de estas medidas ya han sido propuestas anteriormente, como la elaboración de un plan específico de seguridad para motociclistas, el acceso gradual al carné de conducir, una revisión a fondo del proceso formativo, etc., además de realizar nuevas inversiones en infraestructuras que mejoren la seguridad vial y persistir en la concienciación y educación de las personas. En definitiva, hay que realizar nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver a la senda de los descensos notables de la siniestralidad mortal que se han logrado en otras épocas.