

BALANCE DE LA SINIESTRALIDAD

SEMANA SANTA 2025

Abril 2025

La siniestralidad en las carreteras durante los primeros meses de 2025: estamos igual que hace 10 años

Pasada la Semana Santa, es un buen momento para presentar un balance de los primeros meses del año con el objetivo de intentar valorar cuál puede ser la tendencia en los siguientes meses y, si hace falta, poder revertirla.

Esta Semana Santa han muerto en las carreteras españolas un total de 26 personas, en un periodo en que se han producido 16,7 millones de desplazamientos de largo recorrido, una cifra ligeramente superior a la del año pasado, exactamente un 8,4%. En este sentido, hay que decir que estas 26 víctimas mortales, producidas a causa de 25 siniestros, son dos menos que el año anterior.

En Cataluña ha habido una víctima mortal entre el 13 de abril y el 21 de abril. Podríamos pensar, en general, que esto son buenas noticias, pero los datos de lo que ha pasado estos primeros meses nos muestran una evolución de la siniestralidad preocupante en Cataluña, no tanto para el conjunto de España, dónde se ha registrado una reducción de las víctimas respecto al año pasado.

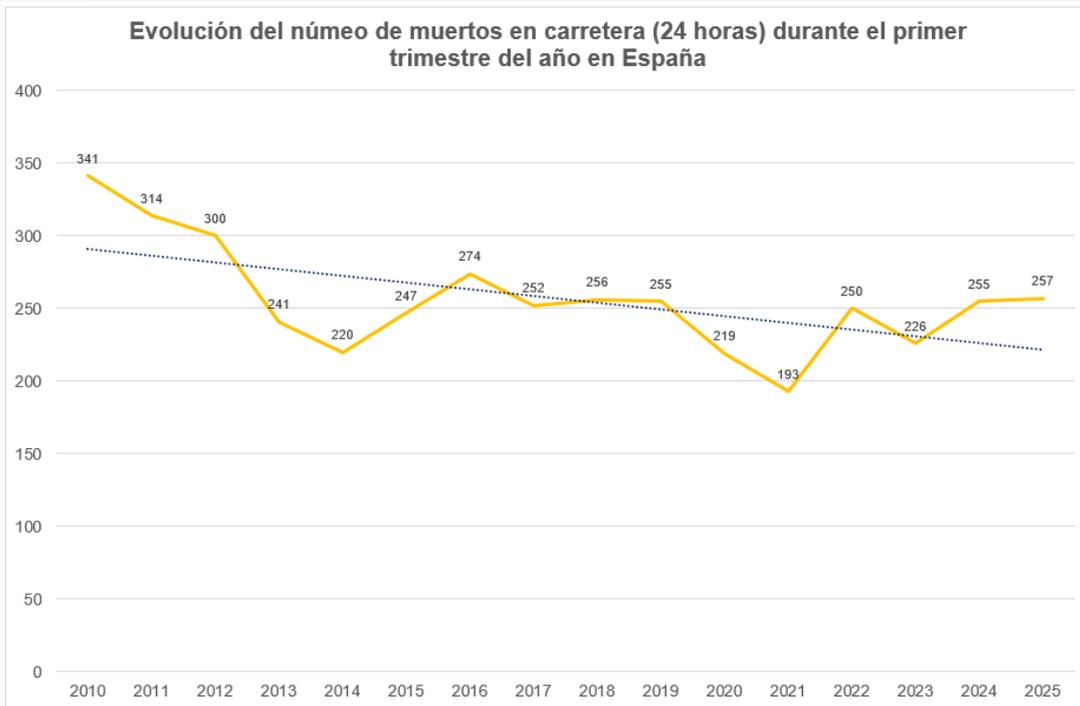
Para poner de manifiesto esta situación preocupante, en este breve informe mostraremos qué ha pasado durante los primeros meses de 2025 en España con datos hasta el 22 de abril (las disponibles al cerrar la edición de este balance); y posteriormente prestaremos atención a lo que ha sucedido en Cataluña.

1. La siniestralidad durante el primer trimestre: al alza en las carreteras españolas

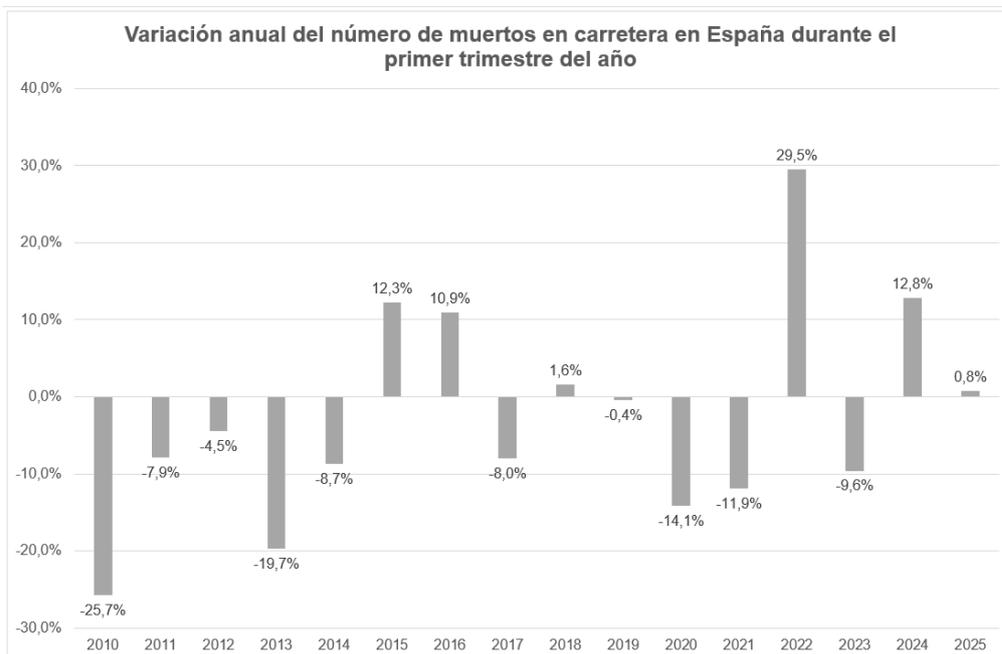
Según datos de la DGT, durante el primer trimestre de este año han muerto en las carreteras españolas 257 personas, 2 más que el año pasado, lo que implica un aumento del 0,8%. Si nos fijamos en la evolución de los últimos catorce años, vemos, en primer lugar, cómo se ha producido una ligera tendencia al descenso. En este sentido, observamos un primer periodo de claro descenso de la siniestralidad, que se paró de golpe el año 2015, momento en que se producen dos incrementos consecutivos de la siniestralidad, llegando al máximo de los últimos diez años con los 274 muertos del 2016. Sigue a este incremento, una estabilización en un nivel ligeramente más bajo durante tres años seguidos en que se producen alrededor de 252-256 víctimas mortales. La pandemia cambia de nuevo el panorama para situarse en los niveles más bajos de las últimas décadas. Pasada esta, parece que hemos entrado en un escenario incierto. Así, en 2022 se volvía a los mismos niveles de los años inmediatamente anteriores a la pandemia, con 250 víctimas mortales, para caer a 226 el año pasado. Nos encontramos ahora con un claro ascenso de la siniestralidad, superando los 250 muertos, cifra que nos acerca a los niveles de 10 años atrás.

Si nos fijamos, no en la evolución en términos absolutos, sino en el porcentaje de variación respecto al año anterior, veremos cómo es en el primer periodo dónde se producen las tasas más elevadas de decrecimiento de la siniestralidad, llegando a casi un 26% menos el 2010, respecto al año anterior. Las tasas de la pandemia y del primer año de plena normalidad en los desplazamientos no nos tienen que inducir a engaño. Las tasas negativas de la pandemia (2020 y 2021) no son espectaculares y se podrían haber conseguido sin el impacto de este fenómeno. La elevada tasa de crecimiento del 2022 no hace más que reflejar el retorno a un nivel de víctimas mortales similar al que se producía previamente a la pandemia. En este sentido, destaca el 12,8% de incremento del 2024, que podemos considerar el más elevado de los últimos quince años (descontando, claro, el de 2022).

En el primer trimestre de 2025 volvemos a observar un pequeño crecimiento del 0,8%, que refleja un estancamiento y que supone que cada vez se está más lejos de los objetivos de reducción de víctimas de tráfico a la mitad con horizonte 2030.



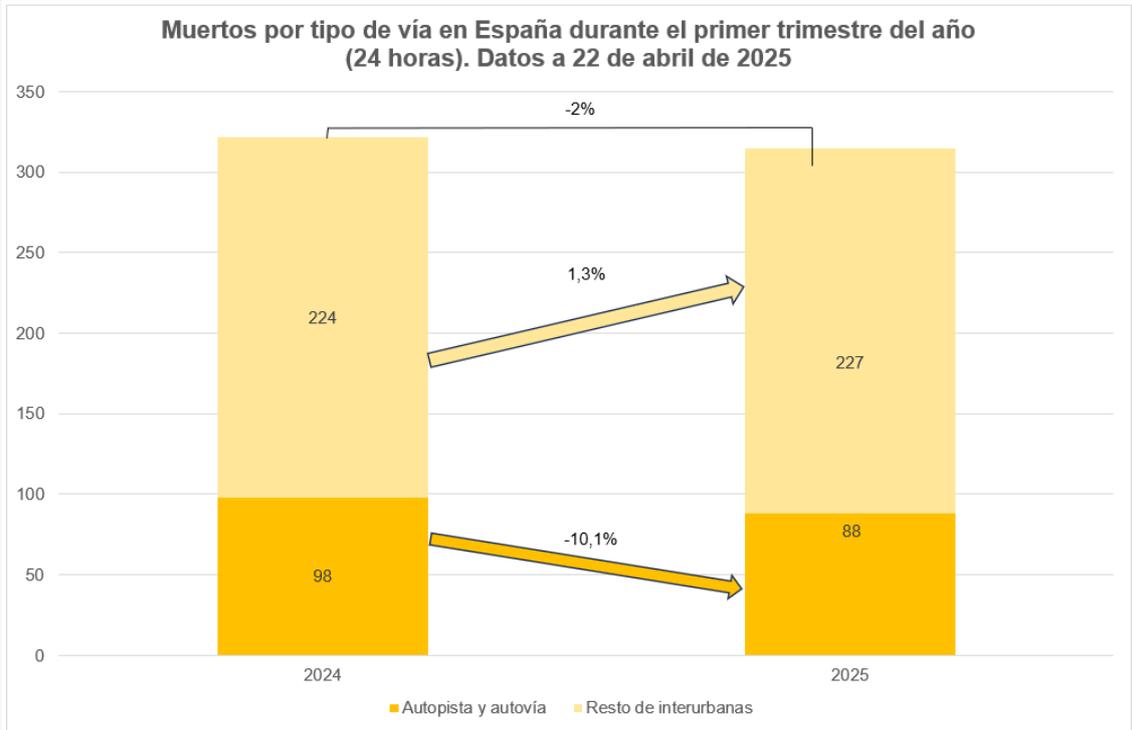
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

2. Mortalidad por tipo de vía y de vehículo en España con datos a 22 de abril

En el momento de redactar este balance disponemos de datos a 22 de abril que nos permiten entrar en algún detalle más. Para empezar, hay que indicar que en esta fecha ha habido en total 315 muertos en accidentes de tráfico, hecho que supone un 2,2% menos que el año pasado. Pero cabe destacar que la mayor parte de esta reducción está causada por una gran disminución en las autopistas y autovías. Es cierto que estas son las carreteras más seguras y, por tanto, dónde se produce el menor número de víctimas mortales. Contrariamente, en las vías convencionales (o resto de las carreteras), que es dónde aún encontramos las víctimas mortales superiores al año pasado, el número de víctimas en carreteras es de 227.



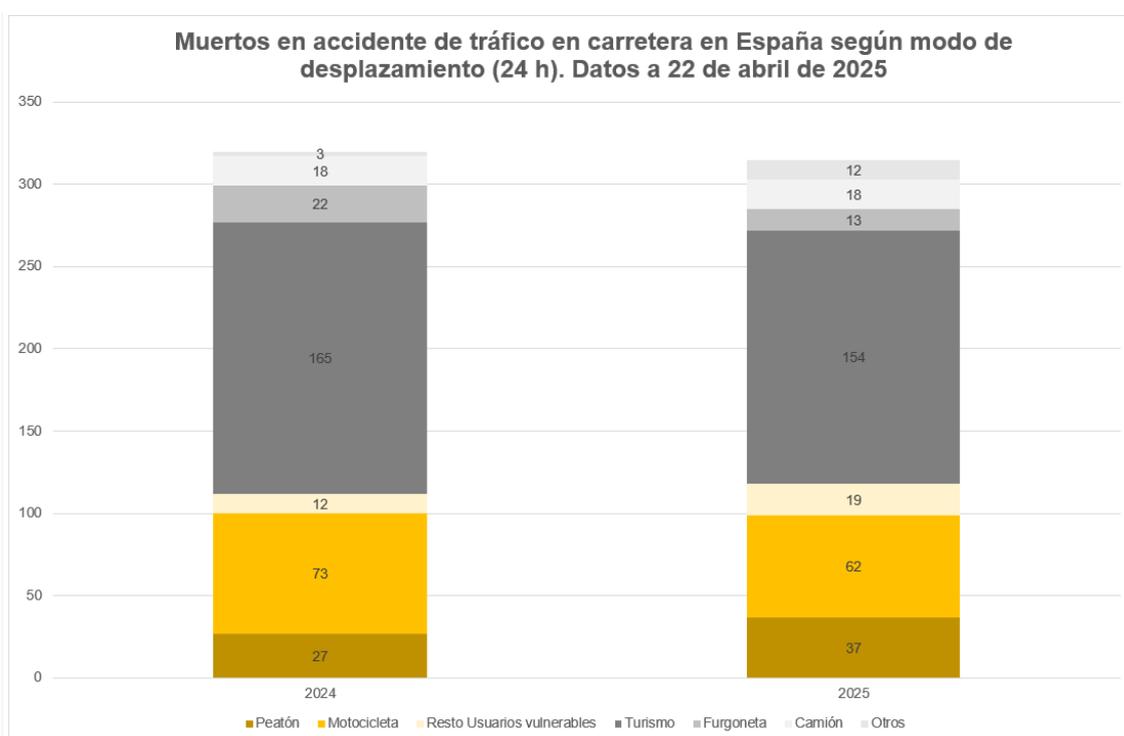
Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Si nos referimos al tipo de vehículo, el turismo sigue siendo el principal medio de locomoción en el que se han producido los accidentes mortales. Hasta el 22 de abril, han muerto 154 personas en este modo de transporte, un 6,7% menos que el 2024.

Más reducido es el porcentaje que muestran las furgonetas, vehículo en el que se registran menos muertos que en los turismos: 22 muertos el 2024 y 13 el 2025 (una disminución del -41%). También son relativamente pocas las víctimas mortales en camión, 18 muertos tanto en 2024 como en 2025 (una reducción del 0%).

El caso de las motocicletas es un tema muy interesante, ya que se ha producido un gran descenso en el número de víctimas, que han pasado de 73 a 62 muertos entre el 2024 y el 2025, lo que supone uno de los porcentajes de descenso más elevados en cuanto a víctimas mortales de este colectivo: el 15,1%.

Preocupa la situación de los otros usuarios vulnerables que no son motocicletas, como son los ciclomotores, bicicletas y peatones. Los tres tienen un incremento muy significativo respecto al 2024. En cuanto a los peatones, estos pasan de 27 víctimas mortales en 2024, a 37 en 2025, un incremento del 37,0%. En los usuarios de bicicleta, ha habido un incremento del 66,7%, pasando de 9 víctimas mortales el 2024, a 15 el 2025. Y, por último, el ciclomotor, que ha duplicado su número de víctimas mortales, pasando de 2 a 4, del 2024 al 2025.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Algunos datos de los que disponemos nos indican que la mayor parte de las víctimas han sido hombres (250 de entre los que conocemos el sexo) frente a 61 mujeres. Hasta aquí nada fuera de lo que es habitual. Aun así, hay que decir que el número de mujeres es mayor que el del año pasado, mientras que el de hombres se ha disminuido en un 9%. Además, sabemos que la mayor parte de víctimas mortales se concentran en edades que van de los 45 a los 65+ años (178 sobre 315 muertos). La franja de edad con más víctimas y con un incremento más elevado es la que va de los 65+ años, en que ha habido 67 muertos (un 28,9% más que en 2024). Destaca también el gran incremento en la franja de los 25 a los 34 años.

Víctimas mortales en carretera en España por grupos de edad (24 h.). Datos a 22 de abril

Edad	Muertos		Variación (%)
	2024	2025	
De 0 a 4 años	2	5	150%
De 15 a 24 años	41	40	-2,4%
De 25 a 34 años	32	41	28,1%
De 35 a 44 años	61	45	-26,2%
De 45 a 54 años	79	62	-21,5%
De 55 a 65 años	53	49	-7,6%
De 65 y más	52	67	28,9%
Pendiente de confirmación	0	4	
Sin datos	2	2	0%
Total	322	315	-2,2%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

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 y que no usaban el cinturón de seguridad. Así, durante esta Semana Santa el 50% de los muertos que iban en turismos y furgonetas no llevaban abrochado este sistema de seguridad.

No disponemos de datos completos para las motocicletas, pero con los datos que tenemos sabemos que el uso de los sistemas de seguridad (cinturón o casco) está más extendido en estos medios de transporte.

3. Las víctimas mortales por comunidades autónomas

Las cinco comunidades autónomas dónde se han registrado más víctimas mortales son, en este orden, Andalucía (52 muertos), Cataluña (52), Comunidad Valenciana (35), Canarias (21) y Galicia (20). Evidentemente, son comunidades con características diferentes de población, densidad, urbanización y red vial, hechos que hay que tener en cuenta. Entre estas, pero, encontramos cuatro con los mayores incrementos de víctimas mortales. Cantabria con más del doble de víctimas mortales, con un incremento del 125%, es la comunidad con un incremento mayor. La segunda es la Comunidad Foral de Navarra con un 85,7%, pasando de 7 víctimas mortales a 13. En Canarias las víctimas mortales del año pasado se han incrementado el 75% y, por último, Cataluña con un 62,5%, 20 víctimas más respecto al año anterior. En cambio, ocho comunidades han reducido su porcentaje, que son; Andalucía (-24,6%), Principado de Asturias (-16,7%), Islas Baleares (-16,7%), Castilla-La Mancha (-40,8%), Castilla y León (-29%), Extremadura (-34,4%), Galicia (-41,1%) y Región de Murcia (-33,3%).

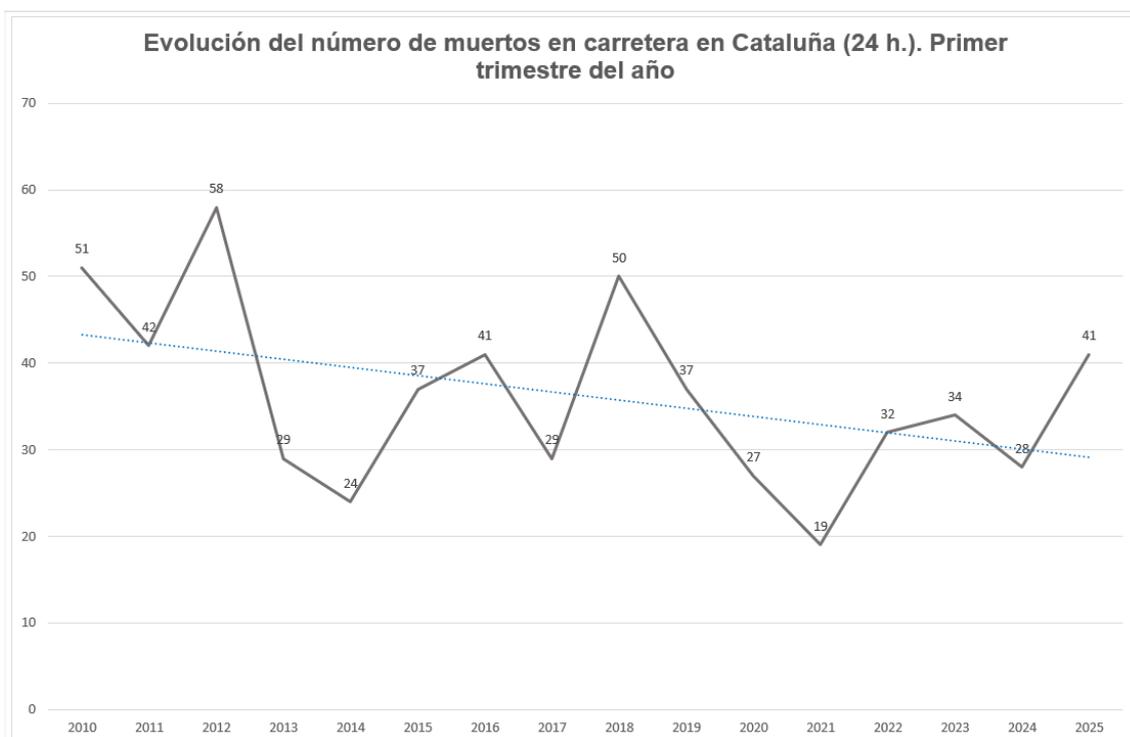
Siniestralidad mortal en las carreteras por comunidades autónomas (24 h). Datos a 22 de abril de 2025

	2024	2025	Variación (%)
Andalucía	69	52	-24,6%
Aragón	13	17	30,8%
Asturias, Principado de	6	5	-16,7%
Baleares, Islas	6	5	-16,7%
Canarias	12	21	75%
Cantabria	4	9	125%
Castilla-La Mancha	27	16	-40,8%
Castilla y León	31	22	-29%
Cataluña	32	52	62,5%
Extremadura	11	7	-34,4%
Galicia	34	20	-41,2%
Madrid, Comunidad de	16	16	0%
Murcia, Región de	15	10	-33,3%
Navarra, Comunidad Foral de	7	13	85,7%
Rioja, La	3	4	33,3%
Comunidad Valenciana	27	35	29,6%
País Vasco	9	11	22,2%
Ceuta y Melilla	0	0	
Total	322	315	-2,2%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

4. Cataluña: una evolución diferente

La evolución en Cataluña ha sido diferente del resto de España. Durante el primer trimestre del año ha habido 13 muertos más (casi un 46,4% más que en 2024) y a 22 de abril el incremento continúa siendo notable. En conjunto, desde el 2010 la tendencia ha sido claramente descendente con mayor intensidad que no lo ha sido en el conjunto de España, aunque destacan algunos años con un elevado número de víctimas mortales (2012 y 2018). Este año 2025 se acerca a valores de 10 años atrás, registrando un evidente punto de inflexión.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Barcelona y Tarragona han sido las demarcaciones donde se han registrado más víctimas mortales, acumulando el 85%. El mes de marzo se observa un repunte de la siniestralidad, en concreto el fin de semana de Carnaval, con 7 víctimas mortales.

Por género, de las 41 víctimas mortales, el 80% eran hombres y el 20% mujeres. Y por franjas de edad, en este inicio de 2025 se han producido más muertos entre los jóvenes menores de 35 años, exactamente 18 de estos 41, lo que representa el 44%. Los colectivos vulnerables son casi la mitad de las víctimas, 12 eran motoristas, 4 peatones y 3 ciclistas.

Esta Semana Santa en Cataluña solo ha habido una víctima mortal, este era un ocupante de un turismo.

5. Conclusión

Ya indicábamos a principios de año al hacer el balance de 2024, que el aumento respecto al año anterior no era buena noticia. Es cierto que este año se ha registrado una disminución del número de víctimas mortales, pero éstas siguen siendo similares al año anterior. Por tanto, la palabra que define el momento actual es estancamiento.

Hablamos de 257 muertos en el primer trimestre de este año respecto a los 255 el año pasado, pero en 2023 éstos eran de 226. No hay que mirar solo un año atrás, sino que también mirar más allá. Una mala noticia que no se puede esconder con una Semana Santa en que se han producido menos víctimas mortales respecto a la del año pasado.

La evolución en el ámbito español muestra una disminución de víctimas en autopistas y autovías y un aumento en las carreteras convencionales. También muestra una reducción en los vehículos más comunes como pueden ser el turismo y la motocicleta, pero preocupa el gran incremento de víctimas mortales en el colectivo de usuarios vulnerables, sin incluir las motocicletas, siendo éstos los peatones, las bicicletas y los ciclomotores.

Por otro lado, en Cataluña la siniestralidad mortal en vías interurbanas presenta una evolución diferente al conjunto de España. Se registra un gran incremento del 46,4%, siendo esto 13 víctimas más respecto al 2024. Con estas cifras hay que insistir en las medidas de seguridad vial.

También hay que destacar el importante porcentaje de víctimas en turismos y furgonetas que no utilizaban el cinturón de seguridad, esta Semana Santa, un 50%,

Desde el RACC constatamos que el año 2025 ha empezado mal en términos de siniestralidad vial y recordamos que los objetivos de reducción de víctimas mortales y heridos graves en la carretera solo serán alcanzables con un enfoque de sistema seguro, que se apoya en tres pilares imprescindibles al mismo tiempo: usuarios, vehículos e infraestructuras.