



## Balance de Seguridad Vial 2024

# Descienden un 6% los fallecidos por siniestro de tráfico en las ciudades

- 488 personas fallecieron y otras 5.043 requirieron ingreso hospitalario en los 66.545 siniestros viales ocurridos en las zonas urbanas.
- El 79% del total de fallecidos son usuarios vulnerables (peatones, motoristas, ciclistas y VMP), 31 menos que en 2023.
- A pesar de este porcentaje tan elevado, se reducen los fallecidos usuarios de motocicleta (-16), peatones (-8%) y ciclistas (-3) respecto a 2023.
- El 66% de los peatones atropellados tienen 65 años o más y el 57% de los motoristas fallecidos entre 25 y 54 años.
- El 28% de las personas fallecidas en vías urbanas no utilizaban los accesorios de seguridad obligatorios, un porcentaje ligeramente superior al 26% registrado el año anterior.

7 de agosto 2025.- El pasado año se registraron 66.545 siniestros viales en zonas urbanas, con un saldo de 488 personas fallecidas y 5.043 que requirieron ingreso hospitalario, unos datos que reflejan una disminución de las víctimas mortales del 6% respecto a 2023 (30 fallecidos menos) y un aumento del 3% en los heridos graves (+123).

Estos datos de siniestralidad vial correspondientes al año 2024 en el ámbito urbano han sido presentados esta mañana por el director general de Tráfico, Pere Navarro, junto al secretario general de la Federación Española de Municipios y Provincias, Luís Martínez-Sicluna. Se trata de datos consolidados a nivel nacional, con la excepción de Cataluña, cuyos registros para el ejercicio 2024 son aún provisionales. La presentación ha servido para poner sobre la mesa los principales retos en materia de seguridad vial urbana y reforzar la colaboración entre administraciones para seguir reduciendo la siniestralidad vial.



*"Un descenso del 6% en el número de fallecidos en nuestras ciudades es, sin duda, una muy buena noticia para la seguridad vial urbana. Gracias al compromiso de las administraciones y a la concienciación de los ciudadanos, estamos inmersos en un proceso continuo de mejora, que nos anima a seguir avanzando en la protección de los usuarios más vulnerables", ha destacado Martínez-Sicluna durante la presentación.*

Según Pere Navarro *"las políticas de movilidad en nuestras ciudades nos están ayudando en la mejora de la seguridad vial y estos resultados nos animan a seguir trabajando para hacer nuestras ciudades, más seguras, más sostenibles y más humanas"*

La siniestralidad de 2024 en el ámbito urbano, sigue reflejando una realidad que se mantiene en el tiempo y es que la mayoría de los siniestros viales en nuestro país ocurren dentro del entorno urbano, aunque su letalidad sea comparativamente menor. Según los datos presentados, el 65% de todos los siniestros viales en España se producen en ciudad. Sin embargo, y pese a esta elevada concentración de incidentes, las vías urbanas solo acumulan el 27% del total de fallecidos y, en cambio, representan más de la mitad de los heridos graves (53%).

Esta aparente contradicción, añadió el director de Tráfico, puede deberse a la menor velocidad media de circulación, pero también pone de manifiesto que, aunque se pierdan menos vidas, la siniestralidad vial en ciudad sigue dejando secuelas graves y duraderas.

## **USUARIOS VULNERABLES**

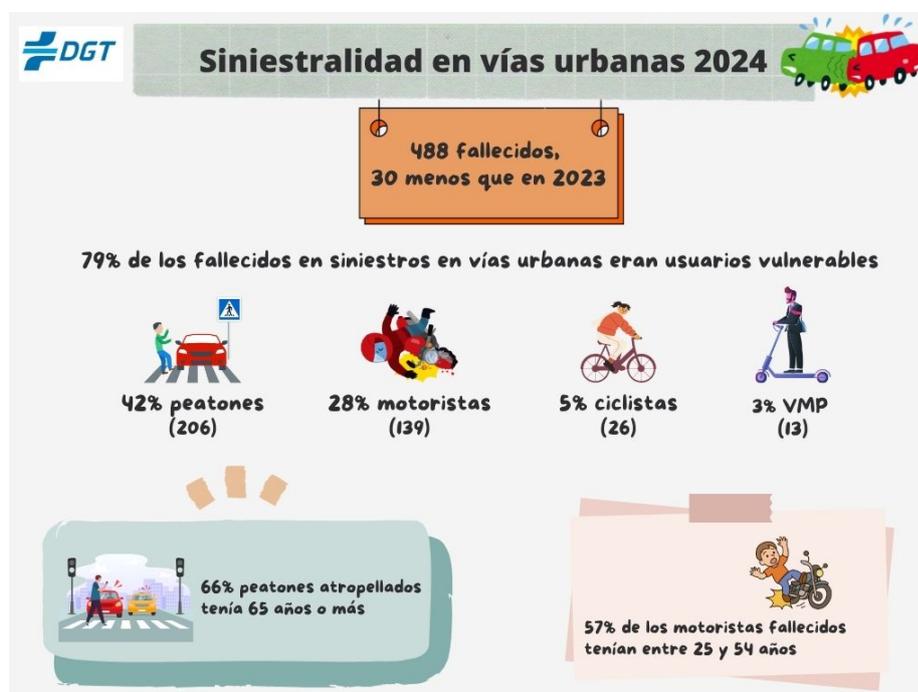
La distribución de las víctimas mortales en las ciudades durante 2024 vuelve a poner el foco sobre los usuarios vulnerables, que representaron un 79% del total de fallecidos en vías urbanas. Dentro de este grupo, los peatones fueron los más afectados, con 206 muertes que suponen el 42% del total, seguidos por 139 motoristas (28%), 26 ciclistas (5%) y 13 usuarios de vehículos de movilidad personal (3%). En contraste, solo el 16% de las personas fallecidas (79 en total) viajaban en turismos, lo que evidencia la desprotección de quienes se desplazan sin carrocería en entornos urbanos cada vez más complejos y compartidos.

Estos datos confirman una tendencia estructural: los modos de transporte más sostenibles o activos son también los más expuestos, lo que exige

políticas específicas de protección y diseño urbano centrado en la seguridad de los más vulnerables.

A pesar del elevado número de peatones fallecidos, es el segundo valor más bajo de la serie histórica, quitando los años 2020 y 2021 en los que la movilidad se vio afectada por la pandemia del Coronavirus.

Si tenemos en cuenta la edad, destaca que el 66% de los peatones atropellados tenían 65 años o más. Por el contrario, en los motoristas el perfil mayoritario es el de entre 25 y 54 años, que representan el 57% de los motoristas. Dos colectivos que deben ser prioritarios en las políticas de seguridad vial urbana, han subrayado Pere Navarro durante su exposición.



Atendiendo al tipo de siniestro, el atropello a peatones sigue siendo el tipo de siniestro más letal en las ciudades, con un 42% del total de víctimas mortales (203), a pesar de que esta cifra representa un descenso del 6% respecto al año anterior (-12).

En segundo lugar, destacan las salidas de vía, que causaron el 22% de las muertes en ciudad (105), un 2% más que en 2023. Estos siniestros afectan sobre todo a motoristas, que pierden el control del vehículo o colisionan contra un obstáculo en la vía. También preocupan las colisiones laterales y frontolaterales, comunes en cruces e intersecciones, que fueron responsables del 13% de los fallecimientos urbanos, aunque en este caso



se ha registrado una mejora significativa con 18 muertes menos que el año anterior. Estos datos reflejan la necesidad de actuar sobre el diseño de los cruces, la gestión de velocidades y la protección de los modos de transporte más expuestos.

## **DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD**

El uso de elementos de protección continúa siendo un factor determinante en la gravedad de los siniestros viales en ciudad. En 2024, el 28% de las personas fallecidas en vías urbanas no utilizaban los accesorios de seguridad obligatorios, como casco o cinturón, un porcentaje ligeramente superior al 26% registrado el año anterior. Esta cifra evidencia que, pese a las campañas de concienciación, todavía persiste un reducido grupo de usuarios de la vía que hace caso omiso a las normas de circulación.

Por tipo de vehículo, los datos muestran diferencias significativas: entre los ciclistas fallecidos, 14 de 18 no llevaban casco; en los usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP), 5 de 9 víctimas mortales carecían de protección. La situación es especialmente grave entre ocupantes de turismos, donde 25 de las 60 personas fallecidas (un 42%) no llevaban puesto el cinturón de seguridad. En el caso de los motoristas, 15 de los 123 fallecidos (12%) no hacían uso del casco en el momento del siniestro. Estos datos refuerzan la necesidad de intensificar tanto la vigilancia como la educación vial en torno al uso de dispositivos de seguridad básicos pero vitales.

La distribución de la siniestralidad mortal en las ciudades no se concentra únicamente en las grandes urbes. De hecho, el 30% de las personas fallecidas en siniestros viales urbanos en 2024 se registró en municipios de entre 100.000 y 500.000 habitantes, lo que revela que el riesgo no es exclusivo de las grandes capitales. Este dato pone de manifiesto la necesidad de que las políticas de seguridad vial no se limiten a las grandes ciudades, sino que se extiendan también a urbes intermedias, donde el crecimiento del parque de vehículos, la presencia de zonas residenciales y la convivencia entre distintos modos de transporte también generan entornos de riesgo que deben abordarse con medidas específicas y sostenidas.

Pere Navarro ha finalizado su presentación haciendo mención a cómo *el calmado del tráfico se está notando en la mejora de la seguridad vial urbana*



*y cómo los datos nos dicen que tenemos que centrar nuestros esfuerzos en los atropellos, los motoristas urbanos y en las distracciones por el uso del móvil. Además, ha aprovechado para poner en valor el papel de las policías locales: "Quiero agradecer la labor de los más de 70.000 policías locales que trabajan en 1.700 municipios, y que abarcan al 90% de la población. Su implicación es fundamental para seguir avanzando en la seguridad vial".*

## **CÓMPUTO GLOBAL Y COMPARATIVA EUROPEA**

A los datos de vías urbanas hay que sumar los de las vías interurbanas para tener el cómputo global de la siniestralidad vial en 2024 a 30 días. Concretamente el pasado año 1.785 personas fallecieron en siniestros de tráfico y otras 9.561 sufrieron heridas que requirieron ingreso hospitalario, unas cifras que suponen 21 fallecidos menos y 296 hospitalizados más que en 2023.

Este ligero descenso en el número de fallecidos se ha producido en un contexto de mayor movilidad, en el que se han registrado 462,8 millones de desplazamientos de largo recorrido por vía interurbana, un 3,15% más que el año anterior.

España cerró 2024 con una tasa de mortalidad vial de 37 fallecidos por millón de habitantes, una cifra que la sitúa por debajo de la media de la Unión Europea (44) y en mejor posición que países como Austria (38), Italia (51) o Portugal (56). Aun así, todavía se encuentra por detrás de referentes europeos en seguridad vial como Suecia (20), Dinamarca (24), Países Bajos (31) y Alemania (33). Este resultado adquiere mayor relevancia si se tiene en cuenta el contexto específico de nuestro país, con un parque de 5,96 millones de motocicletas y ciclomotores —modos especialmente vulnerables— y la afluencia de más de 90 millones de turistas al año, lo que incrementa notablemente la exposición al riesgo vial en nuestras carreteras y ciudades.

Los datos de distribución de la siniestralidad vial reflejan notables diferencias entre España y la media de la Unión Europea, tanto en el tipo de vía como en los modos de desplazamiento más afectados. En nuestro país, el 53% de los fallecimientos se produce en carreteras convencionales, un porcentaje idéntico al del conjunto de la UE. Sin embargo, mientras que el 20% de las muertes en España tuvo lugar en autopistas y autovías, en Europa esta cifra desciende al 9%, lo que sugiere un mayor peso del tráfico



de alta capacidad en nuestro territorio. Por el contrario, las zonas urbanas españolas concentraron el 27% de los fallecidos, frente al 38% del promedio comunitario, posiblemente vinculado a la implantación de políticas de calzado de tráfico y a la extensión de zonas 30 en muchas ciudades del país.

En cuanto al perfil de las víctimas mortales, las diferencias entre España y la media europea son significativas y reflejan características propias del modelo de movilidad nacional. Los motoristas representaron en España el 27% de los fallecidos, siete puntos por encima de la media de la Unión Europea (20%), una diferencia que se explica en parte por el elevado parque de motocicletas y ciclomotores en el país, uno de los más numerosos de Europa, con cerca de seis millones de unidades.

En contraste, los fallecimientos de usuarios de bicicleta fueron menores en nuestro país (5%) respecto al 10% europeo, un dato que puede atribuirse tanto a una menor implantación del uso cotidiano de la bicicleta como a las diferencias en la infraestructura y cultura ciclista entre países.

Por su parte, los peatones representaron el 18% de las víctimas mortales en ambos contextos, mientras que los ocupantes de turismos supusieron el 39% en España, ligeramente por debajo del 44% que registra la media comunitaria.

Estos datos permiten identificar fortalezas y debilidades del modelo español en comparación con nuestros vecinos y ayudan a orientar las políticas públicas hacia los colectivos y entornos más expuestos al riesgo.