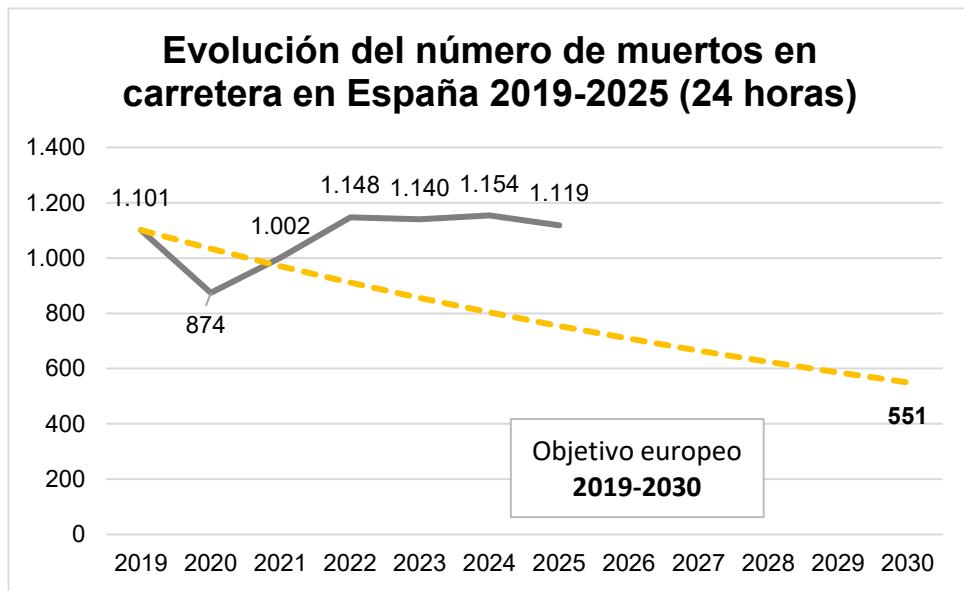


La siniestralidad vial durante el año 2025

Enero 2026

1. SINIESTRALIDAD MORTAL EN ESPAÑA: DIFICULTADES PARA REDUCIR LA MORTALIDAD

Un total de 1.028 siniestros mortales en los que han fallecido 1.119 personas y 4.936 han resultado heridas con necesidad de hospitalización. Estos son los datos que ha presentado en rueda de prensa el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, el pasado 8 de enero. Como cada año por estas fechas, se nos ofrece el balance provisional del número de fallecidos en las vías interurbanas del año que acabamos de dejar atrás. Son 1.119 las personas que han perdido la vida inmediatamente o en las 24 horas posteriores al accidente, lo que supone un 3% menos que en 2024. Según los datos presentados por el ministro, estas 1.119 víctimas mortales representan el segundo registro más bajo desde 1960 (primer año del que existen datos estadísticos), sin tener en cuenta, por razones obvias, los de los años 2020 y 2021, que se vieron afectados por la pandemia. El único año con una cifra menor fue 2019 (1.101 fallecidos). Pese a ello, todos somos conscientes de que son demasiadas víctimas, y el ministro también lo es. Él mismo reconocía textualmente: "Es un precio desmesurado para la sociedad española", y nosotros añadimos que el precio en vidas humanas es inasumible, más si tenemos en cuenta que nos encontramos lejos del objetivo europeo. Si nos fijamos en el gráfico sobre la evolución del número de fallecidos desde 2019, a día de hoy tendríamos que estar ya por debajo de las 800 víctimas mortales en las carreteras. Evidentemente, seguirían siendo demasiadas, pero nos acercarían a la Visión Cero; es decir, a ninguna víctima mortal por accidente de tráfico para 2050, objetivo que se marcó la Unión Europea.

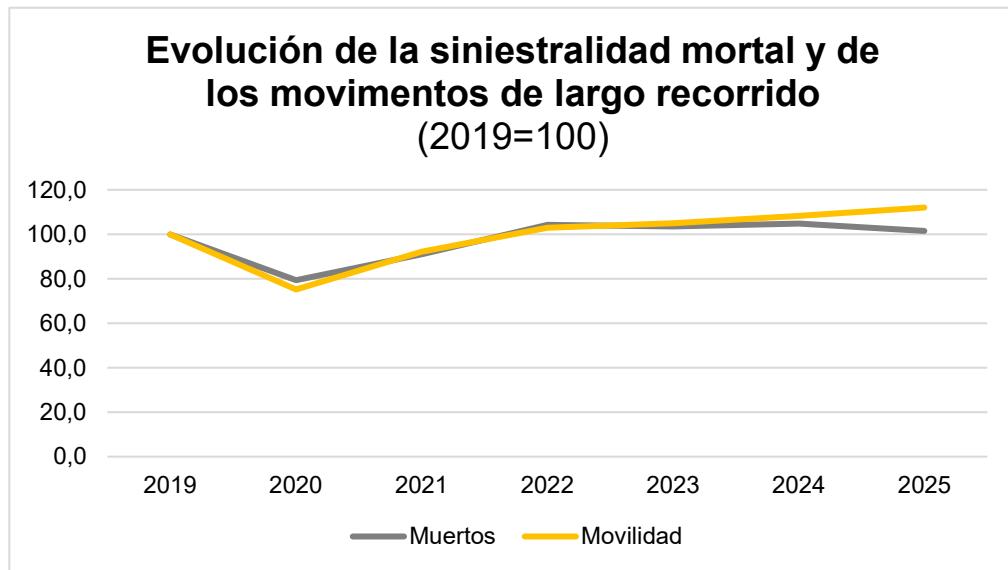


Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Volvamos a los datos de 2025. Si cogemos 2024 como año de referencia, vemos que ha habido una reducción tanto de los siniestros mortales (-1,8%) como del número de fallecidos (-3,0%). Pero no ha sido así en el caso de los heridos graves, cuya cifra ha crecido (+5,7%). En cambio, si nos fijamos en los datos de 2019, que es el último año de normalidad antes de la pandemia y el que marca el objetivo europeo para 2030, nos situamos en un escenario de incremento de los tres indicadores: un crecimiento del 1,8% de los siniestros mortales, del 1,6% de los fallecidos y del 11,3% de los heridos graves.

	Siniestros mortales	Víctimas mortales	Heridos graves
2019	1.010	1.101	4.433
2024	1.042	1.154	4.669
2025	1.028	1.119	4.936
2025/2019	1,8%	1,6%	11,3%
2025/2024	-1,3%	-3,0%	5,7%

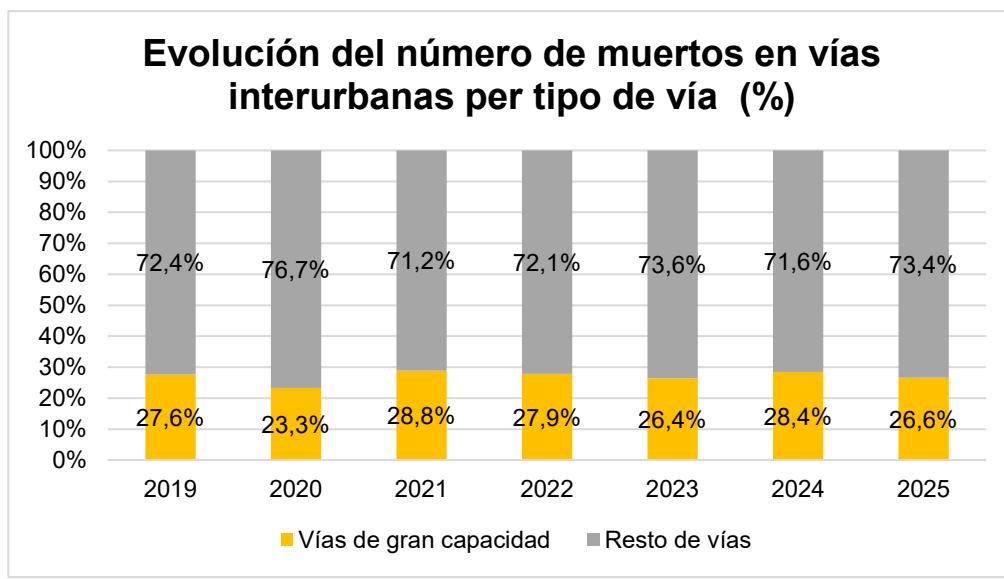
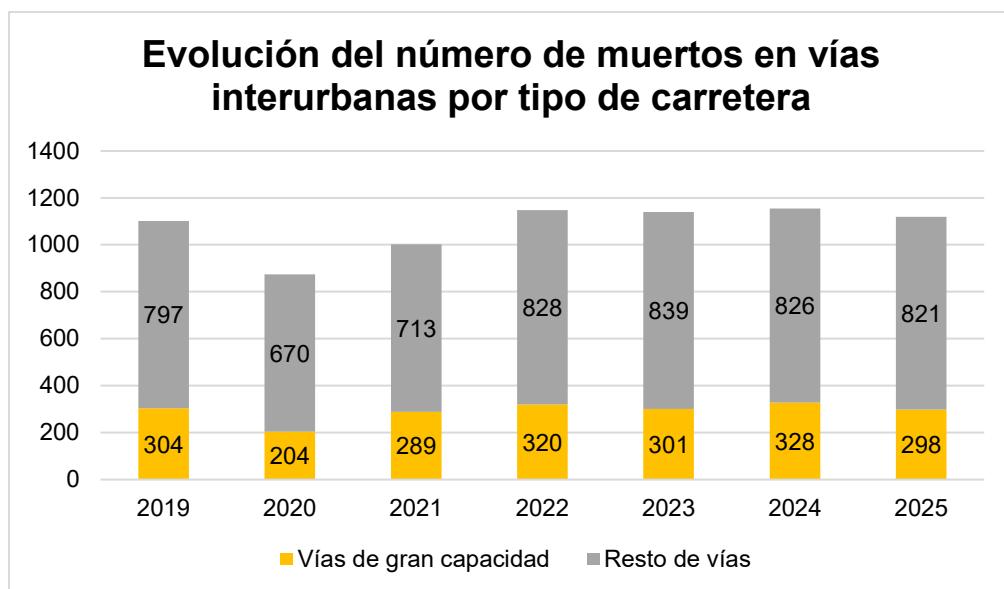
Es cierto que, una vez superada la pandemia, nos encontramos en un contexto de aumento progresivo de la movilidad. Desde 2022, año tras año se van incrementando los movimientos de largo recorrido y se van rompiendo récords. Así, en 2019 la movilidad alcanzaba la cifra de 427 millones de movimientos de largo recorrido, pero en 2025 la movilidad ha superado ya los 478 millones. Como consecuencia, el número de fallecidos en las carreteras ha vuelto a crecer y en los últimos cuatro años la media anual de muertes por accidente en carretera se sitúa en 1.140. Como vemos en el gráfico, los movimientos y la mortalidad han evolucionado casi en paralelo, con la excepción de este último año, en el que se ha registrado una disminución de la mortalidad. Por tanto, mientras la siniestralidad en carretera se encuentra en niveles similares a los de 2019 (menos de un 2% por encima), la movilidad se ha disparado y en 2025 han circulado en largo recorrido un 12% más de vehículos que en el año de referencia.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

La mayor parte de los accidentes mortales se producen en las vías convencionales. Una vez superada la pandemia, en este tipo de vías la siniestralidad mortal se ha situado claramente por encima de la del año de referencia. Así, si en 2019 el número de fallecidos en las vías convencionales estaba por debajo de 800, a partir de 2022 la siniestralidad ha superado con creces esta cifra. La siniestralidad en las vías convencionales en 2025, por tanto, se sitúa un 3,0% por encima de la que había en 2019. En cambio, las autopistas y autovías han mostrado un comportamiento diferente,

aunque irregular. Así, en 2022 y 2024 las víctimas mortales en este tipo de vías superaron ampliamente las de 2019 (320 y 328, respectivamente, comparadas con las 304 del año 2019). En cambio, los años impares han seguido una tendencia claramente a la baja: en 2025 se ha registrado una disminución del 2% respecto a 2019, situando la cifra de fallecidos por debajo de los 300. En cualquier caso, las víctimas mortales de las vías convencionales siguen representando más del 70% del total en la serie mostrada en los gráficos (73% de media), mientras que el porcentaje medio que representan las víctimas mortales de las vías de gran capacidad ha sido del 27% entre 2019 y 2025.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Los usuarios de los modos vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas, incluidos los ciclomotores, y vehículos de movilidad personal) representan una media del 39% del total de las víctimas que han tenido lugar en la carretera. En cuanto a los peatones, después de haber aumentado en número por encima del nivel de 2019, tras la pandemia, en los dos últimos años se ha iniciado lo que se intuye como una tendencia

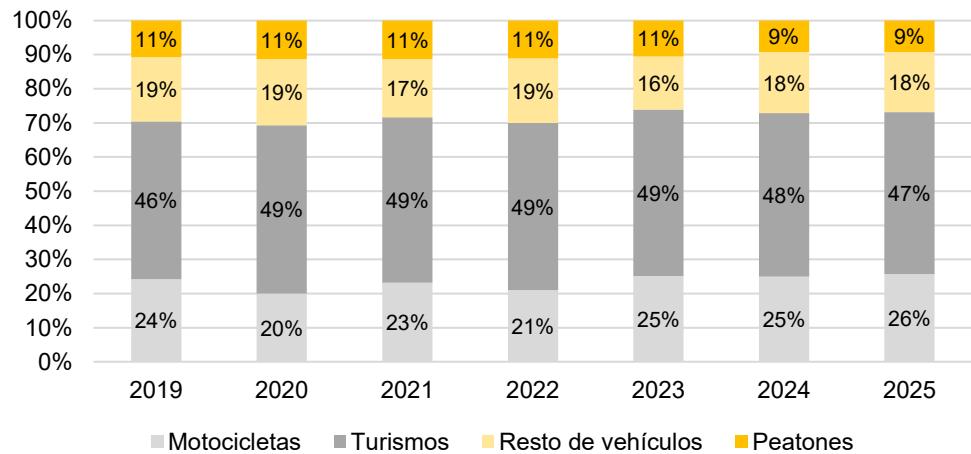
decreciente, que se espera que siga en los próximos años. Una evolución similar han seguido las personas que han fallecido mientras circulaban en bicicleta, a pesar de que en 2025 ha habido el mismo número de muertes que en 2019. Más preocupante es lo que observamos en el caso de las motocicletas, cuya cifra de fallecidos se ha situado por encima de los 280 en los últimos tres años. Concretamente, en 2025 han muerto 288 motoristas en las vías interurbanas (los mismos que el año pasado), lo que representa un 15,8% más que en 2019. En el caso del ciclomotor, aunque el número de víctimas sigue siendo inferior al de 2019, este año se han registrado 5 fallecidos más. Además, resulta poco alentador el número de personas que han muerto mientras circulaban en VMP: 3 en 2024 y 4 en 2025. A pesar de ser un número relativamente bajo, empieza a ser significativo que estas muertes se produzcan cada año y en vías interurbanas, por las que, en teoría, no deberían circular.

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

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Diferencia 2025/2019
Peatón	118	99	113	127	120	107	103	-12,7%
Bicicleta	40	37	31	43	45	48	40	0,0%
VMP		1	1	1	1	3	4	
Ciclomotor	19	16	14	13	13	11	16	-15,8%
Motocicleta	267	175	232	241	287	288	288	7,9%
Vulnerables	444	328	391	425	466	457	451	1,6%
Turismo	508	431	486	562	555	553	531	4,5%
Furgoneta	71	46	54	68	40	77	55	-22,5%
Camión	58	45	46	64	45	47	58	0,0%
Autobús	0	1	1	11	1	2	2	
Otros vehículos	20	23	24	18	33	18	22	10,0%
Total	1.101	874	1.002	1.148	1.140	1.154	1.119	1,6%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Evolución del número de muertos en vías interurbanas en España per tipo de usuario (%)



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Tampoco parece que el número de personas fallecidas mientras circulaban en turismo pueda reducirse notablemente. Al contrario, las 531 víctimas mortales de 2025 superan en un 4,5% las que hubo en 2019. En cambio, en el caso de las furgonetas, el número de fallecidos se ha reducido tras un 2024 en el que se registraron 77 muertes, 6 más que las 71 que se contabilizaron en 2019. Así, en 2025 el número de personas fallecidas mientras circulaban en este tipo de vehículo ha caído hasta 55, lo que supone una reducción del 22,5% respecto a 2019. Junto con la de peatones y ciclomotores, esta cifra se sitúa por debajo de la del año de referencia. Finalmente, en el caso de los camiones, tras dos años con cifras relativamente bajas, el número de personas fallecidas mientras circulaban en este tipo de vehículo ha sido de 58, la misma cifra registrada en 2019.

Evolución de las víctimas mortales que no usaban accesorios de seguridad

	Número de víctimas mortales						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bicicleta	16	13	6	9	9	15	6
VMP						2	4
Ciclomotor	6	3	3	1	0	0	1
Motocicleta	11	4	3	6	9	10	5
Turismo	111	114	130	134	128	140	118
Furgoneta	18	14	14	14	11	17	17
Camión	16	8	9	16	5	4	14
Total	178	156	165	180	162	188	165

	Porcentaje de víctimas mortales						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bicicleta	40,0%	35,1%	19,4%	20,9%	20,0%	31,3%	15,0%
VMP						66,7%	100,0%
Ciclomotor	31,6%	18,8%	21,4%	7,7%	0,0%	0,0%	6,3%
Motocicleta	4,1%	2,3%	1,3%	2,5%	3,1%	3,5%	1,7%
Turismo	21,9%	26,5%	26,7%	23,8%	23,1%	25,3%	22,2%
Furgoneta	25,4%	30,4%	25,9%	20,6%	27,5%	22,1%	30,9%
Camión	27,6%	17,8%	19,6%	25,0%	11,1%	8,5%	24,1%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

En general, la mayor parte de los usuarios de la carretera utilizan los accesorios de seguridad, pero se dan variaciones en función del medio de transporte. En el caso de los vehículos de dos ruedas con motor —ciclomotores y motocicletas—, son pocas las víctimas que no llevaban el casco puesto en el momento del accidente. En 2025, de los 289 motoristas fallecidos solo 5 no lo llevaban (un 1,7%), y de las personas que circulaban en ciclomotor solo una no tenía el casco puesto (6,3%). De media, entre 2019 y 2025 el 12,2% de las víctimas mortales que iban en ciclomotor no llevaban casco, mientras que, en el caso de los motociclistas, este porcentaje se reduce al 2,6%. Más preocupantes son los porcentajes que registran otros medios de transporte. Entre 2019 y 2025 más del 24% de las personas fallecidas mientras circulaban en un turismo no usaban los correspondientes accesorios de seguridad, con cifras que oscilan entre el 26,7% de 2021 y el 21,9% de 2019. Por lo tanto, la conclusión es clara: en el caso de los turismos, alrededor de una cuarta parte de las víctimas mortales en accidente de tráfico no llevaban puesto el cinturón. Un porcentaje más elevado presentan las furgonetas (en 2025 casi el 31% de las víctimas no tenían el cinturón puesto), y los datos oscilan incluso más en el caso de los camiones: en 2025, el 24,1% de las personas fallecidas cuando viajaban en este medio de transporte no usaban dicho accesorio de seguridad. En cambio, las bicicletas arrojan datos positivos: hemos visto que este año se ha incrementado el uso de accesorios (solo el 15% de las víctimas no los llevaban), coincidiendo con una reducción de la mortalidad global en este medio de transporte. Finalmente, en el caso de los VMP, el número de víctimas es tan bajo que cuesta sacar conclusiones robustas. Aun así, no deja de ser llamativo que ninguna de las cuatro víctimas mortales registradas en 2025 llevara el casco puesto.

La distribución geográfica de las víctimas mortales es un reflejo bastante fiel de lo que se denomina la *España vaciada*. La mayor parte de dichas víctimas se concentran o bien en grandes conurbaciones o áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, País Vasco...), o bien en grandes ejes, destacando el del Mediterráneo de Cádiz a Girona. En todo caso, se distribuyen principalmente por los grandes ejes viarios con algunas concentraciones también en Galicia y Andalucía.

Geolocalización del número total de personas fallecidas y heridas de gravedad en España, 2025



Fuente: DGT. *Informe de cierre 2025: Siniestralidad mortal en vías interurbanas*. Disponible en: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/24h/INF_CIERRE_2025_v3_FINAL.pdf

Pasemos ahora a analizar los datos por comunidades autónomas. Empecemos primero por el número absoluto de víctimas mortales. Hay seis comunidades autónomas que superan la media española —que se sitúa en 66 personas fallecidas por comunidad—, y que son, por este orden: Andalucía, Cataluña, Castilla y León, Galicia, la Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha. En estas seis comunidades ha habido en total 735 víctimas mortales, que representan el 65,7% del total. De estas seis, solo en Cataluña ha habido un aumento del número de muertes en carretera respecto a 2024. En este sentido, han sido Navarra y Canarias las que han registrado un mayor crecimiento del número absoluto de víctimas mortales —15 y 14 muertes, respectivamente—. Les siguen Cataluña y el País Vasco, que han contabilizado en total 8 muertes más que en 2024. En cuatro comunidades más ha habido al menos una persona fallecida más que en el año anterior: Galicia (6 muertes más), La Rioja (4), Cantabria (3) y Asturias (1). En el lado opuesto, hay ocho comunidades en las que se ha reducido la siniestralidad mortal de 2025 en comparación con la de 2024. Las principales reducciones han tenido lugar en Castilla y León (19 muertes menos), la Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha (-16, en ambos casos), Madrid (-9) y Andalucía (-8). Ceuta y Melilla, por tercer año consecutivo, no han registrado ninguna víctima mortal.

Si ahora ponemos el foco en la diferencia entre 2025 y 2024 en términos relativos (en porcentaje), el orden varía. Las comunidades que presentan una reducción más importante han sido Murcia y Baleares —32,7% y 26,2% menos que en 2024—, a pesar

de ser comunidades relativamente pequeñas. Les siguen Aragón (-16,4%), Castilla y León (-15,0%), Castilla-La Mancha (-14,8%), la Comunidad de Madrid (-14,5%) y Andalucía (-3,4%). Entre las comunidades que han visto crecer el número de muertes en sus carreteras, la que registra un peor porcentaje es la Comunidad Foral de Navarra, con un aumento del 78,9%. Y cinco comunidades más se sitúan en incrementos superiores al 20%: La Rioja (57,1% más que en 2019), Canarias (35,9%), País Vasco (28,6%), Cantabria (27,3%) y Extremadura (21,9%). Galicia, Cataluña y el Principado de Asturias presentan aumentos más moderados: 6,7%, 5,9% y 3,7%, respectivamente

Evolución del número de muertes en carretera en España por comunidades autónomas (24 horas)

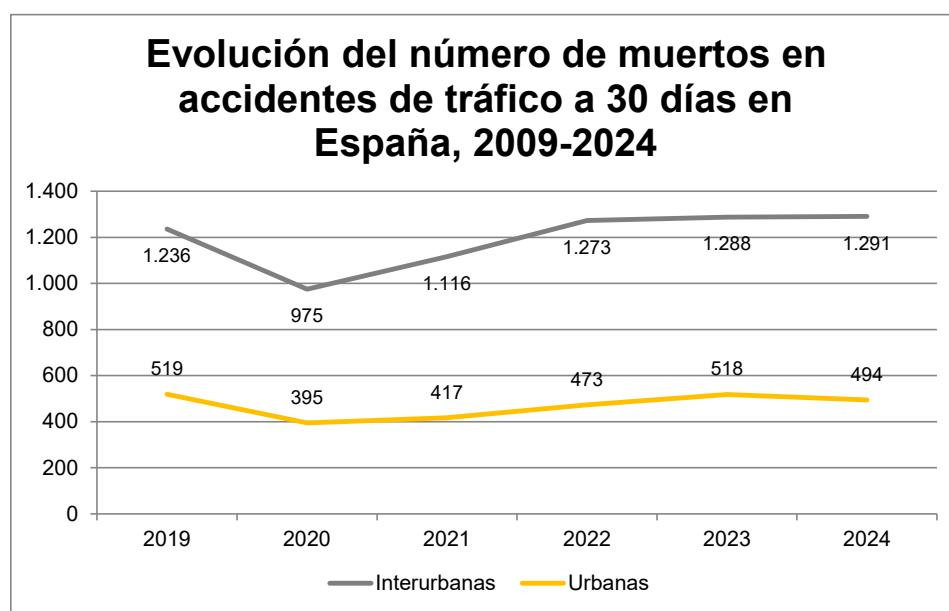
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var 2025/2019
Andalucía	197	185	209	222	197	232	224	13,7%
Aragón	53	45	40	60	56	55	46	-13,2%
Principado de Asturias	21	13	17	22	38	27	28	33,3%
Islas Baleares	25	26	35	25	41	42	31	24,0%
Islas Canarias	39	22	32	40	34	39	53	35,9%
Cantabria	9	9	13	13	14	11	14	55,6%
Castilla y León	65	81	82	80	91	127	108	12,5%
Castilla-La Mancha	96	89	90	136	119	81	69	6,2%
Cataluña	175	108	139	160	150	136	144	-17,7%
Extremadura	36	24	27	30	51	32	39	8.3%
Galicia	88	70	77	90	88	90	96	9.1%
Comunidad de Madrid	90	44	65	70	77	69	59	-34.4%
Región de Murcia	34	27	30	43	40	49	33	-2.9%
Comunidad Foral de Navarra	20	16	23	26	13	19	34	70.0%
La Rioja	16	15	8	9	11	7	11	-31.3%
Comunidad Valenciana	99	74	83	97	88	110	94	-5.1%
País Vasco	38	25	32	24	32	28	36	-5.3%
Ceuta y Melilla	0	1	0	0	0	0	0	
Total	1.101	874	1.002	1.148	1.140	1.154	1.119	1,6%

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Con todos estos datos sobre la mesa, ¿cómo queda la siniestralidad mortal en carretera respecto al año de referencia según el objetivo europeo? Si observamos la tabla, en cuatro comunidades se ha reducido el número de muertes respecto a 2019 en una proporción superior al 10%: Madrid (-34,4%), La Rioja (-31,3%), Cataluña (-17,7%) y Aragón (-13,2%). Menor ha sido la reducción registrada en la Comunidad Valenciana (-5,1%), el País Vasco (-5,3%) y la Región de Murcia (-2,9%). En cambio, diez son las comunidades que no han conseguido rebajar su mortalidad en carretera en comparación

con el año 2019. Están encabezadas por la Comunidad Foral de Navarra, que en 2019 registró 20 víctimas mortales por accidente de tráfico en vías interurbanas y cuyo balance se ha saldado con 34 muertes en 2025, lo que supone un incremento del 78,9%. Le sigue Cantabria, con un aumento del 55,6%, y después Canarias (+35,9%), Asturias (+33,3%), Baleares (+24,0%), Andalucía —en 2019 registró 197 muertes y en 2025 han sido 224 las víctimas mortales, lo que representa un crecimiento del 13,7%—, Castilla y León (+12,5%), Galicia (+9,1%), Extremadura (+8,3%) y Castilla-La Mancha (+6,2%). En resumen, tal y como hemos mencionado anteriormente, estas cifras, claramente superiores a las de 2019, alejan a España de los objetivos europeos.

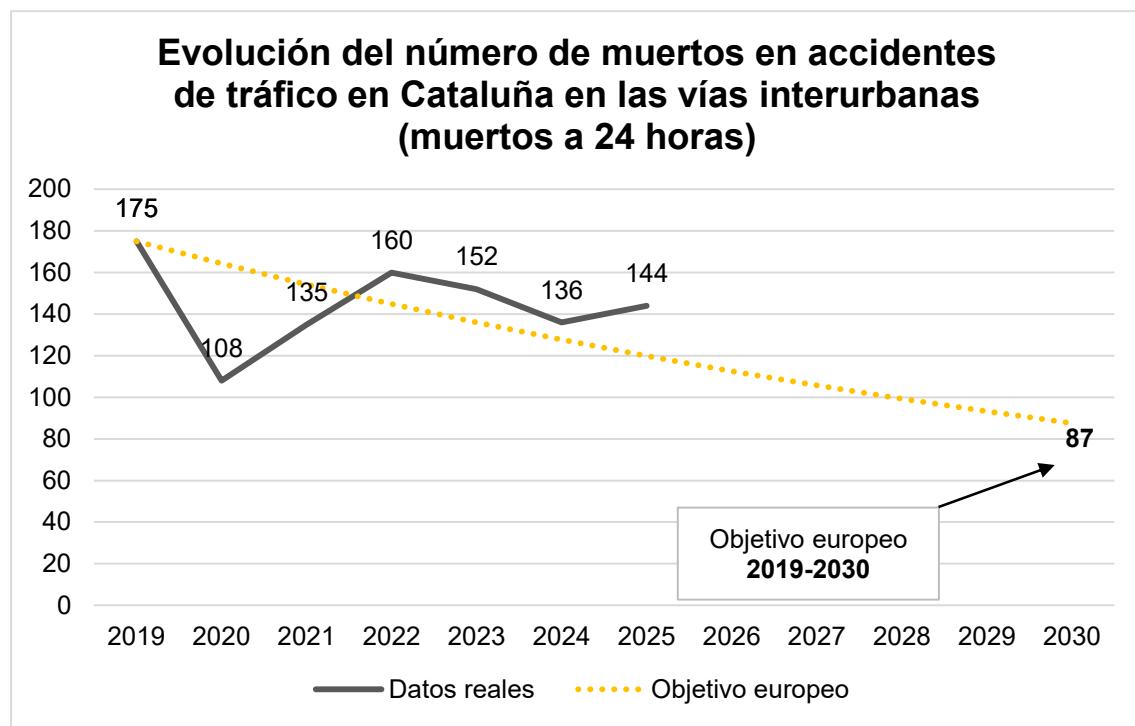
Cabe destacar que estamos hablando de víctimas mortales en vías interurbanas y dentro de las 24 horas de haberse producido los accidentes. Desconocemos aún cómo se han comportado las vías urbanas y no tendremos cifras homologables a nivel europeo hasta que la DGT publique los datos a 30 días. En estos momentos los datos que tenemos corresponden al año 2024, y nos indican que se produjeron 1.291 muertes en vías interurbanas y 494 en vías urbanas. En consecuencia, se sigue en un nivel superior al de 2019: de 1.755 personas fallecidas se ha pasado a 1.785 (un incremento del 1,7%), debido principalmente al aumento de víctimas en las vías interurbanas, que han crecido un 4,4% respecto a 2019, y no queda compensado por la reducción del 4,8% registrada en las vías urbanas. A pesar de ello, cuando se publiquen los datos de muertes a 30 días —recordemos, los únicos completos y homologables a nivel europeo—, posiblemente se mostrará un ligero descenso en comparación con el año 2024. Con todo, y hablando en términos de hipótesis, se seguirá en un nivel similar al de 2019, alejado, por tanto, del que deberíamos tener a fecha de hoy para alcanzar los ya mencionados objetivos europeos.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

2. SINIESTRALIDAD MORTAL EN CATALUÑA

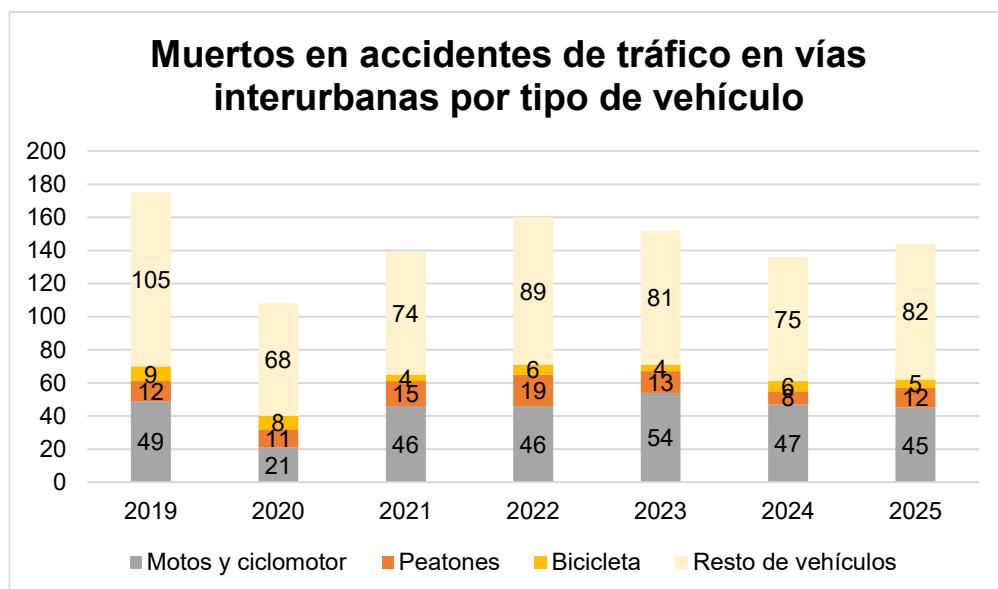
Si en Cataluña se había conseguido rebajar progresivamente la siniestralidad mortal en las carreteras desde el año 2022 (el primero de normalidad tras la pandemia), en este último año no se ha logrado el objetivo de reducir las víctimas mortales respecto al anterior, al contrario de lo que ha ocurrido en el conjunto de España. Durante 2025 ha habido 136 accidentes mortales en las carreteras catalanas, que se han saldado con la muerte de 144 personas, rompiendo una tendencia a la baja que nos acercaba a los objetivos europeos. A pesar de ello, aún nos encontramos en un nivel notablemente inferior al de 2019. Los años 2020 y 2021, como se ha reiterado, fueron extraordinarios porque, a raíz de las restricciones a la movilidad, registraron cifras realmente bajas. La de 2020 es la más baja de la serie histórica y debería servir de estímulo para seguir esforzándonos por reducir la siniestralidad mortal. Estas 144 víctimas mortales por accidente de tráfico suponen un crecimiento del 5,9% respecto a 2024, pero en comparación con el año 2019, la siniestralidad mortal ha caído un 17,7% y es inferior a la cifra de víctimas mortales registradas en 2022 y 2023. En definitiva, aunque Cataluña parece acercarse al objetivo europeo, todavía no se sitúa en la senda adecuada para alcanzarlo, y la siniestralidad registrada en 2025 nos aleja del mismo.



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

Nuevamente, en este balance tenemos que hacer hincapié en los modos vulnerables, en especial los vehículos de dos ruedas con motor (ciclomotores y, sobre todo, motocicletas), porque siguen representando una proporción muy elevada de las víctimas mortales: algo más del 31%. Con todo, ha habido 2 muertes menos que el año pasado, por lo que es el segundo año consecutivo en el que se reduce el número de personas

fallecidas por accidente mientras viajaban en este tipo de vehículo, y sigue situándose por debajo del nivel de 2019. En cuanto a los demás modos vulnerables, constatamos un incremento de los peatones atropellados en las vías interurbanas (12 fallecidos, 4 más que en 2024 y los mismos que en 2019), pero una reducción de los ciclistas que han perdido la vida (1 menos que en 2024 y también 4 menos que en 2019). En relación con el resto de vehículos, son 63 las personas que han fallecido mientras viajaban en turismos, 10 en vehículos pesados y 8 en furgonetas. En conjunto, esto representa un aumento de 7 personas respecto a 2024, pero 23 menos que las que hubo en 2019, o lo que es lo mismo, un descenso del 21,9%.



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

La provincia de Barcelona sigue siendo la demarcación donde se producen más víctimas: en total ha habido 65 (10 más que el año pasado, lo que supone un incremento del 18,2%). Lleida también ha visto aumentar su número de víctimas mortales en comparación con 2024: 27 personas, que representan una más que en 2024. Y Girona repite con 22 víctimas mortales. La única demarcación que ha conseguido reducir su índice de siniestralidad ha sido Tarragona, con 30 personas fallecidas (3 menos que en 2024, lo que representa una reducción del 9,1%). En este sentido, las comarcas que acumulan más víctimas mortales son el Segrià (15), el Vallès Occidental (12), el Vallès Oriental (9), el Baix Llobregat (8), el Maresme (8), la Selva (8), el Alt Empordà (7), el Baix Camp (7) y el Tarragonès (6).

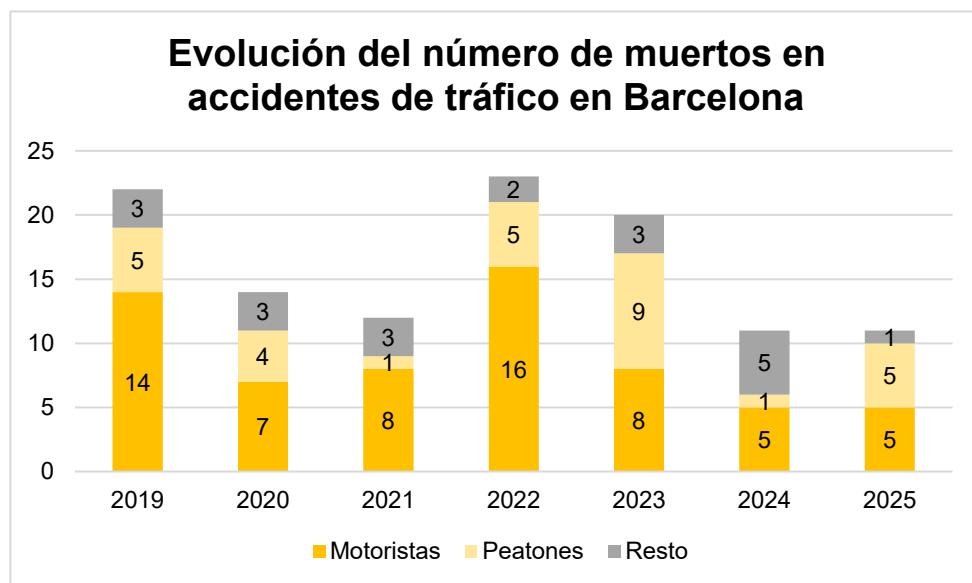
Este año, la AP-7 ha vuelto a encabezar el índice de siniestralidad mortal, con 17 personas fallecidas (11 más que el año pasado), y se ha vuelto a situar a un nivel ligeramente superior al de años anteriores. Pero hay que tener en cuenta que se trata de una vía de una gran longitud y con un elevado volumen de tráfico. Otras vías que han registrado una siniestralidad mortal destacable son la N-II (11 víctimas mortales), la C-58 (9) y la A-2 (8). Con todo, la siniestralidad mortal presenta una gran dispersión en las vías catalanas.

Vías con mayor siniestralidad							
Vía	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
AP-7	15	6	12	24	15	6	17
N-II	11	2	8	5	8	6	11
C-58	3	4	3	0	2	3	9
A-2	16	4	8	6	7	4	8
C-12	10	1	1	4	4	4	4

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

3. SINIESTRALIDAD EN BARCELONA

En el ámbito de la ciudad de Barcelona, si el año pasado iniciábamos este balance diciendo que las 11 muertes que hubo en 2024 representaban un dato histórico en cuanto al número de víctimas mortales, el año 2025 ha sido histórico de nuevo. Esto es así porque han sido 11 las personas que han fallecido en las calles de la capital catalana en el año que acabamos de dejar atrás. En concreto, han perdido la vida en accidente de tráfico 5 peatones, 5 motoristas y 1 ciclista. Este año son los peatones y los motoristas los principales grupos de víctimas mortales, todas ellas usuarias vulnerables de la vía. No obstante, si analizamos los datos del gráfico adjunto, observamos que son los motoristas el grupo que año tras año presenta, de media, un número más elevado de víctimas mortales. Así, entre 2019 y 2025, los motoristas representan en promedio el 54,4% de las víctimas frente al 25,8% de los peatones, mientras que el 19,8% restante corresponde a otros colectivos.



Fuente: elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Barcelona.

4. 25 AÑOS DE SINIESTRALIDAD MORTAL EN EL SIGLO XXI

Llegados al primer cuarto del siglo XXI, resulta oportuno cerrar este balance con una perspectiva de largo plazo. En este sentido, conviene señalar, en primer lugar, que los datos de la tabla que presentamos a continuación reflejan el mínimo de víctimas mortales, ya que se ha elaborado con los datos de personas fallecidas en las 24 horas posteriores al accidente y únicamente en vías interurbanas. Pero, en cualquier caso, nos permiten evidenciar la magnitud de la tragedia que representa la siniestralidad vial, así como los avances alcanzados en el ámbito de la seguridad y los retos que siguen planteados. De este modo, vemos que en este primer cuarto de siglo han muerto en las vías interurbanas españolas un mínimo de 48.266 personas; en Cataluña han sido más de 6.000, y en Barcelona, 747.

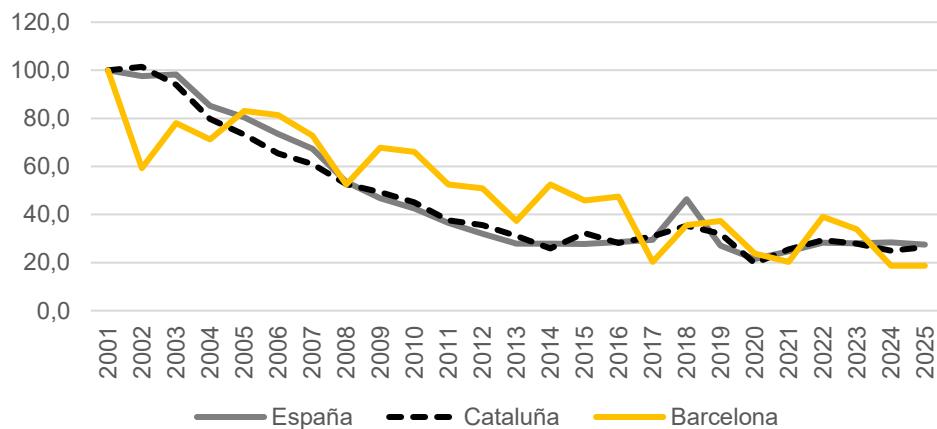
Evolución del número de víctimas mortales en vías interurbanas 2001-2025						
	Número de muertes			Media anual		
	España	Cataluña	Barcelona	España	Cataluña	Barcelona
2001-2005	18.759	2.448	231	3.752	490	46
2006-2010	11.542	1.492	201	2.308	298	40
2011-2015	6.182	886	141	1.236	177	28
2016-2020	6.220	799	97	1.244	160	19
2021-2025	5.563	731	77	1.113	146	15
Total	48.266	6.356	747	1.931	254	30

Nota: muertes a 24 horas.

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT, del Servei Català de Trànsit y del Ayuntamiento de Barcelona.

Con todo, la mortalidad se ha reducido notablemente. En los dos primeros lustros del siglo morían de media más de 3.000 personas en España, casi 400 solo en Cataluña y unas 43 en Barcelona. Ya en el periodo 2011-2015, y en los años posteriores, la mortalidad se redujo considerablemente. Siguiendo esta tendencia hemos llegado al año 2025, con una siniestralidad notablemente menor que la que se registraba a principios de siglo. Así, en el conjunto de España, el número de víctimas mortales en las vías interurbanas se ha reducido un 72,5% respecto al año 2001. En Cataluña, la reducción alcanza el 73,6%, y en Barcelona es aún mayor, del 81,4%.

**Evolución del número de muertos en vías interurbanas
2001=100**



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT, del Servei Català de Trànsit y del Ayuntamiento de Barcelona.

Esta evolución es el resultado de varios factores, pero cabe destacar dos. El primero sería la adopción de la Visión Cero por parte de la Unión Europea. Idea nacida en Suecia en 1994, la UE decidió adoptarla a finales del siglo XX con el objetivo de llegar a las cero víctimas mortales en 2050. Con el tiempo, las distintas administraciones tanto catalanas como españolas han adoptado dicho objetivo en sus planes de seguridad vial. El segundo factor relevante han sido los cambios legislativos que entraron en vigor en 2006 y en 2008. Nos referimos a la entrada en vigor del permiso por puntos en julio de 2006 y a la reforma del Código Penal de diciembre de 2007, que han contribuido a la disminución de la siniestralidad vial de forma notable. Evidentemente, estas medidas por sí solas no son suficientes y deben acompañarse de otras acciones (mayor concienciación, mejora de las infraestructuras, innovación tecnológica, educación vial...). En definitiva, reducir la media anual de 3.752 víctimas mortales a 1.113 en España representa, sin duda, un avance significativo. No obstante, como hemos subrayado reiteradamente, aún no es suficiente.

5. CONCLUSIÓN

En 2025 han fallecido 1.119 personas en las carreteras españolas, lo que supone un descenso del 3% respecto al año anterior y el registro más bajo de víctimas mortales desde que existen datos estadísticos. Sin embargo, en comparación con 2019, la cifra sigue siendo superior a la de aquel año, lo que dificulta el logro del objetivo europeo para 2030 y, a más largo plazo, el de la Visión Cero para 2050.

En Cataluña los datos no han sido mejores. Las 144 víctimas mortales registradas en 2025 representan un incremento cercano al 6% respecto a 2024. Aunque comparativamente estamos mejor que en 2019, estos datos también nos alejan del objetivo europeo fijado para 2030. Barcelona, en cambio, parece haber iniciado una senda de reducción que, de mantenerse en los próximos años, podría arrojar datos extraordinarios. Aun así, cabe lamentar las 11 muertes que se han producido en 2025, las mismas que en 2024. Con todo, visto en perspectiva, la disminución de la siniestralidad desde principios de siglo ha sido notoria: superior al 70% en España y en Cataluña, y por encima del 80% en Barcelona.

Tal y como venimos insistiendo en los distintos balances publicados hasta la fecha, las medidas planteadas para frenar la sangría que supone la siniestralidad vial siguen siendo insuficientes para avanzar en la reducción de la mortalidad en las carreteras. En este contexto, resulta imprescindible reforzar las actuaciones dirigidas a determinados colectivos, especialmente los de los modos vulnerables y, en particular, el de los motoristas. Asimismo, es necesario intensificar la concienciación sobre el uso de accesorios de seguridad, adoptar una mayor firmeza en su control y seguir insistiendo en la lucha contra las distracciones al volante.

Desde el RACC consideramos que el objetivo de cero muertes para 2050 no debe ser un planteamiento meramente propagandístico, sino que debe ir acompañado de la implantación de las medidas necesarias para hacerlo efectivo. Por ello, es imprescindible insistir en la necesidad de frenar la pérdida de vidas humanas debidas al tráfico en las carreteras, dotándonos de las herramientas adecuadas para alcanzar 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 permiso de conducir o nuevas inversiones en infraestructuras, entre otras, además de reforzar la formación vial de niños y niñas integrándola en las escuelas. En definitiva, es necesario realizar nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y volver a la senda de descensos notables de la siniestralidad mortal logrados en otras épocas.