



San Sebastián, 31 de marzo de 2025

Nota 3/2025

Presentación del Informe: Balance 2024 del RACVN

Un año con menor mortalidad en accidentes de tráfico, y con mayor restricción en la movilidad urbana de las principales ciudades



SERVICIOS

1. **Seguridad vial:** *la mortalidad en accidentes de tráfico disminuye en Euskadi y Navarra en 2024, y las distracciones al volante siguen siendo la mayor causa de accidentes*
2. **Parque automovilístico:** *la edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años, uno de los más envejecidos de Europa*
3. **Asistencias realizadas por el RACVN:** *cambios en la naturaleza de las asistencias por la implementación de las ZBE*
4. **Implementación de ZBE en núcleos urbanos:** *un nuevo paradigma de movilidad*

Esta mañana se ha presentado el **Informe Balance Anual 2024 del RACVN**, que recopila los datos más relevantes sobre **accidentes de tráfico y siniestralidad, parque automovilístico y carburantes, nuevas normativas respecto a la movilidad, y asistencias prestadas por el RACVN** del ejercicio anterior.

Durante la rueda de prensa, celebrada en las oficinas del RACVN de San Sebastián, el presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola, y el director gerente del club de automovilistas, Eduardo Martínez, han explicado las conclusiones extraídas del análisis de los datos procedentes de diversas fuentes oficiales, incluyendo la Dirección General de Tráfico (DGT), la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa), y el Gobierno Foral de Navarra.

Además de exponer el análisis del RACVN sobre seguridad vial, industria automovilística y normativas de movilidad, los representantes del club han reafirmado su compromiso de colaboración con las autoridades competentes para seguir impulsando la seguridad vial y la movilidad sostenible. También han recordado cómo desde el RACVN se pone siempre por delante la defensa del derecho de los automovilistas, el uso del vehículo, y la movilidad individual.

1. Seguridad vial

Las distracciones al volante siguen siendo la mayor causa de accidentes

En el año 2024, el análisis de las **causas de los accidentes mortales de tráfico** continuó señalando al **factor humano** como predominante. Los datos recopilados por la Dirección General de Tráfico (DGT)



SERVICIOS

y otras fuentes revelan que, si bien existen diversos factores concurrentes, **las distracciones** se mantuvieron como la principal causa de accidentes mortales. Dentro de este apartado, **el uso del teléfono móvil destaca como un factor de riesgo creciente**, superando a otros factores como el exceso de velocidad o el consumo de alcohol y drogas.

Con respecto al índice de mortalidad, en términos generales, continuó la tendencia descendente observada en los últimos años. Sin embargo, al igual que en 2023, se evidencia una distribución desigual del número de fallecidos entre los tres territorios. **Guipúzcoa** continuó siendo el **territorio con el mayor índice de víctimas**, aunque **ha experimentado un descenso con respecto al año anterior**; por el contrario, en **Álava** y en **Vizcaya**, el índice de víctimas **ha aumentado**.

Asimismo, se ha observado un **descenso en el número de personas fallecidas entre los colectivos vulnerables**, aunque el aumento en el caso de los motoristas fue notable. En 2024 no se registraron fallecimientos entre ciclistas.

La siniestralidad vial en el País Vasco durante 2024 ha mostrado una tendencia a la baja. Los índices de siniestralidad, que incluyen la relación entre el número de accidentes y la cantidad de vehículos en circulación, reflejan una mejora en la seguridad vial.

Accidentes mortales en Euskadi

En 2024, en total, 37 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en las carreteras de Euskadi, lo que representa **7 menos que en 2023 y 2022, y 14 menos que en 2019** (último año comparable antes de la pandemia). En cuanto al género, el 76% de las personas fallecidas fueron hombres (28) y el 24% mujeres (9). Entre los **colectivos vulnerables**, el número de **motoristas fallecidos ha aumentado** a 15 (frente a los 11 del año anterior, y los 14 de 2022), mientras que el de **viandantes ha disminuido** a 5 (frente a 8 en 2023, y 15 en 2022). Es destacable que, por primera vez desde 2017, **no hubo fallecidos entre ciclistas**.

Si se analizan los datos en perspectiva, **se mantiene una tendencia a la baja**: desde el año 2003, cuando fallecieron 207 personas, a 2010, cuando hubo 67 fallecimientos, 51 en 2019 y 37 en 2024. Sin embargo, se registró un aumento en los fallecidos en “turismos y otros vehículos”, lo que indica la necesidad de reforzar las medidas de seguridad para los ocupantes de vehículos.

En torno al 22% de las **personas implicadas en accidentes de tráfico** tiene entre 45 y 54 años; el 18% entre 35 y 44; el 18 % entre 25 y 34; el 15% entre 15 y 24; el 15% entre 55 y 64; el 9% 65 o más años, y el 3 % restante tiene menos de 15 años. Así, sólo un 9 % del total de personas accidentadas son mayores de 64 años .

En cambio, entre las personas **heridas graves** registradas por la Ertzaintza, el porcentaje de mayores de 64 años sube hasta el 24%. En cuanto a las personas fallecidas, el 81% tiene entre 18 y 65 años, y el 19 % restante, más de 65 años. En 2024 no ha habido menores de 18 años entre las víctimas mortales.

Accidentes mortales en Navarra

En **Navarra**, la tendencia en **mortalidad** por accidentes de tráfico también fue de **descenso**. Hubo un total de **24 fallecidos**, el tercer año con menos víctimas en las últimas dos décadas, y una reducción del 71% desde 2004. La gran mayoría de los fallecidos en Navarra, **el 90%**, eran **conductores**. Los



SERVICIOS

accidentes se caracterizaron por un alto número de víctimas en turismos (14), salidas de vía (13), y vías interurbanas (21), con una mayoría de hombres fallecidos, el 80%. Cabe mencionar que agosto fue el mes más trágico en las carreteras navarras.

A pesar de la disminución en la mortalidad, Navarra experimentó un **aumento del 13% en el número de heridos graves**, llegando a 160, especialmente en áreas urbanas, 61%. La mayoría de las víctimas mortales tenían entre 45 y 64 años, siendo nueve de cada diez los conductores del vehículo siniestrado y más del 80% hombres. Además, el jueves fue el día de la semana con mayor número de víctimas mortales.

Accidentes mortales en España

A nivel nacional, la Dirección General de Tráfico (DGT) continúa su labor de recopilación y análisis, proporcionando una visión integral de la situación. Los datos revelan un **incremento en los desplazamientos**, con un **aumento del 3,15% respecto a 2023**, marcando un **récord histórico**.

A pesar de que las vías convencionales siguen siendo las más peligrosas, con un 72% de las víctimas mortales, se ha observado un aumento en los fallecidos en autopistas y autovías, un 7% más que el año anterior.

El perfil del fallecido se mantiene constante: varón de mediana edad, conductor de automóvil, con la distracción como factor predominante. Los colectivos vulnerables (motoristas, peatones, conductores de ciclomotores y usuarios de VMP) siguen siendo los más expuestos a riesgos.

EN DATOS

- En **España** se contabilizaron **1.040 accidentes mortales, con 1.154 fallecidos y 4.634 heridos graves**, y aumento de los accidentes con múltiples víctimas (91) con 205 fallecidos.
- **Euskadi** cerró 2024 con **37 personas fallecidas** por accidente de tráfico.
- La mortalidad descendió en **Gipuzkoa** (con 19 fallecimientos, 11 menos que en 2023), mientras que aumentó en **Álava** (8 fallecimientos, 2 más) y en **Vizcaya** (con 10, 2 más).
- El **54 % de las personas fallecidas** pertenecía a un **colectivo vulnerable**; sobre todo, motoristas (15) y viandantes (5).
- En torno al 22% de las personas implicadas en accidentes de tráfico tiene entre 45 y 54 años; el 18% entre 35 y 44; el 18 % entre 25 y 34; el 15% entre 15 y 24; el 15% entre 55 y 64; el 9% 65 o más años, y el 3% restante tiene menos de 15 años. Sólo un 9% del total de personas accidentadas son mayores de 64 años.
- **Por primera vez desde 2017, no falleció ningún ciclista.**
- **Navarra** registró el tercer año con **menor número de víctimas mortales en las dos últimas décadas**, con un total de **24 fallecidos**.
- Desciende en un 3% la mortalidad de los usuarios vulnerables, con 18 peatones fallecidos menos.

2. Parque automovilístico y combustibles

La edad media de los coches en España supera los 14 años



SERVICIOS

El mercado automovilístico se mantuvo con una **recuperación moderada**, con un **aumento de la creación de coches eléctricos en progreso**. Aunque se anticipa una continuidad en la recuperación del mercado, la incertidumbre económica y la volatilidad de los precios de los combustibles podrían moderar el crecimiento. La adopción de vehículos eléctricos (VE) sigue su curso moderadamente ascendente, pero la **insuficiente infraestructura de carga y las barreras de asequibilidad** persisten como **obstáculos**.

El año 2024 se presentó así como un **período de transición y adaptación para el sector de la automoción y la movilidad**. A los desafíos persistentes de años anteriores se sumaron las nuevas dinámicas impulsadas por la acelerada transición hacia la movilidad sostenible, y la creciente complejidad de la regulación en las áreas urbanas.

EN DATOS

- La **edad media del parque de automóviles en España** alcanza los **14,2 años**, uno de los más envejecidos de Europa. Uno de cada dos vehículos en España tiene más de 15 años.
- Seis de cada diez vehículos en España tienen **Etiqueta B (29,7% del parque)** o **no tienen distintivo ambiental (29,4%)**.
- Durante 2024, el **parque de vehículos 0 y ECO** ha aumentado un 50,9% y un 31% respectivamente, pero solo **representa el 5,7% del parque total**.
- Los **eléctricos puros** cuentan con una presencia residual en el parque: **1,5% en autobuses; 0,6% en turismos y comerciales; y un 0,1% en industriales**.

3. Asistencias realizadas por el RACVN

Cambios en la naturaleza de las asistencias por las implementación de las ZBE

El RACVN continúa fortaleciendo entre sus socios y beneficiarios una gama integral de servicios, que abarcan desde la asistencia mecánica hasta el apoyo personal. En 2024, se han introducido mejoras y nuevas coberturas para adaptarse a las necesidades cambiantes de los usuarios, como el **dispositivo AutoHelp**.

En **2024**, el RACVN registró un total de **9.978 llamadas atendidas para asistencias en carretera**, abarcando tanto entornos urbanos como interurbanos. Cabe destacar que la implementación de **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en los centros urbanos y el auge de la movilidad eléctrica** están comenzando a **generar cambios sustanciales en la distribución y naturaleza de las asistencias** requeridas. Por eso, se anticipa un aumento en la demanda de servicios en áreas urbanas y una mayor necesidad de infraestructura de carga para vehículos eléctricos.

EN DATOS

- 5113 expedientes
- 3.954 asistencias a socios con carnet Modalidad Senior
- 1.144 asistencias a socios con carnet Modalidad Asistencias
- 15 asistencias a socios con carnet Modalidad Empresa
- 7.625 servicios acometidos

Principales **causas de asistencia en 2024** (muy similar a las de años anteriores):



- Batería: causa principal, representando el 29,57% de las asistencias, con un total de 1.112 expedientes
- Neumáticos: 14,8% de los casos
- Problemas de motor: Un 10% de los casos
- Sistema de frenos: Un 8% de los casos
- Sistema de dirección: Un 6% de los casos



4. Implementación de ZBE

Un nuevo paradigma en la movilidad urbana

2024 ha marcado un **punto de inflexión en la movilidad urbana**. La entrada en vigor de las ZBE ha supuesto un cambio trascendental en la movilidad en las ciudades, y uno de los mayores obstáculos ha sido la diversidad de regulaciones entre municipios. La **falta de homogeneidad en las normativas de las ZBE** ha generado confusión entre los conductores, quienes se enfrentan a un mosaico de reglas al desplazarse entre ciudades. Esta diversidad, si bien responde a las particularidades de cada municipio, evidencia la necesidad de una mayor coordinación a nivel nacional.

Desde el **RACVN** se ha trabajado, y se seguirá trabajando, por **defender el derecho básico y constitucional a la movilidad individual de los ciudadanos**, velando siempre por la accesibilidad a los vehículos, y abogando por una transición justa hacia la movilidad sostenible, que considere las necesidades de todos los usuarios.

De ahí que se hayan impugnado las ZBE implantadas en Bilbao y San Sebastián, considerando la aplicación de esta norma una **disminución de la libertad de movimiento de los automovilistas**. Desde el RACVN se entiende que la movilidad es sinónimo de libertad, y cuando desde la administración se le dice a los ciudadanos con qué coches puede moverse y por qué barrios pueden hacerlo según qué tipo de coche posea, se limita la capacidad de movimiento de los ciudadanos.

En esta línea, desde el RACVN se celebra la **abolición de las ZBE en Francia** por parte de una comisión de la Asamblea Nacional. Esta votación en el parlamento francés ha reflejado algunos de los argumentos del club de automovilistas al hilo de las críticas a la implantación de la ZBE de San Sebastián y Bilbao. En concreto, el relativo a la **discriminación social** implícita en la implementación de estas zonas de bajas emisiones en las ciudades, que penaliza, especialmente, a las personas y hogares con bajos ingresos, y sin capacidad económica para adquirir un coche nuevo que se ajuste a las nuevas etiquetas ambientales.

SERVICIOS