



INFORME ANUAL DE SINIESTRALIDAD VIAL — 2025 —

GRUPO DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES Y ATESTADOS

Sección de Policía Judicial
Policía Local de Málaga



Policía Local
de Málaga



ÍNDICE

1.	Introducción	5
2.	Evolución de la siniestralidad vial	6
2.1.	Gráfico comparativo interanual de siniestros viales (2016-2025).....	6
2.1.1.	Total de siniestros viales por meses.....	7
2.1.2.	Total de siniestros viales por días de la semana	8
2.2.	Siniestros por franja horaria.....	9
3.	Tipología de los siniestros.....	10
3.1.	Clasificación por tipo	10
3.2.	Causalidad	11
3.3.	Implicados	12
3.3.1.	Vehículos implicados	12
3.3.2.	Personas implicadas.....	13
3.4.	Siniestros viales por su resultado	15
4.	Lesionados en siniestro vial	16
4.1.	Lesionados por su gravedad	16
4.2.	Lesionados por grupo de edad.....	17
4.3.	Personas lesionadas por tipo de implicación y gravedad de las lesiones ...	18
5.	Fallecidos en siniestro vial.....	19
5.1.	Comparativa interanual (2018-2025).....	19
5.2.	Casuística de fallecidos 2025	20
5.3.	Fallecidos según su implicación	21
6.	ATROPELLO DE PEATONES	22
6.1.	Vehículos implicados	22
6.2.	Peatones atropellados por grupo de edad	23
6.3.	Peatones atropellados por sexo	23
6.4.	Peatones atropellados por gravedad de las lesiones.....	24
6.5.	Responsabilidad del atropello.....	24
6.6.	Casuística de los atropellos.....	25
6.6.1.	Atropellos causados por peatones	25
6.6.2.	Atropellos causados por conductores	26
7.	VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL.....	27
7.1.	Siniestralidad VMP.....	27
7.1.1.	Resultado.....	27
7.1.2.	Datos comparativos de siniestros VMP, años 2020 a 2025	28
7.1.3.	Vehículos implicados	28
7.1.4.	Tipo de siniestro vial.....	29
7.1.5.	Causalidad.....	30
7.1.6.	Lesiones.....	31
8.	VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS.....	32
8.1.	Siniestralidad motocicletas y ciclomotores	32
8.1.1.	Resultado.....	32
8.1.2.	Datos comparativos años 2020 a 2025	33
8.1.3.	Vehículos implicados	33



8.1.4.	Tipo de siniestro vial.....	34
8.1.5.	Causalidad.....	35
8.1.6.	Lesiones.....	36
9.	Delitos detectados en siniestros viales	37
9.1.	Total de atestados instruidos en 2025.....	37
9.2.	Comparativa interanual de atestados con siniestros viales (2020-2025)....	37
9.3.	Tipología delictiva detectada en siniestro vial	38
9.4.	Siniestros viales con tasa de alcoholemia positiva	39
10.	Determinación de puntos y zonas de concentración de SINIESTROS VIALES 40	
10.1.	Criterios para la determinación de puntos o zona de concentración de siniestros.....	40
10.2.	Estudio mediante la geolocalización de siniestros	42
10.3.	Puntos de concentración de siniestros viales	43
10.3.1.	Avenida Fátima.....	43
10.3.2.	Confluencia de las calles Amador de los Ríos y Gabriel y Galán	46
10.3.3.	Confluencia de la calle del alcalde Díaz Zafra y Avda. Ortega y Gasset 48	
10.3.4.	Glorieta de camino San Julián con la N-348	51
10.4.	Zonas de Especial Conflictividad	55
10.4.1.	Plaza Manuel Azaña	55
10.4.2.	Avenida Andrés LLordén, Jiménez Fraud y calle Rosamunda	58
10.4.3.	Avenida de Washington.....	61
10.4.4.	Calle Don Juan de Austria	64
10.4.5.	Plaza General Torrijos.....	67
10.4.6.	Confluencia de la avenida Juan XXIII y la avenida José Ortega y Gasset. 70	
10.4.7.	Plaza Poeta Manuel Alcántara	73
11.	REVISION PUNTOS NEGROS DEL AÑO 2024.....	76
11.1.	Intersección avenida Luis Buñuel con avenida de la Palmilla	76
11.2.	Intersección avenida Valle-Inclán con calle José Luis Estrada.....	77
11.3.	Intersección avenida Carlos Haya con calle Ortega de Prados.....	78
11.4.	Intersección avenida Santa Rosa de Lima con calle Competa	79
11.5.	Plaza del Poeta Manuel Alcántara	80
11.6.	Confluencia de las calles Amador de los Ríos y Gabriel y Galán.....	81
12.	INFORMES DE SINIESTRALIDAD VIAL 2025 (PARCIALES).....	82
13.	RECOMENDACIONES GENERALES.	83
	Recomendación 1.- Instrucción sobre control y vigilancia del tráfico.	84
	Recomendación 2.- Programación Anual de Campañas propias de Control y Vigilancia del Tráfico.	84
	Recomendación 3.- Programación Anual de Controles de Alcohol/Drogas.....	84
	Recomendación 4.- Informe Anual de Siniestralidad Vial. Consolidación del apartado específico sobre motocicletas y ciclomotores.	85
	Recomendación 5.- Campaña de Control y Vigilancia de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).	85



Recomendación 6.- Campaña de Control y Vigilancia de Motocicletas y Ciclomotores.....	85
Recomendación 7.- Colectivos vulnerables. Establecer rutas seguras para peatones, ciclistas y VMP.	86
Recomendación 8.- Instalación de sistemas de foto-rojo.	86
Recomendación 9.- Velocidad I. Control de la velocidad mediante cinemómetros fijos.	86
Recomendación 10.- Velocidad II. Control de la velocidad mediante cinemómetros estáticos (sobre trípode y sobre vehículo).	87
Recomendación 11.- Velocidad III. Instalación de radares pedagógicos.....	87
Recomendación 12.- Velocidad IV. Control específico de la velocidad de motocicletas y ciclomotores.....	87
Recomendación 13.- Mejorar la visibilidad en las intersecciones.	88
Recomendación 14.- Auditoría de seguridad vial de las vías afectadas por siniestros viales graves (fallecidos o heridos graves) y de los carriles bici por donde circulan bicicletas/VMP, para la identificación de deficiencias y propuesta de medidas correctoras.....	88
Recomendación 15.- Plan integral de seguridad vial en zonas de ocio, litoral y áreas turísticas.	88
Recomendación 16.- Programa de seguridad vial alrededor de centros escolares y equipamientos sensibles.	89
Recomendación 17.- Refuerzo de la educación vial y campañas diferenciadas por colectivos.....	89
Recomendación 18.- Gestión segura de flotas de reparto, VTC y transporte profesional.....	89
Recomendación 19.- Integración de la seguridad vial en la planificación urbana y de movilidad.	90
Recomendación 20.- Observatorio local de siniestralidad vial y evaluación de medidas.	90
Recomendación 21.- Mejora de la accesibilidad y seguridad vial para personas mayores y con movilidad reducida.....	90
14. REFLEXIONES FINALES.....	92



1. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como finalidad analizar la seguridad vial en el ámbito urbano y competencial del término municipal de Málaga, bajo la responsabilidad de la Policía Local. Para ello, el Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados (G.I.A.A.) elabora este documento a partir de los datos registrados en los siniestros viales acontecidos durante el año 2024, en los que ha intervenido la Policía Local de Málaga mediante las distintas unidades descentralizadas de las Jefaturas de Policía de Barrio, así como el propio Grupo de Investigación.

En cuanto a la metodología empleada, el estudio de la siniestralidad se realiza utilizando los registros de la base de datos de siniestros de tráfico facilitada por el Grupo de Informática y Telecomunicaciones de esta Policía. A partir de estos datos se elaboran comparativas de los distintos factores, tomando diversos parámetros de la siniestralidad vial y analizando su evolución temporal, la distribución por periodos, la causalidad, los tipos de vehículos implicados y los factores humanos asociados, así como la lesividad de los distintos afectados, diferenciada según gravedad, grupo de edad, sexo, etc.

Se dedica una atención específica a los fallecidos en siniestros viales, a los atropellos producidos dentro del término municipal y a la incidencia de los vehículos de movilidad personal y su casuística, así como de los vehículos de dos ruedas.

Asimismo, se recogen los diferentes ilícitos penales en cuya investigación el G.I.A.A. ha instruido atestados como consecuencia de los siniestros viales ocurridos en la ciudad.

Tras el desarrollo de todo este contenido, se lleva a cabo un análisis detallado de los datos con el fin de identificar puntos o tramos de la red viaria local donde, de forma recurrente, se concentra un mayor número de siniestros viales, conforme a los criterios establecidos en el Manual de Instrucciones IAQ:006/NIVEL III de esta Policía Local. Ello permite valorar la implantación de posibles medidas correctoras dirigidas a disminuir la siniestralidad en dichas vías.

Por último, se incorporan una serie de recomendaciones generales orientadas a la adopción de medidas correctoras potenciales, con el propósito de reducir la siniestralidad a la luz de los datos analizados en el presente informe.

El desarrollo del presente informe se ha llevado a cabo por el Oficial D. Francisco José Gámez Moyano y los Policías, supervisado por el Subinspector D. José Luis Romero Capitán.

Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados (G.I.A.A.)

Actriz Rosario Pino, 18 (29014) Málaga

Tfno. 951 927 500

Email: atestados.plocal@malaga.eu



2. EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

2.1. Gráfico comparativo interanual de siniestros viales (2016-2025)

Con relación a los siniestros viales, indicar que en la Policía Local de Málaga se han registrado, a lo largo del año 2025, un total de **5.247 siniestros viales**, de los cuales, **3.210 fueron con víctimas**.



Figura 1: Evolución de los siniestros viales en el municipio de Málaga, 2016-2025

En la figura 1 se observa que, tras la pandemia, se ha normalizado un incremento anual en el número de siniestros viales. De los 5.247 siniestros registrados, 2.037 corresponden a incidentes con solo daños materiales y 3.210 a siniestros en los que se produjeron tanto daños materiales como personas lesionadas.

De los 3.210 siniestros con heridos, se distinguen los siguientes datos:

LESIVIDAD	TOTAL
Personas heridas leves	4.077
Personas heridas graves	138
Fallecidas	14



2.1.1. Total de siniestros viales por meses

En la siguiente tabla se presenta una comparativa del número total de siniestros viales registrados mensualmente entre los años 2019 y 2025. En cada año se han señalado en color rojo los meses que concentran la mayor siniestralidad.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ENERO	417	261	208	291	338	336	379
FEBRERO	370	271	184	313	290	321	390
MARZO	403	134	282	291	347	408	425
ABRIL	386	45	257	349	373	430	411
MAYO	375	115	317	378	406	425	476
JUNIO	366	248	323	405	367	449	462
JULIO	366	282	360	362	367	436	513
AGOSTO	302	234	343	384	364	421	478
SEPTIEMBRE	302	259	353	350	371	351	470
OCTUBRE	304	279	364	341	402	390	452
NOVIEMBRE	304	240	349	373	392	375	377
DICIEMBRE	275	288	321	338	337	388	414

Tabla total siniestros viales por meses (2019-2025)



2.1.2. Total de siniestros viales por días de la semana

En la tabla adjunta se recoge el número total de siniestros viales según el día de la semana, apreciándose que el índice de siniestralidad más elevado se concentra en los viernes durante los últimos cinco años, mientras que los valores más bajos corresponden a los sábados y domingos.

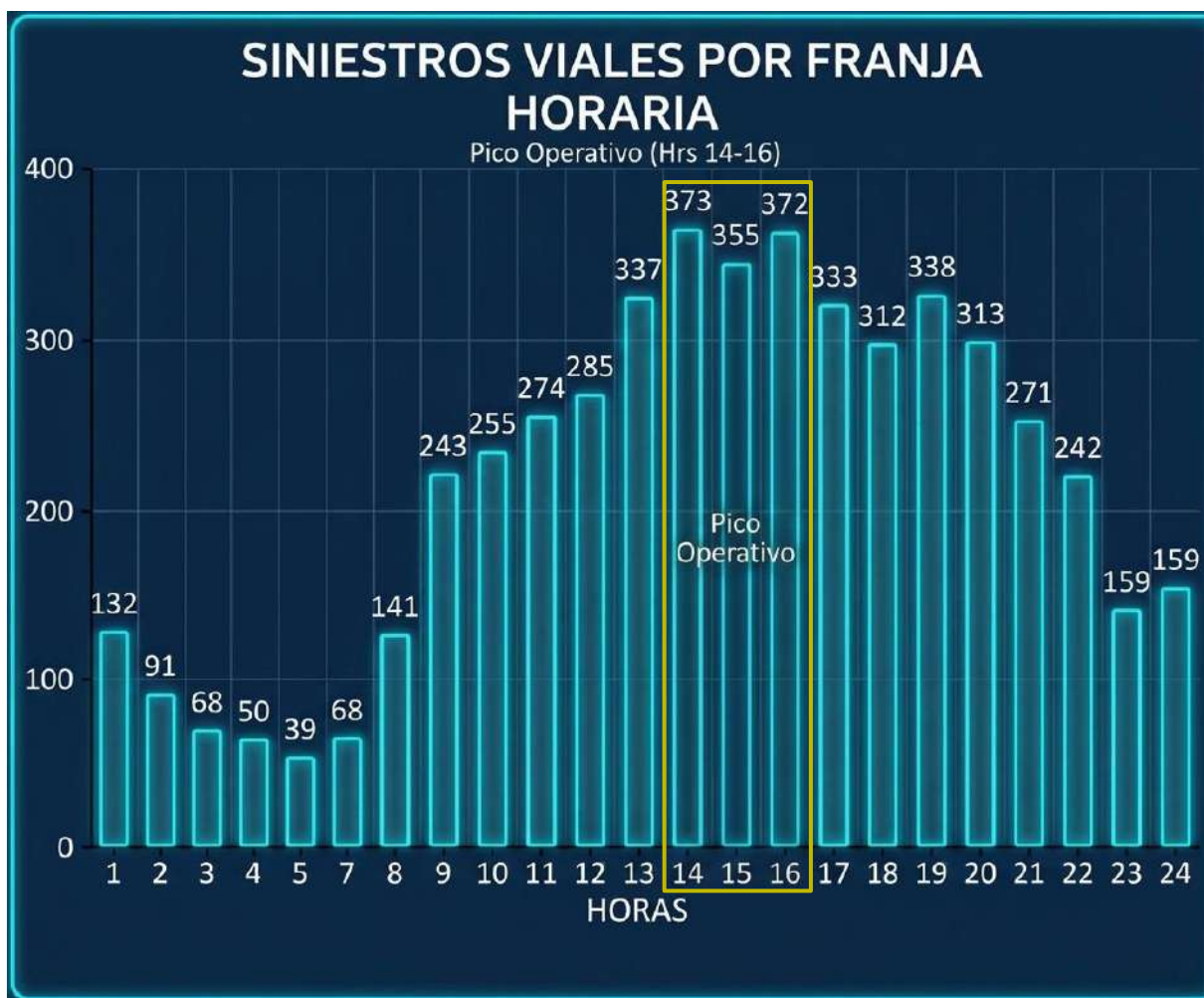
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
LUNES	629	435	528	639	658	785	786
MARTES	664	367	529	584	642	717	810
MIÉRCOLES	662	407	521	631	655	663	810
JUEVES	625	429	547	621	646	698	803
VIERNES	657	447	628	706	718	824	870
SÁBADO	520	328	512	580	552	553	630
DOMINGO	413	243	396	414	448	490	538

Tabla total siniestros viales por días de la semana (2019-2025)



2.2 Siniestros por franja horaria

En la siguiente gráfica se representa el número de siniestros viales registrados en 2025 distribuidos por franjas horarias. Se aprecia un pico de siniestralidad en el intervalo comprendido entre las 13:00 y las 16:00 horas, mientras que el menor número de siniestros se concentra entre las 02:00 y las 08:00 horas. De forma más precisa, el máximo diario se alcanza entre las 13:00 y las 14:00 horas, franja en la que se contabilizan 373 siniestros.



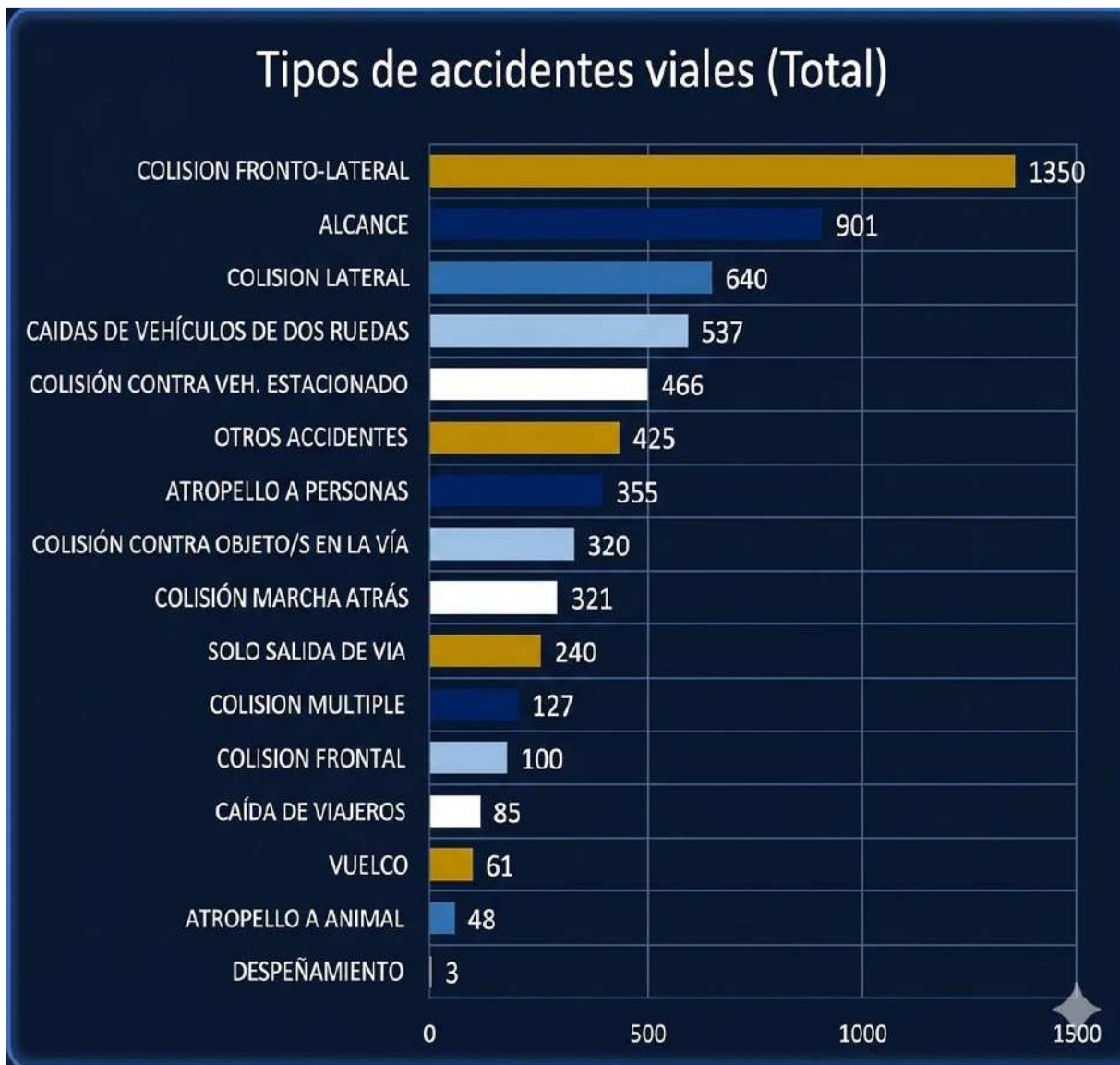
Gráfica de siniestros viales según la franja horaria en el año 2025



3. TIPOLOGÍA DE LOS SINIESTROS

3.1. Clasificación por tipo

En este diagrama de barras se clasifican los siniestros viales ocurridos en 2025 según su tipología.

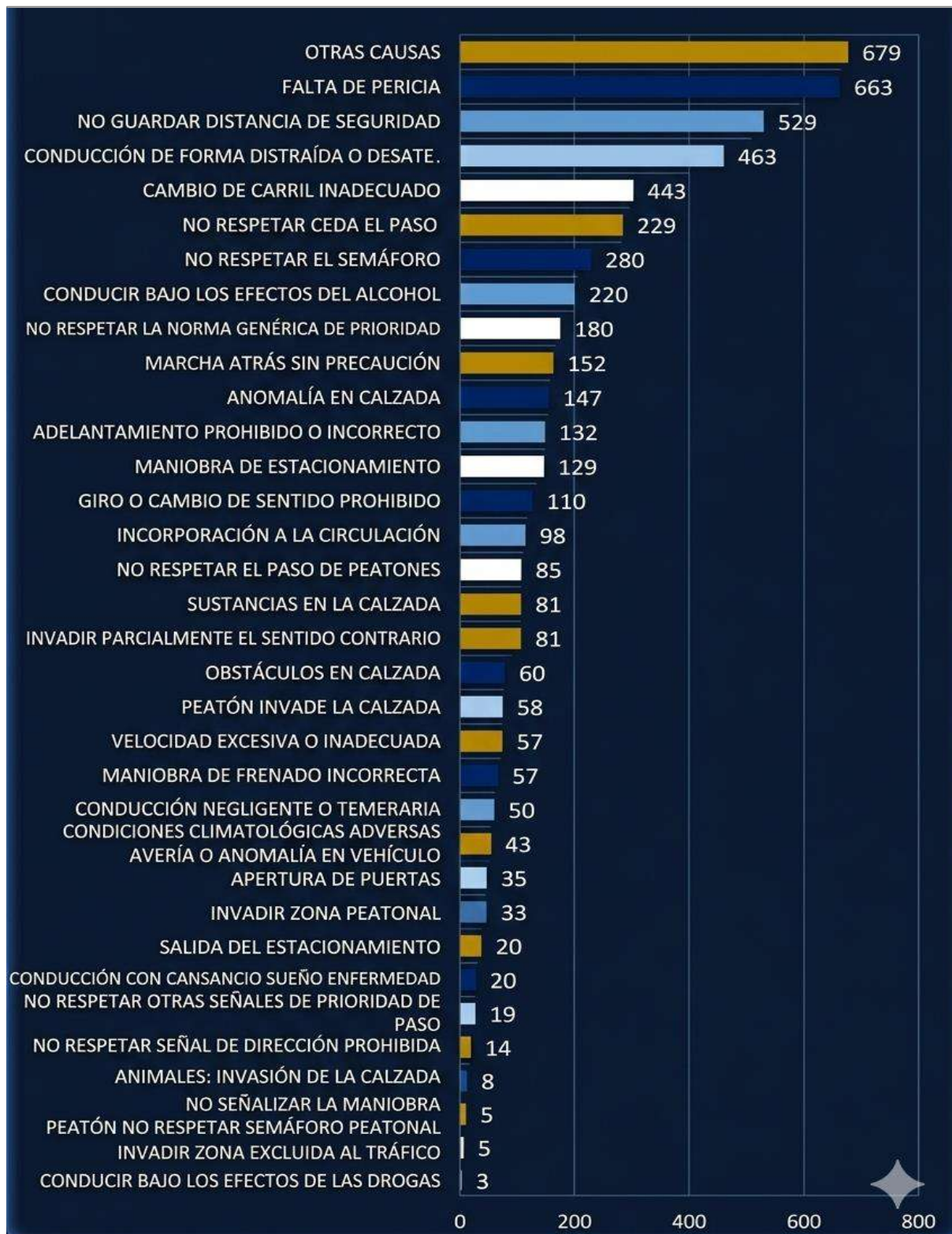


Gráfica representando los tipos de siniestros viales en el año 2025



3.2. Causalidad

De las diversas causas de los accidentes de tráfico ocurridos durante el año 2025, la más frecuente es no respetar la falta de pericia.



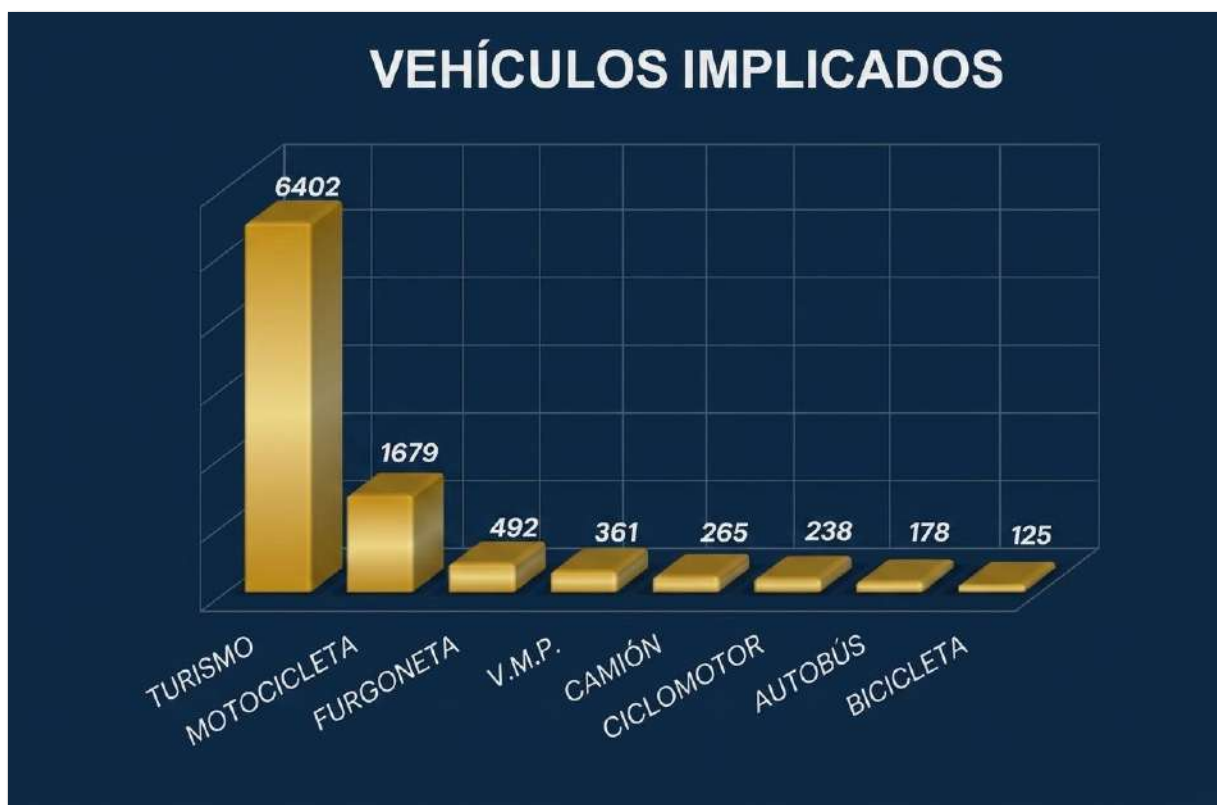
Gráfica causas siniestros viales en el año 2025



3.3. Implicados

3.3.1. Vehículos implicados

En la gráfica se muestra el total de 9.798 vehículos implicados en los siniestros viales registrados durante el año 2025, desglosados según el tipo de los mismos.



Gráfica total de tipos de vehículos implicados en siniestros viales en Málaga en el año 2025

*OTROS	TOTAL
REMOLQUE	14
VEHÍCULOS ESPECIALES	16
AUTOCARAVANA	3
RESTO	58

Tabla detallada del número de *otros vehículos implicados



3.3.2. Personas implicadas

3.3.2.1. Implicados por grupo de edad

En esta sección se detallan los rangos de edad de las personas involucradas en los siniestros viales registrados en el municipio de Málaga a lo largo del año 2025, sin tener en cuenta si sufrieron lesiones o no, sumando un total de 10.412 personas.



Gráfica de personas implicadas en siniestro vial por grupo de edad en el año 2025



3.3.2.2. Implicados por sexo



Gráfica de personas accidentadas en el año 2025 por sexo

3.4. Siniestros viales por su resultado

En el 61,18 % de los siniestros atendidos por la Policía Local de Málaga, al menos uno de los intervinientes ha resultado lesionado, con diverso grado o tipología de afectación.



Gráfica de siniestro por resultado en el año 2025



4. LESIONADOS EN SINIESTRO VIAL

4.1. Lesionados por su gravedad

Del total de personas implicadas en siniestros viales durante el año 2025 (10.412 personas), 4.229 resultaron con algún tipo de lesión. En la gráfica adjunta se refleja la clasificación de dichas lesiones en función de su grado de gravedad.



Gráfica personas lesionadas en siniestros viales en 2025, clasificadas por la gravedad de las mismas



4.2. Lesionados por grupo de edad

La gráfica muestra los implicados en siniestro vial en el año 2025, clasificados por grupo de edad y gravedad de la lesión. La mayor parte de los implicados en un siniestro vial pertenecen al grupo de edad entre 18 y 64 años representando un 86,04%.



Gráfica personas lesionadas por grupo de edad y tipo de lesión en siniestros viales en 2025



4.3. Personas lesionadas por tipo de implicación y gravedad de las lesiones

En la totalidad de personas implicadas en siniestros viales con víctimas que han sido registradas por la Policía Local de Málaga en el año 2025, el 70,44 % resultó ser el conductor, el 21,78 % algún pasajero del vehículo y el 7,78 % peatones.



Gráfica personas lesionadas clasificadas por tipo de implicación en siniestros viales en 2025



Gráfica personas lesionadas clasificadas por tipo de lesión en siniestros viales en 2025



5. FALLECIDOS EN SINIESTRO VIAL

5.1. Comparativa interanual (2018-2025)

El promedio anual de víctimas mortales por siniestros viales durante el periodo 2018-2025 se sitúa por encima de las 10 personas, lo que constituye un indicador de referencia para el análisis evolutivo de la siniestralidad en el municipio. A partir de 2020 se constató una tendencia descendente y sostenida en la mortalidad asociada al tráfico en Málaga, reflejando una mejora progresiva en los parámetros de seguridad vial, unida a la influencia por la restricción de movilidad ocasionada por la COVID-19.

No obstante, en el ejercicio más reciente se ha producido un repunte del 40% en el número de fallecidos, que mantiene la trayectoria creciente que se inició en el año 2024, comprometiendo el alineamiento con la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, cuyo propósito es reducir en un 50 % las muertes por siniestros viales antes del año 2030.



Gráfica personas fallecidas comprendidas en el periodo 2018-2025



5.2. Casuística de fallecidos 2025

Definida según fecha, implicación, vehículo, edad, sexo, tipo de siniestro, causa y descripción.

- 7 de enero de 2025 Puente Juan Pablo II peatón, 35 años, atropello sobre paso para peatones (peatón tumbado en el mismo), **posible causa la falta de visibilidad del peatón al ocurrir el atropello de noche y encontrarse el peatón tumbado sobre la calzada vistiendo ropa oscura.**
- 28 de enero de 2025 Avda. de Santa Rosa de Lima conductor motocicleta, 47 años, salida de vía con posterior colisión con elemento fijo, posiblemente por merma o disminución de las condiciones psicofísicas, debido a la **previa ingesta de bebidas alcohólicas** y/o sustancias estupefacientes.
- 7 de febrero de 2025 Calle Júcar peatón, 80 años, atropello sobre paso para peatones, causa inmediata, **no respetar la prioridad de paso de los peatones** en paso habilitado para ellos.
- 31 de marzo de 2025 Calle Realenga de San Luis peatón, 77 años, atropello, **según video recabado del interior del Parque del Oeste, posible causa del mismo no respetar la prioridad de paso de los peatones al girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.**
- 4 de abril de 2025 Avda. Juan XXIII, confluencia con Avda. José Ortega y Gasset, conductor de motocicleta, 19 años, **exceso de velocidad de la motocicleta y el turismo no respetar fase semafórica en rojo que le afectaba.**
- 29 de mayo de 2025 Avda. Guerrero Strachan sentido centro ciudad (dentro túnel Monte Dorado), conductor de motocicleta, 60 años, colisión frontal al **invadir la motocicleta el sentido contrario**, todavía en investigación (pudo darle una bajada de azúcar previa).
- 4 de junio de 2025 Autovía MA-20 sentido Almería, concretamente en los carriles de incorporación hacia Málaga-centro y Teatinos-Universidad, justo debajo del puente de Avda. José Ortega y Gasset, conductor motocicleta, 57 años, colisión fronto/lateral oblicua, **cambio de carril brusco del vehículo turismo**, todavía en investigación.
- 8 de junio de 2025 avenida de Manuel Agustín Heredia, sentido este, peatona, 30 años, atropello previo a paso para peatones, aún en investigación, **la peatona cruza por zona no habilitada, conductor del turismo implicado, arrojó resultado positivo en alcohol y drogas, unido a una velocidad muy elevada, inadecuada para las circunstancias de la vía.**
- 12 de julio de 2025 avenida Valle Inclán (sentido Almería) confluencia con calle César Arbasia, conductor motocicleta, 29 años, colisión fronto/lateral, **no respetar el turismo la fase semafórica en rojo que le afectaba.**



- 24 de agosto de 2025 avenida de Manuel Agustín Heredia, sentido Torremolinos (confluencia con calle Córdoba), conductor motocicleta, 45 años, colisión fronto/lateral, **realizar el turismo que circulaba por avenida Manuel Agustín Heredia, giro prohibido a la izquierda siguiendo las indicaciones del GPS**. Conductor del turismo positivo en THC sin síntomas.
- 3 de septiembre de 2025 avenida de Washington, sentido norte, conductor motocicleta, 39 años (falleció en el hospital 16 días más tarde), colisión lateral por raspado negativo, **realizar el conductor del turismo cambio de carril sin la diligencia necesaria**. Asimismo y a consecuencia del siniestro, la pasajera de la motocicleta resultó con lesiones graves.
- 2 de octubre de 2025 avenida de Velázquez, sentido oeste, conductor de motocicleta de 43 años y peatón de 57 años, atropello, **peatón invade la calzada o cruza por zona no habilitada**
- 23 de noviembre de 2025, avenida de Valle Inclán en su sentido este, confluencia con la calle Alcalde José Luis Estrada, peatón de 44 años, atropello, **peatón cruza sobre paso para peatones regulado por semáforos con la fase para peatones en rojo**

De los trece siniestros donde se recogen las catorce personas fallecidas a lo largo del año 2025, sin encontrar alguna causa principal persistente, más allá del cruzar por zona no habilitada o fase semafórica no habilitante.

5.3. Fallecidos según su implicación

De los catorce fallecidos registrados, **ocho resultaron ser conductores de motocicletas y los seis restantes peatones**, por lo tanto, el 100 % de los fallecidos pertenecen a colectivos vulnerables desde el punto de vista de la seguridad vial.



6. ATROPELLO DE PEATONES

6.1. Vehículos implicados

Durante el año 2025 se contabilizaron un total de **311 siniestros viales** con implicación directa peatones. El análisis tipológico de los vehículos implicados evidencia que los turismos son el tipo más destacado, representando un porcentaje del **62,12 %**, seguido con un amplio margen por las motocicletas con un 10,9 %, y, finalmente, los V.M.P. y los vehículos de movilidad personal con un 9,7 % cada uno.

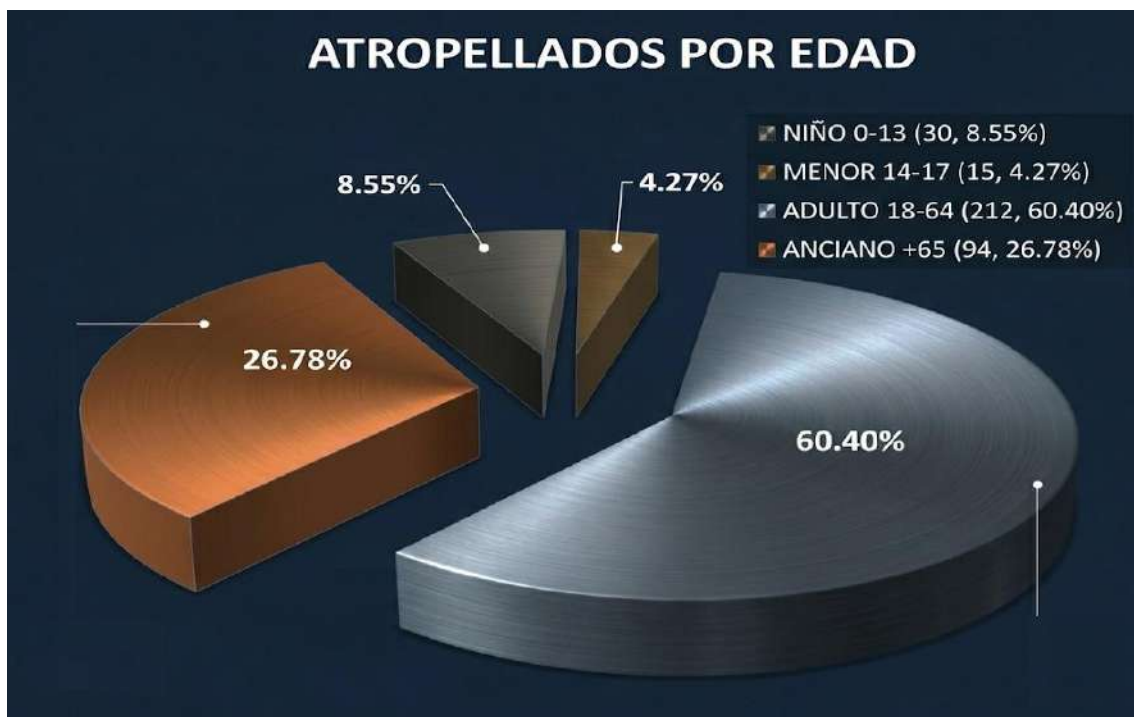
Conviene subrayar que, con posterioridad al atropello, en determinados supuestos se han desencadenado colisiones secundarias contra otros vehículos, lo que explica que el cómputo total de vehículos implicados (330) resulte ligeramente superior al número de atropellos inicialmente registrados.



Gráfico vehículos implicados en atropellos en el año 2025

6.2. Peatones atropellados por grupo de edad

Aunque el número de atropellos fueron 311, la cifra total de personas atropelladas asciende a 351, esta divergencia obedece a que, en un mismo atropello, se puede ver involucrados más de un peatón.



6.3. Peatones atropellados por sexo



Gráfico peatones atropellados por sexo en 2025



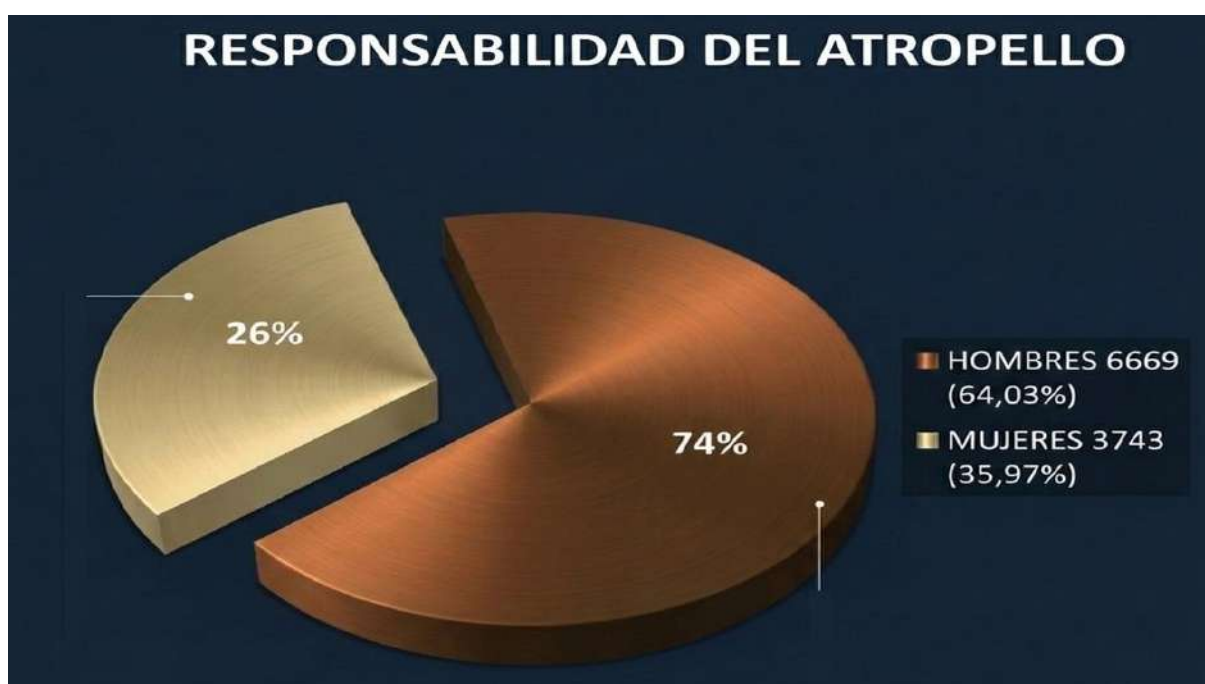
6.4. Peatones atropellados por gravedad de las lesiones

Del total de personas atropelladas (351), 26 de ellas resultaron ilesas, quedando la distribución de las lesiones sufridas por el resto de atropellados, tal y como queda recogido en la siguiente gráfica.



Gráfico peatones atropellados por tipo de lesión en 2025

6.5. Responsabilidad del atropello





6.6. Casuística de los atropellos

6.6.1. Atropellos causados por peatones

En relación a la casuística de los atropellos, del total de los mismos (311), 80 fueron causados por el peatón implicado.

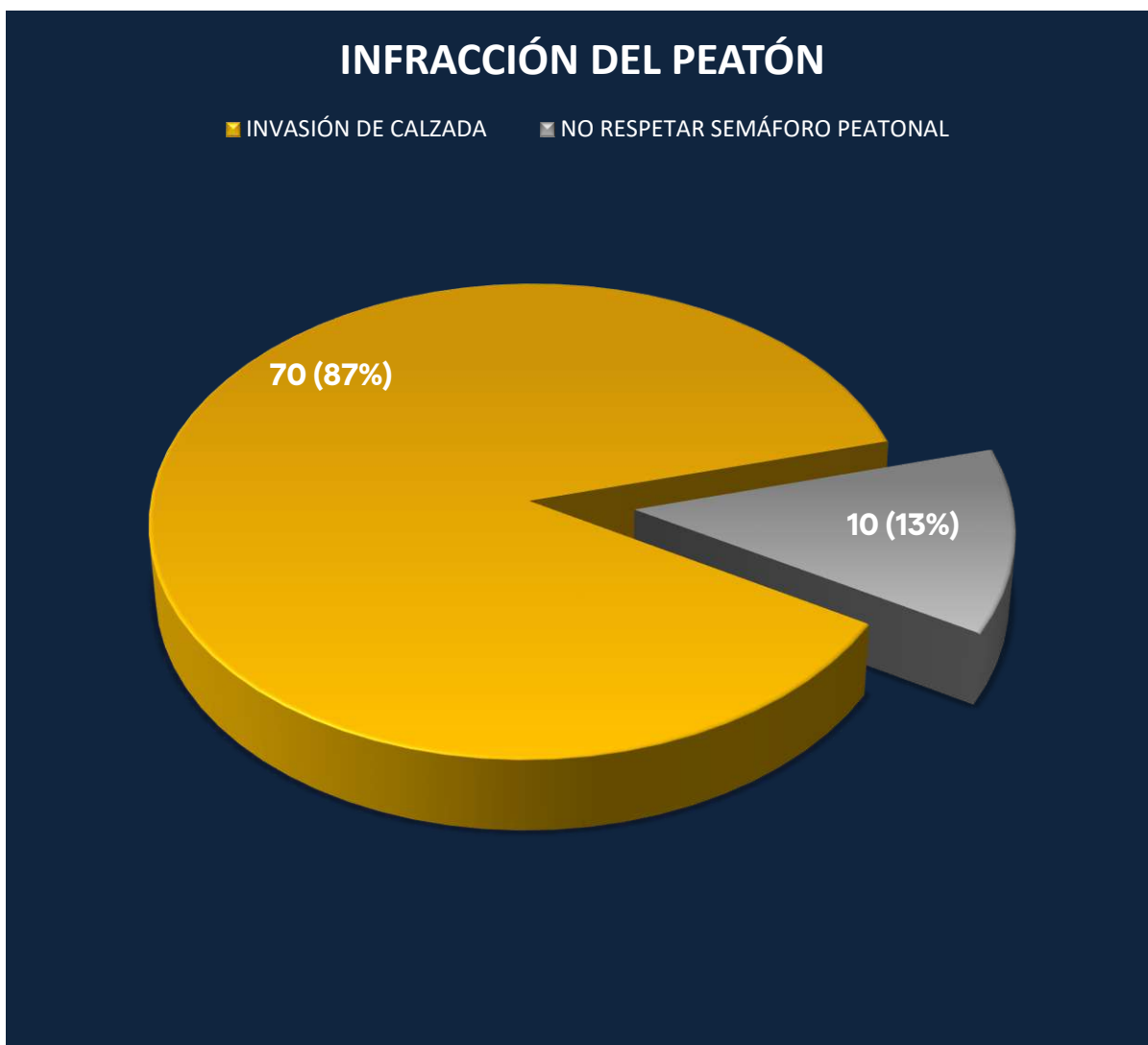


Gráfico atropellos causados por peatones 2025



6.6.2. Atropellos causados por conductores

El total de los 231 atropellos correspondientes al año analizado en el presente informe, en los que la responsabilidad fue atribuida al conductor, resulta especialmente relevante la infracción de no respetar el paso habilitado para los peatones con un porcentaje sobre el total de un 33,33 %, seguida del factor distracción que representa al 12,55 %.



Gráfico de barras con las infracciones cometidas por los conductores en atropellos 2025



7. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

7.1. Siniestralidad VMP

Durante el periodo objeto de análisis —año 2025— se han contabilizado 352 siniestros viales con implicación de algún tipo de Vehículo de Movilidad Personal (VMP). Del total de eventos registrados, en 314 se lamentaron daños personales, mientras que los 38 restantes se limitaron exclusivamente a daños de carácter material.

7.1.1. Resultado

El análisis porcentual muestra que en el 89,2 % de los siniestros registrados, al menos uno de los implicados en el mismo resultó lesionado, lo que pone de manifiesto la elevada lesividad asociada a esta tipología de siniestros. Por otra parte, el 10,8 % restante corresponde a incidentes de daños materiales.

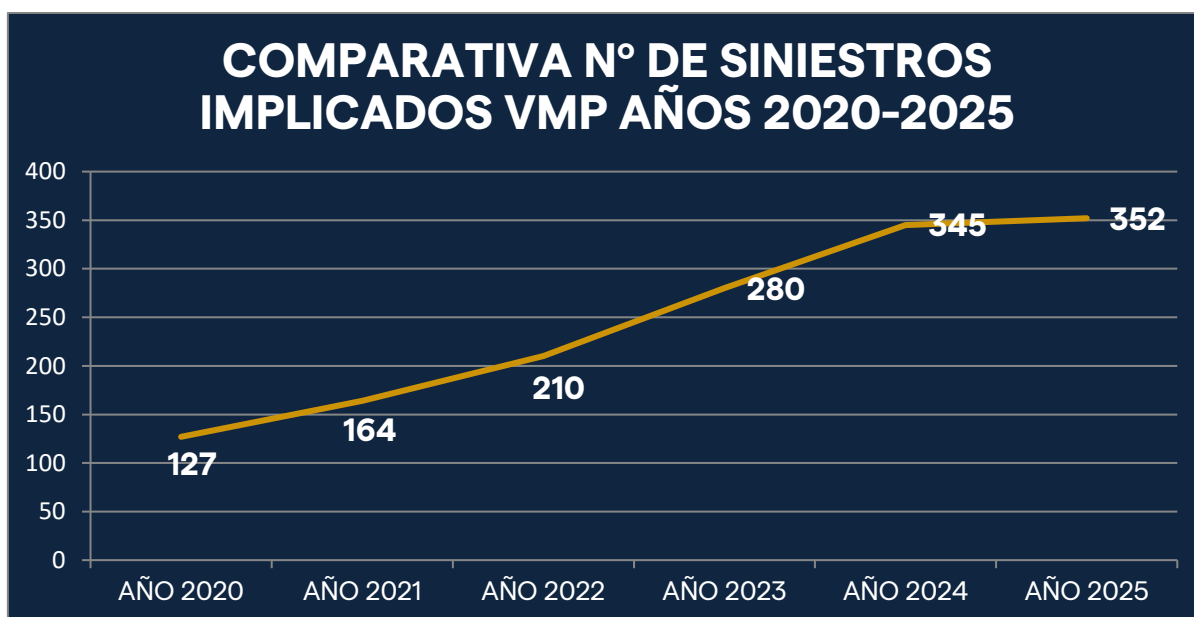


Gráfica VMP, personas implicadas en siniestro vial por su resultado en el año 2025



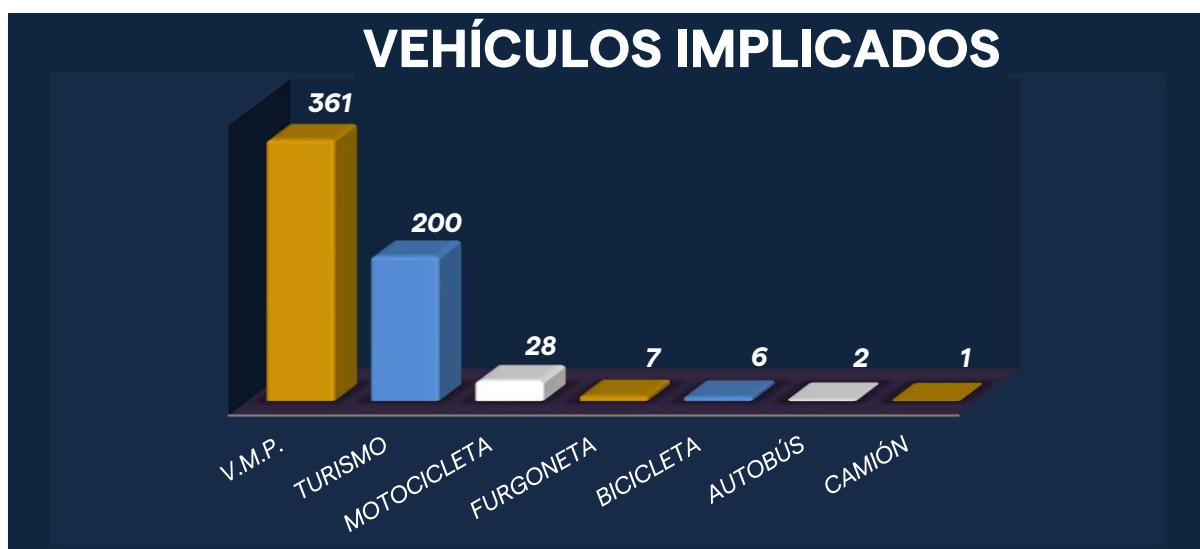
7.1.2. Datos comparativos de siniestros VMP, años 2020 a 2025

El informe de siniestralidad correspondiente al ejercicio 2024 señalaba que, en el quinquenio precedente, la siniestralidad asociada a VMP había experimentado un incremento acumulado superior al 171. No obstante, en el último año analizado, y pese a continuar registrándose un mayor volumen de siniestros con implicación de estos vehículos, el crecimiento interanual se ha moderado de forma significativa, situándose en un incremento del 2,02 %.



Gráfica comparativa del número de siniestros implicados VMP entre los años 2020 a 2025

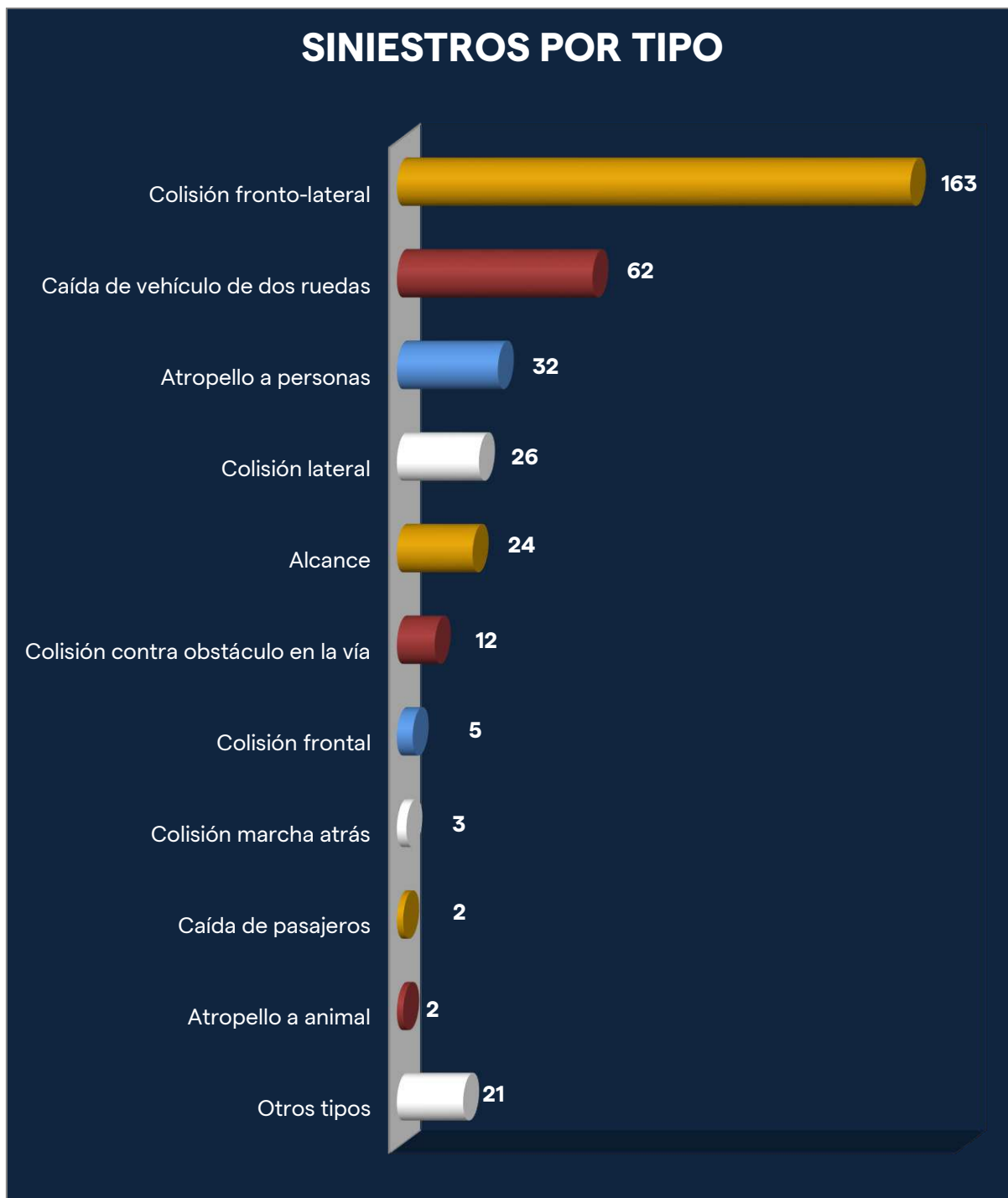
7.1.3. Vehículos implicados



Gráfica total de tipos vehículos implicados en siniestros con VMP en la ciudad en 2025



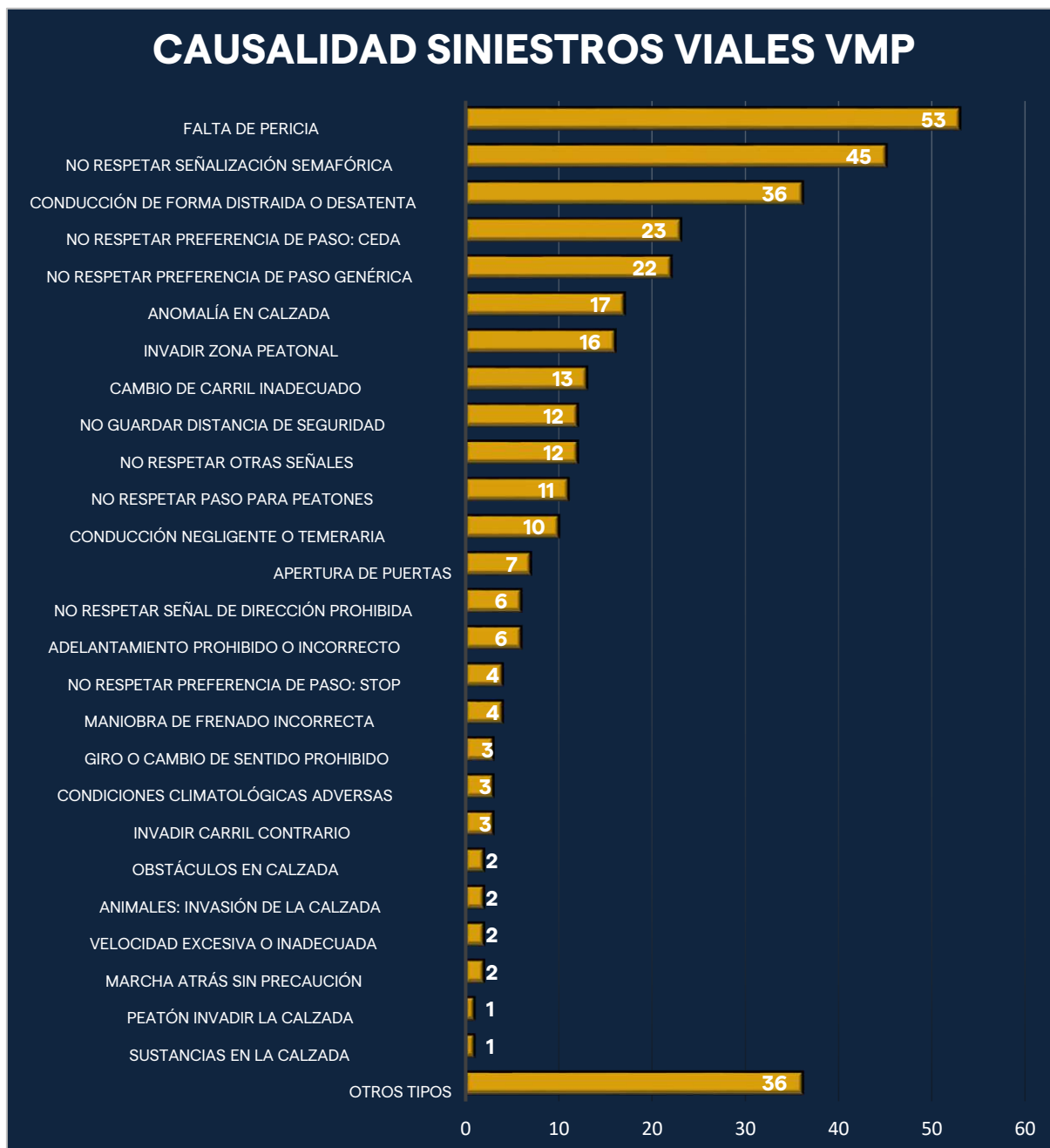
7.1.4. Tipo de siniestro vial



Gráfica total VMP implicados en siniestros viales según su tipología en 2025



7.1.5. Causalidad



Gráfica causas siniestros viales VMP 2025



7.1.6. Lesiones

De las personas implicadas en siniestros viales donde se ha visto involucrado, al menos, un vehículo de movilidad personal, su distribución según el grado lesivo queda recogido en la siguiente gráfica.



Gráfica personas lesionadas año 2025, clasificadas por la gravedad de las mismas



8. VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

8.1. Siniestralidad motocicletas y ciclomotores

En el presente informe se incorpora este nuevo apartado al constatar cómo, en los últimos años, se ha producido un aumento significativo en la implicación de ciclomotores y motocicletas en los siniestros graves y con fallecidos, especialmente, en el período objeto de estudio.

Durante el periodo objeto de análisis —año 2025— se han contabilizado 1808 siniestros viales con implicación de motocicletas y ciclomotores. Del total de eventos registrados, se vieron envueltos en los mismos 1688 motocicletas y 256 ciclomotores.

8.1.1. Resultado

De los 1808 siniestros viales en 1584 se lamentaron daños personales, mientras que los 224 restantes se limitaron exclusivamente a daños de carácter material. El análisis porcentual muestra que en el 87,6 % de los siniestros registrados, al menos uno de los implicados en el mismo resultó lesionado, lo que pone de manifiesto la elevada lesividad asociada a esta tipología de siniestros. Por otra parte, el 12,4 % restante corresponde a incidentes de daños materiales.

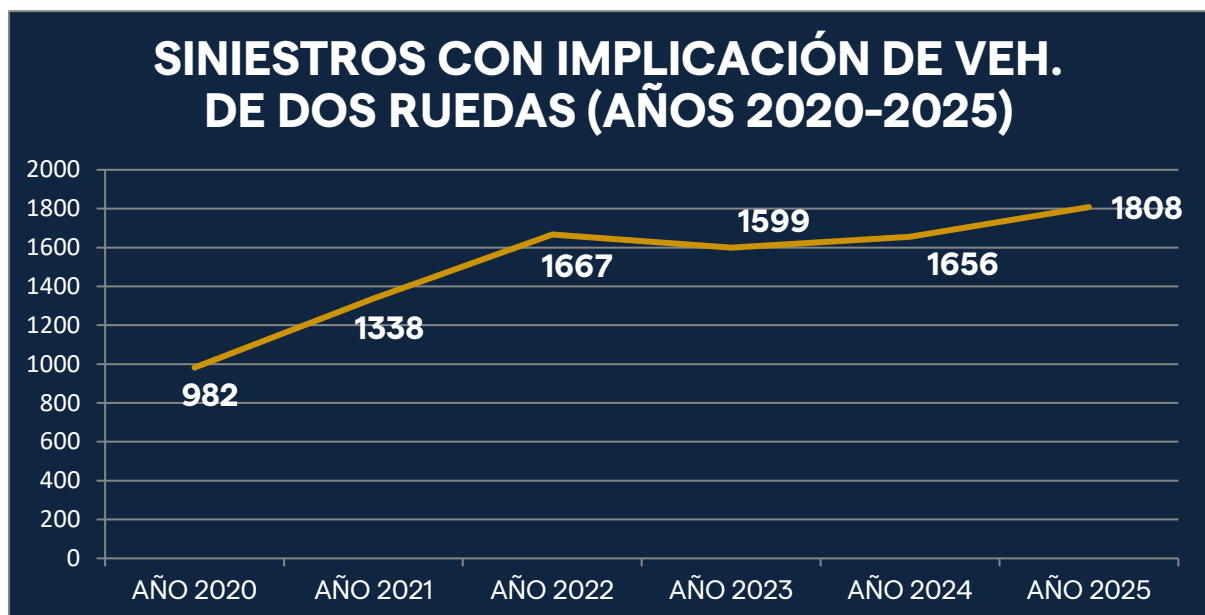


Gráfica de veh. de dos ruedas personas implicadas en siniestro vial por su resultado en el año 2025



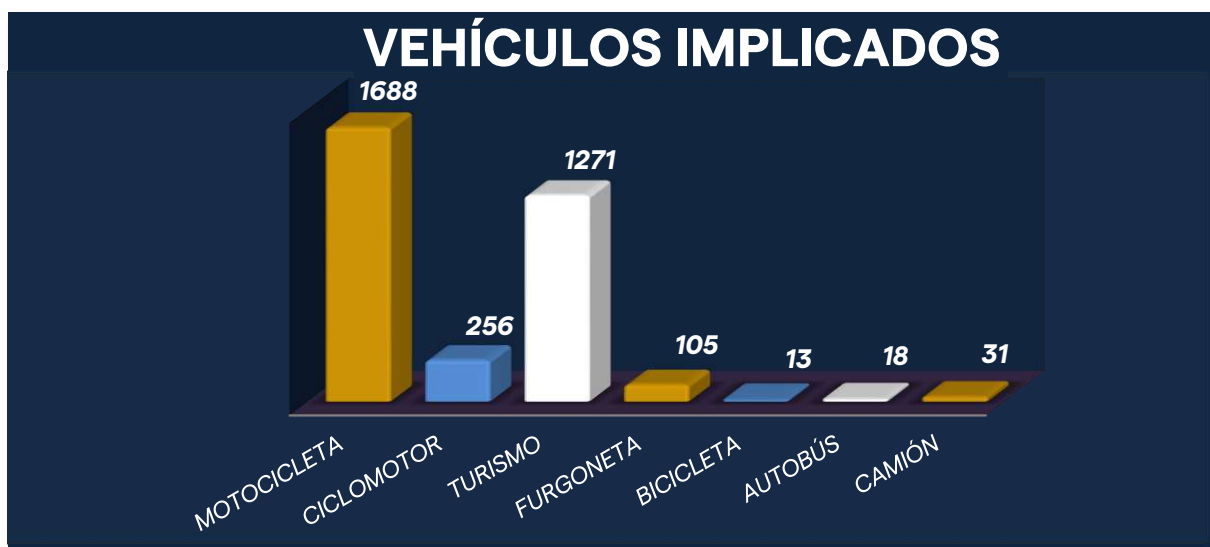
8.1.2. Datos comparativos años 2020 a 2025

En la siguiente gráfica se puede apreciar, en el año 2022, un aumento representativo del período post covid, con un mantenimiento estacional en los años 2023 y 2024 para terminar con un crecimiento exponencial en el periodo objeto del presente informe, situándose porcentualmente en el 9,18 %.



Gráfica comparativa del número de siniestros con veh. de 2 ruedas entre los años 2020 a 2025

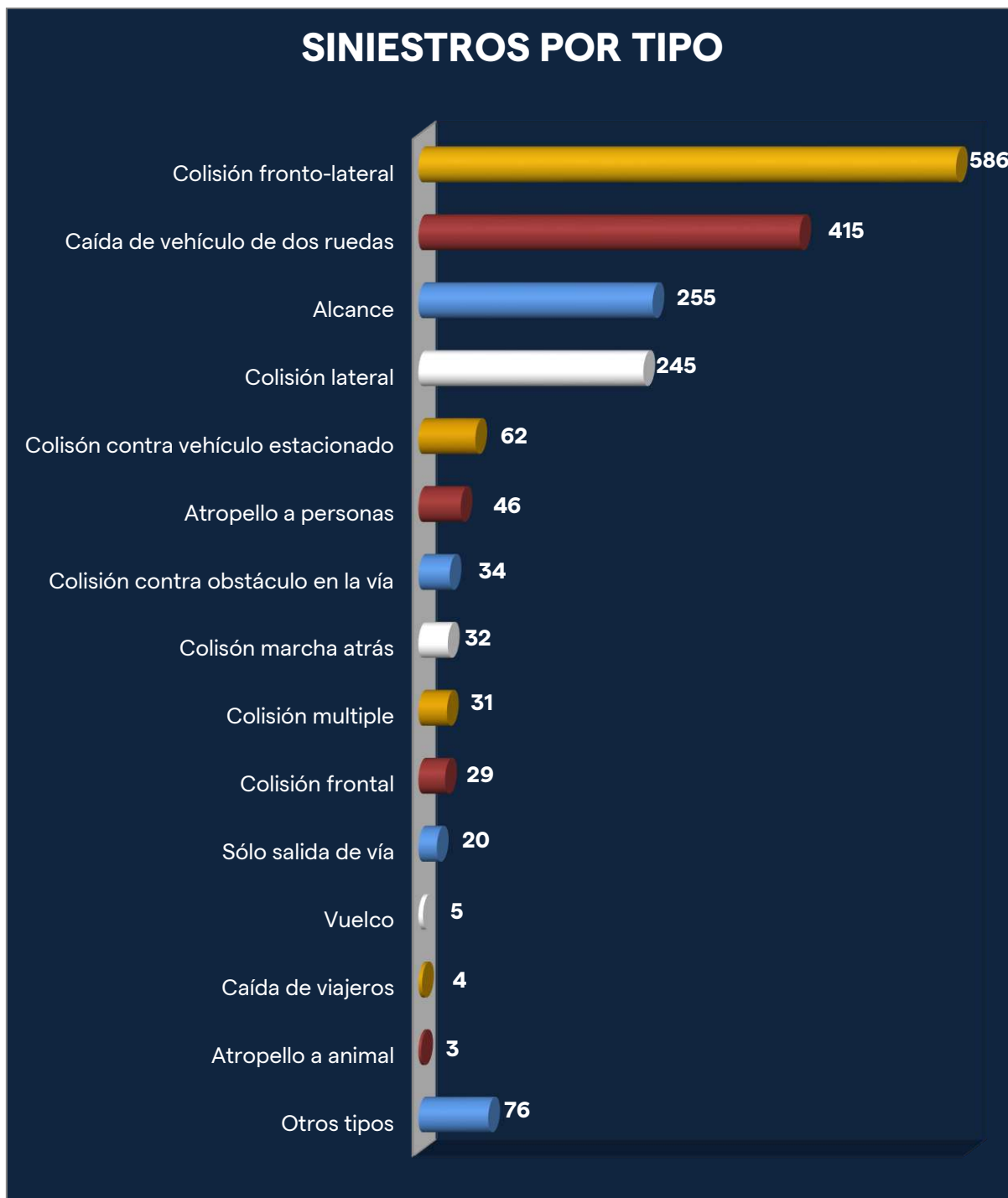
8.1.3. Vehículos implicados



Gráfica total de tipos vehículos implicados en siniestros con Veh. de 2 ruedas en 2025



8.1.4. Tipo de siniestro vial



Gráfica total veh. 2 ruedas implicados en siniestros viales según su tipología en 2025



8.1.5. Causalidad



Gráfica causas siniestros viales Vehículos de 2 Ruedas 2025



8.1.6. Lesiones

De las personas implicadas en siniestros viales donde se ha visto involucrado, al menos, una motocicleta o un ciclomotor, su distribución según el grado lesivo queda recogido en la siguiente gráfica.



Gráfica personas lesionadas año 2025, clasificadas por la gravedad de las mismas



9. DELITOS DETECTADOS EN SINIESTROS VIALES

9.1. Total de atestados instruidos en 2025

El Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados de esta Policía ha tramitado durante el año 2025 un total de **796 atestados** relacionados con los distintos delitos que le competen como unidad de Policía Judicial. De esa cifra, **379 expedientes** estuvieron vinculados a la ocurrencia de un siniestro vial.



Gráfico del total de atestados instruidos en 2025

9.2. Comparativa interanual de atestados con siniestros viales (2020-2025)



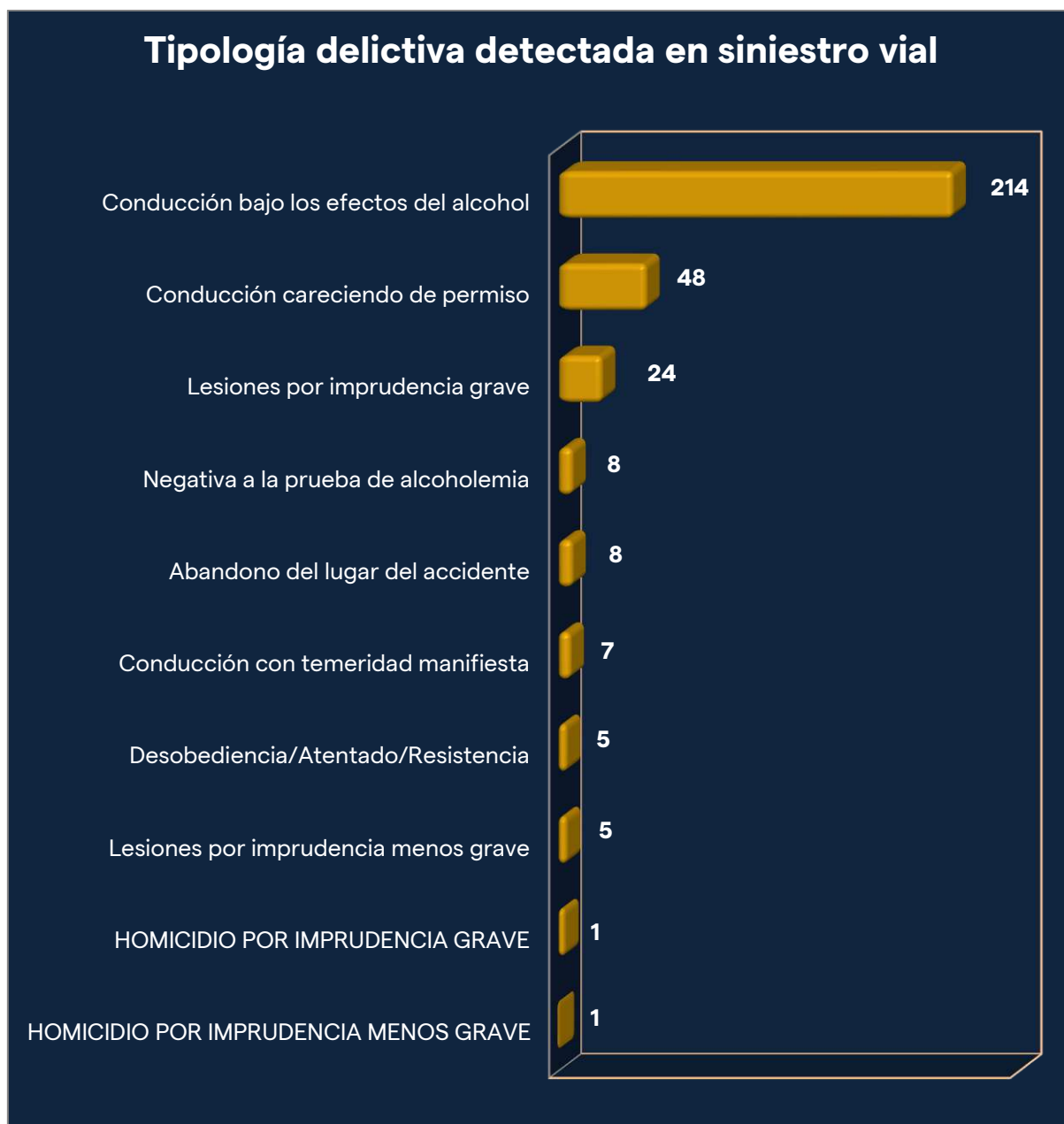
Gráfico comparativo de los Atestados instruidos con siniestro vial en el periodo 2020-2025



9.3. Tipología delictiva detectada en siniestro vial

En la tabla que se presenta a continuación se detallan los delitos denunciados en la mayoría de los 379 atestados instruidos con motivo de siniestros viales. No obstante, es preciso señalar que 89 de estos expedientes se elaboraron exclusivamente para comunicar lesiones graves sufridas por perjudicados u ofendidos, conforme a lo dispuesto en el artículo 85 de la LSTV, y otros 13 se confeccionaron para notificar el fallecimiento de personas implicadas en accidentes de tráfico. En este último caso, se trata de trece atestados que registran un total de catorce víctimas mortales.

Se quiere hacer mención que de los 324 delitos denunciados, el 66,05 % tienen su origen en el consumo y la influencia en la conducción del alcohol.



Gráfica de la tipología delictiva detectada en siniestro vial



9.4. Siniestros viales con tasa de alcoholemia positiva

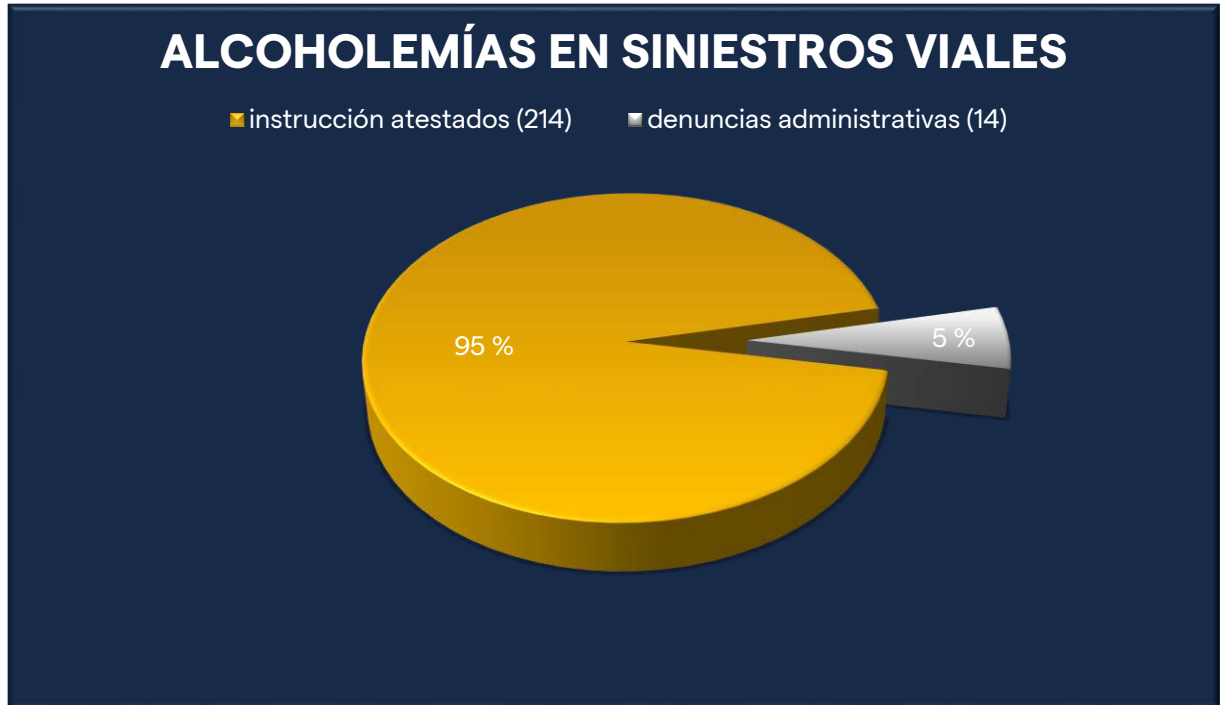


Gráfico total alcoholemias detectadas en siniestros viales en 2025



10. DETERMINACIÓN DE PUNTOS Y ZONAS DE CONCENTRACIÓN DE SINIESTROS VIALES

10.1. Criterios para la determinación de puntos o zona de concentración de siniestros

Los criterios utilizados en este informe para la determinación de los puntos o zonas de concentración de siniestros vienen establecidos en el Manual de Instrucciones de la Policía Local de Málaga, en su apartado IAQ-006: INFORME DE SINIESTRALIDAD (edición 2025), donde se recoge que:

Si bien no es el criterio utilizado en la elaboración del presente Informe de Siniestralidad Vial, se hace necesario y conveniente conocer qué se considera un punto negro para la DGT. La definición técnica de Punto Negro quedaba recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la Dirección General de Tráfico, donde se considera Punto Negro **“aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 m.”** No obstante, el concepto de punto negro está en desuso y el Ministerio de Fomento utiliza la terminología de “tramo de concentración de accidentes” o “TCA”, definido como *“tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes”*.

El procedimiento de detección de tramos de concentración de siniestros (TCS) permitirá identificar los tramos en los que los registros de siniestros procedentes del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico y la información sobre las características, la tipología y las intensidades de tráfico de las carreteras indiquen que el nivel de riesgo de siniestros viales es significativamente superior al valor medio en los tramos de la red de características semejantes y en los que una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir previsiblemente a una reducción efectiva de la siniestralidad. En dicho procedimiento se deberán tener en cuenta, al menos, el número de siniestros con víctimas que se hayan registrado durante los tres años anteriores en relación con el volumen de tráfico.

Los aspectos normativos descritos están básicamente enfocados para los tramos viarios de carácter estatal, por lo que dicha definición puede diferenciarse de la establecida por otras entidades que realizan tareas de señalamiento de tramos de concentración de siniestros. Esto implica que la calificación de un punto o tramo de concentración de siniestros expuesta, no es aplicable por sus características a las vías urbanas.

Por lo tanto, **dado que la dinámica de la circulación vial urbana tiene aspectos muy diferenciados de la circulación interurbana**, es por lo que tomando como base los principios establecidos en la normativa general, y al objeto de homogeneizar y mantener el criterio para la determinación de puntos negros o tramos de concentración de siniestros viales, se llevara a cabo mediante las siguientes pautas:



Por todo ello y enfocando el presente informe en el análisis de los siniestros con víctimas y en aras de reducir el número de estas víctimas involucradas en siniestros viales, se define como vía con punto de concentración de siniestros viales, **aquella en la que se tenga constancia de la existencia de tres siniestros viales con víctimas, en los que el tipo de siniestro y el factor causante sean de similares características.**

Asimismo, al cierre del ciclo anual, se girará una consulta transversal con los Jefes de Sección de las diferentes Jefaturas de Policía de Barrio. Este proceso tiene como objetivo capturar el *feedback* cualitativo de los responsables de cada unidad territorial para identificar anomalías que, por su naturaleza dinámica o estaciona, hayan afectado a la **eficiencia operativa** y el despliegue diario de los efectivos en sus áreas de influencia.

Zonas de especial conflictividad vial remitidas por los Jefes de Sección

Según lo recogido en el párrafo anterior, los Jefes de Sección catalogaron los siguientes puntos como zonas de especial conflictividad:

- Avenida de Velázquez a la altura de la confluencia con la avenida del Comandante García Morato
- Calle Lope de Rueda número 49
- Calle Navarro Ledesma número 38
- Bulevar Louis Pasteur número 35
- Avenida Plutarco número 23

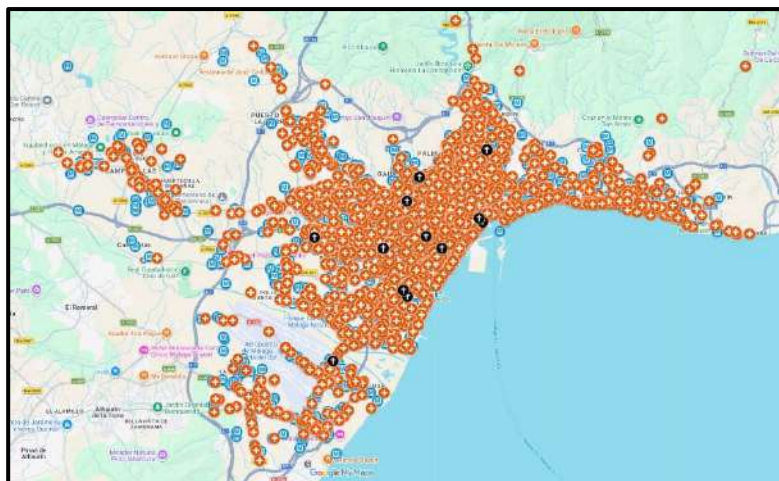
Realizado estudio pormenorizado de las vías en cuestión, ninguna cumple con los criterios recogidos en la IAQ-006 Informe de Siniestralidad, por ello, no quedan recogidas como punto negro en el apartado 9.3. No obstante, se mantendrá un especial seguimiento en aras de valorar posibles mejoras de seguridad vial.

10.2. Estudio mediante la geolocalización de siniestros

En cumplimiento del **Marco Estratégico de Colaboración** suscrito entre la Dirección General de Tráfico y el Ayuntamiento de Málaga, se ha procedido a la auditoría de los siniestros viales registrados durante el año **2025**.

Más allá de los protocolos metodológicos convencionales, la arquitectura de este estudio se fundamenta en la **Georreferenciación Dinámica de Datos**. Este sistema permite la transposición de los siniestros viales sobre una **capa de información geográfica (GIS)** de la ciudad, facilitando la monitorización de indicadores críticos en tiempo real. Los nodos de información y su distribución espacial pueden consultarse a través del siguiente enlace:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DeEjsmvMgIDmiphq8VTPH5FRzQGStwE&usp=sharing>



Debido a la densidad de información se establecen diferentes capas (en especial en los siniestros viales de daños materiales y personales no se pueden abarcar en una sola capa), que son las siguientes:

- MATERIALES 1
- MATERIALES 2
- LESIONES 1
- LESIONES 2
- FALLECIDOS 2025

La información consignada en cada siniestro, está compuesta por:

- N.º de parte de accidentes/diligencias a prevención, y/o atestado
- Fecha y hora
- Tipo de siniestro por daños
- Tipo de siniestro por gravedad
- Tipo de siniestro, por la forma en que se produce
- Causa principal de siniestro
- Ubicación de siniestros (coordenadas X e Y y por latitud/longitud)



10.3. Puntos de concentración de siniestros viales

De acuerdo con los criterios establecidos en el Manual de Instrucciones de la Policía Local de Málaga, en su apartado IAQ-006: INFORME DE SINIESTRALIDAD, **tendrán la consideración de punto de concentración de siniestro vial, aquellos donde se tenga constancia de la existencia de tres o más siniestros viales con víctimas, en los que el tipo de siniestro y el factor causante sea de similares características.** Tras realizar un análisis de los datos registrados por siniestro vial en el año 2025 a través de las herramientas informáticas que dispone esta policía y siguiendo el procedimiento expuestos en el punto 10.1, se han localizado cuatro puntos que reúnen las características descritas.

- Avda. Fátima.
- Confluencia de las calles Amador de los Ríos y Gabriel y Galán.
- Confluencia de la calle del alcalde Díaz Zafra y Avda. Ortega y Gasset.
- Glorieta de camino San Julián con la N-348

10.3.1. Avenida Fátima

La mencionada avenida muestra una casuística común con respecto a la siniestralidad detectada en la confluencia de dicha avenida con los carriles de acceso a la zona de estacionamiento en el margen izquierdo, así como para la realización de cambio de sentido hacia Puente de Armiñán. En todos los siniestros resultaron algunos de los implicados lesionados, con un total de cinco lesionados de carácter leve.

TOTAL SINIESTROS	5
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	5
Graves	0
Fallecidos	0
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	3
Motocicletas	5
Furgonetas	2
Autobuses	0
Ciclomotores	0
Camiones	0
Bicicletas/VMP	0

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía



Causas

Como causa principal de los siniestros **destaca realizar un CAMBIO DE CARRIL INADECUADO**, produciendo un corte de trayectoria.

CAUSALIDAD	TOTAL
Realizar cambio de carril inadecuado.	5

Tipología

La totalidad de los siniestros ocurridos son por realizar un **cambio de carril inadecuado** con resultado de algún herido en todos los siniestros.

TIPO SINIESTRO	TOTAL
Colisión fronto-lateral	5

Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	2	1	0	0	0	1	0

Descripción del punto de conflicto



El punto de conflicto tratado en este apartado se encuentra al inicio (círculo amarillo), concretamente en el margen izquierdo, en la confluencia de dicha avenida con el acceso a la zona de aparcamientos y el cambio de sentido hacia Puente de Armiñán.

Que la citada avenida consta de dos carriles de circulación en un único sentido (sur), de aproximadamente unos 425 metros de distancia, con estacionamientos en línea en el margen derecho y estacionamientos en batería en el margen izquierdo, teniendo la peculiaridad de que al inicio de la misma se puede acceder a dos carriles de acceso en el margen izquierdo, uno para realizar el cambio de sentido y acceder a Puente de Armiñán, y el otro para acceder a la zona de estacionamiento.

Que justo en el punto en el que se puede acceder desde dicha avenida a ambos carriles de acceso se han producido cinco siniestros de similares características, en los que el vehículo que circula por el carril derecho pretende acceder a cualquiera de ambos carriles de acceso, cortando la trayectoria del vehículo que circula por el carril izquierdo. En todos los siniestros resultaron algunos de los implicados lesionados, con un total de cinco heridos de carácter leve.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

Señalización horizontal o líneas físicas de guía con **bolardos flexibles entre carriles 30 metros antes del punto**, forzando a los vehículos del carril derecho a no invadir.



10.3.2. Confluencia de las calles Amador de los Ríos y Gabriel y Galán

La mencionada intersección muestra una casuística común con respecto a la siniestralidad detectada en este punto, con cuatro siniestros viales registrados, siendo **todos ellos del tipo colisión por embestida perpendicular**, al no respetar la preferencia de paso marcada por señal vertical R-1 de ceda el paso, con un total de 4 lesionados, uno de carácter leve y los tres restantes de carácter grave.

TOTAL SINIESTROS	4
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	1
Graves	3
Fallecidos	0
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	8
Motocicletas	1
Camiones	0
Furgonetas	0
Ciclomotores	0
Bicicletas/VMP	0

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía

Causas

Como única causa de los siniestros se encuentra **NO RESPETAR la prioridad de paso: CEDA.**

CAUSALIDAD	TOTAL
No respetar preferencia de paso: CEDA	4

Tipología

De los siniestros ocurridos todos ellos son por colisión por **embestida perpendicular**, con resultado de algún herido en todos los siniestros.

TIPO DE SINIESTRO	TOTAL
Colisión fronto-lateral	4



Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	1	0	1	0	1	0	1

Descripción del punto de conflicto



El punto de conflicto tratado en este apartado es la citada confluencia entre las calles Amador de los Ríos (Norte-Sur) y Gabriel y Galán (Oeste-Este). Como se puede observar en la imagen, ambas vías están compuesta por una sola calzada, la primera de ellas se conforma de dos carriles de circulación, uno para cada sentido de la circulación, mientras que la segunda, está compuesta por un solo carril de circulación. Esta confluencia se encuentra regulada por señal vertical y horizontal de ceda el paso, la cual, otorga preferencia de paso a la calle Amador de los Ríos. Igualmente, existe paso para peatones a la altura de dicha ceda el paso.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

- ✓ Al ser la calle Gabriel y Galán viario colector de segundo orden, la ordenanza de movilidad permite medida para moderar la velocidad, por lo que **se recomienda reductores de velocidad (badén) y paso para peatones elevado.**



10.3.3. Confluencia de la calle del alcalde Díaz Zafra y Avda. Ortega y Gasset

La intersección mencionada presenta una casuística frecuente en cuanto a siniestralidad, registrándose diez siniestros viales. La mayoría de los accidentes fueron colisiones por embestida perpendicular, derivadas del incumplimiento de no respetar la señalización semafórica. Estos incidentes dejaron un total de doce personas lesionadas todas ellas de carácter leve.

TOTAL SINIESTROS	10
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	12
Graves	0
Fallecidos	0
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	12
Motocicletas	4
Camiones	2
Furgonetas	1
Ciclomotores	1
Bicicletas/VMP	1

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía

Causas

La vía presenta en su mayoría como causa principal de los siniestros **NO RESPETAR SEÑALIZACIÓN SEMAFÓRICA**, con un diferencial bastante notable con respecto a las demás causas.

CAUSALIDAD	TOTAL 10
No respetar señalización semafórica	6
Cambio de carril inadecuado	1
Conducir bajo los efectos del alcohol	1
Adelantamiento prohibido o incorrecto	1
Apertura de puertas	1



Tipología

De los siniestros ocurridos todos ellos son por colisión por **colisión fronto lateral**, con resultado de algún herido en todos los siniestros.

Franja horaria

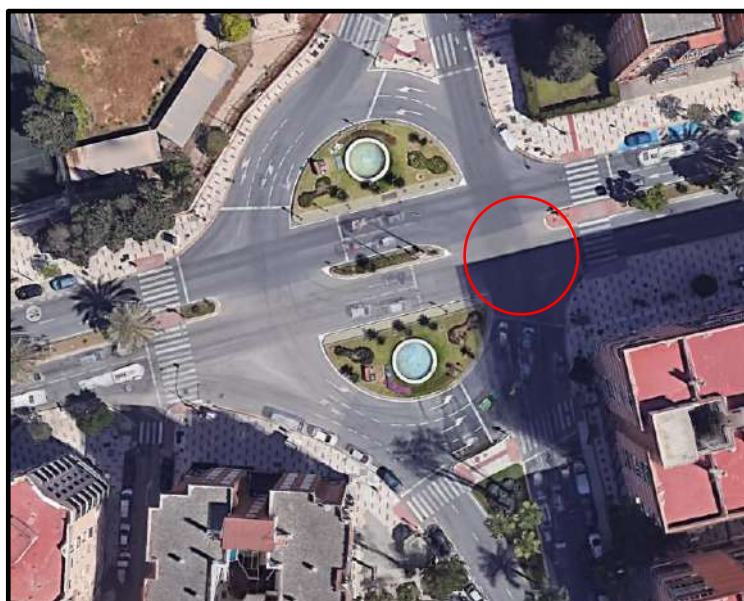
HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	0	1	1	0	1	2	5

De los siniestros ocurridos, la mayor cantidad se concentra en Domingo

Descripción del punto de conflicto



El punto de conflicto tratado (círculo color rojo) es la citada confluencia entre la calle del alcalde Díaz Zafra (Norte-Sur) y Avda. Ortega y Gasset (Oeste-Este). Como se puede observar en la imagen, ambas vías están compuestas por una doble calzada, con dos carriles de circulación para cada sentido. Esta confluencia se encuentra regulada por núcleos semafóricos, donde la Avda. Ortega y Gasset es cruzada en ambos lados por el tráfico que encauzan dos riñones de tres carriles de circulación.



Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

Dado que en su mayoría los siniestros viales ocurren como consecuencia de no respetar la preferencia de paso establecido por las fases semafóricas, **se propone la instalación de sistema foto/rojo en la intersección estudiada, y el mantenimiento de la vegetación de forma tal que no impida o dificulte la visibilidad, así como medidas de control y vigilancia del tráfico.** El cruce se encuentra correctamente señalizado, y los carriles de circulación correctamente delimitados, por lo que no parece necesaria la toma de otras medidas para evitar la siniestralidad en este punto, y parece que el hecho de existencia de una concentración de siniestros con lesionados en este punto, se debe a circunstancias eventuales o puntuales, achacables al conductor.



10.3.4. Glorieta de camino San Julián con la N-348

La mencionada intersección muestra una casuística común con respecto a la siniestralidad detectada en este punto, con seis siniestros viales registrados, siendo **5 de ellos por no respetar la preferencia de paso genérica y 1 por no respetar el ceda el paso**, con un total de 6 lesionados leves.

TOTAL SINIESTROS	6
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	6
Graves	0
Fallecidos	0
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	6
Motocicletas	3
Camiones	1
Furgonetas	1
Ciclomotores	1
Bicicletas/VMP	1

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía

Causas

Como única causa de los siniestros se encuentra **NO RESPETAR la preferencia de paso genérica**.

CAUSALIDAD	TOTAL
No respetar la preferencia de paso genérica:	5
No respetar el ceda el paso:	1

Tipología

TIPO SINIESTRO	TOTAL
Colisión fronto-lateral	6

De los siniestros ocurridos todos ellos son por colisión por **colisión fronto-lateral**, con resultado de algún herido en todos los siniestros.



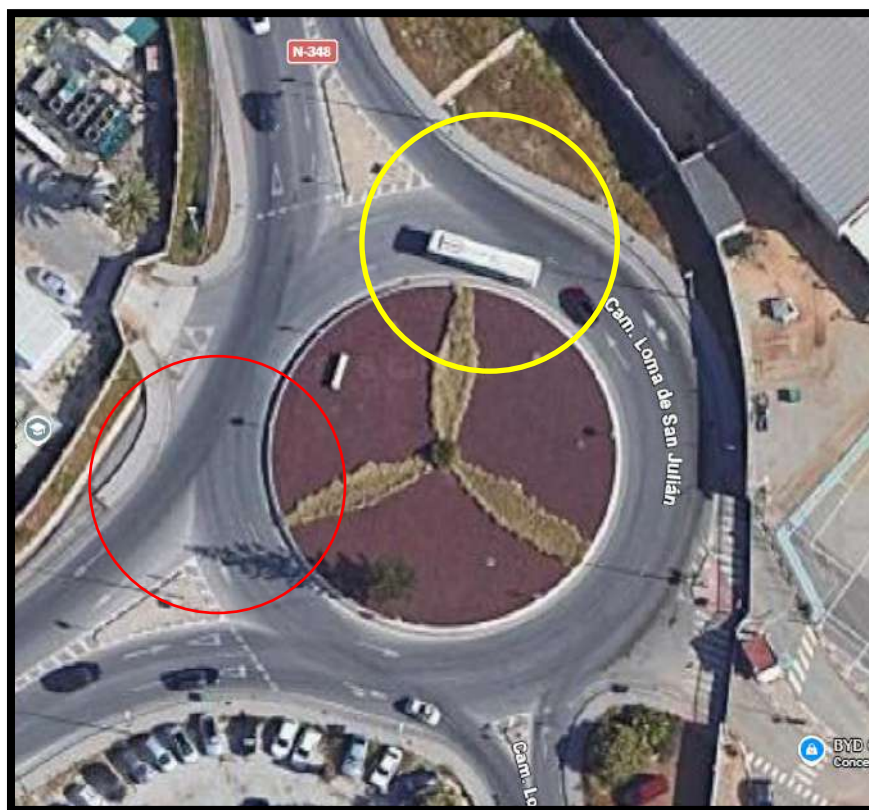
Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	1	4	0	1	0	0	0

Descripción del punto de conflicto



Existen dos puntos de conflicto en la glorieta uno se encuentra en la confluencia de camino de San Julián con la N-348 en la salida que esta tiene dirección aeropuerto (círculo amarillo) siendo el otro punto de conflicto la salida de la glorieta dirección Málaga MA-21 (círculo rojo).



Como se puede observar en la imagen 1 la glorieta está compuesta de dos carriles de circulación, mientras que la salida hacia el aeropuerto (N-348) está compuesta por un solo carril de circulación en este sentido, convirtiéndose posteriormente al pasar una isleta elevada en una vía de dos carriles de circulación uno para cada sentido. En este tramo de la glorieta se aplica la norma genérica de preferencia de paso.

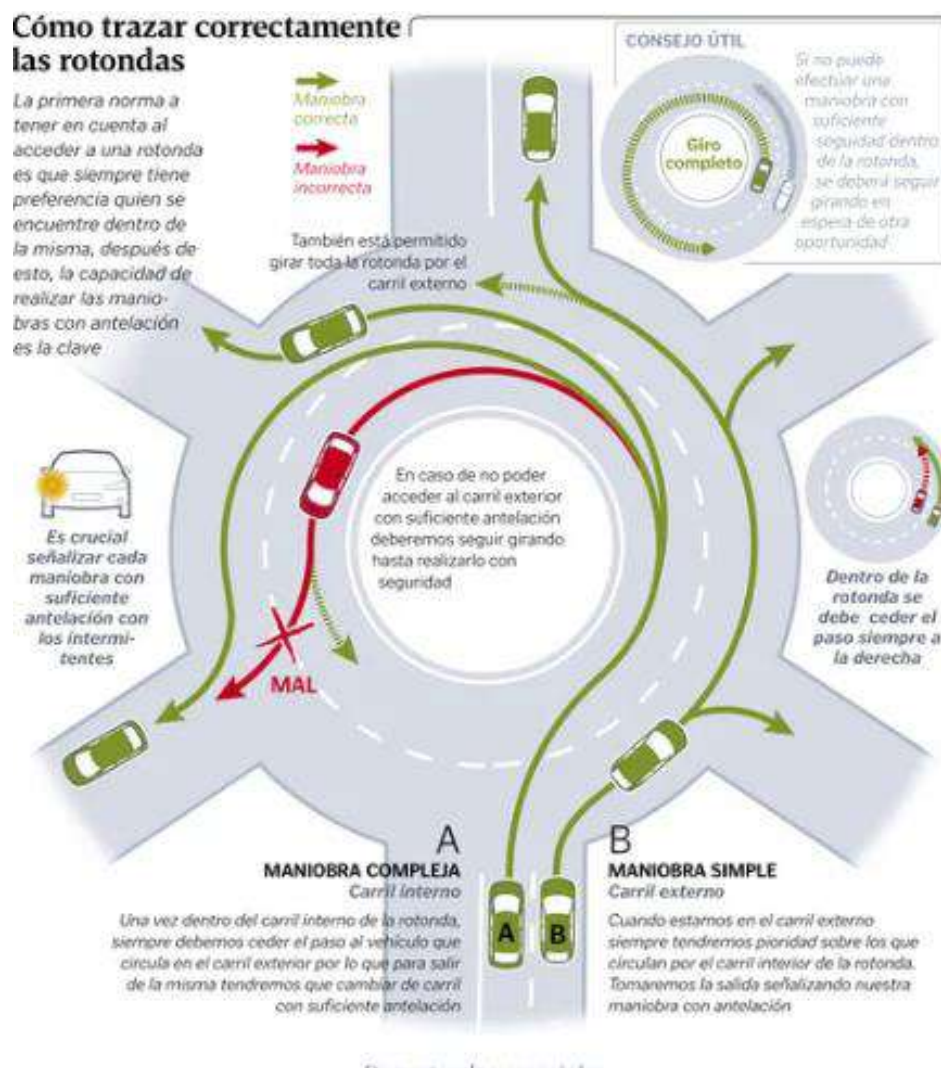


Otro punto de conflicto a tratar en esta glorieta es la salida que tiene esta hacia la MA-21 sentido Málaga. Como se puede observar en la imagen la glorieta está compuesta de dos carriles de circulación estando la salida de esta hacia Málaga MA-21 compuesta por dos carriles de circulación en ese sentido. En este tramo de la glorieta se aplica la norma genérica de preferencia de paso.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

- ✓ Al ser existir una concurrencia en esta forma de siniestralidad vial al circular dentro de las glorietas o rotondas **se recomienda paneles informativos en el acceso de estas así como pintar las líneas discontinuas de separación de carriles en el interior de la glorieta.**

Ejemplo panel informativo (solamente con el dibujo reflejaría una información rápida y precisa de como circular):



10.4. Zonas de Especial Conflictividad

En este apartado se reseñan una serie de viales que presentan un número destacable de siniestros en alguna de las zonas que conforman su trazado, tratándose básicamente de grandes intersecciones con una intensidad media diaria de tráfico bastante alta.

10.4.1. Plaza Manuel Azaña

TOTAL SINIESTROS	24	24
AÑO	2024	2025
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	28	35
Graves	0	3
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	37	28
Motocicletas	2	9
Camiones	1	0
Bicicletas	9	0
Furgonetas	0	1
VMP	0	4



Fotograma de la vía



Causas

La vía presenta en su mayoría como causa principal de los siniestros **NO RESPETAR SEÑALIZACIÓN SEMAFÓRICA y NO RESPETAR DISTANCIA DE SEGURIDAD**, con un diferencial bastante notable con respecto a las demás causas.

CAUSALIDAD	TOTAL 24
No respetar señalización semafórica	9
No respetar la distancia de seguridad	3
No respetar preferencia de paso genérica	3
Falta de pericia	2
Adelantamiento prohibido o incorrecto	2
Invadir carril contrario	1
No respetar paso para peatones	1
Conducción bajo los efectos del alcohol	1
Anomalías en la calzada	1
Cambio de carril inadecuado	1

Tipología

Las colisiones por **ALCANCE y FRONTO-LATERAL** entre vehículos son las tipologías más llamativas, debido al tipo de circulación que soporta la vía a consecuencia de las retenciones de tráfico en la zona.

TIPO SINIESTROS	TOTAL 24
Colisión fronto-lateral	14
Alcance	6
Atropello a personas	2
Colisión lateral	1
Colisión contra obstáculo	1
Colisión frontal	0
Caída de vehículo de dos ruedas	0



Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	1	0	0	1	0	1	0	3	0	1	2	0	2	1	1	2	0	0	2	1	2	1	2	1

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	9	1	1	4	6	2	1

Análisis de los siniestros

Los siniestros registrados en dicho vial, presentan en su mayoría como causas principales **NO RESPETAR SEÑALIZACIÓN SEMAFÓRICA, NO GUARDAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD Y NO RESPETAR PREFERENCIA DE PASO**, haciendo constar que los **veinticuatro** siniestros ocurridos en dicha zona revisten el carácter de baja lesividad, por lo que, si bien, es un número elevado de siniestros, no se aprecian causas atribuibles a la propia vía ni a su señalización, sino, más bien, a la falta de atención de los propios conductores.

Se trata de uno de los enclaves que soportan mayor densidad de tráfico en donde la vía principal es cruzada en ambos lados por el tráfico que encauzan dos rñones, siendo el que está ubicado en la parte sur el que soporta mayor intensidad de tráfico rodado.

Cabe destacar que los siniestros se han mantenido igual, **incrementándose** el número de lesionados, si bien, el año pasado no hubo ningún lesionado de gravedad, este año se han registrado tres.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia.

Las intersecciones protegidas, conocidas como "*protected intersections*", son diseños innovadores que separan físicamente a peatones, ciclistas y vehículos para minimizar siniestros en puntos críticos urbanos. Las intersecciones protegidas difieren de las tradicionales al priorizar la separación física de peatones, ciclistas y vehículos motorizados, reduciendo conflictos en cruces urbanos. Las convencionales dependen de semáforos o señales, con choques perpendiculares de alta severidad y mezclas impredecibles de flujos. Las protegidas eliminan cruces directos entre ciclistas/peatones y autos girando, aumentando el tiempo de reacción y reduciendo siniestros hasta un 50-80% según estudios.

10.4.2. Avenida Andrés LLordén, Jiménez Fraud y calle Rosamunda

TOTAL SINIESTROS	5	18
AÑO	2024	2025
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	7	30
Graves	0	1
Fallecidos	1	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	9	33
Motocicletas	3	6
Camiones	0	0
Bicicletas	0	0
Furgonetas	0	2
VMP	0	0



Fotograma de la vía



Causas

La vía presenta en su mayoría como causa principal de los siniestros **NO GUARDAR DISTANCIA DE SEGURIDAD**

CAUSALIDAD	TOTAL 18
No guardar distancia de seguridad	7
Cambio de carril inadecuado	4
Conducción de forma distraída	4
Adelantamiento prohibido o incorrecto	1
No respetar la preferencia de paso	1
Otras causas	1

Tipología

El **ALCANCE** y **COLISIÓN FRONTOLATERAL** entre vehículos son las tipologías más llamativas.

TIPO SINIESTRO	TOTAL 18
Alcance	13
Colisión fronto/lateral	4
Colisión lateral	1

Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1	0	1	0	1	1	1	1	4	1	1	2	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	1	3	4	3	5	0	2

Análisis de los siniestros

Hay que resaltar, que, de los 18 siniestros ocurridos en dicha zona, la causa principal es la **de NO GUARDAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD, CAMBIO DE CARRIL INADECUADO y CONDUCIR DE FORMA DISTRAIDA O DESATENTA** volviendo a apreciarse que, al igual que en el punto anterior, no se aprecian causas atribuibles a la propia vía ni a su señalización, sino que son consecuencia de las



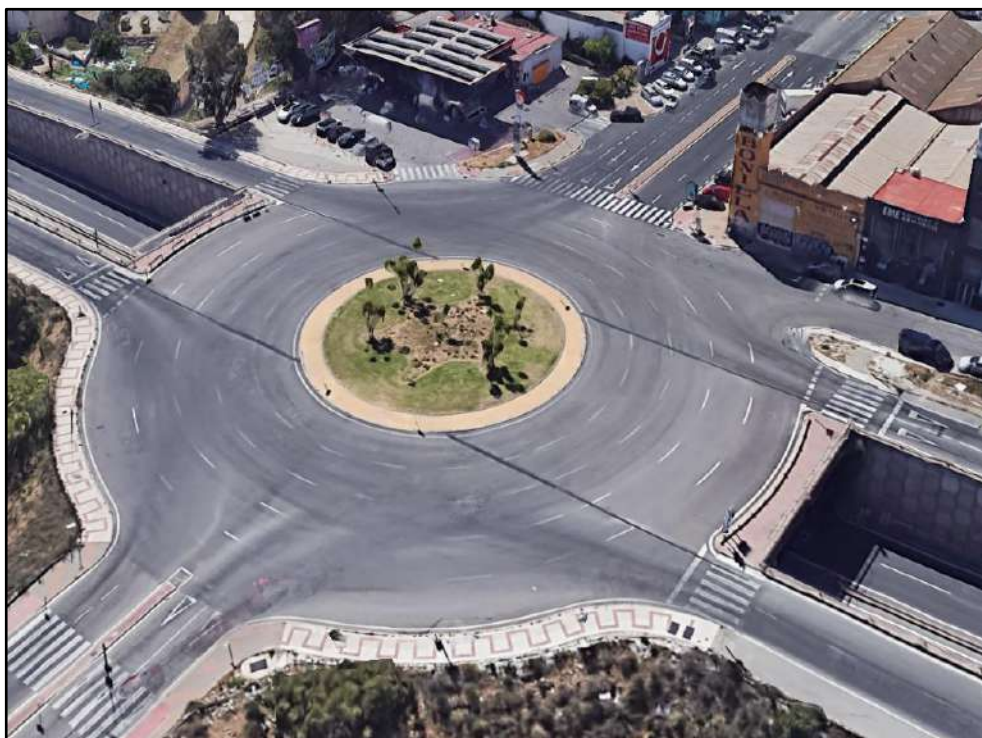
infracciones de tráfico que cometen los conductores de los vehículos causantes de los siniestros.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

Dado que en su mayoría los siniestros viales ocurren como consecuencia de no guardar la distancia de seguridad y cambio de carril inadecuado, **se proponen medidas de control y vigilancia del tráfico**. La vía se encuentra correctamente señalizada, y los carriles de circulación correctamente delimitados, por lo que no parece necesaria la toma de otras medidas para evitar la siniestralidad en este punto, y parece que el hecho de existencia de una concentración de siniestros con lesionados en este punto, se debe a circunstancias eventuales o puntuales, achacables al conductor.

10.4.3. Avenida de Washington.

TOTAL SINIESTROS	23
AÑO	2025
<u>LESIONADOS</u>	29
Leves	27
Graves	1
Fallecidos	1
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	28
Motocicletas	8
Camiones	3
Autocares	1
Furgonetas	6
VMP y Bicicletas	0



Fotograma de la vía



Causas

La vía presenta en su mayoría como causa principal de los siniestros **CAMBIO DE CARRIL INADECUADO**

CAUSALIDAD	TOTAL 23
Cambio de carril inadecuado	6
No guardar distancia de seguridad	5
No respetar preferencia de paso genérica	2
Falta de pericia	2
Giro o cambio se sentido prohibido	2
No respetar preferencia CEDA	2
Adelantamiento prohibido	1
Conducción de forma distraída	1
No respetar la preferencia de paso peatones	1
Otras causas	1

Tipología

La **COLISIÓN FRONTOLATERAL** entre vehículos es la tipología más llamativa.

TIPO SINIESTRO	TOTAL 23
Colisión frontolateral	12
Alcance	5
Colisión lateral	2
Atropello a personas	1
Caída de vehículo de dos ruedas	1
Colisión múltiple	1
Sólo salida de vía	1

Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	1	0	0	0	1	2	2	0	0	3	2	1	1	3	0	3	3	0	0	1	0



Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	2	4	5	4	7	1	0

Análisis de los siniestros

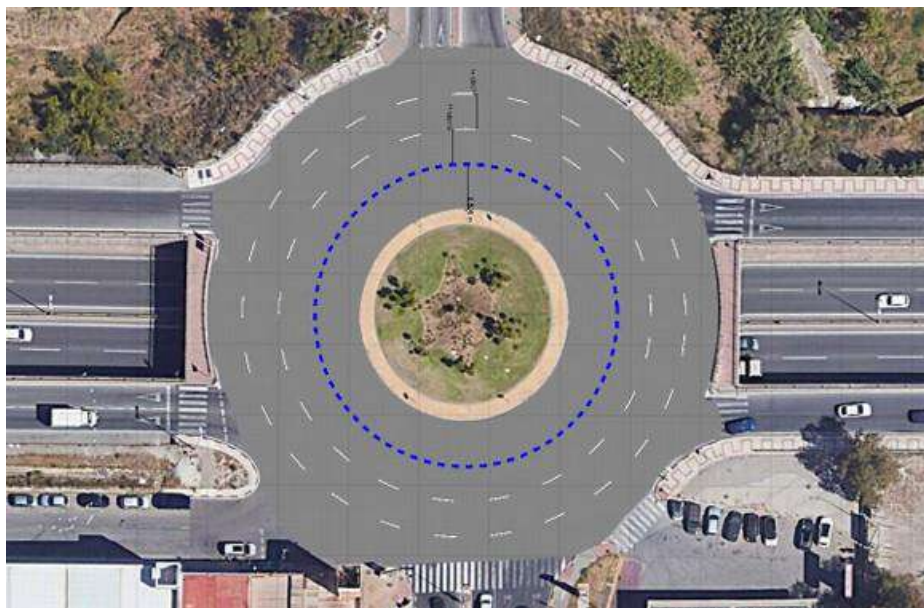
Glorieta en la que confluyen la Avda. Duque de Ahumada, Avda. Jenofonte y la calle Alfredo Corrochano, soportan una intensidad elevada de tráfico al constituir uno de los accesos principales a los diferentes polígonos industriales que se encuentran en los alrededores y a zonas residenciales de la ciudad.

Esta glorieta consta de cinco carriles de circulación cuya prioridad de paso en las entradas y salidas se encuentra regulada por señales verticales y horizontales, así como por las normas de circulación en las que se establece que tienen preferencia de paso los vehículos que circulan dentro de la glorieta frente a los que pretenden acceder a ella, generando en su salida hacia la calle Alfredo Corrochano cuellos de botella, congestión y cruces de trayectorias de mayor siniestralidad por cambios de carriles forzados y salidas incorrectas, ya que las glorietas multicanal exigen salidas por el carril exterior, incompatibles con reducciones abruptas.

Hay que resaltar, que, de los 23 siniestros ocurridos en dicha zona, la causa principal es la de **CAMBIO DE CARRIL INADECUADO y NO GUARDAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD.**

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

Aumentar el diámetro de la zona excluida al tráfico (glorieta física), ampliando la zona elevada y ajardinada o instalando hitos redondos y captafaros de suelo y/o barrera alrededor de esta hasta una anchura de 43 metros. Unido a la reducción del número de carriles, de los cinco que conforman actualmente el anillo de circulación a un total de tres de 5 metros de ancho.



10.4.4. Calle Don Juan de Austria

TOTAL SINIESTROS	13
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	9
Graves	4
Fallecidos	0
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	13
Motocicletas	3
Camiones	0
Autobuses	0
Ciclomotores	1
Bicicletas/VMP	9

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía



Fotograma de la vía



Causas

Como causa principal de los siniestros **destaca NO RESPETAR la prioridad de paso** de los vehículos de movilidad personal y bicicletas que circulan por el carril-bici.

CAUSALIDAD	TOTAL
No respetar preferencia de paso: CARRIL-BICI	9
No respetar preferencia de paso: SEÑAL CEDA EL PASO	4

Tipología

De los siniestros ocurridos, doce de ellos son por colisión por **embestida perpendicular**, y uno por **caída de vehículo de dos ruedas por corte de trayectoria** (sin llegar a colisionar), con resultado de algún herido en todos los siniestros.

TIPO SINIESTRO	TOTAL
Colisión fronto-lateral	12
Caída de vehículo de dos ruedas	1

Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	3	1	1	1	1	3	3



Descripción del punto de conflicto

El punto de conflicto tratado en este apartado es el carril-bici que discurre paralelamente adjunto en su lateral derecho sentido norte durante toda la calle Don Juan de Austria, siendo esta calle de un único sentido y un solo carril, con estacionamientos en línea en ambos laterales. Los siniestros se producen en la confluencia de calle Don Juan de Austria con las diferentes calles perpendiculares de acceso/salida de la misma, siendo atravesada dicha confluencia por un carril-bici en su lateral derecho.

Que, de los trece siniestros producidos en la citada calle, nueve de ellos se producen por no respetar el conductor de un turismo la prioridad de paso de los vehículos de movilidad personal y bicicletas que circulan por el carril-bici, debido a la escasa visibilidad que provocan los vehículos estacionados en el margen derecho entre la calzada y el carril-bici. Los cuatro siniestros restantes se producen en la intersección con calle "La Regente", siendo en este caso los vehículos implicados un turismo y una motocicleta.

Estos siniestros han tenido como resultado la mayoría de los implicados con lesiones leves, siendo cuatro de ellos de carácter grave.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

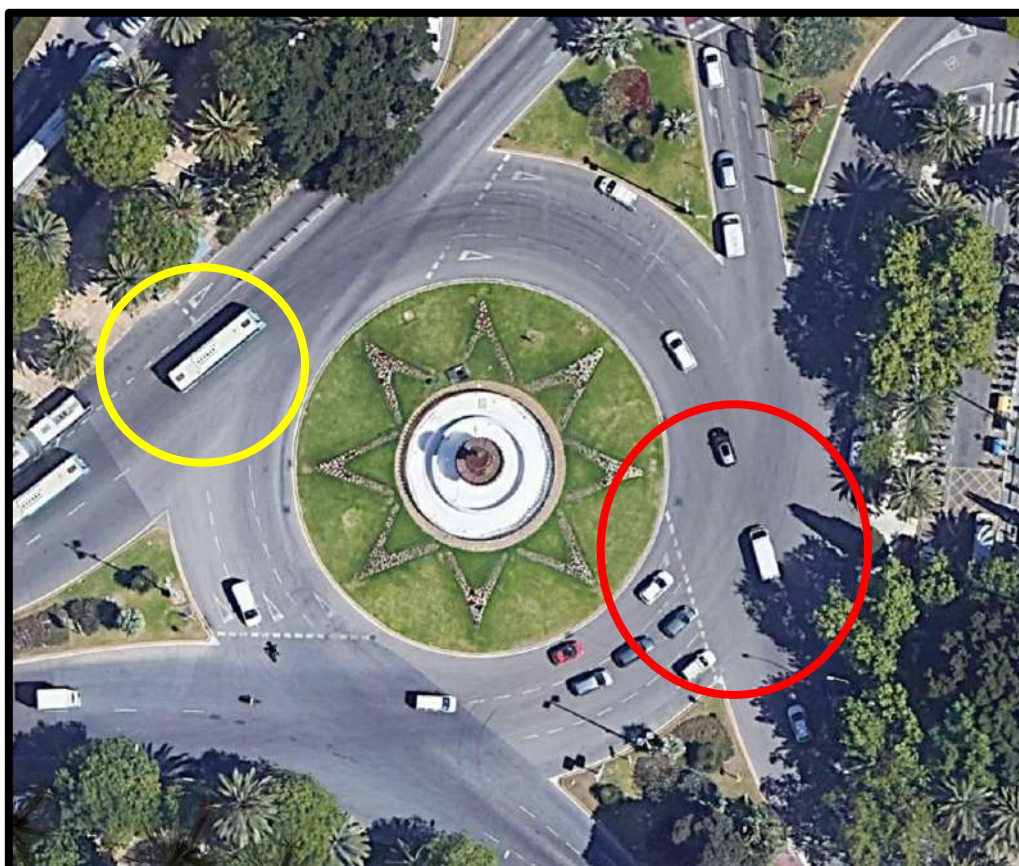
Se plantea la reconfiguración de la sección viaria mediante la supresión de la franja de estacionamiento actualmente existente en el margen derecho de la calzada, según el sentido de circulación. Paralelamente, se propone la transformación del estacionamiento en línea del margen izquierdo en un sistema de estacionamiento en espiga. Esta nueva disposición permitiría optimizar la organización del espacio viario y liberar el campo visual hacia el carril bici, favoreciendo una percepción más directa, amplia y continua del mismo, lo que reduciría notablemente la siniestralidad de la zona



10.4.5. Plaza General Torrijos

TOTAL SINIESTROS	23
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	23
Graves	4
Fallecidos	0
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	22
Motocicletas	18
Camiones	1
Autobuses	1
Ciclomotores	2
Bicicletas/VMP	0

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía



Fotograma de la vía



Causas

Como causa principal de los siniestros **destaca NO RESPETAR la prioridad de paso** de los vehículos que acceden a la glorieta.

CAUSALIDAD	TOTAL
No respetar preferencia de paso	9
No guardar distancia de seguridad	4
Cambio de carril inadecuado	3
Falta de pericia	2
Giro o cambio de sentido prohibido	1
Conducción de forma distraída	3
Otras causas	1

Tipología

La **COLISIÓN FRONTO-LATERAL** es la tipología más destacada.

TIPO SINIESTRO	TOTAL 23
Colisión lateral	6
Colisión fronto/lateral	8
Alcance	4
Caída vehículo de dos ruedas	2
Colisión contra obstáculo o elemento fijo	0
Colisión múltiple	1
Colisión frontal	0
Vuelco	1
Caída de viajeros	1



Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	1	4	2	0	1	1	1	2	1	1	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	2	2	6	1	5	4	3

Análisis de los siniestros

La mencionada Plaza muestra una casuística común con respecto a la siniestralidad detectada concretamente en dos puntos, uno en el carril de sentido obligatorio hacia el Paseo del Parque (círculo amarillo en la imagen arriba referenciada) y otro en el ceda el paso sentido hacia Hospital Noble (círculo rojo).

En el primer punto (círculo amarillo), la causa del siniestro es por no respetar tanto la señal de ceda el paso como la de obligación de sentido, por realizar un giro a la izquierda para acceder a la glorieta, no estando permitido, lo que conlleva al corte de trayectoria de los vehículos que circulan por ella, así como los que acceden a Paseo del Parque. En el segundo punto (círculo rojo)

Que, en ambos puntos, la causa principal de los siniestros es **NO RESPETAR LA SEÑAL DE CEDA EL PASO.**

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia

Dado que en su mayoría los siniestros viales ocurren como consecuencia de no respetar la señal de ceda el paso, **se proponen medidas de control y vigilancia del tráfico.** La vía se encuentra correctamente señalizada, y los carriles de circulación correctamente delimitados, por lo que no parece necesaria la toma de otras medidas para evitar la siniestralidad en este punto, y parece que el hecho de existencia de una concentración de siniestros con lesionados en este punto, se debe a circunstancias eventuales o puntuales, achacables al conductor.



10.4.6. Confluencia de la avenida Juan XXIII y la avenida José Ortega y Gasset.

La intersección mencionada presenta una casuística frecuente en cuanto a siniestralidad, registrándose cuatro siniestros viales. Los siniestros fueron por colisión fronto-lateral, derivadas del incumplimiento de no respetar la señalización semafórica. Estos incidentes dejaron un total de un fallecido, dos heridos graves, y tres heridos leves.

TOTAL SINIESTROS	4
<u>LESIONADOS</u>	
Leves	3
Graves	2
Fallecidos	1
<u>VEHÍCULOS</u>	
Turismos	5
Motocicletas	1
Camiones	1
Furgonetas	1
Ciclomotores	0
Bicicletas/VMP	0
Autobuses	1

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía

Causas

La vía presenta en su mayoría como causa principal de los siniestros **NO RESPETAR SEÑALIZACIÓN SEMAFÓRICA**.

CAUSALIDAD	TOTAL 4
No respetar señalización semafórica	4
Cambio de carril inadecuado	0
Conducir bajo los efectos del alcohol	0
Adelantamiento prohibido o incorrecto	0
Apertura de puertas	0



Tipología

De los siniestros ocurridos todos ellos son por colisión por **colisión frontolateral**, con resultado de algún herido en todos los siniestros.

Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	0	0	1	0	2	0	1

Descripción del punto de conflicto



Imagen cenital de la avenida de Juan XXIII en su confluencia con la avenida José Ortega y Gasset.

Los puntos de conflicto tratados (círculo amarillo y círculo rojo) en la citada confluencia entre la avenida Juan XXIII y avenida José Ortega y Gasset, como se puede observar en la imagen, ambas vías están compuestas por una doble calzada, con dos carriles de circulación para cada sentido. Esta confluencia se encuentra regulada por núcleos semafóricos, donde la avenida Juan XXIII es cruzada en ambos lados por el tráfico que encauzan dos riñones de dos carriles de circulación.



Imágenes de la avenida Juan XXIII (sentido NORTE) cruce con avenida José Ortega y Gasset, marcada con círculo amarillo en la imagen cenital. Este tramo se encuentra regulado por semáforos.



Imágenes de la avenida Juan XXIII (sentido SUR) cruce con avenida José Ortega y Gasset, marcada con círculo rojo en la imagen cenital. Este tramo se encuentra regulado por semáforos.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad en la confluencia.

En estos puntos de conflictos al ser la infracción a la norma el no respetar la fase semafórica **se recomienda como medidas a adoptar la instalación de cámaras con dispositivo foto-rojo.**

10.4.7. Plaza Poeta Manuel Alcántara

TOTAL SINIESTROS	20	14
AÑO	2024	2025
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	29	24
Graves	1	4
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	23	22
Motocicletas	10	18
Ciclomotores	2	2
Camiones	2	1
Bicicletas/VMP	3	0
Furgonetas	0	0

Tabla total de lesionados y vehículos implicados en la vía





Causas

La vía presenta en su mayoría como causa principal de los siniestros **GIRO O CAMBIO DE SENTIDO PROHIBIDO y CAMBIO DE CARRIL INADECUADO**

CAUSALIDAD	TOTAL 14
Giro o cambio de sentido prohibido	7
Cambio de carril inadecuado	6
No respetar señalización semafórica	1

Tipología

El **ALCANCE y COLISIÓN FRONTOLATERAL** entre vehículos son las tipologías más llamativas.

TIPO SINIESTRO	TOTAL 14
Colisión fronto/lateral	7
Colisión lateral	7

Franja horaria

HORA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
SINIESTROS	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	2	1	1	2	1	0

Día de la semana

DÍA	L	M	X	J	V	S	D
SINIESTROS	0	3	1	2	3	2	3

Análisis de los siniestros

Hay que resaltar, que, de los 14 siniestros ocurridos en dicha zona, la causa principal es la **de GIRO O CAMBIO DE SENTIDO PROHIBIDO y CAMBIO DE CARRIL INADECUADO**, no se aprecian causas atribuibles a la propia vía ni a su señalización, sino que son consecuencia de las infracciones de tráfico que cometen los conductores de los vehículos causantes de los siniestros.

Cabe destacar que los siniestros han **disminuido, incrementándose** el número de lesionados graves, si bien, el año pasado hubo un único lesionado de gravedad, este año se han registrado cuatro.



No se aprecian causas atribuibles a la propia vía ni a su señalización, sino que son consecuencia de las infracciones de tráfico que cometen los conductores de los vehículos causantes de los siniestros.

El punto de conflicto tratado en este apartado es la plaza del Poeta Manuel Alcántara, confluencia de las vías avenida de Andalucía, calle Armengual de la Mota, y la glorieta Albert Camus. Se trata de una rotonda partida, con dos raquetas ajardinadas, una en el lateral sur y la otra en el lateral norte. En el centro existe zona ajardinada con fuente ornamental. La avenida Andalucía, que cruza la plaza, en este punto consta de dos calzadas, la calzada norte consta de tres carriles de circulación y otro más destinado a bus y taxis. La calzada sur, por su parte, consta de dos carriles de circulación y otro más para bus y taxis.

En el extremo este de la plaza, existe un carril bici, con dos carriles de circulación, que la cruza de norte a sur.

La prioridad de paso se encuentra regulada por núcleo semafórico, y se prohíbe el cambio de dirección a izquierdas, en ambos sentidos, desde la avenida Andalucía por señal vertical R-303.

Nueve de los veinte siniestros ocurridos en esta intersección, se producen porque uno de los conductores no respeta la prohibición de giro regido por señal vertical, y cinco por no respetarla prioridad de paso regulada por núcleo semafórico. Estos siniestros han tenido como resultado alguno de los implicados con lesiones leves.

Medidas a adoptar para evitar la siniestralidad

En este punto, se propone por nuestra parte, **el refuerzo de la señalización que prohíbe el giro**, y medidas para dificultar el mismo, por medio la instalación de hitos cilíndricos y paneles con flechas luminosas.



11. REVISION PUNTOS NEGROS DEL AÑO 2024

En el informe de siniestralidad del año anterior, tras realizar el estudio pertinente, se determinaron como puntos negros los siguientes:

11.1. Intersección avenida Luis Buñuel con avenida de la Palmilla

En este punto hubo ocho siniestros viales con similares tipología, casuística y dinámica, resultando nueve personas lesionadas.

Tras realizar un estudio comparativo de los siniestros ocurridos en dicha intersección entre los años 2024 y 2025, puede observarse en la siguiente tabla una disminución considerable del número de siniestros viales, pues solo se habría producido dos siniestros con el resultado de alguna persona implicada lesionada, coincidiendo en la casuística por la que se producen los siniestros que sigue siendo no respetar señalización semafórica.

AÑO	2024	2025
TOTAL SINIESTROS	8	2
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	9	2
Graves	0	0
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	8	2
Motocicletas	5	0
Furgonetas	0	0
Bicicletas/VMP	2	0
Ciclomotores	0	0
Autobús	0	0



11.2. Intersección avenida Valle-Inclán con calle José Luis Estrada

En este punto hubo once siniestros viales con similares tipología, casuística y dinámica, resultando 23 personas lesionadas leves.

Se propusieron las siguientes medidas de control y vigilancia del tráfico *dado que en su mayoría los siniestros viales ocurren como consecuencia de no respetar la preferencia de paso establecido por las fases semafóricas.*

Una vez transcurrido un año desde la confección del último informe de siniestralidad, se realiza una evaluación de las medidas adoptadas en este punto obteniendo como resultado que **no se ha adoptado ninguna de las medias recomendadas.**

Tras realizar un estudio comparativo de los siniestros ocurridos en dicha intersección entre los años 2024 y 2025, puede observarse en la siguiente tabla que, a pesar de no adoptarse por parte de este Ayuntamiento las medidas recomendadas orientadas a reducir el número de siniestros viales en este punto, se ha mantenido la siniestralidad, aunque han disminuido los lesionados leves, aumentando los graves en 4 y produciéndose un fallecido.

Tras el siniestro vial con el fallecido en Julio de 2025 se instauraron medidas en dicha confluencia tales como la instalación de semáforo foto/rojo y cambio de fases semafóricas para reducir la siniestralidad en dicho punto conflictivo.

AÑO	2024	2025
TOTAL SINIESTROS	11	10
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	23	14
Graves	0	4
Fallecidos	0	1
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	12	15
Motocicletas	3	4
Furgonetas	0	1
Bicicletas	0	0
Ciclomotores	1	0
Camión	1	0



11.3. Intersección avenida Carlos Haya con calle Ortega de Prados.

En este punto hubo ocho siniestros viales con similares tipología, casuística y dinámica, resultando diez personas lesionadas leves.

Tras realizar un estudio comparativo de los siniestros ocurridos en dicha vía entre los años 2024 y 2025, puede observarse en la siguiente tabla una disminución considerable del número de siniestros viales, pues solo se habría producido un único siniestro, resultando una persona lesionada grave, recordando que la recomendación del pasado año era el aumento de la presencia policial en la zona, para la prevención de infracciones e instalación de un semáforo foto/rojo.

Tabla comparativa de siniestros producidos en el año 2024 y en el año 2025 en la Avenida Carlos Haya con calle Ortega Prados.

AÑO	2024	2025
TOTAL SINIESTROS	4	1
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	10	0
Graves	1	1
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	6	1
Motocicletas	5	1
Furgonetas	0	0
Bicicletas	0	0
Ciclomotores	1	0
Camión	0	0



11.4. Intersección avenida Santa Rosa de Lima con calle Competa

En este punto hubo seis siniestros viales con similares tipología, casuística y dinámica, resultando siete personas lesionadas leves.

Tras realizar un estudio comparativo de los siniestros ocurridos en dicha vía entre los años 2024 y 2025, puede observarse en la siguiente tabla una disminución considerable del número de siniestros viales, pues solo se habrían producido un siniestro, en los cuales habrían resultado lesionada una persona con carácter leve, recordando que la recomendación del pasado año fue el aumento de la presencia policial en la zona e instalación de sistema foto/rojo en la intersección.

AÑO	2024	2025
TOTAL SINIESTROS	6	1
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	7	1
Graves	0	0
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	7	1
Motocicletas	2	1
Furgonetas	0	0
Bicicletas	3	0
Ciclomotores	0	0
Camión	0	0



11.5. Plaza del Poeta Manuel Alcántara

En este punto hubo veinte siniestros viales con similares tipología, casuística y dinámica, resultando 29 lesionados de carácter leve y una persona lesionada grave.

Una vez transcurrido un año desde la confección del último informe de siniestralidad, se realiza una evaluación de las medidas adoptadas en este punto obteniendo como resultado que **no se ha adoptado ninguna de las medias recomendadas**.

Tras realizar un estudio comparativo de los siniestros ocurridos en dicha vía entre los años 2024 y 2025, puede observarse que, si bien no hay un descenso reseñable de los siniestros, han descendido las personas lesionadas en los siniestros viales. *Se propuso por nuestra parte, el refuerzo de la señalización que prohíbe el giro, y medidas para dificultar el mismo, por medio la instalación de hitos cilíndricos y paneles con flechas luminosas, recordando la instauración de dichas medidas para la prevención de infracciones.*

Tabla comparativa de siniestros producidos en el año 2024 y en el año 2025 en la Plaza del Poeta Manuel Alcántara

AÑO	2024	2025
TOTAL SINIESTROS	20	16
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	29	17
Graves	1	0
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	23	21
Motocicletas	10	10
VMP/Bicicletas	3	0
Ciclomotores	2	
Camión	2	0
Bus	0	1



11.6. Confluencia de las calles Amador de los Ríos y Gabriel y Galán

En este punto hubo seis siniestros viales con similares tipología, casuística y dinámica, resultando cinco personas lesionadas leves y una grave.

Se propusieron las siguientes medidas: **reductores de velocidad (badén) y paso para peatones elevado, asimismo, si fuera posible se sugirió la retirada del árbol en dicha intersección que dificultaba la visibilidad.**

Una vez transcurrido un año desde la confección del último informe de siniestralidad, se realiza una evaluación de las medidas adoptadas en este punto obteniendo como resultado que **no se ha adoptado ninguna de las medias recomendadas.**

Tras realizar un estudio comparativo de los siniestros ocurridos en dicha intersección entre los años 2024 y 2025, puede observarse en la siguiente tabla que, a pesar de no adoptarse por parte de este Ayuntamiento las medidas recomendadas orientadas a reducir el número de siniestros viales en este punto, se ha reducido levemente la siniestralidad en dicha intersección, pero aumentado la gravedad de los siniestros pasando de un lesionado de carácter grave a tres.

**Tabla comparativa de siniestros producidos en el año 2024 y en el año 2025
Cruce entre la Calle Amador de los Ríos y la Calle Gabriel y Galán.**

AÑO	2024	2025
TOTAL SINIESTROS	6	4
<u>LESIONADOS</u>		
Leves	5	1
Graves	1	3
Fallecidos	0	0
<u>VEHÍCULOS</u>		
Turismos	11	8
Motocicletas	2	1
VMP/Bicicletas	3	0
Ciclomotores	1	
Furgoneta	2	0
Bus	0	0



12. INFORMES DE SINIESTRALIDAD VIAL 2025 (PARCIALES)

De acuerdo con las recomendaciones generales incluidas en los Informes Anuales de Siniestralidad Vial de los últimos años, ante la ocurrencia de un siniestro vial con fallecido o herido grave, la detección de anomalías, deficiencias, existencia de concentración de siniestros viales o cuando la configuración de la vía puede no ser la más adecuada, se realiza un estudio en profundidad de la zona, con objeto de ofrecer una rápida respuesta al problema detectado, y evitar futuros siniestros viales, aumentando la seguridad vial.

A lo largo de este año 2025, por parte del Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados se han realizado nueve informes de seguridad vial en diferentes puntos de la ciudad, todos ellos dirigidos al Área de Movilidad el Excmo. Ayto. de Málaga, organismo responsable de la conservación y mejora de la red viaria, proponiendo a dicho área mejoras para implementar y mejorar la seguridad vial de nuestra ciudad.

En la siguiente tabla, se reflejan lo informe parciales realizados.

INFORMES SINIESTRALIDAD VIAL 2025	
INFORME	REMISIÓN
Calle Antonio Trueba	Área de Movilidad
Calle Amador de los Ríos	Área de Movilidad
Calle Don Juan de Austria	Área de Movilidad
Confluencia de las calles Salitre y Plaza de Toros Vieja	Área de Movilidad
Calle Arqueólogo Miguel Such	Área de Movilidad.
Avenida Manuel Agustín Heredia	Área de Movilidad
Entorno discoteca Santa Rita	Área de Movilidad
Calle Navarro Ledesma	Área de Movilidad
Avenida de Valle-Inclán confluencia con calle Cesar Arbasia	Área de Movilidad



13. RECOMENDACIONES GENERALES.

El estudio y análisis de los datos expuestos en el presente Informe de Siniestralidad Vial 2025 permiten conocer la evolución de los siniestros viales en el término municipal de Málaga, así como los puntos y zonas de mayor concentración, los colectivos más afectados y los factores de riesgo que siguen presentes en la siniestralidad urbana.

Durante el año 2025 se han registrado 5.247 siniestros viales en los que ha intervenido la Policía Local de Málaga, de los cuales 3.210 han sido con víctimas, ocasionando 4.229 personas lesionadas (4.077 heridas leves, 138 graves) y 14 fallecidas.

En relación con la mortalidad, se constata un repunte respecto a ejercicios anteriores y, especialmente, se destaca la concentración de las víctimas en los denominados usuarios vulnerables. La totalidad de los fallecidos pertenece a los colectivos de peatones y motoristas, con 8 conductores de motocicleta y 6 peatones fallecidos a lo largo del año 2025.

Se mantiene asimismo una elevada lesividad asociada a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), con 352 siniestros viales registrados (un 89,2% de ellos con lesionados), y a los vehículos de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores), implicados en 1.808 siniestros, de los que el 87,6% ha tenido resultado de víctimas personales.

En cuanto a la causalidad, el análisis de 2025 pone de manifiesto la persistencia de los factores de riesgo ya detectados en años anteriores. La falta de pericia, la conducción distraída, el hecho de no guardar la distancia de seguridad, los cambios de carril inadecuados y el no respetar las normas de prioridad y de la señalización semafórica destacan entre las causas más frecuentes, junto con la velocidad inadecuada y la conducción bajo la influencia del alcohol y/o drogas.

Se constata igualmente la relevancia de los delitos contra la seguridad vial (DCSV) ligados al consumo de alcohol y otras sustancias, dado que, de los 379 atestados instruidos con siniestro vial en 2025, el 66,05% se debe a la conducción bajo la influencia del alcohol, cifra que, unida a los controles programados y a las denuncias administrativas, evidencia la necesidad de seguir reforzando las actuaciones preventivas en este ámbito.

Por otro lado, el estudio mediante georreferenciación dinámica de los siniestros y la aplicación de los criterios IAQ-006 han permitido identificar puntos de concentración de siniestros y zonas de especial conflictividad donde se repiten tipologías concretas (colisiones fronto-laterales, atropellos, incumplimientos semafóricos o de ceda el paso), y donde las intervenciones de infraestructura, señalización o control ya realizadas muestran en algunos casos mejoras, pero también márgenes de actuación pendientes.

En este contexto, y en coherencia con el Objetivo 4 de la Jefatura de la Policía Local para 2026 en materia de reducción de la siniestralidad vial con lesionados, así como con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 de la Unión Europea y la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2021-2030, se formulan las siguientes Recomendaciones Generales, orientadas a avanzar hacia una movilidad urbana más segura.



Recomendación 1.- Instrucción sobre control y vigilancia del tráfico.

A la vista de que la mayoría de las causas de los siniestros viales continúan vinculadas a infracciones de la normativa de tráfico (falta de pericia, conducción distraída, no guardar la distancia de seguridad, cambio de carril inadecuado, excesos de velocidad, no respeto de la prioridad de paso y de la señalización semafórica, así como la influencia del alcohol y drogas), se considera altamente recomendable consolidar la realización de medidas específicas sobre el control y vigilancia del tráfico en la ciudad de Málaga, así como planificar las medidas de control, destacando los Dispositivos Estáticos de Control (DEC), acorde a los datos recogidos en el presente informe.

Dicha planificación deberá priorizar la actuación policial sobre los comportamientos de mayor riesgo y sobre los colectivos más vulnerables (peatones, motoristas y usuarios de VMP), prestando especial atención a las franjas horarias de mayor siniestralidad (entre las 13:00 y las 16:00 horas) y a los días de la semana con mayores registros (viernes), de acuerdo con los datos de distribución temporal de los siniestros de 2025.

Recomendación 2.- Programación Anual de Campañas propias de Control y Vigilancia del Tráfico.

Se propone elaborar una Programación Anual de Campañas propias de control y vigilancia del tráfico que complemente las campañas de la DGT y responda de forma específica a la casuística detectada en el ámbito urbano de Málaga.

Dicha programación deberá contemplar campañas temáticas dirigidas a problemas concretos detectados en 2025 (VMP, motocicletas y ciclomotores, atropellos de peatones, uso del móvil y distracciones, respeto de pasos de peatones y semáforos, velocidades en vías de alta capacidad, etc.), así como campañas asociadas a grandes eventos (Semana Santa, Noche de San Juan, Feria de Málaga, Halloween, Navidad), donde se ha demostrado un incremento del riesgo asociado al consumo de alcohol/drogas y a las altas velocidades.

Recomendación 3.- Programación Anual de Controles de Alcohol/Drogas.

Los datos de 2025 confirman que el alcohol y las drogas siguen siendo factores determinantes en un porcentaje muy elevado de los delitos contra la seguridad vial y de los siniestros más graves, concentrando el 66,05% de los delitos detectados en siniestro vial la conducción bajo los efectos del alcohol.

Por este motivo, se recomienda establecer una Programación Anual de Controles de Alcohol/Drogas (DEC) que garantice su presencia continuada durante todo el año, reforzando especialmente los turnos de noche, los fines de semana y las zonas de ocio, así como los tramos con mayor siniestralidad y aquellos en los que ya se ha constatado una elevada incidencia de positividad en los controles.



Recomendación 4.- Informe Anual de Siniestralidad Vial. Consolidación del apartado específico sobre motocicletas y ciclomotores.

Dado el incremento significativo de la implicación de motocicletas y ciclomotores en los siniestros graves y mortales (con 1.808 siniestros que involucran vehículos de dos ruedas y una elevada proporción de heridos y fallecidos), se considera esencial consolidar y profundizar el apartado específico sobre vehículos de dos ruedas en el Informe Anual de Siniestralidad Vial, creado en el ejercicio 2024.

Este apartado deberá seguir analizando de forma diferenciada la evolución de la siniestralidad de motocicletas y ciclomotores (tipologías de siniestro, causalidad, franjas horarias, tramos y zonas con mayor concentración, perfiles de las víctimas, relación con excesos de velocidad o maniobras de riesgo, etc.), de cara a orientar medidas concretas de prevención, regulación y control dirigidas a este colectivo.

Recomendación 5.- Campaña de Control y Vigilancia de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

La siniestralidad asociada a VMP mantiene una tendencia creciente, pasando de 345 siniestros en 2024 a 352 en 2025, con un 89,2% de hechos que conllevan lesiones, lo que pone de manifiesto la elevada vulnerabilidad de sus usuarios y de los peatones con los que interactúan.

Se recomienda diseñar y ejecutar de forma periódica una Campaña de Control y Vigilancia específica de VMP, centrada en el cumplimiento de la Ordenanza de Movilidad y el resto de normativa reguladora y en la corrección de conductas de riesgo como la circulación por aceras y zonas peatonales, el transporte de dos personas en un solo VMP, el uso del teléfono móvil y auriculares, la circulación sin alumbrado, la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y el incumplimiento de la obligación de uso del casco en los supuestos exigidos, así como de la comprobación del cumplimiento de los requisitos técnicos y documentales, destacando la reciente regulación sobre la exigencia de inscripción en el Registro Nacional de Titulares de VMP, el adhesivo identificativo y el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Recomendación 6.- Campaña de Control y Vigilancia de Motocicletas y Ciclomotores.

En 2025 se han contabilizado 1.808 siniestros con implicación de motocicletas y ciclomotores, de los que el 87,6% ha tenido resultado con lesionados, y 8 motoristas han perdido la vida, constituyendo el grupo con mayor mortalidad entre los usuarios de vehículo.

Ante estos datos, se hace necesario diseñar y mantener campañas específicas de control y vigilancia dirigidas a motocicletas y ciclomotores, incidiendo en el respeto de los límites de velocidad, la correcta utilización del casco, la adecuación del permiso de conducción al tipo de vehículo, el estado de los neumáticos y la prohibición de maniobras peligrosas (zigzags, cambios bruscos de carril, adelantamientos indebidos), prestando especial atención a los motoristas dedicados al reparto de comida rápida y paquetería por su elevada exposición al riesgo.



Recomendación 7.- Colectivos vulnerables. Establecer rutas seguras para peatones, ciclistas y VMP.

Los peatones y los usuarios de ciclos y VMP siguen constituyendo uno de los colectivos más castigados por la siniestralidad vial. En 2025 se han registrado 311 atropellos, con 351 personas atropelladas, de las cuales 295 resultaron heridas leves, 27 graves y 6 fallecidas.

Se recomienda seguir desarrollando la base de datos georreferenciada de siniestros con implicación de peatones, bicicletas y VMP, integrando esta información con la planificación de la movilidad para identificar tramos y entornos de riesgo y, a partir de ahí, establecer rutas seguras peatonales, ciclistas y para VMP, especialmente en el entorno de centros escolares, sanitarios, zonas residenciales, áreas comerciales y espacios de ocio.

Recomendación 8.- Instalación de sistemas de foto-rojo.

Los análisis de puntos de concentración de siniestros y de zonas de especial conflictividad del año 2025 muestran que en diversas intersecciones reguladas por semáforos la causa principal de los siniestros es el no respeto de la prioridad de paso regulada por señalización semafórica, con colisiones fronto-laterales y atropellos en pasos para peatones regulados, algunos de ellos con resultado de heridos graves o fallecidos.

Se recomienda continuar con la instalación de sistemas de foto-rojo en aquellas intersecciones donde se haya constatado una reiteración de siniestros por incumplimiento semafórico y donde otras medidas menos intrusivas (refuerzo de señalización, cambios de fases, vigilancia presencial) no hayan logrado reducir la siniestralidad a niveles aceptables, priorizando, entre otros, los enclaves ya analizados en el informe anual.

Para este año 2026 ya se ha remitido informe al Área de Movilidad recomendando la instalación de 4 nuevos sistemas foto-rojo, concretamente en Pl. Manuel Azaña con Virgen de la Cabeza, en calle Mendivil con Explanada de la Estación y dos en el cruce de Av. Carlos Haya con Ortega de Prado.

Se ha adquirido el compromiso con el Área de Movilidad de continuar remitiendo informes sobre la recomendación de ubicaciones a instalar dichos sistemas, basado esencialmente en la prevención de la siniestralidad vial.

Recomendación 9.- Velocidad I. Control de la velocidad mediante cinemómetros fijos.

Se mantiene la estrecha relación entre exceso de velocidad, probabilidad de siniestro y gravedad de las lesiones, como demuestran tanto la casuística de siniestros graves con motocicletas implicadas como los 25 atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial por exceso de velocidad y las 5.692 denuncias administrativas formuladas en 2025 por superar los límites establecidos.

Se recomienda continuar ampliando la red de cinemómetros fijos en vías urbanas de alta capacidad o de acceso a la ciudad donde se detecten velocidades



elevadas y una siniestralidad significativa (avenidas de gran capacidad, vías de entrada/salida y tramos identificados como problemáticos en el informe de siniestralidad), siguiendo criterios objetivos de seguridad vial y evaluando periódicamente la eficacia de estos dispositivos en la reducción de la velocidad media y de los siniestros.

Recomendación 10.- Velocidad II. Control de la velocidad mediante cinemómetros estáticos (sobre trípode y sobre vehículo).

Los controles de velocidad realizados en 2025 mediante cinemómetros láser portátiles (TRUCAM-II y radar Multanova) han permitido detectar conductas especialmente peligrosas con velocidades muy por encima de los límites permitidos, en múltiples arterias principales, reforzando el mensaje preventivo de las campañas de concienciación.

Se propone mantener y reforzar la estrategia de control dinámico de velocidad, combinando vehículos camuflados y cinemómetros sobre trípode en vías de alta siniestralidad (como las recogidas en el informe anual) y en tramos donde la configuración de la vía (rectas largas, varios carriles por sentido, entorno urbano poco contenido) favorece la circulación a velocidades inadecuadas, priorizando horarios y días con mayor volumen de tráfico y siniestralidad.

Recomendación 11.- Velocidad III. Instalación de radares pedagógicos.

La experiencia comparada y la evidencia disponible muestran que los radares pedagógicos (definidos como dispositivos que informan al conductor de la velocidad real a la que circula), contribuyen a reducir la velocidad en los tramos donde se instalan, especialmente allí donde existe un desconocimiento o infravaloración del límite vigente.

Se recomienda su instalación, con carácter prioritario, en entornos escolares, sanitarios, centros de mayores, zonas peatonales y vías de acceso a la ciudad, así como en aquellos tramos urbanos donde se haya detectado un incumplimiento reiterado de los límites de velocidad sin que exista todavía un cinemómetro sancionador, utilizándolos como herramienta de calzado del tráfico y de educación vial.

Recomendación 12.- Velocidad IV. Control específico de la velocidad de motocicletas y ciclomotores.

Los vehículos de dos ruedas presentan una elevada implicación en siniestros con víctimas y concentran un número muy significativo de lesionados graves y fallecidos, siendo la velocidad inadecuada un factor concurrente en un importante porcentaje de la siniestralidad de este colectivo.

Se recomienda establecer controles específicos de velocidad dirigidos a motocicletas y ciclomotores en los tramos donde se ha verificado un uso intensivo de estos vehículos y una mayor accidentalidad (vías rápidas urbanas, accesos a zonas de ocio, corredores universitarios y distritos con fuerte presencia de reparto



a domicilio), incluyendo campañas focalizadas en fines de semana y horario nocturno, y reforzando los mensajes de concienciación adaptados a este perfil de usuario.

Recomendación 13.- Mejorar la visibilidad en las intersecciones.

El análisis de determinadas intersecciones conflictivas (como las confluencias de avenida Fátima, calles Amador de los Ríos y Gabriel y Galán, plaza Poeta Manuel Alcántara o plaza General Torrijos) revela que la limitada visibilidad entre usuarios, unida a la configuración de estacionamientos y a la disposición de determinados elementos urbanos, contribuye a la elevada frecuencia de colisiones fronto-laterales y alcance en estos puntos.

Se recomienda revisar la ordenación del estacionamiento y la ubicación de elementos potencialmente obstaculizadores de la visión (contenedores, vegetación, rótulos, mobiliario urbano) en las intersecciones con alta siniestralidad, evitando plazas de aparcamiento inmediatamente antes de los pasos de peatones y, cuando sea posible, implantando ensanchamiento de acera, pasos peatonales elevados, reductores de velocidad y reservas específicas para bicicletas/VMP y motocicletas en los metros previos al cruce.

Recomendación 14.- Auditoría de seguridad vial de las vías afectadas por siniestros viales graves (fallecidos o heridos graves) y de los carriles bici por donde circulan bicicletas/VMP, para la identificación de deficiencias y propuesta de medidas correctoras.

Siguiendo las recomendaciones de años anteriores, en 2025 se han elaborado diversos informes parciales de siniestralidad vial tras la detección de siniestros graves, anomalías o concentraciones de siniestros en puntos concretos, proponiendo actuaciones de mejora de la infraestructura, ordenación del tráfico y señalización.

Se recomienda mantener y reforzar la auditoría sistemática de seguridad vial de todas las vías y localizaciones donde se produzcan siniestros con fallecidos o heridos graves, así como de los carriles bici y ejes de circulación de VMP con mayor siniestralidad, analizando la infraestructura, la regulación, los usos de la vía y los factores humanos implicados, y trasladando con carácter prioritario al área competente las propuestas de corrección que se deriven de estos estudios.

Recomendación 15.- Plan integral de seguridad vial en zonas de ocio, litoral y áreas turísticas.

La casuística de fallecidos y heridos graves en 2025 muestra la concurrencia de factores como el consumo de alcohol y drogas, las altas velocidades y la presencia de peatones que cruzan por zonas no habilitadas, especialmente en avenidas litorales y ejes próximos a zonas de ocio (avenida Manuel Agustín Heredia, MA-21, accesos a Teatinos, etc.).

Se recomienda diseñar un plan específico de seguridad vial para zonas de ocio nocturno y áreas turísticas (Paseo Marítimo, entorno Muelle Uno, avenida Manuel Agustín Heredia, accesos a playas y recintos o zonas destinadas a eventos



musicales o de ocio nocturno), que combine refuerzo de controles de alcohol/drogas y velocidad en fechas y franjas horarias críticas, medidas de calmado de tráfico, refuerzo de pasos peatonales y señalización específica para peatones y turistas, así como acciones coordinadas de información multilingüe en colaboración con el sector hostelero y hotelero.

Recomendación 16.- Programa de seguridad vial alrededor de centros escolares y equipamientos sensibles.

El análisis de la distribución por edades de implicados y lesionados confirma la presencia de menores y ancianos entre las víctimas, especialmente en siniestros de atropello, donde la invasión de calzada, el no respeto de pasos de peatones y las distracciones del conductor tienen un peso significativo.

Se recomienda implantar un programa específico de seguridad vial en entornos escolares, centros sanitarios y residencias de mayores, que incluya la revisión de la red de pasos de peatones (pasos elevados, ensanchamiento de aceras, orejas y refugios peatonales), la limitación efectiva de velocidad (zonas 30 y señalización reforzada), la instalación de radares pedagógicos en accesos críticos y la presencia periódica de controles preventivos en horarios de entrada y salida, reforzando la labor educativa que ya desarrolla el Subgrupo de Educación Vial en centros educativos.

Recomendación 17.- Refuerzo de la educación vial y campañas diferenciadas por colectivos.

La memoria del GIAA 2025 recoge un incremento de las actividades formativas (charlas en IES, jornadas de seguridad vial, participación en la Semana Europea de la Movilidad) y la incorporación formal del Subgrupo de Educación Vial al GIAA, lo que constituye una oportunidad para potenciar la vertiente preventiva.

Se recomienda elaborar un plan anual de educación y comunicación en seguridad vial estructurado por colectivos prioritarios (jóvenes usuarios de ciclomotor y VMP, motoristas de reparto, peatones mayores, turistas, conductores profesionales), aprovechando los datos del informe para adaptar los mensajes a las causas más frecuentes (falta de pericia, distracciones, no respeto de pasos de peatones y semáforos, consumo de alcohol/drogas, velocidad inadecuada) y coordinando estas acciones con las campañas de control y vigilancia y los eventos principales de la Ciudad.

Recomendación 18.- Gestión segura de flotas de reparto, VTC y transporte profesional.

Los datos ponen de manifiesto una elevada siniestralidad de motocicletas y ciclomotores, con especial exposición de los conductores que realizan desplazamientos intensivos por motivos laborales (reparto de comida, paquetería, servicios profesionales), además de un volumen importante de vehículos comerciales ligeros y furgonetas en el parque móvil de la ciudad.



Se recomienda impulsar acuerdos y programas de colaboración con empresas de reparto, plataformas de VTC, taxis y otras flotas profesionales para implantar compromisos de seguridad vial (formación específica en conducción segura urbana, protocolos internos frente a alcohol y drogas, control de tiempos de conducción y descanso, mantenimiento preventivo de vehículos, uso obligatorio de elementos de seguridad y equipamiento reflectante aun cuando no sea obligatorio), así como implementar una unidad de tráfico y transporte integrada dentro del GIAA, con patrullaje diario que tenga como principal cometido la prevención sobre la seguridad vial con la realización de controles principalmente y, la represión de conductas antirreglamentarias.

Recomendación 19.- Integración de la seguridad vial en la planificación urbana y de movilidad.

El informe evidencia la existencia de puntos y zonas de concentración de siniestros vinculados tanto a comportamientos infractores como a configuraciones viarias complejas (glorietas partidas, intersecciones semaforizadas con alta carga de tráfico, coexistencia de carriles bici, VMP y tráfico motorizado, etc.).

Se recomienda consolidar la integración de la seguridad vial como criterio explícito y prioritario en todos los proyectos de urbanización y reordenación de la ciudad (tanto en los nuevos desarrollos como en las reformas de vías existentes), incorporando desde la fase de diseño el análisis de siniestralidad previa, la jerarquización de la red viaria conforme a la Ordenanza de Movilidad, y soluciones de calmado de tráfico e intersecciones protegidas, recomendando que se realice en coordinación entre el GIAA, el Área de Movilidad y los servicios de Urbanismo.

Recomendación 20.- Observatorio local de siniestralidad vial y evaluación de medidas.

El uso de georreferenciación dinámica de siniestros, los informes de seguridad vial y la revisión periódica de puntos negros reflejan una clara orientación hacia la mejora continua basada en datos.

Se recomienda formalizar un Observatorio Local de Siniestralidad Vial que integre los datos del GIAA, Movilidad, Urbanismo y otros organismos, con indicadores de seguimiento (fallecidos y heridos graves por tipo de usuario, zona y factor de riesgo, cumplimiento de los objetivos de las recomendaciones, medición del impacto de medidas implantadas, etc), y que publique informes periódicos de evaluación de las actuaciones (por ejemplo, antes y después de la instalación de foto-rojo, cambios de secciones viarias, nuevos pasos peatonales o campañas específicas), facilitando así la priorización de recursos.

Recomendación 21.- Mejora de la accesibilidad y seguridad vial para personas mayores y con movilidad reducida.

La estructura demográfica de Málaga muestra un número significativo de personas mayores de 64 años, y el informe de siniestralidad recoge víctimas de edad avanzada entre los peatones fallecidos y lesionados graves, en muchos casos en pasos de peatones o cruces complejos.



POLICÍA LOCAL DE MÁLAGA
GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES Y ATESTADOS
(GIAA)
SECCIÓN POLICÍA JUDICIAL



Se recomienda desarrollar un programa específico de mejora de la accesibilidad y la seguridad vial para personas mayores y con movilidad reducida, que incluya la revisión de tiempos semafóricos peatonales, la implantación prioritaria de pasos sobreelevados y refugios intermedios en vías anchas, la eliminación de barreras arquitectónicas en itinerarios peatonales principales y acciones de sensibilización dirigidas a este colectivo sobre los riesgos más frecuentes, entre los que destacan el cruce por zonas no habilitadas, y la interacción con VMP, bicicletas y otros vehículos de dos ruedas.



14. REFLEXIONES FINALES

El presente Informe de Siniestralidad Vial 2025 no es únicamente un compendio de cifras, gráficos y tablas, sino que es, sobre todo, el reflejo de la realidad que cada día se vive en las calles de Málaga, donde miles de desplazamientos se desarrollan con normalidad, pero donde también se producen siniestros que alteran vidas y familias.

Cada uno de los 5.247 siniestros registrados, de las 4.229 personas lesionadas y de las 14 vidas perdidas, representa una historia concreta, un entorno familiar y social que se ve afectado, y un recordatorio de que detrás de cada número hay personas, no simples estadísticas.

El trabajo desarrollado por la Policía Local de Málaga en general, y en particular en casos graves por el Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados, se sustenta en este compromiso diario con la seguridad vial, combinando la investigación técnica de los siniestros, la instrucción de atestados, los controles preventivos, la elaboración de informes, la formación del personal y la educación vial dirigida a la ciudadanía. Destacar también el trabajo educativo del Subgrupo de Educación Vial, recientemente incorporado orgánicamente al GIAA, desde donde se inculcan a los más pequeños valores y hábitos en pro de la seguridad vial. La educación en seguridad vial arraiga con más fuerza cuando se siembra desde la infancia, porque los hábitos aprendidos de pequeños perduran toda la vida.

Málaga es una ciudad en crecimiento, con una población y un parque móvil en aumento, con nuevas formas de movilidad presentes, representando factores que incrementan la complejidad de la gestión del tráfico y de la prevención de la siniestralidad. Ante este escenario, la respuesta no puede limitarse exclusivamente al ámbito policial, sino que exige un enfoque integral en el que confluyan la planificación urbana, la movilidad sostenible, la educación y concienciación de todos los usuarios, la aplicación rigurosa de la normativa y la implicación activa de las instituciones, empresas, colectivos sociales y ciudadanía.

La seguridad vial es, por tanto, una responsabilidad compartida, que se construye día a día con pequeñas decisiones, como respetar los límites de velocidad, no conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, tomar precauciones como peatón, no invadir la calzada por lugares no habilitados, utilizar siempre los elementos de seguridad y mantener una actitud atenta y responsable al volante.

Cada siniestro grave que se produce en nuestras vías es una tragedia que nos impulsa a revisar lo ocurrido, detectar qué se pudo haber hecho de otra manera y proponer medidas para que no vuelva a repetirse, reforzando la cultura de la mejora continua que sustentan este informe y las recomendaciones generales.

Las cifras de 2025 muestran avances en la capacidad de análisis, en la capacidad operativa y en la coordinación con otras áreas municipales y organismos externos, pero también evidencian que queda camino por recorrer para alinearnos plenamente con el objetivo de reducir de forma significativa las víctimas mortales y graves fijado en la Agenda 2030 y en las estrategias europea y nacional de seguridad vial.

Este informe cierra un año de trabajo intenso, pero al mismo tiempo abre un nuevo ciclo de compromiso, para seguir investigando cada siniestro con rigor, implantando medidas correctoras allí donde sean necesarias, seguir formando y



*POLICÍA LOCAL DE MÁLAGA
GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES Y ATESTADOS
(GIAA)
SECCIÓN POLICÍA JUDICIAL*



sensibilizando a los distintos colectivos y seguir evaluando con transparencia los resultados obtenidos.

El objetivo último es claro, se trata de avanzar hacia una Málaga donde cada desplazamiento, sea a pie, en bicicleta, en VMP, en motocicleta o en vehículo de motor, se desarrolle en condiciones de la máxima seguridad posible, reduciendo al mínimo el riesgo de que una imprudencia, un error o una conducta irresponsable se traduzcan en una vida truncada.

Solo desde la suma de esfuerzos y la convicción compartida de que ninguna víctima es asumible como "precio inevitable" de la movilidad, podremos acercarnos a esa meta de siniestralidad grave y mortalidad cero, que no es una utopía, sino una obligación ética y profesional para con la ciudadanía de Málaga.

Grupo de Investigación de Accidentes y Atestados

Policía Local de Málaga

2025