



Cifras definitivas de siniestralidad vial en España durante la última década

Las políticas de seguridad vial aplicadas durante la primera década del siglo XXI han evitado más de 9.500 muertes en accidentes de tráfico

- Entre 2001 y 2010, se ha registrado un descenso acumulado en el número de víctimas mortales y de heridos graves del 55%
- España, en el ranking europeo ha pasado de tener 136 muertos por millón de habitantes en 2001 a 54 en 2010, por debajo de la media UE, siendo de los países que ha experimentado una mayor reducción en este periodo
- Entre el año 2001 y 2010 se ha pasado de 5.500 muertos anuales por accidentes de tráfico a menos de 2.500
- En este periodo, las mayores reducciones se dan en los muertos en autopista (-76%), los jóvenes entre 15 y 24 años (-69%), los fallecidos en turismo en zona urbana (-66%) y los muertos en fin de semana en carretera (-62%)
- En motocicletas, se registra un descenso del 39% entre los 632 muertos de 2007 a los 386 de 2010 fallecidos, a pesar de haberse doblado el parque de motocicletas en los últimos diez años
- Se mantienen como principales problemáticas la carretera convencional, los accidentes por salida de vía, los atropellos y el colectivo de mayores de 64 años que en 2010 pasa a ser el grupo de edad con mayor número de fallecidos

27 de octubre de 2011.- La Dirección General de Tráfico edita y distribuye “Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2010”.

Se trata de la octava edición de una publicación en que se recogen los datos consolidados y por tanto definitivos de la accidentalidad en España, incluyendo los siniestros ocurridos en carretera, zonas urbanas de los distintos ayuntamientos y tomados hasta los treinta días de producirse cada accidente.



Puede descargarse completo en: [Principales cifras de siniestralidad vial 2010](#)

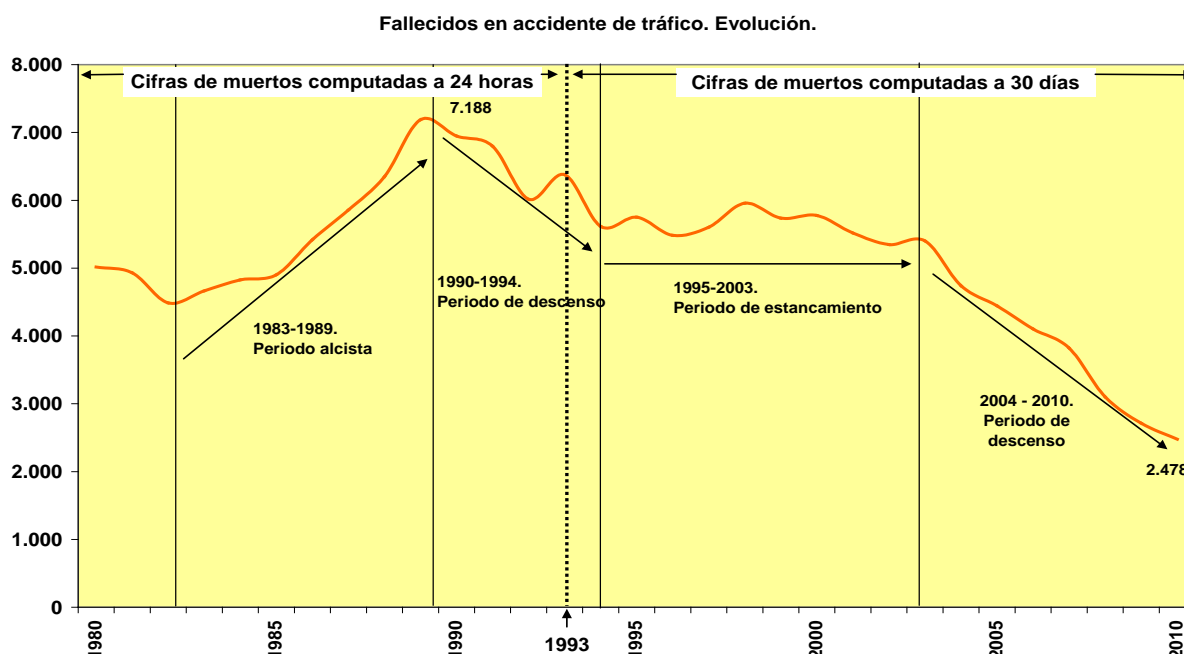
En España, en el año 2010, se han registrado 85.503 accidentes de tráfico con víctimas con el resultado de 2.478 víctimas mortales, 11.995 heridos graves y 108.350 heridos leves. En 2001 esas cifras eran las siguientes: 100.393 accidentes con víctimas, 5.517 fallecidos, 26.566 heridos graves y 123.033 heridos leves.

Entre 2001 y 2010, el número anual de víctimas mortales ha disminuido un 55%. La reducción del número de heridos graves también ha sido del 55%.

Estos fuertes descensos en las cifras de víctimas mortales y heridos graves en esta década se dan en un contexto de aumento de los indicadores de exposición: el parque automóvil aumentó en ese periodo un 33%, el censo de conductores un 20% y el tráfico por carretera un 16%.

Perspectiva histórica

Desde una perspectiva histórica que arranca en 1980, podemos distinguir diferentes periodos: entre 1983 y 1989 se observa un periodo alcista en el que se produce un incremento de muertos en accidente de circulación del 54%; entre 1990 y 1994 se observa un periodo de descenso, en 4 años se consigue una reducción del 33%; entre 1995 y 2003 no hay una tendencia clara ($\pm 5\%$); entre 2003 y 2010 se vuelve a producir un periodo de descenso, en los últimos siete años se ha alcanzado una reducción del 54%.



En la carretera ha descendido la accidentalidad más que en la zona urbana.

El pasado año, en total, 2.478 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico ocurridos en carreteras o zonas urbanas, un 9% menos que en 2009.

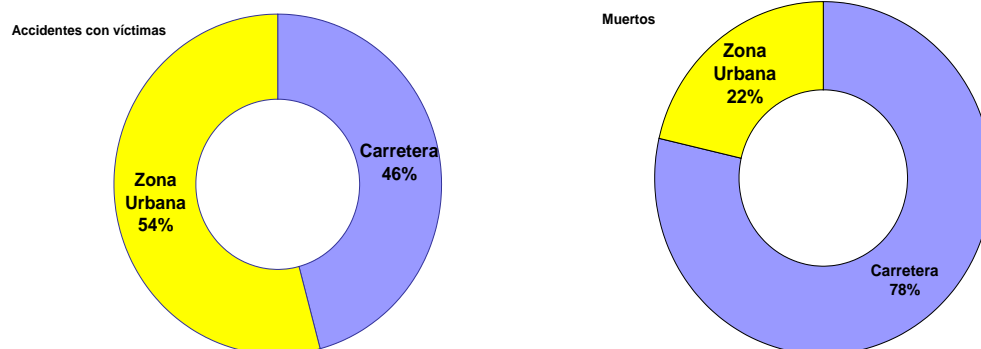
En carretera han fallecido 1.928 personas, 2.615 menos que en el año 2001, lo que ha significado una reducción del 58%.

En cuanto a los heridos graves su disminución porcentual ha sido similar, en 2010 se han registrado un 59% menos que en 2001. Los heridos graves en carretera, entendiendo como tales los hospitalizados más de 24 horas, han sido 7.642 en el año 2010, 10.826 menos que en 2001.

La cifra de heridos leves, que son aquellos heridos por accidente que no han necesitado 24 horas de hospitalización, ha disminuido un 8%.

En 2010 en zona urbana han fallecido 550 personas, 424 menos que en el año 2001, lo que ha significado una reducción del 44%.

DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES Y DE MUERTOS SEGÚN ZONA



En carreteras convencionales se producen más fallecidos que en autopista y autovía.

En la evolución desde 2001, se observa una reducción en todos los tipos de vía: en autopista los fallecidos han descendido un 76%, en autovía un 58% y en el resto de vías han descendido un 55%.

Las salidas de la vía son el accidente mayoritario en carretera en todos los años de la serie, en 2010 el 36% de las víctimas mortales se produjeron en ese tipo de accidente.

En la evolución de la accidentalidad en carretera desde el 2001, todos los tipos de accidente disminuyen. Las colisiones laterales y fronto-laterales son las que más han descendido: un 64%, seguidas de las salidas de la vía y los atropellos a peatones que han disminuido un 60%.



Los atropellos a peatones el accidente mayoritario en la zona urbana en todos los años de la serie, representando en 2010 el 49% de las víctimas mortales en ciudad.

Fallecidos por accidente de tráfico según grupos de edad

En 2010 respecto de 2001 han fallecido 811 jóvenes menos, es el grupo de edad que mayor reducción presenta: un 69%. El siguiente grupo que más ha disminuido es el de 25 a 34 años, que presenta una disminución del 61%.

Señalar que en 2010 el grupo de más de 64 años es el que más fallecidos presenta.

Comparando las tasas de muertos por millón de población del año 2010 respecto de 2001 se observa que todos los grupos de edad han visto reducida su tasa a más de la mitad, excepto el grupo de más de 64 años.

- *Los niños*

El mayor número de muertos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos.

De los 79 niños fallecidos en accidente en 2010, 52 eran pasajeros, 23 eran peatones y 4 eran conductores.

En el periodo 2001-2010 se observa un descenso del 50%, pasando la tasa por millón de población de 27 a 11 fallecidos por millón.

- *Los jóvenes*

En 2010 han fallecido 363 jóvenes de 15 a 24 años, esta cifra supone una reducción del 16% respecto de 2009 y del 69% respecto de 2001.

Es el grupo de edad que presenta la mayor disminución tanto en términos absolutos como en la tasa por millón de población.

La tasa de fallecidos por millón de población para este grupo de edad en 2010 es 75, mientras que en 2001 era 215; o lo que es lo mismo en 2010 han fallecido 140 jóvenes menos por millón que en 2001.

- *Los mayores*

En 2010 han fallecido 529 personas de más de 64 años, de las cuales 227 conducían un vehículo, 90 eran pasajeros y 212 eran peatones.



Es la primera vez en la década que este grupo de edad presenta un número mayor de fallecidos que otros grupos más jóvenes. Respecto de 2009 se observa un incremento del 6% y su tasa por millón de población ha pasado de 66 a 68.

Respecto del año 2001, en que hubo 864 fallecidos por accidente de tráfico de más de 64 años, en 2010 se observa una reducción del 39%, la menor de todos los grupos de edad.

La tasa por millón de población era de 125 en 2001 y 68 en 2010.

Fallecidos por accidente de tráfico según unidad de desplazamiento

Las cifras de víctimas mortales en 2010 descienden respecto de 2009 en todos los tipos de vehículo, excepto las bicicletas.

El número de peatones que han perdido la vida ha sido prácticamente el mismo que el del año pasado.

Respecto de 2001 los descensos mayores se observan en autobús, 92%; ciclomotor, 78%; turismo, 62% y vehículos de mercancías, 61%; y las menores reducciones se registran en peatones, 44% y bicicletas, 33%. Los fallecidos en motocicleta han aumentado un 4%.

- Carretera

En 2010 fallecieron 49 personas en accidentes de **bicicleta** en carretera lo que ha supuesto un descenso del 37% desde el 2001.

En 2010 fallecieron en **motocicleta** 279 personas en carretera, esto es un incremento del 6% con respecto a los datos de 2001. La evolución de este colectivo está marcada por ser el único que ha presentado aumentos en el periodo 2001 – 2010, con un máximo en el año 2007 de 471 fallecidos y un descenso acumulado desde entonces hasta el 2010 del 41%.

En 2010 fallecieron 1.113 personas en **turismo** en carretera registrando una reducción del 62% (1.788 fallecidos menos) con respecto a 2001.

- Zona urbana

En 2010 fallecieron 18 personas en accidentes de **bicicleta** en zona urbana, lo que ha supuesto un descenso del 18% respecto de 2001, a pesar del espectacular aumento del uso de la bicicleta en las ciudades.

Las personas fallecidas en **motocicleta** en la zona urbana han sido 107 igual al dato registrado en 2001. La evolución de la accidentalidad de este colectivo en zona urbana

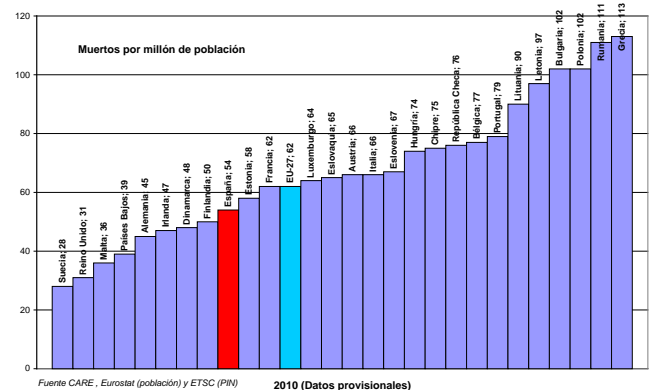
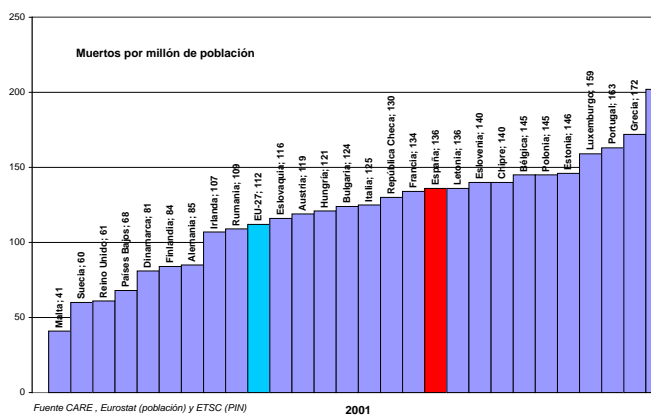
es similar a la mencionada en carretera, con un máximo en el año 2007 de 161 fallecidos y un descenso sostenido desde entonces hasta el 2010.

En 2010 fallecieron 84 personas en **turismo** en zona urbana, lo que ha significado una reducción del 66% con respecto a 2001.

La comparativa Europea

España, en el ranking europeo ha pasado de tener 136 muertos por millón de habitantes en 2001 a 54 en 2010, por debajo de la media UE que es de 62, siendo de los países que ha experimentado una mayor reducción en este periodo.

En el año 2001 España ocupaba el puesto 17 dentro de los 27 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa que nos situaba ocho posiciones más arriba que la media europea. En el año 2010 esta tasa bajó hasta los 54 muertos por millón de habitantes, ocupando el puesto número 9, por debajo de la media europea (62).



Medidas implantadas

En el año 2001 España presentaba una tasa de accidentalidad de 136 fallecidos por millón de habitantes frente a los 112 de la Unión Europea, lo que nos situaba lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial: Suecia, Reino Unido y los Países Bajos. Además, los principales indicadores de seguridad vial distaban significativamente de la mayoría de los países de la Unión Europea, con tasas de uso de casco y cinturón entre 10 y 15 puntos por debajo de las tasas de los países más avanzados.

En el año 2004 España elabora el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, que establece el compromiso de reducir en un 40% las víctimas mortales en ese período, con 10 áreas de de trabajo y 182 actuaciones, y prioriza un conjunto de medidas relacionadas



con la supervisión y cumplimiento de la norma alineándose con las recomendaciones de la Unión Europea. Entre ellas, se pueden destacar:

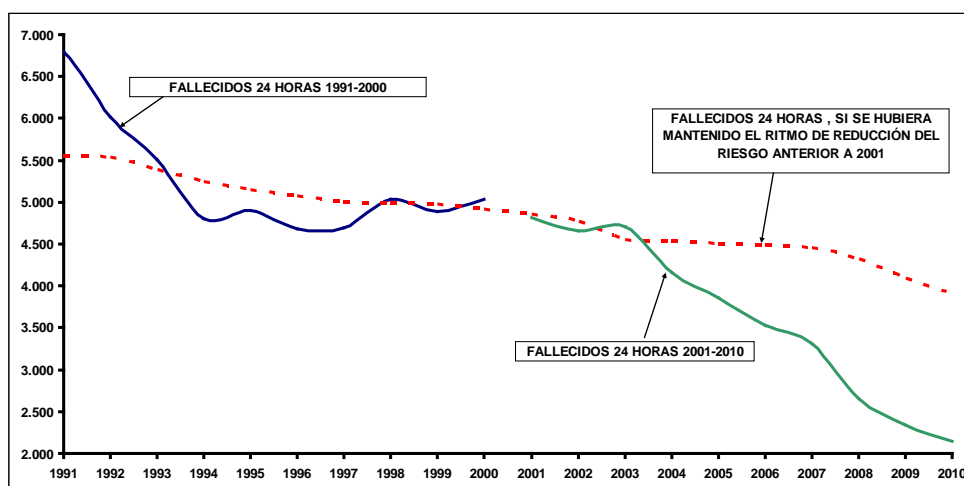
1. Plan radares, 2005-2008, incremento en radares móviles de 63,54% de 2005 a 2008, y de radares fijos en un 101,55%, han hecho de los recursos técnicos una fuerza importante en el ámbito de la vigilancia y el control en las carreteras, que ha permitido hacer efectiva las fuerzas de seguridad vial.
2. Refuerzo de los medios humanos y técnicos dedicados a la vigilancia y control, 2005-2008, El incremento de los efectivos policiales hasta alcanzar los 10.000 efectivos (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) aumentando las horas de vigilancia.
3. Puesta en marcha del Permiso por puntos, 2006, que ha incidido significativamente en la mejora del niveles de seguridad de red viaria gracias al carácter eminentemente reeducador y al efecto punitivo, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos.
4. Creación de la Fiscalía de Seguridad Vial, 2006, que ha trabajado constantemente en el ejercicio de la acción penal sobre los infractores y reincidentes, con una mayor eficacia y rigurosidad.
5. Reforma del Código penal, 2008, alineando la política de seguridad vial con el tratamiento de los delitos relacionados con el tráfico ha reforzado la seguridad jurídica del ciudadano mediante una mejor definición de los supuestos penales y ha reducido la sensación de impunidad de los delitos relacionados con el tráfico.
6. Creación del Centro Estatal de Denuncias Automatizadas, 2008, para la gestión de las denuncias de tráfico generadas con sistemas automáticos de detección de las infracciones. Su creación supone la implantación de una cadena de control en el proceso desde la detección de la infracción por medios automáticos hasta la transmisión automática del boletín al infractor.
7. Reforma del procedimiento sancionador, 2008-2009, que ha permitido reducir los tiempos de tramitación de las denuncias potenciando la sanción como elemento de seguridad activo al eliminar la sensación de impunidad.

En el periodo 1960-2000, el número de muertes por vehículo del parque decreció a un ritmo anual medio del 5% y en el periodo 2001-2010, lo hizo a un ritmo anual medio del 12%. Se puede imputar la diferencia entre las dos tasas a las políticas de seguridad vial



aplicadas durante la última década. Se estima que con estas medidas se han evitado 9.500 muertes.

La siguiente figura ilustra la diferencia entre el número de muertes que se hubieran producido si se hubiera mantenido la tendencia previa (línea roja discontinua) y el número real (línea verde continua).



Nota: La figura recoge el número de muertes a 24 horas, aunque el resultado final (aproximadamente 9.600 muertes) está expresado a 30 días. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Informe "EVOLUCIÓN DE DATOS DE ACCIDENTALIDAD, MOVILIDAD Y PARQUE".
