

Las principales cifras
de la

Siniestralidad Vial

España 2013



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

Edita: Dirección General de Tráfico

NIPO: 128-14-047-0

Depósito Legal: M-40612-2004

Fotografía: Dirección General de Tráfico

Imprime: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

En esta publicación se ha utilizado papel reciclado libre de cloro de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública.

- 7** Presentación
- 9** Resumen ejecutivo
- 13** Progreso de los indicadores de la estrategia de seguridad vial 2011-2020

- 15** I. LAS CIFRAS DEL 2013
 - 15** 1. Los accidentes de tráfico con víctimas en 2013
 - 19** 2. La evolución
 - Evolución desde 1960 a 2013
 - Evolución de los principales indicadores 2004-2013
 - Datos Generales
 - Parque de automóviles
 - Censo de conductores
 - Red viaria
 - 33** 3. El lugar del accidente con víctimas
 - Las vías Interurbanas
 - Puntos Negros
 - Las vías urbanas
 - Datos municipales
 - Las comunidades autónomas y las provincias
 - 57** 4. El componente temporal de los accidentes con víctimas
 - Los meses
 - Los días de la semana
 - Las horas del día
 - La luminosidad
 - 65** 5. El tipo de accidente con víctimas
 - 69** 6. Las víctimas
 - El sexo y la edad
 - Los niños
 - Los jóvenes
 - Las personas mayores

Los conductores
Los peatones

- 109** 7. Los vehículos implicados en los accidentes con víctimas
- Usuarios de bicicletas
 - Usuarios de ciclomotores
 - Usuarios de motocicletas
 - Usuarios de turismos
 - Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros
 - Los usuarios de furgonetas
 - Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)
 - Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)
 - Los usuarios de autobuses

- 125** 8. Otros factores concurrentes
- La velocidad
 - El alcohol y las drogas
 - Prevalencia de consumo de sustancias en conductores
 - Presencia de sustancias psicoactivas en conductores y peatones fallecidos en accidente de tráfico
 - Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)
 - Alcohol
 - Drogas
 - La distracción
 - Las infracciones
 - El cinturón de seguridad y el casco
 - Las motocicletas
 - Los ciclomotores
 - Los turismos y las furgonetas
 - La antigüedad del vehículo

- 141** 9. El contexto europeo
- Situación de España
 - La evolución

145 II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD

- 145** 1. Pirámide de las lesiones relacionadas con el tráfico

- 147** 2. Mortalidad por lesiones relacionadas con el tráfico y otras causas

- 151** 3. Años potenciales de vida perdidos (APVP)

- 153** 4. Lesiones relacionadas con el tráfico
- Morbilidad Hospitalaria
 - Matriz de Barell

161 5. Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)

165 6. El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

169 ANEXOS

169 Anexo I. Relación de puntos negros. Año 2013

184 Anexo II. Cobertura de la información en vías urbanas

190 Anexo III. Notas metodológicas

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

195 Índice de tablas

203 Índice de figuras



Aunque desde el año 1960 se publica el Anuario Estadístico de Accidentes, fue en el año 2003 cuando se inició la publicación de "Las principales cifras de la siniestralidad vial" con el convencimiento de que la divulgación de la información sobre accidentes de tráfico y las consecuencias de los mismos, no solo son un ejercicio de transparencia, sino también, un instrumento esencial para la toma de decisiones encaminadas a lograr el objetivo de cero lesionados y cero fallecidos por accidentes de tráfico.

En este año 2013, se ha avanzado un paso más en la consecución de dicho objetivo. Las cifras de fallecidos han seguido descendiendo y han situado a España como el quinto país de la Unión Europea con menor número de fallecidos por población. Así mismo, España también ha presentado cifras inferiores a otros países con importantes niveles de desarrollo como Estados Unidos, Japón y Australia. La constatación de este avance en las cifras de la siniestralidad vial son un estímulo para seguir implementando acciones que reduzcan el número de víctimas como se ha venido haciendo hasta ahora.

También en este año 2013 se han abordado aspectos como la profundización en el conocimiento de los heridos, especialmente los que revisten mayor gravedad, la integración de nuevas bases de datos en el análisis y la mejora de la calidad de nuestro sistema de información, en especial la mejora de la exhaustividad en la notificación de accidentes ocurridos en el ámbito municipal. Para desarrollar este último aspecto se ha trabajado estrechamente con los ayuntamientos, en todos los ámbitos y niveles de la DGT, con el objetivo de lograr la integración plena en el sistema de información de accidentes.

La publicación de este año 2013 es la undécima edición de "Las principales cifras de la siniestralidad vial" y es la primera vez, que se presenta este informe antes del verano. Este hecho tiene una especial trascendencia, por una parte porque permite contar con información detallada para la planificación de intervenciones de manera más precoz y por otro, porque es el producto de una mejora en los plazos de comunicación de la información entre las instituciones que participan en el conocimiento de las cifras de siniestralidad. Si se ha logrado la reducción de los plazos de comunicación se debe, en gran medida, a la estrecha colaboración de las dos Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico: País Vasco y Catalunya y a los Ayuntamientos. Y desde esta presentación quiero hacer público mi agradecimiento a estas instituciones.

En la elaboración de este informe se ha seguido contando con la colaboración del Instituto Nacional de Estadística para determinar los fallecidos a 30 días; con el Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad para obtener la información sobre el número de víctimas que han requerido ingreso hospitalario, así como de sus características y gravedad de las lesiones, y el número de víctimas que necesitaron asistencia de urgencias o extra hospitalaria por lesiones más leves; y con el Ministerio de Fomento para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad. Agradezco a estas instituciones su colaboración y las facilidades que nos han dado para contar con la información disponible que tenían consolidada.

En este documento, al igual que en el del año anterior, se muestran en paralelo dos conceptos: el número absoluto de personas afectadas con lesiones leves, graves e incluso mortales, y el número relativo, por ejemplo en forma de tasa por millón de habitantes o de índice de letalidad. Porque tan relevante es saber, por ejemplo, que la principal causa de muerte de los españoles entre 15 y 24 años en 2012, fueron las lesiones relacionadas con el tráfico, o que los varones perdieron 46.772 años de vida y las mujeres 10.995 por los accidentes de tráfico en nuestro país, o como el mayor número de personas fallecidas por estas lesiones tienen, en realidad, más de 35 años. O en otros ejemplos, en el saber que el riesgo de morir o resultar herido grave en caso de ocurrir un accidente con víctimas aumenta al aumentar la antigüedad del vehículo, y que durante el año 2013, siguió aumentando la antigüedad del parque de automóviles.

Confío en que no pase desapercibido el hecho de que se ha realizado un esfuerzo por seguir profundizando en el conocimiento de la accidentalidad, no sólo en fallecidos sino en heridos graves, y que se ha realizado el análisis en ambos con la misma amplitud. También se ha analizado de manera más extensa la accidentabilidad por localización del accidente, tanto en el ámbito urbano como interurbano, con objeto de colaborar con los titulares de las vías para abordar, en la medida que sea posible, las intervenciones que resulten más eficientes y que tengan un mayor impacto en la reducción de la siniestralidad.

Un nuevo informe es un nuevo motivo de reflexión para avanzar en el conocimiento, y en este sentido nos espera, para el año que viene, analizar e incluir información en profundidad sobre las inspecciones técnicas de vehículos, la siniestralidad y las infracciones.

Deseo, por último, en este documento dar las gracias a todas las personas que hacen posible la elaboración del mismo, y especialmente a las policías, a los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de manera extensiva a todos los profesionales implicados en el mismo.

María Seguí Gómez
Directora General de Tráfico

Resumen ejecutivo

La mayoría de los accidentes de tráfico que se producen anualmente en nuestro país ocasionan únicamente daños materiales originando importantes pérdidas económicas. Sin embargo, por su trascendencia para la salud de la población lo que resulta fundamental es conocer el número de accidentes con alguna víctima, las características en relación a la gravedad de las lesiones y los factores que desencadenan el accidente.

Durante el año 2013, las diferentes policías notificaron 89.519 **accidentes con víctimas**. Estos accidentes ocasionaron 1.680 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 10.086 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 114.634 resultaron heridos leves, según fuentes policiales. Estas cifras, aun siendo elevadas, han supuesto una reducción con respecto al año anterior en el número de fallecidos (-12%) y heridos graves (-3%) y un aumento en los accidentes con víctimas (8%) y en el número de heridos leves (9%). Estos aumentos podrían estar relacionados con la mejora de la notificación especialmente en el ámbito urbano.

El parque de automóviles ha crecido 4.272.351 en el último decenio en todas las categorías de vehículos, y los turismos representan el 68% del mismo. No obstante, en 2013 se observa al igual que ocurrió en el año 2012, un descenso del 1% en la cifra total del parque respecto del año anterior. Sin embargo, en el año 2013, con respecto al año anterior se ha producido un aumento de las matriculaciones. La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 11,1 de los camiones y furgonetas, siendo la antigüedad media para los turismos de 9,9 años.

El censo de conductores en el año 2013 con respecto al año anterior ha permanecido estable, siendo la tasa de conductores por 1000 habitantes con edad habilitada para conducir de 666, tasa más elevada que la observada el año anterior. Se sigue observando un envejecimiento paulatino de la población con permiso de conducir, que avanza en paralelo al envejecimiento de la población, el 13,6% de los conductores tienen 65 o más años. Los conductores que cuentan con un permiso inferior a cinco años han pasado del 24% en el 2008 al 17% en el año 2013.

Respecto a **los fallecidos**, destacar que el 76% eran varones, el 56% tenían 45 años de edad o más, el 43% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 73% tuvo un accidente en vía interurbana y en concreto, un 56% de los accidentes se produjo en vías secundarias. El 60% de los fallecidos eran conductores y el 23% peatones. El 69% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedieron en días laborables y, en un 66% de éstos, el accidente fue entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde. El 30% de las víctimas mortales fallecieron en un accidente por una salida de la vía. En 2013, los fallecidos en accidentes de tráfico en España se distribuyeron de manera uniforme a lo largo de los días, semanas y meses. El número medio diario de fallecidos fue de 4,6 y en concreto la media fue de 3,4 fallecidos en vías urbanas y 1,2 en vías interurbanas.

El número total de víctimas mortales en 2013 con respecto al año anterior ha descendido un 12%. Es importante señalar que este descenso lo ha sido de modo homogéneo para todas las categorías estudiadas con la salvedad de los peatones, que han aumentado un 1% y en los usuarios de autobuses, fallecieron 8 personas más que el año anterior en este medio de transporte. Por edades, disminuyen en todos los grupos con la excepción del grupo de edad de 55 a 64 que aumenta un 1% y de 65 a 74 que se incrementa en un 2%.

Según **el lugar del accidente**, el número de fallecidos ha descendido en la mayoría de las comunidades autónomas, salvo en el Principado de Asturias, Cantabria, Región de Murcia, La Rioja y la Ciudad Autónoma de Ceuta. Los fallecidos en vías urbanas han disminuido un 2% respecto al 2012, pero se observan aumentos en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Principado de Asturias, Islas Baleares, Cantabria, Castilla la Mancha, Región de Murcia, Comunidad Valenciana y Ciudad Autónoma de Ceuta.

Por tamaño del municipio se observa que el 28% de los fallecidos se producen en municipios con una población entre 100.001 y 500.000 habitantes y el 18% en los dos municipios con más de 1.000.000 de habitantes.

Este avance en la reducción de las víctimas mortales es paralelo al que se está produciendo en el resto de países de la Unión Europea. En 2013 España ocupó la quinta posición en el ranking de tasas de víctimas mortales con un valor de 36 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 52 fallecidos por millón de habitantes y también por debajo de la tasa objetivo en relación a los fallecidos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

En los **heridos graves** informados por las policías, hay que resaltar que el 70% eran varones, el 55% tenían menos de 45 años, el 33% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 33% como usuarios de motocicleta o ciclomotor y el 20% como peatón. El 51% tuvo un accidente en vía interurbana y, en concreto, un 41% lo tuvo en vías secundarias. Un 49% de los heridos graves se ocasionaron en vías urbanas. El 70% de los accidentes con heridos graves sucedieron en días laborables y en un 72% de éstos, el accidente fue entre las 8 de la mañana y las 7:59 de la tarde.

En 2013, el número total de heridos graves ha descendido un 3% con respecto al año anterior. Dicho descenso se aprecia en todos los grupos de edad salvo en los menores de 15 años y los mayores de 84 en donde aumenta un 10%, en el grupo de edad de 75 a 84 que aumenta el 7% y el de 55 a 64 que lo hace en un 4%.

El 55% de los **heridos leves** se localizaron en vías urbanas. Con respecto al año anterior han aumentado un 9%, este aumento como se ha expresado en el inicio de esta apartado, podría estar en relación con la mejora de notificación en este ámbito territorial.

En el año 2013 fallecieron 46 **niños** de 0 a 14 años por accidente de tráfico, hubo 6 fallecidos menos que el año 2012. De éstos 25 eran pasajeros, 15 peatones y 6 conductores. Todos los pasajeros que fallecieron lo hicieron en vías interurbanas y fallecieron también en este tipo de vía 4 conductores y 2 peatones. En vías urbanas fallecieron 15 niños, de estos 13 eran peatones y dos conductores. Resultaron heridos graves 410 niños, cifra superior a la observada el año anterior (373 niños heridos graves).

En relación al uso de sistemas de retención infantil, en niños menores de 12 años que viajaban en turismos y furgonetas, 4 de los 20 niños fallecidos no los utilizaban ni 14 de los 88 heridos graves, tampoco los usaban 197 de los 2.741 heridos leves.

Los **mayores** de 65 han descendido su tasa de mortalidad, sin embargo el grupo de edad de 65 a 74 años y de 85 y más han aumentado su tasa. Han fallecido 482 personas, han resultado heridos graves 1.616 y heridos leves 9.202. Las personas mayores han supuesto el 29% de los fallecidos, el 16% de los heridos graves y el 8% de los heridos leves. El 38% de los fallecidos eran conductores, el 46% peatones y el 16% pasajero, siendo el riesgo mayor de fallecer en este grupo como peatón.

Los **usuarios de bicicletas** se vieron implicados en 5.835 accidentes en los que fallecieron 69 ciclistas y resultaron heridos graves 646 y 4.779 leves. El 73% de los accidentes tuvieron lugar en vías urbanas, en estas vías se produjeron el 72% del total de los heridos leves (3.451) y el 54% de los heridos graves (349). Sin embargo fue en las vías interurbanas donde se produjo el mayor número de fallecidos con 45. En el año 2013 el grupo de edad de 55 a 64 años es el que presenta las cifras más elevadas de víctimas mortales en bicicleta, seguido del grupo de 35 a 44 años, en este último grupo de edad es en el que se han producido más heridos graves (20%) y leves (21%).

Los accidentes ocurridos en los **puntos negros** suman el 9,6% del total en vías interurbanas, por lo que resulta fundamental la localización de los mismos para detectar las causas y aplicar posibles soluciones. El número de fallecidos en estos puntos se ha reducido pasando de 44 fallecidos en el año 2012 a 32 fallecidos en este año.

Respecto del análisis de los **factores que inciden en la seguridad**, cabe destacar que la **velocidad** inadecuada estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas y que este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso especial de los accidentes con víctimas mortales se observa que este factor estuvo presente en el 22%.

En el año 2013 la Agrupación de tráfico de la Guardia Civil realizó controles mediante radares móviles de velocidad a más de 34 millones de vehículos. Fueron denunciados por posibles infracciones en relación a la velocidad, detectadas tanto por radares fijos como móviles, 2.170.881 vehículos.

Conducir después del consumo de **sustancias psicoactivas** es un hecho frecuente en España, el 12% de los españoles que conducen turismo han consumido alguna droga de comercio ilegal y/o alcohol, antes de conducir.

El 43% de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo el alcohol en el 67% de los casos, drogas de comercio ilegal en el 35% y psicofármacos en el 33%, según el informe del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Este informe también determina que el 44% de los peatones presentaron resultados positivos a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol.

La **distracción** aparece como un factor concurrente en un 38% de los accidentes con víctimas, siendo esta proporción del 44% en las vías interurbanas y 33% en las urbanas. Uno de los motivos que produce la distracción es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2013 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formuló 126.345 denuncias por utilización del teléfono móvil, un 4% más que el año anterior.

En el año 2013, al menos el 49% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción previa al accidente. En la comparativa con el año 2012 no se observan diferencias en la distribución porcentual de las infracciones cometidas por los conductores en vías interurbanas.

El 22% de los fallecidos y el 10% de los heridos graves usuarios de turismo y furgonetas no utilizaban el **cinturón de seguridad** en las vías interurbanas y tampoco lo utilizaban 21 fallecidos de los 75 que murieron en vías urbanas y 20% de los heridos graves en estas vías.

Los usuarios de motocicleta fallecidos en vías interurbanas no utilizaban el **casco** en el 4% de los casos y en las vías urbanas este porcentaje se triplica llegando a 14 de 98 fallecidos. En cuanto al casco y ciclomotor, 8 fallecidos no usaba casco en vías interurbanas sobre un total de 34 fallecidos en estas vías, mientras que en las vías urbanas todos los que fallecieron utilizaban casco.

En el año 2013 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de automóviles de los últimos años. La **antigüedad del vehículo** supone un factor de riesgo al carecer este de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso. Al igual que lo observado en el año 2012, el riesgo de fallecer o resultar herido grave se multiplica por dos al comparar los acciden-

tes ocurridos en vehículos de menos de 5 años de antigüedad con vehículos de 15 a 19 años de antigüedad. La tasa de fallecidos y de heridos graves muestra una correlación positiva con la antigüedad del turismo

La información proporcionada por las policías ha de ser complementada con **fuentes sanitarias** ya que recogen por un lado los heridos hospitalizados en accidentes de tráfico que no han sido informados por las policías y, por otro, la información de las lesiones de las víctimas en accidentes de tráfico.

Las distintas fuentes de información reflejan diferencias en la **relación entre fallecidos y heridos**. En 2013, según fuentes policiales, por cada fallecido hubo 6 heridos graves y 68 heridos leves, considerando herido grave a aquella persona que requirió ingreso hospitalario superior a 24 horas. Por otro lado, la consulta de los últimos datos de información sanitaria disponibles, año 2012, indican que por cada fallecido por lesiones resultantes de un accidente de tráfico, hubo al menos 12 personas que requirieron ingreso hospitalario y 313 que requirieron asistencia en urgencias o ambulatoria. Los costes directos e indirectos asociados con estos accidentes y el resultado de los mismos, fallecidos o heridos, se estiman en torno al 1% del Producto Interior Bruto de España para el año 2012 (último dato disponible).

En el año 2012 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 19.965 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Estas personas presentaron un total de 36.809 lesiones, lo que supone una media de 1,8 lesiones por persona. Si se excluye del análisis los fallecidos, el número de personas dadas de alta fue de 19.454, con 35.653 lesiones y una media de 1,8 lesiones por persona.

Las **lesiones** más frecuentes y su localización son muy diferentes, al estudiar fallecidos o heridos.

Para las altas hospitalarias, excluyendo fallecidos, nos encontramos que las fracturas son las lesiones que se producen con mayor frecuencia tras un accidente de tráfico, el 60% de las lesiones son fracturas, seguidas de las lesiones internas, el 18%. En las altas hospitalarias en donde el motivo del alta fue fallecimiento, también se observa que las fracturas son la causa de lesión más frecuente, el 48%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran también una frecuencia muy elevada, el 41%.

En relación a la localización se observa que en los fallecidos el 38% fueron lesiones cerebrales, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción fue del 11%.

El nuevo acuerdo de la Unión Europea, para homogenizar la definición de herido grave, modifica sustancialmente las cifras de heridos graves, ya que identifica al grupo de pacientes lesionados hospitalizados cuyas heridas son de una especial gravedad (**MAIS 3+**). El número de heridos graves en 2012 en base a la nueva definición, MAIS 3+, fue de 5.539. Por edades, los mayores de 84 han presentado lesiones más graves, el 58% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 40% y de 65 a 74 con el 34%. Según el sexo, el 26% de las mujeres y el 28% de los varones presentaron un MAIS 3+. La utilización del MAIS 3+ presenta un amplio consenso internacional en la obtención de una definición común de herido grave y permite comparar entre diferentes países, siendo España uno de los países pioneros en obtener datos aplicando dicha definición.

Progreso de los indicadores de la estrategia de seguridad vial 2011-2020

Los objetivos de mejora de la seguridad vial en nuestro país se plasmaron en la "Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020", aprobada por Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, que incluye la concreción de 13 retos. La siguiente tabla muestra los correspondientes indicadores, que en la actualidad están sufriendo un proceso de revisión, y su valor en el año base, 2009, en el año final, 2020, en el año de referencia de esta publicación, 2013 y en el año anterior, 2012.

Tabla I. Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Años 2009, 2012, 2013 y 2020

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2012	Cifra 2013	Cifra objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59	41	36	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923	10.444	10.086	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil ¹	12	9	4	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	406	345	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	202	182	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	355	349	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,6	1,5	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	71	72	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves de usuarios de motocicleta	3.473	2.760	2.811	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	369	285	364
11. 30% menos de fallecidos en itinere	170	100	100	119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l	6,7%	No disponible. Estudio periódico	4,1%	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv. 90) 16,4% (conv. 100)	8,0% (autop.) 4,3% (autov.) 14,0% (conv. 90) 10,8% (conv. 100)	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv. 90) 8,2% (conv. 100)

¹ Niños menores de 12 años.

I. LAS CIFRAS DEL 2013

1

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2013

El número de accidentes de tráfico con víctimas en nuestro país venía presentando en los últimos años una reducción global. En el año 2012 cambió la situación produciéndose 88 accidentes con víctimas más que en el año anterior. Sin embargo, tanto el número de fallecidos como de heridos graves descendió un 8% al mismo tiempo que se producía un incremento en un 1% de los heridos leves. En el año 2013, se observa un incremento del 8% de los accidentes con víctimas y del 9% de los heridos leves, junto con un descenso del 12% en los fallecidos y del 3% en los heridos graves. Los incrementos detectados en accidentes con víctimas y en heridos leves están en gran medida relacionados con mejoras en la notificación en el ámbito urbano.

Tabla 2. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves en 2013. Diferencia porcentual con el año anterior

	2013				Variación ¹ 2013/2012			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Total	89.519	1.680	10.086	114.634	8%	-12%	-3%	9%
Localización								
Interurbana	37.297	1.230	5.182	51.320	5%	-15%	-14%	7%
Autopista	2.456	63	268	3.612	11%	-4	3%	8%
Autovía	8.712	227	815	12.842	34%	-2%	-6%	35%
Carretera Convencional	26.129	940	4.099	34.866	-2%	-18%	-17%	-1%
Urbana	52.222	450	4.904	63.314	10%	-2%	11%	10%
Travesía	767	38	153	869	47%	1	35%	50%
Calles	51.455	412	4.751	62.445	9%	-3%	11%	10%
Días de la semana								
Laborables	68.138	1.155	7.048	85.696	9%	-7%	-2%	10%
Fin de semana	21.381	525	3.038	28.938	4%	-20%	-8%	5%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	2.661	222	787	4.050	-9%	-11%	-15%	-10%
Colisión lateral y frontolateral	25.002	246	2.316	32.889	8%	-13%	-3%	9%

	2013				Variación ¹ 2013/2012			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Colisión trasera y múltiple	21.617	153	1.181	34.562	10%	-7%	6%	11%
Salida de la vía	16.388	508	2.170	19.276	0%	-23%	-18%	1%
Vuelco	3.334	30	434	3.317	13%	-17	-6%	15%
Atropello a peatón ²	11.026	349	1.893	10.207	10%	-2%	3%	11%
Otro tipo	9.491	172	1.305	10.333	20%	22%	21%	20%
Medio de desplazamiento³								
Bicicleta	5.835	69	646	4.779	13%	-3	13%	10%
Ciclomotor	7.441	54	818	6.953	-1%	-12	6%	-2%
Motocicleta	19.851	301	2.510	17.967	9%	0%	2%	10%
Turismo	71.466	715	3.326	66.742	7%	-18%	-15%	9%
Vehículo de mercancías	11.871	111	477	5.549	6%	-24%	-11%	5%
Autobús	1.816	11	74	1.641	5%	8	31	23%
Usuario³								
Conductor	70.611	1.014	6.354	71.576	7%	-13%	-3%	9%
Pasajero	23.958	288	1.679	33.145	6%	-21%	-14%	8%
Peatón ²	11.595	378	2.053	9.913	11%	1%	7%	12%
Edad³								
0-14	5.072	46	410	5.502	11%	-6	10%	10%
15-24	17.038	163	1.398	19.669	4%	-21%	-11%	4%
25-34	24.958	242	1.832	26.883	5%	-19%	-6%	7%
35-44	23.093	278	1.948	23.293	10%	-21%	-4%	12%
45-54	16.330	250	1.547	15.912	12%	-9%	-7%	15%
55-64	9.673	202	1.088	9.202	12%	1%	4%	14%
65-74	5.493	200	760	5.118	11%	2%	-2%	14%
75-84	3.829	206	671	3.296	9%	-13%	7%	11%
85 y más	1.019	76	185	788	2%	1	10%	-4%
Sexo³								
Hombre	62.390	1.281	7.058	67.376	7%	-11%	-4%	7%
Mujer	39.853	392	2.966	46.143	10%	-14%	-2%	11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

² Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

³ En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.

Aumentaron los fallecidos peatones (1%) y usuarios de autobuses. En relación a la edad también aumentó el número de fallecidos en el grupo de edad de 55 a 64 (1%) y de 65 a 74 (2%).

Aunque la mayoría de accidentes con víctimas y heridos leves ocurren en vías urbanas, el mayor número de fallecidos y heridos graves se presentan en carreteras convencionales. El 76% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose el 69% de los fallecidos. En cuanto al tipo de accidente, aunque las colisiones laterales, traseras y múltiples suponen más de la mitad de los accidentes, son las salidas de la vía las que provocan un mayor porcentaje de fallecidos. A pesar de que en el 80% de los accidentes con víctimas está implicado un turismo, los fallecidos en este tipo de vehículo suponen el 43% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, están implicados en un 13% de accidentes con víctimas pero alcanzan el 23% del total de fallecidos. Les siguen las motocicletas, implicadas en el 22% de los accidentes con el 18% de fallecidos. En relación a la edad, se observa que el 17% de los fallecidos tenían una edad comprendida entre 35 y 44 años. En el 70% de los accidentes con víctimas estaba implicado al menos un varón.

Tabla 3. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves y su distribución porcentual. Año 2013

	2013				Distribución porcentual 2013			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Total	89.519	1.680	10.086	114.634	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	37.297	1.230	5.182	51.320	42%	73%	51%	45%
Autopista	2.456	63	268	3.612	3%	4%	3%	3%
Autovía	8.712	227	815	12.842	10%	14%	8%	11%
Carretera Convencional	26.129	940	4.099	34.866	29%	56%	41%	30%
Urbana	52.222	450	4.904	63.314	58%	27%	49%	55%
Travesía	767	38	153	869	1%	2%	2%	1%
Calles	51.455	412	4.751	62.445	57%	25%	47%	54%
Días de la semana								
Laborables	68.138	1.155	7.048	85.696	76%	69%	70%	75%
Fin de semana	21.381	525	3.038	28.938	24%	31%	30%	25%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	2.661	222	787	4.050	3%	13%	8%	4%
Colisión lateral y frontolateral	25.002	246	2.316	32.889	28%	15%	23%	29%
Colisión trasera y múltiple	21.617	153	1.181	34.562	24%	9%	12%	30%
Salida de la vía	16.388	508	2.170	19.276	18%	30%	22%	17%
Vuelco	3.334	30	434	3.317	4%	2%	4%	3%
Atropello a peatón ¹	11.026	349	1.893	10.207	12%	21%	19%	9%
Otro tipo	9.491	172	1.305	10.333	11%	10%	13%	9%
Medio de desplazamiento²								
Bicicleta	5.835	69	646	4.779	7%	4%	6%	4%
Ciclomotor	7.441	54	818	6.953	8%	3%	8%	6%
Motocicleta	19.851	301	2.510	17.967	22%	18%	25%	16%

	2013				Distribución porcentual 2013			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Turismo	71.466	715	3.326	66.742	80%	43%	33%	58%
Vehículo de mercancías	11.871	111	477	5.549	13%	7%	5%	5%
Autobús	1.816	11	74	1.641	2%	1%	1%	1%
Usuario²								
Conductor	70.611	1.014	6.354	71.576	79%	60%	63%	62%
Pasajero	23.958	288	1.679	33.145	27%	17%	17%	29%
Peatón ¹	11.595	378	2.053	9.913	13%	23%	20%	9%
Edad²								
0-14	5.072	46	410	5.502	6%	3%	4%	5%
15-24	17.038	163	1.398	19.669	19%	10%	14%	17%
25-34	24.958	242	1.832	26.883	28%	14%	18%	23%
35-44	23.093	278	1.948	23.293	26%	17%	19%	20%
45-54	16.330	250	1.547	15.912	18%	15%	15%	14%
55-64	9.673	202	1.088	9.202	11%	12%	11%	8%
65-74	5.493	200	760	5.118	6%	12%	8%	4%
75-84	3.829	206	671	3.296	4%	12%	7%	3%
85 y más	1.019	76	185	788	1%	5%	2%	1%
Sexo²								
Hombre	62.390	1.281	7.058	67.376	70%	76%	70%	59%
Mujer	39.853	392	2.966	46.143	45%	23%	29%	40%

¹ Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

² En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.

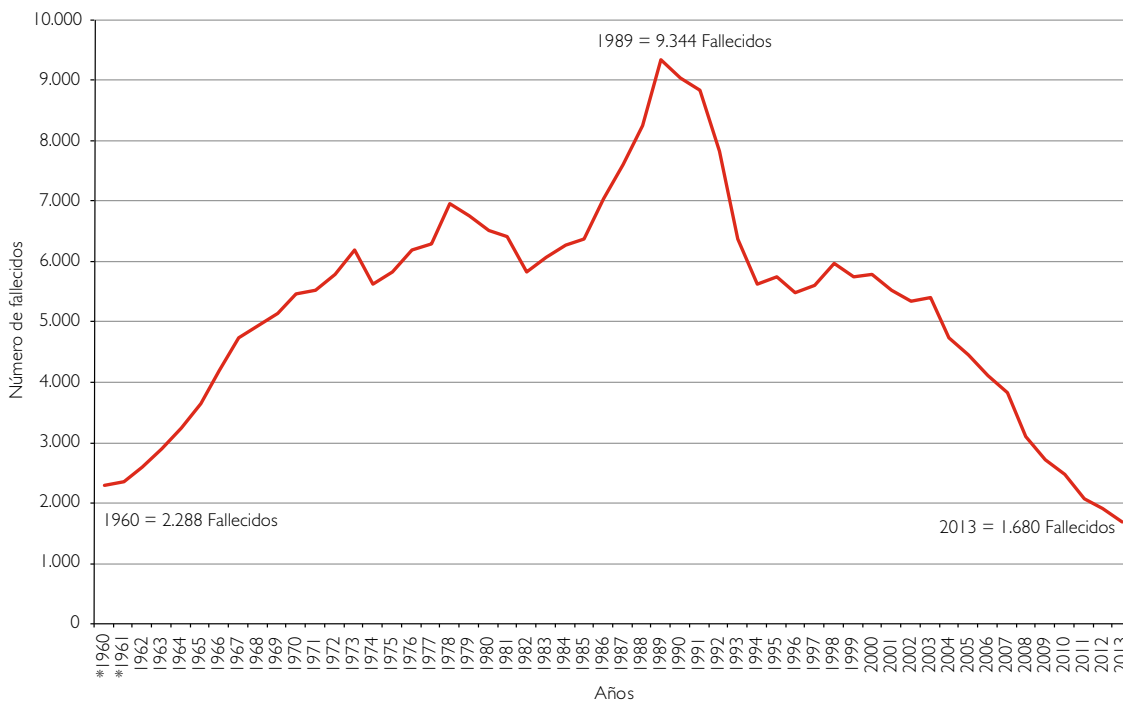
2

La evolución

Evolución desde 1960 a 2013

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces, el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el mínimo documentado en este informe de 2013, con 1.680 fallecidos. Este año es el undécimo año de descenso consecutivo.

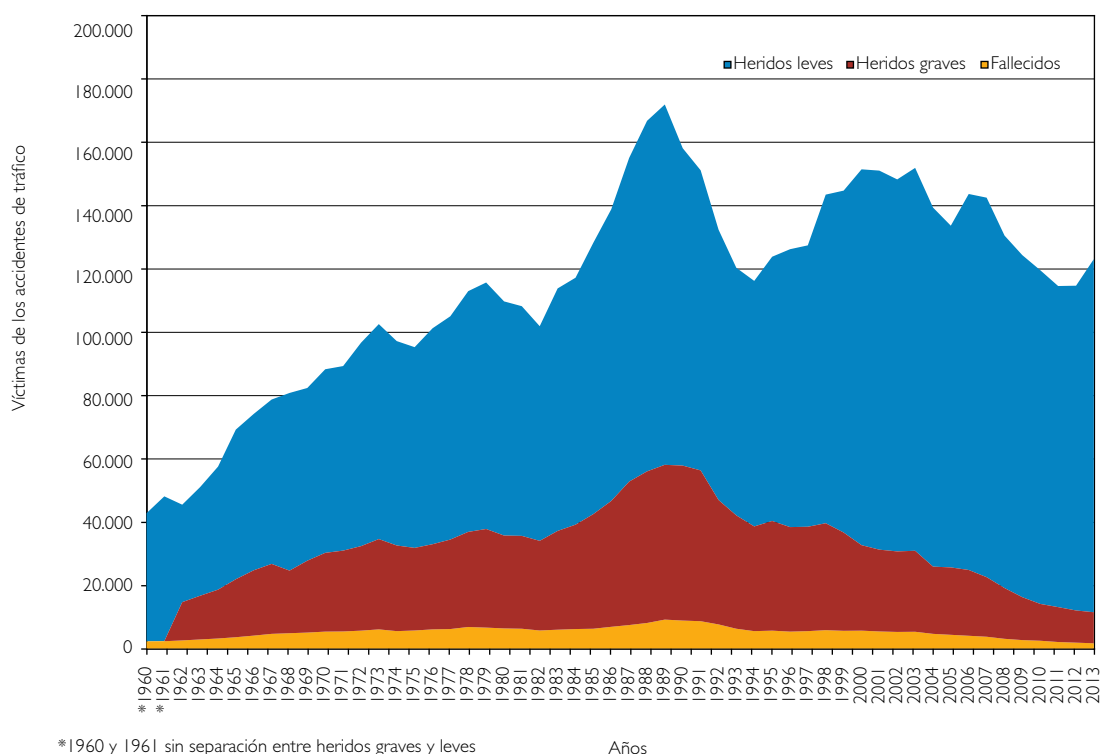
Figura 1. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. Serie 1960-2013



Desde el año 1962 se cuenta con información diferenciada por gravedad de la lesión, clasificándose en heridos graves y heridos leves. La distribución proporcional de fallecidos, heridos graves y

heridos leves, ha variado desde 1962 a 2013. En 1962 las proporciones eran de 5% fallecidos, 27% heridos graves y 68% heridos leves que se mantuvieron prácticamente hasta 1998. En 2003 la proporción cambió reduciéndose la de fallecidos al 3% y la de heridos graves al 17%. Volvió a cambiar a partir de 2004, descendiendo la proporción de fallecidos y de heridos graves hasta 2013, año en el que esta proporción ha sido del 1% de fallecidos, 8% de heridos graves y 91% de heridos leves.

Figura 2. Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. Serie 1960-2013



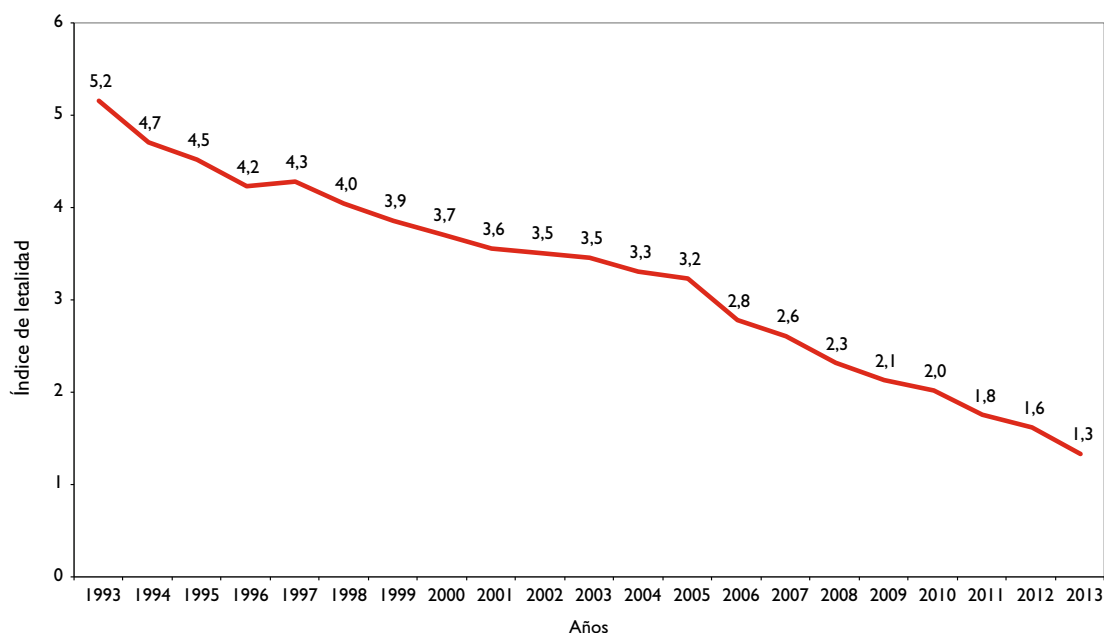
*1960 y 1961 sin separación entre heridos graves y leves

En la figura siguiente se han utilizado datos desde 1993, año en el que entra en vigor un nuevo cuestionario estadístico de accidentes de tráfico con víctimas, con nuevas definiciones y procedimientos regulados en la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría de Gobierno de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de tráfico y se introduce una nueva aplicación informática.

La letalidad, definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas ha disminuido desde 1993, no sólo debido a la disminución de los fallecidos, sino también al aumento de los registros de heridos leves. En 2013 los heridos leves suponen el 91% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 eran el 65%.

En esta figura se observa el descenso sostenido de la letalidad, que fue de 1,3 en este último año, inferior al detectado el año anterior:

Figura 3. Evolución de la letalidad (n.º de fallecidos/ n.º de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. Serie 1993–2013



Evolución de los principales indicadores 2004-2013

Datos Generales

En la comparación del año 2013 con el 2012, se observa una mejora en la siniestralidad, ya reseñada con anterioridad, en los fallecidos y heridos graves. Los accidentes con víctimas y los heridos leves han aumentado un 8% y un 9% respectivamente y como también se ha reseñado, un papel importante en este aumento lo está jugando la mejora en la notificación. En estos últimos diez años los accidentes con víctimas han presentado descensos e incrementos, al igual que los heridos leves, este patrón puede estar relacionado con cambios en los hábitos de notificación, o lo que es lo mismo, cambios en la cobertura del sistema de información.

Tabla 4. Evolución 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación interanual 2004-2013
Accidentes con víctimas	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	8%	-1%
Fallecidos	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%
Heridos graves	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	-3%	-8%
Heridos leves	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	9%	0%
Fallecidos por millón de población	110	102	93	86	68	59	54	45	41	36	-5	

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación interanual 2004-2013
Promedio diario de fallecidos	13	12	11	10	8	7	7	6	5	5		
Parque automóvil	28.343.754	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	-1%	2%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	167	150	132	118	94	83	75	62	58	52	-6	
Índice de letalidad	3,3	3,2	2,8	2,6	2,3	2,1	2	1,8	1,6	1,3		
Heridos graves por millón de población	512	505	486	431	361	301	258	243	223	216	-7	
Tráfico vehículo-km 106 *	241.715	245.073	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	-1%	-1%

* Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento. Datos referidos a vías interurbanas.

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Parque de automóviles

El parque de automóviles ha crecido más de 4 millones en el último decenio contando todas las categorías de vehículos. No obstante, en 2013 se observa por segunda vez en los últimos diez años un descenso en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. Aunque la mayor caída en cifras absolutas se produce en turismos con un saldo negativo de 346.397, en términos porcentuales son los ciclomotores los que registran un mayor descenso. Los tipos de vehículo que presentan un incremento del número de unidades son las motocicletas y los otros tipos de vehículo. El parque de automóviles está compuesto mayoritariamente por turismos, superando los 22 millones, lo que supone un 68% del parque de automóviles, seguido de camiones y furgonetas con un 15% y motocicletas con un 9%.

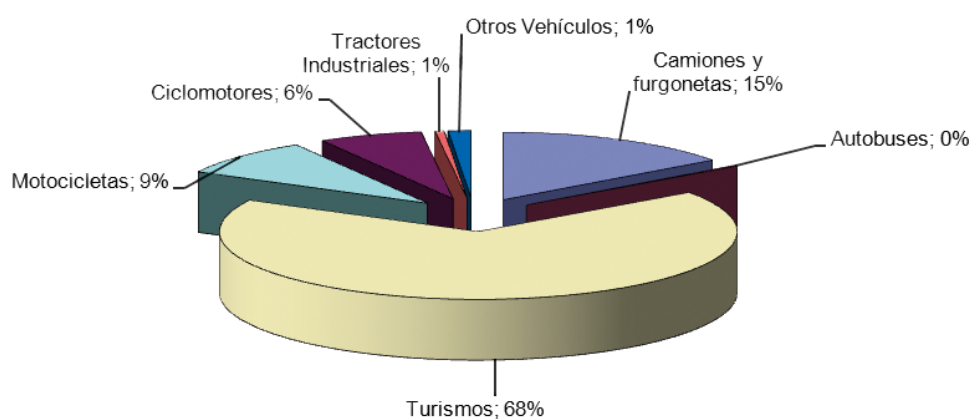
Durante el año 2013, se realizó una campaña de comunicación a los titulares de vehículos con 10 o más años de antigüedad, mediante carta postal, con el fin de actualizar el parque de vehículos. Al mismo tiempo se informó al ciudadano de la importancia del vehículo como factor de riesgo, proporcionándole los datos técnicos de los vehículos de su titularidad con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Para llevar a cabo esta acción se habilitaron canales especiales para facilitar que los titulares pudieran actualizar la situación de su vehículo.

Como resultado de esta campaña de comunicación, se enviaron cerca de unos 13 millones de cartas, contabilizándose posteriormente 491.527 bajas definitivas y 67.804 bajas temporales. Ello ha repercutido directamente en el descenso del parque oficial de vehículos. El parque ha descendido con respecto al año anterior en 346.397 unidades.

Tabla 5. Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años (2004-2013)

Parque	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Camiones y furgonetas	4.418.039	4.655.413	4.910.257	5.140.586	5.192.219	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	4.887.352	-2%	1%
Autobuses	56.957	58.248	60.385	61.039	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	-2%	1%
Turismos	19.541.918	20.250.377	21.052.559	21.760.174	22.145.364	21.983.485	22.147.455	22.277.244	22.247.528	22.024.538	-1%	1%
Motocicletas	1.612.082	1.805.827	2.058.022	2.311.346	2.500.819	2.606.674	2.707.482	2.798.043	2.852.297	2.891.204	1%	7%
Ciclomotores	2.242.046	2.311.773	2.343.124	2.430.414	2.410.685	2.352.205	2.290.207	2.229.418	2.169.668	2.107.116	-3%	-1%
Tractores Industriales	185.379	194.206	204.094	212.697	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	-2%	0%
Otros Vehículos	287.333	339.259	388.597	427.756	436.631	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	1%	5%
Total	28.343.754	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	-1%	2%

Figura 4. Distribución porcentual del parque automóvil. Año 2013



Para determinar la antigüedad del parque de automóviles resulta fundamental realizar las siguientes observaciones:

1. El Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998) que entró en vigor el 27 de julio de 1999 implantó la obligación de matricular los ciclomotores, tanto los nuevos como los que ya venían circulando. El propio Reglamento estableció para la matriculación de los ciclomotores usados una serie de plazos, el último de los cuales finalizó el 27 de enero de 2002.
2. Existen vehículos que seguramente no circulan y no han sido dados de baja por sus propietarios y por tanto las cifras del parque están sobrestimadas siendo mayor dicha sobrestimación cuanto más antiguos sean los vehículos.

Por los motivos anteriores, un estudio en detalle de la antigüedad del parque de automóviles requiere excluir los ciclomotores y considerar distintos grupos según la antigüedad de los vehículos que supongan una aproximación al verdadero parque de automóviles. El parque de automóviles con menos de 25 años representa el 90% de la totalidad de los vehículos censados y los vehículos con menos de 15 años suponen el 73%.

Tabla 6. Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) por tipo de vehículo. Año 2013

Edad del parque	Medida	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	4.887.352	59.892	22.024.538	2.891.204	182.822	463.181	30.508.989
	Media	13,7	13,1	12,4	14,4	10,1	11,4	12,8
	Desv. Est.	9,5	11,9	9,6	13,0	8,2	8,2	9,9
	Coef.Variación	69,2%	89,6%	77,1%	90,0%	80,8%	71,8%	77,7%
Menor de 25 años	Total	4.345.798	52.766	19.976.570	2.363.120	171.477	428.269	27.338.000
	Media	11,1	9,4	9,9	9,3	8,5	9,6	10,0
	Desv. Est.	5,8	5,4	5,4	6,5	5,2	5,3	5,6
	Coef.Variación	52,3%	57,3%	54,8%	70,1%	61,1%	55,3%	56,0%
Menor de 15 años	Total	3.292.878	44.428	16.552.566	1.920.891	153.617	368.358	22.332.738
	Media	8,5	7,8	8,1	6,6	7,3	8,0	8,0
	Desv. Est.	3,7	3,9	3,9	3,4	3,9	3,5	3,9
	Coef.Variación	43,4%	50,7%	48,2%	51,7%	53,2%	43,9%	48,1%

La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 11,1 años de los camiones y furgonetas. Los turismos tienen una antigüedad media de 9,9 años ligeramente por encima de los 9,2 años de las motocicletas.

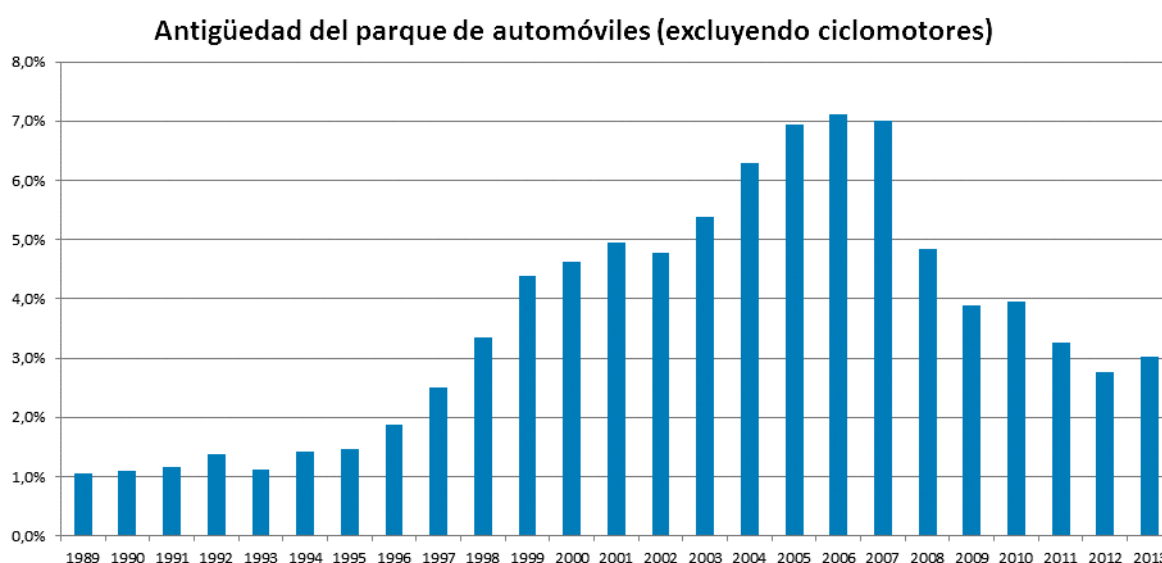
Otras medidas estadísticas que resultan especialmente útiles para evitar el problema de los vehículos más antiguos que posiblemente no circulan son los percentiles, especialmente la mediana o percentil 50. Así, en la tabla 7, en la que se han calculado los percentiles para la totalidad del parque se puede observar que la mitad de los turismos tienen una antigüedad igual o superior a 10,5 años. Para el resto de vehículos, las medianas oscilan entre el 8,5 de motocicletas y tractores industriales y el 11,5 de camiones y furgonetas:

24

Tabla 7. Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. Año 2013

Tipo Vehículo\percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y Furgonetas	4,5	6,5	7,5	9,5	11,5	13,5	15,5	19,5	25,5
Autobuses	2,5	5,5	6,5	8,5	9,5	11,5	14,4	16,5	30,5
Turismos	3,5	5,5	7,5	8,5	10,5	11,5	13,6	16,5	24,5
Motocicletas	2,5	4,5	6,5	7,5	8,5	11,5	18,5	24,5	34,5
Tractores Industriales	1,5	4,5	6,5	7,5	8,5	9,5	11,5	13,5	18,5
Otros	3,5	6,5	7,5	8,5	9,5	10,5	12,5	15,5	23,5
Todos sin ciclomotor	3,5	5,6	7,5	8,5	10,5	12,5	14,4	17,5	25,5

Figura 5. Distribución porcentual del parque de automóviles sin ciclomotores por año de matriculación. Año 2013



Censo de conductores

En 2013 el censo de conductores que mantiene la DGT se situó en 26.401.660, una cifra que no supone un cambio porcentual reseñable con respecto de 2012. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 666. Entre los 35 y los 49 años la tasa supera los 800 conductores por 1.000 habitantes; para los grupos de edad de 21 a 34 años y de 50 a 59 años la tasa supera los 700 conductores por 1.000 habitantes; en el grupo de 60 a 64 años la tasa supera los 650; y en el grupo de 65 a 69 años la tasa es de 600.

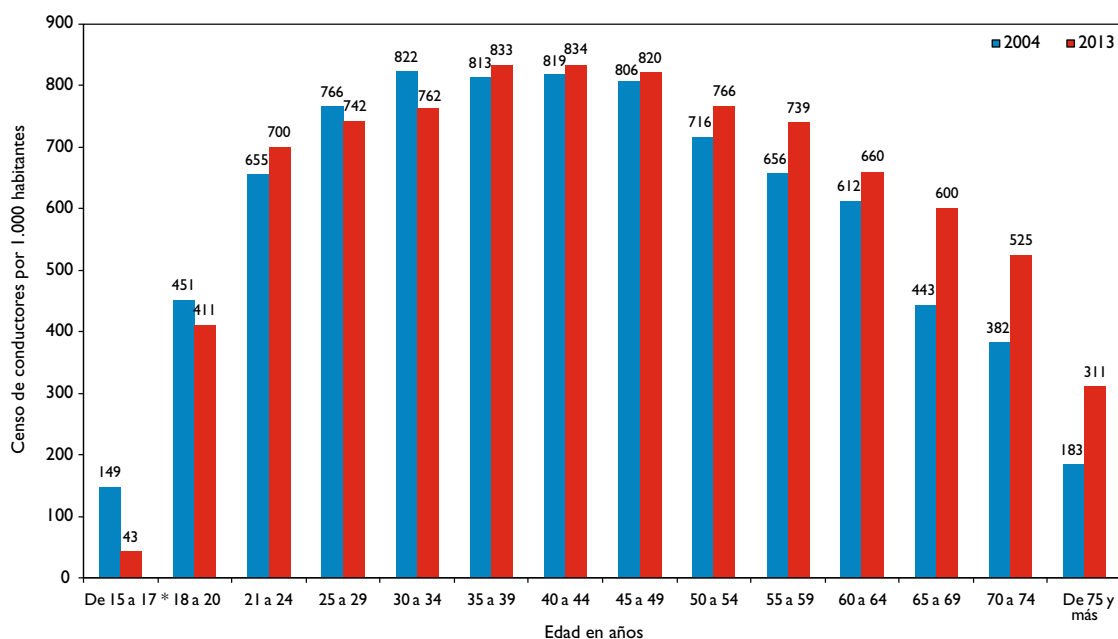
Tabla 8. Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso de conducción, 2004-2013

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación interanual 2004-2013
23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	25.495.368	25.732.387	25.799.005	26.133.510	26.323.971	26.401.660	0%	2%

Tabla 9. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir, 2004-2013

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
625	630	634	639	647	646	652	659	662	666

Figura 6. Censo de conductores por 1.000 habitantes. Años 2004-2013



* Para 2004 también están incluidos los 14 años

Con el nuevo Reglamento de Conductores aprobado el 8 de mayo de 2009 y que entró en vigor el 8 de noviembre del 2009 se modifican, entre otros puntos, las edades de acceso a algunos de los permisos de conducción. A partir de la entrada en vigor del nuevo permiso de ciclomotor AM, el cual sustituye a la licencia de ciclomotor LCC, la edad de acceso al mismo es de 15 años. Por este motivo, la distribución por edades del censo cambia al comparar el año 2013 con años anteriores al citado cambio normativo.

26

Si se observan las pirámides de población de los años 2004 y 2013 se ve como en el año 2013 en el caso de los hombres, el cambio más notable reside en el aumento del grupo de edad de 75 y más años, el cual pasa de un 4% en el 2004 a un 8% del total de hombres del censo en cada año.

En el caso de las mujeres, se puede observar como el reparto censal entre los primeros grupos de edad pasa a ser más uniforme en el 2013, comparando con el año 2004.

Figura 7. Censo de conductores y población por sexos. Año 2004

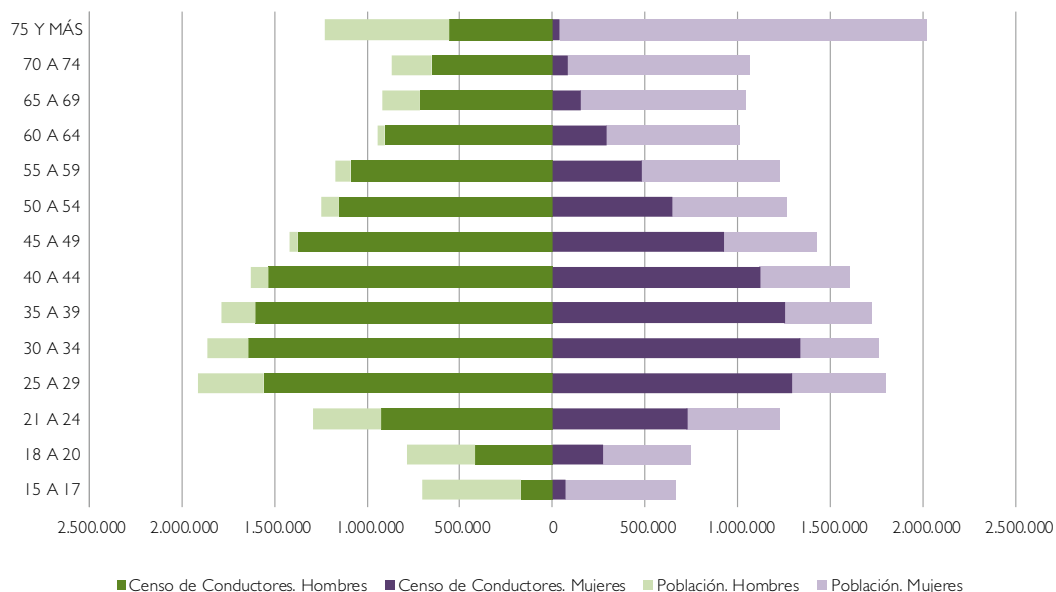
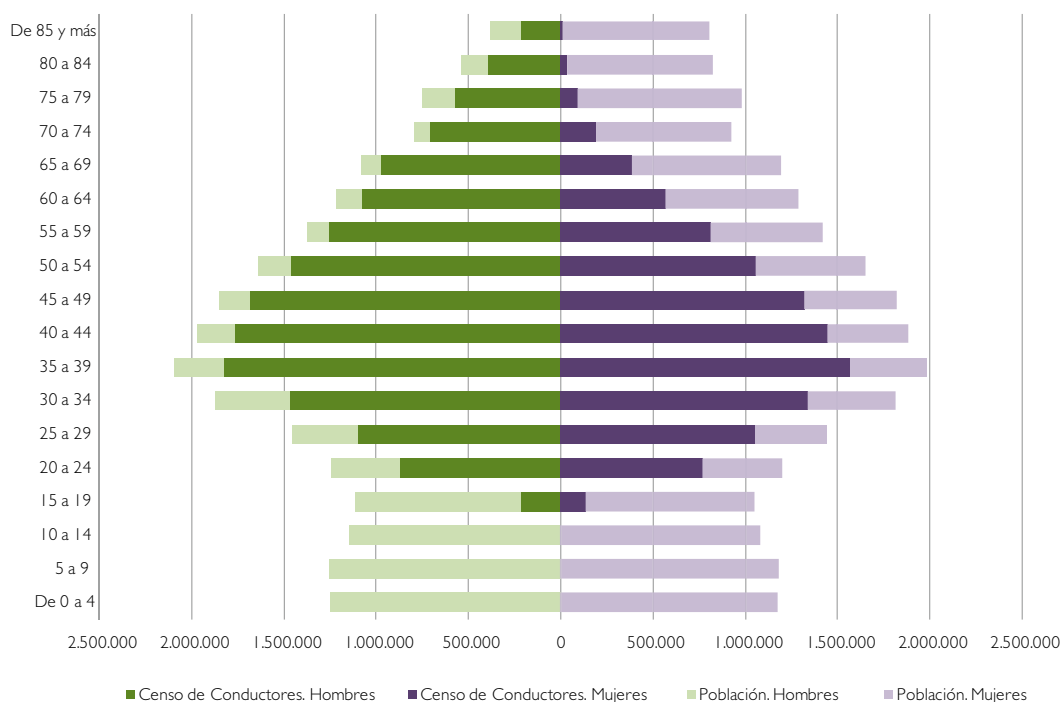
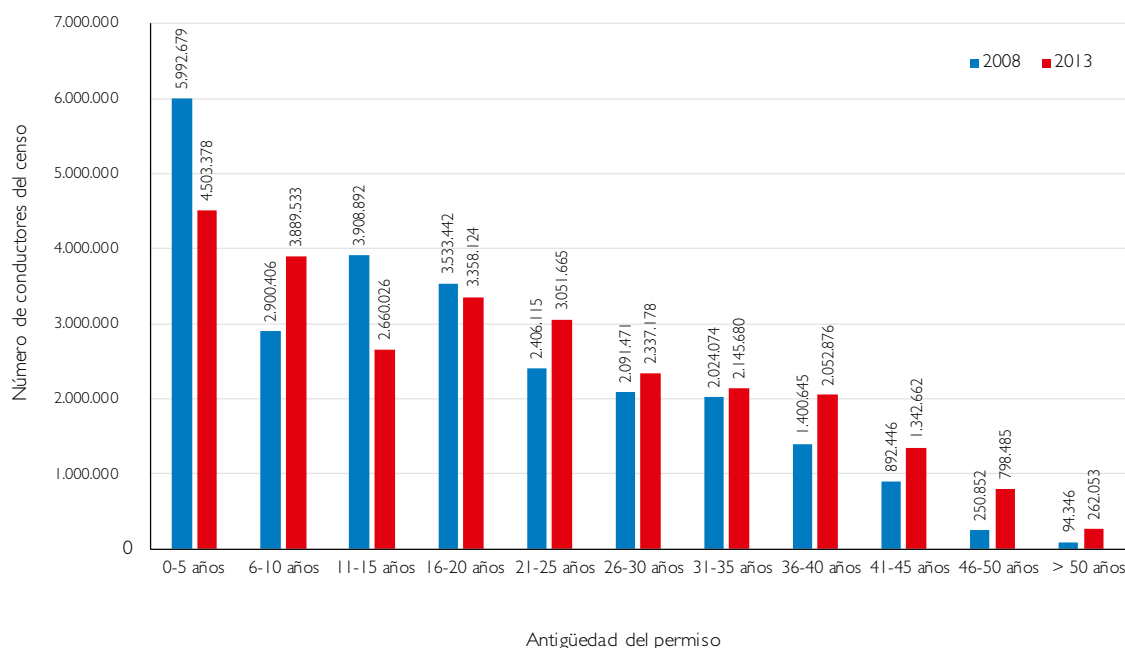


Figura 8. Porcentaje de conductores por población y sexos. Año 2013



Por último, en la distribución del censo en los últimos seis años se observa como el porcentaje de conductores con poca antigüedad del permiso, 0-5 años, ha descendido notablemente entre 2008 y 2013, pasando de un 24% en el 2008 a un 17% del total en el 2013.

Figura 9. Censo de conductores por antigüedad del permiso. Años 2008 vs 2013



Por otra parte hay que recordar que en España, al igual que en el resto de países de la Unión Europea (UE), son válidos todos los permisos de conducción expedidos en cualquier país de la UE y también son válidos, con carácter temporal, los permisos de residentes de otros países que nos visitan. Esta situación ocasiona que en periodos vacacionales el número de conductores y vehículos circulantes aumente en relación a la información obtenida de nuestros registros. En este sentido se estima que 20 millones de vehículos con matrícula extranjera visitan España a lo largo de un año.

28

Red viaria

Se estima que la red viaria pública española asciende a más de 660.000 km, de los cuales más de 489.000 corresponden a los ayuntamientos (siendo 361.000 interurbanos y 128.000 urbanos) y 11.300 a otros Organismos según una encuesta realizada en el año 1998.

Los 165.361 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, correspondientes al año 2013 están recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento, mientras que del resto de kilómetros del viario no se recoge con precisión información actualizada sobre su extensión y características.

De los 165.361 km de vías interurbanas mencionados en el párrafo anterior, eran autopistas de peaje 3.026 km, el 2% del total; autopistas libres y autovías 11.955 km, el 7%; carreteras de doble calzada 1.602 km, el 1%, y 148.778 km corresponden al resto de vías, el 90% del total.

Tabla 10. Longitud (km) de la red de vías interurbanas

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Diferencia km 2013/2012
Autopista de peaje	2.640	2.648	2.815	2.972	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	1
Autovía y autopista libre	8.107	8.784	9.258	10.041	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	279
Carretera doble calzada	1.697	1.724	1.799	1.676	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	-32
Resto de vías	152.708	152.490	152.467	151.322	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	-482
Total	165.152	165.646	166.339	166.011	165.008	165.463	165.787	165.885	165.595	165.361	-234

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento.

Los titulares de las vías interurbanas pueden ser el Estado (Red de Carreteras del Estado), las Comunidades Autónomas, las Diputaciones Provinciales y Cabildos. La Red de Carreteras del Estado tenía en 2013 26.037 km, de los cuales el 45% son de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 11. Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. Año 2013

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.539	322	165	3.026
Autovía y autopista libre	8.493	2.851	610	11.954
Carretera doble calzada	573	742	288	1.603
Resto de vías	14.468	67.230	67.080	148.778
Total	26.073	71.145	68.143	165.361

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento.

Figura 10. Longitud de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. Año 2013

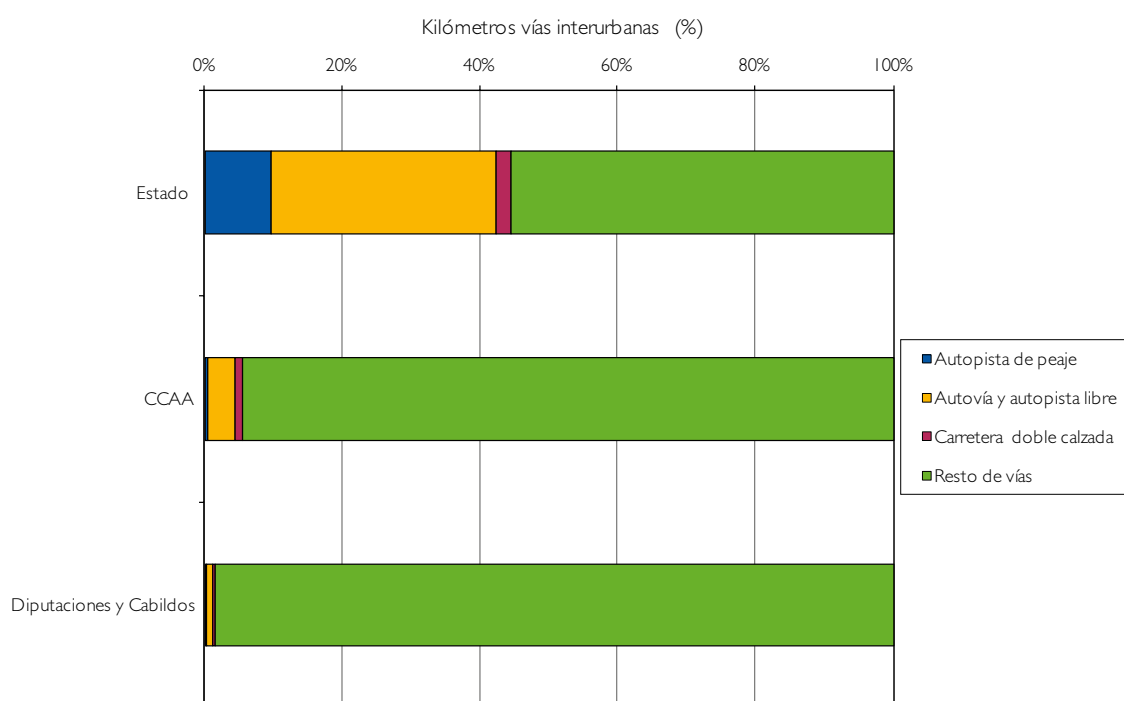


Figura 11. Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. Serie 2004-2013

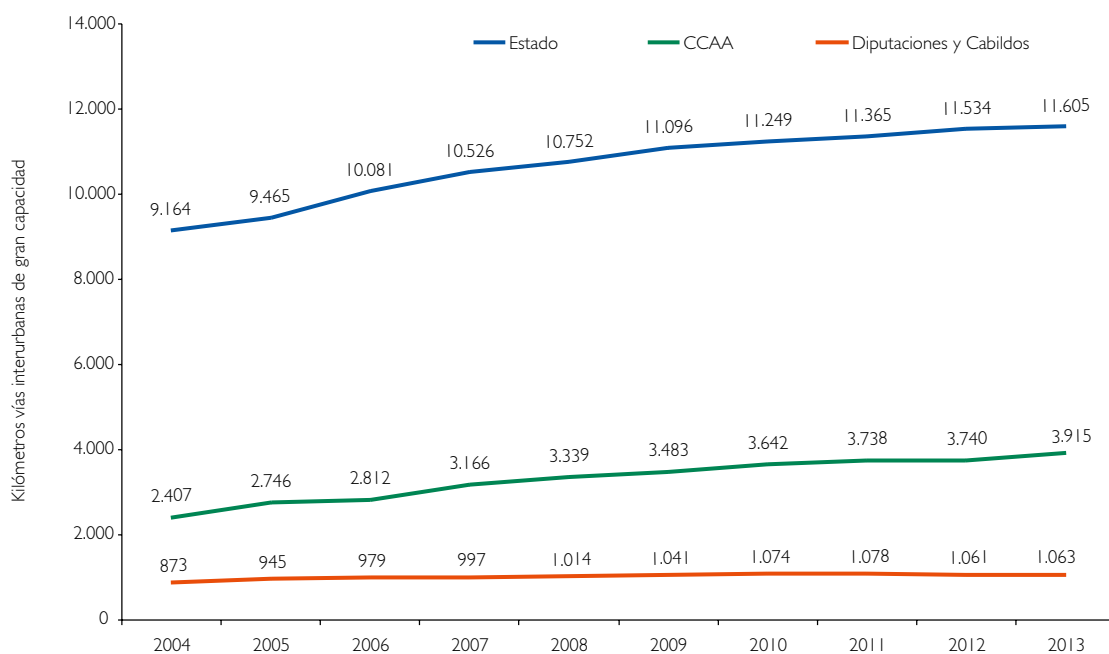


Figura 12. Longitud de la red de autopistas de peaje. Serie 2004-2013

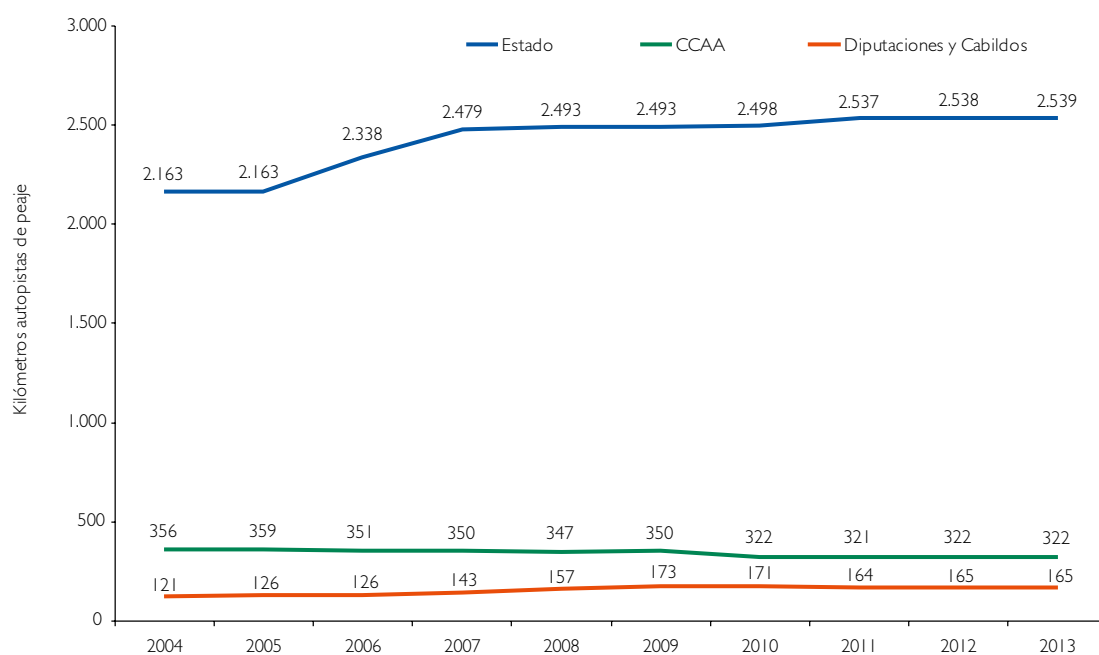
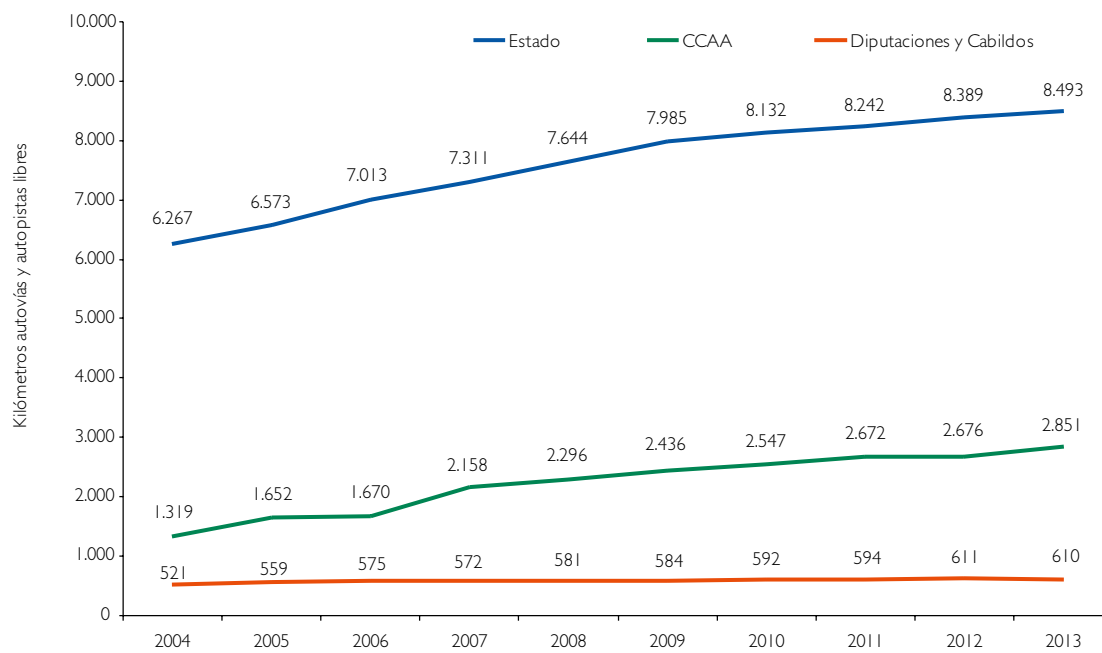


Figura 13. Longitud de la red de autovías y autopistas libres. Serie 2004-2013

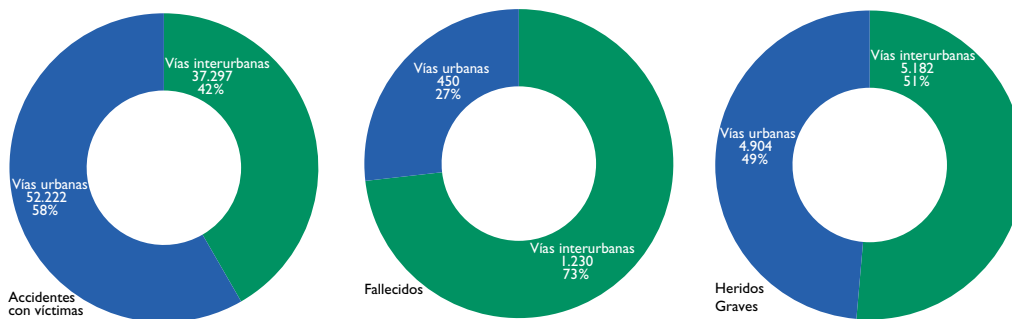


3

El lugar del accidente con víctimas

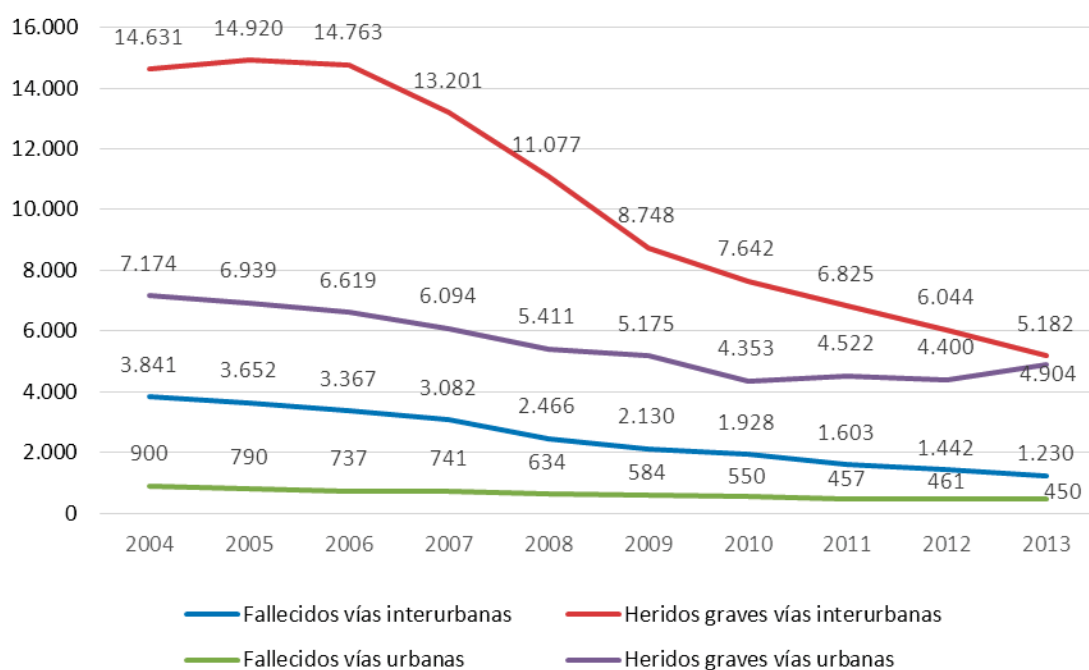
Durante 2013, la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose seis de cada diez accidentes en este tipo de vías. No obstante, las lesiones mortales se concentran en vías interurbanas, donde el número de fallecidos es casi tres veces superior al de vías urbanas. Por lo que respecta al número de heridos graves, en 2013 un 51% de los casos se produjeron en vías interurbanas, y un 49% en vías urbanas.

Figura 14. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos graves según zona. Año 2013



Durante los últimos diez años se han observado reducciones del número de fallecidos y heridos graves tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, si bien la magnitud de la reducción ha sido menor en estas últimas. Así, mientras en vías interurbanas el número de fallecidos ha disminuido un 68% entre 2004 y 2013, y el número de heridos graves lo ha hecho un 65% en el mismo periodo, las reducciones correspondientes a vías urbanas han sido un 50% y un 32%, respectivamente.

Figura 15. Evolución de los fallecidos y heridos graves en vías interurbanas y urbanas, 2004-2013



Las vías interurbanas

34

En el año 2013, el 42% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las vías interurbanas, alcanzando la cifra de 37.297 accidentes, y en ellos se produjeron el 73% de las víctimas mortales, 1.230 fallecidos. Siguiendo la evolución decreciente que se viene observando a lo largo de estos años, los fallecidos por accidente de tráfico en las vías interurbanas descendieron un 15% en 2013 respecto del año anterior y los heridos graves lo hicieron en un 14%. En cuanto a los heridos leves, se ha producido un aumento del 7%.

El índice de letalidad en 2013 en las vías interurbanas fue de 2,1, un valor superior a la letalidad para el conjunto de las vías que fue de 1,3.

Tabla 12. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas, 2004-2013

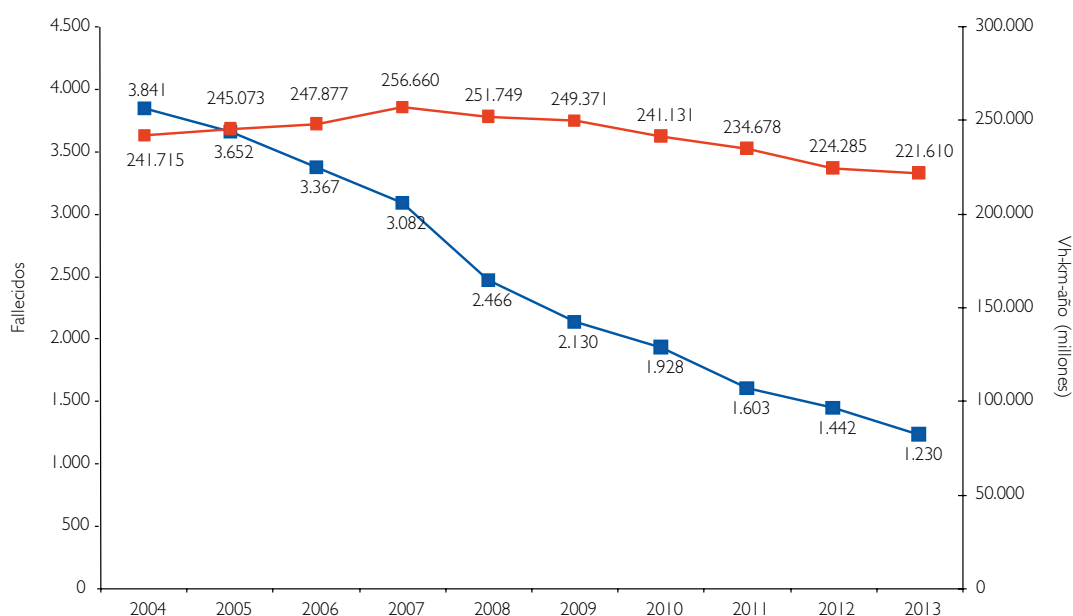
Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Accidentes con víctimas	43.787	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	5%	-2%
Fallecidos	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15% ¹	-12%
Heridos graves	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%
Heridos leves	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	7%	-1%
Índice de letalidad	5,1	5,0	4,2	3,9	3,5	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1		
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ 2	241.715	245.073	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	236.065	224.285	221.610	-1%	-1%
Fallecidos por cien millones vehículo km	1,6	1,5	1,4	1,2	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6		

¹ Incluye los fallecidos hasta 30 días después del accidente. Por eso esta cifra difiere del 13% presentado en el "Balance 2013 Seguridad Vial" de 3 de enero de 2014.

² Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Si se analiza la evolución desde 2004 del volumen de tráfico —o exposición al riesgo— y el número de fallecidos en vías interurbanas, se observa que el volumen de tráfico ha venido cayendo desde el año 2008, si bien con una intensidad menor que el número de fallecidos, lo que se traduce en una reducción continua del número de fallecidos por cien millones de vehículo – km.

Figura 16. Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana 2004-2013

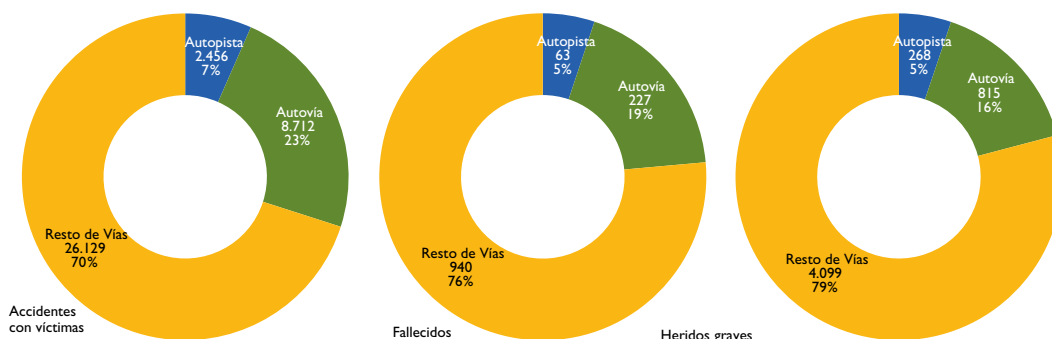


De los 37.297 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 2.456 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 63 personas, resultando heridas 3.880 y siendo el índice de letalidad para estas vías 1,6. En autovía se registraron 8.712 accidentes, en los que se registraron 227 fallecidos y resultaron heridas 13.657 personas, siendo el índice de letalidad para estas vías 1,6. En el resto de vías interurbanas, en las que hubo 26.129 accidentes, se registraron 940 fallecidos y resultaron heridas 38.695 personas, siendo su índice de letalidad 2,4, el mayor de los tres tipos de vía considerados.

Tabla 13. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves en vías interurbanas según tipo de vía. Año 2013

	Autopista	Autovía	Resto de Vías	Total
Accidentes con víctimas	2.456 (7%)	8.712 (23%)	26.129 (70%)	37.297
Fallecidos	63 (5%)	227 (18%)	940 (76%)	1.230
Heridos graves	268 (5%)	815 (16%)	4.099 (79%)	5.182
Heridos leves	3.612 (7%)	12.842 (25%)	34.866 (68%)	51.320
Total víctimas	3.943 (7%)	13.884 (24%)	39.905 (69%)	57.732
Índice de letalidad	1,6	1,6	2,4	2,1

Figura 17. Distribución del número de accidentes con víctimas y de fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. Año 2013



En cuanto a la evolución de la accidentalidad según el tipo de vía, los datos de 2013 no son comparables a los de años anteriores, debido a actualizaciones en el catálogo de carreteras utilizado para clasificar las vías. Aunque se han calculado las variaciones del año 2013 en relación al 2012 y la variación interanual, estos valores pueden estar reflejando no cambios reales en la evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas, sino cambios en la clasificación de estos accidentes.

Tabla 14. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013*

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Autopista	3.308	3.299	4.871	3.094	2.211	1.913	1.896	2.550	2.221	2.456	11%	-3%
Autovía	8.252	7.814	8.948	8.612	8.311	8.311	7.866	6.866	6.506	8.712	34%	1%
Resto de vías	32.227	31.511	35.402	38.114	33.309	30.565	29.412	26.462	26.698	26.129	-2%	-2%
Total Interurbana	43.787	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	5%	-2%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

Tabla 15. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013*

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Autopista	278	219	232	164	109	89	89	65	67	63	-4	-15%
Autovía	643	631	535	447	378	371	325	271	231	227	-2%	-11%
Resto de vías	2.920	2.802	2.600	2.471	1.979	1.670	1.514	1.267	1.144	940	-18%	-12%
Total Interurbana	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%²	-12%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

² Incluye los fallecidos hasta 30 días después del accidente. Por eso esta cifra difiere del 13% presentado en el "Balance 2013 Seguridad Vial" de 3 de enero de 2014.

Tabla 16. Evolución de los heridos graves en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013*

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Autopista	933	884	949	658	504	351	319	263	261	268	3%	-13%
Autovía	2.316	2.247	2.174	1.889	1.774	1.448	1.180	1.007	863	815	-6%	-11%
Resto de vías	11.382	11.789	11.640	10.654	8.799	6.949	6.143	5.555	4.920	4.099	-17%	-11%
Total Interurbana	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

Tabla 17. Evolución de los heridos leves en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013 *

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Autopista	4.721	4.705	6.803	4.293	3.145	2.765	2.716	3.790	3.353	3.612	8%	-3%
Autovía	11.630	11.062	12.591	12.320	11.735	12.334	11.479	9.979	9.524	12.842	35%	1%
Resto de vías	40.108	38.102	42.912	46.974	41.342	39.081	38.052	33.923	35.059	34.866	-1%	-2%
Total Interurbana	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	7%	-1%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

De los 37.297 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2013, 10.375 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 28%, y en ellos fallecieron 459 personas, 1.510 resultaron heridas graves y 15.017 heridas leves. Respecto del año 2012, en las vías de la Red del Estado el número de accidentes con víctimas se mantuvo prácticamente constante, el de víctimas mortales se redujo un 12% y el de heridos graves un 19%. Por su parte, el número de heridos leves aumentó un 2%.

En las vías cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, se produjeron en 2013 10.199 accidentes con víctimas, el 27% de los ocurridos en vías interurbanas, y en esos accidentes fallecieron 459 personas, 1.885 resultaron heridas graves y 13.424 leves. Respecto del año 2012, en las vías de las Comunidades Autónomas ha habido un 1% menos de accidentes, un 12% menos de víctimas mortales y un 14% menos de heridos graves, mientras que el número de heridos leves prácticamente no ha variado.

En las vías de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en 2013 se registraron 7.634 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 218 personas, 1.233 resultaron heridas graves y 9.944 heridas leves. Respecto del año 2012, ocurrieron un 6% más de accidentes con víctimas y un 7% más de heridos leves. Por su parte, el número de fallecidos se redujo un 18%, y el de heridos graves un 14%.

Entre Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos se contabilizan más de 60 titulares.

Tabla 18. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Estado	17.460	16.748	18.714	16.392	13.703	12.422	11.735	10.682	10.385	10.375	0%	-6%
CCAA	13.933	14.160	17.110	14.212	12.611	11.792	11.246	10.897	10.316	10.199	-1%	-3%
Diputaciones y Cabildos	9.919	9.291	10.167	9.483	8.274	7.811	7.201	7.153	7.197	7.634	6%	-3%
Otros titulares	2.475	2.425	3.230	9.733	9.243	8.764	8.992	7.146	7.527	9.089	21%	16%
Total Interurbana	43.787	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	5%	-2%

Tabla 19. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Estado	1.663	1.589	1.364	1.211	976	828	720	589	521	459	-12%	-13%
CCAA	1.327	1.314	1.266	1.165	878	786	716	611	523	459	-12%	-11%
Diputaciones y Cabildos	666	559	553	531	447	353	332	266	267	218	-18%	-12%
Otros titulares	185	190	184	175	165	163	160	137	131	94	-28%	-7%
Total Interurbana	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%	-12%

Tabla 20. Evolución de los heridos graves en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Estado	5.644	5.556	5.411	4.855	3.978	2.967	2.506	2.131	1.867	1.510	-19%	-14%
CCAA	5.044	5.451	5.334	4.635	3.980	3.192	2.875	2.632	2.183	1.885	-14%	-10%
Diputaciones y Cabildos	3.188	3.130	3.036	2.835	2.241	1.872	1.615	1.555	1.438	1.233	-14%	-10%
Otros titulares	755	783	982	876	878	717	646	507	556	554	0%	-3%
Total Interurbana	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%

Tabla 21. Evolución de los heridos leves en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013

Vías interurbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Estado	23.664	22.427	25.400	21.945	18.501	17.558	16.457	15.130	14.723	15.017	2%	-5%
CCAA	17.521	17.253	21.158	17.442	15.433	14.974	14.434	13.753	13.468	13.424	0%	-3%
Diputaciones y Cabildos	12.299	11.296	11.927	11.278	9.914	9.664	9.019	8.963	9.255	9.944	7%	-2%
Otros titulares	2.975	2.893	3.821	12.922	12.374	11.984	12.337	9.846	10.490	12.935	23%	18%
Total Interurbana	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	7%	-1%

Puntos negros

No cabe duda de la importancia que tiene el estudio de los puntos de acumulación de accidentes para detectar sus causas y así poder buscar y aplicar posibles soluciones. Con este fin, la Dirección General de Tráfico ha elaborado una relación de tramos denominados puntos negros a partir de la información de los accidentes de tráfico con víctimas.

El punto negro se define de manera operativa como un tramo de la vía en el que deben haber sucedido al menos 3 o más accidentes con víctimas (fallecidos y/o heridos graves y/o heridos leves), en una calzada perteneciente a la red de carreteras, en un periodo que abarque un año natural,

con una separación máxima entre uno y otro accidente con víctimas de 100 metros. Es importante advertir que la anterior definición de punto negro puede diferir de la establecida por otras Administraciones Públicas que también realizan tareas de identificación de tramos de concentración de accidentes, por lo que la calificación de un tramo como punto negro puede ser diferente y, por tanto, el mapa nacional que se genere distinto. En todo caso, la identificación de Tramo de Concentración de Accidentes es competencia de los titulares de la vía.

Además, se debe tener en cuenta que la siguiente información no contiene los puntos negros de las comunidades autónomas de Cataluña ni el País Vasco.

En el año 2013 se han detectado 600 puntos negros en los que ha habido 2.641 accidentes con 4.180 víctimas: 32 fallecidos computados a 24 horas y 4.148 heridos. Los puntos negros aglutinan el 9,6% de los accidentes, el 3,5% de los fallecidos y el 9,9% de los heridos.

Tabla 22. Puntos Negros, accidentes con víctimas, fallecidos (24 horas) y heridos en esos puntos. Año 2013

Año 2013	Número de Puntos Negros	Número de Accidentes	Número de fallecidos (24 horas)	Número de Heridos
Número	600	2.641	32	4.148
% sobre el correspondiente total*	---	9,6%	3,5%	9,9%

* Total de accidentes en vías interurbanas=27.366; total de fallecidos a 24 horas=922; total de heridos=41.900. Excluidas de estos totales las cifras correspondientes a Cataluña y País Vasco.

Figura 18. Mapa de puntos negros. Año 2013



En el Anexo I, se incluye la relación de puntos negros correspondiente al año 2013.

En el siguiente link: <http://infocar.dgt.es/geiser/mapa.jsp?src=PN2013> se puede visualizar con mayor detalle la localización de los puntos negros.

Las vías urbanas

En el año 2013, las vías urbanas registraron un total de 52.222 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 450 personas (el 27% del total), 4.904 resultaron heridas graves y 63.314 heridas leves. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas ha crecido un 10%, el de heridos graves un 11% y el de heridos leves un 10%. El número de fallecidos ha disminuido un 2%. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2013 fue 0,7, igual al del año anterior.

Tabla 23. Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas, 2004-2013

Vías urbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Accidentes con víctimas	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	10%	0%
Fallecidos	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	-2%	-7%
Heridos graves	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	11%	-4%
Heridos leves	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	10%	1%
Índice de letalidad	1,3	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7		

Dentro de las vías urbanas están incluidas la mayoría de las travesías, que presentan una mayor gravedad que el resto de las vías que transcurren por suelo urbano. Su índice de letalidad para el año 2013 fue 3,6, mientras que en el resto de vías urbanas fue 0,6. En las travesías, en 2013, sucedieron 767 accidentes, en los que fallecieron 38 personas, 153 resultaron heridas graves y 869 heridas leves. Estas cifras suponen aumentos en el número de accidentes, heridos graves y heridos leves al comparar con el año 2012. El número de fallecidos ha permanecido prácticamente constante, pasando de 37 en 2012 a 38 en 2013.

Tabla 24. Evolución de los accidentes con víctimas en travesías, 2004-2013

Travesías	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012 ¹	Variación Interanual 2004-2013
Accidentes con víctimas	1.926	1.737	1.151	944	800	629	604	592	523	767	47%	-10%
Fallecidos	121	115	67	64	67	60	50	36	37	38	1	-12%
Heridos graves	571	504	322	265	253	153	144	127	113	153	35%	-14%
Heridos leves	2.131	1.850	1.300	1.048	870	683	645	675	579	869	50%	-9%
Índice de letalidad	4,3	4,7	4,0	4,7	5,6	6,7	6,0	4,3	5,1	3,6		

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 25. Evolución de los accidentes con víctimas en el resto de vías urbanas, 2004-2013

Resto de vías urbanas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Accidentes con víctimas	48.296	46.826	49.425	49.744	48.530	46.833	45.725	46.557	47.167	51.455	9%	1%
Fallecidos	779	675	670	677	567	524	500	421	424	412	-3%	-7%
Heridos graves	6.603	6.435	6.297	5.829	5.158	5.022	4.209	4.395	4.287	4.751	11%	-4%
Heridos leves	57.988	55.231	58.462	58.591	57.367	56.180	55.458	55.913	56.931	62.445	10%	1%
Índice de letalidad	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6		

Datos municipales

En el año 2013, destaca que el 33% de los accidentes con víctimas en zona urbana se produjeron en los dos únicos municipios con más de un millón de habitantes: Madrid y Barcelona. Si ampliamos a los municipios de más de 100.000 habitantes, este porcentaje asciende al 69% (63 municipios).

Tabla 26. Distribución de la población española por tamaño de municipio. Año 2013

Tamaño de la población	Total población*	Distribución	Nº de municipios
Menos de 5.000 hab.	5.891.794	13%	6.799
Entre 5.000 y 20.000 hab.	8.956.286	19%	915
Entre 20.001 y 60.000 hab.	8.744.822	19%	278
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.814.573	10%	62
Entre 100.001 y 500.000 hab.	11.160.284	24%	57
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	2.742.955	6%	4
Más de un millón de hab.	4.819.069	10%	2
Total	47.129.783	100%	8.117

* Padrón municipal de habitantes año 2013. INE.

Tabla 27. Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013

Tamaño de la población	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dist. 2013
Menos de 5.000 hab.	1.015	1.067	1.146	1.219	1.072	1.105	961	1.012	974	1050	2%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2.167	2.036	2.192	2.100	2.070	2.028	1.938	2.243	2.375	3.085	6%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	5.094	5.093	4.551	4.249	3.970	4.003	4.275	4.700	4.664	5.865	11%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.327	4.996	5.548	5.548	5.569	5.221	5.855	5.730	5.773	6.352	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	12.053	10.119	10.273	10.429	11.120	10.425	10.801	10.859	10.997	13.686	26%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	6.368	6.970	7.052	7.218	6.866	6.201	5.171	4.585	4.408	5.030	10%
Más de un millón de hab.	18.091	17.285	19.752	19.899	18.237	17.863	17.150	16.996	17.446	17.154	33%
Total	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	100%
Número de accidentes sin código INE	1.107	997	62	26	426	616	178	1.024	1.053	0	
% accidentes sin código INE	2%	2%	0%	0%	1%	1%	0%	2%	2%	0%	

En los municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 18% de los fallecidos y el 25% de los heridos graves en vías urbanas. El segundo grupo de municipios con mayor número de fallecidos y heridos graves es el de 100.001 a 500.000 habitantes, con el 28% y el 26% del total, respectivamente.

Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre unos municipios y otros. Estas variaciones podrían explicar, parcialmente, la evolución del número de heridos graves y leves respecto a 2012, así como las diferencias entre las tasas de heridos por habitante de municipios de distintos tamaños.

Tabla 28. Fallecidos por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013

Tamaño de la población	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dist. 2013
Menos de 5.000 hab.	72	70	61	74	57	64	49	49	48	46	10%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	86	88	84	77	66	55	67	49	47	49	11%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	101	90	99	89	93	69	60	55	65	61	14%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	80	77	83	81	69	55	61	43	54	46	10%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	251	197	188	188	149	137	149	121	110	128	28%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	108	101	80	88	82	75	57	50	32	38	8%
Más de un millón de hab.	146	126	139	143	110	121	107	85	102	82	18%
Total	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	100%
Número de fallecidos en accidentes sin código INE	56	41	3	1	8	8	0	5	3	0	
% muertos en accidentes sin código INE	6%	5%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	

Tabla 29. Heridos graves por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013

Tamaño de la población	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dist. 2013
Menos de 5.000 hab.	348	402	348	338	272	245	202	250	178	227	5%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	488	445	410	406	314	297	286	331	321	422	9%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	933	793	734	556	523	450	470	534	590	673	14%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	665	662	737	672	560	499	597	500	534	585	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	2.144	1.720	1.449	1.249	1.207	1.115	1.103	1.003	1.027	1.279	26%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1.011	1.261	1.508	1.408	1.200	1.206	516	590	495	470	10%
Más de un millón de hab.	1.301	1.405	1.421	1.461	1.270	1.266	1.152	1.233	1.194	1.248	25%
Total	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	100%
Número de heridos graves en accidentes sin código INE	284	251	12	4	65	97	27	81	61	0	
% heridos graves en accidentes sin código INE	4%	4%	0%	0%	1%	2%	1%	2%	1%	0%	

44

Los índices de letalidad son mayores cuanto menores el tamaño del municipio. En el año 2013, el índice de letalidad fue 3,4 en el conjunto de los municipios con una población inferior a 5.000 habitantes, mientras que en los municipios de más de un millón de habitantes este índice fue 0,4. De nuevo, una parte de estas diferencias podría ser debida a variaciones en el nivel de comunicación de los accidentes no mortales.

Tabla 30. Índice de letalidad por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013

Tamaño de la población	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Menos de 5.000 hab.	5,2	4,8	4,0	4,6	4,0	4,5	4,0	3,8	3,7	3,4
Entre 5.000 y 20.000 hab.	3,0	3,3	2,9	2,9	2,5	2,1	2,7	1,7	1,5	1,2
Entre 20.001 y 60.000 hab.	1,5	1,4	1,7	1,6	1,8	1,4	1,1	0,9	1,1	0,8
Entre 60.001 y 100.000 hab.	1,4	1,1	1,1	1,1	0,9	0,8	0,8	0,6	0,7	0,5
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1,5	1,4	1,4	1,4	1,0	1,0	1,0	0,8	0,8	0,7
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1,2	1,1	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,5	0,6
Más de un millón de hab.	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Total índice de letalidad	1,3	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7

En el Anexo II, se muestran los porcentajes de cobertura de información de accidentes recabada en los cuestionarios desagregados por provincias.

Las comunidades autónomas y las provincias

Año tras año se observa que el número de fallecidos en accidentes de tráfico ha venido experimentando descensos en casi todas las comunidades. Puntualmente, en alguna de ellas pueden observarse incrementos de estas cifras con respecto al año anterior, para disminuir al año siguiente. En el año 2013 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en la mayoría de las comunidades autónomas al comparar con el año anterior; sólo han presentado cifras más elevadas las siguientes comunidades autónomas: Principado de Asturias, Cantabria, Región de Murcia, La Rioja y Ciudad Autónoma de Ceuta.

Tabla 31. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, 2004-2013

Comunidades autónomas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Andalucía	830	759	737	650	522	449	399	327	295	283	-4%	-11%
Aragón	224	214	181	179	153	122	108	86	86	68	-18	-12%
Asturias, Principado de	108	105	93	75	59	57	64	42	42	46	4	-9%
Baleares, Illes	137	131	117	120	82	56	63	50	60	45	-15	-12%
Canarias	165	157	119	123	85	72	76	47	61	48	-13	-13%
Cantabria	43	32	48	39	25	30	28	21	14	20	6	-23
Castilla-La Mancha	299	354	342	288	234	195	172	152	140	120	-14%	-10%
Castilla y León	469	440	419	385	318	270	286	228	189	160	-15%	-11%
Cataluña	674	647	569	523	450	417	391	317	336	272	-19%	-10%
Extremadura	176	118	126	127	107	95	85	76	62	47	-15	-14%
Galicia	366	355	360	331	266	246	237	186	157	132	-16%	-11%
Madrid, Comunidad de	300	274	269	281	201	194	157	138	135	130	-4%	-9%
Murcia, Región de	168	166	140	133	93	88	61	71	50	57	7	-11%
Navarra, Comunidad Foral de	83	83	50	42	48	39	39	28	44	31	-13	-52
Rioja, La	69	51	41	51	30	34	22	22	13	16	3	-53
Comunitat Valenciana	471	441	378	385	323	263	213	198	151	141	-7%	-13%
País Vasco	156	110	110	90	102	83	75	69	68	63	-5	-10%
Ceuta y Melilla	3	5	5	1	2	4	2	2	0	1	1	-2
Total	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 32. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas, 2004-2013

Comunidades autónomas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Andalucía	684	649	632	551	440	374	327	273	240	208	-13%	-12%
Aragón	186	177	161	153	128	99	83	69	73	56	-17	-12%
Asturias, Principado de	88	84	72	56	51	48	52	33	34	34	0	-54
Baleares, Illes	114	104	89	90	66	47	51	38	52	30	-22	-14%
Canarias	124	129	101	105	66	58	53	38	34	34	0	-13%
Cantabria	39	26	45	36	23	26	22	18	11	15	4	-24
Castilla-La Mancha	275	321	304	265	212	173	156	136	128	100	-22%	-11%
Castilla y León	393	369	348	343	264	222	233	176	140	121	-14%	-12%
Cataluña	479	444	400	360	319	298	271	222	225	186	-17%	-10%
Extremadura	150	105	102	105	92	74	71	67	52	38	-14	-14%
Galicia	320	321	301	290	218	206	201	161	130	109	-16%	-11%
Madrid, Comunidad de	203	200	195	170	116	116	90	81	65	66	1	-12%
Murcia, Región de	137	144	107	109	76	74	54	58	37	40	3	-13%
Navarra, Comunidad Foral de	68	80	45	38	37	35	33	25	33	25	-8	-43
Rioja, La	61	42	34	40	28	31	17	16	8	14	6	-47
Comunitat Valenciana	402	359	329	293	251	189	157	144	128	107	-16%	-14%
País Vasco	118	98	102	78	79	60	57	48	52	47	-5	-10%
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Total	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%	-12%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 33. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas, 2004-2013

Comunidades autónomas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹	Variación Interanual 2004-2013
Andalucía	146	110	105	99	82	75	72	54	55	75	20	-7%
Aragón	38	37	20	26	25	23	25	17	13	12	-1	-26
Asturias, Principado de	20	21	21	19	8	9	12	9	8	12	4	-8
Baleares, Illes	23	27	28	30	16	9	12	12	8	15	7	-8
Canarias	41	28	18	18	19	14	23	9	27	14	-13	-27
Cantabria	4	6	3	3	2	4	6	3	3	5	2	1
Castilla-La Mancha	24	33	38	23	22	22	16	16	12	20	8	-4
Castilla y León	76	71	71	42	54	48	53	52	49	39	-10	-37
Cataluña	195	203	169	163	131	119	120	95	111	86	-23%	-9%
Extremadura	26	13	24	22	15	21	14	9	10	9	-1	-17
Galicia	46	34	59	41	48	40	36	25	27	23	-4	-23
Madrid, Comunidad de	97	74	74	111	85	78	67	57	70	64	-6	-33
Murcia, Región de	31	22	33	24	17	14	7	13	13	17	4	-14
Navarra, Comunidad Foral de	15	3	5	4	11	4	6	3	11	6	-5	-9
Rioja, La	8	9	7	11	2	3	5	6	5	2	-3	-6
Comunitat Valenciana	69	82	49	92	72	74	56	54	23	34	11	-35
País Vasco	38	12	8	12	23	23	18	21	16	16	0	-22
Ceuta y Melilla	3	5	5	1	2	4	2	2	0	1	1	-2
Total	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	-2%	-7%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 34. Evolución de los heridos graves por comunidades autónomas, 2004-2013

Comunidades autónomas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Andalucía	3.879	3.937	3.988	3.608	3.119	2.362	1.972	1.864	1.553	1.615	4%	-9%
Aragón	1.005	944	905	969	826	561	564	508	426	392	-8%	-10%
Asturias, Principado de	393	365	361	301	298	241	227	219	220	237	8%	-5%
Balears, Illes	744	613	651	544	432	310	286	304	311	374	20%	-7%
Canarias	676	679	572	473	426	393	331	289	292	300	3%	-9%
Cantabria	177	170	166	172	158	126	111	79	68	97	29	-6%
Castilla-La Mancha	1.381	1.462	1.360	1.192	1.096	761	771	633	518	443	-14%	-12%
Castilla y León	2.132	2.151	2.039	1.832	1.592	1.363	1.116	1.060	924	746	-19%	-11%
Cataluña	3.797	3.518	2.850	2.493	2.119	2.011	1.955	1.829	1.938	1.867	-4%	-8%
Extremadura	512	548	484	500	383	352	278	307	277	209	-25%	-9%
Galicia	1.608	1.795	1.744	1.603	1.170	980	1.035	822	806	679	-16%	-9%
Madrid, Comunidad de	1.485	1.686	1.835	1.707	1.421	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	7%	-1%
Murcia, Región de	594	640	691	581	459	321	230	242	159	162	2%	-13%
Navarra, Comunidad Foral de	196	143	70	66	82	100	110	98	86	102	16	-7%
Rioja, La	146	135	108	120	113	76	77	75	71	69	-2	-8%
Comunitat Valenciana	2.125	2.519	3.049	2.625	2.138	1.890	1.091	1.176	1.056	950	-10%	-9%
País Vasco	922	527	482	477	624	585	488	438	404	428	6%	-8%
Ceuta y Melilla	33	27	27	32	32	45	35	31	36	30	-6	-3
Total	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	-3%	-8%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Tabla 35. Evolución de los heridos graves por comunidades autónomas, en vías interurbanas, 2004-2013

Comunidades autónomas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Andalucía	2.785	2.941	3.090	2.786	2.398	1.747	1.434	1.296	1.024	854	-17%	-12%
Aragón	723	657	680	719	597	346	339	304	234	231	-1%	-12%
Asturias, Principado de	309	273	277	221	224	192	172	185	145	123	-15%	-10%
Balears, Illes	563	489	595	459	343	278	270	262	234	233	0%	-9%
Canarias	471	496	465	417	326	280	247	236	255	207	-19%	-9%
Cantabria	154	148	154	164	153	120	102	70	64	59	-5	-10%
Castilla-La Mancha	1.159	1.233	1.157	994	929	639	625	523	405	319	-21%	-13%
Castilla y León	1.568	1.668	1.634	1.478	1.211	970	785	753	628	474	-25%	-12%
Cataluña	1.777	1.743	1.347	1.287	1.146	1.107	1.007	835	959	886	-8%	-7%
Extremadura	398	415	387	363	279	258	191	238	212	146	-31%	-11%
Galicia	1.335	1.539	1.516	1.360	981	796	849	682	637	509	-20%	-10%
Madrid, Comunidad de	610	612	630	473	354	407	312	276	235	206	-12%	-11%
Murcia, Región de	497	567	639	540	430	302	212	224	135	119	-12%	-15%
Navarra, Comunidad Foral de	118	129	64	63	75	91	74	68	58	64	6	-7%
Rioja, La	101	87	68	75	73	40	40	27	33	29	-4	-13%
Comunitat Valenciana	1.450	1.482	1.619	1.382	1.194	837	702	602	540	472	-13%	-12%
País Vasco	613	441	441	420	364	338	281	244	246	251	2%	-9%
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Total	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Tabla 36. Evolución de los heridos graves por comunidades autónomas, en vías urbanas, 2004-2013

Comunidades autónomas	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Andalucía	1.094	996	898	822	721	615	538	568	529	761	44%	-4%
Aragón	282	287	225	250	229	215	225	204	192	161	-16%	-6%
Asturias, Principado de	84	92	84	80	74	49	55	34	75	114	39	30
Baleares, Illes	181	124	56	85	89	32	16	42	77	141	64	-3%
Canarias	205	183	107	56	100	113	84	53	37	93	56	-8%
Cantabria	23	22	12	8	5	6	9	9	4	38	34	15
Castilla-La Mancha	222	229	203	198	167	122	146	110	113	124	10%	-6%
Castilla y León	564	483	405	354	381	393	331	307	296	272	-8%	-8%
Cataluña	2.020	1.775	1.503	1.206	973	904	948	994	979	981	0%	-8%
Extremadura	114	133	97	137	104	94	87	69	65	63	-2	-6%
Galicia	273	256	228	243	189	184	186	140	169	170	1%	-5%
Madrid, Comunidad de	875	1.074	1.205	1.234	1.067	1.039	1.006	1.097	1.064	1.180	11%	3%
Murcia, Región de	97	73	52	41	29	19	18	18	24	43	19	-54
Navarra, Comunidad Foral de	78	14	6	3	7	9	36	30	28	38	10	-40
Rioja, La	45	48	40	45	40	36	37	48	38	40	2	-5
Comunitat Valenciana	675	1.037	1.430	1.243	944	1.053	389	574	516	478	-7%	-4%
País Vasco	309	86	41	57	260	247	207	194	158	177	12%	-6%
Ceuta y Melilla	33	27	27	32	32	45	35	31	36	30	-6	-3
Total	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	11%	-4%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Del mismo modo, el análisis de la mortalidad a nivel provincial muestra fluctuaciones en la tendencia, dentro de un marco de descenso generalizado. En concreto y en este año 2013 la mayoría de las provincias descendieron. Sólo aumentaron sus cifras: Burgos, Cáceres, Ciudad Real, Coruña, Cuenca, Gipuzkoa, Huelva, Jaén, La Rioja, Málaga, Murcia, Asturias, Palencia, Cantabria, Tarragona, Valencia, Zamora y Ceuta.

Tabla 37. Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013

Provincias	Fallecidos 2009	Fallecidos 2010	Fallecidos 2011	Fallecidos 2012	Fallecidos 2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ 2013/2009
Araba/Álava	20	13	13	17	17	0	-3
Albacete	43	28	26	28	19	-9	-24
Alicante	62	63	54	48	42	-6	-20
Almería	42	36	35	38	30	-8	-12
Ávila	16	21	18	23	19	-4	3
Badajoz	58	58	48	48	25	-23	-33
Illes Balears	56	63	50	60	45	-15	-11
Barcelona	209	188	145	181	141	-22%	-33%
Burgos	59	48	41	26	36	10	-23
Cáceres	37	27	28	14	22	8	-15
Cádiz	49	58	33	37	37	0	-12
Castellón	72	43	34	31	22	-9	-50
Ciudad Real	36	37	34	35	38	3	2
Córdoba	47	35	36	41	36	-5	-11
A Coruña	98	84	63	55	73	18	-25
Cuenca	31	33	25	21	30	9	-1
Girona	86	85	71	61	47	-14	-39
Granada	65	47	40	43	33	-10	-32
Guadalajara	16	25	20	17	8	-9	-8
Gipuzkoa	32	29	28	18	24	6	-8
Huelva	42	30	21	24	26	2	-16
Huesca	37	32	29	24	22	-2	-15
Jaén	45	42	43	22	24	2	-21
León	55	55	41	43	26	-17	-29
Lleida	51	44	40	55	42	-13	-9
La Rioja	34	22	22	13	16	3	-18
Lugo	42	43	35	33	14	-19	-28
Madrid	194	157	138	135	130	-4%	-33%
Málaga	69	66	43	40	49	9	-20
Murcia	88	61	71	50	57	7	-31
Navarra	39	39	28	44	31	-13	-8
Ourense	38	38	34	17	14	-3	-24
Asturias	57	64	42	42	46	4	-11
Palencia	21	19	26	13	15	2	-6
Palmas, Las	35	37	28	35	25	-10	-10
Pontevedra	68	72	54	52	31	-21	-37
Salamanca	26	35	28	24	12	-12	-14
S.C.Tenerife	37	39	19	26	23	-3	-14
Cantabria	30	28	21	14	20	6	-10
Segovia	23	23	13	14	8	-6	-15
Sevilla	90	85	76	50	48	-2	-42
Soria	17	17	18	9	9	0	-8
Tarragona	71	74	61	39	42	3	-29
Teruel	20	14	10	14	6	-8	-14
Toledo	69	49	47	39	25	-14	-44
Valencia	129	107	110	72	77	5	0
Valladolid	36	36	25	28	22	-6	-14
Bizkaia	31	33	28	33	22	-11	-9
Zamora	17	32	18	9	13	4	-4
Zaragoza	65	62	47	48	40	-8	-25
Ceuta	1	1	1	0	1	1	0
Melilla	3	1	1	0	0	0	-3
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-38%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100, y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 38. Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013

Provincias	Fallecidos por millón de población 2009	Fallecidos por millón de población 2010	Fallecidos por millón de población 2011	Fallecidos por millón de población 2012	Fallecidos por millón de población 2013	Diferencias 2013/2012	Diferencias 2013/2009
Araba/Álava	63	41	41	53	53	0	-10
Albacete	108	70	65	70	48	-22	-61
Alicante	34	34	29	26	23	-3	-11
Almería	62	53	51	55	43	-12	-19
Ávila	92	121	104	134	112	-22	20
Badajoz	85	84	70	69	36	-33	-49
Illes Balears	52	58	46	55	41	-14	-12
Barcelona	38	34	26	33	26	-7	-13
Burgos	157	128	110	70	98	28	-60
Cáceres	90	66	68	34	54	20	-37
Cádiz	40	47	27	30	30	0	-10
Castellón	121	72	57	52	38	-15	-84
Ciudad Real	69	70	65	67	73	6	4
Córdoba	59	44	45	51	45	-6	-14
A Coruña	86	74	55	48	64	16	-22
Cuenca	143	152	116	98	142	44	-2
Girona	117	115	95	81	63	-18	-54
Granada	71	51	43	47	36	-11	-36
Guadalajara	65	100	79	66	31	-35	-34
Gipuzkoa	45	41	40	25	34	8	-12
Huelva	82	58	41	46	50	4	-32
Huesca	163	141	128	106	98	-8	-65
Jaén	68	63	64	33	36	3	-31
León	111	111	83	87	53	-34	-58
Lleida	118	101	92	126	96	-29	-22
La Rioja	106	69	69	41	50	10	-56
Lugo	119	123	100	95	41	-54	-79
Madrid	31	25	22	21	20	-1	-10
Málaga	44	42	27	25	30	5	-14
Murcia	61	42	49	34	39	5	-22
Navarra	62	62	44	69	49	-20	-14
Ourense	114	115	103	52	43	-9	-71
Asturias	53	59	39	39	43	4	-10
Palencia	122	111	152	76	89	13	-33
Palmas, Las	33	35	26	32	23	-9	-10
Pontevedra	72	76	57	54	33	-22	-39
Salamanca	74	100	80	69	35	-34	-40
S.C.Tenerife	38	40	19	26	23	-3	-15
Cantabria	51	48	36	24	34	10	-17
Segovia	141	141	80	86	50	-36	-91
Sevilla	48	45	40	26	25	-1	-23
Soria	179	179	190	95	96	1	-83
Tarragona	89	93	76	48	52	4	-37
Teruel	137	96	69	98	43	-55	-94
Toledo	101	71	67	55	36	-20	-66
Valencia	51	42	43	28	30	2	-20
Valladolid	68	68	47	53	41	-11	-27
Bizkaia	27	29	24	29	19	-9	-8
Zamora	87	165	93	47	69	22	-18
Zaragoza	67	64	48	49	41	-8	-26
Ceuta	13	13	12	0	12	12	-1
Melilla	41	13	13	0	0	0	-41
Total	59	53	44	41	36	-5	-23

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2013 ha sido 36. Se observa que 17 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 23 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 10 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 19. Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente, año 2013

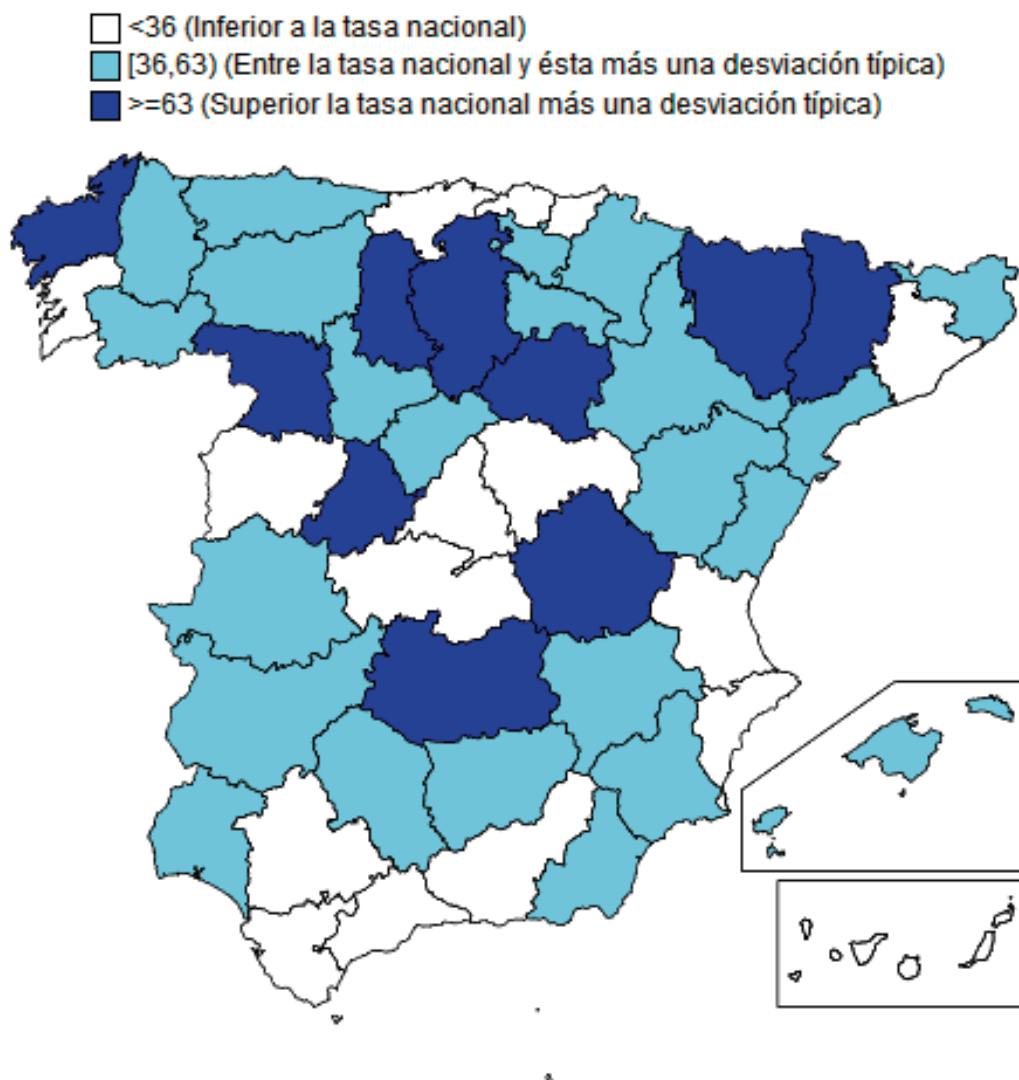


Tabla 39. Fallecidos en vías interurbanas y urbanas. Tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km en vías interurbanas. Año 2013

Provincias	VIA INTERURBANA 2013			VIA URBANA 2013
	Fallecidos	Vehículo-km (Millones) *	Fallecidos por 100 millones vehículo-km	Fallecidos
Araba/Álava	12	1.721,7	0,7	5
Albacete	16	2.513,5	0,6	3
Alicante	31	7.358,5	0,4	11
Almería	25	2.930,4	0,9	5
Ávila	17	1.315,9	1,3	2
Badajoz	20	3.361,6	0,6	5
Illes Balears	30	7.444,2	0,4	15
Barcelona	81	18.812,0	0,4	60
Burgos	26	3.159,2	0,8	10
Cáceres	18	2.623,4	0,7	4
Cádiz	28	4.128,4	0,7	9
Castellón	17	3.125,1	0,5	5
Ciudad Real	31	2.885,2	1,1	7
Córdoba	24	2.708,4	0,9	12
A Coruña	61	6.490,7	0,9	12
Cuenca	24	2.579,2	0,9	6
Girona	40	4.908,7	0,8	7
Granada	28	4.732,6	0,6	5
Guadalajara	7	1.865,2	0,4	1
Gipuzkoa	18	3.291,0	0,5	6
Huelva	26	2.461,6	1,1	0
Huesca	20	2.025,4	1,0	2
Jaén	16	2.615,1	0,6	8
León	21	3.231,5	0,6	5
Lleida	33	3.308,4	1,0	9
La Rioja	14	1.686,8	0,8	2
Lugo	12	2.668,9	0,4	2
Madrid	66	21.913,3	0,3	64
Málaga	25	6.539,8	0,4	24
Murcia	40	6.386,5	0,6	17
Navarra	25	3.657,4	0,7	6
Ourense	12	2.201,1	0,5	2
Asturias	34	5.279,7	0,6	12
Palencia	10	1.485,1	0,7	5
Palmas, Las	18	5.151,1	0,3	7
Pontevedra	24	5.059,8	0,5	7
Salamanca	9	1.897,9	0,5	3
S.C.Tenerife	16	5.111,7	0,3	7
Cantabria	15	3.900,3	0,4	5
Segovia	6	1.761,7	0,3	2
Sevilla	36	6.540,0	0,6	12
Soria	6	1.056,3	0,6	3
Tarragona	32	4.868,9	0,7	10
Teruel	5	1.171,1	0,4	1
Toledo	22	5.534,5	0,4	3
Valencia	59	10.799,9	0,5	18
Valladolid	15	2.888,7	0,5	7
Bizkaia	17	4.907,3	0,3	5
Zamora	11	1.789,1	0,6	2
Zaragoza	31	4.459,8	0,7	9
Ceuta	0	0,0		1
Melilla	0	0,0		0
Total	1.230		0,6	450

* Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Tabla 40. Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km desagregada por provincias, en vías interurbanas, 2009-2013*

Provincias	Fallecidos por 100 millones vehículo-km 2009	Fallecidos por 100 millones vehículo-km 2010	Fallecidos por 100 millones vehículo-km 2011	Fallecidos por 100 millones vehículo-km 2012	Fallecidos por 100 millones vehículo-km 2013
Araba/Álava	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7
Albacete	1,3	0,8	0,8	0,9	0,6
Alicante	0,6	0,7	0,6	0,6	0,4
Almería	0,9	0,8	0,9	1,1	0,9
Ávila	0,7	1,2	1,2	1,3	1,3
Badajoz	1,2	1,4	1,1	1,1	0,6
Illes Balears	0,6	0,7	0,5	0,7	0,4
Barcelona	0,6	0,5	0,4	0,5	0,4
Burgos	1,3	1,1	1,0	0,6	0,8
Cáceres	1,0	0,7	0,9	0,5	0,7
Cádiz	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7
Castellón	1,7	0,9	0,9	0,8	0,5
Ciudad Real	1,0	1,1	1,0	1,1	1,1
Córdoba	1,0	0,9	0,9	1,2	0,9
A Coruña	1,1	1,1	0,7	0,7	0,9
Cuenca	0,9	1,0	0,8	0,8	0,9
Girona	1,1	1,2	1,0	0,9	0,8
Granada	1,0	0,8	0,7	0,8	0,6
Guadalajara	0,7	1,0	1,0	0,9	0,4
Gipuzkoa	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5
Huelva	1,4	1,0	0,7	1,0	1,1
Huesca	1,5	1,3	1,1	1,1	1,0
Jaén	1,3	1,1	1,2	0,6	0,6
León	1,0	1,1	0,7	0,6	0,6
Lleida	1,1	1,0	0,9	1,4	1,0
La Rioja	1,5	0,9	0,9	0,4	0,8
Lugo	1,2	1,1	1,3	1,0	0,4
Madrid	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Málaga	0,6	0,7	0,4	0,4	0,4
Murcia	1,0	0,8	0,8	0,5	0,6
Navarra	0,8	0,8	0,6	0,9	0,7
Ourense	1,3	1,5	1,4	0,7	0,5
Asturias	0,8	0,9	0,6	0,6	0,6
Palencia	1,1	1,1	1,6	0,8	0,7
Palmas, Las	0,4	0,6	0,5	0,3	0,3
Pontevedra	0,9	1,0	0,8	0,7	0,5
Salamanca	0,9	1,3	1,0	1,0	0,5
S.C.Tenerife	0,6	0,4	0,3	0,4	0,3
Cantabria	0,6	0,5	0,4	0,3	0,4
Segovia	1,1	1,0	0,6	0,5	0,3
Sevilla	0,9	1,0	0,9	0,6	0,6
Soria	1,4	1,4	1,2	0,7	0,6
Tarragona	1,0	1,1	1,1	0,6	0,7
Teruel	1,2	1,1	0,7	1,1	0,4
Toledo	0,9	0,7	0,7	0,6	0,4
Valencia	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
Valladolid	0,9	0,8	0,4	0,8	0,5
Bizkaia	0,5	0,5	0,4	0,6	0,3
Zamora	0,7	1,3	0,8	0,5	0,6
Zaragoza	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7
Ceuta					
Melilla					
Total	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6

Figura 20. Tasa de fallecidos por cien millones de vehículos-kilómetro. Año 2013

- <0.6 (Inferior a la tasa nacional)
- [0.6,0.8) (Entre la tasa nacional y ésta más una desviación típica)
- ≥0.8 (Superior a la tasa nacional en más de una desviación típica)

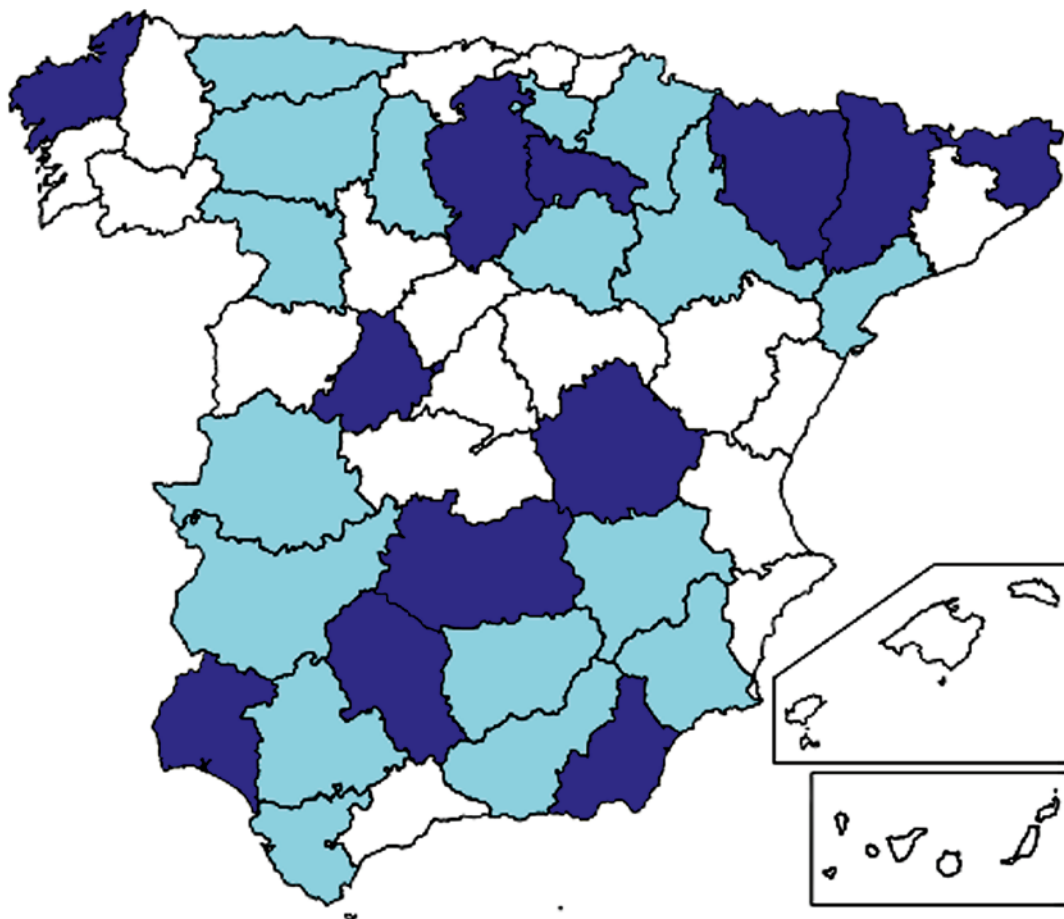


Tabla 41. Evolución de los heridos graves por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013

Provincias	Heridos graves 2009	Heridos graves 2010	Heridos graves 2011	Heridos graves 2012	Heridos graves 2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ 2013/2009
Araba/Álava	129	77	74	75	86	11	0
Albacete	121	93	94	84	87	3	0
Alicante	406	319	338	314	341	9%	-16%
Almería	224	169	213	170	121	-29%	-46%
Ávila	135	138	121	89	71	-18	0
Badajoz	223	199	213	195	144	-26%	-35%
Illes Balears	310	286	304	311	374	20%	21%
Barcelona	1.267	1.233	1.159	1.178	1.158	-2%	-9%
Burgos	254	209	204	161	150	-7%	-41%
Cáceres	129	79	94	82	65	-17	0
Cádiz	336	372	275	218	217	0%	-35%
Castellón	248	192	196	139	116	-17%	-53%
Ciudad Real	173	172	135	105	93	-11%	0
Córdoba	186	176	219	202	199	-1%	7%
A Coruña	371	394	322	306	238	-22%	-36%
Cuenca	158	165	132	79	69	-10	-1
Girona	281	275	258	264	258	-2%	-8%
Granada	355	290	267	244	219	-10%	-38%
Guadalajara	89	109	101	77	52	-25	-37
Gipuzkoa	242	202	177	158	174	10%	-28%
Huelva	167	102	110	73	70	-3	-1
Huesca	124	138	130	94	111	17	-10%
Jaén	221	172	178	137	114	-17%	-48%
León	256	180	184	186	132	-29%	-48%
Lleida	190	172	174	230	218	-5%	15%
La Rioja	76	77	75	71	69	-2	-7
Lugo	163	172	164	133	129	-3%	-21%
Madrid	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	7%	-4%
Málaga	407	324	304	228	356	56%	-13%
Murcia	321	230	242	159	162	2%	-50%
Navarra	100	110	98	86	102	16	200%
Ourense	114	124	81	115	85	-26%	0
Asturias	241	227	219	220	237	8%	-2%
Palencia	89	84	78	78	60	-18	-29
Palmas, Las	162	103	100	101	79	-22%	-1
Pontevedra	332	345	255	252	227	-10%	-32%
Salamanca	134	128	105	100	87	-13	0
S.C.Tenerife	231	228	189	191	221	16%	-4%
Cantabria	126	111	79	68	97	29	0
Segovia	90	84	84	81	54	-27	-36
Sevilla	466	367	298	281	319	14%	-32%
Soria	81	70	67	45	26	-19	-55
Tarragona	273	275	238	266	233	-12%	-15%
Teruel	72	64	49	50	36	-14	-36
Toledo	220	232	171	173	142	-18%	-35%
Valencia	1.236	580	642	603	493	-18%	-60%
Valladolid	205	137	132	123	102	-17%	-50%
Bizkaia	214	209	187	171	168	-2%	-21%
Zamora	119	86	85	61	64	3	0
Zaragoza	365	362	329	282	245	-13%	-33%
Ceuta	24	10	11	15	9	-6	-15
Melilla	21	25	20	21	21	0	0
Total	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	-3%	-28%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100, y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 42. Evolución de la tasa de heridos graves por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013

Provincias	Heridos graves por millón de población 2009	Heridos graves por millón de población 2010	Heridos graves por millón de población 2011	Heridos graves por millón de población 2012	Heridos graves por millón de población 2013	Diferencias 2013/2012	Diferencias 2013/2009
Araba/Álava	409	242	231	234	269	35	-140
Albacete	304	233	235	209	218	9	-86
Alicante	221	173	183	169	184	14	-37
Almería	333	248	310	247	175	-72	-158
Ávila	777	796	700	519	419	-100	-358
Badajoz	326	289	309	282	208	-73	-117
Illes Balears	290	264	278	283	337	54	47
Barcelona	232	225	211	213	211	-3	-21
Burgos	678	559	547	433	407	-26	-271
Cáceres	314	192	228	199	159	-40	-156
Cádiz	275	302	222	175	174	-1	-101
Castellón	417	322	329	234	198	-36	-219
Ciudad Real	330	327	257	200	178	-22	-152
Córdoba	233	220	273	252	249	-3	15
A Coruña	327	346	282	268	209	-59	-118
Cuenca	730	762	610	368	326	-42	-404
Girona	382	371	345	351	344	-7	-37
Granada	390	317	290	265	237	-27	-153
Guadalajara	363	435	397	299	202	-97	-160
Gipuzkoa	344	286	250	223	246	23	-98
Huelva	327	198	212	140	134	-6	-193
Huesca	547	608	574	416	494	78	-53
Jaén	332	258	267	205	172	-33	-160
León	517	364	372	377	270	-108	-247
Lleida	440	396	398	525	500	-25	60
La Rioja	238	241	234	221	217	-5	-21
Lugo	463	490	469	383	374	-9	-89
Madrid	229	207	215	202	216	14	-12
Málaga	262	207	192	143	221	78	-41
Murcia	223	158	166	109	111	2	-112
Navarra	159	174	154	134	160	25	0
Ourense	343	374	245	350	261	-89	-82
Asturias	224	211	204	205	222	17	-2
Palencia	515	489	455	458	356	-102	-160
Palmas, Las	153	97	93	93	72	-21	-81
Pontevedra	350	363	267	264	238	-26	-112
Salamanca	382	365	299	286	251	-35	-131
S.C.Tenerife	238	233	191	192	219	28	-19
Cantabria	216	189	134	115	164	50	-51
Segovia	551	515	514	497	335	-162	-216
Sevilla	247	193	155	145	165	19	-83
Soria	855	737	706	476	278	-199	-577
Tarragona	344	344	296	330	290	-39	-54
Teruel	493	441	339	350	255	-95	-238
Toledo	322	335	244	245	202	-43	-120
Valencia	485	227	251	235	194	-42	-291
Valladolid	388	258	248	231	192	-39	-196
Bizkaia	185	181	162	148	146	-2	-39
Zamora	610	444	441	319	339	20	-272
Zaragoza	376	372	338	289	252	-37	-124
Ceuta	312	126	135	179	106	-72	-206
Melilla	286	329	254	257	251	-6	-35
Total	301	258	243	223	216	-7	-85

4

El componente temporal de los accidentes con víctimas

Los meses

En el año 2013 fallecieron una media de 140 personas cada mes, oscilando esta media entre 105 fallecidos de mayo y 171 en agosto. Los meses de verano fue cuando se produjeron más víctimas mortales con 163 fallecidos en julio y 171 en agosto, cifras que agregadas suponen el 19,9% de los fallecidos en todo el año.

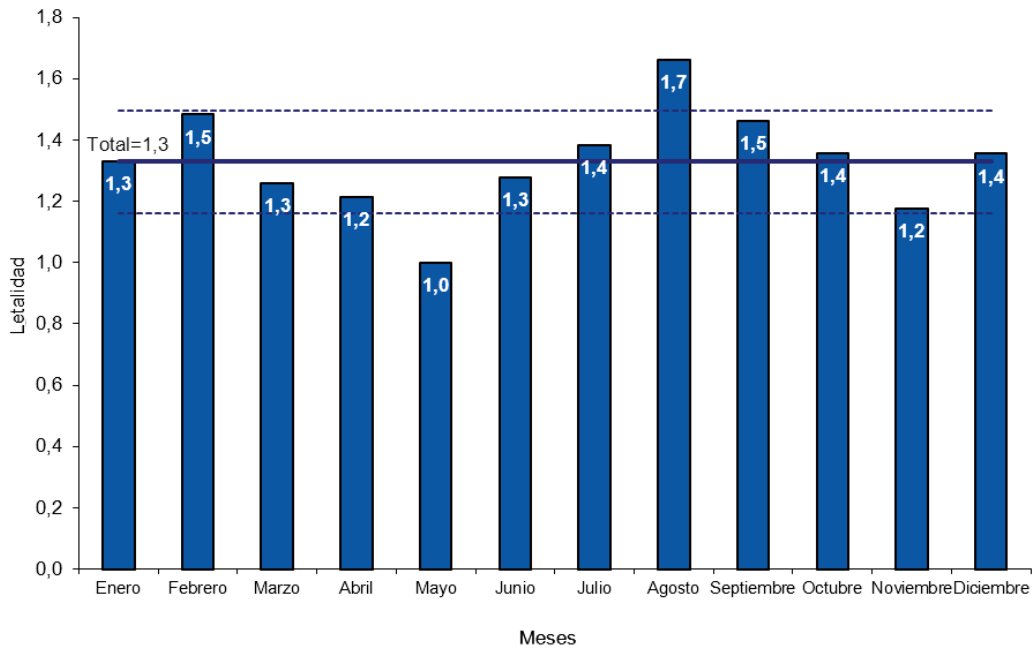
Respecto del año anterior, se observan descensos en el número de fallecidos en la mayoría de los meses del año, con la excepción de los meses de julio y octubre.

Tabla 43. Evolución de los fallecidos por meses, 2004-2013

Meses	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Enero	373	344	375	286	265	222	197	159	147	131	-11%	-11%
Febrero	335	341	282	264	235	208	148	142	141	137	-3%	-9%
Marzo	361	365	339	351	241	233	174	142	154	124	-19%	-11%
Abril	388	340	368	303	247	201	172	156	144	124	-14%	-12%
Mayo	400	372	367	324	265	237	211	185	157	105	-33%	-14%
Junio	428	402	352	313	261	244	202	148	174	138	-21%	-12%
Julio	459	443	380	385	311	259	251	222	161	163	1%	-11%
Agosto	459	414	331	363	302	274	258	216	190	171	-10%	-10%
Septiembre	364	363	350	361	229	205	221	186	202	159	-21%	-9%
Octubre	455	372	317	337	268	223	242	169	147	154	5%	-11%
Noviembre	345	324	319	239	241	193	206	173	135	130	-4%	-10%
Diciembre	374	362	324	297	235	215	196	162	151	144	-5%	-10%
Total	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%

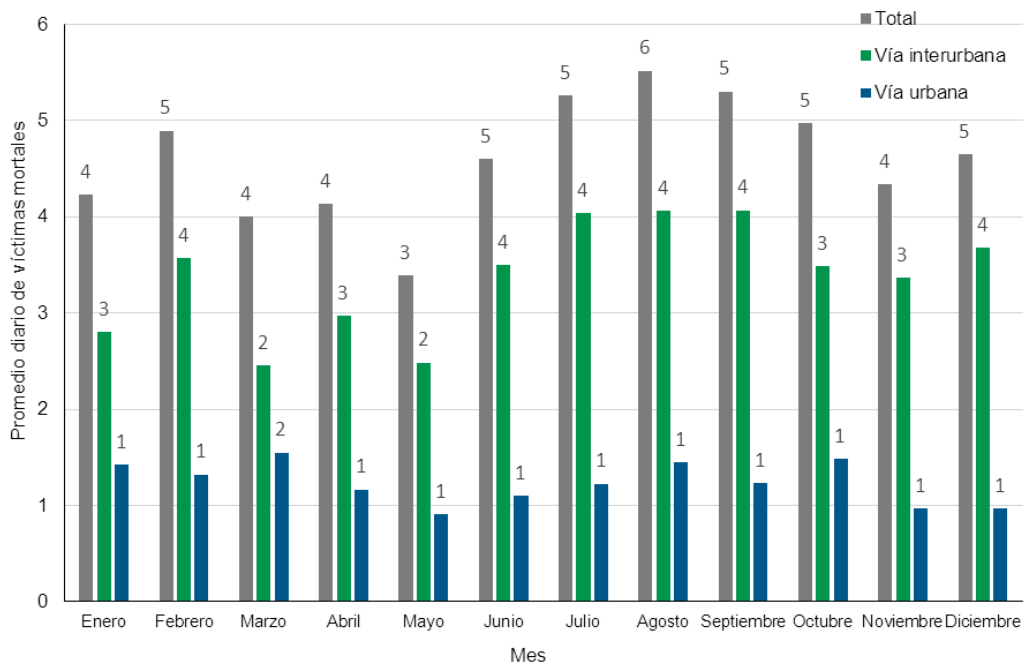
La letalidad en los accidentes de tráfico con víctimas en 2013 fue 1,3, y los meses con mayor letalidad fueron el mes de agosto, con 1,7, y febrero y septiembre, con 1,5. La letalidad durante todos los meses del año fue menor a la letalidad de su mismo mes del 2012, excepto en octubre, donde ésta se ha mantenido..

Figura 21. Letalidad por meses. Año 2013



El promedio diario de víctimas mortales en 2013 ha sido de 4,6, superándose esa cifra en los meses de febrero, julio, agosto, septiembre, octubre y diciembre. En las vías interurbanas se han registrado como media 3,4 fallecidos diarios y en las urbanas 1,2.

Figura 22. Promedio diario de víctimas mortales. Año 2013



El número de fallecidos según el modo de transporte presenta patrones diferentes de acuerdo a las estaciones del año. Estas diferencias probablemente están en relación con la luminosidad y con la meteorología, más o menos favorable.

Los peatones fallecidos presentan las cifras más altas en enero, agosto y octubre, mientras que la cifra de 200 heridos graves peatones fue superada en los meses de octubre, noviembre y diciembre.

Con respecto a los vehículos de dos ruedas: en el caso de las bicicletas, la cifra de fallecidos se mantuvo constante a lo largo del año (entre 5 y 7 fallecidos), excepto en los meses de junio y diciembre; en el caso de los ciclomotores, los meses con mayor número de fallecidos han sido julio y agosto; y en relación a las motocicletas, en el período comprendido entre mayo y agosto se alcanzó o superó los 30 fallecidos mensuales. En los tres medios de desplazamiento citados, el número de ocupantes heridos graves fue mayor entre los meses de mayo y septiembre.

El número de fallecidos en turismo se mantuvo constante a lo largo de 2013. El menor número de fallecidos se registró en los meses de enero, marzo y mayo, y el mayor en los meses de febrero, septiembre y diciembre. El mes con más heridos graves ocupantes de turismo fue agosto (370).

En los meses de enero, marzo, septiembre y diciembre fue donde se registró el mayor número de fallecidos en vehículos de mercancías. Los autobuses mantuvieron la cifra de fallecidos mensual entre 0 y 1, excepto el mes de julio, cuando hubo un accidente en el que fallecieron nueve personas.

Tabla 44. Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. Año 2013

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismos	Vehículos Transporte mercancías	Autobuses	Peatones
Enero	6	3	14	47	15	0	46
Febrero	6	2	21	71	8	1	26
Marzo	6	4	18	47	11	0	37
Abril	7	5	20	60	6	0	22
Mayo	6	3	30	42	4	1	18
Junio	2	5	34	55	9	0	29
Julio	8	7	36	62	9	9	26
Agosto	5	8	39	67	6	0	41
Septiembre	5	5	24	69	15	0	32
Octubre	7	3	24	67	9	0	41
Noviembre	7	5	22	59	6	0	29
Diciembre	4	4	19	69	13	0	31
Total	69	54	301	715	111	11	378

Tabla 45. Estacionalidad de los heridos graves según modo de transporte. Año 2013

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismos	Vehículos Transporte mercancías	Autobuses	Peatones
Enero	35	52	182	287	37	7	195
Febrero	27	58	144	217	25	5	167
Marzo	43	50	147	233	48	6	163
Abril	54	66	216	259	33	2	137
Mayo	45	63	240	270	40	2	149
Junio	75	77	233	257	42	18	164
Julio	79	92	232	284	58	9	147
Agosto	86	78	246	370	28	1	131
Septiembre	73	85	267	258	44	15	163
Octubre	68	73	225	265	38	3	218
Noviembre	29	72	213	290	42	1	217
Diciembre	32	52	165	336	42	5	202
Total	646	818	2.510	3.326	477	74	2.053

Los días de la semana

El 31% de las víctimas mortales se producen en accidentes que ocurren en sábado y domingo. El miércoles ha sido el único día de la semana con menos de 200 fallecidos acumulados a lo largo del año ese día.

60

Respecto del año 2012, el número de fallecidos ha descendido en la mayoría de los días de la semana, con la excepción de los jueves, siendo el miércoles y sábado cuando la reducción ha sido mayor.

Tabla 46. Fallecimientos por accidente, según días de la semana. Evolución 2004-2013

Días de la semana	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Lunes	630	614	525	479	411	347	323	282	238	226	-5%	-11%
Martes	580	519	492	450	379	312	303	252	238	220	-8%	-10%
Miércoles	551	551	456	453	374	342	313	280	246	187	-24%	-11%
Jueves	599	573	477	466	401	354	337	248	253	263	4%	-9%
Viernes	751	644	682	542	466	384	374	287	273	259	-5%	-11%
Sábado	798	780	747	719	522	489	418	341	341	264	-23%	-12%
Domingo	832	761	725	714	547	486	410	370	314	261	-17%	-12%
Total	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%

En lo que respecta al índice de letalidad del año 2013 según el día de la semana en que ocurrió el accidente, en las vías interurbanas los miércoles presentan una tasa inferior en una desviación típica con respecto a la media. En el caso de las vías urbanas, los lunes presentan una tasa inferior en una desviación típica, mientras que los domingos la letalidad es superior en una desviación típica a la media.

Figura 23. Letalidad por accidente, según días de la semana. Año 2013.

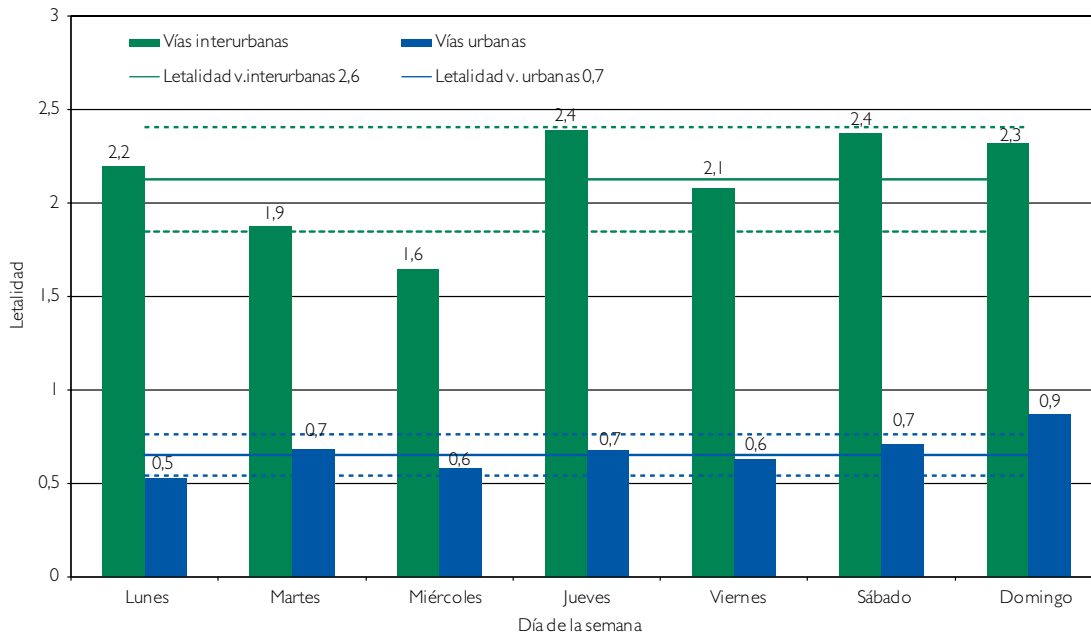


Tabla 47. Fallecimientos, por días de la semana, vías interurbanas. Evolución 2004-2013

Días de la Semana	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Fin de semana	1.375	1.320	1.257	1.192	881	818	677	586	515	407	-21%	-13%
No fin de semana	2.466	2.332	2.110	1.890	1.585	1.312	1.251	1.017	927	823	-11%	-11%
Total	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%	-12%

Tabla 48. Fallecimientos, por días de la semana, vías urbanas. Evolución 2004-2013

Días de la Semana	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Fin de semana	255	221	215	241	188	157	151	125	140	118	-16%	-8%
No fin de semana	645	569	522	500	446	427	399	332	321	332	3%	-7%
Total	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	-2%	-7%

Las horas del día

En 2013, el 66% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto de 2012, el número de fallecidos en accidentes entre las 20:00 y las 7:59 se redujo un 17%, mientras que en la franja entre las 8:00 y las 19:59 esta reducción fue de un 8%.

Tabla 49. Fallecimientos, por tramos horarios. Evolución 2004-2013

Tramos Horarios	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
De 8:00 a 19:59 horas	2.732	2.586	2.401	2.229	1.911	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	-8%	-10%
De 20:00 a 7:59 horas	2.009	1.856	1.703	1.594	1.189	1.051	969	807	700	579	-17%	-13%
Total	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%

En cifras absolutas la mayoría de las víctimas ocurren en accidentes entre las 8:00 y las 19:59. Sin embargo es el período de la noche (entre las 20:00 y las 7:59) el que presenta un índice de letalidad más alto.

Tabla 50. Fallecidos, heridos y letalidad, por tramos horarios, año 2013. Total, vías interurbanas y vías urbanas

Vías interurbanas y urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	1.101	579	1.680
Porcentaje:	66%	34%	100%
Heridos	89.751	34.969	124.720
Porcentaje	72%	28%	100%
Índice de letalidad	1,2	1,6	1,3
Vías Interurbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	809	421	1.230
Porcentaje:	66%	34%	100%
Heridos	40.236	16.266	56.502
Porcentaje	71%	29%	100%
Índice de letalidad	2,0	2,5	2,1
Vías Urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	292	158	450
Porcentaje:	65%	35%	100%
Heridos	49.515	18.703	68.218
Porcentaje	73%	27%	100%
Índice de letalidad	0,6	0,8	0,7

El mayor número de fallecimientos ocurre en accidentes entre 7:00 y 23:59 de lunes a viernes. En cambio, los índices de letalidad oscilan entre el 1,2 de ese mismo período hasta el 2,3 en la franja horaria de 24:00 a 6:59.

Tabla 51. Fallecidos, heridos y letalidad, por tramos horarios y días de la semana, vías interurbanas y urbanas, 2013

Tramos horarios	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Letalidad
De lunes a viernes de 7:00 a 23:59	1.034	6.536	81.055	1,2
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	410	2.535	24.715	1,5
Total de 7:00 a 23:59	1.444	9.071	105.770	1,2
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	94	405	3.682	2,2
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	142	610	5.182	2,4
Total de 24:00 a 6:59	236	1.015	8.864	2,3

La luminosidad

En 2013, el 71% de los accidentes con víctimas, el 63% de los fallecidos y el 70% de los heridos graves en vías interurbanas ocurrieron durante el día. La distribución en vías urbanas presenta un resultado similar al de vías interurbanas.

Tabla 52. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas, 2013

Luminosidad	Vías interurbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Día	26.334	71%	780	63%	3.630	70%	35.855	70%
Crepúsculo	1.635	4%	64	5%	262	5%	2.253	4%
Noche con Iluminación	2.348	6%	47	4%	244	5%	3.480	7%
Noche Otros	6.980	19%	339	28%	1.046	20%	9.732	19%
Luminosidad	Vías urbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Día	37.776	72%	273	61%	3.375	69%	45.089	71%
Crepúsculo	2.252	4%	28	6%	226	5%	2.622	4%
Noche con Iluminación	11.290	22%	122	27%	1.157	24%	14.464	23%
Noche Otros	904	2%	27	6%	146	3%	1.139	2%

En vías interurbanas, el 61% de los peatones fallecidos estuvieron implicados en un accidente que tuvo lugar durante la noche mientras que en vías urbanas la mayoría de los peatones fallecidos tuvieron el accidente durante el día.

Tabla 53. Lesividad de los peatones según luminosidad, vías interurbanas y urbanas. Año 2013

	Fallecidos				Heridos Graves				Heridos Leves			
	Día	Crepúsculo	Noche con iluminación suficiente	Noche otros	Día	Crepúsculo	Noche con iluminación suficiente	Noche otros	Día	Crepúsculo	Noche con iluminación suficiente	Noche otros
Vía Interurb.	36%	3%	6%	55%	56%	6%	9%	28%	65%	5%	12%	17%
Vía Urbana	59%	5%	29%	7%	70%	5%	23%	2%	74%	4%	20%	1%
Total	50%	4%	20%	26%	68%	5%	20%	7%	74%	5%	19%	2%

5

El tipo de accidente con víctimas

65

La salida de vía con un 30% y el atropello al peatón (21%) fueron, en 2013, los tipos de accidente más frecuentes.

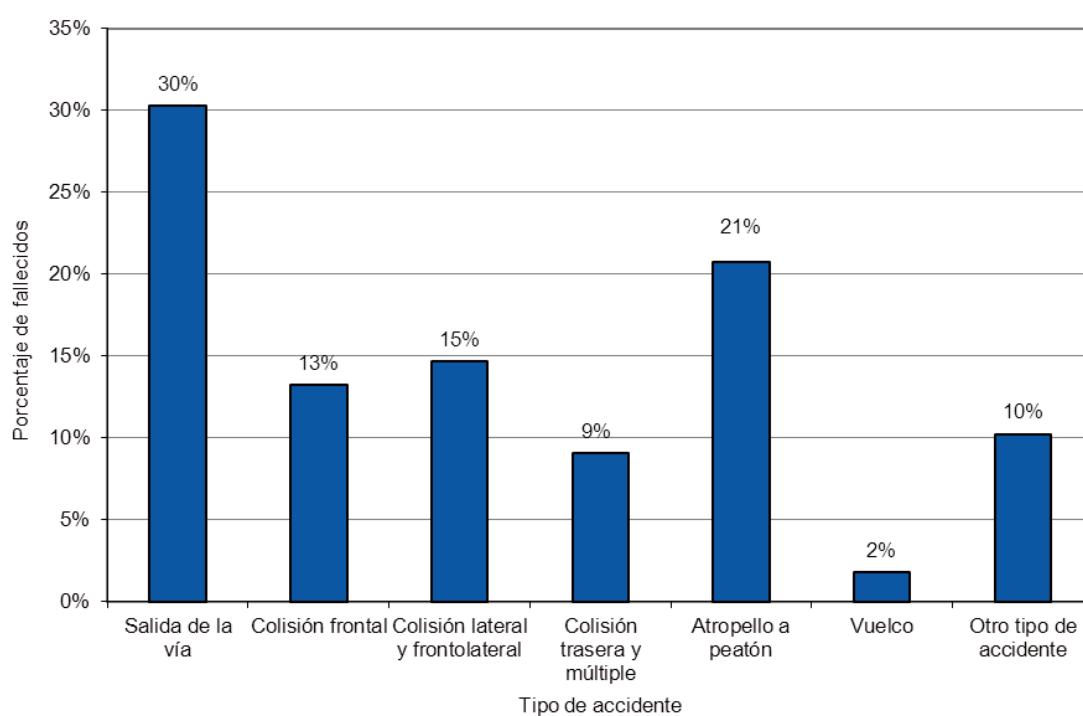
Tabla 54. Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas y urbanas. Evolución 2004-2013

Tipo de Accidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
Salida de la vía	1.624	1.509	1.299	1.150	1.062	903	752	646	663	508	-23%	-12%
Colisión frontal	744	733	658	530	472	370	350	336	250	222	-11%	-13%
Colisión lateral y frontolateral	1.054	928	723	727	616	471	428	329	282	246	-13%	-15%
Colisión trasera y múltiple	340	326	370	322	246	223	227	191	165	153	-7%	-8%
Atropello a peatón ²	652	660	565	548	450	459	449	367	355	349	-2%	-7%
Vuelco	90	66	76	86	62	70	66	47	47	30	-17	-60
Otro tipo de accidente	237	220	413	460	192	218	206	144	141	172	22%	-3%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-10%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

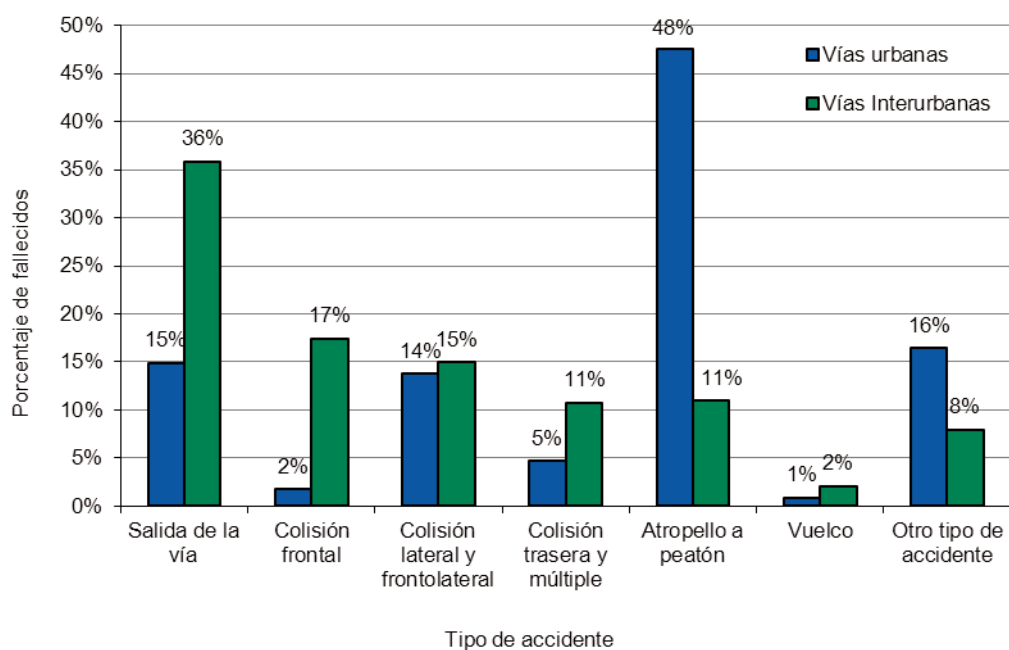
² Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

Figura 24. Tipología del accidente. Año 2013



Dada la diferente tipología de los accidentes en vía interurbana y urbana se analizan por separado ambas zonas.

Figura 25. Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. Año 2013



En las vías interurbanas, el 36% de las víctimas mortales y el 37% de los heridos graves se produjeron en salidas de la vía. En ambos casos la reducción con respecto de 2012 fue del 12%.

Tabla 55. Fallecidos por tipología del accidente, vías interurbanas. Evolución 2004-2013

Tipo de Accidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
Salida de la vía	1.466	1.386	1.191	1.063	975	834	690	578	594	441	-26%	-12%
Colisión frontal	693	688	618	501	443	342	335	322	232	214	-8%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	826	745	560	578	464	371	341	254	223	184	-17%	-15%
Colisión trasera y múltiple	303	284	332	259	208	179	197	163	136	132	-3%	-9%
Atropello a peatón ²	319	334	284	262	210	191	179	150	132	135	2%	-9%
Vuelco	70	46	57	64	41	55	48	38	30	26	-4	-44
Otro tipo de accidente	164	169	325	355	125	158	138	98	95	98	3	-6%
Total	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%	-12%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

² Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

Tabla 56. Heridos graves por tipología del accidente, vías interurbanas. Evolución 2004-2013

Tipo de Accidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Salida de la vía	5.776	6.172	5.821	4.972	4.485	3.356	2.928	2.666	2.378	1.895	-20%	-12%
Colisión frontal	2.154	2.178	2.125	1.839	1.446	1.247	1.062	947	781	655	-16%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	3.567	3.421	3.112	2.715	2.451	1.756	1.552	1.371	1.158	1.008	-13%	-13%
Colisión trasera y múltiple	1.562	1.527	1.673	1.549	1.246	993	911	806	633	647	2%	-9%
Atropello a peatón ¹	546	562	492	494	424	352	348	284	277	223	-19%	-9%
Vuelco	376	362	373	353	378	356	300	294	285	245	-14%	-5%
Otro tipo de accidente	650	698	1.167	1.279	647	688	541	457	532	509	-4%	-3%
Total	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%

¹ Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

En las vías urbanas, el 48% de los fallecidos y el 34% de los heridos graves ocurrieron a causa de un atropello a peatón, mientras que en el caso de las colisiones laterales y frontolaterales, estos porcentajes fueron el 14% y 27%, respectivamente. Además este fue el único tipo de accidente en el que subió el número de fallecidos con respecto a 2012, con 3 víctimas mortales más.

Tabla 57. Fallecidos por tipología del accidente, vías urbanas. Evolución 2004-2013

Tipo de Accidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
Salida de la vía	158	123	108	87	87	69	62	68	69	67	-2	-9%
Colisión frontal	51	45	40	29	29	28	15	14	18	8	-10	-43
Colisión lateral y frontolateral	228	183	163	149	152	100	87	75	59	62	3	-13%
Colisión trasera y múltiple	37	42	38	63	38	44	30	28	29	21	-8	-16
Atropello a peatón ²	333	326	281	286	240	268	270	217	223	214	-4%	-5%
Vuelco	20	20	19	22	21	15	18	9	17	4	-13	-16
Otro tipo de accidente	73	51	88	105	67	60	68	46	46	74	28	1
Total	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	-2%	-7%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

² Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

Tabla 58. Heridos graves por tipología del accidente, vías urbanas. Evolución 2004-2013

Tipo de Accidente	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
Salida de la vía	677	654	534	475	383	343	291	285	257	275	7%	-10%
Colisión frontal	412	345	279	194	212	139	124	101	144	132	-8%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	2.610	2.525	2.470	1.974	1.888	1.742	1.270	1.330	1.233	1.308	6%	-7%
Colisión trasera y múltiple	572	567	540	676	585	602	450	493	482	534	11%	-1%
Atropello a peatón ¹	2.120	2.049	1.869	1.647	1.659	1.586	1.591	1.603	1.563	1.670	7%	-3%
Vuelco	154	236	173	190	185	201	161	195	176	189	7%	2%
Otro tipo de accidente	629	563	754	938	499	562	466	515	545	796	46%	3%
Total	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	11%	-4%

¹ Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

6

Las víctimas

El sexo y la edad

En 2013 fallecieron 1.281 hombres y 392 mujeres, de forma que el 76% de los fallecidos fueron hombres y el 23% mujeres. En las vías interurbanas el porcentaje de hombres fallecidos se eleva al 78%, descendiendo en las vías urbanas al 72%.

La media de edad de los fallecidos en accidente de tráfico fue 50 años, en los heridos graves de 43 años y en los heridos leves de 38 años. En relación al sexo las mujeres han presentado una edad media superior a los varones en todas las categorías, siendo la media de edad en fallecidos de 49 en varones y de 53 en mujeres, en heridos graves de 42 en varones y de 46 en mujeres y en heridos leves de 38 en varones y en mujeres.

Para el total de las vías, la tasa de fallecidos por millón de población por sexo ha sido 56 para los hombres y 17 en el caso de las mujeres.

El índice de letalidad de los hombres es 1,7, el doble que el de las mujeres, siendo en las vías interurbanas las diferencias mayores.

Respecto de los heridos graves, el 70% eran hombres y en el caso de las vías interurbanas el porcentaje se eleva al 73%. En cuanto a los heridos leves, el 59% eran hombres, no habiendo diferencias significativas entre las vías interurbanas y urbanas.

Tabla 59. Víctimas mortales y heridos por sexo. Año 2013

Sexo	Total							Total muertos por millón de población
	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves		I. Letalidad	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
Hombres	1.281	76%	7.058	70%	67.376	59%	1,7	56
Mujeres	392	23%	2.966	29%	46.143	40%	0,8	
Sin especificar	7	0%	62	1%	1.115	1%	0,6	
Total	1.680	100%	10.086	100%	114.634	100%	1,3	36

Sexo	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	956	78%	3.795	73%	30.125	59%	2,7
Mujeres	272	22%	1.381	27%	20.940	41%	1,2
Sin especificar	2	0%	6	0%	255	0%	0,8
Total	1.230	100%	5.182	100%	51.320	100%	2,1

Sexo	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	325	72%	3.263	67%	37.251	59%	0,8
Mujeres	120	27%	1.585	32%	25.203	40%	0,4
Sin especificar	5	1%	56	1%	860	1%	0,5
Total	450	100%	4.904	100%	63.314	100%	0,7

Figura 26. Letalidad por sexos. Año 2013

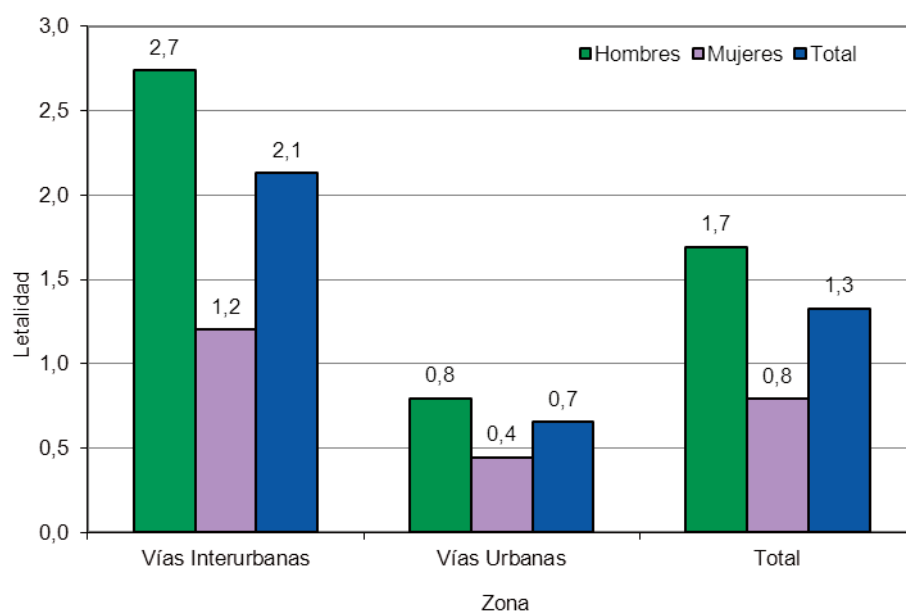


Tabla 60. Evolución de los fallecidos según sexo. Años 2004-2013

Sexo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Hombres	3.596	3.473	3.197	2.976	2.418	2.086	1.925	1.598	1.440	1.281	-11%	-11%
Mujeres	1.145	969	892	829	666	622	547	457	458	392	-14%	-11%
Sin especificar	0	0	15	18	16	6	6	5	5	7		
Total	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%
Razón hombres/mujeres	3,1	3,6	3,6	3,6	3,6	3,4	3,5	3,5	3,1	3,3		

En 2013 desciende en un 11% el número de hombres fallecidos en accidentes de tráfico y el de mujeres lo hace en un 14%. En los últimos 10 años la razón hombres fallecidos/mujeres fallecidas se sitúa en 3,4. Es decir, por cada mujer que fallece en un accidente de tráfico mueren 3,4 hombres. El descenso interanual entre 2004 y 2013 ha sido del 11% para ambos sexos.

Figura 27. Evolución de los fallecidos por sexo. Años 2004-2013

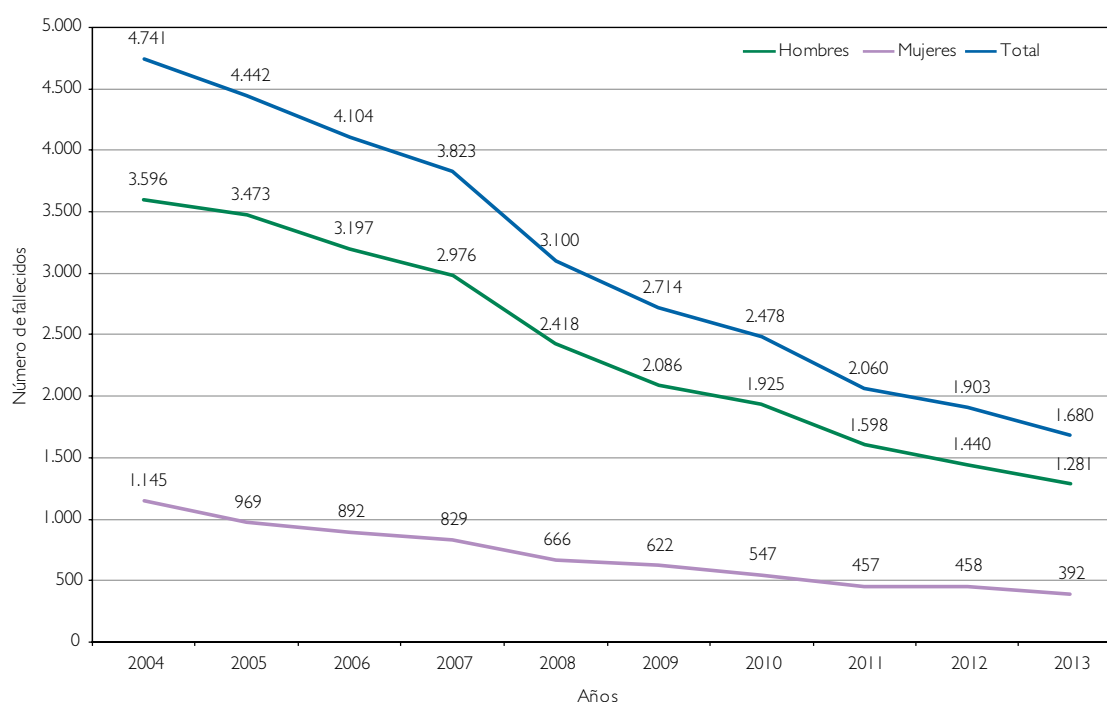
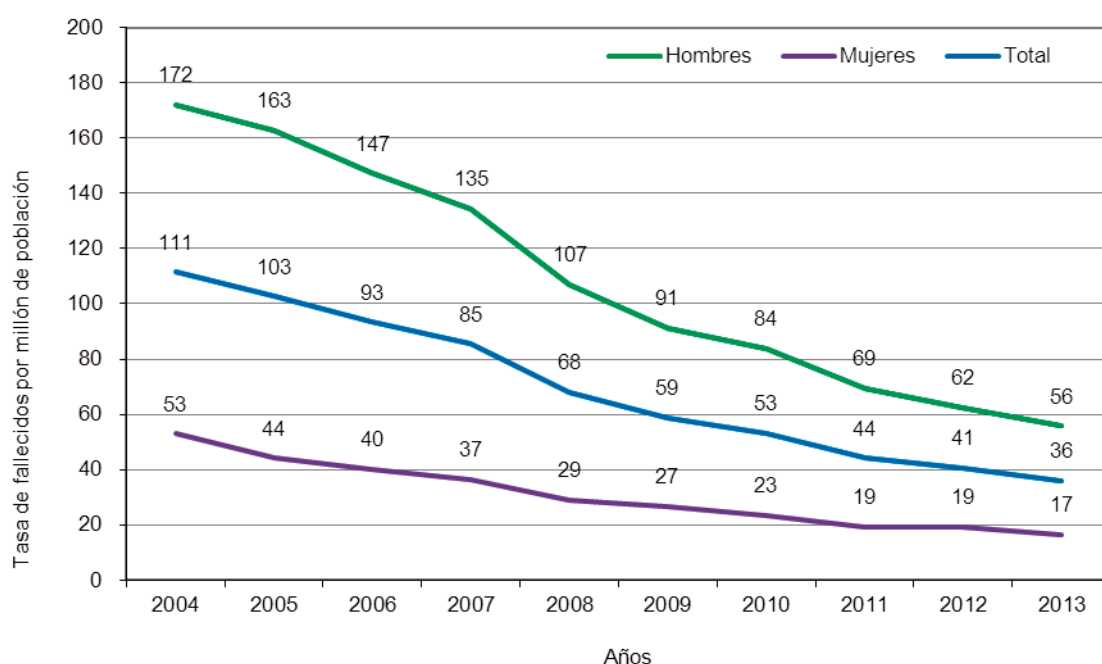


Figura 28. Evolución de la tasa de fallecidos por sexo, tasas por millón de población. Años 2004-2013



En 2013 la tasa de fallecidos por millón de población para los hombres ha sido 56 y para las mujeres 17. Respecto del año anterior la tasa de los hombres ha descendido en 6 fallecidos por millón de población y la de las mujeres lo ha hecho en 2. En los últimos 10 años la razón entre las tasas es 3,5, similar a la de las cifras crudas.

72

Tabla 61. Evolución de los heridos graves según sexo. Años 2004-2013

Sexo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Hombres	15.634	15.903	15.483	14.083	11.956	9.986	8.502	8.140	7.372	7.058	-4%	-8%
Mujeres	6.171	5.956	5.733	5.048	4.443	3.880	3.436	3.164	3.018	2.966	-2%	-8%
Sin especificar	0	0	166	164	89	57	57	43	54	62		
Total	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	-3%	-8%
Razón hombres/mujeres	2,5	2,7	2,7	2,8	2,7	2,6	2,5	2,6	2,4	2,4		

En 2013 desciende en un 4% el número de hombres heridos graves en accidentes de tráfico y el de mujeres lo hace en un 2%.

En los últimos 10 años la razón hombres/mujeres que han resultado heridos graves por un accidente de tráfico se sitúa en 2,6. Es decir ha habido 2,6 hombres heridos graves por cada mujer, resultando esta razón inferior a la de fallecidos que es 3,4.

El descenso interanual entre 2004 y 2013 en el caso de los heridos graves ha sido del 8% para ambos sexos. Este descenso es inferior al de los fallecidos que era del 11% en ambos sexos.

Figura 29. Evolución de los heridos graves por sexo. Años 2004-2013

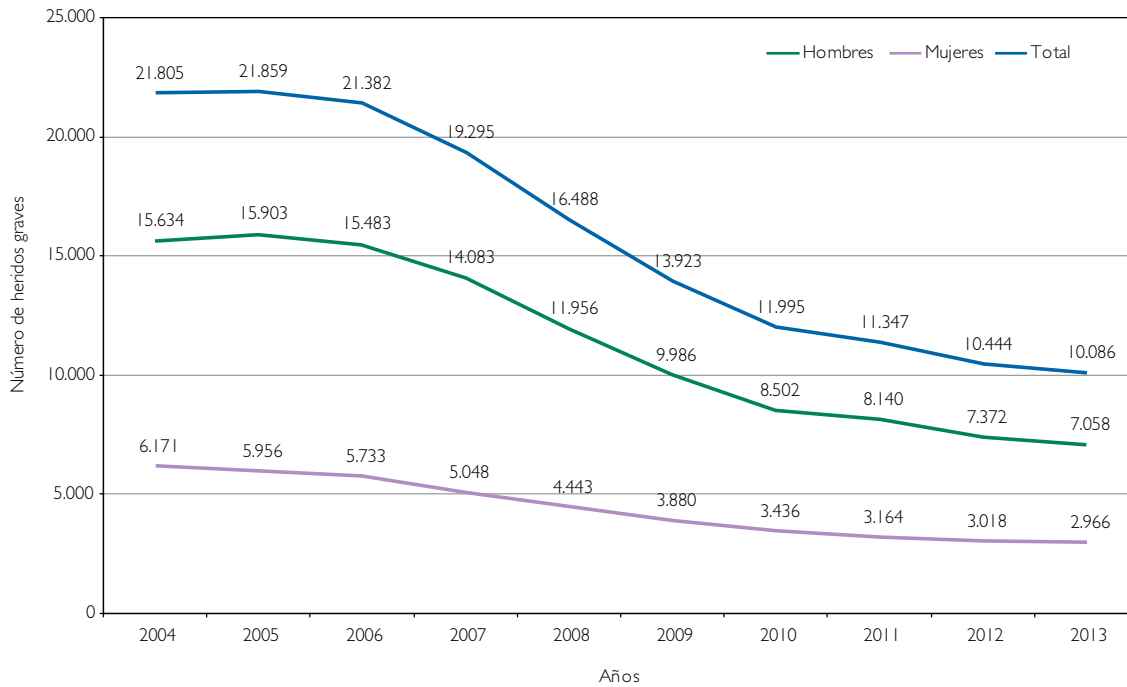
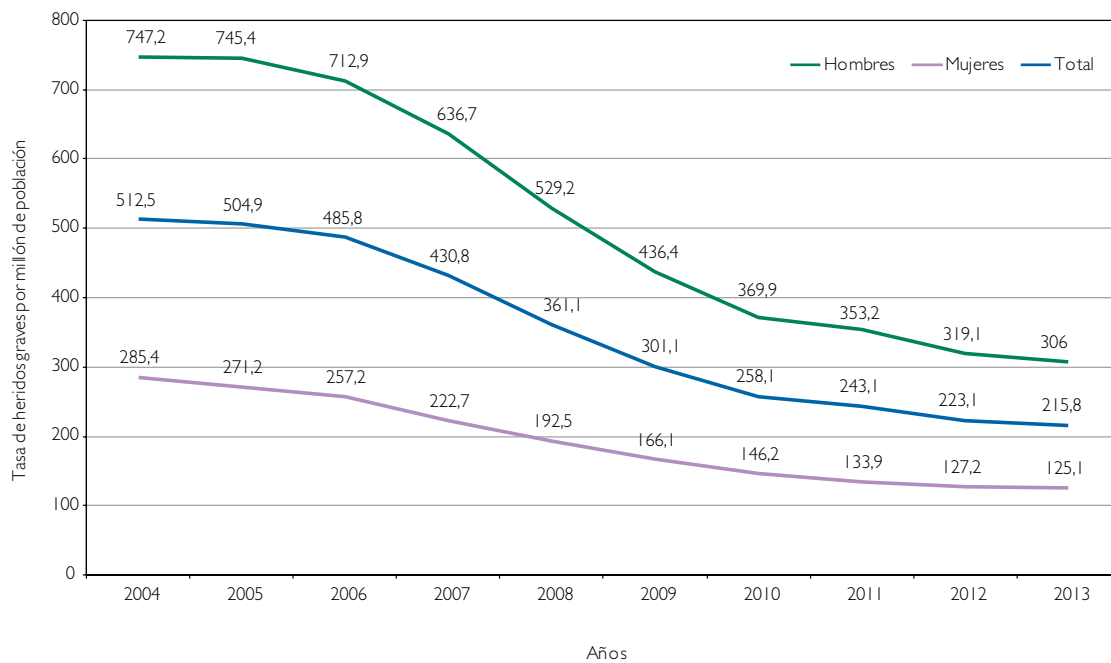


Figura 30. Evolución de la tasa de heridos graves por sexo, tasas por millón de población. Años 2004-2013



En 2013, en términos absolutos, los accidentes de circulación con resultado de muerte han afectado principalmente al grupo de edad comprendido entre los 35 y los 44 años, con 278 fallecidos. También es ese grupo de edad el que ha presentado más heridos graves: 1.948.

Considerando la distribución porcentual de los fallecidos y los heridos graves según los grupos de edad se observa que el 56% de los fallecidos y el 42% de los heridos graves tenían 45 años o más.

La media de edad en vía urbana es superior a la media de edad en vía interurbana. La media de edad de los fallecidos en vía interurbana fue de 55 y en la interurbana de 48. Para los heridos graves la media de edad fue de 44 años en vía urbana y de 42 años en vías interurbanas, siendo estas cifras para los heridos leves de 37 en urbana y 39 en interurbana.

También se observan diferencias en la media de edad en interurbana y urbana al comparar ambos sexos, siendo la media en mujeres superior a la de los varones. La media de edad de las mujeres que fallecieron en vías urbanas fue de 62 y la de los varones de 52, la media en vías interurbanas fue de 49 en mujeres y de 48 en varones.

En las vías interurbanas el grupo de 35 a 44 años ha sido el más afectado con 212 fallecidos y 1.097 heridos graves. El 54 % de los fallecidos y el 41% de los heridos graves en vías interurbanas tenían 45 años o más.

En las vías urbanas el grupo de edad comprendido entre los 75 y 84 años es el que presenta una mayor frecuencia en los resultados mortales, con 77 fallecidos. Si consideramos los heridos de gravedad el grupo de edad con mayor incidencia es el de 35 a 44 años, con 851 heridos graves. El 51% de los fallecidos y el 30% de los heridos graves en vías urbanas tenían 55 años o más.

Tomando la tasa de fallecidos por millón de población, el grupo de edad con la tasa más elevada es el de 75 a 84 años con 67 fallecidos por millón de población de esa edad, seguido por el de 85 años y más con una tasa de 64. El grupo de 65 a 74 años ocupa el tercer lugar con 50 fallecidos por millón de población. Los niños, tomados hasta 14 años, han tenido en 2013 una tasa de 6 fallecidos por millón de población de esa franja etaria.

Tabla 62. Fallecidos por grupos de edad. Año 2013

Grupos de edad	Total							
	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves		I. Letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	46	3%	410	4%	5.502	5%	0,8	6
15-24	163	10%	1.398	14%	19.669	17%	0,8	35
25-34	242	14%	1.832	18%	26.883	23%	0,8	37
35-44	278	17%	1.948	19%	23.293	20%	1,1	35
45-54	250	15%	1.547	15%	15.912	14%	1,4	36
55-64	202	12%	1.088	11%	9.202	8%	1,9	38
65-74	200	12%	760	8%	5.118	4%	3,3	50
75-84	206	12%	671	7%	3.296	3%	4,9	67
85 y más	76	5%	185	2%	788	1%	7,2	64
Sin especificar	17	1%	247	2%	4.971	4%	0,3	
Total	1.680	100%	10.086	100%	114.634	100%	1,3	36

Grupos de edad	Vías interurbanas							
	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves		I. Letalidad	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	31	3%	144	3%	2.260	4%	1,3	
15-24	124	10%	700	14%	8.349	16%	1,4	
25-34	196	16%	1.032	20%	11.935	23%	1,5	
35-44	212	17%	1.097	21%	10.762	21%	1,8	
45-54	206	17%	877	17%	7.349	14%	2,4	
55-64	154	13%	548	11%	4.395	9%	3,0	
65-74	138	11%	386	7%	2.565	5%	4,5	
75-84	129	10%	266	5%	1.490	3%	6,8	
85 y más	34	3%	37	1%	268	1%	10,0	
Sin especificar	6	0%	95	2%	1.947	4%	0,3	
Total	1.230	100%	5.182	100%	51.320	100%	2,1	

Grupos de edad	Vías urbanas							
	Fallecidos		Heridos graves		Heridos Leves		I. Letalidad	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	15	3%	266	5%	3.242	5%	0,4	
15-24	39	9%	698	14%	11.320	18%	0,3	
25-34	46	10%	800	16%	14.948	24%	0,3	
35-44	66	15%	851	17%	12.531	20%	0,5	
45-54	44	10%	670	14%	8.563	14%	0,5	
55-64	48	11%	540	11%	4.807	8%	0,9	
65-74	62	14%	374	8%	2.553	4%	2,1	
75-84	77	17%	405	8%	1.806	3%	3,4	
85 y más	42	9%	148	3%	520	1%	5,9	
Sin especificar	11	2%	152	3%	3.024	5%	0,3	
Total	450	100%	4.904	100%	63.314	100%	0,7	

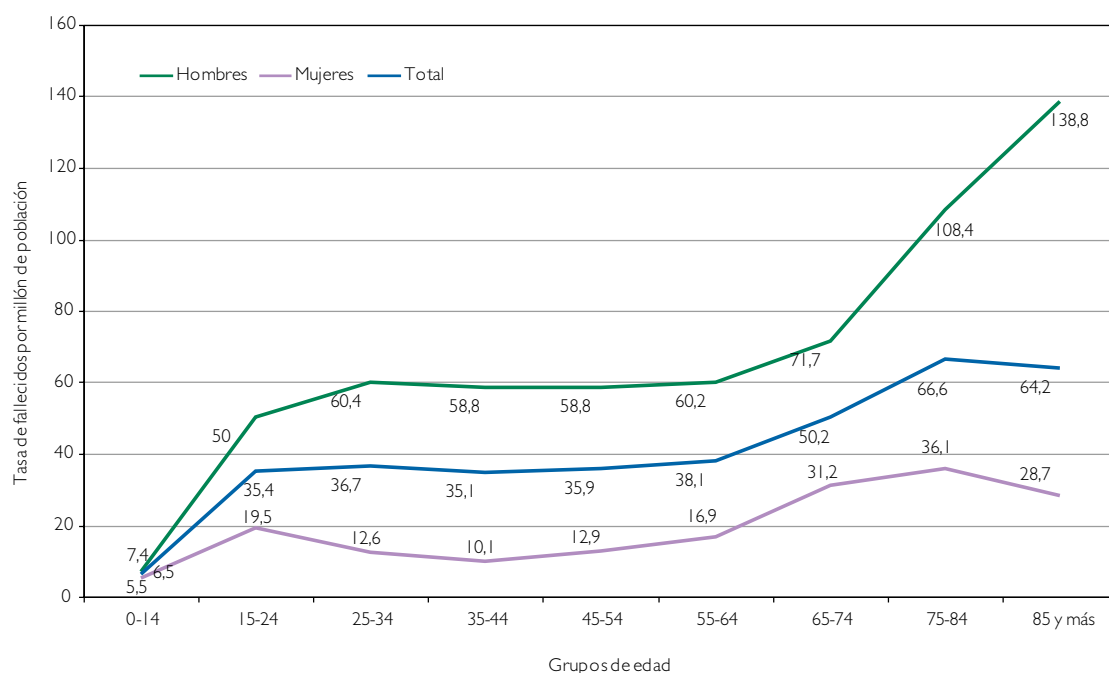
En relación a los fallecidos por grupos de edad, respecto del año 2012, se observa que la mayoría de ellos presentan descensos, salvo los grupos de 65 a 74 años con un aumento del 2%, de 55 a 64 años con un incremento del 1% y de más de 85 años en el que ha habido 1 fallecido más que el año anterior.

Tabla 63. Evolución de los fallecidos por grupos de edad. Años 2004-2013

Grupos de Edad	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
0-14	124	121	115	108	84	60	79	42	52	46	-6	-10%
15-24	968	873	741	690	561	434	363	263	206	163	-21%	-18%
25-34	1.089	995	955	897	644	572	453	333	298	242	-19%	-15%
35-44	725	700	717	646	512	490	442	378	350	278	-21%	-10%
45-54	556	537	494	472	403	368	346	313	274	250	-9%	-8%
55-64	421	429	368	367	292	256	248	229	200	202	1%	-8%
65-74	388	380	331	285	245	230	240	200	196	200	2%	-7%
75-84	275	274	281	265	245	201	211	210	236	206	-13%	-3%
85 y más	75	59	55	52	61	70	78	74	75	76	1	
Sin especificar	120	74	47	41	53	33	18	18	16	17	1	-20%
Total	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Figura 31. Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. Año 2013



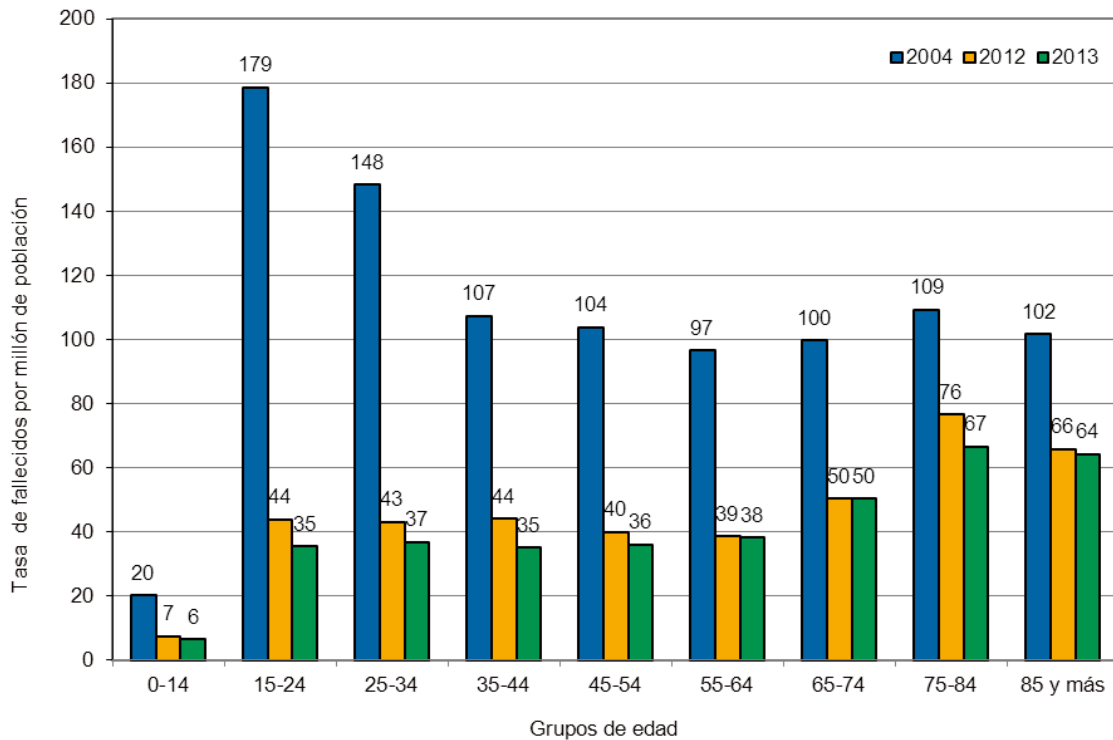
La figura anterior muestra las diferencias que hay en las tasas de fallecidos por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en los siguientes grupos de edad: de 35 a 44 años en el que la tasa para hombres es 6 veces la de las mujeres, de 45 a 54 y de más de 85 años en los que la tasa para los hombres es casi 5 veces la de mujeres.

Entre los 25 y los 64 años las tasas para los hombres son similares, presentando un repunte entre los 75 a los 84 años y en los 85 y más. En el caso de las mujeres se observa una distribución con una ligera forma de U entre los 15 y los 64 años, con unas tasas mayores a partir de los 65 años.

Tabla 64. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004-2013.

Grupos de Edad	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
0-14	20	19	18	17	13	9	11	6	7	6
15-24	184	170	148	142	111	87	75	55	44	35
25-34	147	134	128	122	84	75	61	46	43	37
35-44	105	100	100	89	69	65	58	49	45	35
45-54	100	94	84	78	66	58	54	48	41	36
55-64	94	93	78	77	60	52	50	45	39	38
65-74	101	99	88	76	65	61	63	52	50	50
75-84	108	104	104	96	87	70	72	71	79	67
85 y más	101	77	66	58	67	73	74	70	68	64
Total	110	102	93	86	68	59	54	45	41	36

Figura 32. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004, 2012 y 2013

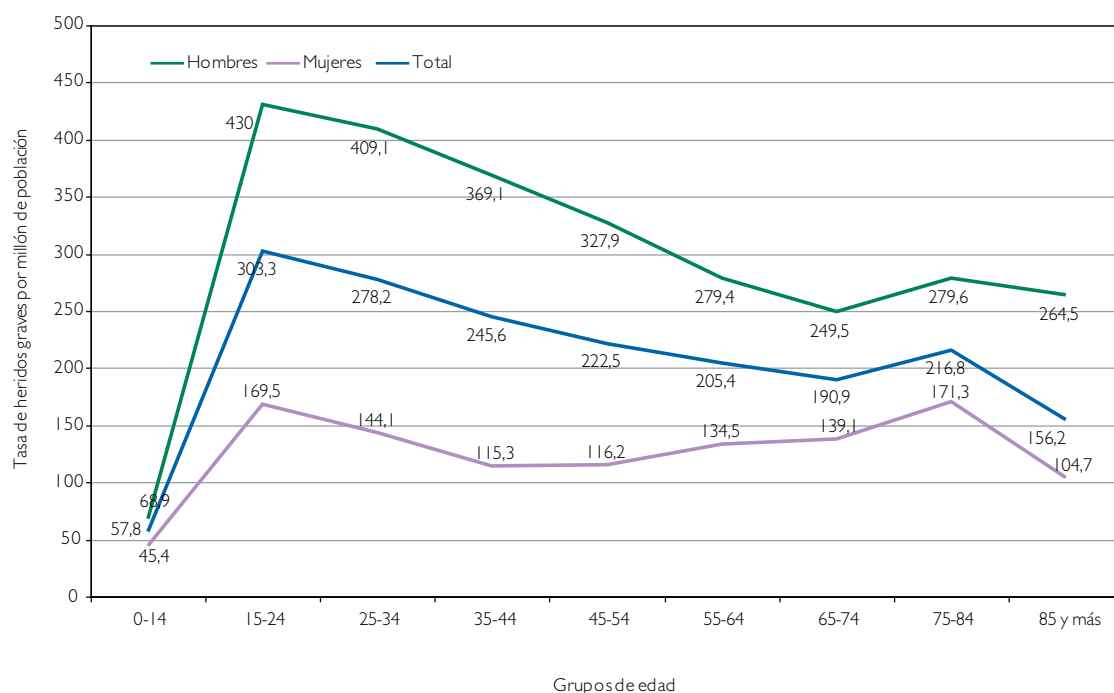


En relación a los heridos graves por grupos de edad, respecto del año 2012, se observa que la mayoría de ellos presentan descensos, salvo los grupos de 0 a 14 años, con un aumento del 10%, el de 85 y más también con un aumento del 10% y el de 55 a 64 años con un aumento del 4%.

Tabla 65. Evolución de los heridos graves por grupos de edad. Años 2004-2013

Grupos de Edad	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
0-14	852	860	764	605	591	489	410	457	373	410	10%	-8%
15-24	5.644	5.591	5.125	4.547	3.608	2.771	2.168	1.850	1.575	1.398	-11%	-14%
25-34	4.864	5.210	5.266	4.732	3.957	3.217	2.452	2.303	1.955	1.832	-6%	-10%
35-44	3.349	3.431	3.503	3.208	2.842	2.552	2.229	2.132	2.036	1.948	-4%	-6%
45-54	2.190	2.282	2.198	2.137	1.953	1.743	1.780	1.671	1.671	1.547	-7%	-4%
55-64	1.519	1.612	1.499	1.466	1.193	1.116	1.058	1.101	1.043	1.088	4%	-4%
65-74	1.314	1.188	1.154	980	958	805	737	739	775	760	-2%	-6%
75-84	790	812	733	734	714	692	701	637	626	671	7%	-2%
85 y más	184	155	144	172	166	172	173	164	168	185	10%	0%
Sin especificar	1.099	718	996	714	506	366	287	293	222	247	11%	-15%
Total	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	-3%	-8%

Figura 33. Tasa de heridos graves según edad y sexo por millón de habitantes. Año 2013



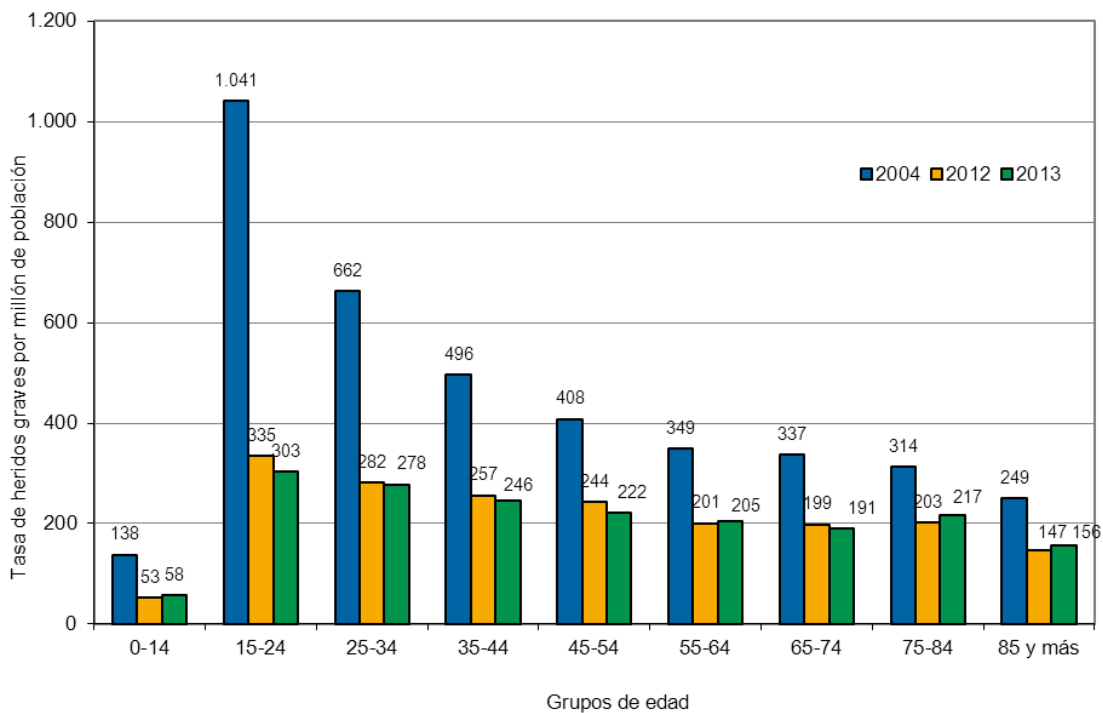
La figura anterior muestra las diferencias que hay en las tasas de heridos graves por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres entre los 25 y los 54 años, donde la tasa para los hombres triplica la de las mujeres y en el grupo de 85 años donde la tasa para los hombres es 2,5 veces la de las mujeres.

En ambos sexos la mayor tasa se sitúa en el grupo de edad de 15 a 24 años, y en el de 75 a 84 años en el caso de las mujeres.

Tabla 66. Evolución de las tasas de heridos graves por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004-2013.

Grupos de Edad	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
0-14	138	137	120	93	88	72	59	65	53	58
15-24	1.041	1.051	983	884	703	548	441	386	335	303
25-34	662	694	691	614	509	417	327	318	282	278
35-44	496	494	492	439	377	332	287	271	257	246
45-54	408	412	383	360	318	275	273	250	244	222
55-64	349	353	325	309	244	225	211	216	201	205
65-74	337	313	301	259	255	213	193	191	199	191
75-84	314	311	272	264	250	237	235	210	203	217
85 y más	249	204	181	203	184	180	170	152	147	156
Total	512	505	486	431	361	301	258	243	223	216

Figura 34. Evolución de las tasas de heridos graves por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004, 2012 y 2013



Los niños

En 2013 fallecieron por accidente de tráfico 46 niños, otros 410 fueron heridos graves y 5.502 heridos leves, representando porcentualmente el 3% del total de fallecidos, el 4% de los heridos graves y el 5% de los heridos leves. El índice de letalidad para el grupo de edad hasta 14 años fue 0,8 cuando para el resto de edades fue 1,4; la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 6 mientras que para el conjunto complementario de edades fue 41 y la tasa de heridos graves por millón de población en los niños fue 58 mientras que para el resto fue 244.

Tabla 67. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. Año 2013

	Hasta 14 años % sobre el total	Resto de edades
Fallecidos	46 (3%)	1.634
Heridos graves	410 (4%)	9.676
Heridos leves	5.502 (5%)	109.132
Total víctimas	5.958	120.442
Índice de letalidad	0,8	1,4
Fallecidos por millón de población	6	41
Heridos graves por millón de población	58	244

Los niños varones presentan una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: 27 de los 46 niños fallecidos eran varones, como lo eran el 61% de los niños heridos graves y el 54% de los heridos leves. En 2013 la tasa de fallecidos por millón de población en los niños fue 7 y en niñas fue 6 y la tasa de heridos graves por millón de población en los niños fue 69 y en las niñas 45.

80

Tabla 68. Lesividad por accidente de tráfico en niños (0 a 14 años) según sexo. Año 2013

Sexo	Fallecidos*		Heridos graves		Heridos leves		
	Número	Tasa de fallecidos por millón de población	Número	%	Tasa de heridos graves por millón de población	Número	%
Hombres	27	7	252	61%	69	2.980	54%
Mujeres	19	6	156	38%	45	2.483	45%
Sin especificar	0		2	0%		39	1%
Total	46	6	410	100%	58	5.502	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Dentro del grupo de 0 a 14 años se analizan a continuación los subgrupos en edades quinquenales, observándose que en 2013 la tasa de fallecidos por millón de población en el grupo de 0 a 4 años fue 5, inferior a la de los grupos de 5 a 9 y de 10 a 14 años que fue 7. En cuanto a la tasa de heridos graves por millón de población, el subgrupo de 10 a 14 años es el que presenta la mayor tasa, 83 heridos graves por millón de población, seguido del de 5 a 9 años con una tasa de 52 y del de 0 a 4 años con una tasa de 40.

Tabla 69. Lesividad por accidente de tráfico en niños (0 a 14 años) según grupos de edad. Año 2013

Grupos de edad	Fallecidos*		Heridos graves		Tasa de heridos graves por millón de población		Heridos leves	
	Número	Tasa de fallecidos por millón de población	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 4 años	13	5	98	24%	40		1.366	25%
De 5 a 9 años	17	7	127	31%	52		1.940	35%
De 10 a 14 años	16	7	185	45%	83		2.196	40%
De 0 a 14 años	46	6	410	100%	58		5.502	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

La mayoría de los niños fallecieron a consecuencia de un accidente ocurrido en vías interurbanas, 31 de los 46 niños fallecidos, pero es en las vías urbanas donde los niños han tenido mayoritariamente los accidentes que han supuesto lesiones, el 65% de los heridos graves y el 59% de los heridos leves de 0 a 14 años han sido a consecuencia de accidentes ocurridos en vías urbanas.

Tabla 70. Accidentes de tráfico en niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	1.874	37%	31	144	35%	2.260	41%	
Vías urbanas	3.198	63%	15	266	65%	3.242	59%	
Total	5.072	100%	46	410	100%	5.502	100%	

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Sin distinguir entre las vías interurbanas y urbanas, el mayor número de fallecidos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos, 25 de los 46 niños fallecidos. Los niños resultaron más gravemente lesionados cuando eran peatones, el 56%, y el 33% como pasajeros. Por otra parte fallecieron 6 niños como conductores, de estos 5 conducían bicicletas, y uno un tractor agrícola.

Tabla 71. Lesividad por accidente de tráfico en niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. Año 2013

Tipo de usuario	Fallecidos*		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	6		47	11%	310	6%
Pasajero	25		134	33%	3.724	68%
Peatón	15		229	56%	1.468	27%
Total	46		410	100%	5.502	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

En vías interurbanas, cualquiera que sea la gravedad de las lesiones, los niños han sufrido mayoritariamente las consecuencias del accidente como pasajeros: 25 niños fallecidos, 105 heridos graves (el 73% de los niños heridos graves en vías interurbanas) y 2.168 heridos leves (el 96% de los niños heridos leves en vías interurbanas).

Tabla 72. Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas en niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. Año 2013

Tipo de usuario	Fallecidos*		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	Número	%	Número	%	
Conductor	4	21	15%	42	2%	
Pasajero	25	105	73%	2.168	96%	
Peatón	2	18	13%	50	2%	
Total	31	144	100%	2.260	100%	

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

En vías urbanas, las lesiones más graves se han producido mayoritariamente cuando los niños eran peatones: 13 fallecidos y 211 heridos graves (el 79% de los niños heridos graves en vías urbanas). En el caso de los niños que resultaron heridos leves la mayoría de los casos sucedieron cuando eran pasajeros, 1.556 (el 48% de los heridos leves de esa edad en vías urbanas)

Tabla 73. Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas en niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. Año 2013

Tipo de usuario	Fallecidos*		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	Número	%	Número	%	
Conductor	2	26	10%	268	8%	
Pasajero	0	29	11%	1.556	48%	
Peatón	13	211	79%	1.418	44%	
Total	15	266	100%	3.242	100%	

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Tomando el grupo de edad de menores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta, 4 de los 20 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil, 14 de los 88 heridos graves tampoco lo utilizaban, ni 197 de los 2.741 heridos leves.

Tabla 74. Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos graves y heridos leves y uso de accesorios de seguridad. Año 2013

Ocupantes de turismos o furgonetas de 0 a 11 años	Número
Fallecidos sin accesorio de seguridad	4
Total de fallecidos	20
Heridos graves sin accesorio de seguridad	14
Total de heridos graves	88
Heridos leves sin accesorio de seguridad	197
Total de heridos leves	2.741

En vías interurbanas en 2013 ha habido 8 niños fallecidos menos que en 2012, observándose el mayor descenso como pasajeros con 11 fallecidos menos. En 2013 también han disminuido los niños heridos graves respecto del año anterior; concretamente se ha producido un descenso del 5%. Este descenso es inferior al que ha habido en los heridos graves del resto de edades en vías interurbanas, que ha sido del 15%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2013 ha habido 2 fallecidos más que en 2012, observándose el mayor aumento en el caso de los peatones, con 4 fallecidos más. Recordemos que en las vías urbanas la cifra total de fallecidos ha disminuido un 2%. Los niños heridos graves en vías urbanas han aumentado un 20% respecto de 2012, este aumento ha sido superior al de heridos graves del resto de edades en esas vías que ha sido del 11%.

Tabla 75. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013-2012
Conductores	10	8	4	8	3	1	1	3	1	4	3
Pasajeros	71	75	72	57	46	36	51	19	36	25	-11
Peatones	12	6	5	6	5	3	3	5	2	2	0
Total de 0 a 14 años	93	89	81	71	54	40	55	27	39	31	-8
Resto de edades	3.748	3.563	3.286	3.011	2.412	2.090	1.873	1.576	1.403	1.199	-15%
Total	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 76. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías urbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013-2012
Conductores	4	9	8	6	5	0	3	2	0	2	2
Pasajeros	2	2	4	4	6	1	1	0	4	0	-4
Peatones	25	21	22	27	19	19	20	13	9	13	4
Total de 0 a 14 años	31	32	34	37	30	20	24	15	13	15	2
Resto de edades	869	758	703	704	604	564	526	442	448	435	-3%
Total	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 77. Evolución de los heridos graves de 0 a 14 años. Vías interurbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
Conductores	63	58	53	39	33	22	23	24	15	21	6	
Pasajeros	381	361	360	242	260	180	141	134	117	105	-10%	-13%
Peatones	28	46	31	41	29	26	22	24	19	18	-1	
Total de 0 a 14 años	472	465	444	322	322	228	186	182	151	144	-5%	-12%
Resto de edades	14.159	14.455	14.319	12.879	10.755	8.520	7.456	6.643	5.893	5.038	-15%	-11%
Total	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 78. Evolución de los heridos graves de 0 a 14 años. Vías urbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
Conductores	74	84	48	55	50	43	27	39	31	26	-5	
Pasajeros	67	55	57	46	39	30	28	31	14	29	15	
Peatones	239	256	215	182	180	188	169	205	177	211	19%	-1%
Total de 0 a 14 años	380	395	320	283	269	261	224	275	222	266	20%	-4%
Resto de edades	6.794	6.544	6.299	5.811	5.142	4.914	4.129	4.247	4.178	4.638	11%	-4%
Total	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	11%	-4%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Los jóvenes

En 2013 fallecieron por accidente de tráfico 163 jóvenes de 15 a 24 años, 1.398 resultaron heridos graves y 19.669 heridos leves, representando porcentualmente el 10% del total de fallecidos, el 14% de los heridos graves y el 17% de los heridos leves. Este colectivo representa el 10% de la población española y el 8% del censo de conductores.

Su índice de letalidad en 2013 fue 0,8 mientras que para el resto de edades fue 1,4. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 35 y para el conjunto complementario de edades fue 36, es decir ha sido inferior en 1 fallecido por millón de población respecto del resto de las edades. Por otro lado, la tasa de heridos graves por millón de población en el grupo de los jóvenes fue 303 mientras que para el resto fue 206, es decir ha habido casi 100 heridos graves más por millón de población en los jóvenes.

Tabla 79. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. Año 2013

	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	163 (10%)	1.517
Heridos graves	1.398 (14%)	8.688
Heridos leves	19.669 (17%)	94.965
Total víctimas	21.230	105.170
Índice de letalidad	0,8	1,4
Fallecidos por millón de población	35	36
Heridos graves por millón de población	303	206

Los jóvenes varones han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 73% de los fallecidos y de los heridos graves de 15 a 24 años eran hombres; en el caso de los heridos leves eran hombres el 60% de los jóvenes. En 2013 la tasa de fallecidos por millón de población en los hombres jóvenes fue 51, mientras que en las mujeres de esa edad fue 20 y la tasa de heridos graves por millón de población en los hombres jóvenes fue 431 y en las jóvenes de 15 a 24 años fue 170.

Tabla 80. Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. Año 2013

Sexo	Fallecidos		Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos graves		Tasa de heridos graves por millón de población	Heridos leves	
	Número	%		Número	%		Número	%
Hombres	119	73%	51	1.015	73%	431	11.788	60%
Mujeres	44	27%	20	382	27%	170	7.847	40%
Sin especificar	0	0%		1	0%		34	0%
Total	163	100%	35	1.398	100%	303	19.669	100%

En 2013 los jóvenes de 18 a 24 años estuvieron implicados en 17.038 accidentes, la mayoría de los cuales sucedieron en vías urbanas, el 59% de los accidentes. Sin embargo es en los accidentes ocurridos en las vías interurbanas en los que han fallecido más jóvenes, el 76% de los fallecidos de ese grupo de edad. En cuanto a los heridos graves, el 50% de los heridos graves sucedieron en accidentes en vías interurbanas.

Tabla 81. Accidentes de tráfico y lesividad en jóvenes (18 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	6.962	41%	124	76%	700	50%	8.349	42%
Vías urbanas	10.076	59%	39	24%	698	50%	11.320	58%
Total	17.038	100%	163	100%	1.398	100%	19.669	100%

La mayoría de los jóvenes fallecidos en accidente de tráfico eran conductores de algún vehículo, concretamente el 61% de los fallecidos de 18 a 24 años. En el caso de los jóvenes que resultaron heridos graves ese porcentaje fue del 59% y en el caso de los leves del 57%.

Tabla 82. Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (18 a 24 años) según tipo de usuario. Año 2013

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	99	61%	825	59%	11.140	57%
Pasajero	47	29%	406	29%	7.357	37%
Peatón	17	10%	167	12%	1.172	6%
Total	163	100%	1.398	100%	19.669	100%

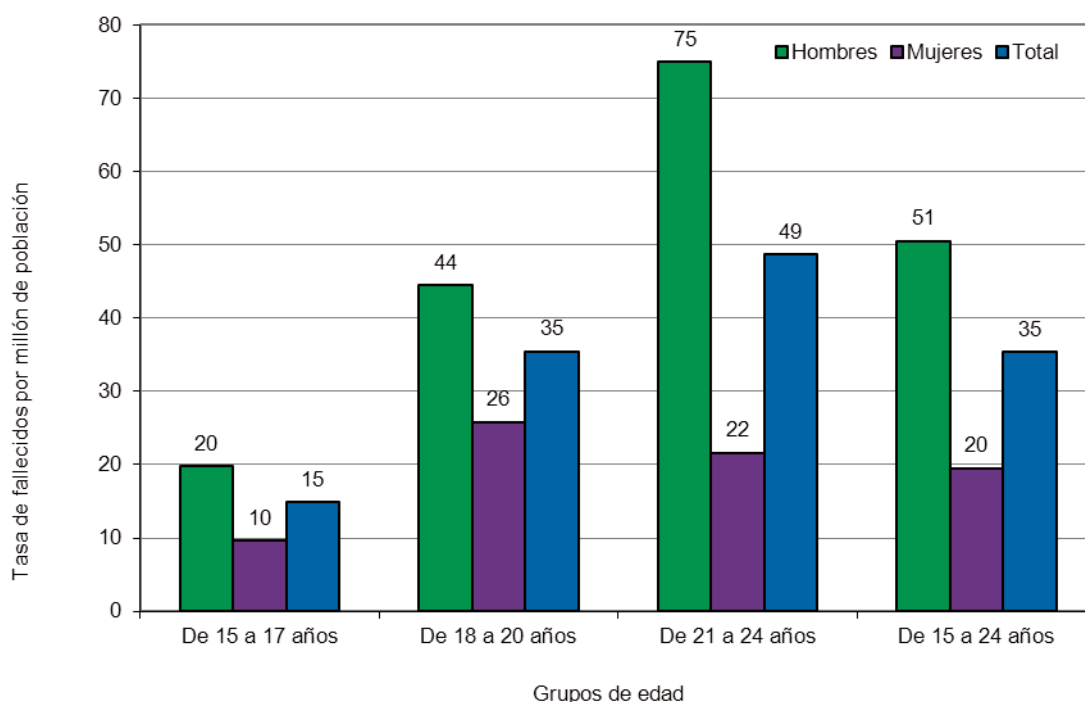
En 2013, dentro del grupo de 15 a 24 años se pueden observar diferencias en el subgrupo más joven, el de 15 a 17 años, ya que tanto su tasa de fallecidos por población como su tasa de heridos graves por población es menor que en los otros grupos de edad joven. El subgrupo de 21 a 24 años ha presentado, dentro del grupo de jóvenes, la tasa de mortalidad más alta (49) y el de 18 a 20 años es el que tuvo una mayor tasa de heridos graves por millón de población (340).

Tabla 83. Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasas de fallecidos y heridos graves. Año 2013

	De 15 a 17 años	De 18 a 20 años	De 21 a 24 años	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	19	48	96	163	1.517
Heridos graves	314	460	624	1.398	8.688
Heridos leves	2.839	6.288	10.542	19.669	94.965
Total víctimas	3.172	6.796	11.262	21.230	105.170
Índice de letalidad	0,6	0,7	0,9	0,8	1,4
Fallecidos por millón de población	15	35	49	35	36
Heridos graves por millón de población	245	340	316	303	206

El desglose de las tasas de fallecidos por millón de población en función del sexo muestra diferencias considerables, sobre todo en el grupo de edad de 21 a 24 años en el que los hombres presentan una tasa 3,6 veces mayor que las mujeres.

Figura 35. Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. Año 2013



Entre los 15 y los 17 años mayoritariamente los fallecidos y heridos leves eran usuarios de turismos, 6 fallecidos y el 38% de los heridos leves. En el caso de los heridos graves, la mayoría fueron usuarios de ciclomotores, el 39% de los heridos graves de esa edad.

Tabla 84. Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	2	52	364	17%	13%
Bicicletas	2	32	313	10%	11%
Ciclomotores	5	123	770	39%	27%
Motocicletas	3	31	210	10%	7%
Turismos	6	63	1.087	20%	38%
Otros vehículos	1	13	95	4%	3%
Total	19	314	2.839	100%	100%

Entre los 18 y los 20 años el mayor número de fallecidos, heridos graves y heridos leves se produce en accidentes como usuarios de turismos, siendo 28 de los 48 fallecidos de ese grupo de edad, el 41% de los heridos graves y el 62% de los leves. El 25% de los heridos graves y el 15% de los heridos leves circulaban en ciclomotores.

Tabla 85. Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos*	Heridos graves	Heridos leves	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	8	63	387	14%	6%
Bicicletas	2	23	288	5%	5%
Ciclomotores	5	116	957	25%	15%
Motocicletas	3	55	470	12%	7%
Turismos	28	187	3.920	41%	62%
Otros vehículos	2	16	266	3%	4%
Total	48	460	6.288	100%	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Entre los 21 y los 24 años el mayor número de fallecidos, heridos graves y heridos leves ocurre en accidentes en los que son usuarios de turismos: 64 de los 96 fallecidos de ese grupo de edad, el 45% de los heridos graves y el 65% de los leves. 18 jóvenes de 21 a 24 años fallecieron mientras circulaban en motocicleta, el 23% de los heridos graves y el 13% de los leves de ese grupo de edad eran motociclistas.

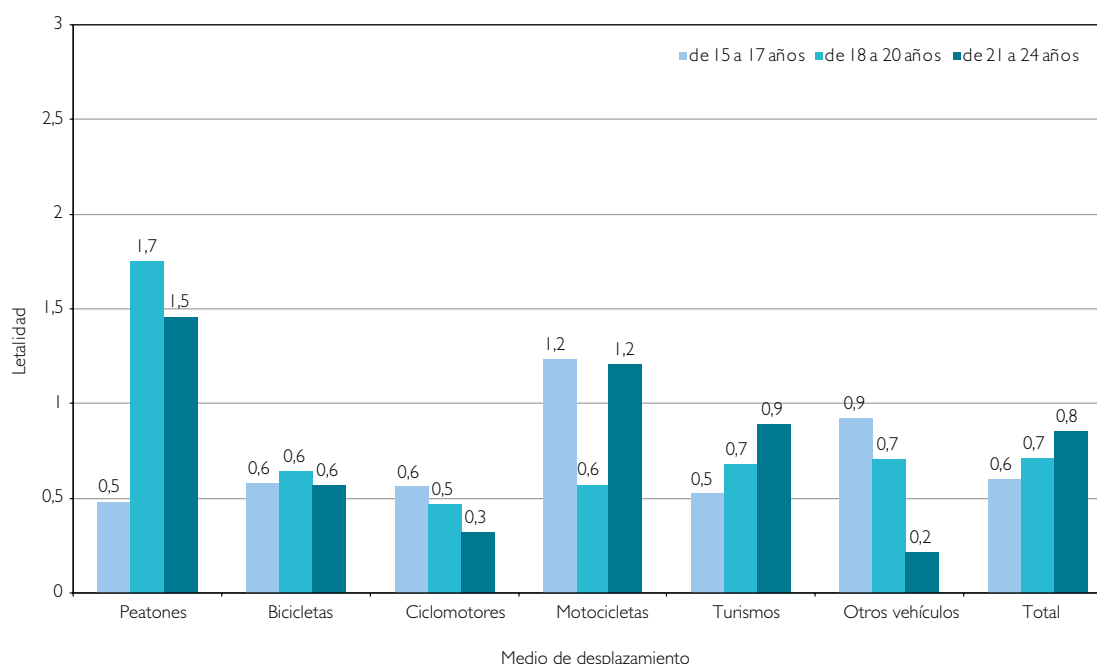
Tabla 86. Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos*	Heridos graves	Heridos leves	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	7	52	421	8%	4%
Bicicletas	2	25	327	4%	3%
Ciclomotores	4	92	1.159	15%	11%
Motocicletas	18	143	1.332	23%	13%
Turismos	64	280	6.856	45%	65%
Otros vehículos	1	32	447	5%	4%
Total	96	624	10.542	100%	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

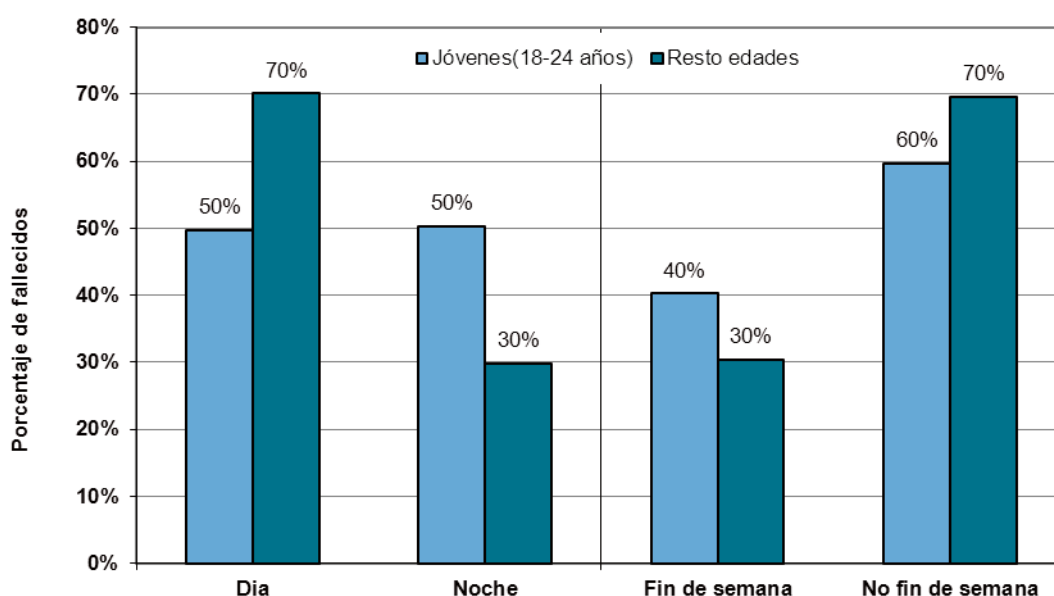
El índice de letalidad varía entre los tres grupos de edad y también dentro de cada grupo dependiendo del medio de desplazamiento utilizado. Se observa que para el grupo de 15 a 17 años el vehículo con una mayor letalidad es la motocicleta. El grupo de 18 a 20 años y el grupo de 21 a 24 años muestran el índice de la letalidad más elevado como peatones.

Figura 36. Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. Año 2013



El fin de semana y la noche suponen para los jóvenes un riesgo al comparar con el resto de la población. Durante la noche se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 50% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 30%. Durante el fin de semana el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 40% y para el resto de la población del 30%.

Figura 37. Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana/no fin de semana. Año 2013



En el año 2013 los fallecidos de 15 a 24 años en accidentes ocurridos en vías interurbanas disminuyeron un 22% respecto del año 2012, siendo este descenso mayor que el del resto de edades que ha sido de un 14%. Los heridos graves en accidentes ocurridos en vías interurbanas con edades comprendidas entre los 15 y 24 años disminuyeron un 20%, mientras que el conjunto de edad complementario lo hizo en un 13%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2013 ha habido 8 fallecidos menos que en 2011. En cuanto a los heridos graves del grupo de 18 a 24 años no hay diferencia respecto de 2012, mientras que los heridos graves del resto de edades han aumentado un 14%.

Tabla 87. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013-2012	Variación interanual 2004/2013
De 15 a 17 años	107	95	86	89	62	48	32	13	22	12	-10	-22%
De 18 a 20 años	263	229	187	187	162	121	113	74	41	39	-2	-19%
De 21 a 24 años	383	371	309	256	207	163	149	115	96	73	-23	-17%
Total de 15 a 24 años	753	695	582	532	431	332	294	202	159	124	-22%	-18%
Resto de edades	3.088	2.957	2.785	2.550	2.035	1.798	1.634	1.401	1.283	1.106	-14%	-11%
Total	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	-15%	-12%

Tabla 88. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013-2012
De 15 a 17 años	63	41	50	47	33	26	18	16	10	7	-3
De 18 a 20 años	82	63	46	42	48	37	26	26	13	9	-4
De 21 a 24 años	70	74	63	69	49	39	25	19	24	23	-1
Total de 15 a 24 años	215	178	159	158	130	102	69	61	47	39	-8
Resto de edades	685	612	578	583	504	482	481	396	414	411	-1%
Total	900	790	737	741	634	584	550	457	461	450	-2%

Tabla 89. Evolución de los heridos graves de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación interanual 2004/2013
De 15 a 17 años	633	647	647	603	438	321	213	182	136	140	3%	-15%
De 18 a 20 años	1.203	1.158	1.107	946	763	578	481	399	275	240	-13%	-16%
De 21 a 24 años	1.668	1.677	1.567	1.430	1.068	844	668	571	463	320	-31%	-17%
Total de 15 a 24 años	3.504	3.482	3.321	2.979	2.269	1.743	1.362	1.152	874	700	-20%	-16%
Resto de edades	11.127	11.438	11.442	10.222	8.808	7.005	6.280	5.673	5.170	4.482	-13%	-10%
Total	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	-14%	-11%

Tabla 90. Evolución de los heridos graves de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación interanual 2004/2013
De 15 a 17 años	675	702	538	465	405	278	203	174	168	174	4%	-14%
De 18 a 20 años	773	708	632	539	486	373	268	267	217	220	1%	-13%
De 21 a 24 años	692	699	634	564	448	377	335	257	316	304	-4%	-9%
Total de 15 a 24 años	2.140	2.109	1.804	1.568	1.339	1.028	806	698	701	698	0%	-12%
Resto de edades	5.034	4.830	4.815	4.526	4.072	4.147	3.547	3.824	3.699	4.206	14%	-2%
Total	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	11%	-4%

Las personas mayores

En 2013 las personas de más de 64 años se vieron implicadas en 9.901 accidentes en los que fallecieron 482 personas de ese grupo de edad, 1.616 resultaron heridas graves y 9.202 leves. Las personas mayores han contribuido porcentualmente al 11% del total de accidentes con víctimas, siendo el 29% de los fallecidos, el 16% de los heridos graves y el 8% del total de los heridos leves. A nivel global los mayores son el 18% de la población española y el 14% del censo de conductores.

El índice de letalidad para ese colectivo en 2013 fue 4,3 veces superior al del resto de la población y éste aumenta al aumentar la edad. La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 58 y para el conjunto complementario de edades fue 31, es decir ha sido superior en 27 fallecidos por millón de población respecto del resto de las edades. Su tasa de heridos graves por millón de población fue 196 mientras que para el resto fue 220, es decir ha habido 24 heridos graves menos por millón de población en las personas mayores que en el resto.

Tabla 91. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. Año 2013

	de 65 años y más % sobre el total	Resto de edades
Fallecidos	482 (29%)	1.198
Heridos graves	1.616 (16%)	8.470
Heridos leves	9.202 (8%)	105.432
Total víctimas	11.300	115.100
Índice de letalidad	4,3	1,0
Fallecidos por millón de población	58	31
Heridos graves por millón de población	196	220

Los hombres han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 68% de los fallecidos, el 57% de los heridos graves y el 55% de los heridos leves de más de 65 años eran hombres. La tasa de fallecidos por millón de población para los hombres en 2013 fue 92, casi el triple que la de las mujeres que fue 33. La tasa de heridos graves por millón de población en los hombres fue 262, 1,8 veces la de las mujeres que fue 146.

Tabla 92. Lesividad por accidente de tráfico en las personas mayores (65 años y más) según sexo. Año 2013

Sexo	Fallecidos		Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos graves		Tasa de heridos graves por millón de población	Heridos leves	
	Número	%		Número	%		Número	%
Hombres	327	68%	92	928	57%	262	5.050	55%
Mujeres	154	32%	33	687	43%	146	4.133	45%
Sin especificar	1	0%		1	0%		19	0%
Total	482	100%	58	1.616	100%	196	9.202	100%

El 56% de los accidentes de este colectivo se ha producido en las vías urbanas, sin embargo los fallecidos se han ocasionado mayoritariamente en las vías interurbanas (62%). Los heridos graves y leves han ocurrido en una mayor proporción en accidentes sucedidos en vías urbanas, el 57% y el 53% respectivamente.

Tabla 93. Accidentes de tráfico en las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.328	44%	301	62%	689	43%	4.323	47%
Vías urbanas	5.573	56%	181	38%	927	57%	4.879	53%
Total	9.901	100%	482	100%	1.616	100%	9.202	100%

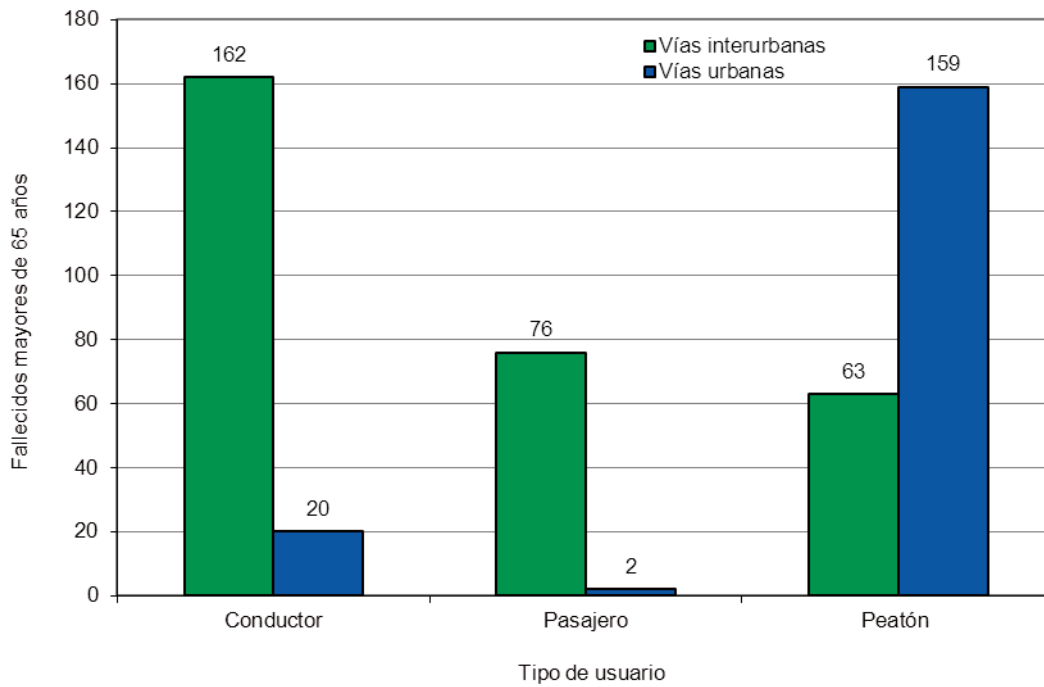
Como usuarios, los mayores de 64 años fallecieron mayoritariamente como peatones (46%), seguido de conductores (38%) y finalmente como pasajeros en un 16%; resultaron heridos graves también mayoritariamente como peatones (49%), seguido de conductores (34%) y de pasajeros (16%).

Tabla 94. Lesividad por accidente de tráfico en las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. Año 2013

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos graves		Heridos leves	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	182	38%	556	34%	3.991	43%
Pasajero	78	16%	266	16%	2.872	31%
Peatón	222	46%	794	49%	2.339	25%
Total	482	100%	1.616	100%	9.202	100%

El patrón de accidentabilidad ha sido diferente en función del tipo de vía, en las interurbanas fallecieron mayoritariamente como conductores y en las vías urbanas como peatones.

Figura 38. Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. Año 2013



Dentro del amplio grupo de edad que estamos considerando hay importantes diferencias, que se observan tanto en su índice de letalidad como en su tasa por millón de población. Así, el grupo de 85 y más años, es el que menor número de víctimas presenta, pero su índice de letalidad es el mayor de la población, 7,2. El grupo de edad de 75 a 84 años presenta la cifra de fallecidos más alta, con una tasa de fallecidos por millón de habitantes de 67 y un índice de letalidad elevado (4,9), es también el grupo que presenta una mayor tasa de heridos graves por millón de población (217). El grupo de edad de 65 a 74 años es el que contribuye con el mayor número absoluto de heridos graves y leves, pero tanto sus tasas como su índice de letalidad son los más bajos del colectivo de personas mayores.

Tabla 95. Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasas de fallecidos y heridos graves. Año 2013

	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	Resto de edades
Fallecidos	200	206	76	1.198
Heridos graves	760	671	185	8.470
Heridos leves	5.118	3.296	788	105.432
Total víctimas	6.078	4.173	1.049	115.100
Índice de letalidad	3,3	4,9	7,2	1,0
Fallecidos por millón de población	50	67	64	31
Heridos graves por millón de población	191	217	156	220

En el punto anterior referido al sexo y edad se constató la existencia de diferencias sustanciales entre hombres y mujeres, por lo que se detallan a continuación las diferencias en grupos de edad más reducidos: la tasa de mortalidad de los hombres fue 2,3 veces la de las mujeres, la de los de 75 a 84 años fue 3 veces la de las mujeres y la de los de 85 y más fue 4,8 veces la de las mujeres. Si tomamos las tasas de heridos graves por millón de población, la tasa para los hombres de 65 a 74 años fue 1,8 veces la de las mujeres, la de los de 75 a 84 años 1,6 veces la de las mujeres y finalmente la de los de 85 años y más fue 2,5 veces la de las mujeres.

Tabla 96. Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasas de fallecidos y heridos graves, según sexo. Año 2013

Hombres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	134	140	53	327
Heridos graves	466	361	101	928
Heridos leves	2.811	1.834	405	5.050
Total víctimas	3.411	2.335	559	6.305
Índice de letalidad	3,9	6,0	9,5	5,2
Fallecidos por millón de población	72	108	139	92
Heridos graves por millón de población	249	280	264	262
Mujeres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	66	65	23	154
Heridos graves	294	309	84	687
Heridos leves	2.293	1.459	381	4.133
Total víctimas	2.653	1.833	488	4.974
Índice de letalidad	2,5	3,5	4,7	3,1
Fallecidos por millón de población	31	36	29	33
Heridos graves por millón de población	139	171	105	146

Si consideramos los fallecidos según tipo de usuario, vemos que el 59% de los 378 peatones fallecidos tenían más de 64 años y que los mayores de 74 años supusieron el 38% del total de peatones fallecidos. Considerando los heridos graves, se observa que el 39% de los 2.053 peatones heridos graves eran mayores de 64 años, y de ellos el 25% eran mayores de 74 años.

Como conductores, el 18% de los fallecidos y el 9% de los heridos graves eran mayores de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 9% de los fallecidos y el 3% de los heridos graves.

Como pasajeros se observa que el 27% de los fallecidos y el 16% de los heridos graves eran mayores de 64 años y que el 16% de los fallecidos y el 7% de los heridos graves eran mayores de 74 años.

Tabla 97. Distribución por edad de los fallecidos y los heridos graves. Conductor, pasajero y peatón. Año 2013

Fallecidos	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades	Total (todas las edades)
Conductores	90	79	13	182	832	1.014
% sobre el total	9%	8%	1%	18%	82%	
Pasajeros	31	33	14	78	210	288
% sobre el total	11%	11%	5%	27%	73%	
Peatones	79	94	49	222	156	378
% sobre el total	21%	25%	13%	59%	41%	
Subtotal edades	200	206	76	482	1.198	1.680
% sobre el total	12%	12%	5%	29%	71%	
Heridos graves	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades	Total (todas las edades)
Conductores	339	196	21	556	5.798	6.354
% sobre el total	5%	3%	0%	9%	91%	
Pasajeros	137	107	22	266	1.413	1.679
% sobre el total	8%	6%	1%	16%	84%	
Peatones	284	368	142	794	1.259	2.053
% sobre el total	14%	18%	7%	39%	61%	
Subtotal edades	760	671	185	1.616	8.470	10.086
% sobre el total	8%	7%	2%	16%	84%	

El papel como usuarios es distinto también para cada uno de estos grupos de edad, dependiendo de la localización de los accidentes. En vías interurbanas, los fallecidos y heridos graves en los grupos de 65 a 74 años y de 75 a 84 años presentan la mayor incidencia como conductor, el grupo de 85 años y más lo hace como pasajero y en segundo lugar como conductor. En las vías urbanas los tres grupos de edad considerados presentan la mayor frecuencia como fallecidos y heridos graves cuando actúan como peatón.

Figura 39. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas; Año 2013

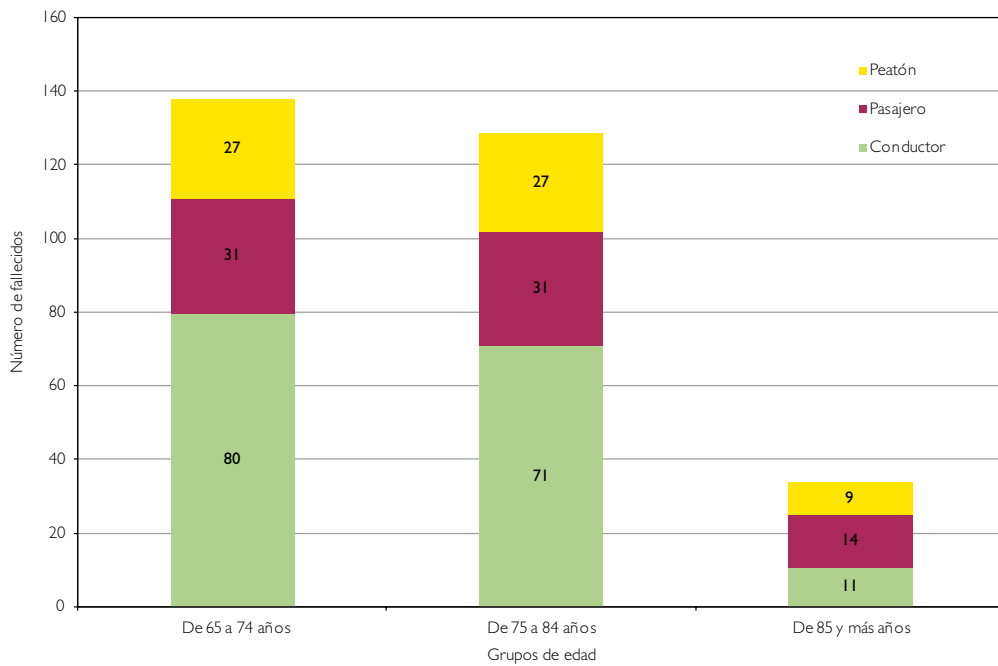


Figura 40. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos graves mayores de 65 años. Vías interurbanas; Año 2013

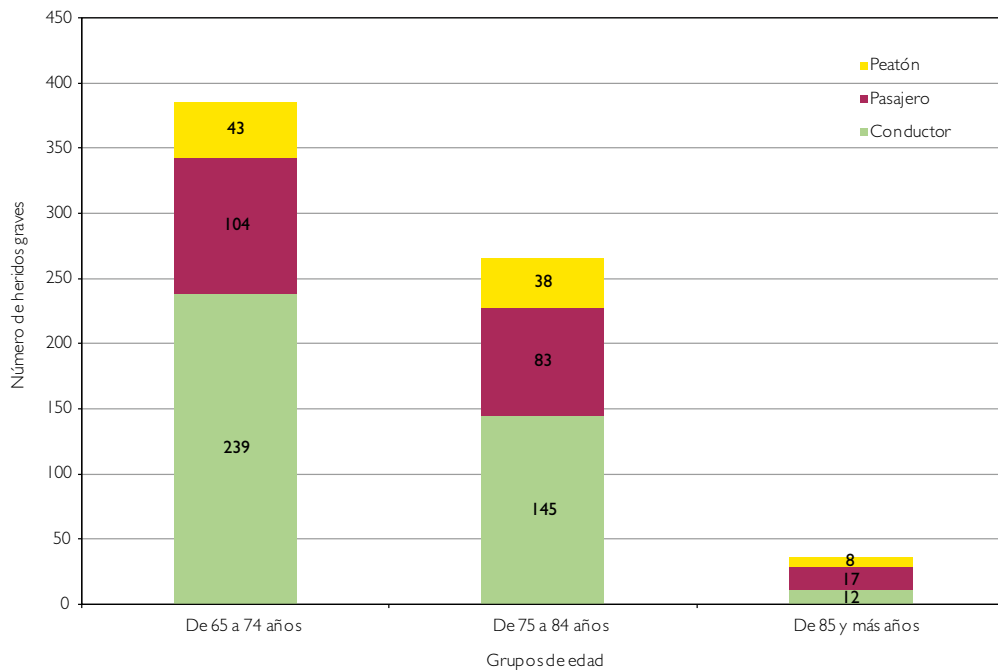


Figura 41. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. Año 2013

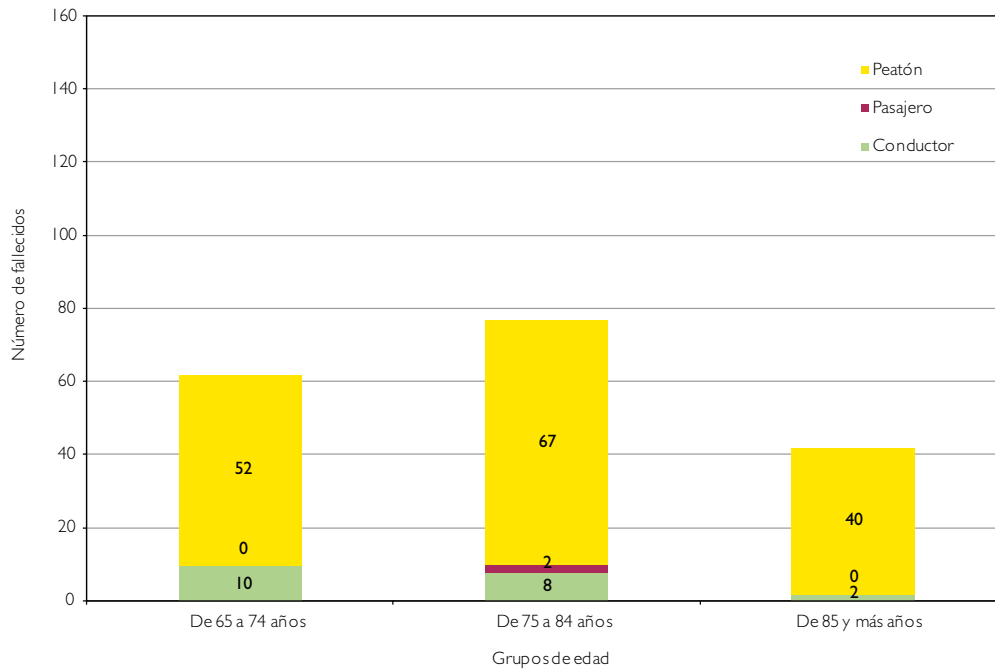
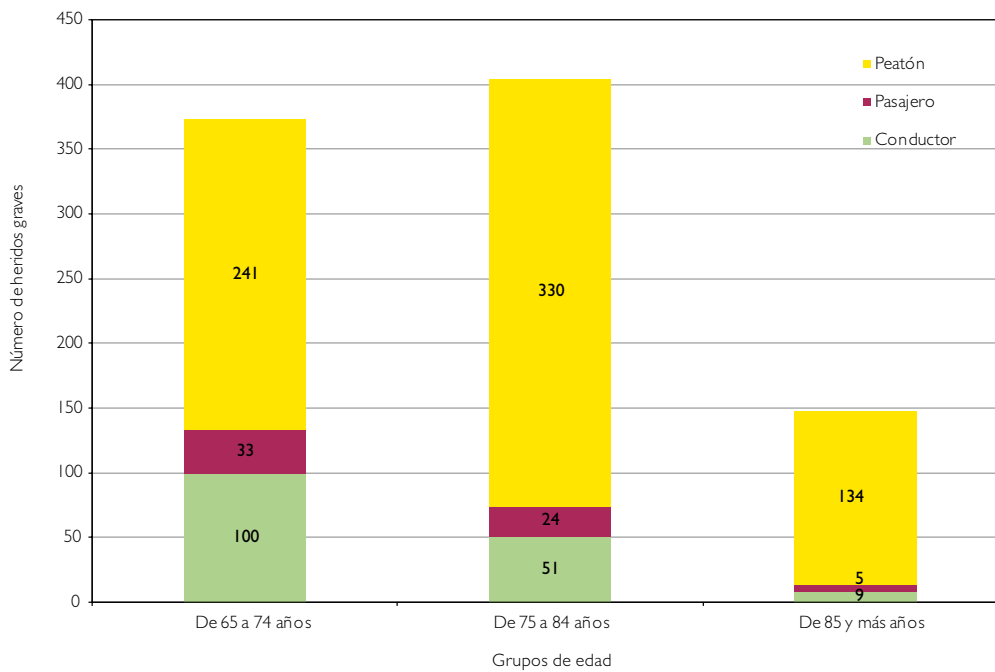


Figura 42. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos graves mayores de 65 años. Vías interurbanas. Año 2013



Según el medio de desplazamiento utilizado y el grupo de edad se observa que para las víctimas de 65 a 74 años la frecuencia mayor de fallecidos se produjo cuando se desplazaban como peatones, y la de heridos graves y leves se produjo cuando viajaban en turismos; para las víctimas de 75 a 84 años la frecuencia mayor de fallecidos y heridos leves correspondió a los turismos, mientras que en el caso de los heridos graves fue cuando se desplazaban a pie. Finalmente en el caso de las víctimas de 85 años y más la mayor frecuencia se observa cuando eran peatones en todos los grados de gravedad.

Tabla 98. Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	% Fallecidos	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	79	284	1.005	40%	37%	20%
Bicicletas	9	47	186	5%	6%	4%
Ciclomotores	7	40	157	4%	5%	3%
Motocicletas	8	57	267	4%	8%	5%
Turismos	76	285	3.024	38%	38%	59%
Otros vehículos	21	47	479	11%	6%	9%
Total	200	760	5.118	100%	100%	100%

Tabla 99. Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	% Fallecidos	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	94	368	984	46%	55%	30%
Bicicletas	9	32	58	4%	5%	2%
Ciclomotores	6	27	74	3%	4%	2%
Motocicletas	0	12	46	0%	2%	1%
Turismos	79	194	1.756	38%	29%	53%
Otros vehículos	18	38	378	9%	6%	11%
Total	206	671	3.296	100%	100%	100%

Tabla 100. Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos*	Heridos graves	Heridos leves	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	49	142	350	77%	44%
Bicicletas	2	0	13	0%	2%
Ciclomotores	2	5	14	3%	2%
Motocicletas	0	0	4	0%	1%
Turismos	21	30	318	16%	40%
Otros vehículos	2	8	89	4%	11%
Total	76	185	788	100%	100%

* No se muestra la distribución % por ser el número total inferior a 100.

Tabla 101. Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	% Fallecidos	% Heridos graves	% Heridos leves
Peatones	222	794	2.339	46%	49%	25%
Bicicletas	20	79	257	4%	5%	3%
Ciclomotores	15	72	245	3%	4%	3%
Motocicletas	8	69	317	2%	4%	3%
Turismos	176	509	5.098	37%	31%	55%
Otros vehículos	41	93	946	9%	6%	10%
Total	482	1.616	9.202	100%	100%	100%

En el año 2013 los fallecidos de 65 años y más en accidentes ocurridos en vías interurbanas disminuyeron un 7% respecto del año 2012, si bien hay que considerar que los fallecidos de 65 a 74 años aumentaron un 5% mientras que los de 75 años en adelante disminuyeron un 15%. Los heridos graves de 65 años y más disminuyeron un 7% respecto del año 2012, disminución que se produjo en todos los subgrupos considerados: en el de 65 a 74 años hubo un descenso del 9% y en el de 75 años en adelante el descenso fue del 6%.

En cuanto a los fallecidos ocurridos en accidentes en vías urbanas disminuyeron en un 2% respecto del año 2012. Dentro del grupo de 65 años y más sólo aumentaron los fallecidos en el subgrupo de 85 años en adelante, con 3 fallecidos más que en 2012. En cuanto a los heridos graves aumentaron un 12% respecto de 2012, los heridos graves del grupo de 65 a 74 años aumentaron un 6%, los del grupo de 75 a 84 años un 15% y los de 85 años y más un 21%.

Tabla 102. Evolución de los fallecidos de 65 y más años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
De 65 a 74 años	313	310	252	222	196	178	183	151	131	138	5%	-9%
De 75 a 84 años	176	181	202	177	165	121	133	131	156	129	-17%	-3%
De 85 y más	42	26	26	23	25	36	34	31	36	34	-2	
Total	531	517	480	422	386	335	350	313	323	301	-7%	-6%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 103. Evolución de los fallecidos de 65 y más años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012
De 65 a 74 años	75	70	79	63	49	52	57	49	65	62	-3
De 75 a 84 años	97	93	81	88	80	81	76	78	80	77	-3
De 85 y más	35	33	27	29	36	33	46	44	39	42	3
Total	207	196	187	180	165	166	179	171	184	181	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 104. Evolución de los heridos graves de 65 y más años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación ¹ Interanual 2004-2013
De 65 a 74 años	893	790	792	678	645	496	443	410	423	386	-9%	-9%
De 75 a 84 años	390	409	394	365	370	343	346	277	275	266	-3%	-4%
De 85 y más	72	54	55	62	56	62	54	48	46	37	-9	
Total	1.355	1.253	1.241	1.105	1.071	901	843	735	744	689	-7%	-7%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 105. Evolución de los heridos graves de 65 y más años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
De 65 a 74 años	423	399	364	304	309	310	297	329	352	374	6%	-1%
De 75 a 84 años	397	400	335	367	348	345	357	360	351	405	15%	0%
De 85 y más	113	103	91	110	110	113	114	116	122	148	21%	3%
Total	933	902	790	781	767	768	768	805	825	927	12%	0%

Los conductores

En 2013 se vieron implicados en accidente 152.007 conductores, el 59% de ellos en accidentes ocurridos en vías urbanas. El 73% de esos conductores eran hombres (los hombres son el 59% del censo de conductores), el 62% tenían menos de 45 años (este colectivo forma el 51% del censo) y eran mayoritariamente (67%) conductores de turismos.

En el año 2013 fallecieron 1.014 conductores por accidente de tráfico, estos conductores representan el 60% del total de fallecidos. El 89% de los conductores fallecidos son varones, el 50% tenían menos de 45 años y el 49% conducían un turismo. Además el 79% de los conductores que fallecen, lo hacen en un accidente ocurrido en una vía interurbana.

El 63% de los heridos graves del año 2013 eran conductores, concretamente 6.354. Como sucede en el caso de los fallecidos los heridos graves conductores eran mayoritariamente hombres, el 84%, tenían menos de 45 años, el 61%, y eran conductores de motocicleta, el 37%. Los conductores de turismos heridos graves han supuesto el 34%.

Tabla 106. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves, según lugar del accidente. Año 2013

Tipo de vía	CONDUCTORES IMPLICADOS		FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	62.933	41%	805	79%	3.685	58%	32.680	46%
Vías urbanas	89.074	59%	209	21%	2.669	42%	38.896	54%
Total	152.007	100%	1.014	100%	6.354	100%	71.576	100%

Tabla 107. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves por sexos. Año 2013

Sexo	CONDUCTORES IMPLICADOS		FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	111.209	73%	902	89%	5.364	84%	50.057	70%
Mujeres	37.850	25%	109	11%	974	15%	21.224	30%
Desconocido	2.948	2%	3	0%	16	0%	295	0%
Total	152.007	100%	1.014	100%	6.354	100%	71.576	100%

Tabla 108. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves por grupos de edad. Año 2013

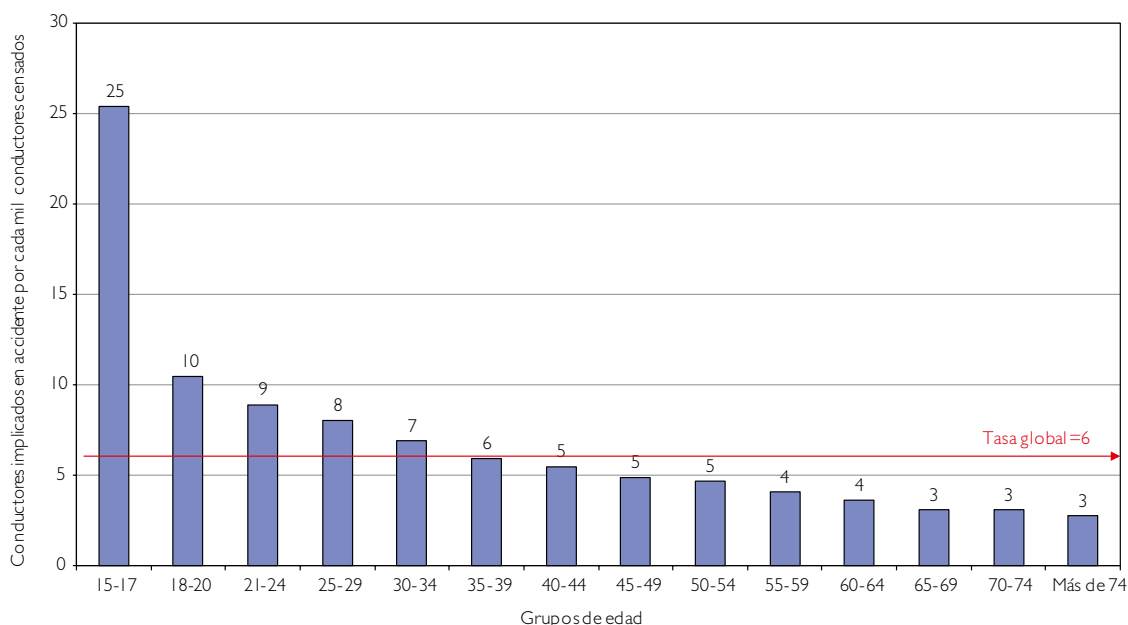
Edad	CONDUCTORES IMPLICADOS		FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14 años	409	0%	6	1%	47	1%	310	0%
De 15 a 24 años	19.496	13%	99	10%	825	13%	11.140	16%
De 25 a 34 años	36.640	24%	175	17%	1.374	22%	19.209	27%
De 35 a 44 años	37.675	25%	219	22%	1.558	25%	17.780	25%
De 45 a 54 años	26.446	17%	188	19%	1.170	18%	11.520	16%
De 55 a 64 años	14.399	9%	140	14%	698	11%	5.729	8%
De 65 a 74 años	6.922	5%	90	9%	339	5%	2.541	4%
Más de 74 años	3.636	2%	92	9%	217	3%	1.450	2%
Sin especificar	6.384	4%	5	0%	126	2%	1.897	3%
Total	152.007	100%	1.014	100%	6.354	100%	71.576	100%

Tabla 109.- Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves según tipo de vehículo. Año 2013

Tipo de vehículo	CONDUCTORES IMPLICADOS		FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Bicicleta	6.163	4%	68	7%	642	10%	4733	7%
Ciclomotor	7.512	5%	50	5%	739	12%	6.104	9%
Motocicleta	20.563	14%	285	28%	2.328	37%	16.202	23%
Turismo	101.175	67%	493	49%	2.140	34%	39.923	56%
Veh. Mercancías	12.751	8%	83	8%	346	5%	3.711	5%
Autobús	1.792	1%	1	0%	6	0%	126	0%
Otros vehículos	2.051	1%	34	3%	153	2%	777	1%
Total	152.007	100%	1.014	100%	6.354	100%	71.576	100%

La tasa de conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados en 2013 fue 6. Por grupos de edad vemos que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los menores de 35 años tienen tasas superiores a la del total. Los conductores de 15 a 17 años son los que muestran las tasas mayores, 25 por mil conductores censados. Este grupo de edad, también fue en el año 2012 el que mostró las tasas más altas, aunque por debajo de las actuales (22 por mil conductores censados).

Figura 43. Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. Año 2013



En 2013 el total de fallecidos descendió un 12% respecto del año 2012 y en el caso de los conductores fallecidos el descenso fue del 13%, siendo la variación interanual de los últimos diez años en ambos casos del 11%, es decir la evolución ha sido similar. Si calculamos el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2013 es del 60%, porcentaje inferior a los obtenidos en los nueve años anteriores.

102

Tabla 110. Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. Años 2004-2013

Años	Total fallecidos	Conductores fallecidos	% Conductores fallecidos sobre el total
2004	4.741	2.861	60%
2005	4.442	2.738	62%
2006	4.104	2.569	63%
2007	3.823	2.425	63%
2008	3.100	1.929	62%
2009	2.714	1.692	62%
2010	2.478	1.511	61%
2011	2.060	1.292	63%
2012	1.903	1.162	61%
2013	1.680	1.014	60%
Variación 2013/2012	-12%	-13%	
Variación Interanual 2004-2013	-11%	-11%	

En 2013 los conductores fallecidos han disminuido un 13% con respecto al año anterior; la disminución en vías interurbanas fue del 18% mientras que en las vías urbanas se produjo un aumento

del 13%. En cuanto a los conductores heridos graves se ha producido una disminución del 3% en el año 2013 respecto de 2012. Igual que ha sucedido en el caso de los conductores fallecidos, en los accidentes ocurridos en vías interurbanas ha descendido el número de conductores heridos graves en un 12% mientras que en los accidentes ocurridos en vías urbanas han aumentado un 12%.

Tabla I 11. Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013

Tipo de Vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación interanual 2004-2013
Vías interurbanas	2.428	2.357	2.203	2.054	1.626	1.433	1.278	1.099	977	805	-18%	-12%
Vías urbanas	433	381	366	371	303	259	233	193	185	209	13%	-8%
Total	2.861	2.738	2.569	2.425	1.929	1.692	1.511	1.292	1.162	1.014	-13%	-11%

Tabla I 12. Evolución de los conductores heridos graves. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013

Tipo de Vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	9.258	9.697	9.775	8.855	7.529	5.905	5.161	4.730	4.190	3.685	-12%	-10%
Vías urbanas	3.927	3.939	3.725	3.501	3.117	2.952	2.257	2.459	2.384	2.669	12%	-4%
Total	13.185	13.636	13.500	12.356	10.646	8.857	7.418	7.189	6.574	6.354	-3%	-8%

Los peatones

En 2013 fallecieron 378 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 23% del total de fallecidos, 2.053 resultaron heridos graves, el 20% del total de heridos graves y 9.913 fueron heridos leves, el 9% del total correspondiente. Su índice de letalidad fue 3,1, más del doble del índice para la totalidad de usuarios que fue 1,3. En las vías interurbanas fallecieron 154 peatones, suponiendo el 41% de los peatones fallecidos y el 13% del total de fallecidos en estas vías, y 791 resultaron heridos, siendo su índice de letalidad 16,3, casi 8 veces mayor que para el total interurbano, que fue 2,1. En las vías urbanas fallecieron 224 peatones, el 59% del total de peatones fallecidos y 11.175 resultaron heridos. El índice de letalidad de los peatones en las vías urbanas fue 2,0, casi el triple de la tasa total en estas vías que fue 0,7. Además en las vías urbanas cuatro de cada cinco fallecidos por accidente de tráfico era un peatón.

Tabla I 13. Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad según vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES		ÍNDICE DE LETALIDAD
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	154	41%	278	14%	513	5%	16,3
Vías urbanas	224	59%	1.775	86%	9.400	95%	2,0
Total	378	100%	2.053	100%	9.913	100%	3,1

En relación al sexo de los peatones lesionados, los hombres fueron los que mayor porcentaje presentaron, el 67%, mientras que en el caso de heridos graves y leves fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor, el 50% y el 53% respectivamente; el índice de letalidad fue 2,5 puntos mayor para los hombres que para las mujeres.

Tabla I 14. Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad por sexos en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Sexo	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES		ÍNDICE DE LETALIDAD
	Número	%	Número	%	Número	%	
Hombres	252	67%	996	49%	4.490	45%	4,4
Mujeres	123	33%	1.028	50%	5.222	53%	1,9
Desconocido	3	1%	29	1%	201	2%	1,3
Total	378	100%	2.053	100%	9.913	100%	3,1

En las vías interurbanas en 2013 han fallecido 154 peatones, de los cuales 37 eran mayores de 74 años, el 23%, el siguiente grupo de edad con mayor participación porcentual fue el de 65 a 74, con el 18%. En cuanto a los peatones heridos graves es también el grupo de edad de mayores de 74 años el que mayor participación ha tenido: el 17% de los peatones heridos graves pertenecía a ese grupo de edad.

Tabla I 15. Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad según grupos de edad. Vías interurbanas. Año 2013

Edad	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES		ÍNDICE DE LETALIDAD
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	2	1%	18	6%	50	10%	2,9
De 15 a 24	10	6%	29	10%	59	12%	10,2
De 25 a 34	22	14%	27	10%	68	13%	18,8
De 35 a 44	18	12%	27	10%	71	14%	15,5
De 45 a 54	20	13%	43	15%	63	12%	15,9
De 55 a 64	18	12%	35	13%	70	14%	14,6
De 65 a 74	27	18%	43	15%	49	10%	22,7
De 75 y más	36	23%	46	17%	54	11%	26,5
Desconocido	1	1%	10	4%	29	6%	2,5
Total	154	100%	278	100%	513	100%	16,3

En las vías urbanas fallecieron 224 peatones, el 48% de ellos tenían más de 74 años y el 23% tenían entre 65 y 74 años. En cuanto a los peatones heridos graves, el 26% tenía más de 74 años y el 14% entre 65 y 74 años.

Tabla I 16. Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad según grupos de edad. Vías urbanas. Año 2013

Edad	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES		ÍNDICE DE LETALIDAD
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	13	6%	211	12%	1.418	15%	0,8
De 15 a 24	7	3%	138	8%	1.113	12%	0,6
De 25 a 34	5	2%	122	7%	1.045	11%	0,4
De 35 a 44	6	3%	162	9%	992	11%	0,5
De 45 a 54	7	3%	157	9%	1.046	11%	0,6
De 55 a 64	20	9%	228	13%	1.045	11%	1,5
De 65 a 74	52	23%	241	14%	956	10%	4,2
De 75 y más	107	48%	464	26%	1.280	14%	5,8
Desconocido	7	3%	52	3%	505	5%	1,2
Total	224	100%	1.775	100%	9.400	100%	2,0

En 2013 los peatones fallecidos en vías interurbanas supusieron el 13% de los fallecidos en esas vías, porcentaje superior al de los tres años anteriores. En cuanto a la participación en vías urbanas supusieron el 50% de los fallecidos en esas vías, un porcentaje similar al de los tres años anteriores.

Tabla I 17. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013

Años	Vías interurbanas		Vías urbanas		Total	
	Peatones fallecidos	% Peatones fallecidos sobre el total	Peatones fallecidos	% Peatones fallecidos sobre el total	Peatones fallecidos	% Peatones fallecidos sobre el total
2004	340	9%	343	38%	683	14%
2005	348	10%	332	42%	680	15%
2006	317	9%	296	40%	613	15%
2007	287	9%	304	41%	591	15%
2008	236	10%	266	42%	502	16%
2009	201	9%	269	46%	470	17%
2010	193	10%	278	51%	471	19%
2011	158	10%	222	49%	380	18%
2012	144	10%	232	50%	376	20%
2013	154	13%	224	50%	378	23%

Respecto de 2012 los peatones fallecidos han aumentado un 1%, en las vías interurbanas el aumento fue del 7% mientras que en las vías urbanas se ha producido un descenso del 3%.

En cuanto a los peatones heridos graves, en 2013 se ha producido un descenso de los mismos en las vías interurbanas, el 12%, y un aumento del 11% en las vías urbanas.

Tabla I 18. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013

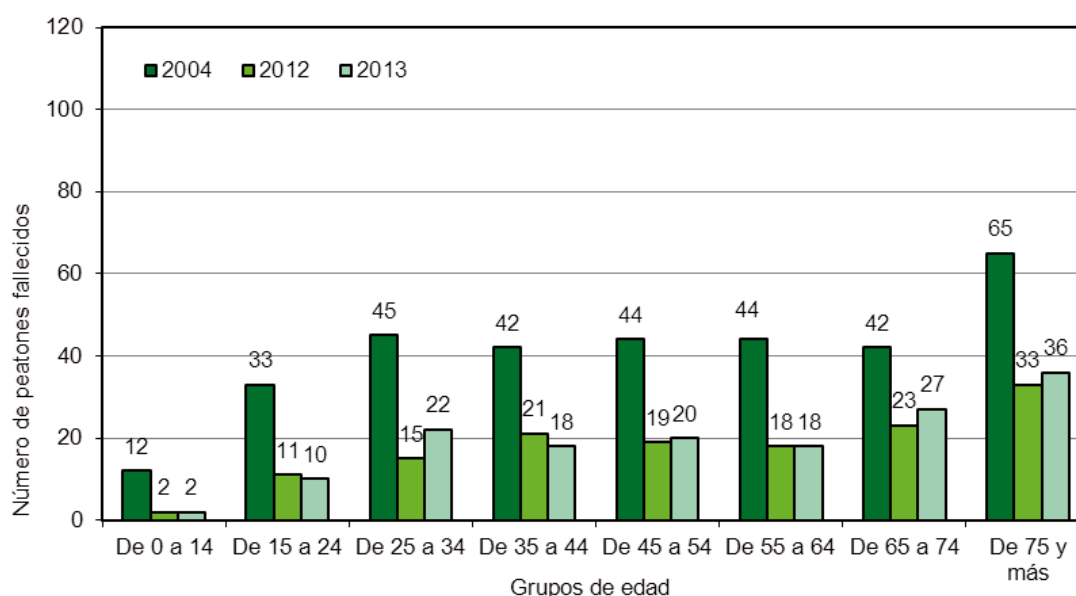
Tipo de Vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación interanual 2004-2013
Vías interurbanas	340	348	317	287	236	201	193	158	144	154	7%	-8%
Vías urbanas	343	332	296	304	266	269	278	222	232	224	-3%	-5%
Total	683	680	613	591	502	470	471	380	376	378	1%	-6%

Tabla I 19. Evolución de los peatones heridos graves. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013

Tipo de Vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación interanual 2004-2013
Vías interurbanas	579	575	540	529	428	368	373	300	317	278	-12%	-8%
Vías urbanas	2.136	2.051	1.919	1.783	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	11%	-2%
Total	2.715	2.626	2.459	2.312	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	7%	-3%

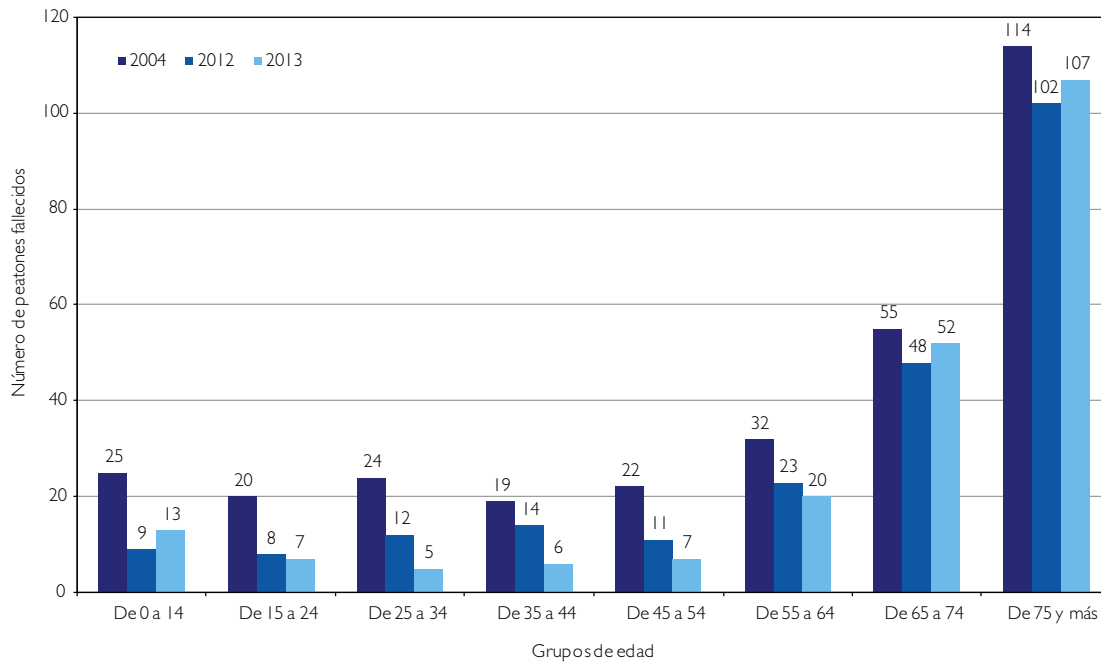
En la figura siguiente se muestra la evolución en cuanto a los peatones fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata respecto de 2012 un aumento en el número de fallecidos en los grupos de edad de 25 a 34 años, de 45 a 54 años, de 65 a 74 años y de 75 años y más; descendiendo el número de peatones fallecidos de los grupos de edad de 15 a 24 años y de 35 a 44 años.

Figura 44. Número de peatones fallecidos por grupos de edad. Vías interurbanas. Años 2004, 2012 y 2013



En relación a la evolución de las cifras de peatones fallecidos en vías urbanas según grupos de edad, respecto del año 2012 se observan aumentos en el número de peatones fallecidos de los grupos de edad de 0 a 14 años, de 65 a 74 años y de 75 años y más, experimentando descensos los demás grupos de edad.

Figura 45. Número de peatones fallecidos por grupos de edad. Vías urbanas. Años 2004, 2012 y 2013



7

Los vehículos implicados en los accidentes con víctimas

El tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en los accidentes es el turismo. Según la información facilitada por las policías, en cuatro de cada cinco accidentes con víctimas hay al menos un turismo implicado, una proporción que se ha mantenido aproximadamente constante durante la última década. Entre los vehículos que muestran una participación creciente, podemos destacar las motocicletas, que en 2004 aparecían en un 11% de los accidentes y en 2013 lo hicieron en un 22%, y las bicicletas, presentes en 2013 en un 7% de los accidentes, frente a un 3% en 2004. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha bajado de un 20% a un 8%.

Tabla 120. Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). Años 2004-2013

Tipo de Vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bicicleta	3%	3%	3%	3%	3%	4%	4%	5%	6%	7%
Ciclomotor	20%	19%	18%	17%	15%	13%	11%	10%	9%	8%
Motocicleta	11%	13%	15%	18%	19%	20%	21%	22%	22%	22%
Turismo	81%	80%	79%	79%	79%	79%	80%	80%	80%	80%
Vehículos mercancías	18%	18%	18%	19%	17%	15%	15%	14%	14%	13%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%

Nota: En un accidente puede haber implicado más de un vehículo del mismo tipo y más de un tipo de vehículo.

En cuanto a la comparación con el año anterior, cabe destacar en 2013 los descensos observados en los fallecidos usuarios de ciclomotores, turismos y vehículos de transporte de mercancías (furgonetas y camiones). En el caso de los fallecidos que se desplazaban en bicicleta, cabe hablar de una ligera reducción, mientras que el número de motociclistas y peatones fallecidos se ha mantenido prácticamente constante.

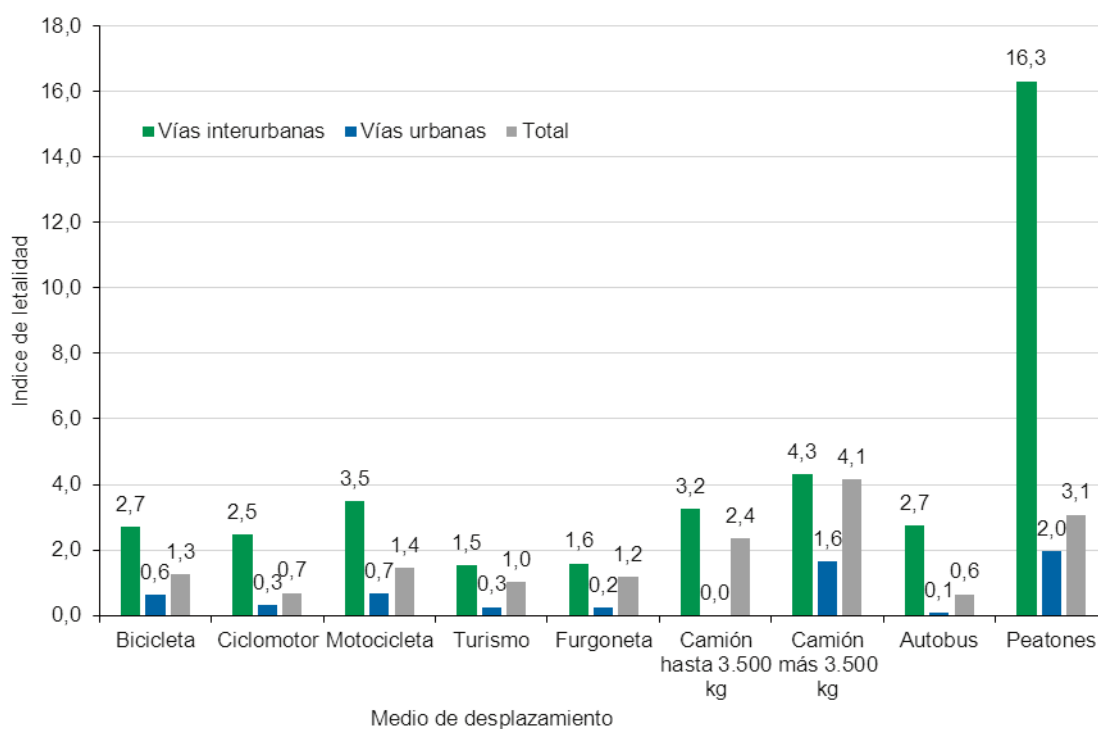
Tabla 121. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. Años 2004-2013

Tipo de vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Bicicleta	89	82	75	89	54	56	67	49	72	69	-3	
Ciclomotor	361	313	308	248	183	156	100	74	66	54	-12	-19%
Motocicleta	400	472	481	632	495	438	386	348	302	301	0%	-3%
Turismo	2.692	2.390	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	977	872	715	-18%	-14%
Veh. mercancías	442	385	403	322	263	239	185	172	147	111	-24%	-14%
Autobús	4	26	35	15	27	21	4	3	3	11	8	
Otros vehículos	70	94	94	105	75	71	68	57	65	41	-24	
Peatones	683	680	613	591	502	470	471	380	376	378	1%	-6%
Total fallecidos	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	-12%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

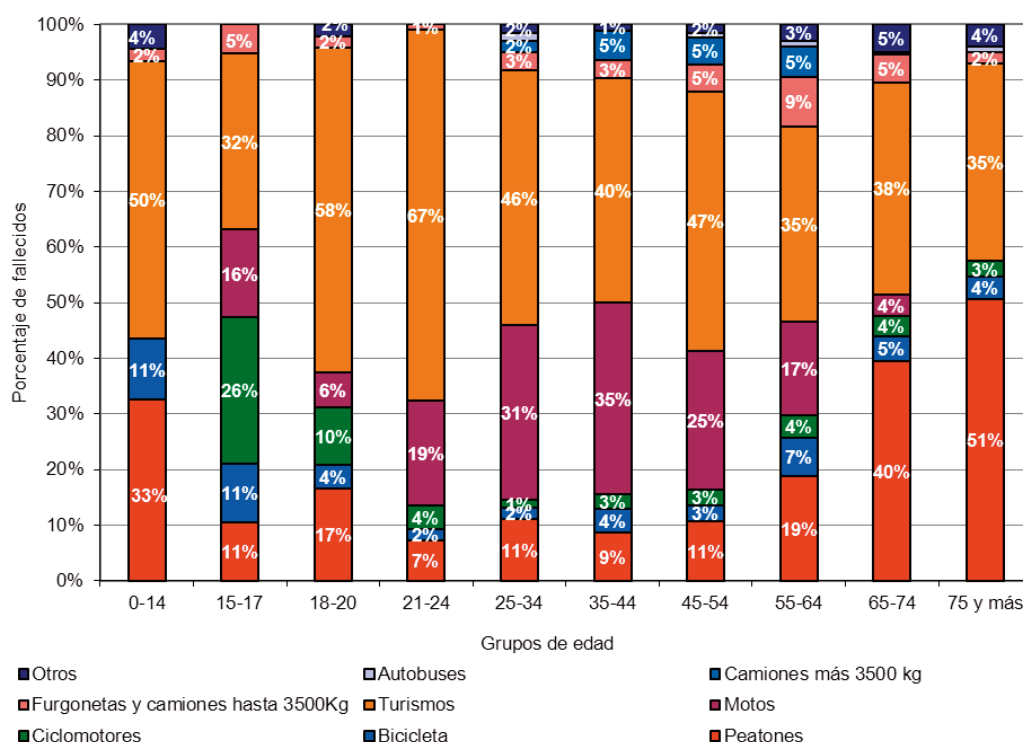
Los peatones son los usuarios que presentan un mayor índice de letalidad, especialmente en vías interurbanas. Por otra parte, se encuentran diferencias entre los índices de letalidad asociados a los distintos tipos de vehículos, correspondiendo los valores más elevados a camiones y motocicletas. Estas diferencias reflejan las variaciones existentes, no sólo en el nivel de protección que cada tipo de vehículo ofrece a sus usuarios, sino también entre los escenarios de siniestralidad característicos de cada modo de desplazamiento.

Figura 46. Letalidad según medio de desplazamiento. Año 2013



En cuanto a la distribución según modo de desplazamiento y edad, se observa que los fallecidos en turismos representan los porcentajes más elevados en todas las edades, excepto en el grupo de edad de 65 años y más. El grupo de 21 a 24 años es el que presenta el porcentaje más elevado de fallecidos usuarios de turismos (67%). Las franjas de edad donde otros tipos de vehículos alcanzan su máxima implicación son las siguientes: entre 15 y 17 años para los ciclomotores (26% de todos los fallecidos); entre 35 y 44 años para las motocicletas (35% de los fallecidos); y entre los 55 y los 64 años para los camiones y furgonetas (un 14% de los fallecidos). Por encima de los 64 años, el caso más frecuente es el del fallecimiento de peatón: un 40% de todos los fallecidos entre 65 y 74 años y un 51% a partir de 75 años.

Figura 47. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Año 2013



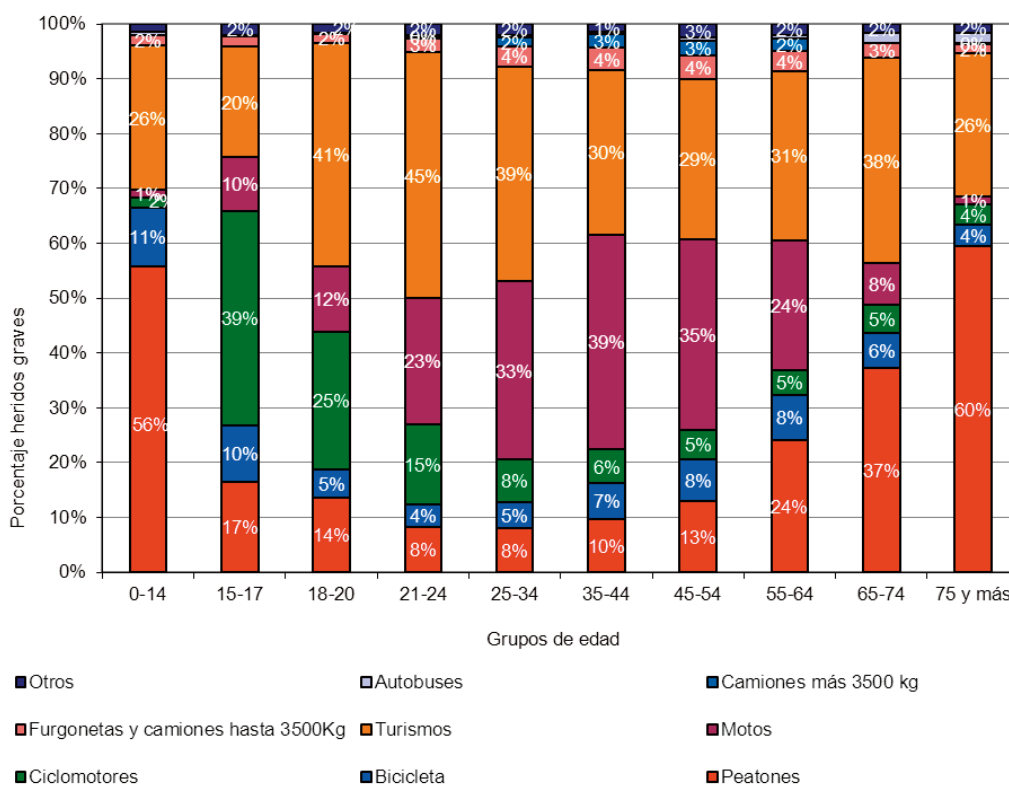
La distribución según modo de desplazamiento y edad para los heridos graves presenta, en comparación con la de fallecidos, porcentajes inferiores en usuarios de turismos y superiores de peatones, ciclistas, ciclomotoristas y motoristas. Este comportamiento puede observarse en todos los grupos de edad.

En el caso de los peatones heridos graves, los mayores porcentajes están en los grupos de 0 a 14 años, con el 56% de los heridos graves de esas edades, y el de 75 y más, con el 60%.

Cuando se trata de los heridos graves en bicicleta también es el grupo de 0 a 14 años el que mayor porcentaje presenta, el 11% de los de esa edad, seguido del de 15 a 17 años, con el 10%.

En ciclomotor, es el grupo de 15 a 17 años con el 39% de sus heridos graves el de mayor porcentaje, seguido del de 18 a 20 años, con el 25%. En motocicletas, los grupos de edad de 25 a 34, 35 a 44 y 45 a 54 años son los que tienen una mayor presencia.

Figura 48. Distribución porcentual del número de heridos graves según modo de desplazamiento y edad. Año 2013



Usuarios de bicicletas

En 2013 los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 5.835 accidentes en los que fallecieron 69 ciclistas, 646 resultaron heridos graves y 4.779 leves. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (73%) donde también se produjo la mayoría de los heridos leves ciclistas, el 72%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 45 de los 69 ciclistas fallecidos, sucediendo lo mismo en el caso de los heridos graves.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas: 65 de los 69 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 90% de los heridos graves y el 82% de los leves.

En el año 2013, el grupo de edad de 55 a 64 años es el que presenta las cifras más elevadas de fallecidos en bicicleta, seguido del de 35 a 44 años que es en el que ha habido más heridos graves (20%) y leves (21%).

En 2013 ha habido 3 ciclistas fallecidos menos que en 2012; en vías interurbanas ha habido 8 fallecidos menos y por el contrario en las vías urbanas ha habido 5 fallecidos más. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos graves en 2013 ha habido un aumento del 13% este aumento en vías urbanas ha sido del 30% mientras que en las vías interurbanas ha habido un descenso del 2%. Los ciclistas heridos leves en 2013 aumentaron un 10% respecto del año anterior un 11% en vías interurbanas y un 9% en vías urbanas.

Tabla 122. Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. Año 2013

Tipo de vía	ACCIDENTES CONVÍCTIMAS		FALLECIDOS*	HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.565	27%	45	297	46%	1.328	28%
Vías urbanas	4.270	73%	24	349	54%	3.451	72%
Total	5.835	100%	69	646	100%	4.779	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 123. Víctimas mortales y heridos según sexo en bicicletas. Año 2013

Sexo	FALLECIDOS*		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	Número	%	Número	%	
Hombres	65	580	90%	3.912	82%	
Mujeres	4	62	10%	827	17%	
Sin especificar	0	4	1%	40	1%	
Total	69	646	100%	4.779	100%	

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 124. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en bicicletas. Año 2013

Grupos de edad	FALLECIDOS*		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	Número	%	Número	%	
0-14	5	44	7%	288	6%	
15-24	6	80	12%	928	19%	
25-34	5	87	13%	958	20%	
35-44	12	128	20%	999	21%	
45-54	7	120	19%	740	15%	
55-64	14	88	14%	412	9%	
65-74	9	47	7%	186	4%	
75 y más	11	32	5%	71	1%	
Sin especificar	0	20	3%	197	4%	
Total	69	646	100%	4.779	100%	

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 125. Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013-2012
Vías interurbanas	68	59	55	67	43	43	49	37	53	45	-8
Vías urbanas	21	23	20	22	11	13	18	12	19	24	5
Total	89	82	75	89	54	56	67	49	72	69	-3

Tabla 126. Evolución de los heridos graves en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	270	234	294	267	235	268	258	304	304	297	-2%	1%
Vías urbanas	200	214	189	197	205	221	209	285	268	349	30%	6%
Total	470	448	483	464	440	489	467	589	572	646	13%	4%

Tabla 127. Evolución de los heridos leves en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	559	509	632	728	686	826	881	1.119	1.192	1.328	11%	10%
Vías urbanas	1.281	1.244	1.251	1.376	1.676	1.947	2.081	2.593	3.170	3.451	9%	12%
Total	1.840	1.753	1.883	2.104	2.362	2.773	2.962	3.712	4.362	4.779	10%	11%

Usuarios de ciclomotores

En 2013 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 7.441, un 8% del total, porcentaje superior a la proporción que representan los ciclomotores en el parque de vehículos, ya que el número de ciclomotores constituye el 6% del parque.

En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor, 6.184 accidentes que suponen el 83% de los mismos, y también es en las vías urbanas donde se registra el mayor número de heridos graves, 551 de 818 ciclistas. Sin embargo, los fallecidos se produjeron mayoritariamente en vías interurbanas, 34 de los 54 ciclistas muertos.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 50 de los 54 fallecidos en estos vehículos en 2013 eran hombres, como lo eran el 80% de los heridos graves y el 68% de los leves.

En el año 2013, el grupo de edad de 15 a 24 años es el que presenta las cifras más elevadas de fallecidos, heridos graves y heridos leves en ciclomotor.

En 2013 ha habido menos ciclistas fallecidos y heridos graves que en 2012. En las vías interurbanas en 2013 ha habido 8 fallecidos menos y en las vías urbanas 4 menos. En cuanto al número de personas que resultaron heridas graves, en vías interurbanas ha disminuido un 4% respecto a 2012, mientras que en vías urbanas ha aumentado un 12%.

Tabla 128. Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	ACCIDENTES CONVÍCTIMAS		FALLECIDOS*	HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.257	17%	34	267	33%	1.076	15%
Vías urbanas	6.184	83%	20	551	67%	5.877	85%
Total	7.441	100%	54	818	100%	6.953	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 129. Víctimas mortales y heridos según sexo en ciclomotores. Año 2013

Sexo	FALLECIDOS*	HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	50	656	80%	4.703	68%
Mujeres	4	159	19%	2.187	31%
Sin especificar	0	3	0%	63	1%
Total	54	818	100%	6.953	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 130. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en ciclomotores. Año 2013

Grupos de edad	FALLECIDOS*	HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	0	7	1%	39	1%
15-24	14	331	40%	2.886	42%
25-34	3	141	17%	1.514	22%
35-44	7	119	15%	1.058	15%
45-54	7	81	10%	641	9%
55-64	8	51	6%	329	5%
65-74	7	40	5%	157	2%
75 y más	8	32	4%	88	1%
Sin especificar	0	16	2%	241	3%
Total	54	818	100%	6.953	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 131. Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013 - 2012
Vías interurbanas	186	174	175	141	105	88	54	37	42	34	-8
Vías urbanas	175	139	133	107	78	68	46	37	24	20	-4
Total	361	313	308	248	183	156	100	74	66	54	-12

Tabla 132. Evolución de los heridos graves en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
	Vías interurbanas	1.321	1.300	1.403	1.125	873	605	406	374	279	267	-4%
Vías urbanas	2.131	2.047	1.782	1.430	1.150	859	608	584	492	551	12%	-14%
Total	3.452	3.347	3.185	2.555	2.023	1.464	1.014	958	771	818	6%	-15%

Usuario de motocicletas

Los usuarios de las motocicletas participaron en el 22% del total de accidentes con víctimas, esto es en 19.851 accidentes participó al menos un motorista. El 73% de los accidentes con víctimas en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 54% de los motoristas heridos graves y el 75% de los heridos leves. Por su parte, las lesiones mortales se producen con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 67% de los motoristas fallecieron a causa de accidentes ocurridos en esas vías.

Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 91% de los fallecidos, un 87% de los heridos graves y un 80% de los heridos leves.

En relación a la edad de los motoristas son los grupos de 25 a 34 años y de 35 a 44 años los que tienen una mayor presencia, acumulando el 57% de los fallecidos, el 54% de los heridos graves y el 57% de los leves.

En 2013, en las vías interurbanas, los fallecidos y heridos graves en motocicleta han descendido respecto a 2012 un 2% y un 8% respectivamente. En las vías urbanas se han producido aumentos tanto en los fallecidos, de 94 a 98, como en los heridos graves, un 13%.

116

Tabla 133. Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	5.282	27%	203	67%	1.152	46%	4.472	25%
Vías urbanas	14.569	73%	98	33%	1.358	54%	13.495	75%
Total	19.851	100%	301	100%	2.510	100%	17.967	100%

Tabla 134. Víctimas mortales y heridos según sexo en motocicletas. Año 2013

Sexo	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	274	91%	2.195	87%	14.294	80%
Mujeres	26	9%	310	12%	3.603	20%
Sin especificar	1	0%	5	0%	70	0%
Total	301	100%	2.510	100%	17.967	100%

Tabla 135. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en motocicletas. Año 2013

Grupos de edad	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	0	0%	6	0%	105	1%
15-24	24	8%	229	9%	2.012	11%
25-34	76	25%	596	24%	5.270	29%
35-44	96	32%	765	30%	5.095	28%
45-54	62	21%	540	22%	3.362	19%
55-64	34	11%	256	10%	1.325	7%
65-74	8	3%	57	2%	267	1%
75 y más	0	0%	12	0%	50	0%
Sin especificar	1	0%	49	2%	481	3%
Total	301	100%	2.510	100%	17.967	100%

Tabla 136. Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	304	358	368	471	359	325	279	251	208	203	-2%	-4%
Vías urbanas	96	114	113	161	136	113	107	97	94	98	4	
Total	400	472	481	632	495	438	386	348	302	301	0%	-3%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 137. Evolución de los heridos graves en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	1.222	1.591	1.891	2.091	1.783	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	-8%	-1%
Vías urbanas	917	1.085	1.257	1.385	1.314	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	13%	4%
Total	2.139	2.676	3.148	3.476	3.097	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2%	2%

Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 71.466 accidentes con víctimas, esto es, en el 80% de los accidentes registrados en 2013, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 67%.

De los 1.680 fallecidos por accidente de tráfico en 2013, el 43% (715) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. Respecto de los 10.086 heridos graves por accidente de tráfico, el 33% (3.326) eran ocupantes de turismo, y en cuanto a los 114.634 heridos leves, el 58% (66.742) iban en ese tipo de vehículo.

El 58% de los accidentes con víctimas en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los accidentes en las vías interurbanas en donde han ocurrido el 90% de las víctimas mortales en turismo, el 78% de los heridos graves y el 58% de los heridos leves.

El 70% de ocupantes de turismos fallecidos eran hombres, un porcentaje que disminuye al 62%, en el caso de los heridos graves, y el 51%, en el caso de los heridos leves.

El grupo de edad de 25 a 34 años es el que presenta el porcentaje mayor de fallecidos (16%), heridos graves (22%) y heridos leves (25%). Los fallecidos de 75 años y más han supuesto el 14% de los fallecidos en turismos.

En el año 2013 han disminuido un 20% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto del año 2012; en el caso de los heridos graves, este descenso ha sido del 20%. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha pasado de 71 a 72, y el número de heridos graves ha aumentado un 7%.

118

Tabla 138. Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	30.132	42%	643	90%	2.595	78%	38.936	58%
Vías urbanas	41.334	58%	72	10%	731	22%	27.806	42%
Total	71.466	100%	715	100%	3.326	100%	66.742	100%

Tabla 139. Víctimas mortales y heridos según sexo en turismos. Año 2013

Sexo	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	503	70%	2.051	62%	34.279	51%
Mujeres	210	29%	1.254	38%	31.779	48%
Sin especificar	2	0%	21	1%	684	1%
Total	715	100%	3.326	100%	66.742	100%

Tabla 140. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en turismos. Año 2013

Grupos de edad	FALLECIDOS		HERIDOS GRAVES		HERIDOS LEVES	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	23	3%	108	3%	3.352	5%
15-24	98	14%	530	16%	11.863	18%
25-34	111	16%	718	22%	16.393	25%
35-44	112	16%	583	18%	13.182	20%
45-54	117	16%	452	14%	8.602	13%
55-64	71	10%	337	10%	5.119	8%
65-74	76	11%	285	9%	3.024	5%
75 y más	100	14%	224	7%	2.074	3%
Sin especificar	7	1%	89	3%	3.133	5%
Total	715	100%	3.326	100%	66.742	100%

Tabla 141. Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	2.466	2.242	1.941	1.695	1.378	1.162	1.113	902	801	643	-20%	-14%
Vías urbanas	226	148	154	126	123	101	84	75	71	72	1	-12%
Total	2.692	2.390	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	977	872	715	-18%	-14%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 142. Evolución de los heridos graves en turismos vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	9.488	9.178	8.480	7.341	6.208	4.791	4.320	3.691	3.236	2.595	-20%	-13%
Vías urbanas	1.577	1.320	1.219	1.081	913	891	661	683	685	731	7%	-8%
Total	11.065	10.498	9.699	8.422	7.121	5.682	4.981	4.374	3.921	3.326	-15%	-13%

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

En 2013 las furgonetas estuvieron implicadas en un porcentaje de accidentes con víctimas ligeramente mayor en las vías urbanas (51%) que en las interurbanas (49%). Sin embargo, es en estas últimas vías donde se han producido la mayoría de fallecidos y heridos graves en accidentes con implicación de furgonetas. En el caso de los propios ocupantes de furgonetas, 49 de 52 fallecidos y un 88% de heridos graves se produjeron en vías interurbanas. En el caso de los ocupantes de otros vehículos o peatones implicados en accidentes con furgonetas, 61 de 90 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2013 ha habido 31 fallecidos menos en furgonetas que en el año 2012. También ha habido menos heridos graves ocupantes de estos vehículos, un 13% menos que en 2012.

Tabla 143. Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*		Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos graves ocupantes		Heridos leves ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.761	49%	110	77%	49	61	247	88%	2810	69%
Vías urbanas	3.921	51%	32	23%	3	29	35	12%	1.276	31%
Total	7.682	100%	142	100%	52	90	282	100%	4.086	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 144. Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013/2012
Vías interurbanas	217	195	225	196	152	140	101	82	81	49	-32
Vías urbanas	18	10	5	5	6	7	3	5	2	3	1
Total	235	205	230	201	158	147	104	87	83	52	-31

Tabla 145. Evolución de los heridos graves en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	830	928	998	905	750	504	379	352	292	247	-15%	-13%
Vías urbanas	76	67	71	58	57	54	42	40	32	35	3	
Total	906	995	1.069	963	807	558	421	392	324	282	-13%	-12%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.926 accidentes con víctimas y su incidencia fue ligeramente mayor en las vías interurbanas (53%) que en las urbanas (47%). En cuanto a los fallecidos ocupantes, fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión), heridos graves y heridos leves ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, se produjeron mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas.

En el año 2013 en vías interurbanas ha habido 4 fallecidos más que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA y 4 heridos graves menos que en 2012. En las vías urbanas ha habido en ese tipo de camión 2 fallecidos y 4 heridos graves menos.

Tabla 146. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total *		Fallecidos ocupantes *	Fallecidos terceros *	Heridos graves ocupantes *		Heridos leves ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.016	53%	48		16	32	41		436	71%
Vías urbanas	910	47%	18		0	18	5		182	29%
Total	1.926	100%	66		16	50	46		618	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 147. Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013/2012
Vías interurbanas	51	38	37	29	21	21	11	10	12	16	4
Vías urbanas	6	2	1	0	3	2	0	2	2	0	-2
Total	57	40	38	29	24	23	11	12	14	16	2

Tabla 148. Evolución de los heridos graves en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013/2012
Vías interurbanas	158	193	183	150	149	74	82	64	45	41	-4
Vías urbanas	14	17	22	22	7	13	12	7	9	5	-4
Total	172	210	205	172	156	87	94	71	54	46	-8

Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 2.739 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (89%). Respecto de los fallecidos ocupantes, fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión), heridos graves y heridos leves ocupantes, se produjeron en su práctica totalidad en accidentes ocurridos en vías interurbanas.

En el año 2013 en vías interurbanas ha habido 8 fallecidos menos ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2012 y también los heridos graves ocupantes de estos vehículos han disminuido (9% menos). En las vías urbanas no se ha producido disminución.

Tabla 149. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*		Fallecidos terceros		Heridos graves ocupantes		Heridos leves ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	2.448	89%	201	93%	42	159	92%	143	96%	791	94%	
Vías urbanas	291	11%	15	7%	1	14	8%	6	4%	54	6%	
Total	2.739	100%	216	100%	43	173	100%	149	100%	845	100%	

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 150. Evolución de los fallecidos en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013/2012
Vías interurbanas	146	138	135	92	81	69	68	71	50	42	-8
Vías urbanas	4	2	0	0	0	0	2	2	0	1	1
Total	150	140	135	92	81	69	70	73	50	43	-7

Tabla 151. Evolución de los heridos graves en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación ¹ 2013/2012	Variación Interanual 2004-2013
Vías interurbanas	507	483	496	421	332	229	189	198	158	143	-9%	-13%
Vías urbanas	14	14	5	5	7	6	10	6	2	6	4	
Total	521	497	501	426	339	235	199	204	160	149	-7%	-13%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Los usuarios de autobuses

En el año 2013 hubo 1.816 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 85% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías en las que sucedieron 1.536 accidentes en los que falleció 1 persona que viajaba en autobús, resultaron heridos graves 46 ocupantes del autobús y 1.315 fueron heridos leves. En las vías interurbanas, en las que hubo 280 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, fallecieron 10 ocupantes, 28 resultaron heridos graves y 326 leves.

122

En el año 2013 en las vías interurbanas ha habido 9 fallecidos y 16 heridos graves más que en 2012, y en las vías urbanas ha habido 1 fallecido menos y 15 heridos graves más que el año anterior. El aumento en los fallecidos y heridos graves en vías interurbanas se ha debido en gran medida al accidente ocurrido en Ávila, en el que fallecieron 9 ocupantes y resultaron heridos graves 6.

Tabla 152. Accidentes de tráfico con víctimas con autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos graves ocupantes*	Heridos leves ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	280	15%	23	10	13	28	326	20%
Vías urbanas	1.536	85%	16	1	15	46	1.315	80%
Total	1.816	100%	39	11	28	74	1.641	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 153. Evolución de los fallecidos en autobuses en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013/2012
Vías interurbanas	4	25	34	14	26	20	2	3	1	10	9
Vías urbanas	0	1	1	1	1	1	2	0	2	1	-1
Total	4	26	35	15	27	21	4	3	3	11	8

Tabla 154. Evolución de los heridos graves en autobuses en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013

Tipo de vía	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Dif 2013/2012
Vías interurbanas	53	125	129	45	61	75	25	23	12	28	16
Vías urbanas	38	28	58	50	30	48	52	42	31	46	15
Total	91	153	187	95	91	123	77	65	43	74	31

Figura 49. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas, 2013

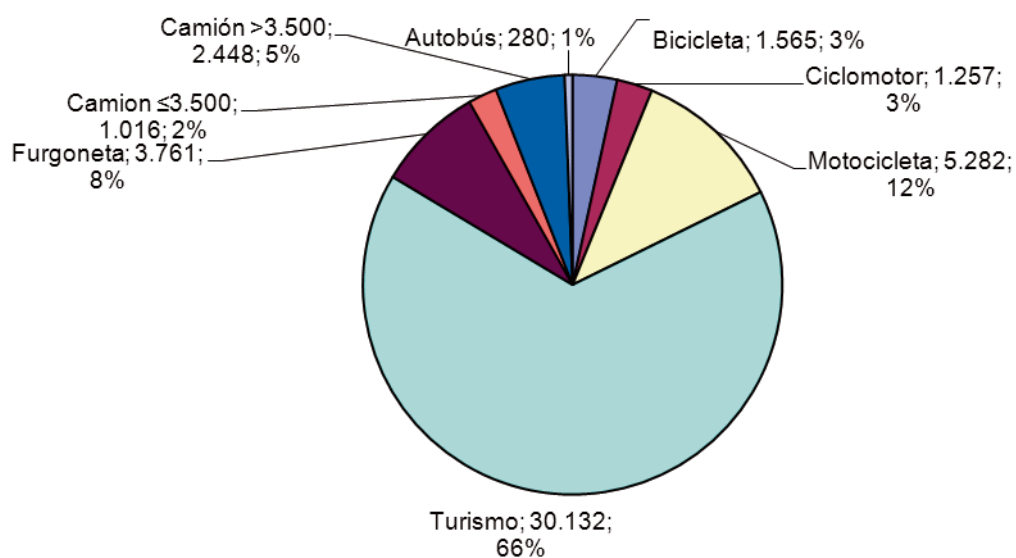
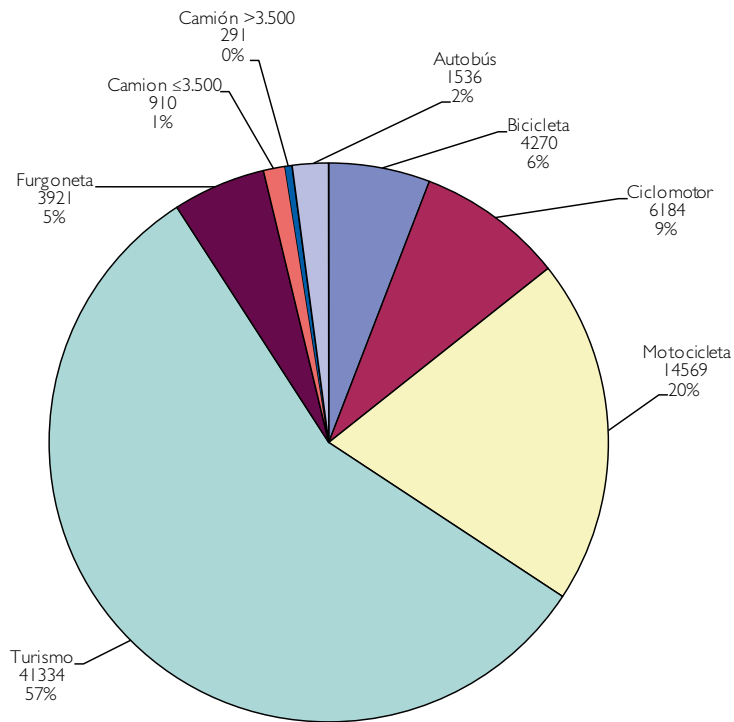


Figura 50. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas, 2013



8

Otros factores concurrentes

125

La velocidad

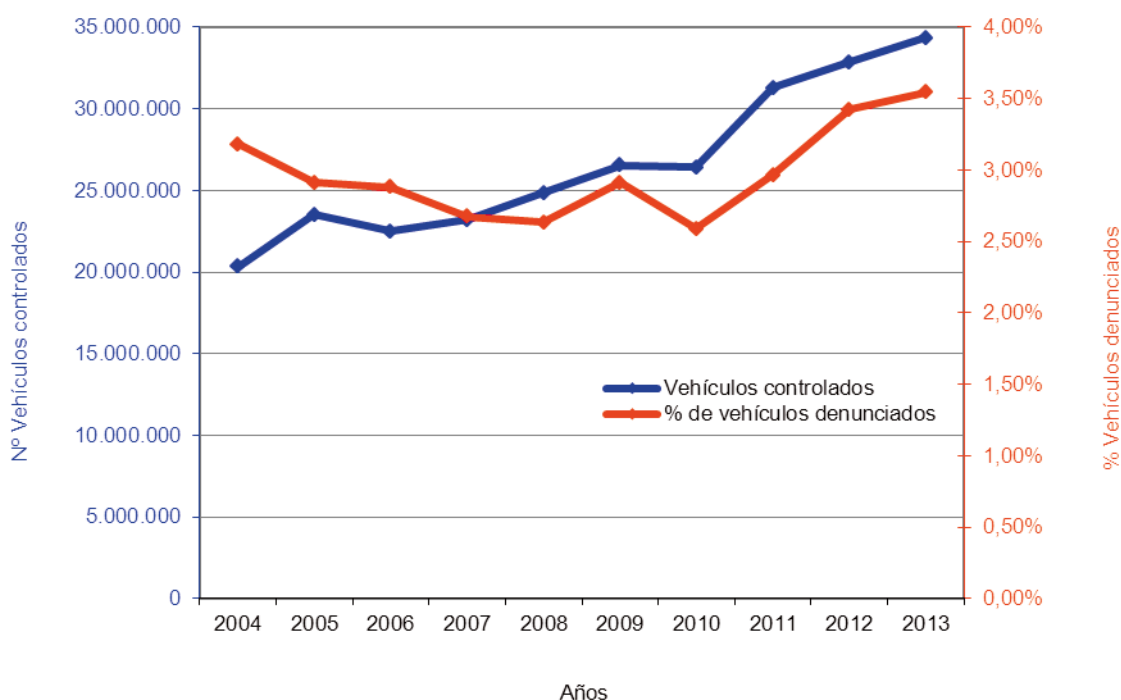
La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2013 y este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 22% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

En el año 2013 el total de denuncias de la Dirección General de Tráfico fue de 4.020.262, de estas 2.170.881 estaban vinculadas a la velocidad (54%). Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil² en el año 2013 realizó controles de velocidad a más de 34 millones de vehículos, resultando denunciados 1.218.048 vehículos. Respecto de 2012, se han controlado 1.500.000 vehículos más y el porcentaje de vehículos denunciados ha subido del 3,4% en 2012 al 3,5% en 2013.

² Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

Figura 51. Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2004 -2013



En el año 2012, la Dirección General de Tráfico realizó la última campaña de medición de la "velocidad libre" en las carreteras españolas. Los resultados de este estudio se incluyeron en el informe del 2012 y se recogen de nuevo en este informe al ser los indicadores más actualizados disponibles sobre velocidad libre. Los indicadores obtenidos describen la velocidad que escogen los conductores en condiciones ideales: muy poco tráfico, nula presencia policial o de vigilancia, buen tiempo y tramos de carretera propicios (ausencia de entradas y salidas, tramos rectos y con poco o nulo desnivel).

Las mediciones distinguen entre el comportamiento de noche y de día. Las siguientes tablas recogen diferentes indicadores distinguiendo por tipo de vía (y sus límites de velocidad genéricos) y por tipo de vehículo.

Tabla 155. Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos ligeros. Año 2012

Vehículos ligeros	Límite 120 km/h		Límite 100 km/h		Límite 90 km/h			
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	118,1	117,4	107,8	107,3	94,2	97,8	92,6	94,6
Percentil 2,5	85	83	65	68	64	66	57	61
Percentil 85	133	130	127	125	115	117	108	110
Percentil 97,5	154	151	145	147	133	137	127	133
% vehículos superan velocidad límite	39,5%	32,6%	27,8%	22,6%	37,2%	25,6%	43,8%	47,5%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 km/h	19,4%	16,1%	11,9%	10,0%	21,8%	25,9%	25,5%	28,8%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 km/h	8,7%	7,2%	4,4%	4,3%	9,8%	11,9%	12,9%	15,2%
Número de vehículos observados en la muestra	12.356	5.028	38.079	15.456	4.189	1.287	9.205	2.644

Para los vehículos ligeros, las velocidades medias no son muy altas, excepto en las carreteras convencionales con límite de velocidad de 90 kilómetros/hora, donde la velocidad media es superior al límite de velocidad. De hecho más del 85% de los conductores de vehículos no superan en 20 kilómetros/hora el límite de velocidad, exceptuando de nuevo las carreteras convencionales más lentas y de noche. Es destacable que en las autovías alrededor de un 10% de los conductores de vehículos superan en 10 kilómetros/hora la velocidad límite.

Tabla 156. Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos a dos ruedas a motor. Año 2012

Motocicletas	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	125,6	123,5	107,3	102,7	73,9	93,8	92,4	98,3
Percentil 2,5	90	89	43	49	19	25	18	43
Percentil 85	144	142	131	124	110	126	113	121
Percentil 97,5	164	180	156	144	130	147	149	146
% vehículos superan velocidad límite	51,8%	47,9%	33,1%	20,9%	28,1%	47,4%	37,1%	51,8%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 km/h	33,7%	27,4%	16,9%	10,5%	18,2%	29,5%	23,8%	35,4%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 km/h	19,1%	17,6%	8,1%	4,0%	6,0%	18,9%	18,3%	27,3%
Número de vehículos observados en la muestra	293	131	1.053	667	100	12	180	47

Aunque el número de vehículos a dos ruedas observados es más reducido, especialmente de noche, se constata, al igual que para los vehículos ligeros, el mejor comportamiento de los conductores de estos vehículos en las autovías frente al resto de tipos de vías.

Tabla 157. Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos pesados. Año 2012

Vehículos pesados	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	noche
Velocidad media	92,8	92,1	89,8	89,5	82,2	80,9	81,1	78,9
Percentil 2,5	75	78	73	76	61	66	49	49
Percentil 85	98	96	99	97	94	96	91	93
Percentil 97,5	123	129	124	118	112	122	107	107
% vehículos superan velocidad límite	13,1%	11,7%	15,0%	2,0%	25,0%	37,7%	44,0%	47,1%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 km/h	7,6%	6,8%	8,1%	0,7%	7,0%	6,2%	18,3%	21,9%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 km/h	3,4%	3,7%	3,7%	0,3%	3,2%	4,7%	5,0%	5,0%
Número de vehículos observados en la muestra	3.069	1.676	9.793	3.933	1.088	139	1.623	116
	100 km/h máximo				90 km/h máximo			

Los vehículos pesados muestran, como es de esperar, un comportamiento en velocidad libre más en consonancia con los límites de velocidad que los vehículos ligeros. El percentil 85 (velocidad que no superan el 85% de los vehículos) casi cae dentro de los límites de velocidad de estos vehículos (se supera ligeramente en carreteras convencionales) y, entre un 0,3% y un 5% de los vehículos supera en 20 kilómetros/hora su velocidad límite.

El alcohol y las drogas

Prevalencia de consumo de sustancias en conductores

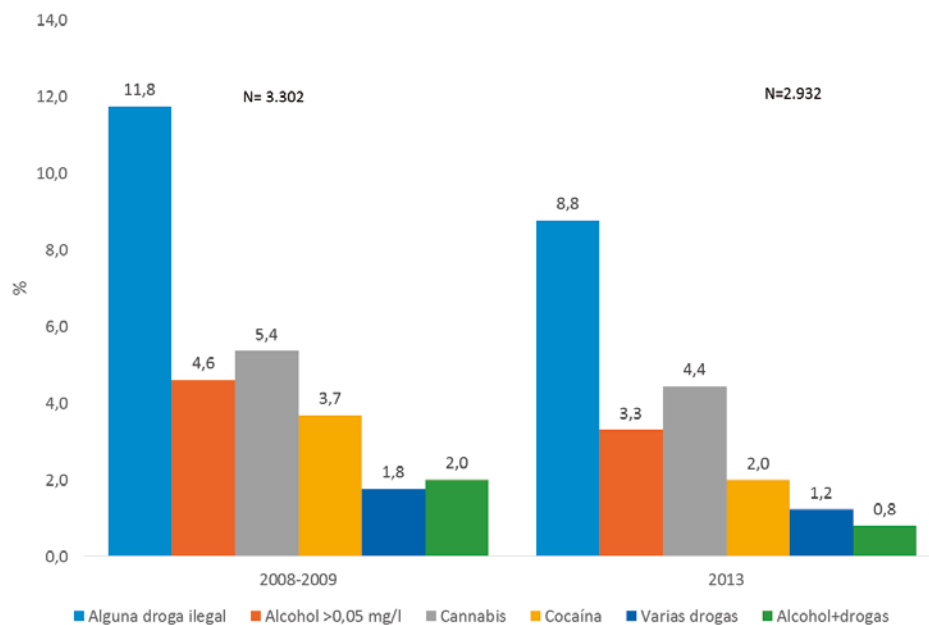
El 12% de españoles que conducen turismos han consumido alguna droga de comercio ilegal y/o alcohol, antes de conducir. Este es el dato general del estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas elaborado por la DGT durante 2013.

Otros datos relevantes del estudio (en base a la determinación de sustancias en fluido oral realizada en la vía pública), son:

- Un 8,8% de los conductores han tenido consumo reciente de drogas, con o sin alcohol.
- Un 4,1% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol (por encima de 0,05 miligramos por litro de aire), con o sin drogas.
- Un 3,3% de los conductores dieron positivo al test de alcohol (>0,05 mg/l de aire espirado) sin haber consumido drogas.
- Un 8,0% de los conductores presentaron consumo reciente de drogas sin haber tomado alcohol.
- Como droga de único consumo, la más consumida entre los conductores continúa siendo el cannabis (4,4%), seguida de la cocaína (2,0%). El 1,2% han consumido varias sustancias.

En comparación con los datos previos de prevalencia disponibles (años 2008-2009, estudio DRUID, figura 52), se observa una disminución significativa de los casos positivos a alguna droga (8,8% en 2013 frente a 11,8% en estudio DRUID). La cocaína también disminuye de forma significativa (2,0% en 2013 frente a 3,7% en DRUID). Otras sustancias con tendencia decreciente en su consumo son el cannabis (4,4% frente a 5,4% en DRUID) y la combinación de varias sustancias (1,2% frente a 1,8% en DRUID).

Figura 52. Prevalencia de consumo de drogas en conductores españoles (%). Estudios 2008-2009 y 2013. Prueba de cribado o indiciaria (Fuente: DGT)



Presencia de sustancias psicoactivas en conductores y peatones fallecidos en accidente de tráfico

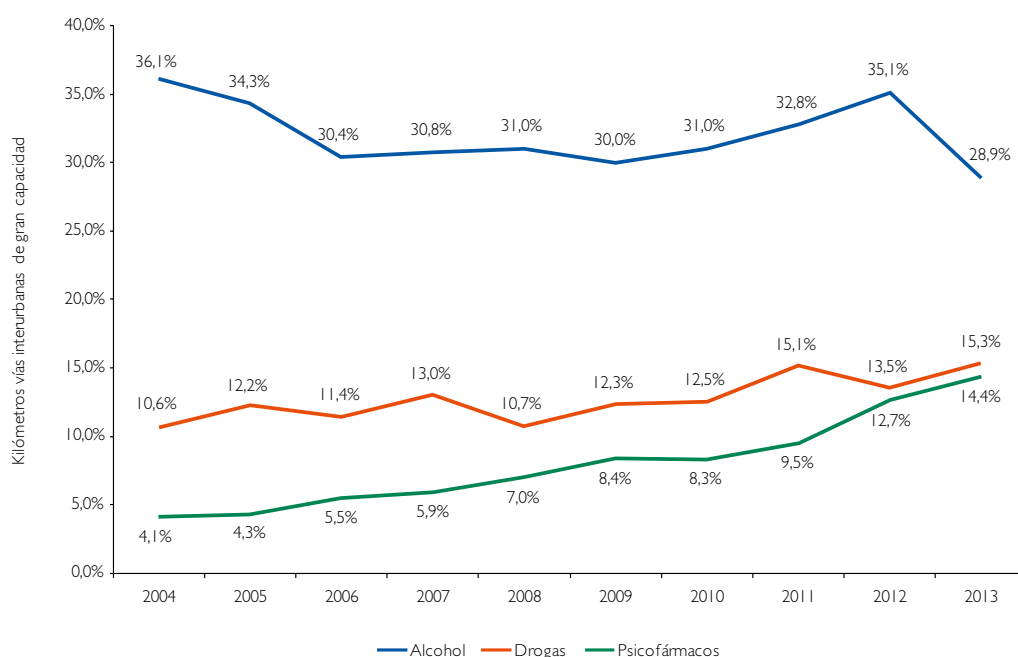
En su informe correspondiente a los análisis realizados en fallecidos por accidente de tráfico en 2013, el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), notifica un total de 784 fallecidos por accidente de tráfico repartidos entre conductores (557), peatones (161) y acompañantes (66). Esto supone, respecto al total de fallecidos en 2013, una proporción del 55% en el caso de conductores y del 43% para los peatones.

Desde el punto de vista toxicológico, el 43,1% de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo de ellos el 94,2% hombres. El alcohol (>0,3 g/litro) aparece en el 67,1% de los casos, drogas de comercio ilegal en el 35,4% y psicofármacos en el 33,3%. De los positivos a drogas, en más de la mitad de los casos (55,3%) se detecta cocaína, en el 43,5% cannabis, opiáceos en el 16,5%, anfetaminas en el 4,7% y ketamina en el 2,3%.

Entre los peatones, el 44,1% (71 casos) de los peatones fallecidos presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol (por encima de 0,3 gramos por litro). En el 47,9% de los casos con resultados positivos se detecta alcohol solo o asociado a drogas y/o psicofármacos. En un 11,3% de los casos con resultados positivos se detectan drogas de comercio ilegal solas o asociadas con alcohol y/o psicofármacos. Finalmente, en el 56,3% de los casos con resultados positivos se detectan psicofármacos solos o asociados con drogas y/o alcohol.

La evolución, en porcentaje, respecto al total de conductores analizados cada año, indica que el alcohol ha sufrido una disminución respecto a 2012 (28,9% frente a 35,1%) siendo menor si se compara con 2009 (30%). Las drogas en general han sufrido un ligero aumento pasando de 12,3% en 2009 a 15,3% en 2013 y los psicofármacos han experimentado un notable incremento desde el 8,4% en 2009 a 14,4% en 2013.

Figura 53. Evolución de la prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas en conductores españoles, 2004 a 2013 (%). Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses



Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)

Alcohol

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil³ ha realizado durante 2013 un total de 5.652.308 controles preventivos que supone un descenso sobre los efectuados en 2012 (0,5%). El porcentaje de pruebas de alcoholemia positivas a causa de un accidente triplica el porcentaje de positivos realizados en controles preventivos.

Tabla 158. Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2013

Pruebas	Por accidente	Por infracción	Control preventivo
Número total de pruebas	100.858	711.273	5.652.308
Pruebas con resultado positivo	5.131	6.737	93.357
Porcentaje de pruebas positivas	5,1%	1%	1,7%

Drogas

De los 4.563 controles sobre otras drogas distintas al alcohol que ha realizado la ATGC en el año 2013, se han remitido un total de 1.986 muestras de fluido oral a los laboratorios (el 44%), con objeto de su confirmación. La distribución de las pruebas indiciarias realizadas en 2013 se muestra en la tabla 159:

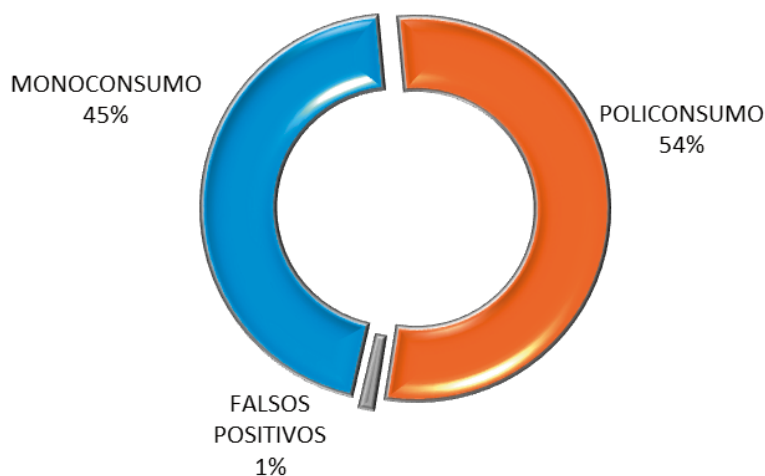
Tabla 159. Pruebas de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2013

Pruebas	Por accidente	Por infracción	Control preventivo
Número total de pruebas	82	196	4.285
Pruebas con resultado positivo	53	166	2.038
Porcentaje de pruebas positivas	n.d	84,7%	47,6%

Los resultados en laboratorio relativos a drogas ilegales (excluido el alcohol) destacan por dos aspectos: en primer lugar, la baja proporción de resultados negativos, de un 1%, que supone la tasa de falsos positivos. En segundo lugar, la alta proporción de positivos a más de una sustancia (como consecuencia de tratarse de controles dirigidos o de procedimiento "anidado"): un 55% de los casos positivos, lo fueron a dos o más sustancias, como se muestra en la figura 54.

³ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

Figura 54. Distribución de los resultados toxicológicos de las pruebas de control de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, según número de sustancias halladas, en el año 2013. Fuente: DGT



Como sustancia única detectada (monoconsumo), el cannabis es la sustancia hallada con más frecuencia (37,7% sobre el total (1.986)), le siguen a gran distancia la cocaína (3,9%) y las anfetaminas (2,1%). Como policonsumo, en cambio, la cocaína es la sustancia más frecuentemente aparecida (84% de los casos de policonsumo), seguida por el cannabis (80% de los casos). Como combinación más frecuente, destaca la de cannabis con cocaína (20,8%) seguida de cannabis, cocaína y anfetaminas (9,7%) y de cannabis con anfetaminas (6,1%).

La distracción

La distracción aparece como factor concurrente en un 38% de los accidentes con víctimas. En vía interurbana la distracción se presenta como factor en un 44% de los casos y en las vías urbanas en un 33%.

Uno de los motivos que conlleva a la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2013 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil⁴ formuló 126.345 denuncias por utilización del teléfono móvil. Esta cifra supone un 4% más que en 2012.

Según los datos recogidos en la última encuesta no participativa realizada en 2012 (es decir, los estudios observacionales en los que un encuestador no identificable por los usuarios de las vías realiza las tomas de datos de las variables de interés mediante la observación simple) por la Dirección General de Tráfico, en torno al 3% de los conductores usan el teléfono móvil mientras conducen (3,5% en vías urbanas y 2,2% en vías interurbanas).

⁴ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

Las infracciones

En el año 2013 se ha estudiado la accidentabilidad en relación a los conductores infractores. De los 45.067 conductores implicados en un accidente de tráfico en el ámbito de competencia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se han identificado a 42.623 conductores, no contando con información sobre 2.444 conductores (5,4% del total). Para los conductores implicados en accidente de tráfico que se han identificado en la base de datos de conductores (42.623) se obtiene la siguiente información: 5.111 conductores (12%) habían cometido una infracción con pérdida de puntos en el año 2013 y eran reincidentes 2.947 conductores (6,9%). Estas cifras son superiores a las que se observan en la población general, en las que la proporción de infractores en el año 2013 fue de un 4,6% y la de reincidentes del 2,2%.

Tabla 160. Infractores e infractores reincidentes implicados en accidentes con víctimas. Año 2013

Conductores	Total	Infractores 2013*	% sobre el total	Infractores Reincidentes**	% sobre el total
No implicados en accidentes con víctimas	26.359.037	1.207.771	4,6 %	590.353	2,2%
Implicados en accidentes con víctimas (y con información)	42.623	5.111	12,0%	2.947	6,9%
Total	26.401.660	1.212.882		593.300	-

* Conductor que tenga una o más infracciones con pérdida de puntos durante el año 2013.

** Conductor que tenga más de una infracción en el periodo 2006-2013 y que al menos una de esas infracciones se haya ocasionado en el año 2013.

Durante el año 2013 al menos el 49% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción según la opinión del agente informante. En la comparativa con el año 2012 no hay grandes diferencias en la distribución porcentual de las infracciones cometidas por los conductores implicados en accidentes en las vías interurbanas. Sin embargo comparando el año 2013 con el 2004 se puede observar que las infracciones de velocidad han pasado de suponer el 20% en 2004 al 12% en 2013. Asimismo, los conductores infractores suponían el 59% del total en 2004 descendiendo al 51% en 2013.

Cuando el accidente tiene lugar en vías urbanas al menos el 45% de los conductores cometieron alguna infracción en 2013. Respecto del año 2012 se observa un incremento en el porcentaje de conductores que o bien no han cometido infracciones o bien se desconoce su comportamiento. Comparando con la situación diez años atrás, las infracciones de velocidad han pasado del 7% en 2004 al 3% en 2013. En este periodo de tiempo tanto la conducción distraída como las infracciones de prioridad se han reducido algo más de la mitad.

Tabla 161. Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2004, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Vía	Infracción	2004	2009	2010	2011	2012	2013
Interurbana	Solo velocidad (Nº)	2.756	3.097	3.194	2.744	2.616	2.657
	% sobre total conductores implicados	4%	5%	5%	5%	4%	4%
	Velocidad y otra (Nº)	11.498	7.096	6.021	5.363	5.103	4.974
	% sobre total conductores implicados	16%	10%	9%	9%	9%	8%
	Conducción distraída (Nº)	13.118	11.206	10.802	10.377	10.282	10.903
	% sobre total conductores implicados	18%	16%	16%	17%	18%	17%
	Circular por sentido contrario (Nº)	198	124	116	139	110	105
	% sobre total conductores implicados	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Adelantar antirreglamentariamente (Nº)	1.407	752	611	502	500	488
	% sobre total conductores implicados	2%	1%	1%	1%	1%	1%
	No mantener distancia de seguridad (Nº)	2.995	2.334	2.285	2.000	1.984	2.135
	% sobre total conductores implicados	4%	3%	3%	3%	3%	3%
	Infracciones de prioridad (Nº)	4.554	2.941	2.776	2.605	2.558	2.749
	% sobre total conductores implicados	6%	4%	4%	4%	4%	4%
	Otras infracciones no de velocidad (Nº)	6.776	7.800	7.746	6.948	6.644	7.773
	% sobre total conductores implicados	9%	11%	12%	12%	11%	12%
Ninguna / Se ignora (Nº)	30.627	33.001	32.208	29.340	28.620	31.149	
% sobre total conductores implicados	41%	48%	49%	49%	49%	49%	
Total conductores implicados en accidentes con víctimas		73.929	68.351	65.759	60.018	58.417	62.933
Urbana	Solo velocidad (Nº)	800	573	443	420	467	426
	% sobre total conductores implicados	1%	1%	1%	1%	1%	0%
	Velocidad y otra (Nº)	5.075	2.196	2.209	1.933	2.010	2.246
	% sobre total conductores implicados	6%	3%	3%	2%	2%	3%
	Conducción distraída (Nº)	13.992	5.604	5.557	5.841	5.826	6.528
	% sobre total conductores implicados	16%	7%	7%	7%	7%	7%
	Circular por sentido contrario (Nº)	383	152	188	182	145	168
	% sobre total conductores implicados	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Adelantar antirreglamentariamente (Nº)	1.278	386	313	309	269	316
	% sobre total conductores implicados	1%	0%	0%	0%	0%	0%
	No mantener distancia de seguridad (Nº)	2.189	976	1.060	1.092	1.045	1.138
	% sobre total conductores implicados	2%	1%	1%	1%	1%	1%
	Infracciones de prioridad (Nº)	13.296	5.737	5.824	5.898	5.607	6.463
	% sobre total conductores implicados	15%	7%	7%	7%	7%	7%
	Otras infracciones no de velocidad (Nº)	13.370	37.311	36.403	35.895	36.277	22.855
	% sobre total conductores implicados	15%	45%	45%	44%	44%	26%
Ninguna / Se ignora (Nº)	37.692	30.010	28.806	30.150	30.635	48.934	
% sobre total conductores implicados	43%	36%	36%	37%	37%	55%	
Total conductores implicados en accidentes con víctimas		88.075	82.945	80.803	81.720	82.281	89.074

En cuanto a los peatones, en el año 2013 este tipo de víctimas ha cometido más infracciones en vías interurbanas que en travesías y calles.

El 37% de los menores de 15 años resultaron lesionados en la calle cuando realizaron alguna actuación que suponía riesgo en el momento del accidente, mientras que en el resto de grupos de edad el porcentaje se sitúa por debajo del 30%.

En relación a la evolución del porcentaje de peatones víctimas que habían cometido infracción en el momento del accidente, en 2013 se aprecia un descenso en las vías interurbanas y las travесías y un aumento en las calles respecto a 2012.

Tabla 162. Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travесías y calles. Años 2004, 2012, 2013

Vía	Edad	Número peatones víctimas que habían cometido infracción			Número total peatones víctimas			% de peatones víctimas que habían cometido infracción		
		2004	2012	2013	2004	2012	2013	2004	2012	2013
Interurbana	Hasta 14 años *	77	43	42	97	74	70			
	De 15 a 24 años	113	43	51	177	92	98	64%		
	De 25 a 44 años	272	116	101	428	251	233	64%	46%	43%
	De 45 a 64 años	236	98	93	375	218	249	63%	45%	37%
	Más de 64 años	307	133	117	450	278	255	68%	48%	46%
	No especificada	43	13	8	76	41	40		32%	
	Total peatones víctimas	1.048	446	412	1.603	954	945	65%	47%	44%
Travesía	Hasta 14 años *	31	5	10	48	25	32			
	De 15 a 24 años	11	7	2	24	12	18			
	De 25 a 44 años	18	6	4	42	22	29			
	De 45 a 64 años	49	3	7	84	20	44			
	Más de 64 años	73	14	14	131	39	73	56%		
	No especificada	11	1	1	24	4	14			
	Total peatones víctimas	193	36	38	353	122	210	55%	30%	18%
Calles	Hasta 14 años *	908	490	598	1.394	1.422	1.610	65%	34%	37%
	De 15 a 24 años	551	240	262	1.042	1.074	1.240	53%	22%	21%
	De 25 a 44 años	912	402	432	1.867	2.083	2.303	49%	19%	19%
	De 45 a 64 años	871	447	491	1.888	2.177	2.459	46%	21%	20%
	Más de 64 años	1.206	590	691	2.573	2.815	3.027	47%	21%	23%
	No especificada	663	127	169	1.401	504	550	47%	25%	31%
	Total peatones víctimas	5.111	2.296	2.643	10.165	10.075	11.189	50%	23%	24%

* El término de infracciones en menores especialmente para los de más corta edad, no es el más adecuado en este contexto, pero con ello quiere indicarse que en el atropello se había producido una actuación que suponía un riesgo

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

El 4% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas no utilizaban casco, al igual que el 1% de los heridos graves. En las vías urbanas 14 de los 98 fallecidos en motocicleta en 2013 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 9% de los heridos graves motoristas.

Tabla 163. Fallecidos y heridos graves en motocicleta en relación al uso del casco. Años 2008-2013

Motocicletas.Vías interurbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fallecidos que no usaban casco	17	11	18	6	11	8
Total de fallecidos en motocicleta	359	325	279	251	208	203
% de no uso de casco	5%	3%	6%	2%	5%	4%
Heridos graves que no usaban casco	52	45	30	22	18	16
Total de heridos graves en motocicleta	1.783	1.619	1.431	1.377	1.251	1.152
% de no uso de casco	3%	3%	2%	2%	1%	1%
Motocicletas.Vías urbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fallecidos que no usaban casco	22	15	10	15	14	14
Total de fallecidos en motocicleta	136	113	107	97	94	98
% de no uso de casco*	16%	13%	9%			
Heridos graves que no usaban casco	161	167	154	189	157	120
Total de heridos graves en motocicleta	1.314	1.413	1.097	1.240	1.204	1.358
% de no uso de casco	12%	12%	14%	15%	13%	9%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Los ciclomotores

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, 8 de 34 no utilizaban casco en vías interurbanas, mientras que en las vías urbanas no murió ningún ciclomotorista sin casco. Comparando 2013 con el año anterior, se observa un descenso de 5 y 3 ciclomotoristas fallecidos sin casco en vías interurbanas y urbanas respectivamente.

Tabla 164. Fallecidos y heridos graves en ciclomotor en relación al uso del casco. Años 2008-2013

Ciclomotores.Vías interurbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fallecidos que no usaban casco	34	24	13	7	13	8
Total de fallecidos en ciclomotor	105	88	54	37	42	34
% de no uso de casco*	32%					
Heridos graves que no usaban casco	123	77	42	35	32	20
Total de heridos graves en ciclomotor	873	605	406	374	279	267
% de no uso de casco	14%	13%	10%	9%	11%	7%
Ciclomotores.Vías urbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fallecidos que no usaban casco	11	12	11	6	3	0
Total de fallecidos en ciclomotor	78	68	46	37	24	20
% de no uso de casco*						
Heridos graves que no usaban casco	178	104	81	75	51	34
Total de heridos graves en ciclomotor	1.150	859	608	584	492	551
% de no uso de casco	15%	12%	13%	13%	10%	6%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Los turismos y las furgonetas

En las vías interurbanas en el año 2013, el 22% de los fallecidos usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 21 de los 75 fallecidos. En lo referido a los heridos graves en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 10% y en las urbanas el 20%.

Tabla 165. Fallecidos y heridos graves en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. Años 2008-2013

Turismos y furgonetas.Vías interurbanas		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fallecidos que no usaban cinturón		356	312	266	222	215	150
Total de fallecidos en turismos y furgonetas		1.530	1.302	1.214	984	882	692
% de no uso de cinturón		23%	24%	22%	23%	24%	22%
Heridos graves que no usaban cinturón		855	636	524	422	393	270
Total de heridos graves en turismos y furgonetas		6.958	5.295	4.699	4.043	3.523	2.842
% de no uso de cinturón		12%	12%	11%	10%	11%	10%
Turismos y furgonetas.Vías urbanas		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fallecidos que no usaban cinturón		47	38	30	32	24	21
Total de fallecidos en turismos y furgonetas		129	108	87	80	73	75
% de no uso de cinturón*		36%	35%				
Heridos graves que no usaban cinturón		269	232	200	203	191	154
Total de heridos graves en turismos y furgonetas		970	945	703	693	715	766
% de no uso de cinturón		28%	25%	28%	29%	27%	20%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

En el año 2012 la Dirección General de Tráfico realizó la última campaña de observación de uso de cinturón y casco en las vías públicas españolas. Respecto del uso de cinturón en turismos y furgonetas se observó que el 90,3% de los conductores llevaban puesto el cinturón de seguridad. Esta cifra es similar en los acompañantes delanteros, un 91,3%. Es decir, menos de 10 de cada 100 personas que ocupan plazas delanteras en turismos o furgonetas no están usando el cinturón de seguridad. En los asientos traseros esta cifra de no uso se eleva hasta casi 20 de cada 100 ocupantes (80,6% de uso). Al producirse una ocupación menor en los asientos traseros que en los delanteros, para el total de ocupantes el porcentaje de uso se convierte en un 88,3%: casi 12 de cada 100 personas que viajan en turismo o furgoneta no usa el cinturón de seguridad.

Los datos anteriores se obtienen de las encuestas no participativas que realiza la Dirección General de Tráfico, en las que se observa el comportamiento de los ocupantes de turismos y furgonetas. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica de estos indicadores desde 2005 hasta 2012.

Tabla 166. Encuesta sobre el uso del cinturón en conductores y acompañantes. Años 2005-2012

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Conductor	Vías interurbanas	81,3%	92,4%	95,3%	95,4%	97,0%	94,4%	94,5%	94,5%
	Vías urbanas	69,4%	81,7%	87,0%	79,7%	88,0%	82,7%	82,7%	86,0%
	Total	74,1%	84,4%	89,1%	83,6%	92,5%	88,6%	88,6%	90,3%
Acompañante delantero	Vías interurbanas	82,6%	93,3%	92,6%	94,1%	96,0%	92,4%	95,3%	95,5%
	Vías urbanas	69,0%	81,5%	86,9%	84,0%	85,8%	83,2%	83,1%	87,1%
	Total	74,8%	85,0%	88,4%	86,8%	90,9%	87,9%	89,2%	91,3%
Delante	Vías interurbanas	81,7%	92,7%	94,3%	94,9%	96,8%	94,1%	94,7%	94,8%
	Vías urbanas	69,3%	81,6%	87,0%	81,1%	87,5%	81,7%	82,8%	86,2%
	Total	74,3%	84,6%	88,8%	84,7%	92,1%	87,9%	88,8%	90,5%
Detrás	Vías interurbanas	56,8%	74,7%	69,9%	80,6%	82,0%	81,1%	84,4%	86,6%
	Vías urbanas	46,7%	58,3%	69,0%	73,8%	62,4%	69,4%	71,8%	74,3%
	Total	50,6%	63,60%	69,3%	75,6%	72,2%	75,7%	78,1%	80,6%
Total	Vías interurbanas	79,3%	89,8%	87,5%	92,9%	95,6%	93,6%	93,2%	92,9%
	Vías urbanas	67,0%	78,7%	82,8%	80,1%	85,6%	81,1%	81,0%	83,7%
	Total	72,0%	81,7%	84,1%	83,4%	90,6%	87,4%	87,1%	88,3%

Tal y como se observa en la tabla anterior, en las vías urbanas se usa menos el cinturón de seguridad que en las interurbanas.

Distinguiendo por zona y tipo de vía, se observa que en las autopistas y autovías la práctica totalidad de los ocupantes utilizan el cinturón de seguridad (el 96% en 2012) y en las carreteras convencionales el uso del cinturón de seguridad es un poco menor (93% en 2012).

Al diferenciar las vías urbanas por tamaño de municipio se observan históricamente tres bloques: las dos ciudades muy grandes, con más de medio millón de habitantes, donde el 90% de los ocupantes usan el cinturón de seguridad. Las ciudades medianas, de al menos 100.000 habitantes, donde el uso ronda el 84%. Y los municipios de menos de 60.000 habitantes, donde el uso del cinturón de seguridad está entre el 70 y el 80%. En 2012, se ha observado una mejoría en los dos últimos grupos.

En la siguiente tabla se presenta la evolución desde 2009 hasta 2012 de estos datos.

Tabla 167. Encuesta sobre el uso del cinturón por tipo de vía y tamaño de municipio. Años 2009-2012

Tipo de vía y tamaño de municipio	2009	2010	2011	2012
Autovía- Autopista	95,9%	95,1%	95,0%	96,2%
Carretera convencional	95,0%	92,4%	91,9%	93,1%
Municipios de más de 1 millón de hab.	90,5%	89,0%	90,9%	89,3%
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	93,2%	83,7%	90,3%	94,2%
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	90,1%	86,4%	84,4%	88,9%
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	88,5%	85,6%	83,3%	90,0%
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	82,2%	78,0%	78,3%	83,3%
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	76,5%	71,9%	71,5%	78,7%

Como resultado del estudio observacional realizado en el año 2012, se obtiene que el uso del casco en motocicletas y ciclomotores es generalizado tanto en vías urbanas como en vías interurbanas, casi 98 de cada 100 usuarios de vehículos de dos ruedas a motor utiliza el casco de seguridad. Sin embargo, en los ciclomotores, cuando llevan un pasajero, el uso del casco no es tan elevado como debería (casi 10 de cada 100 pasajeros no lo emplean).

Tabla 168. Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas. Año 2012

Uso del casco		Conductor	Pasajero	Total
Motocicleta	Vías urbanas	99,3%	95,3%	98,0%
	Vías interurbanas	99,7%	94,7%	97,9%
	Total	99,4%	95,1%	98,0%
Ciclomotor	Vías urbanas	98,3%	91,3%	96,8%
	Vías interurbanas	99,1%	88,0%	95,4%
	Total	98,5%	90,5%	96,4%
Total	Vías urbanas	98,8%	93,0%	97,3%
	Vías interurbanas	99,6%	94,2%	97,9%
	Total	99,0%	93,3%	97,5%

Si se desagregan estos datos por estratos se observan algunas diferencias mayores en el uso del casco por parte de los pasajeros. Tanto en motocicletas como en ciclomotores se usa menos el casco cuanto más pequeño es el municipio.

Tabla 169. Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas por tamaño del municipio, años 2010- 2012

Motocicletas	Conductor			Pasajero			Conductor y pasajero		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Autovía-Autopista	99,2%	99,6%	100,0%	99,8%	99,50%	97,3%	99,2%	99,5%	98,7%
Carretera Convencional	98,3%	99,3%	99,5%	96,7%	94,30%	92,8%	98,3%	97,9%	97,4%
Municipios de más de 1 millón de hab.	100,0%	100,0%	99,7%	97,0%	99,70%	99,8%	99,6%	99,9%	99,7%
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	99,7%	99,2%	99,9%	98,0%	96,40%	99,4%	99,3%	98,8%	99,8%
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	99,4%	98,8%	99,7%	90,3%	95,90%	95,9%	97,1%	98,3%	98,8%
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	99,1%	99,1%	99,3%	84,6%	91,10%	95,8%	95,0%	98,1%	98,5%
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	99,7%	97,1%	99,5%	94,5%	90,60%	95,1%	98,1%	95,8%	97,7%
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	95,7%	97,7%	98,2%	90,2%	89,30%	89,6%	94,8%	96,3%	95,7%

Ciclomotores	Conductor			Pasajero			Conductor y pasajero		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Autovía-Autopista*	100,0%	99,9%	99,9%	100,0%	75,9%	80,9%	100,0%	90,5%	92,5%
Carretera Convencional	93,2%	99,6%	98,5%	92,7%	86,1%	93,6%	92,9%	98,1%	97,3%
Municipios de más de 1 millón de hab.	100,0%	99,7%	99,8%	98,0%	100,0%	100,0%	99,7%	99,7%	99,8%
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	99,4%	99,9%	99,8%	96,3%	97,4%	99,1%	98,8%	99,4%	99,6%
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	98,9%	98,8%	98,9%	89,4%	94,0%	93,5%	96,5%	98,0%	97,4%
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	97,8%	97,9%	98,9%	87,2%	80,5%	92,6%	95,1%	95,2%	97,8%
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	97,6%	97,1%	97,6%	84,7%	91,1%	88,7%	95,4%	96,5%	95,3%
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	93,1%	97,8%	96,7%	78,4%	84,0%	80,6%	90,6%	96,2%	94,2%

* Aunque este tipo de vehículos no puede circular por autovías y autopistas se han observado ciclomotores en tramos próximos a zonas densamente pobladas.

La antigüedad del vehículo

En el año 2013 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de automóviles de los últimos años.

La antigüedad del vehículo puede suponer un factor de riesgo al carecer de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso. Para comparar la mortalidad y las lesiones de gravedad según la antigüedad del vehículo en accidentes de tráfico se obtienen las tasas de incidencia como cociente entre el número de fallecidos y el número de vehículos del parque. La evaluación de la influencia de la edad del vehículo en la siniestralidad no puede realizarse de forma conjunta para todos los tipos de vehículos, ya que los elementos de seguridad pasiva varían considerablemente entre las distintas clases de automóviles. Además con los datos de 2013 no se puede asegurar consistencia en la obtención de las tasas de incidencia para todos los tipos de vehículos (por el escaso número de efectivos), motivo por el que el análisis se ha restringido exclusivamente a turismo diferenciando la vía donde ha ocurrido el accidente.

Tabla 170. Tasa de fallecidos y heridos graves por 100.000 turismos. Año 2013

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de heridos graves
Autopista y autovía	De 0 a 4 años	0,44	1,93
	De 5 a 9 años	0,69	3,25
	De 10 a 14 años	0,73	3,03
	De 15 a 19 años	0,87	2,82
Convencional	De 0 a 4 años	1,44	5,75
	De 5 a 9 años	1,98	7,83
	De 10 a 14 años	2,66	10,53
	De 15 a 19 años	3,73	13,79
Vías Urbanas	De 0 a 4 años	0,36	3,27
	De 5 a 9 años	0,23	2,73
	De 10 a 14 años	0,28	3,17
	De 15 a 19 años	0,37	4,06
Todas las vías	De 0 a 4 años	2,24	10,96
	De 5 a 9 años	2,90	13,80
	De 10 a 14 años	3,67	16,72
	De 15 a 19 años	4,97	20,67

Tanto la tasa de fallecidos como la de heridos graves muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismo en todos los tipos de vías. En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas que en el resto de vías.

Figura 55. Tasa de fallecidos por 100.000 turismos. Año 2013

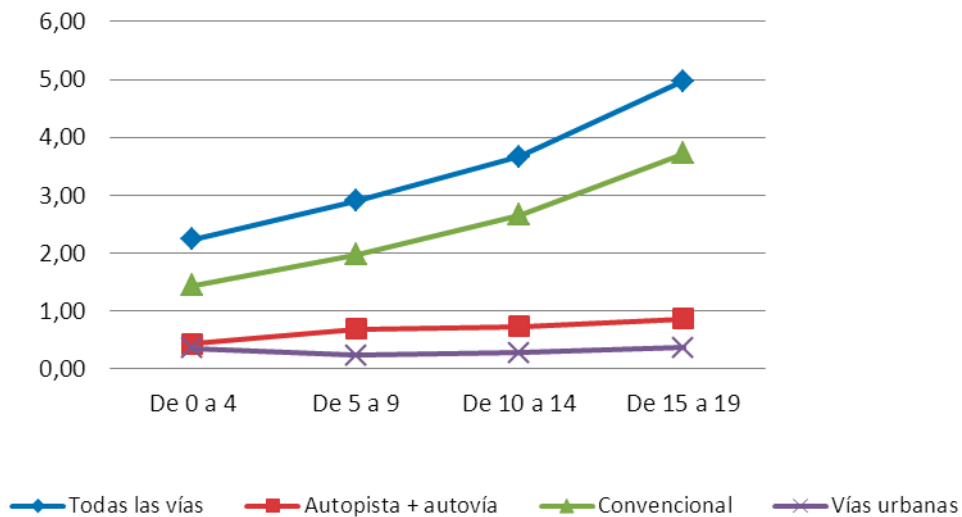
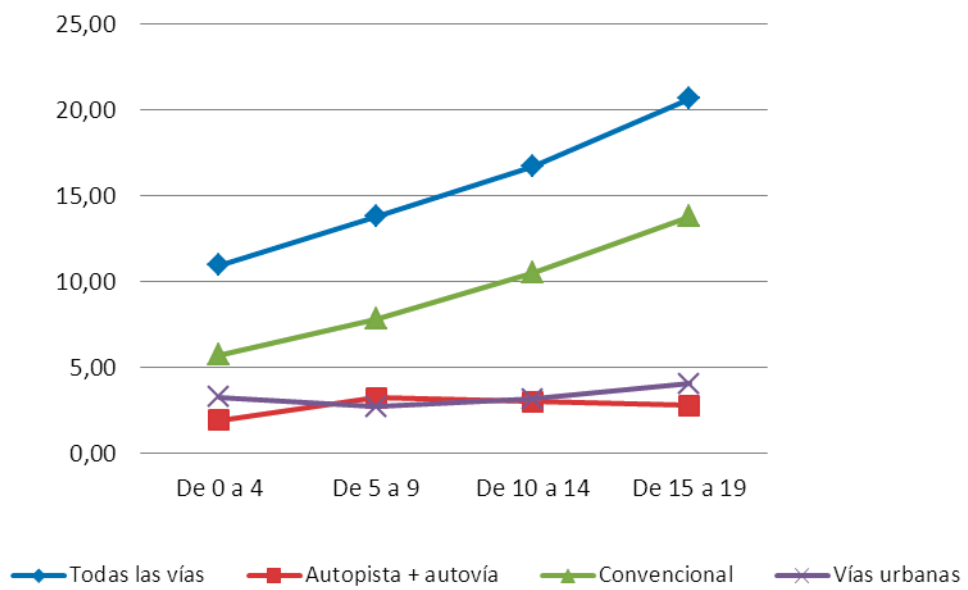


Figura 56. Tasa de heridos graves por 100.000 turismos. Año 2013



9

El contexto europeo

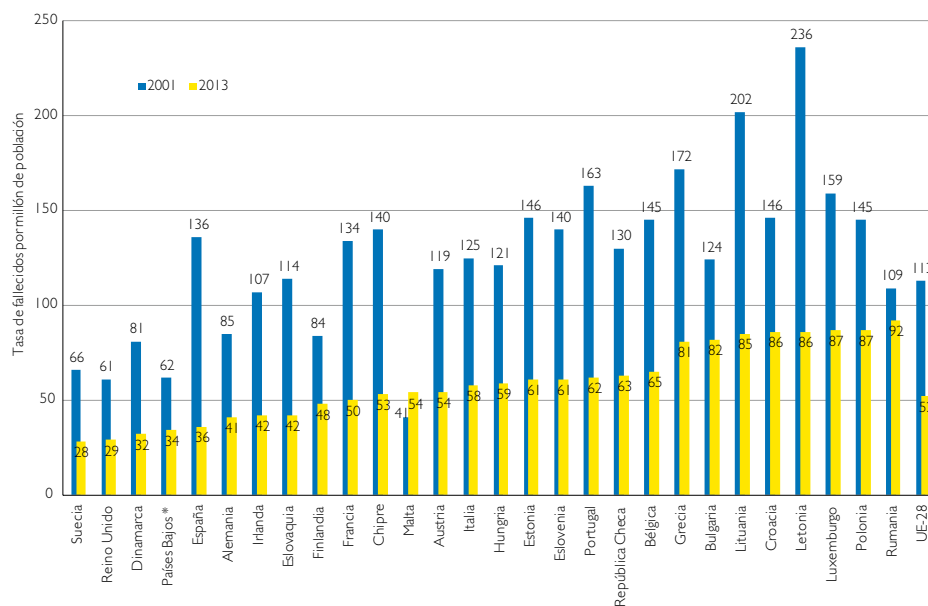
Situación de España

En 2013, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 26.000 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 6,5% de ellos. En ese mismo año, la población española representaba un 9% de la población europea. Los accidentes en España incluyen todos los accidentes en las carreteras españolas, independientemente de la nacionalidad y el motivo de estancia en nuestro país. En el año 2013 el número de turistas en nuestro país fue de 60,6 millones, un 5,6% más que el año anterior.

Aunque en la fecha de edición de esta publicación no se habían hecho públicas por la Comisión Europea las cifras oficiales de siniestralidad del año 2013, se conocen las tasas provisionales de fallecidos por millón de población para ese año para cada uno de los Estados Miembros.

Tal y como se observa en el gráfico de fallecidos por millón de población entre 2001 y 2013, todos los países de la Unión Europea presentan descensos excepto Malta, país en el que el número de fallecidos por accidente de tráfico es muy pequeño por lo que sus cifras se ven sometidas a grandes fluctuaciones. En el caso de España, en el año 2001 ocupaba el puesto 17 dentro de los 28 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa de 136 fallecidos por millón de habitantes que estaba por encima de la tasa europea que era de 113. En el año 2013 España ocupó el puesto número 5, con una tasa de 36 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 52.

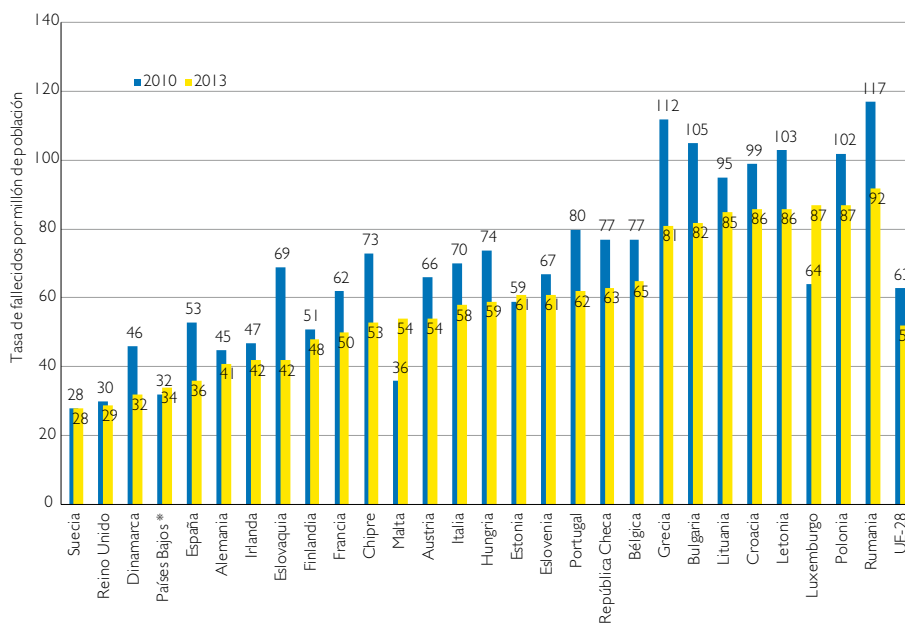
Figura 57. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea, 2001, 2013



Fuentes : Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat
* Datos de 2012

El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2010, año base de cómputo para la reducción del 50% de las víctimas mortales indicada en la Estrategia Europea de Seguridad Vial, y 2013. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 23 se ha reducido la tasa respecto de 2010; en 4 ha aumentado y 1, Suecia, presenta la misma tasa que en 2010. España ha pasado de 53 fallecidos por millón de población en 2010, tasa que nos colocaba en la novena posición, a 36 en 2013, situándonos en la quinta posición de los países de la UE.

Figura 58. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea, 2010, 2013



Fuentes : Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat
* Datos de 2012

La evolución

La evolución de las cifras de fallecidos desde 2001 hasta la actualidad muestra que la contribución a los objetivos de la UE es muy distinta entre países.

Tabla 171. Comparación de los fallecidos en 2001, 2010, 2011, 2012 y 2013 en los países de la Unión Europea

Países	2001	2010	2011	2012	2013	2013/2001 ¹	2013/2010 ¹	2013/2012 ¹
Alemania *	6.977	3.648	4.009	3.600	3.340	-52%	-8%	-7%
Austria *	958	552	523	531	450	-53%	-18%	-15%
Bélgica *	1.486	840	858	767	720	-52%	-14%	-6%
Bulgaria *	1.011	776	657	602	600	-41%	-23%	0%
República Checa	1.333	802	772	742	650	-51%	-19%	-12%
Chipre	98	60	71	51	44	-54	-16	-7
Croacia	647	426	418	390	368	-43%	-14%	-6%
Dinamarca *	431	255	220	167	192	-55%	-25%	15%
Eslovaquia	614	371	324	296	223	-64%	-40%	-25%
Eslovenia	278	138	141	130	125	-55%	-9%	-4%
España	5.517	2.479	2.060	1.903	1.680	-70%	-32%	-12%
Estonia	199	79	101	87	81	-1	2	-6
Finlandia *	433	272	292	255	260	-40%	-4%	2%
Francia *	8.162	3.992	3.963	3.653	3.250	-60%	-19%	-11%
Grecia *	1.880	1.258	1.141	1.027	900	-52%	-28%	-12%
Hungría	1.239	740	638	606	591	-52%	-20%	-2%
Irlanda	412	212	186	162	190	-54%	-10%	17%
Italia *	7.096	4.114	3.860	3.653	3.400	-52%	-17%	-7%
Letonia	558	218	179	177	179	-68%	-18%	1%
Lituania	706	299	296	302	258	-63%	-14%	-15%
Luxemburgo	70	32	33	34	45	-25	13	11
Malta *	16	15	21	11	18	2	3	7
Países Bajos *	993	537	546	562	570	-43%	6%	1%
Polonia	5.534	3.908	4.189	3.571	3.357	-39%	-14%	-6%
Portugal *	1.670	937	891	718	650	-61%	-31%	-9%
Reino Unido *	3.598	1.905	1.960	1.802	1.790	-50%	-6%	-1%
Rumania	2.450	2.377	2.018	2.042	1.861	-24%	-22%	-9%
Suecia	583	266	319	285	223	-62%	-16%	-22%
EU-28	54.949	31.508	30.686	28.126	26.015	-53%	-17%	-8%

Fuente: Comisión Europea y Base de datos CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE).

* Año 2013 estimado y provisional

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor que 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD

1

Pirámide de las lesiones relacionadas con el tráfico

145

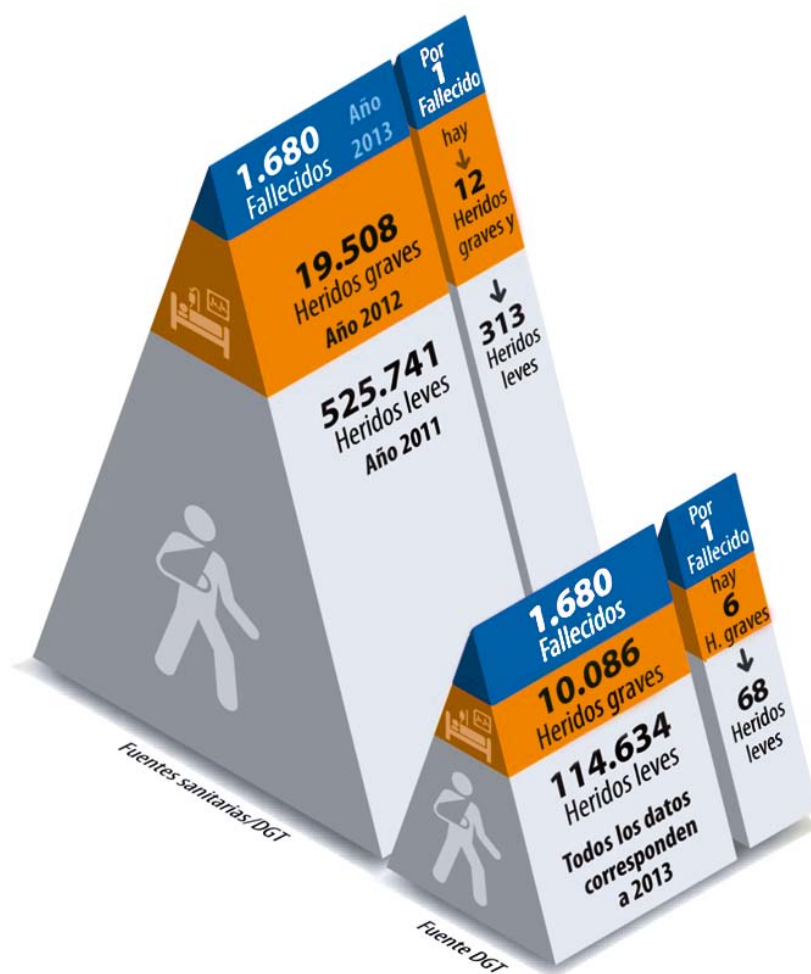
Las cifras de mortalidad representan sólo una parte, comparativamente pequeña, del impacto de los accidentes de tráfico en la salud de la población. Además de muertes, los accidentes de tráfico producen lesiones graves no mortales que requieren asistencia sanitaria. En algunos casos estas lesiones dejan secuelas de por vida o causan algún grado de incapacidad generando elevados costes económicos, tanto sanitarios como sociales. En este apartado se presenta en forma de pirámide el impacto de los accidentes de tráfico en la salud de la población observándose que la cúspide, que representa los fallecidos, es una parte muy pequeña del volumen total de los daños causados por el tráfico. Según los datos del sector de transporte, derivado de los informes policiales, que históricamente ha recogido esta publicación, por cada fallecido en accidente de tráfico se producen en torno a 6 heridos suficientemente graves como para requerir ingreso hospitalario y alrededor de 68 que precisan asistencia médica.

Sin embargo, existen fuentes de información procedentes de otros sectores que cabe incorporar y evaluar. Así, los datos de altas hospitalarias y la encuesta nacional de salud incluyen información relativa al accidente de tráfico como responsable de las lesiones sufridas por las personas.

Al analizar estas fuentes complementarias la magnitud y relación de las diferentes categorías de la pirámide cambia. Por ejemplo, con los datos del sistema sanitario disponibles en el año 2013 se observa que por cada fallecido en accidente de tráfico había 12 heridos graves y 313 heridos leves. Cuando se tiene en consideración exclusivamente el registro de víctimas de la DGT, como se ha comentado con anterioridad, se detecta que por cada fallecido se producen 6 heridos graves y 68 heridos leves. Al comparar estas cifras del año 2013 con las obtenidas en los dos años precedentes (2011 y 2012) se observa que la razón de heridos graves, en base a información del sistema sanitario, fue de 11 heridos graves en el año 2011 y 12 en el año 2012, siendo las cifras de heridos leves de 255 y 276 respectivamente. Si se tiene exclusivamente en consideración los datos del registro de víctimas de la DGT, el número de heridos graves por fallecido fue de 5 en ambos años y el de leves fue de 50 heridos leves por fallecido en 2011 y 55 en 2012, más bajo por tanto que el obtenido en el año 2013.

La siguiente figura compara la pirámide de lesionados basada en la información procedente exclusivamente de la DGT con la pirámide en la que se incluyen otras fuentes. En ella se puede observar la disparidad entre las cifras de heridos, tanto heridos graves, aquellos que requieren un ingreso hospitalario mayor de 24 horas, como heridos leves, aquellas personas que han requerido algún grado de asistencia sanitaria. Las diferencias entre ambas pirámides ponen de manifiesto la pérdida de información.

Figura 59. Pirámides lesionales: fuentes sanitarias y fuentes DGT



2

Mortalidad por lesiones relacionadas con el tráfico y otras causas

La última información disponible sobre mortalidad según causa corresponde al año 2012. En ese año se produjeron 402.950 fallecimientos por todas las causas en España, lo que supuso una tasa de mortalidad de 861,6 por 100.000 habitantes. Por causas externas murieron 14.005 personas, y de estos fallecimientos 1.915 fueron accidentes de tráfico. Para este mismo año el número de fallecidos computados a efectos de las estadísticas de tráfico fue de 1903 fallecidos. La concordancia absoluta entre ambos sistemas no es posible, ya que entre otras razones a efectos de las estadísticas de tráfico (Glosario de estadísticas de Transporte, 4ª Edición, Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas, EUROSTAT y Foro Internacional del Transporte) se computan como fallecidos por accidente de tráfico aquellas personas que fallecen dentro de los 30 días posteriores al accidente.

A primera vista los accidentes podrían considerarse un problema menor en relación a las otras causas de muerte, ya que debido a causas externas se producen en nuestro país el 3,5% de todos los fallecidos y el 0,5% son debidos a accidentes de tráfico. Sin embargo, si se analiza la mortalidad teniendo en consideración la edad, se observa que los accidentes en general y los accidentes de tráfico en particular, constituyen la causa más importante de mortalidad o bien una de las causas más importantes en los grupos de edad más jóvenes.

Según la estadística de defunciones por causas elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, los accidentes de tráfico fueron la primera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 24 años en el año 2012, la tercera en el grupo de edad de 1 a 14 años y la cuarta causa de muerte en el grupo de 25 a 34 años.

Las causas externas de mortalidad, grupo que incluye entre otras causas accidentes y suicidios son la primera causa de muerte en la población española entre 15 y 34 años. En concreto, de 15 a 24 años el 46,9% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 17,5% se debe a un accidente de tráfico, siendo la primera causa de mortalidad para este grupo. Para el grupo de 25 a 34 años el 40,8% de los fallecimientos es por causa externa y el 10,9% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas de mortalidad son la segunda causa de muerte tras los tumores en el grupo de edad de 35 a 44 años, en este grupo el 24,7% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 4,9% a un accidente de tráfico y en el grupo de edad de 1 a 14 años el 19,7% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 7,0% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas son la tercera causa de muerte tras los tumores y las enfermedades del aparato circulatorio en el grupo de edad de 45 a 54 años. En este grupo el 9,5% de los fallecimientos se debe a causa externa y el 1,5% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas en general y los accidentes de tráfico en particular suponen un alto coste social al ocasionar una elevada mortalidad prematura.

Tabla 172. Defunciones por causas (lista reducida) y edad. Año 2012

Causas	Total	Menos de 1	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	de 75 a 84	85 y más
Todas las causas	402.950	1.404	747	1.129	2.615	6.826	17.299	31.030	52.220	126.889	162.791
Enfermedades del sistema circulatorio	122.097	21	32	72	263	987	3.044	5.974	12.223	38.840	60.641
Tumores	110.993	13	210	191	587	2.165	8.174	16.538	24.346	36.558	22.211
Enfermedades del sistema respiratorio	47.336	18	37	39	109	271	648	1.518	4.321	15.890	24.485
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	22.089	49	86	81	118	235	423	788	1.891	7.866	10.552
Enfermedades del sistema digestivo	19.797	8	16	12	70	382	1.321	1.981	2.722	6.106	7.179
Trastornos mentales y del comportamiento	17.145	0	2	7	21	61	125	232	663	4.321	11.713
Causas externas de mortalidad	14.005	28	147	529	1.066	1.683	1.649	1.355	1.490	2.863	3.195
• Suicidio y lesiones autoinfligidas	3.539	0	5	154	392	671	678	518	407	516	198
• Caídas accidentales	2.407	0	13	28	47	92	104	129	229	708	1.057
• Ahogamiento, sumersión y sofocación accidentales	2.257	9	32	28	51	104	126	135	220	560	992
• Accidentes de tráfico de vehículos de motor	1.915	6	52	198	284	335	267	216	200	255	102
• Otros accidentes, envenenamientos, complicaciones y agresiones	3.887	13	45	121	292	481	474	357	434	824	846
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	12.824	33	38	17	44	111	220	631	1.443	4.560	5.727
Enfermedades del sistema genitourinario	11.839	1	4	3	13	27	91	305	833	3.921	6.641
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	10.016	91	35	99	186	442	707	898	994	2.095	4.469
Enfermedades infecciosas y parasitarias	6.520	20	21	15	68	343	722	509	780	1.912	2.130
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	3.766	0	4	5	14	28	51	108	205	1.068	2.283
Otras causas	4.523	1.122	115	59	56	91	124	193	309	889	1.565

Fuente: INE, elaboración propia.

Tabla 173. Tasas de fallecidos por causas (lista reducida) y edad. Tasas por 100.000 habitantes. Año 2012

Causas	Total	Menos de 1	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	De 75 a 84	85 y más
Todas las causas	861,6	308,8	11,3	24,2	38,7	86,0	250,6	591,8	1.325,1	4.114,6	14.093,4
Enfermedades del sistema circulatorio	261,1	4,6	0,5	1,5	3,9	12,4	44,1	113,9	310,2	1.259,5	5.249,9
Tumores	237,3	2,9	3,2	4,1	8,7	27,3	118,4	315,4	617,8	1.185,5	1.922,9
Enfermedades del sistema respiratorio	101,2	4,0	0,6	0,8	1,6	3,4	9,4	29,5	109,6	515,3	2.119,8
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	47,2	10,8	1,3	1,7	1,7	3,0	6,1	15,0	48,0	255,1	913,5
Enfermedades del sistema digestivo	42,3	1,8	0,2	0,3	1,0	4,8	19,1	37,8	69,1	198,0	621,5
Trastornos mentales y del comportamiento	36,7	0,0	0,0	0,2	0,3	0,8	1,8	4,4	16,8	140,1	1.014,0
Causas externas de mortalidad	29,9	6,2	2,0	11,4	15,8	21,2	23,9	25,8	37,8	92,8	276,6
• Suicidio y lesiones autoinfligidas	7,6	0,0	0,1	3,3	5,8	8,5	9,8	9,9	10,3	16,7	17,1
• Caídas accidentales	5,1	0,0	0,2	0,6	0,7	1,2	1,5	2,5	5,8	23,0	91,5
• Ahogamiento, sumersión y sofocación accidentales	4,8	2,0	0,5	0,6	0,8	1,3	1,8	2,6	5,6	18,2	85,9
• Accidentes de tráfico de vehículos de motor	4,1	1,3	0,8	4,3	4,2	4,2	3,9	4,1	5,1	8,3	8,8
• Otros accidentes, envenenamientos, complicaciones y agresiones	8,3	2,9	0,7	2,6	4,3	6,1	6,9	6,8	11,0	26,7	73,2
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	27,4	7,3	0,6	0,4	0,7	1,4	3,2	12,0	36,6	147,9	495,8
Enfermedades del sistema genitourinario	25,3	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3	1,3	5,8	21,1	127,1	574,9
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	21,4	20,0	0,5	2,1	2,7	5,6	10,2	17,1	25,2	67,9	386,9
Enfermedades infecciosas y parasitarias	13,9	4,4	0,3	0,3	1,0	4,3	10,5	9,7	19,8	62,0	184,4
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	8,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,4	0,7	2,1	5,2	34,6	197,6
Otras causas	9,7	246,8	1,7	1,3	0,8	1,1	1,8	3,7	7,8	28,8	135,5

Fuente: INE, elaboración propia.

Tabla 174. Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%) (Detalle de los accidentes de tráfico) por grupos de edad. Año 2012.

Menos de 1 año	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	de 75 a 84	85+
1 (79,9%)	1 (28,1%)	1 (46,9%)	1 (40,8%)	1 (31,7%)	1 (47,3%)	1 (53,3%)	1 (46,6%)	1 (30,6%)	1 (37,3%)
Resto de Enfermedades, incluye anomalías congénitas	Tumores	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (17,5%)	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (10,9%)	Tumores	Tumores	Tumores	Tumores	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio
2 (6,5%)	2 (19,7%)	2 (16,9%)	2 (22,4%)	2 (24,7%)	2 (17,6%)	2 (19,3%)	2 (23,4%)	2 (28,8%)	2 (15,0%)
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (7,0%)	Tumores	Tumores	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (4,9%)	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio	Tumores	Enfermedades del sistema respiratorio
3 (3,5%)	3 (15,4%)	3 (8,8%)	3 (10,1%)	3 (14,5%)	3 (9,5%)	3 (6,4%)	3 (8,3%)	3 (12,5%)	3 (13,6%)
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Resto de enfermedades	Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (1,5%)	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema respiratorio	Enfermedades del sistema respiratorio	Tumores
4 (2,4%)	4 (11,5%)	4 (7,2%)	4 (7,1%)	4 (6,5%)	4 (7,6%)	4 (4,9%)	4 (5,2%)	4 (6,2%)	4 (7,2%)
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema respiratorio	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Trastornos mentales y del comportamiento
5 (2,0%)	5 (5,1%)	5 (6,4%)	5 (4,5%)	5 (5,6%)	5 (4,2%)	5 (4,4%)	5 (3,6%)	5 (4,8%)	5 (6,5%)
Causas externas de mortalidad	Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades infecciosas y parasitarias	Causas externas de mortalidad	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos
Accidentes de tráfico (0,4%)						Accidentes de tráfico (0,7%)			

Fuente: INE, elaboración propia.

3

Años potenciales de vida perdidos (APVP)

Los datos de mortalidad representan elementos fundamentales para cuantificar los problemas de salud. Es importante conocer y monitorear los aspectos relativos a las pérdidas que sufre la sociedad como consecuencia de la muerte de personas jóvenes o de fallecimientos prematuros. Se considera que una muerte es prematura cuando ocurre antes de cierta edad predeterminada, que corresponde por ejemplo a la esperanza de vida al nacer en la población estudiada. Una de las medidas que refleja más precisamente la mortalidad en los grupos de edad más tempranos, dando más peso a las muertes que ocurren en las edades más jóvenes, es la de los Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP).

Considerar la edad a la cual mueren las personas y no sólo el evento mismo de la muerte permite asignar un peso diferente a las muertes que ocurren en diferentes momentos de la vida. El supuesto en el que se basan los APVP es que cuanto más “prematura” es la muerte (i.e. más joven se muera), mayor es la pérdida de vida. Los APVP a consecuencia de una causa de muerte determinada tienen en cuenta los años que una persona deja de vivir si fallece a una edad que no es la habitual de defunción fijada teóricamente para ese colectivo.

Siguiendo la metodología utilizada por el Instituto Nacional de Estadística en la Estadística de Defunciones según la Causa de Muerte, el cálculo de APVP se ha realizado para el intervalo de edad comprendido entre 1 y 79 años, lo que supone prescindir por un lado de las muertes ocurridas en las edades más avanzadas y, por otro, de la mortalidad infantil debido a que las causas de muerte de los fallecidos menores de 1 años son, en general, muy específicas, requiriendo un estudio aparte.

Se han calculado dos indicadores:

El total de APVP por accidente de tráfico que es la suma, en todas las personas que fallecen por esta causa, de los demás años que éstas habrían vivido hasta la edad de defunción fijada.

El número medio de APVP atribuibles a los accidentes de tráfico, que no es otra cosa que el cálculo de la media por esa causa.

Los accidentes de tráfico supusieron en 2012 un total de 46.772,5 APVP para los hombres y un total de 10.997,5 para las mujeres. En el caso de los varones los accidentes de tráfico son la tercera causa de fallecimiento sólo superada por las afecciones originadas en el periodo perinatal y por las malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas si se tiene en consideración el indicador número medio de APVP con un valor 35,1 años. Para las mujeres los accidentes de tráfico son la cuarta causa de fallecimiento con un promedio de 30,1 APVP.

Tabla 175. Comparación del total y del número medio de Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) según causa de muerte y según sexo en 2012

Año 2012	Hombres			Mujeres		
	N° de APVP	Distribución por capítulos de la CIE	N° medio de APVP	N° de APVP	Distribución por capítulos de la CIE	N° medio de APVP
Todas las causas	1.540.172,5	100,0	14,4	738.373,5	100,0	13,0
Enfermedades infecciosas y parasitarias ¹	42.160,0	2,7	20,5	18.424,5	2,5	15,4
Tumores	619.369,0	40,2	13,6	371.481,5	50,3	15,2
Enfermedades sangre y de órganos hematopoyéticos, y ciertos trastornos que afectan al mecanismo de la inmunidad	4.877,5	0,3	17,4	3.645,5	0,5	15,2
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	29.030,0	1,9	12,1	18.192,0	2,5	9,7
Trastornos mentales y del comportamiento	14.325,0	0,9	10,1	7.377,0	1,0	7,2
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	46.309,5	3,0	13,8	32.906,5	4,5	10,8
Enfermedades del sistema circulatorio	301.220,0	19,6	12,3	117.680,0	15,9	9,1
Enfermedades del sistema respiratorio	91.115,5	5,9	9,7	33.935,5	4,6	9,4
Enfermedades del sistema digestivo	98.696,0	6,4	15,6	32.946,5	4,5	11,9
Enfermedades de la piel y del tejido subcutáneo	1.355,0	0,1	10,3	1.195,0	0,2	7,8
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	3.845,0	0,2	12,1	5.095,0	0,7	10,7
Enfermedades del sistema genitourinario	13.597,5	0,9	9,0	8.200,0	1,1	7,4
Embarazo, parto y puerperio	405,0	0,0	40,5
Afecciones originadas en el periodo perinatal	802,5	0,0	57,3	750,5	0,1	57,7
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	8.680,5	0,6	37,3	8.116,5	1,1	37,1
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte ²	63.551,0	4,1	21,4	22.750,5	3,1	18,5
Causas externas de mortalidad	201.238,5	13,1	29,0	55.272,0	7,5	24,5
Accidentes de Tráfico de vehículos de motor (Elaboración propia a partir de los datos de defunciones según causa de muerte)	46.772,5	3,0	35,1	10.997,5	1,5	30,1

¹ Por motivos de comparabilidad, se incluye VIH+ (R75) en el Capítulo I. Enfermedades infecciosas y parasitarias aunque la CIE-10 lo encuadra en el Capítulo XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte.

(2) Por recomendación de la OPS se incluye en este capítulo el SRAG (Síndrome Respiratorio Agudo Grave) U04.

4

Lesiones relacionadas con el tráfico

Morbilidad hospitalaria

En el año 2012, fueron dadas de alta 19.965 personas en los centros hospitalarios españoles por causas relacionadas con los accidentes de tráfico, la tasa de incidencia fue de 43,2 por 100.000 habitantes. El motivo del alta fue el fallecimiento en 511 personas, de estas personas 476 fallecieron dentro del periodo de 30 días tras el accidente y 35 (6,8%) lo hicieron en un periodo de tiempo superior a 30 días. El análisis que se presenta en este apartado, considera fallecido todas las personas cuyo motivo de alta fue el fallecimiento, independientemente del periodo de tiempo transcurrido desde el ingreso hospitalario. Sin embargo, hay que recordar que para las estadísticas internacionales relacionadas con transporte se considera exclusivamente fallecido por tráfico a las personas que mueren dentro de los 30 días tras el accidente.

Al igual que ocurre en la información procedente de los registros policiales se observan importantes diferencias en función del sexo y la edad. La tasa de incidencia en varones fue 2,8 veces la tasa de las mujeres. Los grupos de edad que muestran las tasas de incidencia más elevadas son el de 15 a 24 años (61,1), de 75 a 84 años (49,6) y de 25 a 34 años (47,3) por 100.000 habitantes y las tasas más bajas las mostraron los menores de 14 años y los mayores de 85. La distribución por edad de los heridos graves es similar entre las bases de datos sanitarias y las bases de datos policiales.

La letalidad en los pacientes ingresados fue de 2,6. Sin embargo, esta letalidad no es igual en todos los grupos de edad. Los niños menores de un año con una letalidad del 11,1 y los mayores de 65 han sido los que han presentado las cifras más elevadas y especialmente llama la atención la elevada letalidad de las personas con más de 84 años que alcanzan cifras del 15,3.

Hay que tener en consideración que una proporción superior al 50% de los fallecidos por tráfico se producen en el lugar del accidente, por lo tanto los datos de mortalidad obtenidos del CMBD (Conjunto Mínimo Básico de Datos al Alta Hospitalaria), son únicamente una parte limitada de este problema ya que se refiere exclusivamente a "personas que fallecen tras ser ingresadas en un hospital por un accidente de tráfico".

Tabla 176. Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por grupos de edad. Lesión traumática en diagnóstico principal. Año 2012

Grupo de edad	Total altas	Tasa por 100.000	Fallecidos	Altas con lesiones no mortales	Letalidad
0-1	27	5,6	3	24	11,1
1-14	1.723	26,3	14	1.709	0,8
15-24	2.837	61,1	46	2.791	1,6
25-34	3.240	47,3	58	3.182	1,8
35-44	3.504	45,1	50	3.454	1,4
45-54	3.025	45,1	36	2.989	1,2
55-64	2.152	41,7	48	2.104	2,2
65-74	1.551	39,6	69	1.482	4,4
75-84	1.489	49,6	123	1.366	8,3
85 y más	417	37,6	64	353	15,3
Total	19.965	43,2	511	19.454	2,6

Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, año 2012. Elaboración propia.

Tabla 177. Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por sexo. Lesión traumática en diagnóstico principal. Año 2012

Sexo	Total altas	Tasa por 100.000	Fallecidos	Altas con lesiones no mortales	Letalidad
Hombre	14.621	64,4	392	14.229	2,7
Mujer	5.344	22,7	119	5.225	2,2
Total	19.965	43,2	511	19.454	2,6

Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, año 2012. Elaboración propia.

154

Tabla 178. Evolución de las altas hospitalarias y los fallecidos por accidentes de tráfico. Años 2000-2012

Año	Altas hospitalarias	Fallecidos	Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes	Índice de letalidad
2000	39.544	1.213	3,0	3,1
2001	40.418	1.219	3,0	3,0
2002	36.658	1.169	2,9	3,2
2003	34.106	1.149	2,8	3,4
2004	31.489	988	2,3	3,1
2005	28.332	902	2,1	3,2
2006	26.118	750	1,7	2,9
2007	28.288	758	1,7	2,7
2008	27.310	639	1,4	2,3
2009	25.346	595	1,3	2,3
2010	22.699	515	1,1	2,3
2011	22.603	501	1,1	2,2
2012	19.965	511	1,1	2,6

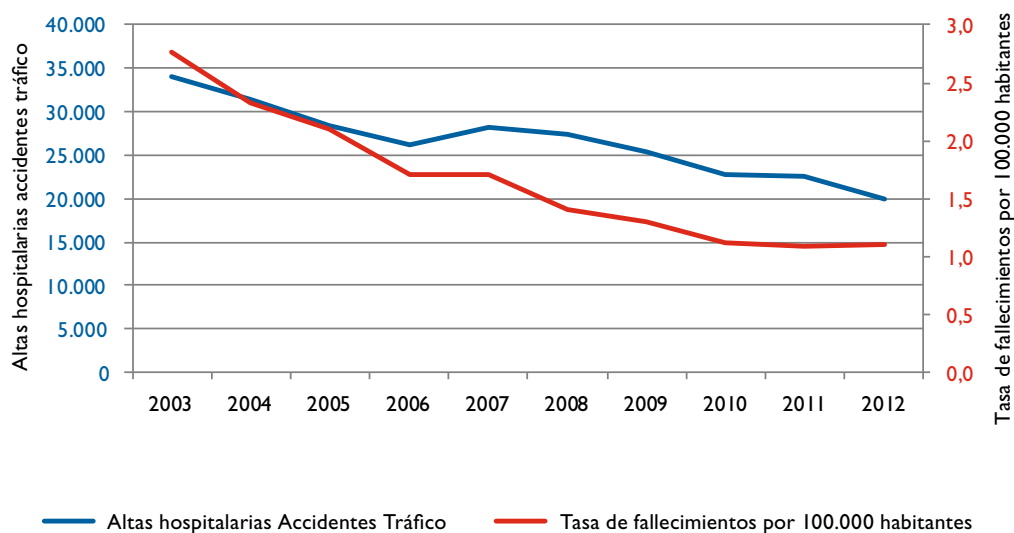
Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, años 2000-2012. Elaboración propia.

Tabla 179. Fallecidos por accidente de tráfico en hospistales. Años 2000-2012

Año	Fallecidos	Fallecidos en 30 días	Fallecidos después de 30 días	% Fallecidos en 30 días
2000	1.213	1.133	80	93,4%
2001	1.219	1.126	93	92,4%
2002	1.169	1.078	91	92,2%
2003	1.149	1.036	113	90,2%
2004	988	921	67	93,2%
2005	902	822	80	91,1%
2006	750	678	72	90,4%
2007	758	688	70	90,8%
2008	639	574	65	89,9%
2009	595	539	56	90,6%
2010	515	469	46	91,1%
2011	501	459	42	91,6%
2012	511	476	35	93,2%

Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, años 2000-2012. Elaboración propia.

Figura 60. Evolución de las altas hospitalarias por accidentes de tráfico. Años 2003-2012



Matriz de Barell

El análisis de las lesiones que sufrieron las personas ingresadas y dadas de alta en un centro hospitalario constituye una herramienta fundamental para desarrollar medidas paliativas y evaluar la efectividad de las intervenciones realizadas. Para aproximarnos al conocimiento del tipo de lesión tras un accidente se ha realizado la matriz de Barell. En el análisis se consideraron todas las altas hospitalarias que han presentado lesiones por tráfico, distinguiendo entre las altas hospitalarias excluyendo los fallecidos y los fallecidos exclusivamente.

Se observan importantes diferencias cuando el motivo del alta ha sido el fallecimiento, básicamente en relación al tipo y la localización de la lesión.

En el año 2012 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 19.965 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Estas personas presentaron un total de 36.809 lesiones, lo que supone una media de 1,8 lesiones por persona. Si se excluye del análisis los fallecidos, el número de personas dadas de alta fue de 19.454, con 35.653 lesiones y una media de 1,8 lesiones por persona.

Los fallecidos a causa del tráfico en los centros hospitalarios fueron 511. El número de lesiones que presentaron este grupo fue de 1.156, lo que supuso una media de 2,2 lesiones por persona, superior a la reseñada en el conjunto de las altas y en las altas sin fallecimiento.

Las lesiones más frecuentes y su localización son muy diferentes, como cabría esperar, cuando analizamos la matriz de Barell para las altas hospitalarias sin fallecidos y para los fallecidos exclusivamente.

Para las altas hospitalarias, excluyendo fallecidos, nos encontramos que las fracturas son las lesiones que se producen con mayor frecuencia tras un accidente de tráfico, el 60,13% de las lesiones son fracturas, seguidas de las lesiones internas, el 17,6%. En las altas hospitalarias cuyo motivo del alta fue fallecimiento, también se observa que las fracturas son la causa de lesión más frecuente, el 48,1%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran una frecuencia muy elevada, el 41,3%.

Para las altas hospitalarias excluyendo fallecidos, la localización de las fracturas fue diferente que para las altas cuyo motivo fue el fallecimiento. Para las primeras las localizaciones más frecuentes se observaron en las extremidades y tórax, siendo por orden decreciente las más frecuentes las de pierna y tobillo (11,2%), pecho y tórax (8,3%), hombro y brazo (6,6%) y antebrazo y codo (5,5%). Las fracturas de cabeza y cuello suponen el 7,1% del total, siendo la localización más frecuente la cara (4,4%). En el grupo de fallecidos la fractura más frecuente fue la lesión cerebral tipo I, el 15,2%, las fracturas de cabeza y cuello supusieron en total en este grupo el 20,8% de todas las lesiones, seguida de la fractura de pecho y tórax (8,4%).

Por otra parte, no sólo se observan importantes diferencias en la frecuencia de las lesiones internas, sino también en la localización de las mismas, las lesiones internas más frecuentes en los fallecidos fueron lesión cerebral 21,6%, lesión interna en pecho el 10,5% y en abdomen el 8,7%, siendo estas proporciones para el resto de lesionados que no fallecieron de 8,0%, 5,3% y 4,1% respectivamente.

Por tanto, en relación a la localización se observa que en los fallecidos el 37,7% son lesiones cerebrales, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción es del 11,2%.

Tabla 180. Matriz de Barell¹, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. Año 2012 (19.454 altas y 35.653 lesiones)

		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión craneal													
	Tipo 1	804	0	0	1.693	0	0	0	0	0	0	0	0	2.497
	Tipo 2	241	0	0	1.142	0	0	0	0	0	0	0	0	1.383
	Tipo 3	119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119
Cabeza y cuello, cara y cuello	Cabeza	0	0	0	0	295	0	0	0	0	0	14	93	402
	Cara	1.583	4	0	0	650	0	0	0	0	3	0	0	2.240
	Ojo	0	0	0	0	102	0	0	81	0	3	0	0	186
	Cuello	4	0	0	0	15	0	0	0	0	2	2	0	23
	Cabeza, cara y cuello	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	NE	0	0	0	0	0	0	17	326	0	5	0	59	407
Médula espinal y espalda	Médula espinal													
	Cervical	69	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	96
	Torácico/dorsal	57	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	62
	Lumbar VCI	32	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	34
	Sacro coccigeo	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	Médula/espalda NE	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Médula espinal y columna vertebral	Cervical	532	59	209	0	0	0	0	0	0	0	0	0	800
	Torácico/dorsal	652	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	662
	Lumbar VCI	855	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	861
	Sacrococcigeo	196	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
	Médula/espalda NE	35	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
	Torso													
Torso	Pecho (tórax)	2.956	9	2	1.872	10	0	22	214	1	3	0	0	5.089
	Abdomen	0	0	0	1.464	39	0	23	125	0	2	4	0	1.657
	Pelvis y urogenital	1.275	17	4	48	37	0	9	23	1	1	1	0	1.416
	Tronco	0	0	0	9	0	0	0	44	1	3	1	187	245
	Espalda y nalgas	0	0	0	0	8	0	0	103	4	3	0	0	118
	Hombro y brazo	2.346	303	38	0	32	4	0	106	1	7	0	11	2.848
Extremidades	Superior													
	Antebrazo y codo	1.975	54	21	0	168	4	0	49	4	9	0	0	2.284
	Carpo, manos y dedos	901	129	50	0	264	53	0	55	12	7	0	4	1.475
	Otros NE	0	0	0	0	40	2	25	67	5	4	82	6	231
	Inferior													
	Cadera	829	90	11	0	0	0	0	45	1	0	0	0	976
Muslo	885	0	0	0	0	6	0	66	0	5	0	0	962	
Rodilla	291	55	85	0	0	0	0	92	1	3	0	0	527	
Pierna y tobillo	3.990	45	127	0	0	8	0	57	6	8	0	0	4.241	
Pie y dedos del pie	780	63	10	0	134	12	0	28	15	3	0	0	1.045	
Indefinible por localización	Otros / NE	9	0	79	0	550	1	50	120	3	3	0	21	836
	Otros / múltiple	14	0	0	0	0	0	6	0	0	0	34	0	54
	Localización NE	7	0	4	5	24	0	3	1.088	1	10	1	293	1.436
	Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	190
TOTAL		21.439	844	651	6.265	2.377	90	155	2.689	56	84	139	674	35.653

* Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos.

Tabla 181. Matriz de Barell¹, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. Año 2012 (19.454 altas y 35.653 lesiones)

		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión craneal													
	Tipo 1	2.3%			4.7%									7.0%
	Tipo 2	0.7%			3.2%									3.9%
	Tipo 3	0.3%												0.3%
Cabeza y cuello, cara y cuello	Cabeza					0.8%						0.0%	0.3%	1.1%
	Cara	4.4%	0.0%			1.8%					0.0%			6.3%
	Ojo					0.3%			0.2%					0.5%
	Cuello	0.0%				0.0%					0.0%	0.0%		0.1%
	Cabeza, cara y cuello													
	NE							0.0%	0.9%		0.0%		0.2%	1.1%
Médula espinal y espalda	Médula espinal													
	Cervical	0.2%			0.1%									0.3%
	Torácico/dorsal	0.2%			0.0%									0.2%
	Lumbar VCI	0.1%			0.0%									0.1%
	Sacro coccigeo	0.0%			0.0%									0.0%
	Médula/espalda NE				0.0%									0.0%
Médula espinal y columna vertebral	Cervical	1.5%	0.2%	0.6%										2.2%
	Torácico/dorsal	1.8%	0.0%	0.0%										1.9%
	Lumbar VCI	2.4%	0.0%	0.0%										2.4%
	Sacrococcigeo	0.5%	0.0%	0.0%										0.6%
	Médula/espalda NE	0.1%	0.0%	0.0%										0.1%
	Torso													
Torso	Pecho (tórax)	8.3%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%		0.1%	0.6%	0.0%	0.0%			14.3%
	Abdomen				4.1%	0.1%		0.1%	0.4%		0.0%	0.0%		4.6%
	Pelvis y urogenital	3.6%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%		0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%		4.0%
	Tronco								0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.7%
	Espalda y nalgas								0.3%	0.0%	0.0%			0.3%
	Hombro y brazo	6.6%	0.8%	0.1%		0.1%	0.0%		0.3%	0.0%	0.0%		0.0%	8.0%
Extremidades	Superior													
	Antebrazo y codo	5.5%	0.2%	0.1%		0.5%	0.0%		0.1%	0.0%	0.0%			6.4%
	Carpo, manos y dedos	2.5%	0.4%	0.1%		0.7%	0.1%		0.2%	0.0%	0.0%		0.0%	4.1%
	Otros NE					0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.6%
	Inferior													
	Cadera	2.3%	0.3%	0.0%					0.1%	0.0%				2.7%
Muslo	2.5%						0.0%	0.2%		0.0%			2.7%	
Rodilla	0.8%	0.2%	0.2%					0.3%	0.0%	0.0%			1.5%	
Pierna y tobillo	11.2%	0.1%	0.4%				0.0%	0.2%	0.0%	0.0%			11.9%	
Pie y dedos del pie	2.2%	0.2%	0.0%				0.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%		2.9%	
Indefinible por localización	Otros / NE	0.0%	0.2%	0.2%		1.5%	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%		0.1%	2.3%
	Otros / múltiple	0.0%						0.0%						0.2%
	Localización NE	0.0%		0.0%	0.0%	0.1%		0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	4.0%
	Todo el sistema y efectos tardíos													0.5%
TOTAL		60.1%	2.4%	1.8%	17.6%	6.7%	0.3%	0.4%	7.5%	0.2%	0.2%	0.4%	1.9%	100%

* Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos.

Tabla 182. Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. Año 2012 (511 altas y 1.156 lesiones)

		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total	
Cabeza y cuello	Lesión cerebral				241	0	0	0	0	0	0	0	0	417	
	Tipo 1	176	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176	
	Tipo 2	8	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	17	
	Tipo 3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
	Cabeza	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	1	3	15	
	Cara	55	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	58	
	Ojo	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
	Cuello	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Cabeza, cara y cuello														
	NE	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	1	0	3	9
Médula espinal y espalda	Cervical	12	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	16	
	Torácico/dorsal	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
	Lumbar VCI	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
	Sacro coccigeo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Médula/espalda NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Cervical	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	
	Torácico/dorsal	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
	Lumbar VCI	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
	Sacrococcigeo	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
	Médula/espalda NE	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Torso	Pecho (tórax)	97	0	0	121	0	0	4	2	0	0	0	0	224	
	Abdomen	0	0	0	101	1	0	6	2	0	0	0	0	110	
	Pelvis y urogenital	37	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	41	
	Tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	10	
	Espalda y nalgas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Hombro y brazo	33	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	35	
	Antebrazo y codo	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
	Carpo, manos y dedos	4	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	7	
	Otros NE	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	Extremidades	Cadera	15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	16
Muslo		21	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22	
Rodilla		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Pierna y tobillo		36	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	37	
Pie y dedos del pie		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Otros NE		0	0	0	0	0	0	4	1	2	0	0	1	8	
Otros / múltiple		2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	
Localización NE		0	0	0	1	0	0	1	6	0	0	0	15	23	
Todo el sistema y efectos tardíos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	
TOTAL		556	5	0	478	16	2	20	16	3	3	1	32	1.156	

Tabla 183. Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. Año 2012 (511 altas y 1.156 lesiones)

		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión cerebral	15,2%			20,8%									36,1%
	Tipo 1	15,2%			20,8%									36,1%
	Tipo 2	0,7%			0,8%									1,5%
	Tipo 3	0,2%												0,2%
	Cabeza					1,0%						0,1%	0,3%	1,3%
	Cara	4,8%				0,3%								5,0%
	Ojo								0,1%					0,1%
	Cuello													
	Cabeza, cara y cuello													
	NE								0,3%	0,2%		0,1%		0,3%
Médula espinal y espalda	Cervical	1,0%			0,3%									1,4%
	Torácico/dorsal	0,3%												0,3%
	Lumbar VCI	0,3%												0,3%
	Sacro coccigeo													
	Médula/espalda NE													
	Cervical	2,1%	0,2%											2,2%
	Torácico/dorsal	0,8%												0,8%
	Lumbar VCI	0,3%												0,3%
	Sacrococcigeo	0,3%												0,3%
	Médula/espalda NE	0,2%												0,2%
Torso	Pecho (tórax)	8,4%			10,5%			0,3%	0,2%					19,4%
	Abdomen				8,7%	0,1%		0,5%	0,2%					9,5%
	Pelvis y urogenital	3,2%	0,2%		0,1%	0,1%								3,5%
	Tronco										0,1%			0,9%
	Espalda y nalgas													
	Hombro y brazo	2,9%					0,1%						0,1%	3,0%
	Antebrazo y codo	0,5%												0,5%
	Carpo, manos y dedos	0,3%	0,1%				0,1%				0,1%			0,6%
	Otros NE							0,1%						0,1%
	Extremidades	Cadera	1,3%							0,1%				
Muslo		1,8%							0,1%					1,9%
Rodilla		0,1%												0,1%
Pierna y tobillo		3,1%								0,1%				3,2%
Pie y dedos del pie		0,1%												0,1%
Otros NE								0,3%	0,1%	0,2%			0,1%	0,7%
Otros / múltiple		0,2%						0,1%						0,3%
Localización NE					0,1%			0,1%	0,5%				1,3%	2,0%
Todo el sistema y efectos tardíos														
TOTAL		48,1%	0,4%		41,3%	1,4%	0,2%	1,7%	1,4%	0,3%	0,3%	0,1%	2,8%	100%

Figura 61. Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en heridos. Año 2012

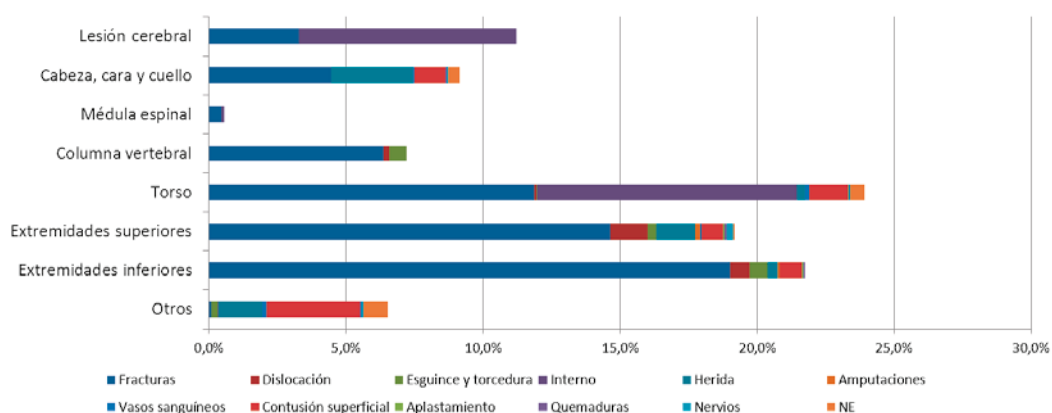


Figura 62. Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos. Año 2012

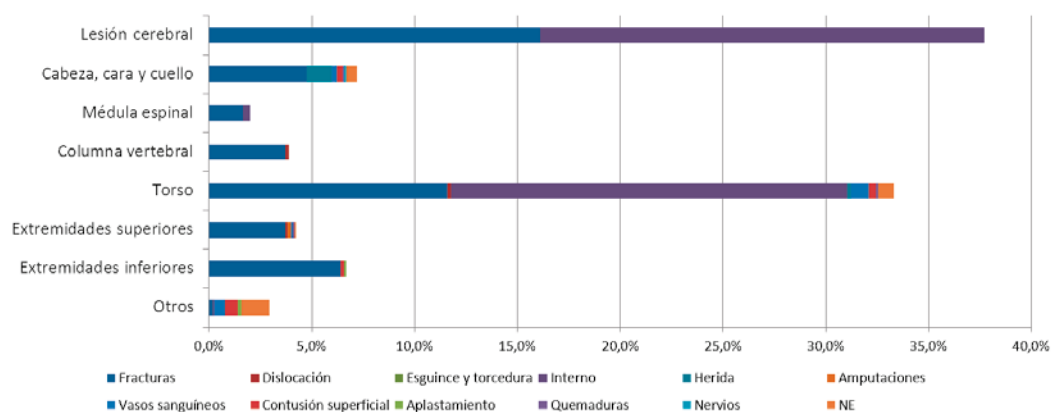
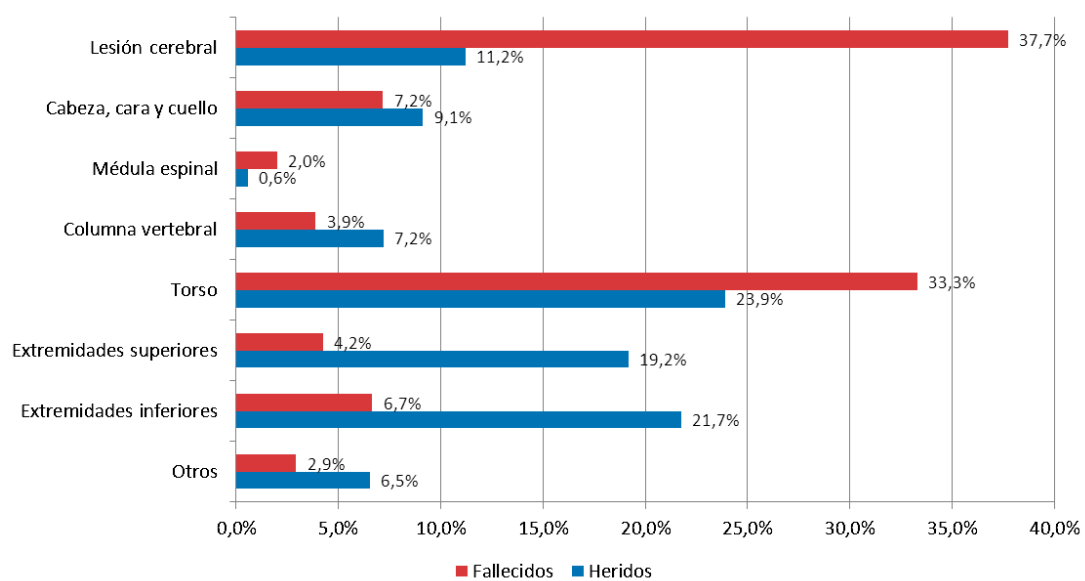


Figura 63. Distribución porcentual por localización de las lesiones en heridos y en fallecidos (Matriz de Barell). Año 2012



5

Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)

La necesidad de disponer de una definición común a nivel internacional de herido grave con el fin de obtener datos comparables entre diferentes países ha propiciado la utilización de las fuentes hospitalarias para complementar la información proporcionada por las policías. Tradicionalmente se ha considerado herido grave en accidente de tráfico a aquella víctima que requiere ingreso hospitalario superior a 24 horas. Sin embargo, desde el punto de vista médico un herido ha de considerarse grave en función de la importancia de las lesiones y no del tiempo de estancia en el hospital, el cual varía en función de los colectivos de riesgo. Diferentes grupos de expertos han trabajado en la elaboración de indicadores que expresen con mayor rigor la gravedad de las lesiones como consecuencia del accidente usando un criterio médico objetivo. El método que presenta un mayor grado de consenso es la utilización del MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale), considerando un herido de gravedad aquel con un valor MAIS igual o superior a 3.

A partir de los diagnósticos codificados según la CIE-9-MC recogidos en el CMBD (Conjunto Mínimo Básico de Datos) del año 2012, se ha utilizado un algoritmo de conversión que permite obtener la codificación de las lesiones según la clasificación internacional AIS y tomando el valor máximo de las diferentes lesiones se ha obtenido el MAIS.

De las 19.508 altas hospitalarias relacionadas con accidentes de tráfico (excluidos fallecidos en los 30 días posteriores a la ocurrencia del accidente) que tuvieron lugar durante 2012, 5.539 presentaron un valor de MAIS igual o superior a 3 en el año 2012.

El 28% de las personas no fallecidas que fueron dadas de alta en algún centro hospitalario presentaron un MAIS 3+, y se observan diferencias tanto en relación a la edad como al sexo. El 27% de las mujeres y el 29% de los varones presentaron un MAIS 3+. Por edades, han sido los mayores de 84 años los que han presentado lesiones más graves, el 58% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 40% y de 65 a 74 con el 34%. La menor proporción de heridos con un MAIS 3+ se observa en los grupos de edad de 1 a 14 años con el 20%, de 25 a 34 años y menores de un año con el 25%.

Tabla 184. Proporción de heridos graves (MAIS 3+) en relación al resto de heridos no fallecidos por grupos de edad. Año 2012

Edad (en años)	Altas hospitalarias sin Éxito 30 días	Heridos graves (MAIS 3+)	Heridos graves (MAIS 3+)
Menor de 1	24	6	25%
1 a 14	1.710	346	20%
15 a 24	2.793	789	28%
25 a 34	3.186	809	25%
35 a 44	3.460	898	26%
45 a 54	2.990	822	27%
55 a 64	2.112	600	28%
65 a 74	1.491	513	34%
75 a 84	1.389	553	40%
Más de 84	353	203	58%
Total	19.508	5.539	28%

Tabla 185. Proporción de heridos graves (MAIS 3+) en relación al resto de heridos no fallecidos por sexo. Año 2012

Sexo	Altas hospitalarias sin Éxito 30 días	Heridos graves (MAIS 3+)	% Heridos graves (MAIS 3+)
Hombre	14.274	4.148	29%
Mujer	5.234	1.391	27%
Total	19.508	5.539	28%

La mayor tasa de incidencia de heridos graves (MAIS 3+) se observa en el grupo de edad de 75 a 84 años con un valor de 18,4, en los mayores de 84 con un valor de 18,3 y en el grupo de edad de 15 a 24 años con una tasa de incidencia de 17 heridos graves por 100.000 habitantes.

Tabla 186. Distribución por edad de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. Año 2012

Altas hospitalarias		
Edad (en años)	Heridos graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia por 100.000 habitantes
Menor de 1	6	1,3
1 a 14	346	5,3
15 a 24	789	17,0
25 a 34	809	11,8
35 a 44	898	11,6
45 a 54	822	12,3
55 a 64	600	11,6
65 a 74	513	13,1
75 a 84	553	18,4
Más de 84	203	18,3
Total	5.539	12,0

La tasa de incidencia de heridos graves (MAIS 3+) en la población tiene un valor de 12, si bien la de los hombres triplica el valor de la tasa de las mujeres.

Tabla 187. Distribución por sexo de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. Año 2012

Altas hospitalarias		
Sexo	Heridos graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia por 100.000 habitantes
Hombre	4.148	18,3
Mujer	1.391	5,9
Total	5.539	12,0

La evolución del número de heridos MAIS 3+ muestra un patrón descendente, como se ha venido observando en los heridos graves obtenidos en base a los registros policiales y a las altas hospitalarias. El porcentaje de descenso en los últimos diez años (2003 al 2012) ha sido del 40% para los MAIS 3+, del 41% para las altas hospitalarias y del 60% para los registros policiales.

Figura 64. Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). Años 2003-2012

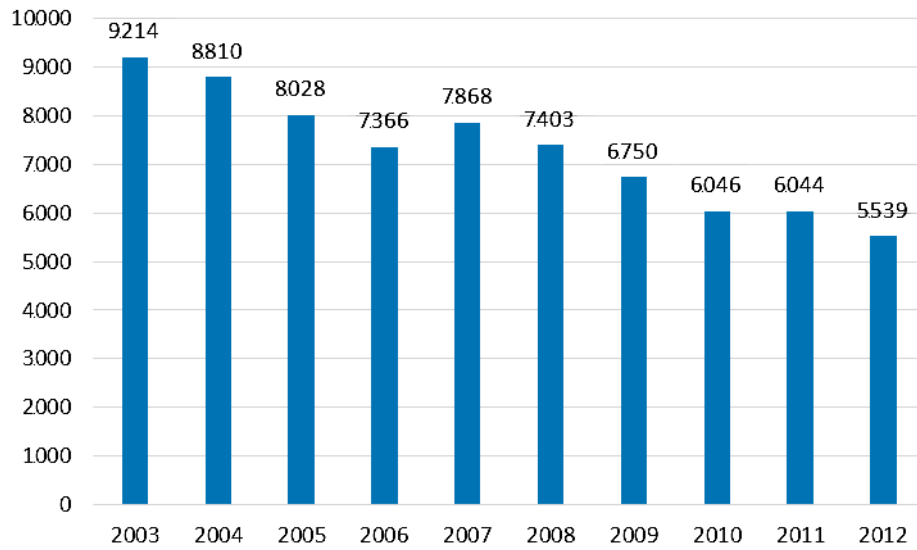
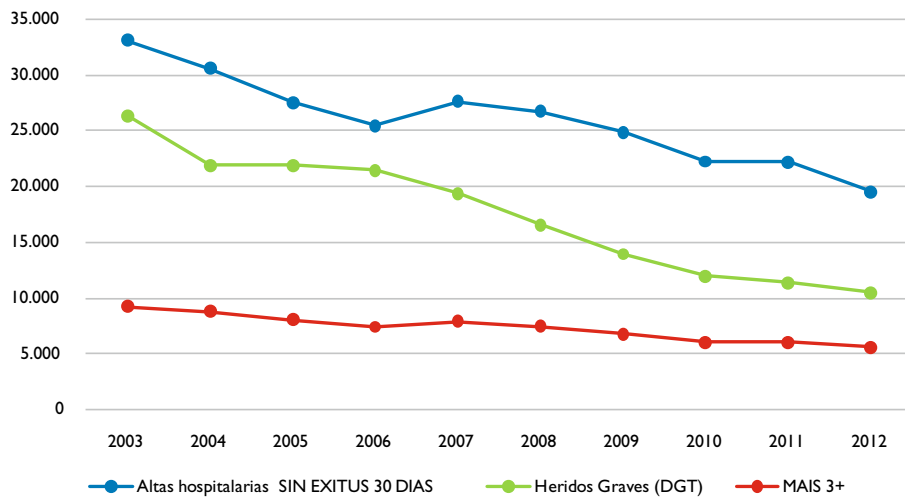


Figura 65. Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), altas hospitalarias y heridos graves de los registros policiales. Años 2003-2012



6

El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

165

El tráfico de pasajeros y mercancías, en todas sus modalidades, provoca costes y beneficios de diversa índole. Así, por ejemplo, la utilización que hacen los conductores de las infraestructuras viarias conlleva unos beneficios en términos de movilidad innegables. Al mismo tiempo, no obstante, el tráfico rodado comporta una serie de costes en forma de unos mayores niveles de contaminación atmosférica y acústica, una gran pérdida de tiempo a consecuencia de los atascos y, uno de los más importantes, las pérdidas de calidad de vida ocasionadas por los accidentes.

La Comisión Europea auspició a principios de los noventa la realización de un estudio encuadrado en la acción COST 313 en el que se revisó de qué forma estimaban 14 países europeos los costes de accidentes de carretera y se formularon recomendaciones acerca de cómo deberían cuantificarse. Se identificaron tres amplias categorías de costes: los costes económicos directos (costes médicos, costes de reparación o reemplazo de los vehículos dañados y costes administrativos), los indirectos (el valor de la capacidad productiva perdida a consecuencia de la muerte prematura, de la incapacidad permanente o de la temporal causada por los accidentes) y el valor de la calidad de vida perdida, también denominado valor de la seguridad per se, pérdidas humanas, costes humanos o valor humano, representado por "el valor de la pérdida de disfrute de la vida o la salud de la víctima, así como el dolor, aflicción y sufrimiento de la víctima y sus familiares". La suma de las tres categorías de costes enunciadas proporciona el coste total por víctima en un accidente de tráfico o, alternativamente, el valor total que representa evitar o prevenir un fallecido, lo que en este informe denotaremos con las siglas VPF.

El hecho de que los costes directos e indirectos puedan relacionarse claramente con transacciones reales de mercado (p.ej. valor de la producción perdida) o con el gasto público (p.ej. costes médicos y administrativos), mientras que los costes humanos no se reflejan automáticamente ni en los precios de mercado ni en el gasto público, explica que durante varias décadas los costes humanos fueran ignorados por la mayor parte de las estimaciones oficiales realizadas o, en el mejor de los casos, fueran aproximados por medio del valor de las indemnizaciones pagadas a las víctimas o a sus familiares. Éste, por ejemplo, es el caso de España donde se ha utilizado como valoración oficial de los accidentes mortales (MOPT, 1992⁵) la cifra, procedente de los datos proporcionados por las compañías de seguros, de 25 millones de pesetas del año 1992 (150.000 euros, aproximadamente).

5 Ministerio de Obras Públicas Transporte y Comunicaciones (MOTP) (1992). *Recomendaciones para la evaluación económicas, coste-beneficio, de estudios y proyectos de carreteras*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

De hecho, en la revisión realizada en el marco del mencionado proyecto COST 313, sólo unos pocos de los países considerados calculaba los costes humanos mediante un enfoque consistente con los principios teóricos de la economía del bienestar; disciplina en la que se sustentan metodologías como el análisis coste-beneficio y el análisis coste-utilidad empleadas para evaluar económicamente las políticas de transporte y seguridad viaria. Las aportaciones teóricas de Schelling (1968)⁶, Mishan (1971)⁷ y Jones-Lee (1976)⁸ consolidaron el denominado enfoque de la disposición individual a pagar como el metodológicamente correcto para cuantificar el valor que atribuye la sociedad a reducir el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

Como los costes humanos no pueden medirse directamente, se infieren a partir de la predisposición que un gran número de personas tendrían a pagar para conseguir una pequeña reducción en el riesgo de morir en un accidente de tráfico. Esta predisposición de las personas proporciona, en consecuencia, el valor monetario atribuido por la sociedad a evitar que una persona cualquiera (una vida estadística) fallezca a consecuencia de un accidente de tráfico. Este valor de una vida estadística (VVE) consta de dos partes, una inmaterial -la más importante- que consistiría en los costes humanos, y otra material, formada por el valor del consumo perdido a consecuencia de morir prematuramente.

Pese al consenso académico acerca de la relevancia de estimar el valor de la calidad de vida perdida utilizando el enfoque de la disposición a pagar como estándar metodológico, lo cierto es que tanto instituciones multilaterales como estados nacionales han tardado en asumir esta práctica. De hecho, la Unión Europea ha cifrado durante bastantes años el valor total de evitar un accidente mortal de carretera en 1 millón de euros (Comisión Europea, 1997). Dicho valor se basó en una estimación conservadora de los costes sociales de los accidentes que obviaba los costes humanos, considerando sólo los costes directos e indirectos. Esta cifra se ha propuesto como un umbral de eficiencia para seleccionar las medidas de seguridad viaria efectivas, de modo que la aplicación de una medida estaría justificada si por cada millón de euros gastado en ella, se evitase al menos una muerte (“regla del millón de euros”). Proyectos europeos recientes como, por ejemplo, UNITE y HEATCO, o estudios realizados por consultoras internacionales como INFRAS/IWW, recomiendan un VVE/valor humano de 1,5 millones de euros basado en estimaciones de disposición individual a pagar. A este valor habría que añadirle el resto de costes, directos e indirectos, para obtener el definitivo coste por accidente letal. Un somero repaso de algunos de los estudios que han revisado la estructura de los costes totales de los accidentes de tráfico, pone de manifiesto lo sesgada que puede llegar a ser la “regla del millón de euros”. Elvik (1995)⁹, en un análisis de las valoraciones oficiales de los accidentes mortales de tráfico en 20 países, concluyó que en aquellas naciones donde se han estimado los costes humanos, dichos costes típicamente representan alrededor del 50% de los costes totales. Elvik (2000)¹⁰ comparó los costes de los accidentes mortales y no mortales de doce países, ocho de ellos europeos, obteniendo que dichos costes representaban en promedio el 44% del total, con un rango considerable abarcando desde el 8% en Alemania hasta el 80% en Nueva Zelanda. Una razón para explicar tal heterogeneidad es el método empleado para valorar los costes humanos. En general, las estimaciones basadas en el enfoque de la disposición a pagar tienden a duplicar en cuantía a aquellas basadas en otros enfoques, como el método del coste por vida salvada, que infiere de documentos públicos cuánto

6 Schelling, T.C. (1968). The Life you Save May be your Own. In *Problems in Public Expenditure Analysis*, S. Chase, ed., Washington, Brookings Institution, p. 127-162.

7 Mishan, E.J. (1971). Evaluation of Life and Limb: A Theoretical Approach. *Journal of Political Economy*, 79, 687-705.

8 Jones-Lee, M.W. (1976). *The Value of statistical life: An Economic Analysis*, Chicago: University Press.

9 Elvik, R. (1995). An analysis of official economic valuations of traffic accident fatalities in 20 motorized countries. *Accident Analysis and Prevention*, 27(2), 237-347.

10 Elvik, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 849-851.

dinero invierten los gobiernos por vida salvada (De Blaeij et al., 2003¹¹). Otra razón reside en la sensibilidad de las estimaciones del VVE al nivel de renta per cápita de los diferentes países (Miller, 2000)¹², lo cual alerta acerca de la dificultad de transferir estimaciones y cálculos de unos países a otros. Más recientemente, Hakkert y Weseman (2005)¹³, a partir de la revisión efectuada por De Blaeij et al. (2004)¹⁴ de los valores oficiales atribuidos a varios países a la prevención de muertes y lesiones en accidentes de tráfico, afirman que en todos aquellos países en los que dichos valores reflejan la disposición a pagar de los ciudadanos los costes humanos representan un porcentaje que oscila entre el 50% y el 90% del valor total. Como ejemplo ilustrativo de cómo puede llegar a variar el coste unitario por fallecido cuando se calculan los costes humanos utilizando el enfoque de la disposición al pago, baste constatar que en Noruega el coste por accidente mortal se multiplicó por cinco tras aplicar dicho enfoque.

De los datos anteriores se deriva la distorsión que representa para la política de seguridad vial de cualquier país el carecer de una estimación de los costes humanos de los accidentes mortales de tráfico basada en el VVE. Hay al menos tres razones (SWOV, 2009¹⁵) por las cuales es importante calcular correctamente dichos costes. En primer lugar, porque así podrá juzgarse adecuadamente la eficiencia de las medidas de seguridad vial que se planeen desarrollar. De esta manera podrían compararse, en el marco del análisis coste-beneficio, los costes de implementación de una nueva autovía con los beneficios derivados del ahorro de víctimas, o con otro tipo de costes asociados a la construcción y utilización de la infraestructura como son la congestión y la polución. En segundo lugar, podrían compararse los costes totales de la seguridad vial con los de otros problemas sociales como los costes de la seguridad en otros medios de transporte no por carretera o, incluso, otros tipos de políticas de seguridad como la que tiene que ver con los riesgos laborales. Finalmente, poseer una estructura completa de los costes sociales de los accidentes de tráfico podría ser relevante para las reclamaciones ante las compañías aseguradoras.

En el año 2011 la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos,...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido grave, 219.000 € y un herido leve, 6.100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 2012 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1,372 millones de €, un herido grave un coste de 214.679 € y un herido leve 5.980 €.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos graves y heridos leves en accidentes de tráfico en el año 2013, se obtiene que los costes asociados a las víctimas son un mínimo de 5.158 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían ser de 9.640 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado en 2012¹⁶ fue 1.029.279

11 De Blaeij, AT., Florax, RJGM., Rietveld, P., Verhoef, E. (2003). The value of statistical life in road safety: A meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 973–986.

12 Miller, T. R. (2000). Variations between countries in values of statistical life. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(2), 169–188.

13 Hakkert, S., Wesemann, P. (eds.) (2005). *The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

14 De Blaeij, AT., Koetse, M., Tseng, Y., Rietveld, P., Verhoef, E. (2004). *Valuation of safety, time, air pollution, climate change, and noise: Methods and estimates for various countries*. Report for the EU project ROSEBUD. Amsterdam: Vrije Universiteit.

15 SWOV (2009). *The valuation of human losses of road deaths*, Fact sheet, July 2009.

16 Avance del Instituto Nacional de Estadística (abril 2014).

millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,5%, aunque es más que razonable asumir que es el 1%.

Tabla 188. Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas

Víctimas	Personas			Coste total	
	Coste unitario (€ 2012)	Sector transporte ¹	Sectores transporte y salud ²	Sector transporte	Sectores transporte y salud
Fallecidos	1.372.377	1.680	1.680	2.306.214.232	2.306.214.232
Heridos graves	214.679	10.086	19.508	2.165.835.207	4.189.085.190
Heridos leves	5.980	114.634	525.741	685.654.945	3.144.589.880
				5.157.704.384	9.639.889.302

¹ Las cifras de víctimas correspondientes al Sector Transporte son del año 2013.

² La cifra de fallecidos corresponde al año 2013, la de heridos graves al año 2012 y la de heridos leves a 2011.

ANEXOS

ANEXO I. RELACIÓN DE PUNTOS NEGROS. AÑO 2013

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
ALICANTE/ALACANT	A-77	0,0	100	A	T	E	7		8	8
ALICANTE/ALACANT	A-77a	0,0	200	A	T	E	18		25	25
ALICANTE/ALACANT	A-77a	0,8	100	D	T	E	4		4	4
ALICANTE/ALACANT	CV-70	48,5	700	A/D	C	A	6	I	6	7
ALICANTE/ALACANT	CV-736	6,0	300	A/D	C	A	3		3	3
ALICANTE/ALACANT	N-332	49,8	300	A/D	C	E	10		16	16
ALICANTE/ALACANT	N-332	52,8	300	A/D	C	E	11		16	16
ALICANTE/ALACANT	N-332	88,0	200	A	C	E	3		6	6
ALICANTE/ALACANT	N-332	122,5	300	A/D	C	E	5		11	11
ALICANTE/ALACANT	N-332	151,8	600	A/D	C	E	9		18	18
ALICANTE/ALACANT	N-332	153,3	700	A/D	C	E	11		20	20
ALMERÍA	A-7	429,0	100	A/D	T	E	3		5	5
ALMERÍA	AL-12	3,5	100	A	C	M	8		11	11
ALMERÍA	AL-12	3,5	100	D	C	M	9		19	19
BADAJOZ	EX-105	110,2	200	A/D	C	A	3	I	3	4
BADAJOZ	EX-107	4,9	100	A	C	A	3	I	3	4
BADAJOZ	EX-206	100,8	100	A/D	C	A	3		7	7
BALEAR, ILLES	C-731	1,7	500	D	C	A	6		13	13
BALEAR, ILLES	C-731	1,8	100	A	C	A	3		4	4
BALEAR, ILLES	C-731	4,3	300	A	C	A	5		6	6
BALEAR, ILLES	C-731	12,9	300	D	C	A	3		4	4
BALEAR, ILLES	C-733	2,1	200	A/D	C	A	5		5	5
BALEAR, ILLES	C-733	2,8	200	A/D	C	A	4		6	6
BALEAR, ILLES	C-733	3,6	300	A/D	C	A	4		8	8
BALEAR, ILLES	C-733	5,0	200	A/D	C	A	4		5	5
BALEAR, ILLES	C-733	5,8	200	A/D	C	A	3		9	9
BALEAR, ILLES	C-733	6,1	200	A/D	C	A	3		6	6
BALEAR, ILLES	C-733	8,0	100	A/D	C	A	3		4	4
BALEAR, ILLES	C-733	10,8	300	A/D	C	A	5		8	8
BALEAR, ILLES	E-30	0,6	200	A/D	C	A	3		7	7
BALEAR, ILLES	Ma-I	10,3	300	A	A	A	3		5	5
BALEAR, ILLES	Ma-I	16,5	100	D	A	A	3		5	5
BALEAR, ILLES	Ma-I	26,1	100	A/D	C	A	3		6	6
BALEAR, ILLES	Ma-I	26,9	200	A	C	A	3		5	5
BALEAR, ILLES	Ma-I014	0,0	200	A	C	A	3		3	3
BALEAR, ILLES	Ma-I110	3,4	200	D	C	A	3		3	3

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
BALEARNS, ILLES	Ma-1110	3,5	100	A	C	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-1110	7,3	600	A/D	C	A	7		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-13	0,1	500	D	A	A	9		12	12
BALEARNS, ILLES	Ma-13	0,9	200	D	A	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-13	1,5	200	D	A	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-13A	12,4	200	A/D	C	A	3		6	6
BALEARNS, ILLES	Ma-15	1,4	500	A	C	A	12		15	15
BALEARNS, ILLES	Ma-15	1,5	100	D	C	A	5		5	5
BALEARNS, ILLES	Ma-15	1,7	200	D	C	A	5		8	8
BALEARNS, ILLES	Ma-15	2,0	200	D	C	A	4		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-15	2,5	300	D	C	A	4		6	6
BALEARNS, ILLES	Ma-15	4,5	100	A	C	A	6		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-15	4,5	100	D	C	A	8		10	10
BALEARNS, ILLES	Ma-15	51,2	200	D	C	A	3		5	5
BALEARNS, ILLES	Ma-19	1,1	300	A	A	A	4		6	6
BALEARNS, ILLES	Ma-19	1,5	900	A	A	A	15		26	26
BALEARNS, ILLES	Ma-19	1,8	200	D	A	A	4		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-19	3,1	300	D	A	A	4		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-19	3,2	200	A	A	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-19	3,8	500	D	A	A	5		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-1C	7,5	100	A/D	C	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-20	1,0	400	A	A	A	5		6	6
BALEARNS, ILLES	Ma-20	1,0	400	D	A	A	10		22	22
BALEARNS, ILLES	Ma-20	1,6	300	D	A	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-20	2,5	100	A	A	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-20	2,7	200	D	A	A	5		6	6
BALEARNS, ILLES	Ma-20	3,5	200	A	A	A	9		19	19
BALEARNS, ILLES	Ma-20	3,7	600	D	A	A	16	1	31	32
BALEARNS, ILLES	Ma-20	4,0	300	A	A	A	5		8	8
BALEARNS, ILLES	Ma-20	4,5	100	D	A	A	3		5	5
BALEARNS, ILLES	Ma-20	5,0	100	D	A	A	6		11	11
BALEARNS, ILLES	Ma-20	6,5	100	A	A	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-20	7,4	200	A	A	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-20	10,7	400	D	A	A	5		13	13
BALEARNS, ILLES	Ma-2031	3,9	300	A/D	C	A	4		10	10
BALEARNS, ILLES	Ma-2050	2,4	300	A/D	C	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-2200	52,4	300	A	C	A	4		5	5
BALEARNS, ILLES	Ma-2200	53,9	300	A/D	C	A	5		9	9
BALEARNS, ILLES	Ma-2200	54,3	200	A/D	C	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-2220	65,7	200	A/D	C	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-30	0,5	200	A/D	C	A	7		11	11
BALEARNS, ILLES	Ma-30	1,8	300	A/D	C	A	7		9	9

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
BALEARNS, ILLES	Ma-30	4,3	300	A/D	C	A	6		8	8
BALEARNS, ILLES	Ma-30	7,0	200	A/D	C	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-3011	1,7	200	A/D	C	A	5		11	11
BALEARNS, ILLES	Ma-3011	2,0	200	A/D	C	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-3240	0,4	200	A	C	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	Ma-3460	0,4	100	A/D	C	A	7		11	11
BALEARNS, ILLES	Ma-3460	3,2	100	A/D	C	A	3		3	3
BALEARNS, ILLES	Ma-4010	1,3	300	A/D	C	A	3		6	6
BALEARNS, ILLES	Ma-6014	0,5	200	A/D	C	A	5		7	7
BALEARNS, ILLES	Ma-6014	1,7	200	A/D	C	A	5		8	8
BALEARNS, ILLES	PM-801	2,3	300	A/D	C	A	4		5	5
BALEARNS, ILLES	PM-803	0,3	100	A/D	C	A	3		7	7
BALEARNS, ILLES	PM-803	1,2	300	A/D	C	A	4		6	6
BALEARNS, ILLES	PM-810	1,8	600	A	C	A	6	1	10	11
BALEARNS, ILLES	PM-810	2,9	300	A/D	C	A	4		6	6
BALEARNS, ILLES	PM-810	8,1	300	A/D	C	A	4		14	14
BALEARNS, ILLES	PM-810	13,5	200	A/D	C	A	3		4	4
BALEARNS, ILLES	PONDEROSA	0,4	300	A/D	O	M	4		6	6
BURGOS	CL-629	10,2	200	D	C	A	3		8	8
CÁDIZ	A-383	2,8	200	A	T	A	3		3	3
CÁDIZ	A-384	16,8	200	A/D	C	A	3		6	6
CÁDIZ	A-7	105,9	200	D	C	E	3		5	5
CÁDIZ	A-7	106,8	200	A	C	E	5		10	10
CÁDIZ	A-7	107,1	200	A	C	E	3		5	5
CÁDIZ	A-7	108,0	200	A	C	E	4		11	11
CÁDIZ	A-7	108,0	400	D	C	E	5		11	11
CÁDIZ	A-7	111,9	200	D	T	E	3	1	3	4
CÁDIZ	CA-34	1,8	100	D	T	E	3		3	3
CÁDIZ	CA-34	2,8	100	A	T	E	4	1	3	4
CÁDIZ	N-340	36,4	300	A/D	C	E	4		7	7
CÁDIZ	N-340	84,6	200	A/D	C	E	4	2	10	12
CÁDIZ	N-351	3,4	300	A/D	C	E	4		9	9
CÁDIZ	N-351	6,3	300	D	C	E	4		5	5
CÁDIZ	N-351	6,4	300	A	C	E	4		4	4
CÁDIZ	N-443	3,9	300	A/D	C	E	3		9	9
CASTELLÓN/ CASTELLÓ	CV-151	2,1	200	A	O	A	3		3	3
CASTELLÓN/ CASTELLÓ	N-340	963,5	200	A/D	C	E	3		7	7
CASTELLÓN/ CASTELLÓ	N-340	1.048,2	200	D	C	E	5		9	9
CÓRDOBA	A-305	54,3	200	A/D	C	A	4		5	5
CÓRDOBA	A-4	409,9	200	D	A	E	3		3	3
CÓRDOBA	A-4	410,5	200	A	A	E	3		5	5
CÓRDOBA	A-4	411,1	200	D	A	E	3		3	3

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
CÓRDOBA	A-4	417,3	300	D	A	E	5		10	10
CÓRDOBA	N-437	2,6	200	A/D	C	E	6		9	9
CÓRDOBA	N-IVa	393,6	200	A/D	C	E	3	1	5	6
CORUÑA,A	AC-12	3,9	200	D	T	E	3		3	3
CORUÑA,A	AC-12	5,1	200	A	T	E	3		4	4
CORUÑA,A	AC-12	5,1	200	D	T	E	3		4	4
CORUÑA,A	AC-122	2,4	200	D	C	A	3		4	4
CORUÑA,A	AC-173	2,7	200	A/D	C	A	3		3	3
CORUÑA,A	AC-213	0,4	300	A	C	A	3		7	7
CORUÑA,A	AC-552	2,1	600	A/D	C	A	13		19	19
CORUÑA,A	AC-552	5,2	100	A/D	C	A	4		4	4
CORUÑA,A	AC-552	20,8	300	A/D	C	A	3		3	3
CORUÑA,A	AC-840	10,5	300	D	C	A	3		5	5
CORUÑA,A	AC-862	2,0	300	A/D	C	A	4		6	6
CORUÑA,A	AC-862	3,3	400	A/D	C	A	4	1	5	6
CORUÑA,A	AP-53	0,0	200	D	A	E	4		7	7
CORUÑA,A	AP-9	75,0	100	D	A	E	3		3	3
CORUÑA,A	DP-1704	1,0	200	A/D	C	D	3		3	3
CORUÑA,A	DP-1913	8,8	300	A/D	C	D	3		4	4
CORUÑA,A	DP-1914	14,5	300	A/D	C	D	3		4	4
CORUÑA,A	DP-1914	15,0	200	A/D	C	D	3		5	5
CORUÑA,A	N-547	48,7	100	A/D	C	E	3		3	3
CORUÑA,A	N-550	4,2	400	A/D	C	E	4		4	4
CORUÑA,A	N-550	28,8	300	A/D	C	E	3		5	5
CORUÑA,A	N-550	56,0	100	D	C	E	3	1	3	4
CORUÑA,A	N-550	70,9	300	A/D	C	E	3		5	5
CORUÑA,A	N-550	75,4	100	A	C	E	3		5	5
CORUÑA,A	N-VI	579,3	300	A/D	C	E	3		5	5
CORUÑA,A	N-VI	580,0	100	A	C	E	3		5	5
CUENCA	A-3	150,0	200	A	T	E	4		6	6
CUENCA	CM-3201	2,1	100	A/D	C	A	3		7	7
CUENCA	N-301	151,2	300	A/D	C	E	3	5	3	8
CUENCA	N-320	167,8	200	D	C	E	4		6	6
GRANADA	A-334	0,5	200	A/D	C	A	3		3	3
GRANADA	A-338	1,0	300	A/D	C	A	3		6	6
GRANADA	A-395	8,9	300	A/D	C	A	3		10	10
GRANADA	A-395	20,2	300	A/D	C	A	4		6	6
GRANADA	A-44	118,8	200	A	A	E	4		4	4
GRANADA	A-44	125,0	700	D	A	E	11		27	27
GRANADA	A-44	126,7	400	A	A	E	4		8	8
GRANADA	A-44	128,2	300	A	A	E	3		5	5
GRANADA	A-44	129,0	200	A	A	E	4		8	8

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
GRANADA	A-44	131,0	100	A	A	E	5		7	7
GRANADA	A-44	131,0	300	D	A	E	3		3	3
GRANADA	A-92	183,0	100	A	A	A	3		5	5
GRANADA	A-92	183,0	400	D	A	A	14		18	18
GRANADA	A-92	185,7	200	D	A	A	7		10	10
GRANADA	A-92	192,4	200	D	A	A	3		5	5
GRANADA	A-92	240,9	300	D	A	A	4		9	9
GRANADA	A-92G	8,2	300	A	A	A	4		9	9
GRANADA	GR-14	2,3	400	A	A	E	5		6	6
GRANADA	GR-3103	0,8	300	A/D	C	D	5		8	8
GRANADA	GR-3303	3,0	100	A	C	D	5		6	6
GRANADA	GR-3303	4,1	100	A/D	C	D	5		5	5
GRANADA	GR-3304	2,0	100	A/D	C	D	3		4	4
GRANADA	GR-3313	3,5	100	A/D	C	D	3		8	8
GRANADA	GR-3424	2,8	200	A/D	C	D	3		13	13
GRANADA	N-340	317,8	300	A	C	E	3		3	3
GRANADA	N-340	322,9	400	A/D	C	E	5		10	10
GRANADA	N-340	325,0	300	A/D	C	E	3		6	6
GRANADA	N-340	327,1	100	A/D	C	E	3		5	5
GRANADA	N-340	329,5	200	A	C	E	3		6	6
GRANADA	N-340	329,8	200	A	C	E	3		12	12
GRANADA	N-340	330,8	200	A/D	C	E	4		10	10
GRANADA	N-340	336,5	100	A/D	C	E	3		3	3
GRANADA	N-432	426,9	100	D	C	E	3		8	8
GRANADA	N-432	427,5	400	A/D	C	E	7		16	16
GRANADA	N-432	428,5	100	A/D	C	E	4		5	5
GRANADA	N-432	433,5	200	A	C	E	4		10	10
GUADALAJARA	A-2	54,5	200	A	T	E	3		7	7
HUELVA	A-486	10,7	100	A/D	C	A	3		9	9
HUELVA	A-493	3,6	200	A/D	C	A	5		12	12
HUELVA	A-494	12,1	200	A	C	A	3		6	6
HUELVA	N-431	89,2	200	A/D	C	E	5		11	11
HUELVA	N-431	90,4	200	A/D	C	E	3		4	4
HUELVA	N-435	197,7	200	A/D	C	E	3		4	4
JAEN	A-316	76,1	300	D	T	A	3		4	4
JAEN	A-6050	3,0	100	A/D	C	A	3		5	5
JAEN	A-6050	3,4	200	A/D	C	A	3		4	4
JAEN	JA-3203	8,2	100	A	C	D	3		3	3
JAEN	N-322	126,5	100	A	C	E	3		6	6
LEÓN	N-120	308,0	300	D	C	E	4	I	4	5
LEÓN	N-120	313,2	200	A/D	C	E	3		6	6
LEÓN	N-120	322,3	300	A/D	C	E	3		4	4

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
LEÓN	N-630	137,8	100	A	C	E	3		6	6
LEÓN	N-VI	399,0	200	A/D	C	E	3		4	4
MADRID	A-1	10,0	100	D	T	E	4		4	4
MADRID	A-1	10,8	300	D	T	E	4		6	6
MADRID	A-1	13,0	100	D	T	E	3	I	3	4
MADRID	A-1	13,2	700	D	T	E	13		19	19
MADRID	A-1	13,4	500	A	T	E	8		10	10
MADRID	A-1	14,0	700	A	T	E	11		20	20
MADRID	A-1	14,0	300	D	T	E	7	I	10	11
MADRID	A-1	16,0	100	A	T	E	5		6	6
MADRID	A-1	16,0	100	D	T	E	5		9	9
MADRID	A-1	17,0	100	A	T	E	11		13	13
MADRID	A-1	17,0	100	D	T	E	11		13	13
MADRID	A-1	69,0	300	D	T	E	4		5	5
MADRID	A-2	10,0	300	A	T	E	5		6	6
MADRID	A-2	12,0	200	D	T	E	6		10	10
MADRID	A-2	14,8	100	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-2	14,8	100	D	T	E	3		5	5
MADRID	A-2	15,0	600	D	T	E	19		25	25
MADRID	A-2	15,3	300	A	T	E	6		8	8
MADRID	A-2	16,1	200	D	T	E	3		4	4
MADRID	A-2	17,1	200	D	T	E	3	I	4	5
MADRID	A-2	18,0	100	D	T	E	3		4	4
MADRID	A-2	19,9	200	D	T	E	3		6	6
MADRID	A-2	20,0	100	A	T	E	4		4	4
MADRID	A-2	21,5	200	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-2	29,0	100	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-2	31,9	300	A	T	E	3	I	4	5
MADRID	A-3	11,5	100	D	T	E	3		6	6
MADRID	A-3	12,0	300	A	T	E	3		7	7
MADRID	A-3	12,0	100	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-3	13,5	200	A	T	E	3		5	5
MADRID	A-3	13,5	100	D	T	E	3		6	6
MADRID	A-3	19,0	100	D	T	E	3		6	6
MADRID	A-3	21,9	200	A	T	E	4		7	7
MADRID	A-4	12,0	200	D	T	E	5	I	6	7
MADRID	A-4	12,8	300	A	T	E	7		7	7
MADRID	A-4	16,4	200	D	T	E	3		4	4
MADRID	A-4	17,0	100	A	T	E	4		10	10
MADRID	A-4	17,0	100	D	T	E	3		8	8
MADRID	A-4	20,0	200	D	T	E	3		5	5
MADRID	A-4	20,5	200	D	T	E	3	I	2	3

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MADRID	A-4	22.5	100	D	T	E	5		10	10
MADRID	A-4	23.8	300	A	T	E	4		6	6
MADRID	A-4	26.0	100	A	T	E	3		5	5
MADRID	A-4	26.7	200	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-4	28.9	200	D	T	E	3		5	5
MADRID	A-42	13.7	200	A	T	E	4		6	6
MADRID	A-42	19.0	100	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-42	23.6	100	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-42	6.3	300	D	T	E	3		4	4
MADRID	A-42	6.5	400	A	T	E	9		10	10
MADRID	A-42	6.7	300	D	T	E	3		7	7
MADRID	A-42	9.1	200	D	T	E	5		11	11
MADRID	A-42	9.2	100	A	T	E	4		8	8
MADRID	A-5	12.4	200	D	T	E	4		4	4
MADRID	A-5	13.0	100	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-5	17.3	200	A	T	E	4		4	4
MADRID	A-5	18.8	200	A	T	E	3		5	5
MADRID	A-5	20.6	200	A	T	E	3		12	12
MADRID	A-5	23.4	400	A	T	E	5		11	11
MADRID	A-5	28.9	300	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-6	10.9	200	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-6	16.0	400	D	T	E	7		9	9
MADRID	A-6	16.8	400	A	T	E	5		5	5
MADRID	A-6	17.1	200	D	T	E	7		10	10
MADRID	A-6	22.4	300	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-6	26.5	100	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-6	29.2	300	A	T	E	6		11	11
MADRID	A-6	32.9	200	A	T	E	4		9	9
MADRID	A-6	39.0	200	D	T	E	4		7	7
MADRID	A-6	8.0	300	D	T	E	9		10	10
MADRID	A-6	8.4	200	A	T	E	4		4	4
MADRID	M-100	22.9	200	A	T	A	3		4	4
MADRID	M-100	23.3	300	D	T	A	4		6	6
MADRID	M-103	5.5	200	A/D	C	A	3		5	5
MADRID	M-108	0.0	300	D	C	A	5		7	7
MADRID	M-11	3.7	300	D	A	E	3		4	4
MADRID	M-113	1.4	200	A/D	C	A	4		5	5
MADRID	M-113	2.5	200	A/D	C	A	3		5	5
MADRID	M-14	0.1	100	D	T	E	3		3	3
MADRID	M-14	0.4	300	D	T	E	4		4	4
MADRID	M-206	17.9	200	A	C	A	3		8	8
MADRID	M-208	8.0	200	A/D	C	A	5		5	5

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MADRID	M-21	6.0	300	D	T	E	4		4	4
MADRID	M-300	24.7	200	A/D	C	A	3		5	5
MADRID	M-300	29.7	100	A	C	A	3		3	3
MADRID	M-305	3.1	200	A/D	C	A	3		3	3
MADRID	M-31	0.0	200	A	T	E	3		4	4
MADRID	M-40	10.7	300	A	A	E	3		7	7
MADRID	M-40	11.1	200	A	A	E	3		5	5
MADRID	M-40	14.4	200	D	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	15.3	200	D	A	E	3		6	6
MADRID	M-40	15.5	100	A	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	16.3	300	A	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	21.0	300	A	A	E	6		6	6
MADRID	M-40	21.0	200	D	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	21.4	200	A	A	E	3		3	3
MADRID	M-40	22.0	200	A	A	E	6		8	8
MADRID	M-40	27.0	100	A	A	E	16		22	22
MADRID	M-40	27.0	100	D	A	E	17		23	23
MADRID	M-40	27.9	200	D	A	E	9		11	11
MADRID	M-40	28.0	100	A	A	E	8		11	11
MADRID	M-40	29.3	300	A	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	29.9	200	D	A	E	5		5	5
MADRID	M-40	4.4	200	D	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	4.5	300	A	A	E	3		3	3
MADRID	M-40	47.1	100	D	A	E	4		7	7
MADRID	M-40	47.6	300	D	A	E	3		7	7
MADRID	M-40	52.0	300	D	A	E	6		7	7
MADRID	M-40	9.2	300	A	A	E	5		7	7
MADRID	M-404	25.4	300	A	C	A	4		9	9
MADRID	M-405	0.0	100	A	C	A	4		6	6
MADRID	M-405	0.5	100	A/D	C	A	3		3	3
MADRID	M-406	10.0	200	A	C	A	3		5	5
MADRID	M-406	10.5	100	A	C	A	3		4	4
MADRID	M-406	8.9	200	D	C	A	3		7	7
MADRID	M-407	1.9	200	A	T	A	5		6	6
MADRID	M-407	2.0	400	D	T	A	8		10	10
MADRID	M-409	0.0	100	A	C	A	6		9	9
MADRID	M-409	0.0	200	D	C	A	5		9	9
MADRID	M-413	12.0	300	A/D	C	A	3		5	5
MADRID	M-425	0.0	100	D	C	A	3		4	4
MADRID	M-45	25.2	400	A	T	A	4		5	5
MADRID	M-45	5.6	300	A	T	A	3		3	3
MADRID	M-50	24.8	300	A	A	E	3		3	3

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MADRID	M-50	56.0	100	D	A	E	3		3	3
MADRID	M-50	61.0	100	A	A	E	3		4	4
MADRID	M-50	82.9	100	A	A	E	4		8	8
MADRID	M-500	1.4	200	D	T	A	4		6	6
MADRID	M-501	68.7	300	A/D	C	A	3	I	4	5
MADRID	M-503	6.5	100	A	C	A	3		3	3
MADRID	M-503	6.5	200	D	C	A	3		3	3
MADRID	M-503	7.9	500	D	C	A	7		11	11
MADRID	M-503	9.0	200	D	C	A	3		4	4
MADRID	M-503	12.3	500	D	C	A	14	I	20	21
MADRID	M-505	3.9	100	A	C	A	3		4	4
MADRID	M-506	15.9	200	D	C	A	6		8	8
MADRID	M-506	16.0	200	A	C	A	7		13	13
MADRID	M-506	17.9	300	D	C	A	11		13	13
MADRID	M-506	19.0	100	A	C	A	4		7	7
MADRID	M-506	19.9	200	A	C	A	3		5	5
MADRID	M-506	20.5	100	D	C	A	5		12	12
MADRID	M-506	20.5	100	A/D	C	A	4		11	11
MADRID	M-506	9.0	100	D	C	A	4		5	5
MADRID	M-510	1.5	300	A/D	C	A	4		7	7
MADRID	M-510	46.9	200	A	C	A	3		3	3
MADRID	M-511	3.0	200	D	C	A	4		6	6
MADRID	M-513	14.7	200	A/D	C	A	3		9	9
MADRID	M-513	7.0	100	A/D	C	A	8		9	9
MADRID	M-533	6.4	200	A/D	C	A	3		3	3
MADRID	M-601	1.5	100	A/D	C	A	3		3	3
MADRID	M-607	12.3	400	D	T	M	5		7	7
MADRID	M-607	12.4	300	A	T	M	6		6	6
MADRID	M-607	13.5	200	A	T	A	3		3	3
MADRID	M-607	15.4	300	D	T	A	5		6	6
MADRID	M-607	20.7	200	A	T	A	3		6	6
MADRID	M-607	48.0	200	A	T	A	3		5	5
MADRID	M-616	2.0	100	A	C	A	3		3	3
MADRID	M-823	4.5	200	A/D	C	A	4		6	6
MADRID	N-320	340.7	200	A/D	C	E	4		8	8
MADRID	N-IIIa	22.0	200	A/D	C	E	3		4	4
MÁLAGA	A-356R	0.3	400	A/D	C	A	6		7	7
MÁLAGA	A-357	62.8	200	D	T	A	4		5	5
MÁLAGA	A-397	0.0	100	A/D	C	A	5		13	13
MÁLAGA	A-397	28.0	300	A/D	C	A	4		5	5
MÁLAGA	A-404	26.9	200	D	C	A	4		10	10
MÁLAGA	A-404	28.4	400	A/D	C	A	5		9	9

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MÁLAGA	A-404	28,9	200	A/D	C	A	4		7	7
MÁLAGA	A-7	172,0	100	D	T	E	3		5	5
MÁLAGA	A-7	173,0	100	A	T	E	5		11	11
MÁLAGA	A-7	208,9	200	D	T	E	3		3	3
MÁLAGA	A-7	230,0	100	D	T	E	3		5	5
MÁLAGA	A-7	241,6	300	D	T	E	3		7	7
MÁLAGA	A-7054	3,2	400	A/D	C	A	5		11	11
MÁLAGA	A-7054	7,8	300	A/D	C	A	3		5	5
MÁLAGA	A-7059	9,3	200	D	C	A	3		3	3
MÁLAGA	MA-20	6,0	200	D	T	E	3		3	3
MÁLAGA	MA-20	9,4	200	A	T	E	3		9	9
MÁLAGA	MA-20	9,7	200	A	T	E	4		10	10
MÁLAGA	N-340	258,5	100	A/D	C	E	3		3	3
MÁLAGA	N-340	261,7	200	A/D	C	E	3		4	4
MÁLAGA	N-340	269,0	400	A/D	C	E	4		9	9
MURCIA	RM-302	3,8	200	A/D	C	A	4		4	4
MURCIA	RM-621	0,6	200	A/D	C	A	3		3	3
MURCIA	RM-F2	10,3	200	A/D	C	A	3		3	3
NAVARRA	N-121A	47,7	300	A/D	C	A	3		3	3
NAVARRA	N-121A	66,9	300	A/D	C	A	4		5	5
NAVARRA	PA-30	17,0	100	D	O	A	3		5	5
NAVARRA	PA-30	18,0	100	A	O	A	3		8	8
ASTURIAS	AS-15	50,7	300	A/D	C	A	3		3	3
ASTURIAS	AS-213	20,7	100	A	C	A	3		4	4
ASTURIAS	AS-238	4,5	200	A/D	C	A	3		4	4
ASTURIAS	AS-327	1,8	300	A/D	C	A	4	1	4	5
PALMAS, LAS	FV-2	2,2	300	D	T	D	3		3	3
PALMAS, LAS	GC-1	3,3	300	A	T	D	4		6	6
PALMAS, LAS	GC-1	5,5	100	D	T	D	4		10	10
PALMAS, LAS	GC-1	6,2	100	D	T	D	3	1	15	16
PALMAS, LAS	GC-1	8,4	200	A	T	D	3		6	6
PALMAS, LAS	GC-100	10,2	200	A	C	D	3		3	3
PALMAS, LAS	GC-3	0,7	200	A	T	D	3		8	8
PALMAS, LAS	GC-3	8,4	300	A	T	D	8		17	17
PALMAS, LAS	GC-3	8,8	200	A	T	D	4		11	11
PALMAS, LAS	GC-31	2,9	400	A	T	D	5		7	7
PONTEVEDRA	A-55	2,9	200	D	T	E	3		11	11
PONTEVEDRA	A-55	4,5	200	D	T	E	3		3	3
PONTEVEDRA	A-55	6,8	300	D	T	E	5		6	6
PONTEVEDRA	A-55	7,2	400	A	T	E	9		10	10
PONTEVEDRA	A-55	7,3	300	D	T	E	4		6	6

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
PONTEVEDRA	A-55	9,2	200	D	T	E	4		4	4
PONTEVEDRA	A-55	9,9	200	D	T	E	8		10	10
PONTEVEDRA	A-55	10,0	200	A	T	E	7		8	8
PONTEVEDRA	A-55	10,2	200	D	T	E	3		6	6
PONTEVEDRA	A-55	12,0	200	D	T	E	12		16	16
PONTEVEDRA	A-55	12,5	500	D	T	E	5		8	8
PONTEVEDRA	A-55	24,0	200	D	T	E	4		5	5
PONTEVEDRA	A-55	25,9	200	A	T	E	5		7	7
PONTEVEDRA	A-55	27,0	300	D	T	E	9		13	13
PONTEVEDRA	AP-9	148,0	200	D	AP	E	4		6	6
PONTEVEDRA	EP-2005	2,8	200	A/D	C	D	3		4	4
PONTEVEDRA	EP-4006	6,1	200	A/D	C	D	3		8	8
PONTEVEDRA	N-120	650,8	300	A	C	E	6		7	7
PONTEVEDRA	N-550	110,9	300	A/D	C	E	5		6	6
PONTEVEDRA	VG-20	12,0	100	A	T	E	4		6	6
SALAMANCA	A-66	339,9	100	D	T	E	3		3	3
SALAMANCA	A-66	398,3	300	D	T	E	4	I	9	10
SALAMANCA	SA-20	91,6	500	A	C	E	8		11	11
STA. CRUZ TENERIFE	LP-2	1,8	200	A/D	C	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	LP-3	22,2	200	A/D	C	D	3		9	9
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	11,9	300	D	A	D	3		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	56,0	200	D	A	D	4		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	61,8	300	D	A	D	6		11	11
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	68,0	300	D	A	D	3		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	69,0	100	D	A	D	3	I	5	6
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	71,8	100	D	A	D	3		6	6
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	72,0	100	A	A	D	3		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-1	75,8	300	D	A	D	5		10	10
STA. CRUZ TENERIFE	TF-152	1,0	100	A/D	C	D	3		8	8
STA. CRUZ TENERIFE	TF-152	2,5	200	A/D	C	D	4		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-152	2,8	100	A	C	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-152	9,5	200	A	C	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-2	4,0	100	A	C	D	4		8	8
STA. CRUZ TENERIFE	TF-217	7,8	300	A/D	C	D	6		6	6
STA. CRUZ TENERIFE	TF-28	21,8	200	A/D	C	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-28	95,1	300	A/D	C	D	3		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-281	0,3	300	A/D	C	D	4		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-29	0,0	200	A	C	D	3		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-29	0,0	200	D	C	D	3		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-31	0,7	300	A	C	D	4		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-47	17,1	300	A/D	C	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-481	2,7	200	A/D	C	D	3		4	4

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
STA. CRUZ TENERIFE	TF-481	3,0	100	A/D	C	D	4		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-481	3,8	200	A	C	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	4,5	100	A	A	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	6,0	100	D	A	D	3		3	3
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	7,5	100	D	A	D	6		13	13
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	8,5	100	D	A	D	5		9	9
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	10,0	200	D	A	D	4		6	6
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	21,7	400	A	A	D	8		9	9
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	42,0	100	A/D	C	D	3		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-5	42,2	200	A/D	C	D	3		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-64	1,7	400	A/D	C	D	4		10	10
STA. CRUZ TENERIFE	TF-64	6,8	300	A/D	C	D	3		7	7
STA. CRUZ TENERIFE	TF-64	9,8	200	A/D	C	D	3		9	9
STA. CRUZ TENERIFE	TF-65	8,2	1200	A/D	C	D	21		37	37
STA. CRUZ TENERIFE	TF-66	1,5	400	A/D	C	D	4		6	6
STA. CRUZ TENERIFE	TF-66	3,6	300	A/D	C	D	5		7	7
STA. CRUZ TENERIFE	TF-66	5,0	100	A/D	C	D	3		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-66	10,9	300	A/D	C	D	3		7	7
STA. CRUZ TENERIFE	TF-665	0,0	200	D	C	D	3		5	5
STA. CRUZ TENERIFE	TF-665	0,1	300	A	C	D	4		4	4
STA. CRUZ TENERIFE	TF-82	22,8	200	A/D	C	D	3		3	3
CANTABRIA	A-67	180	100	A	T	E	3		3	3
CANTABRIA	A-67	187	100	D	T	E	3		4	4
CANTABRIA	A-8	140,9	300	D	T	E	5		8	8
CANTABRIA	A-8	143,2	200	A	T	E	4		6	6
CANTABRIA	A-8	143,2	200	D	T	E	5		5	5
CANTABRIA	A-8	160	300	A	T	E	4		4	4
CANTABRIA	A-8	198,9	200	D	T	E	3		3	3
CANTABRIA	A-8	200,2	300	D	T	E	3		5	5
CANTABRIA	CA-140	2,3	200	A/D	C	A	3		4	4
CANTABRIA	CA-140	3	100	A/D	C	A	3		4	4
CANTABRIA	CA-141	5,4	200	A/D	C	A	3		4	4
CANTABRIA	CA-141	12,9	200	A/D	C	A	4		6	6
CANTABRIA	CA-144	0,4	200	D	C	A	3		3	3
CANTABRIA	N-623	129,8	300	A/D	C	E	3		6	6
CANTABRIA	N-634	141,8	200	A/D	C	E	3		3	3
CANTABRIA	N-634	173	300	A/D	C	E	4		4	4
CANTABRIA	N-634	223	200	A	C	E	3		4	4
CANTABRIA	S-10	1,7	700	D	T	E	13		25	25
CANTABRIA	S-10	2,4	200	A	T	E	3		3	3
CANTABRIA	S-10	4,1	500	A	T	E	8		12	12
CANTABRIA	S-10	6	100	A	T	E	4		8	8

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular, M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
CANTABRIA	S-20	2,6	100	D	T	E	3		7	7
SEGOVIA	N-VI	57,5	300	A/D	C	E	4		7	7
SEVILLA	A-360	2,4	200	A/D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-376	0,0	200	D	T	A	4		5	5
SEVILLA	A-376	0,5	200	A	T	A	4		8	8
SEVILLA	A-376	2,3	300	A	C	A	3		5	5
SEVILLA	A-376	23,2	200	A	T	A	4		5	5
SEVILLA	A-392	5,2	300	A/D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-4	536,5	200	A	T	E	3		4	4
SEVILLA	A-473	6,5	300	A/D	C	A	4		9	9
SEVILLA	A-49	0,0	200	D	A	E	3		3	3
SEVILLA	A-49	0,5	100	D	A	E	3		10	10
SEVILLA	A-49	2,7	200	D	A	E	3		5	5
SEVILLA	A-8057	0,0	100	A	C	A	5		5	5
SEVILLA	A-8057	0,5	100	D	C	A	3		6	6
SEVILLA	A-8057	2,8	200	A	C	A	6		9	9
SEVILLA	A-8058	9,8	200	A/D	C	A	4		6	6
SEVILLA	A-8058	10,5	100	A/D	C	A	3		4	4
SEVILLA	A-8061	4,9	200	A/D	C	A	5		6	6
SEVILLA	A-8076	0,5	200	D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-8077	2,2	200	A/D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-8079	3,5	300	D	C	A	3		6	6
SEVILLA	A-8125	5,9	200	A/D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-8325	6,3	200	A	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-92	0,0	100	A	T	A	4		5	5
SEVILLA	A-92	0,0	600	D	T	A	14		29	29
SEVILLA	A-92	3,6	200	A	T	A	3		5	5
SEVILLA	A-92	4,9	300	A	T	A	3		4	4
SEVILLA	N-630	814,0	400	D	C	E	4		5	5
SEVILLA	N-630	801,3	300	A/D	C	E	3		3	3
SEVILLA	SE-020	4,0	100	A	C	E	3		5	5
SEVILLA	SE-020	6,1	200	D	C	E	4		5	5
SEVILLA	SE-020	6,4	200	D	C	E	3		3	3
SEVILLA	SE-020	10,4	200	D	C	E	3		3	3
SEVILLA	SE-30	0,0	400	D	T	E	12		26	26
SEVILLA	SE-30	1,2	200	D	T	E	4		14	14
SEVILLA	SE-30	2,9	300	A	T	E	3		5	5
SEVILLA	SE-30	3,5	100	D	T	E	4		5	5
SEVILLA	SE-30	5,7	500	D	T	E	5		9	9
SEVILLA	SE-30	5,8	500	A	T	E	7		10	10
SEVILLA	SE-30	8,0	300	A	T	E	5		5	5
SEVILLA	SE-30	8,9	200	D	T	E	4		6	6

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
SEVILLA	SE-30	9,5	200	A	T	E	3		3	3
SEVILLA	SE-30	10,3	200	A	T	E	3		4	4
SEVILLA	SE-30	11,3	1000	D	T	E	18		34	34
SEVILLA	SE-30	12,1	300	A	T	E	3		3	3
SEVILLA	SE-30	13,8	300	D	T	E	11		16	16
SEVILLA	SE-30	14,0	200	A	T	E	5		6	6
SEVILLA	SE-30	14,3	300	A	T	E	5		6	6
SEVILLA	SE-30	14,9	200	D	T	E	8		10	10
SEVILLA	SE-30	15,0	300	A	T	E	5		10	10
SEVILLA	SE-30	15,3	300	D	T	E	6		8	8
SEVILLA	SE-30	15,8	400	A	T	E	4		12	12
SEVILLA	SE-30	16,4	200	A	T	E	3		6	6
SEVILLA	SE-30	16,9	300	A	T	E	7		11	11
SEVILLA	SE-30	19,9	300	A	T	E	3	1	3	4
SORIA	N-122	190,6	300	A/D	C	E	3		5	5
TERUEL	N-232	131,4	100	A/D	C	E	3		6	6
TOLEDO	A-42	71,9	300	A	T	E	4		4	4
TOLEDO	M-305	0,0	400	A	C	A	4		5	5
TOLEDO	M-305	1,5	100	A	A	A	3		4	4
TOLEDO	TO-21	5,7	200	A	O	M	3		5	5
TOLEDO	TO-2437	6,0	200	A/D	C	D	3		6	6
VALENCIA/VALÉNCIA	AP-7	479,9	200	A	A	E	3		13	13
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-32	0,5	100	D	O	A	3		5	5
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-32	0,9	300	A	O	A	3		7	7
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-35	3,0	100	D	T	A	3		3	3
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-35	3,2	800	D	T	A	21		45	45
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-35	4,2	200	D	T	A	5		12	12
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-35	8,0	200	D	T	A	3		3	3
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-370	6,5	100	D	C	D	3		4	4
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-410	4,0	200	A/D	C	A	7		9	9
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-410	4,3	300	A/D	C	A	4		13	13
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-50	23,5	300	D	O	A	3		5	5
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-50	74,0	100	A/D	O	A	3		7	7
VALENCIA/VALÉNCIA	CV-670	0,9	100	A/D	C	D	8		11	11
VALENCIA/VALÉNCIA	N-332	216,3	400	A/D	C	E	7		7	7
VALENCIA/VALÉNCIA	N-332	220,2	400	A/D	C	E	6		10	10
VALENCIA/VALÉNCIA	N-332	220,7	300	A	C	E	5		12	12
VALENCIA/VALÉNCIA	N-332	224,9	400	A/D	C	E	5		6	6
VALENCIA/VALÉNCIA	N-332	243,8	300	A/D	C	E	5		8	8
VALENCIA/VALÉNCIA	V-30	7,9	400	A	T	E	4		5	5
VALENCIA/VALÉNCIA	V-30	8,5	200	A	T	E	3		8	8
VALENCIA/VALÉNCIA	V-30	9,6	300	A	T	E	3		5	5
VALENCIA/VALÉNCIA	V-30	10,0	500	A	T	E	9		15	15

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 189. Relación de puntos negros. Año 2013 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido ¹	Tipo de vía ²	Titular de la vía ³	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
VALENCIA/VALÈNCIA	V-30	10,6	300	A	T	E	3		5	5
VALENCIA/VALÈNCIA	V-31	10,1	300	A	T	E	3		5	5
VALENCIA/VALÈNCIA	V-31	11,2	300	A	T	E	7		13	13
VALENCIA/VALÈNCIA	V-31	11,8	400	A	T	E	4		5	5
VALENCIA/VALÈNCIA	V-31	12,3	300	A	T	E	3		7	7
VALENCIA/VALÈNCIA	V-31	12,4	300	D	T	E	5		12	12
VALLADOLID	A-62	117,7	200	D	T	E	3		9	9
VALLADOLID	CL-602	95,7	100	A/D	C	A	3	I	2	3
VALLADOLID	VA-20	8,2	200	D	C	E	3		3	3
VALLADOLID	VP-5801	2,0	100	A/D	C	D	4		8	8
ZARAGOZA	A-2	321,8	200	D	T	E	3		3	3
ZARAGOZA	A-2	324,8	100	A	T	E	3		6	6
ZARAGOZA	A-202	3,0	100	A/D	C	A	3		6	6
ZARAGOZA	A-68	232,9	200	A	T	E	3		5	5
ZARAGOZA	N-125	4,3	300	A/D	C	E	4		4	4
ZARAGOZA	N-232	193,7	100	A/D	C	E	3		6	6
ZARAGOZA	N-330	488,4	100	D	C	E	4		4	4
ZARAGOZA	Z-40	28,0	200	A/D	T	E	3		5	5

¹ A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos

² AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

³ E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

ANEXO II. COBERTURA DE LA INFORMACIÓN EN VÍAS URBANAS

La evolución de la accidentalidad en vías urbanas presenta fluctuaciones a nivel provincial, por lo que se ha estudiado la cobertura de la información recogida, para ver si ésta es una de las causas de dichas variaciones.

Para medir la cobertura de la información de accidentes se ha tomado el siguiente indicador: el porcentaje de población sobre el total de la provincia de los municipios que tienen registrados al menos un accidente de circulación con víctimas en sus vías urbanas. Se ha restringido tanto numerador como denominador a la población de municipios con más de 10.000 habitantes, según el Padrón Municipal a 1 de enero del año que corresponde.

Se debe aclarar que puede haber grandes fluctuaciones en los porcentajes de un año a otro. Puede deberse a un número pequeño de municipios con más de 10.000 habitantes en la provincia, así como a la baja frecuencia de accidentes con víctimas en algunos municipios. De acuerdo a la información recogida, consta que 534 municipios han introducido algún accidente de daños materiales pero no de víctimas durante 2013. Si nos fijamos en los municipios de más de 10.000 habitantes, este número baja a 31.

Tabla 190. Porcentaje de población en municipios donde se ha registrado al menos un accidente con víctimas sobre el total de población de esa provincia (restringido a municipios con más de 10.000 habitantes). Evolución 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Araba/Álava	100%	8%	8%	93%	93%	4%	89%	89%	93%	93%
Albacete	63%	75%	74%	72%	72%	81%	72%	81%	72%	76%
Alicante	60%	83%	86%	44%	64%	76%	50%	76%	67%	80%
Almería	91%	89%	87%	92%	84%	91%	83%	94%	94%	92%
Ávila	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Badajoz	93%	89%	83%	83%	86%	93%	88%	93%	97%	96%
Illes Balears	67%	74%	84%	92%	83%	73%	83%	82%	81%	88%
Barcelona	95%	93%	95%	93%	95%	94%	97%	98%	96%	96%
Burgos	100%	100%	100%	100%	100%	100%	87%	87%	100%	87%
Cáceres	90%	83%	87%	87%	77%	94%	94%	84%	94%	100%
Cádiz	81%	82%	86%	84%	76%	78%	87%	71%	75%	86%
Castellón	100%	93%	87%	93%	95%	90%	94%	94%	77%	94%
Ciudad Real	85%	74%	77%	74%	55%	64%	55%	50%	71%	82%
Córdoba	73%	74%	78%	75%	83%	78%	82%	80%	92%	89%
A Coruña	70%	90%	89%	93%	84%	78%	83%	79%	72%	84%
Cuenca	100%	100%	79%	79%	100%	100%	78%	78%	78%	100%
Girona	85%	93%	81%	81%	85%	96%	81%	91%	89%	96%
Granada	73%	70%	58%	60%	59%	68%	75%	72%	77%	78%
Guadalajara	100%	100%	100%	100%	100%	76%	92%	68%	92%	67%
Gipuzkoa	87%	55%	93%	93%	89%	91%	73%	91%	55%	94%
Huelva	58%	61%	71%	62%	42%	50%	67%	68%	72%	35%
Huesca	85%	85%	100%	100%	78%	66%	88%	64%	78%	100%
Jaén	56%	59%	63%	86%	60%	66%	70%	96%	91%	93%
León	96%	96%	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%
Lleida	93%	93%	93%	100%	100%	93%	100%	93%	85%	94%
La Rioja	95%	82%	94%	100%	88%	82%	82%	94%	100%	100%
Lugo	59%	80%	79%	69%	82%	82%	72%	68%	78%	82%
Madrid	81%	85%	84%	84%	79%	79%	86%	88%	86%	96%
Málaga	87%	82%	77%	81%	69%	77%	80%	69%	75%	90%
Murcia	78%	73%	67%	64%	63%	56%	62%	62%	67%	76%
Navarra	76%	72%	66%	60%	81%	67%	73%	71%	73%	75%
Ourense	91%	91%	82%	85%	91%	85%	85%	85%	92%	92%
Asturias	95%	91%	95%	89%	86%	95%	84%	87%	95%	99%
Palencia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Palmas, Las	67%	70%	74%	57%	63%	61%	48%	42%	73%	77%
Pontevedra	89%	81%	76%	82%	89%	91%	83%	82%	81%	82%
Salamanca	86%	100%	93%	85%	85%	85%	93%	86%	93%	100%
S.C.Tenerife	74%	68%	66%	13%	66%	35%	58%	25%	45%	68%
Cantabria	75%	87%	25%	25%	20%	20%	63%	19%	21%	97%
Segovia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sevilla	72%	73%	59%	56%	66%	53%	60%	59%	71%	88%
Soria	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tarragona	97%	94%	96%	92%	96%	96%	95%	93%	98%	100%
Teruel	100%	69%	69%	69%	100%	68%	68%	68%	0%	69%
Toledo	77%	73%	72%	80%	73%	74%	72%	67%	79%	79%
Valencia	73%	85%	76%	67%	66%	74%	71%	71%	68%	73%
Valladolid	100%	94%	94%	94%	94%	88%	88%	94%	100%	100%
Bizkaia	71%	95%	42%	59%	95%	90%	94%	99%	90%	97%
Zamora	100%	78%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Zaragoza	100%	100%	97%	97%	97%	97%	96%	99%	97%	99%
Ceuta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Melilla	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total	82%	83%	81%	78%	79%	78%	80%	80%	81%	89%

La cobertura de la información de accidentes ha aumentado un 8% en 2013 respecto del año anterior. Sin embargo, cabe destacar la diferencia que hay entre las distintas provincias. Las provincias

que han quedado por debajo del 80% han sido las siguientes: Huelva, Guadalajara, Santa Cruz de Tenerife, Teruel, Valencia, Navarra, Albacete, Murcia, Las Palmas, Granada y Toledo.

A continuación se muestra el listado de municipios con más de 10.000 habitantes a 1 de enero de 2013 (Datos de Padrón Municipal).

Tabla 191. Municipios con más de 10.000 habitantes. Datos a 1 de enero de 2013

Araba/Álava	Villena	Son Servera	Premià de Dalt	Chipiona
Amurrio	Almería	Barcelona	Premià de Mar	Conil de la Frontera
Laudio/Llodio	Adra	Abrera	Ripollet	Jerez de la Frontera
Vitoria-Gasteiz	Albox	Arenys de Mar	Roca del Vallès, La	Jimena de la Frontera
Albacete	Almería	Argentona	Rubí	Línea de la Concepción, La
Albacete	Berja	Badalona	Sabadell	Medina-Sidonia
Almansa	Cuevas del Almanzora	Badia del Vallès	Sant Adrià de Besòs	Puerto de Santa María, El
Caudete	Ejido, El	Barberà del Vallès	Sant Andreu de la Barca	Puerto Real
Hellín	Huércal de Almería	Barcelona	Sant Andreu de Llvaneres	Rota
Roda, La	Huércal-Overa	Berga	Sant Boi de Llobregat	San Fernando
Villarrobledo	Níjar	Caldes de Montbui	Sant Celoni	San Roque
Alicante/Alacant	Roquetas de Mar	Calella	Sant Cugat del Vallès	Sanlúcar de Barrameda
Albatera	Vera	Canet de Mar	Sant Feliu de Llobregat	Tarifa
Alcoy/Alcoi	Vícar	Canovelles	Sant Joan de Vilatorrada	Ubrique
Alfàs del Pi, L'	Ávila	Cardedeu	Sant Joan Despí	Vejer de la Frontera
Alicante/Alacant	Ávila	Castellar del Vallès	Sant Just Desvern	Villamartín
Almoradí	Badajoz	Castellbisbal	Sant Pere de Ribes	Castellón/Castelló
Altea	Almendralejo	Castelldefels	Sant Quirze del Vallès	Alcora, L'
Aspe	Badajoz	Cerdanyola del Vallès	Sant Sadurní d'Anoia	Almazora/Almassora
Benidorm	Don Benito	Corbera de Llobregat	Sant Vicenç dels Horts	Benicarló
Benissa	Mérida	Cornellà de Llobregat	Santa Coloma de Gramenet	Benicasim/Benicàssim
Callosa de Segura	Montijo	Cubelles	Santa Perpètua de Mogoda	Borriana/Burriana
Calp	Olivenza	Esparreguera	Sitges	Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana
Campello, El	Villafranca de los Barros	Esplugues de Llobregat	Terrassa	Nules
Castalla	Villanueva de la Serena	Franqueses del Vallès, Les	Tordera	Onda
Cocentaina	Zafra	Garriga, La	Torelló	Vall d'Uixó, La
Creventill	Balears, Illes	Gavà	Vallirana	Vila-real
Dénia	Alcúdia	Granollers	Vic	Vinaròs
Elche/Elx	Andratx	Hospitalet de Llobregat, L'	Viladecans	Ciudad Real
Elda	Calvià	Igualada	Vilafranca del Penedès	Alcázar de San Juan
Guardamar del Segura	Campos	Llagosta, La	Vilanova del Camí	Bolaños de Calatrava
Ibi	Capdepera	Lliçà d'Amunt	Vilanova i la Geltrú	Campo de Criptana
Jávea/Xàbia	Ciudadella de Menorca	Malgrat de Mar	Vilassar de Mar	Ciudad Real
Monóvar/Monòver	Eivissa	Manlleu	Burgos	Daimiel
Mutxamel	Felanitx	Manresa	Aranda de Duero	Manzanares
Novelda	Formentera	Martorell	Burgos	Miguelturra
Nucia, La	Inca	Masnou, El	Miranda de Ebro	Puertollano
Orihuela	Llucmajor	Mataró	Cáceres	Socuéllamos
Pego	Manacor	Molins de Rei	Cáceres	Solana, La
Petrer	Maó	Mollet del Vallès	Coria	Tomelloso
Pilar de la Horadada	Marratxí	Montcada i Reixac	Miajadas	Valdepeñas
Rojales	Palma de Mallorca	Montgat	Navalmoral de la Mata	Villarrubia de los Ojos
San Fulgencio	Pobla, Sa	Montornès del Vallès	Plasencia	Córdoba
San Vicente del Raspeig/ Sant Vicent del Raspeig	Pollença	Olesa de Montserrat	Cádiz	Aguilar de la Frontera
Sant Joan d'Alacant	Sant Antoni de Portmany	Palau-solità i Plegamans	Algeciras	Baena
Santa Pola	Sant Josep de sa Talaia	Pallejà	Arcos de la Frontera	Cabra
Sax	Santa Eulalia del Río	Parets del Vallès	Barbate	Carlota, La
Teulada	Santa Margalida	Piera	Barrios, Los	Córdoba
Torre Vieja	Santanyí	Pineda de Mar	Cádiz	Fuente Palmera
Villajoyosa/Vila Joiosa, La	Sóller	Prat de Llobregat, El	Chiclana de la Frontera	Lucena

Tabla 191. Municipios con más de 10.000 habitantes. Datos a 1 de enero de 2013 (cont.)

Montilla	Santa Coloma de Farners	Huelva	Seu d'Urgell, La	San Lorenzo de El Escorial
Palma del Río	Torroella de Montgrí	Aljaraque	Tàrraga	San Martín de la Vega
Peñarroya-Pueblonuevo	Granada	Almonte	Rioja, La	San Sebastián de los Reyes
Pozoblanco	Albolote	Ayamonte	Arnedo	Torrejón de Ardoz
Priego de Córdoba	Almuñécar	Bollullos Par del Condado	Calahorra	Torreledones
Puente Genil	Armillá	Cartaya	Haro	Tres Cantos
Rute	Atarfe	Gibraleón	Logroño	Valdemorillo
Coruña, A	Baza	Huelva	Lugo	Valdemoro
Ames	Churrana de la Vega	Isla Cristina	Lugo	Velilla de San Antonio
Arteixo	Gabias, Las	Lepe	Monforte de Lemos	Villalbilla
Betanzos	Granada	Moguer	Sarria	Villanueva de la Cañada
Boiro	Guadix	Palma del Condado, La	Vilalba	Villanueva del Pardillo
Cambre	Huétor Tájar	Palos de la Frontera	Viveiro	Villaviciosa de Odón
Carballo	Huétor Vega	Punta Umbría	Madrid	Málaga
Coruña, A	Illora	Valverde del Camino	Alcalá de Henares	Alhaurín de la Torre
Culleredo	Loja	Huesca	Alcobendas	Alhaurín el Grande
Fene	Maracena	Barastro	Alcorcón	Álora
Ferrol	Motril	Fraga	Algete	Antequera
Laracha, A	Ogíjares	Huesca	Alpedrete	Benalmádena
Narón	Peligros	Jaca	Aranjuez	Cártama
Noia	Pinos Puente	Monzón	Arganda del Rey	Coín
Oleiros	Salobreña	Sabiñánigo	Arroyomolinos	Estepona
Ordes	Santa Fe	Jaén	Boadilla del Monte	Fuengirola
Pontes de García Rodríguez, As	Vegas del Genil	Alcalá la Real	Brunete	Málaga
Rianxo	Zubia, La	Alcaudete	Ciempozuelos	Manilva
Ribeira	Guadalajara	Andújar	Collado Villalba	Marbella
Sada	Alovera	Baeza	Colmenar Viejo	Mijas
Santiago de Compostela	Azuqueca de Henares	Bailén	Coslada	Nerja
Teo	Casar, El	Carolina, La	Escorial, El	Rincón de la Victoria
Cuenca	Guadalajara	Jaén	Fuenlabrada	Ronda
Cuenca	Gipuzkoa	Jódar	Galapagar	Torremolinos
Tarancón	Andoain	Linares	Getafe	Torrox
Girona	Arrasate/Mondragón	Mancha Real	Guadarrama	Vélez-Málaga
Banyoles	Azkoitia	Martos	Humanes de Madrid	Murcia
Bisbal d'Empordà, La	Azpeitia	Torre del Campo	Leganés	Abarán
Blanes	Beasain	Torredonjimeno	Madrid	Águilas
Calonge	Bergara	Úbeda	Majadahonda	Alcantarilla
Castelló d'Empúries	Donostia-San Sebastián	Villacarrillo	Meco	Alcázares, Los
Castell-Platja d'Aro	Eibar	León	Mejorada del Campo	Alhama de Murcia
Escala, L'	Elgoibar	Astorga	Moralzarzal	Archena
Figueres	Errenteria	Bañeza, La	Móstoles	Beniel
Girona	Hernani	León	Navalcarnero	Bullas
Lloret de Mar	Hondarribia	Ponferrada	Paracuellos de Jarama	Calasparra
Olot	Irun	San Andrés del Rabanedo	Parla	Caravaca de la Cruz
Palafrugell	Lasarte-Oria	Villablino	Pinto	Cartagena
Palamós	Oñati	Villaquilambre	Pozuelo de Alarcón	Chegín
Ripoll	Pasaia	Lleida	Rivas-Vaciamadrid	Ceutí
Roses	Tolosa	Balaguer	Rozas de Madrid, Las	Cieza
Salt	Zarautz	Lleida	San Agustín del Guadalix	Fuente Álamo de Murcia
Sant Feliu de Guíxols	Zumarraga	Mollerussa	San Fernando de Henares	Jumilla

Tabla 191. Municipios con más de 10.000 habitantes. Datos a 1 de enero de 2013 (cont.)

Lorca	Siero	Tomino	Brenes	Teruel
Mazarrón	Tineo	Tui	Cabezas de San Juan, Las	Alcañiz
Molina de Segura	Valdés	Vigo	Camas	Teruel
Mula	Villaviciosa	Vilagarcía de Arousa	Cantillana	Toledo
Murcia	Palencia	Vilanova de Arousa	Carmona	Consuegra
Puerto Lumbreras	Palencia	Salamanca	Castilleja de la Cuesta	Fuensalida
San Javier	Palmas, Las	Béjar	Coria del Río	Illescas
San Pedro del Pinatar	Agüimes	Ciudad Rodrigo	Dos Hermanas	Madridejos
Santomera	Antigua	Salamanca	Écija	Mora
Torre-Pacheco	Arrecife	Santa Marta de Tormes	Espartinas	Ocaña
Torres de Cotillas, Las	Arucas	Santa Cruz de Tenerife	Estepa	Quintanar de la Orden
Totana	Gáldar	Adeje	Gines	Seseña
Unión, La	Ingenio	Arona	Guillena	Sonseca
Yecla	Mogán	Candelaria	Lebrija	Talavera de la Reina
Navarra	Oliva, La	Granadilla de Abona	Lora del Río	Toledo
Ansoáin/Antsoain	Pájara	Guía de Isora	Mairena del Alcor	Torrijos
Barañain	Palmas de Gran Canaria, Las	Güímar	Mairena del Aljarafe	Villacañas
Burlada/Burlata	Puerto del Rosario	Icod de los Vinos	Marchena	Yuncos
Egüés	San Bartolomé	Llanos de Aridane, Los	Morón de la Frontera	Valencia/València
Estella-Lizarra	San Bartolomé de Tirajana	Orotava, La	Osuna	Alaquàs
Pamplona/Iruña	Santa Brígida	Puerto de la Cruz	Palacios y Villafranca, Los	Albal
Tafalla	Santa Lucía de Tirajana	Realejos, Los	Pilas	Alberic
Tudela	Santa María de Guía de Gran Canaria	Rosario, El	Puebla de Cazalla, La	Alboraya
Villava/Atarrabia	Teguise	San Cristóbal de La Laguna	Puebla del Río, La	Alcúdia, L'
Zizur Mayor/Zizur Nagusia	Telde	San Miguel de Abona	Rinconada, La	Aldaia
Ourense	Teror	Santa Cruz de la Palma	San Juan de Aznalfarache	Alfafar
Barbadás	Tías	Santa Cruz de Tenerife	Sanlúcar la Mayor	Algemesí
Barco de Valdeorras, O	Tuineje	Santa Úrsula	Sevilla	Alginet
Carballiño, O	Yaiza	Santiago del Teide	Tomares	Alzira
Ourense	Pontevedra	Tacoronte	Utrera	Benaguasil
Verín	Baiona	Tegueste	Viso del Alcor, El	Benetússer
Xinzo de Limia	Bueu	Cantabria	Soria	Benifaió
Asturias	Caldas de Reis	Astillero, El	Soria	Bétera
Aller	Cambados	Camargo	Tarragona	Burjassot
Avilés	Cangas	Castro-Urdiales	Alcanar	Canals
Cangas del Narcea	Estrada, A	Corrales de Buelna, Los	Amposta	Carcaixent
Carreño	Gondomar	Laredo	Calafell	Carlet
Castrillón	Grove, O	Piélagos	Cambrils	Catarroja
Corvera de Asturias	Guarda, A	Santa Cruz de Bezana	Cunit	Chiva
Gijón	Lalín	Santander	Deltebre	Cullera
Gozón	Marín	Santoña	Mont-roig del Camp	Eliana, L'
Grado	Moaña	Torrelavega	Reus	Gandia
Langreo	Mos	Segovia	Salou	Godella
Laviana	Nigrán	Segovia	Sant Carles de la Ràpita	Llíria
Lena	Poio	Sevilla	Tarragona	Manises
Llanera	Ponteareas	Alcalá de Guadaíra	Torredembarra	Massamagrell
Llanes	Pontevedra	Alcalá del Río	Tortosa	Meliana
Mieres	Porriño, O	Algaba, La	Valls	Mislata
Oviedo	Redondela	Arahal	Vendrell, El	Moncada
San Martín del Rey Aurelio	Sanxenxo	Bormujos	Vila-seca	Oliva

Tabla 191. Municipios con más de 10.000 habitantes. Datos a 1 de enero de 2013 (cont.)

Ontinyent	Calatayud
Paiporta	Cuarte de Huerva
Paterna	Ejea de los Caballeros
Picanya	Tarazona
Picassent	Utebo
Pobla de Vallbona, La	Zaragoza
Puçol	Ceuta
Quart de Poblet	Ceuta
Requena	Melilla
Riba-roja de Túria	Melilla
Sagunto/Sagunt	
Sedaví	
Silla	
Sueca	
Tavernes de la Valldigna	
Torrent	
Utiel	
Valencia	
Xàtiva	
Xirivella	
Valladolid	
Arroyo de la Encomienda	
Laguna de Duero	
Medina del Campo	
Valladolid	
Bizkaia	
Amorebieta-Etxano	
Arrigorriaga	
Barakaldo	
Basauri	
Bermeo	
Bilbao	
Durango	
Erandio	
Ermua	
Etxebarri	
Galdakao	
Gernika-Lumo	
Getxo	
Leioa	
Mungia	
Portugalete	
Santurtzi	
Sestao	
Sopelana	
Valle de Trápaga-Trapagaran	
Zamora	
Benavente	
Zamora	
Zaragoza	

ANEXO III. NOTAS METODOLÓGICAS

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

a) Registro de Accidentes de Tráfico

El Registro de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación) del que se han seleccionado los accidentes de tráfico con víctimas entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida, de acuerdo a las definiciones de este Anexo.

La última información disponible corresponde al año 2013.

La base de datos correspondiente al citado registro puede solicitarse a la Dirección General de Tráfico, a través de correo electrónico a la dirección siguiente: analisis.estadistica@dgt.es.

Las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en www.dgt.es.

b) Registro Nacional de Defunciones

El Registro Nacional de Defunciones, facilitado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), contiene los datos de todas y cada una de las defunciones que han sido inscritas en los Registros Civiles de todo el Estado y se ha utilizado para su unión con los registros de accidentes de tráfico, de acuerdo con la metodología que se explicita en este Anexo.

c) Estadística de defunciones según causa de muerte

Elaborada por el INE, en la que se incluyen todas las defunciones que se producen en territorio nacional con independencia del lugar de origen del fallecido. La información se cumplimenta por el médico que certifica la defunción, que además rellena el boletín estadístico de defunción, en el que aparecen informadas la causa inmediata, la causa antecedente y la causa inicial o fundamental, siendo ésta última la enfermedad o lesión que inició la cadena de acontecimientos patológicos que condujeron directamente a la muerte, o las circunstancias del accidente o violencia que produjo la lesión fatal. Las causas de fallecimiento se codifican según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS), utilizándose en estos momentos la clasificación CIE-10. La última estadística disponible corresponde al año 2012 y puede encontrarse en www.ine.es/inebmenu/mnu_salud.htm

d) Conjunto Mínimo Básico de Datos de Altas Hospitalarias

Cada registro del Conjunto Mínimo Básico de Datos de Altas Hospitalarias (CMBDH) es un episodio iniciado con una orden de ingreso en un centro hospitalario situado en el territorio nacional y en el que el paciente causa alta hospitalaria. Se recoge aquí para cada episodio los códigos de

diagnóstico registrados según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) y en estos momentos se utiliza la clasificación CIE-9.

La última información disponible corresponde al año 2012 y puede solicitarse en www.msc.es/estadEstudios/estadisticas/bancoDatos.htm

e) Encuesta nacional de Salud (ENSE)

Se trata de una investigación que el INE realiza en virtud de un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (MSSSI). Dirigida a las familias, su finalidad principal es obtener datos sobre el estado de salud y los factores determinantes del mismo desde la perspectiva de los ciudadanos. En cuanto a la accidentalidad se investiga el lugar del accidente (en casa, tráfico, lugar de estudio, instalación deportiva, otro), si se consultó a profesional sanitario, se ingresó en un hospital, se acudió a un centro de urgencias, se consultó a un médico o no se realizó ninguna consulta y el efecto o daño que produjo el accidente: contusiones, fracturas, envenenamiento, quemaduras, otros efectos o sin daño. En todo caso se informa siempre sobre el último accidente que haya tenido lugar, si es que ha tenido varios en los últimos doce meses.

La última encuesta corresponde al año 2012 y está disponible en www.msc.es/estadEstudios/estadisticas/bancoDatos.htm

Definición de los principales indicadores:

a) Sector Transporte

Accidente de circulación con víctimas: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Muerto: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Herido grave: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido leve: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

b) Sector Salud

Mortalidad: se ha utilizado el Registro de Mortalidad del Instituto Nacional de Estadística, lista reducida, año 2012. Se han calculado las tasas crudas de mortalidad y tasas específicas por edad, por 100.000 habitantes. La población para el cálculo ha sido la estimación de población actual al 1 de enero de 2013 del INE.

Tasa cruda (número de fallecidos por accidente de tráfico/número de habitantes) \times 100.000. Tasas específicas por edad (número de fallecidos por accidente de tráfico en cada grupo de edad/número de habitantes en cada grupo de edad) \times 100.000.

Morbilidad: se ha utilizado la información procedente de hospitalización en el Sistema Nacional de Salud. Registro de Altas del CMBD, Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad, del año 2012, CIE9-MC. Se ha considerado alta por accidente de tráfico todos los registros que contenían un Código E, E810-819 y E826 y código de financiación "accidente de tráfico". Se han eliminado del registro los reingresos y cuando el motivo de ingreso no era urgente. Se han calculado la tasa cruda de altas hospitalarias por accidente de tráfico, las tasas específicas por edad y la letalidad.

Letalidad en las altas hospitalarias (número de fallecidos por accidente de tráfico/número de altas por accidente de tráfico) \times 100.

Matriz de Barell: es bidimensional y se organiza por región corporal y naturaleza de la lesión. Los datos se obtienen del CMBD y están codificados de acuerdo con la CIE9-MC. Para la elaboración de la matriz se han realizado los procesos de selección que se han descrito en el apartado Morbilidad. La matriz se construye con 36 localizaciones anatómicas (agrupadas en localizaciones más amplias, ver matriz) y 12 categorías de lesión.

MAIS: la gravedad de cada diagnóstico se ha determinado a partir del "Abbreviated Injury Scale" (AIS) y se calcula el máximo AIS (MAIS) a partir del programa ICDMAP-90.

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

En el ámbito de la estadística de transporte se entiende que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico deben computarse en el plazo de 30 días, tal y como recoge el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF.

En el caso de España, el número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas se determina mediante el seguimiento de todos los casos por los agentes policiales. El de los fallecidos dentro de los treinta días siguientes al accidente, se ha venido determinando mediante la aplicación de los factores correctores deducidos del seguimiento real de una muestra representativa de heridos graves. Estos factores de corrección se aplicaron por primera vez en el año 1993, y fueron revisados en dos ocasiones, en el año 1996 y en el año 2000 y se han venido utilizando hasta el año 2010.

A partir del año 2011 el método de cómputo se realiza en dos fases:

En una primera fase se realiza la unión de los registros de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico con el Registro de Defunciones del INE, de forma que se buscan en este último registro los heridos graves que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan

información identificativa que permita realizar la búsqueda. Aquellos heridos graves que aparecen como fallecidos en el Registro de Defunciones son considerados fallecidos por accidente de tráfico siempre que la fecha de fallecimiento esté dentro del intervalo de 30 días.

En una segunda fase, se calcula el factor de corrección a aplicar a los heridos graves que no tenían suficiente información identificativa para realizar la búsqueda en el Registro de Defunciones del INE. El cálculo del factor se basa en los datos obtenidos en la fase anterior y es el siguiente:

$$\text{Factor_de_corrección} = x = \frac{\text{n}^\circ \text{ de_registros_cruzados(solo_heridos_graves)}}{\text{n}^\circ \text{ de_registros_del_primer_estrato(solo_heridos_graves)}}$$

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos graves en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos graves tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 fue del 80% y en 2013 del 76%.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Años 2009, 2012, 2013 y 2020	13
Tabla 2.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves en 2013. Diferencia porcentual con el año anterior	15
Tabla 3.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves y su distribución porcentual. Año 2013	17
Tabla 4.	Evolución 2004-2013	21
Tabla 5.	Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años (2004-2013)	23
Tabla 6.	Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) por tipo de vehículo. Año 2013	24
Tabla 7.	Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. Año 2013	24
Tabla 8.	Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso de conducción, 2004-2013	25
Tabla 9.	Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir, 2004-2013	25
Tabla 10.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas	29
Tabla 11.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. Año 2013	29
Tabla 12.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas, 2004-2013	35
Tabla 13.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves en vías interurbanas según tipo de vía. Año 2013	36
Tabla 14.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013	37
Tabla 15.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013	37
Tabla 16.	Evolución de los heridos graves en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013	37
Tabla 17.	Evolución de los heridos leves en vías interurbanas según tipo de vía, 2004-2013	38
Tabla 18.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013	38
Tabla 19.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013	39
Tabla 20.	Evolución de los heridos graves en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013	39
Tabla 21.	Evolución de los heridos leves en vías interurbanas según titular de la vía, 2004-2013	39
Tabla 22.	Puntos Negros, accidentes con víctimas, fallecidos (24 horas) y heridos en esos puntos. Año 2013	40
Tabla 23.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas, 2004-2013	42
Tabla 24.	Evolución de los accidentes con víctimas en travesías, 2004-2013	42
Tabla 25.	Evolución de los accidentes con víctimas en el resto de vías urbanas, 2004-2013	42
Tabla 26.	Distribución de la población española por tamaño de municipio. Año 2013 ..	43
Tabla 27.	Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013	43
Tabla 28.	Fallecidos por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013	44
Tabla 29.	Heridos graves por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013	44

Tabla 30.	Índice de letalidad por tamaño del municipio. Evolución 2004-2013	44
Tabla 31.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, 2004-2013	45
Tabla 32.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas, 2004-2013	46
Tabla 33.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas, 2004-2013	46
Tabla 34.	Evolución de los heridos graves por comunidades autónomas, 2004-2013	47
Tabla 35.	Evolución de los heridos graves por comunidades autónomas, en vías interurbanas, 2004-2013	47
Tabla 36.	Evolución de los heridos graves por comunidades autónomas, en vías urbanas, 2004-2013	48
Tabla 37.	Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013	49
Tabla 38.	Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013	50
Tabla 39.	Fallecidos en vías interurbanas y urbanas. Tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos-km en vías interurbanas. Año 2013	52
Tabla 40.	Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos-km desagregada por provincias, en vías interurbanas, 2009-2013	53
Tabla 41.	Evolución de los heridos graves por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013	55
Tabla 42.	Evolución de la tasa de heridos graves por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas, 2009-2013	56
Tabla 43.	Evolución de los fallecidos por meses, 2004-2013	57
Tabla 44.	Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. Año 2013	59
Tabla 45.	Estacionalidad de los heridos graves según modo de transporte. Año 2013 ..	60
Tabla 46.	Fallecimientos por accidente, según días de la semana. Evolución 2004-2013 ..	60
Tabla 47.	Fallecimientos, por días de la semana, vías interurbanas. Evolución 2004-2013 ..	61
Tabla 48.	Fallecimientos, por días de la semana, vías urbanas. Evolución 2004-2013	61
Tabla 49.	Fallecimientos, por tramos horarios. Evolución 2004-2013	62
Tabla 50.	Fallecidos, heridos y letalidad, por tramos horarios. Año 2013. Total, vías interurbanas y vías urbanas	62
Tabla 51.	Fallecidos, heridos y letalidad, por tramos horarios y días de la semana, vías interurbanas y urbanas. Año 2013	63
Tabla 52.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y heridos leves según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. Año 2013	63
Tabla 53.	Lesividad de los peatones según luminosidad, vías interurbanas y urbanas. Año 2013	64
Tabla 54.	Fallecidos por tipología del accidente vías interurbanas y urbanas. Evolución 2004-2013	65
Tabla 55.	Fallecidos por tipología del accidente vías interurbanas. Evolución 2004-2013 ...	67
Tabla 56.	Heridos graves por tipología del accidente vías interurbanas. Evolución 2004-2013	67
Tabla 57.	Fallecidos por tipología del accidente, vías urbanas. Evolución 2004-2013	68
Tabla 58.	Heridos graves por tipología del accidente, vías urbanas. Evolución 2004-2013	68
Tabla 59.	Víctimas mortales y heridos por sexo. Año 2013	70
Tabla 60.	Evolución de los fallecidos según sexo. Años 2004-2013	71
Tabla 61.	Evolución de los heridos graves según sexo. Años 2004-2013	72
Tabla 62.	Fallecidos por grupos de edad. Año 2013	75

Tabla 63.	Evolución de los fallecidos por grupos de edad. Años 2004-2013	76
Tabla 64.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004-2013.....	77
Tabla 65.	Evolución de los heridos graves por grupos de edad. Años 2004-2013	78
Tabla 66.	Evolución de las tasas de heridos graves por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004-2013	79
Tabla 67.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. Año 2013	80
Tabla 68.	Lesividad por accidente de tráfico en niños (0 a 14 años) según sexo. Año 2013 ...	80
Tabla 69.	Lesividad por accidente de tráfico en niños (0 a 14 años) según grupos de edad. Año 2013	81
Tabla 70.	Accidentes de tráfico en niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. Año 2013	81
Tabla 71.	Lesividad por accidente de tráfico en niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. Año 2013	81
Tabla 72.	Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas en niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. Año 2013	82
Tabla 73.	Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas en niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. Año 2013	82
Tabla 74.	Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos graves y heridos leves y uso de accesorios de seguridad. Año 2013	83
Tabla 75.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas; años 2004-2013 .	83
Tabla 76.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías urbanas; años 2004-2013	83
Tabla 77.	Evolución de los heridos graves de 0 a 14 años. Vías interurbanas; años 2004-2013	84
Tabla 78.	Evolución de los heridos graves de 0 a 14 años. Vías urbanas; años 2004-2013 ..	84
Tabla 79.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. Año 2013	85
Tabla 80.	Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. Año 2013	85
Tabla 81.	Accidentes de tráfico y lesividad en jóvenes (18 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. Año 2013	85
Tabla 82.	Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (18 a 24 años) según tipo de usuario. Año 2013	86
Tabla 83.	Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasas de fallecidos y heridos graves. Año 2013	86
Tabla 84.	Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	87
Tabla 85.	Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	88
Tabla 86.	Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	88
Tabla 87.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013	90
Tabla 88.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013	90
Tabla 89.	Evolución de los heridos graves de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013	90

Tabla 90.	Evolución de los heridos graves de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013	91
Tabla 91.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. Año 2013	91
Tabla 92.	Lesividad por accidente de tráfico en las personas mayores (65 años y más) según sexo. Año 2013	92
Tabla 93.	Accidentes de tráfico en las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. Año 2013	92
Tabla 94.	Lesividad por accidente de tráfico en las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. Año 2013	92
Tabla 95.	Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasas de fallecidos y heridos graves. Año 2013	93
Tabla 96.	Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasas de fallecidos y heridos graves, según sexo. Año 2013	94
Tabla 97.	Distribución por edad de los fallecidos y los heridos graves. Conductor, pasajero y peatón. Año 2013	95
Tabla 98.	Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	98
Tabla 99.	Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	98
Tabla 100.	Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	98
Tabla 101.	Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. Año 2013	99
Tabla 102.	Evolución de los fallecidos de 65 y más años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013	99
Tabla 103.	Evolución de los fallecidos de 65 y más años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013	99
Tabla 104.	Evolución de los heridos graves de 65 y más años por grupos de edad. Vías interurbanas; años 2004-2013	100
Tabla 105.	Evolución de los heridos graves de 65 y más años por grupos de edad. Vías urbanas; años 2004-2013	100
Tabla 106.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves, según lugar del accidente. Año 2013	100
Tabla 107.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves por sexos. Año 2013	101
Tabla 108.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves por grupos de edad. Año 2013	101
Tabla 109.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos graves y leves según tipo de vehículo. Año 2013.....	101
Tabla 110.	Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. Años 2004-2013 ...	102
Tabla 111.	Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013	103
Tabla 112.	Evolución de los conductores heridos graves. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013	103
Tabla 113.	Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad según vías interurbanas y urbanas. Año 2013	103

Tabla 114.	Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad por sexos en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	104
Tabla 115.	Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad según grupos de edad: vías interurbanas. Año 2013	104
Tabla 116.	Peatones fallecidos, heridos graves y leves e índice de letalidad según grupos de edad: Vías Urbanas. Año 2013	105
Tabla 117.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013	105
Tabla 118.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013	106
Tabla 119.	Evolución de los peatones heridos graves. Vías interurbanas y urbanas; años 2004-2013	106
Tabla 120.	Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). Años 2004-2013	109
Tabla 121.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. Años 2004-2013	110
Tabla 122.	Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. Año 2013	113
Tabla 123.	Víctimas mortales y heridos según sexo en bicicletas. Año 2013	113
Tabla 124.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en bicicletas. Año 2013 ..	113
Tabla 125.	Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	114
Tabla 126.	Evolución de los heridos graves en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	114
Tabla 127.	Evolución de los heridos leves en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	114
Tabla 128.	Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	115
Tabla 129.	Víctimas mortales y heridos según sexo en ciclomotores. Año 2013	115
Tabla 130.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en ciclomotores. Año 2013	115
Tabla 131.	Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	115
Tabla 132.	Evolución de los heridos graves en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	116
Tabla 133.	Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	116
Tabla 134.	Víctimas mortales y heridos según sexo en motocicletas. Año 2013	117
Tabla 135.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en motocicletas. Año 2013	117
Tabla 136.	Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	117
Tabla 137.	Evolución de los heridos graves en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	117
Tabla 138.	Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	118
Tabla 139.	Víctimas mortales y heridos según sexo en turismos. Año 2013	118
Tabla 140.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en turismos. Año 2013 ...	119
Tabla 141.	Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	119
Tabla 142.	Evolución de los heridos graves en turismos vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	119
Tabla 143.	Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	120

Tabla 144.	Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	120
Tabla 145.	Evolución de los heridos graves en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	120
Tabla 146.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	121
Tabla 147.	Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	121
Tabla 148.	Evolución de los heridos graves en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	121
Tabla 149.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	121
Tabla 150.	Evolución de los fallecidos en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	122
Tabla 151.	Evolución de los heridos graves en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	122
Tabla 152.	Accidentes de tráfico con víctimas con autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	122
Tabla 153.	Evolución de los fallecidos en autobuses en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	123
Tabla 154.	Evolución de los heridos graves en autobuses en vías interurbanas y urbanas. Años 2004-2013	123
Tabla 155.	Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos ligeros. Año 2012	126
Tabla 156.	Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos a dos ruedas a motor. Año 2012	127
Tabla 157.	Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos pesados. Año 2012	127
Tabla 158.	Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2013	130
Tabla 159.	Pruebas de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2013	130
Tabla 160.	Infractores e infractores reincidentes implicados en accidentes con víctimas. Año 2013	132
Tabla 161.	Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2004, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013	133
Tabla 162.	Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. Años 2004, 2012, 2013	134
Tabla 163.	Fallecidos y heridos graves en motocicleta en relación al uso del casco. Años 2008-2013	135
Tabla 164.	Fallecidos y heridos graves en ciclomotor en relación al uso del casco. Años 2008-2013	135
Tabla 165.	Fallecidos y heridos graves en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. Años 2008-2013	136
Tabla 166.	Encuesta sobre el uso del cinturón en conductores y acompañantes. Años 2005-2012	136

Tabla 167.	Encuesta sobre el uso del cinturón por tipo de vía y tamaño de municipio. Años 2009-2012	137
Tabla 168.	Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas. Año 2012	137
Tabla 169.	Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas por tamaño del municipio, años 2010-2012	138
Tabla 170.	Tasa de fallecidos y heridos graves por 100.000 turismos. Año 2013	139
Tabla 171.	Comparación de los fallecidos en 2001, 2010, 2011, 2012 y 2013 en los países de la Unión Europea	143
Tabla 172.	Defunciones por causas (lista reducida) y edad. Año 2012	148
Tabla 173.	Tasas de fallecidos por causas (lista reducida) y edad. Tasas por 100.000 habitantes. Año 2012	149
Tabla 174.	Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%) (Detalle de los accidentes de tráfico) por grupos de edad. Año 2012	150
Tabla 175.	Comparación del total y del número medio de Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) según causa de muerte y según sexo en 2012	152
Tabla 176.	Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por grupos de edad. Lesión traumática en diagnóstico principal. Año 2012	154
Tabla 177.	Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por sexo. Lesión traumática en diagnóstico principal. Año 2012	154
Tabla 178.	Evolución de las altas hospitalarias y los fallecidos por accidentes de tráfico. Años 2000-2012	154
Tabla 179.	Fallecidos por accidentes de tráfico en hospitales. Años 2000-2012	155
Tabla 180.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. Año 2012 (19.454 altas y 35.653 lesiones)	157
Tabla 181.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. Año 2012 (19.454 altas y 35.653 lesiones)	157
Tabla 182.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. Año 2012 (511 altas y 1.156 lesiones)	158
Tabla 183.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. Año 2012 (511 altas y 1.156 lesiones)	158
Tabla 184.	Proporción de heridos graves (MAIS 3+) en relación al resto de heridos no fallecidos por grupos de edad. Año 2012	162
Tabla 185.	Proporción de heridos graves (MAIS 3+) en relación al resto de heridos no fallecidos por sexo. Año 2012	162
Tabla 186.	Distribución por edad de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. Año 2012	163
Tabla 187.	Distribución por sexo de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. Año 2012	163
Tabla 188.	Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas	168
Tabla 189.	Relación de puntos negros. Año 2013	169
Tabla 190.	Porcentaje de población en municipios donde se ha registrado al menos un accidente con víctimas sobre el total de población de esa provincia (restringido a municipios con más de 10.000 habitantes). Evolución 2004-2013	185
Tabla 191.	Municipios con más de 10.000 habitantes. Datos a 1 de enero de 2013	186

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. Serie 1960-2013	19
Figura 2.	Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. Serie 1960-2013	20
Figura 3.	Evolución de la letalidad (nº de fallecidos/ nº de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. Serie 1993-2013	21
Figura 4.	Distribución porcentual del parque automóvil. Año 2013	23
Figura 5.	Distribución porcentual del parque de automóviles sin ciclomotores por año de matriculación. Año 2013	25
Figura 6.	Censo de conductores por 1.000 habitantes. Años 2004-2013	26
Figura 7.	Censo de conductores y población por sexos. Año 2004	27
Figura 8.	Porcentaje de conductores por población y sexos. Año 2013	27
Figura 9.	Censo de conductores por antigüedad del permiso. Años 2008 vs 2013	28
Figura 10.	Longitud de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. Año 2013	30
Figura 11.	Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. Serie 2004-2013 .	30
Figura 12.	Longitud de la red de autopistas de peaje. Serie 2004-2013.....	31
Figura 13.	Longitud de la red de autovías y autopistas libres. Serie 2004-2013.....	31
Figura 14.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos graves según zona. Año 2013	33
Figura 15.	Evolución de los fallecidos y heridos graves en vías interurbanas y urbanas, 2004-2013	34
Figura 16.	Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana 2004-2013	35
Figura 17.	Distribución del número de accidentes con víctimas y de fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. Año 2013	36
Figura 18.	Mapa de puntos negros. Año 2013.	41
Figura 19.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. Año 2013	51
Figura 20.	Tasa de fallecidos por cien millones de vehículo-kilómetro. Año 2013.....	54
Figura 21.	Letalidad por meses. Año 2013	58
Figura 22.	Promedio diario de víctimas mortales. Año 2013	58
Figura 23.	Letalidad por accidente, según días de la semana 2013	61
Figura 24.	Tipología del accidente. Año 2013	66
Figura 25.	Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. Año 2013	66
Figura 26.	Letalidad por sexos. Año 2013	70
Figura 27.	Evolución de los fallecidos por sexos. Años 2004-2013	71
Figura 28.	Evolución de la tasa de fallecidos por sexos, tasas por millón de población. Años 2004-2013	72
Figura 29.	Evolución de los heridos graves por sexo. Años 2004-2013	73
Figura 30.	Evolución de la tasa de heridos graves por sexo, tasas por millón de población. Años 2004-2013	73
Figura 31.	Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. Año 2013	76
Figura 32.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004, 2012 y 2013	77
Figura 33.	Tasa de heridos graves según edad y sexo por millón de habitantes. Año 2013	78
Figura 34.	Evolución de las tasas de heridos graves por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. Años 2004, 2012 y 2013	79

Figura 35.	Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. Año 2013	87
Figura 36.	Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. Año 2013	89
Figura 37.	Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana/no fin de semana. Año 2013	89
Figura 38.	Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. Año 2013	93
Figura 39.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas; Año 2013	96
Figura 40.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos graves mayores de 65 años. Vías interurbanas; Año 2013	96
Figura 41.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas; Año 2013	97
Figura 42.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos graves mayores de 65 años. Vías interurbanas; Año 2013	97
Figura 43.	Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. Año 2013	102
Figura 44.	Número de peatones fallecidos por grupos de edad. Vías interurbanas. Años 2004, 2012 y 2013	106
Figura 45.	Número de peatones fallecidos por grupos de edad. Vías urbanas. Años 2004, 2012 y 2013	107
Figura 46.	Letalidad según medio de desplazamiento. Año 2013	110
Figura 47.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Año 2013	111
Figura 48.	Distribución porcentual del número de heridos graves según modo de desplazamiento y edad. Año 2013	112
Figura 49.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. Año 2013	123
Figura 50.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. Año 2013	124
Figura 51.	Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2004-2013	126
Figura 52.	Prevalencia de consumo de drogas en conductores españoles (%). Estudios 2008-2009 y 2013. Prueba de cribado o indiciaria (Fuente: DGT)	128
Figura 53.	Evolución de la prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas en conductores españoles, 2004 a 2013 (%). Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses	129
Figura 54.	Distribución de los resultados toxicológicos de las pruebas de control de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, según número de sustancias halladas, en el año 2013. Fuente: DGT	131
Figura 55.	Tasa de fallecidos por 100.000 turismos. Año 2013	139
Figura 56.	Tasa de heridos graves por 100.000 turismos. Año 2013	140
Figura 57.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea, 2001, 2013	142
Figura 58.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea, 2010, 2013	142
Figura 59.	Pirámides lesionales: fuentes sanitarias y fuentes DGT	146
Figura 60.	Evolución de las altas hospitalarias por accidentes de tráfico. Años 2003-2012	155
Figura 61.	Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en heridos. Año 2012	159

Figura 62.	Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos. Año 2012	159
Figura 63.	Distribución porcentual por localización de las lesiones en heridos y en fallecidos (Matriz de Barell). Año 2012	160
Figura 64.	Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). Años 2003-2012 ...	164
Figura 65.	Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), altas hospitalarias y heridos graves de los registros policiales. Años 2003-2012	164



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid