

# Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2020



© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO  
EDITA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO  
C/ Josefa Valcárcel nº 44 28027 MADRID  
REALIZA: Observatorio Nacional de Seguridad Vial  
N.I.P.O.: 128-15-069-X  
ISSN: 2445-0219

# ÍNDICE

<b>ÍNDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>PRESENTACIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>DEFINICIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES</b> .....	<b>7</b>
1. <i>LA SINIESTRALIDAD VIAL EN 2020 Y SU EVOLUCIÓN RECIENTE</i> .....	8
2. <i>INFRAESTRUCTURA</i> .....	13
<b>Indicadores de resultado: accidentes y víctimas</b> .....	<b>13</b>
El lugar del accidente con víctimas .....	13
Las vías interurbanas .....	14
Las vías urbanas .....	17
Las comunidades autónomas y las provincias .....	19
<b>Indicadores de exposición</b> .....	<b>22</b>
Red viaria .....	22
Volumen de tráfico en vías interurbanas .....	23
3. <i>MEDIOS DE TRANSPORTE</i> .....	24
<b>Indicadores de resultado: accidentes y víctimas</b> .....	<b>24</b>
El medio de desplazamiento en los accidentes con víctimas .....	24
Peatones .....	28
Usuarios de bicicletas .....	29
Usuarios de vehículos de movilidad personal .....	30
Usuarios de ciclomotores .....	31
Usuarios de motocicletas .....	32
Usuarios de turismos .....	33
Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros .....	34
Los usuarios de furgonetas .....	34
Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) .....	35
Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) .....	36
Los usuarios de autobuses .....	37
Las matrices de colisión .....	38
<b>Indicadores de exposición</b> .....	<b>40</b>
Parque de vehículos .....	40
<b>Indicadores de desempeño</b> .....	<b>41</b>
Antigüedad del parque automóvil .....	41
Antigüedad de los vehículos implicados en accidentes mortales .....	43
Inspección técnica del vehículo en los vehículos implicados en accidentes .....	44
4. <i>USUARIOS</i> .....	45
<b>Indicadores de resultado: accidentes y víctimas</b> .....	<b>45</b>
Edad y sexo .....	45
Los niños .....	46
Los jóvenes .....	47
Las personas mayores .....	49
Los conductores .....	51
Los peatones .....	52
Los pasajeros .....	54

Los usuarios vulnerables .....	56
Los factores concurrentes .....	58
<b>Indicadores de exposición .....</b>	<b>60</b>
Censo de conductores.....	60
<b>Indicadores de desempeño.....</b>	<b>61</b>
El cinturón de seguridad y el casco .....	61
El alcohol y las drogas .....	63
Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores .....	63
Presencia de sustancias psicoactivas en implicados en accidente de tráfico .....	64
<b>Indicadores de actividad.....</b>	<b>69</b>
Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).....	69
5. <i>OTROS</i> .....	70
<b>El tipo de accidente con víctimas .....</b>	<b>70</b>
<b>El componente temporal en los accidentes con víctimas .....</b>	<b>71</b>
Por periodos del año .....	71
Los meses .....	72
Los días de la semana.....	73
Las horas del día.....	74
La luminosidad .....	75
6. <i>LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO Y EL COSTE DE LOS ACCIDENTES</i> .....	76
<b>Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+) .....</b>	<b>76</b>
<b>Lesiones relacionadas con el tráfico .....</b>	<b>80</b>
<b>El coste de los accidentes de tráfico con víctimas .....</b>	<b>88</b>
<i>ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS</i> .....	89
<b>Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe .....</b>	<b>89</b>
<b>Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días.....</b>	<b>90</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>91</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS.....</b>	<b>94</b>



## PRESENTACIÓN

Las “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial” comenzaron a publicarse en el año 2004 con el objetivo de consolidarse como la publicación de referencia en España para analizar la evolución del número y características de los accidentes de tráfico, así como evaluar el impacto de las principales políticas de seguridad vial. Confiamos en que el hecho de haber llegado hasta su 17ª edición signifique que dicho objetivo ha sido alcanzado.

En el año 2020, marcado por las restricciones a la movilidad impuestas a causa de la pandemia por COVID-19, fallecieron 1.370 personas en accidentes de tráfico en España, 385 fallecidos menos que en 2019, lo que representa un descenso del 22%. La tasa de mortalidad se situó en 29 personas fallecidas por millón de habitantes, la cuarta tasa más baja de la Unión Europea, solo por detrás de Suecia (20), Malta (21) y Dinamarca (28). La tasa media de los países de la Unión Europea fue de 42. La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 fijaba el valor de 37 como tasa de mortalidad máxima en 2020, valor que ya fue alcanzado en 2019.

A continuación se resumen las principales cifras de la siniestralidad vial del año 2020, atendiendo a los ámbitos y colectivos más destacados:

- Los usuarios vulnerables: representan el 50% de las personas fallecidas por accidente de tráfico (260 peatones fallecidos; 71 ciclistas; 345 motoristas y 8 usuarios de VMP), siendo el segundo año consecutivo que los usuarios vulnerables suponen al menos la mitad de las víctimas mortales. Una de cada cuatro víctimas mortales es un motorista.
- En vías interurbanas: el número de personas fallecidas se situó por primera vez por debajo de las 1.000 víctimas, con 975, una reducción del 21%. El descenso fue del 34% en autovías y autopistas, frente al 16% en carreteras convencionales. En las carreteras convencionales, con 751 fallecidos en 2020, se registran el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, y el 77% si nos restringimos al ámbito interurbano. El único medio en el que se registró un aumento de fallecidos en vías interurbanas fue en las bicicletas, con 2 fallecidos más.
- Las vías urbanas: registraron 395 fallecidos en accidentes de tráfico, un descenso del 24%. Estas vías concentran el 29% de las víctimas mortales, y de ellas, el 80% son usuarios vulnerables (153 peatones, 21 ciclistas, 7 usuarios de vehículos de movilidad personal y 134 motoristas). A su vez, el 65% de los peatones fallecidos tiene 65 años o más.
- Los mayores de 65 años: suponen el 20% de la población, aunque han representado el 26% de las víctimas mortales.

En relación con los comportamientos de riesgo, las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por quinto año consecutivo (estuvieron presentes en un 31%), seguidas del consumo de alcohol (presente en un 27%) y la velocidad (presente en un 25%).

Esto nos obliga a redoblar nuestros esfuerzos en materia de formación, sensibilización y vigilancia de comportamientos de riesgo.

Como en años anteriores, se ha contado con la colaboración estrecha de Comunidades Autónomas con competencias en materia de vigilancia del tráfico; el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad y para los datos de red viaria y tráfico; el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia. La Dirección General de Tráfico agradece a todas estas instituciones su colaboración y las facilidades que han dado para contar con la información disponible que tenían consolidada.

La DGT también agradece a todas las personas que hacen posible la elaboración de este informe, especialmente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las Policías Locales y Autonómicas, y los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Pere Navarro Olivella  
Director General de Tráfico

## DEFINICIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES

Las definiciones de los principales indicadores de siniestralidad utilizados en este informe se recogen a continuación, y se definen en el Anexo III de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la Información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico:

### **Accidente de tráfico con víctimas:**

Aquel que verifica las siguientes condiciones:

- a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.
- c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

**Accidente de tráfico mortal:** accidente de tráfico con víctimas en el que, al menos, una de ellas resulte fallecida.

**Víctima:** toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulte muerta o herida.

**Fallecido:** toda persona que, como consecuencia del accidente de un tráfico, fallece en el acto o dentro de los treinta días siguientes. Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

**Herido:** toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta herida hospitalizada o no hospitalizada, y no le sea aplicable la definición de fallecido.

**Herido hospitalizado:** toda persona herida que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas, y no le sea aplicable la definición de fallecido.

**Herido no hospitalizado:** toda persona herida en un accidente de tráfico con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas, siempre que no le sean aplicables las definiciones de herido hospitalizado o fallecido.

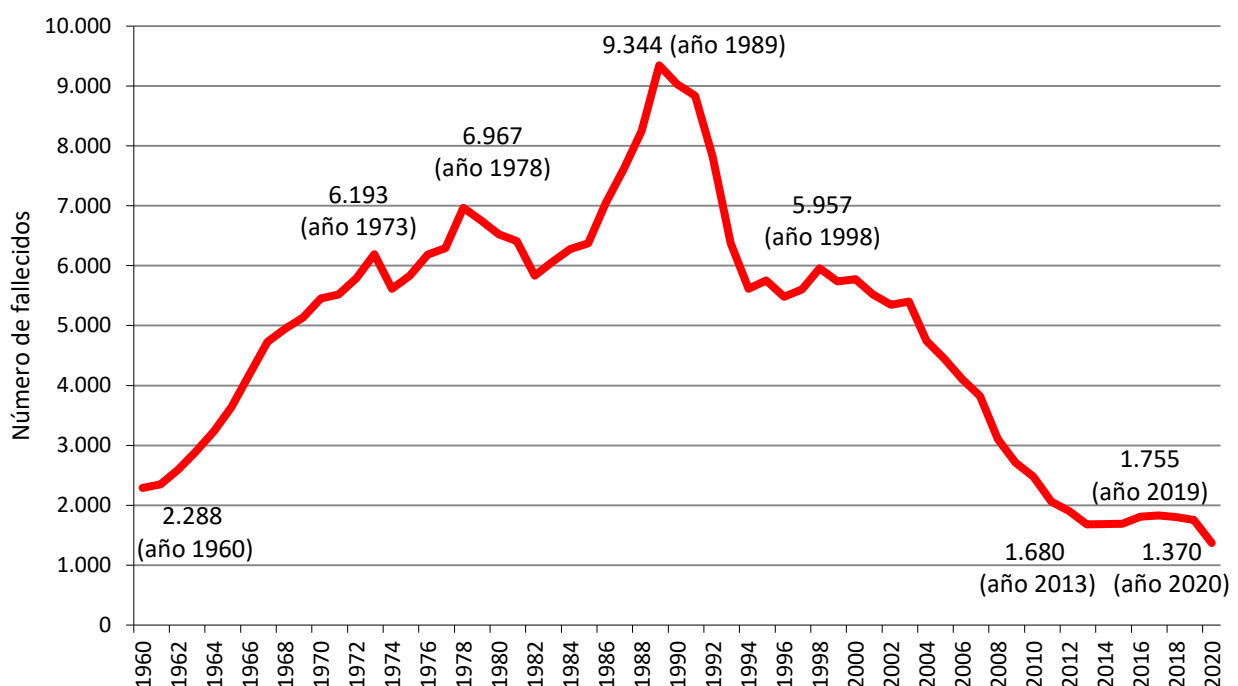
### **NOTA:**

- En el caso de los usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP), cabe informar que los datos de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados no incluyen los de Cataluña al no haber informado de los mismos.

## 1. LA SINIESTRALIDAD VIAL EN 2020 Y SU EVOLUCIÓN RECIENTE

2020 fue un año excepcional marcado por la pandemia por COVID-19 y las restricciones a la movilidad, registrándose 1.370 fallecidos, un descenso del 22% respecto a 2019.

Figura 1.- Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2020.



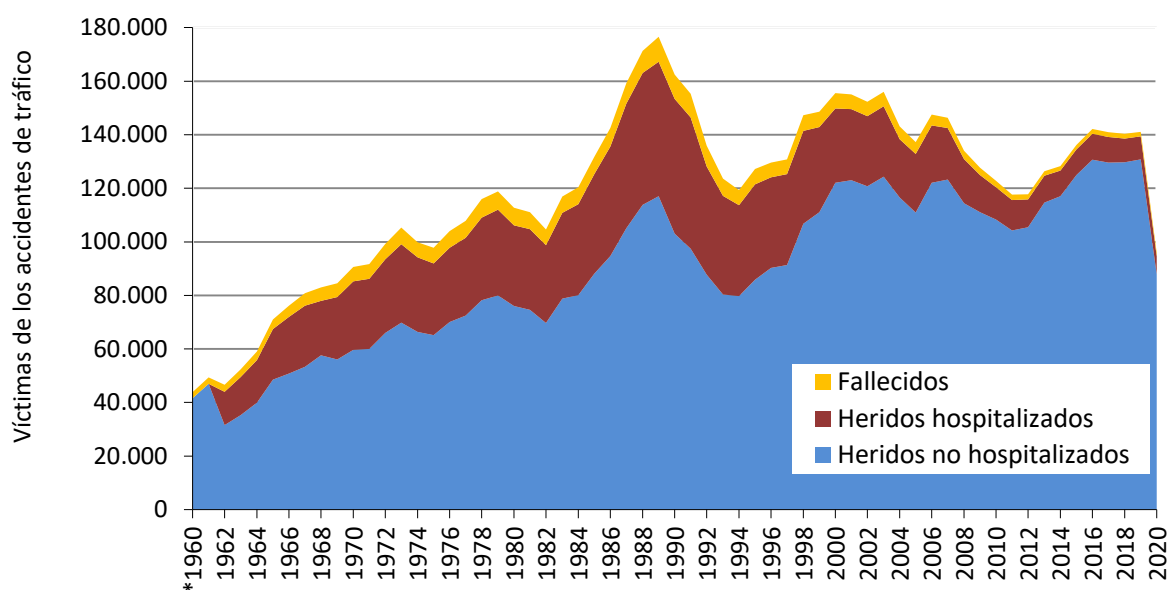
En el año 2020, se registra:

- Un total de 1.370 fallecidos —385 menos que en 2019 (-22%)—, 6.681 heridos hospitalizados —1.932 menos (-22%)—, y 87.881 heridos no hospitalizados (-33%).
- En vías interurbanas, un descenso del 21% en las cifras de fallecidos (-16% en carreteras convencionales, -34% en autovías y autopistas); en vías urbanas, un descenso del 24% de los fallecidos.
- El 50% de los fallecidos son usuarios vulnerables. En vías urbanas, el 80%.
- Un descenso del 72% en el número de fallecidos del 14 de marzo al 3 de mayo (primer estado de alarma por COVID-19) respecto al periodo equivalente de 2019.

El total de las víctimas por accidentes de tráfico en España en el año 2020 fue 95.932, de ellas: los fallecidos representan el 1%, los heridos hospitalizados el 7%, y los heridos no hospitalizados el 92%.



Figura 2.- Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2020.



\*1960 y 1961 sin separación entre heridos hospitalizados y no hospitalizados.

En la tabla 1 se resumen los principales indicadores de siniestralidad del año 2020, y su comparación con el año 2019 y 2011:

Tabla 1.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2019-2020 y 2011-2020.

Indicador	2011	2019	2020	Diferencia <sup>1</sup> 2020/2019	Diferencia <sup>1</sup> 2020/2011	Variación interanual 2011-2020
Accidentes con víctimas	83.027	104.080	72.959	-30%	-12%	1%
Fallecidos	2.060	1.755	1.370	-22%	-33%	-4%
Heridos hospitalizados	11.347	8.613	6.681	-22%	-41%	-6%
Heridos no hospitalizados	104.280	130.745	87.881	-33%	-16%	-2%
Fallecidos por millón de población	44	37	29	-8	-15	-15
Heridos hospitalizados por millón de población	243	184	141	-23%	-42%	-6%
Promedio diario de fallecidos	7	5	4	-1	-3	-2
Índice de letalidad <sup>2</sup>	2	1,2	1,4	0,2	-40%	-0,4
Parque automóvil	33,1	35,8	36,2	1%	9%	1%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	62	49	38	-11	-24	-24
Tráfico vehículo-km 10 <sup>6</sup> *	234.678	252.055	195.687	-22%	-17%	-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.

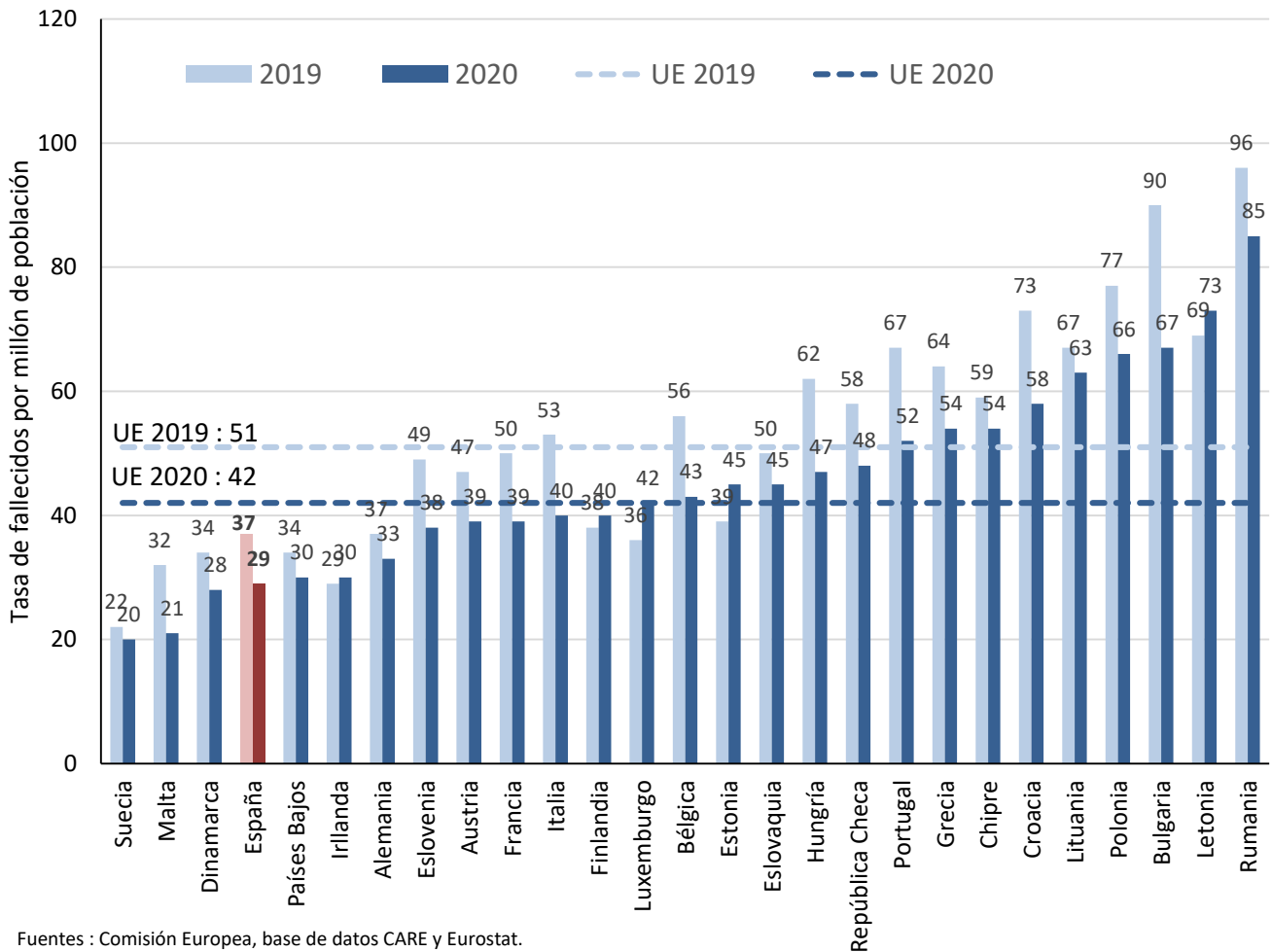
2 El índice de letalidad se define como el número de fallecidos por cada 100 víctimas.

\* La fuente son los Anuarios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Datos referidos a vías interurbanas.

La siguiente figura muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea entre 2019 y 2020 y, en el caso de España:

- En 2019, la tasa fue de 37 fallecidos por millón de habitantes (1.755 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 51.
- En el año 2020, la tasa ha sido de 29, por debajo de la media europea de 42, ocupando el 4º lugar en el ranking de países con tasas más bajas de siniestralidad.

Figura 3.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2019, 2020

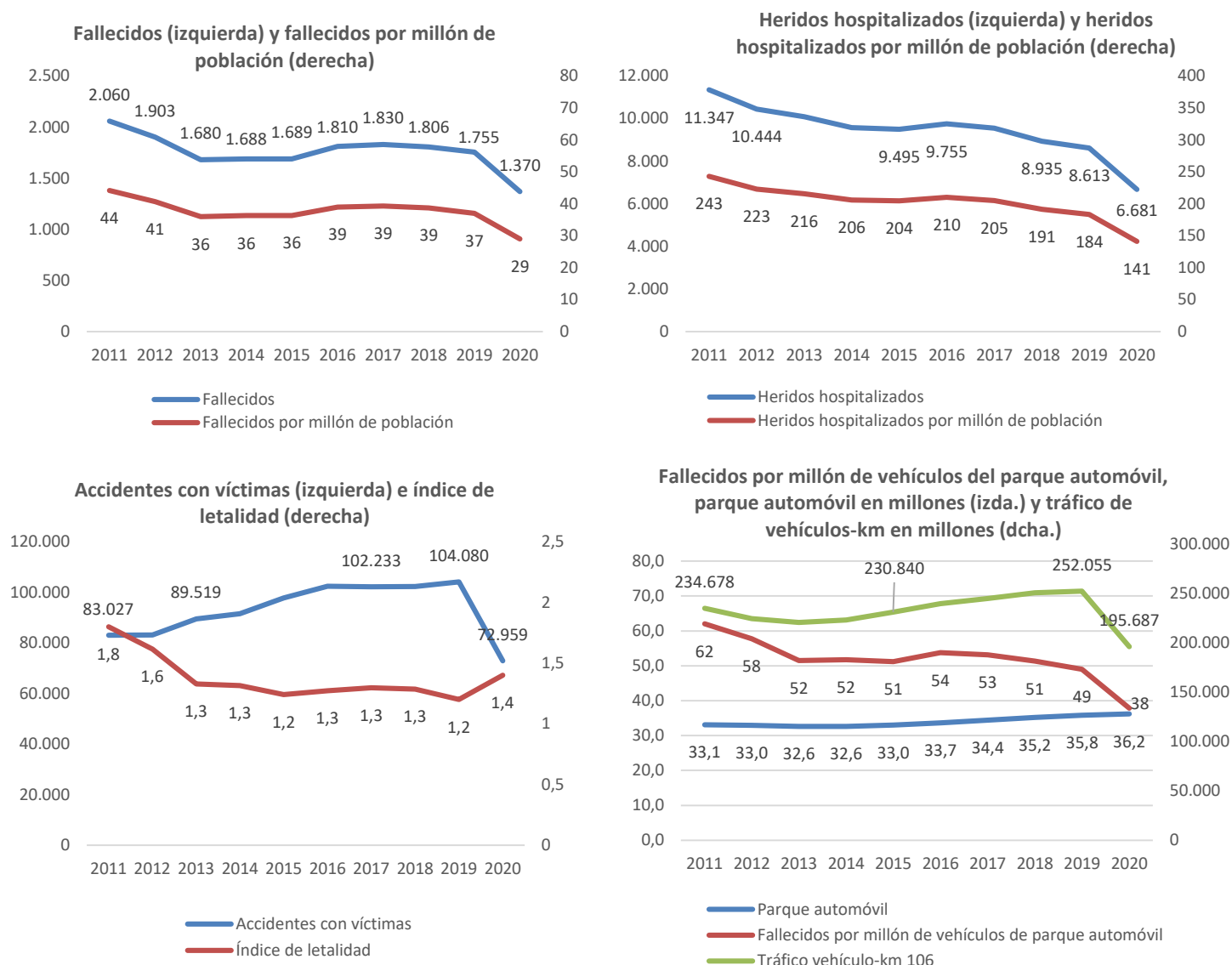


Fuentes : Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat.

Entre 2011 y 2020:

- Los fallecidos y los heridos hospitalizados por accidente de tráfico se han reducido un 4% interanualmente, aunque el patrón general de descenso en los fallecidos se vio interrumpido desde 2014 a 2017. En el último año, el número de fallecidos ha disminuido un 22%, y el de heridos hospitalizados un 22%.
- La tasa de fallecidos por millón de población ha pasado de 44 a 29 (37 en el año 2019).
- El parque de vehículos y el tráfico presentan una tendencia similar: descensos hasta 2013, y crecimientos desde 2014 a la actualidad.
- El promedio diario de fallecidos ha pasado de 6 a 4.

Figura 4.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo\*. España, 2011-2020



\*En el título de cada gráfica, se indica al lado de cada variable entre paréntesis si esta variable se ha representado en el eje vertical de la izquierda o de la derecha.

La Tabla 3 detalla los principales indicadores de siniestralidad del año 2020, y su variación respecto a 2019:

Tabla 2.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2020

	2020								Variación <sup>1</sup> 2020/2019			
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%				
<b>Total</b>	72.959	100%	1.370	100%	6.681	100%	87.881	100%	-30%	-22%	-22%	-33%
<b>Localización</b>												
Interurbana	26.611	36%	975	71%	3.361	50%	34.246	39%	-29%	-21%	-22%	-33%
Autopista	2.154	3%	65	5%	184	3%	3.043	3%	-37%	-26	-28%	-42%
Autovía	5.741	8%	159	12%	468	7%	8.134	9%	-37%	-36%	-28%	-41%
Carretera Convencional	18.716	26%	751	55%	2.709	41%	23.069	26%	-25%	-16%	-20%	-29%

	2020								Variación <sup>1</sup> 2020/2019			
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%				
Urbana	46.348	64%	395	29%	3.320	50%	53.635	61%	-31%	-24%	-23%	-32%
Travesía	1.081	1%	25	2%	114	2%	1.270	1%	-31%	-18	-10%	-31%
Calles	45.200	62%	369	27%	3.200	48%	52.279	59%	-31%	-22%	-23%	-32%
Autopista/autovía urbana	67	0%	1	0%	6	0%	86	0%	-22	-2	3	0%

#### Días de la semana <sup>2</sup>

Laborables	55.335	76%	942	69%	4.614	69%	65.938	75%	-30%	-15%	-20%	-32%
Fin de semana	17.624	24%	428	31%	2.067	31%	21.943	25%	-30%	-33%	-27%	-34%

#### Tipo de accidente

Colisión frontal	2.511	3%	209	15%	617	9%	3.555	4%	-27%	-26%	-34%	-31%
Colisión lateral y frontolateral	21.934	30%	186	14%	1.679	25%	27.099	31%	-30%	-18%	-18%	-32%
Colisión trasera y múltiple	13.327	18%	106	8%	564	8%	19.960	23%	-38%	-27%	-29%	-41%
Salida de la vía	11.742	16%	485	35%	1.536	23%	13.040	15%	-22%	-15%	-18%	-25%
Vuelco	2.930	4%	25	2%	193	3%	3.031	3%	-19%	-7	-20%	-20%
Atropello a peatón <sup>3</sup>	8.422	12%	243	18%	1.115	17%	8.160	9%	-37%	-35%	-33%	-37%
Otro tipo	12.093	17%	116	8%	977	15%	13.036	15%	-24%	-3%	-7%	-27%

#### Medio de desplazamiento <sup>4</sup>

Peatón <sup>3</sup>	8.551	12%	260	19%	1.138	17%	7.691	9%	-37%	-32%	-33%	-38%
Bicicleta	7.510	10%	71	5%	699	10%	6.580	7%	-4%	-9	8%	-3%
VMP <sup>6</sup>	1.305	2%	8	1%	97	1%	1.097	1%				
Ciclomotor	4.641	6%	32	2%	382	6%	4.489	5%	-33%	-17	-19%	-35%
Motocicleta	20.050	27%	313	23%	2.145	32%	18.661	21%	-31%	-25%	-21%	-32%
Turismo	52.712	72%	544	40%	1.816	27%	42.144	48%	-32%	-15%	-26%	-35%
Vehículo de mercancías	11.291	15%	102	7%	244	4%	4.463	5%	-30%	-28%	-37%	-33%
Autobús	1.362	2%	3	0%	21	0%	1.302	1%	-43%	0	-15	-44%

#### Usuario <sup>4,5</sup>

Conductor	59.830	82%	922	67%	4.629	69%	60.440	69%	-28%	-19%	-18%	-30%
Pasajero	15.075	21%	188	14%	914	14%	19.750	22%	-37%	-20%	-29%	-39%
Peatón <sup>3</sup>	8.551	12%	260	19%	1.138	17%	7.691	9%	-37%	-32%	-33%	-38%

#### Edad <sup>4,5</sup>

0-14	3.383	5%	17	1%	201	3%	3.692	4%	-39%	-15	-31%	-42%
15-24	13.625	19%	135	10%	985	15%	15.428	18%	-30%	-22%	-19%	-29%
25-34	17.753	24%	192	14%	1.075	16%	18.499	21%	-32%	-21%	-24%	-33%
35-44	17.386	24%	220	16%	1.160	17%	17.511	20%	-31%	-14%	-23%	-33%
45-54	15.270	21%	229	17%	1.328	20%	14.760	17%	-29%	-28%	-16%	-31%
55-64	9.462	13%	203	15%	908	14%	8.971	10%	-30%	-13%	-18%	-32%
65-74	4.703	6%	144	11%	509	8%	4.392	5%	-34%	-21%	-34%	-36%
75-84	2.632	4%	142	10%	332	5%	2.336	3%	-35%	-29%	-29%	-38%
85 y más	794	1%	76	6%	112	2%	640	1%	-38%	-31%	-41%	-38%

#### Sexo <sup>4,5</sup>

Hombre	51.316	70%	1.103	81%	4.846	73%	53.720	61%	-29%	-20%	-21%	-31%
Mujer	30.120	41%	265	19%	1.813	27%	33.837	39%	-34%	-28%	-25%	-36%

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 El día laborable incluye desde las 0:00 h del lunes a las 14:59 h del viernes; el fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

3 Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados debido a que la clasificación por tipo de accidente se realiza a partir de la primera maniobra y no del resultado lesivo de la misma.

4 En el indicador de los accidentes con víctimas, la suma no coincide con el total ya que un mismo accidente se puede clasificar en varios subepígrafes.

5 Se computan los accidentes en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.

6 VMP son vehículos de movilidad personal.

## 2. INFRAESTRUCTURA

### Indicadores de resultado: accidentes y víctimas

#### El lugar del accidente con víctimas

En 2020, el 64% de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, sin embargo, es en vías interurbanas donde se registraron el 71% de los fallecidos. El número de heridos hospitalizados se distribuye en la misma proporción en vías urbanas e interurbanas.

Figura 5.- Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según tipo de vía. España, 2020

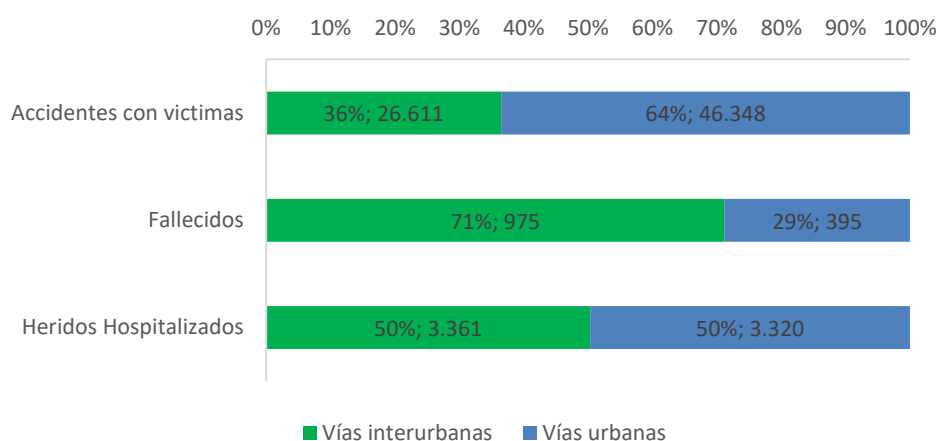
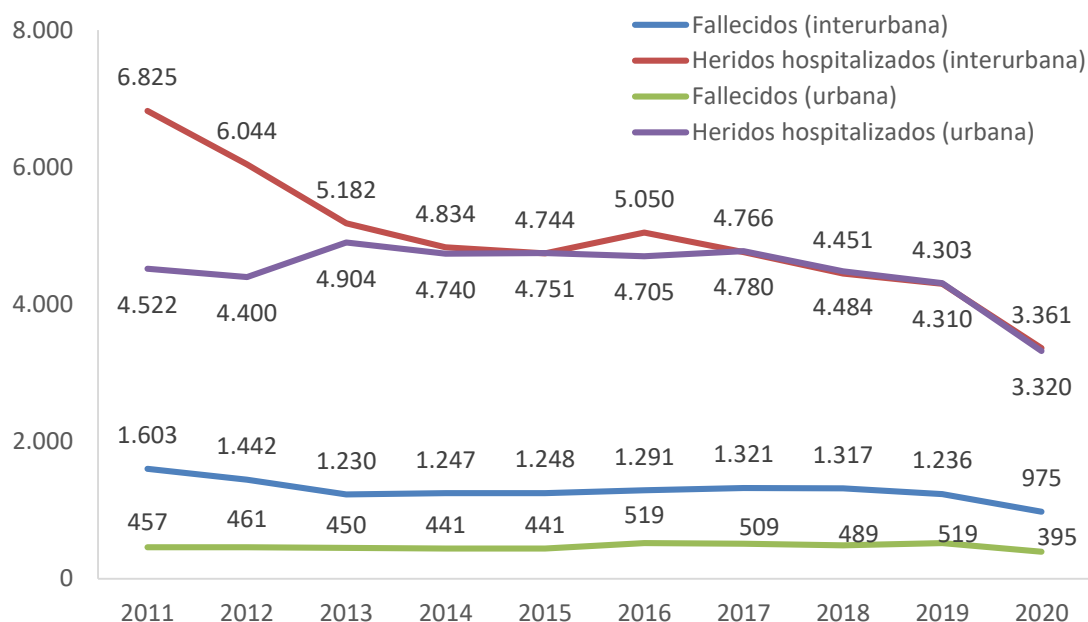


Figura 6.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2011-2020.



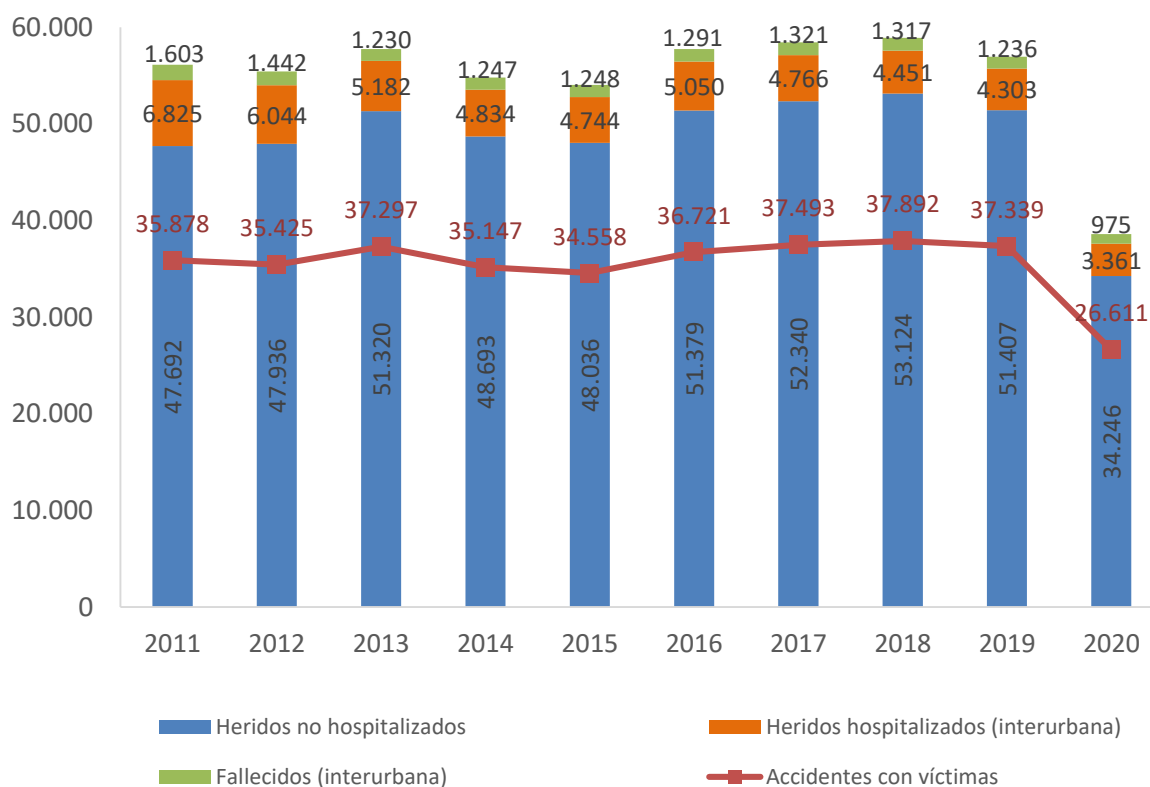
Hasta 2013 se reduce el número de fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, y de manera similar en vías urbanas. Entre 2014 y 2018, los fallecidos aumentaron un 6% en vías interurbanas, y un 11% en vías urbanas. En 2020, debido a la pandemia por COVID-19, ha habido un descenso del 21% en los fallecidos en vías interurbanas respecto a 2019, y del 24% en vías urbanas.

## Las vías interurbanas

En el año 2020 ha habido un 21% de fallecidos menos en vías interurbanas respecto a 2019, y los heridos hospitalizados han disminuido un 22%. En los últimos 10 años, se registra una tasa de reducción interanual en los fallecidos del 5%.

El 36% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en vías interurbanas. En ellas se produjeron el 71% de las víctimas mortales, 975 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 3.361 heridos.

Figura 7.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos y heridos en vías interurbanas. España, 2011-2020.

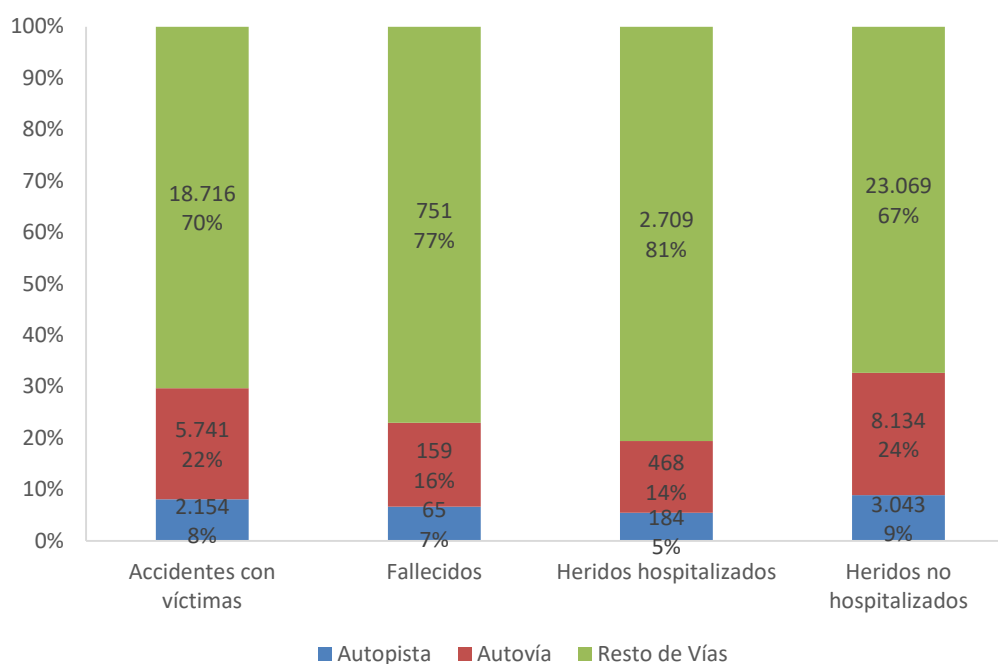


Por tipo de vía interurbana, en 2020:

- En carreteras convencionales fallecieron 751 personas, el 77% del total de fallecidos en vías interurbanas, y 2.709 resultaron heridas hospitalizadas, el 81% del total.
- En autovías se registraron el 16% de los fallecidos y el 14% de los heridos hospitalizados.
- En autopistas, el 7% de los fallecidos y el 5% de los heridos hospitalizados.



Figura 8.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2020.



En 2020, ha habido 65 fallecidos en autopista, 26 menos que en 2019. En autovías, se han registrado 159 fallecidos, 90 menos que en 2019, lo que supone un descenso del 36%, y en el resto de vías, en las que se han contabilizado 751 fallecidos, se ha observado una disminución del 16%, con 145 fallecidos menos que en 2019. Los heridos hospitalizados también han disminuido en 2020 respecto a 2019 en autopistas, autovías y resto de vías —un 28%, 28%, y 20%, respectivamente—.

Tabla 3.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2020\*

Accidentes con víctimas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019
Autopista	2.456	2.369	2.398	3.592	3.932	3.722	3.438	2.154	-37%
Autovía	8.712	8.411	8.431	8.641	8.608	9.388	9.086	5.741	-37%
Resto de vías	26.129	24.367	23.729	24.488	24.953	24.782	24.815	18.716	-25%
<b>Total Interurbana</b>	<b>37.297</b>	<b>35.147</b>	<b>34.558</b>	<b>36.721</b>	<b>37.493</b>	<b>37.892</b>	<b>37.339</b>	<b>26.611</b>	<b>-29%</b>

\* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

Tabla 4.- Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2020\*

Fallecidos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019 <sup>(1)</sup>
Autopista	63	64	75	85	85	82	91	65	-26
Autovía	227	226	202	242	223	241	249	159	-36%
Resto vías	940	957	971	964	1.013	994	896	751	-16%
<b>Total Interurbana</b>	<b>1.230</b>	<b>1.247</b>	<b>1.248</b>	<b>1.291</b>	<b>1.321</b>	<b>1.317</b>	<b>1.236</b>	<b>975</b>	<b>-21%</b>

\* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

(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.

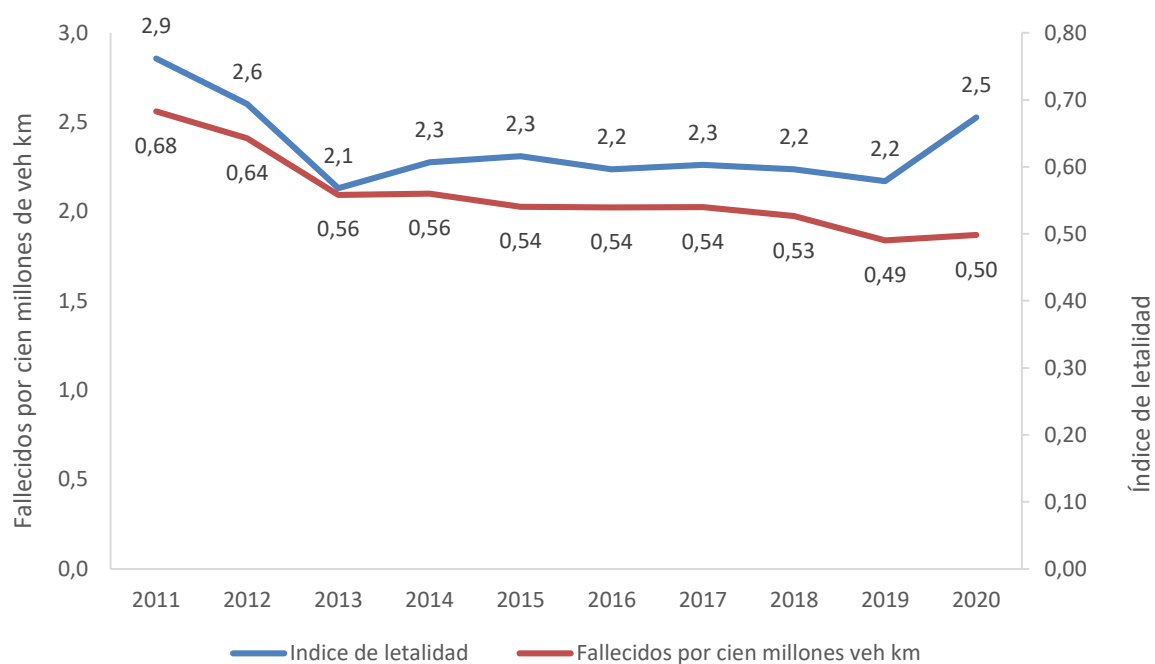
Tabla 5.- Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2020\*

Heridos hospitalizados	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019
Autopista	268	263	223	290	285	271	254	184	-28%
Autovía	815	758	741	830	728	741	650	468	-28%
Resto vías	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	3.439	3.399	2.709	-20%
<b>Total Interurbana</b>	<b>5.182</b>	<b>4.834</b>	<b>4.744</b>	<b>5.050</b>	<b>4.766</b>	<b>4.451</b>	<b>4.303</b>	<b>3.361</b>	<b>-24%</b>

\* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

En función de la movilidad, el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km se ha reducido de 0,68 a 0,5 en el periodo 2011-2020, mientras que el índice de letalidad (fallecidos por cada 100 víctimas) ha pasado de 2,9 a 2,5.

Figura 9.- Evolución del índice de letalidad y el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2011-2020



## Las vías urbanas

En el año 2020, respecto al año anterior, ha habido un 24% de fallecidos menos en vías urbanas, y los heridos hospitalizados han disminuido un 23%. Los usuarios vulnerables suponen el 82% de las personas fallecidas en vías urbanas. En los últimos 10 años, se registra una tasa de reducción interanual en los fallecidos del 2%.

En estas vías se registraron el 64% de los accidentes de tráfico con víctimas, el 29% de las víctimas mortales, 395 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 3.320 heridos.

Dentro de las vías urbanas se incluyen las travесías, que presentan una mayor gravedad que el resto de las vías que transcurren por suelo urbano. En las travесías, fallecieron 25 personas en 2020, 18 fallecidos menos que el año anterior.

Figura 10.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2011-2020

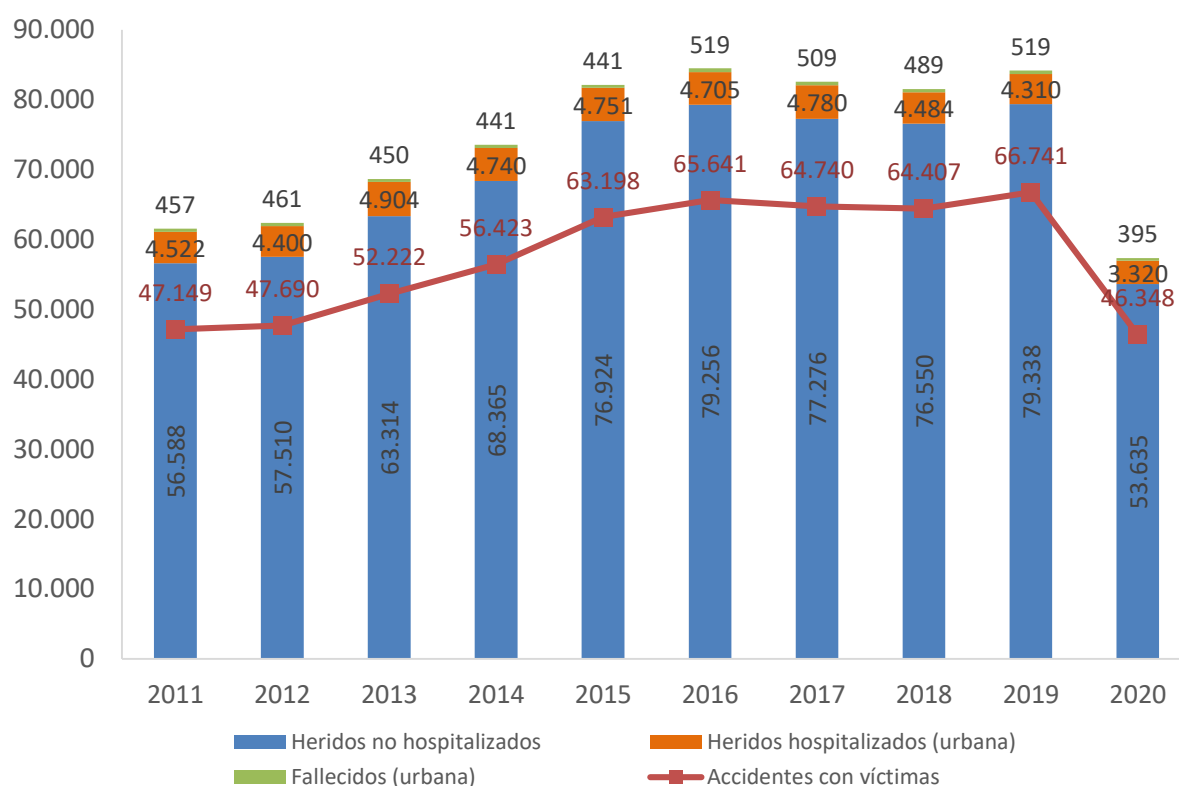


Tabla 6.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travесías y resto de vías urbanas. España, 2019-2020

Vías urbanas	Travesías			Resto		
	2019	2020	Variación 2020/2019 (1)	2019	2020	Variación 2020/2019
Accidentes con víctimas	1.563	1.081	-31%	65.089	45.267	-30%
Fallecidos	43	25	-18	473	370	-22%
Heridos hospitalizados	127	114	-10%	4.180	3.206	-23%
Heridos no hospitalizados	1.840	1.270	-31%	77.348	52.365	-32%

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. Datos municipales

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 16% de los fallecidos y de los heridos hospitalizados en vías urbanas. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes, en los que se concentra el 24% de la población española, donde se ha registrado el mayor número de fallecidos (26%) y heridos hospitalizados (33%).

Figura 11.- Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2011, 2019 y 2020

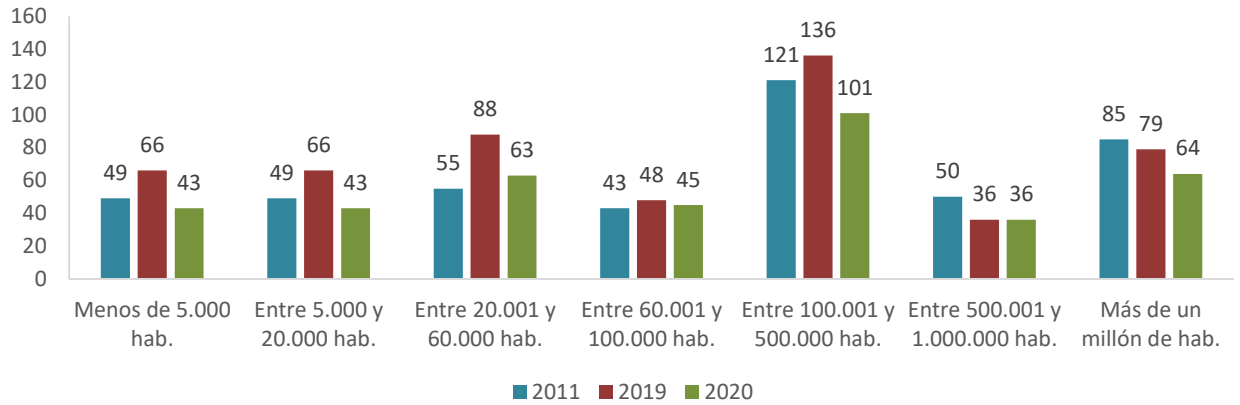
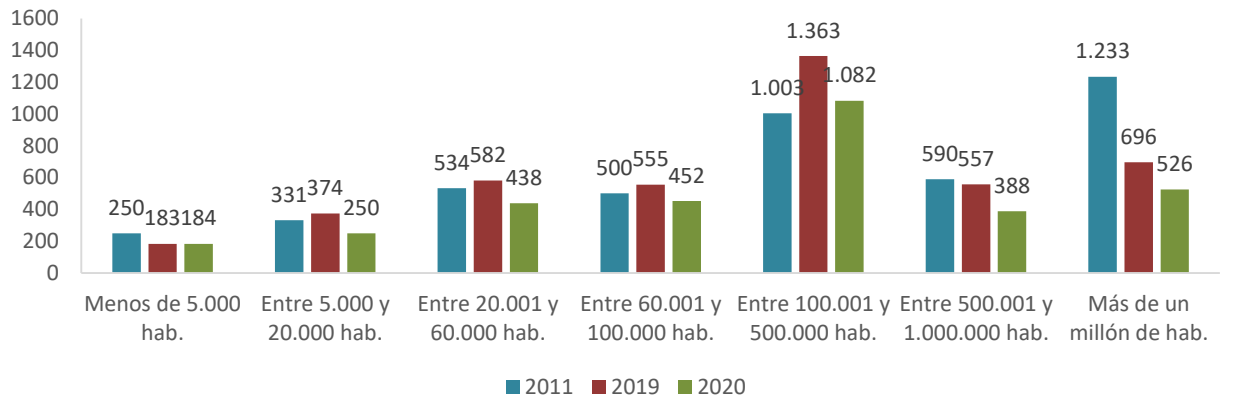


Figura 12.- Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2011, 2019 y 2020

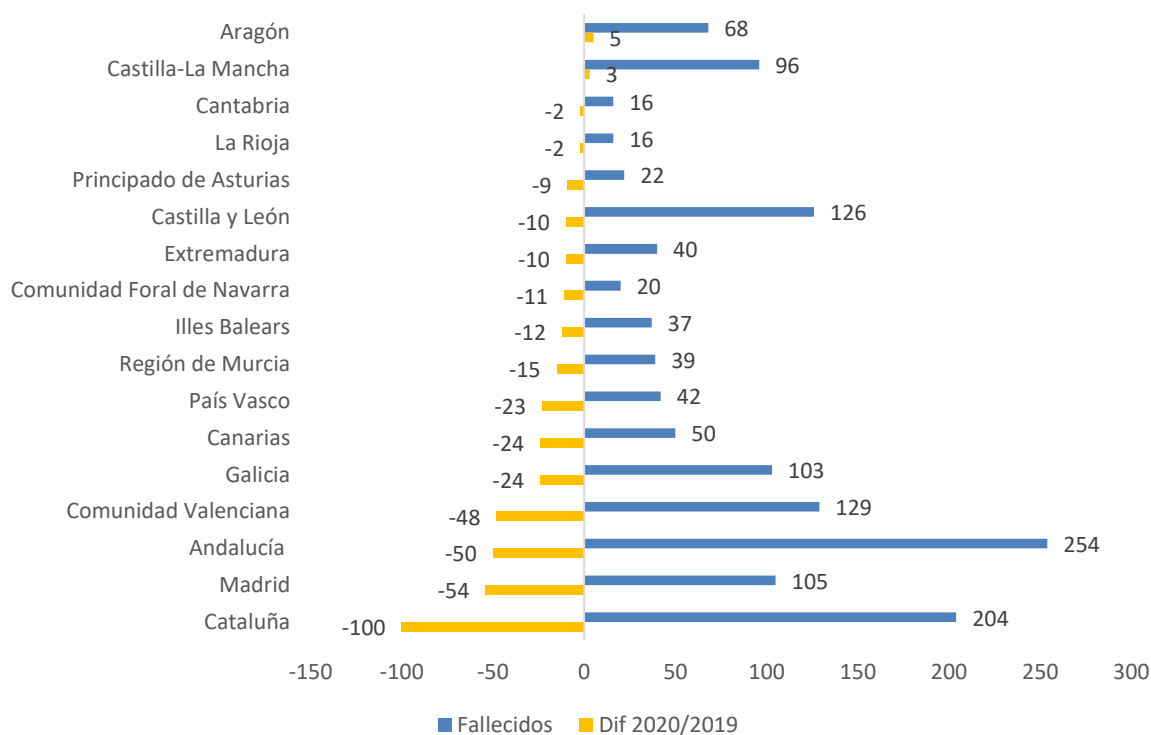


Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre municipios, si bien ha de destacarse que la cobertura poblacional de la información sobre siniestralidad urbana (porcentaje de la población que representan los municipios que notifican accidentes) ha aumentado significativamente durante los últimos años, pasando del 78% en 2009 al 90% en 2020.

## Las comunidades autónomas y las provincias

Por comunidades autónomas, en el año 2020 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en todas ellas, excepto en Aragón y Castilla-La Mancha, registrándose las mayores disminuciones porcentuales en Madrid, y Cataluña. En cambio, las comunidades de Aragón y Castilla-La Mancha presentan un aumento de víctimas mortales de 5 y 3, respectivamente. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han registrado 3 víctimas mortales en total, 1 más que en 2019.

Figura 13.- Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2020 y diferencias 2020-2019



Por provincias, el número de fallecidos aumentó en 13 provincias con respecto a 2019 y descendió en 37. La Ciudad Autónoma de Ceuta tuvo el mismo número de fallecidos que 2019 (2 víctimas mortales), mientras que en Melilla hubo 1 fallecido en 2020. Se debe tener en cuenta que la tendencia en las cifras provinciales de mortalidad está sometida a fluctuaciones al tratarse de datos pequeños.

Tabla 7.- Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2016-2020

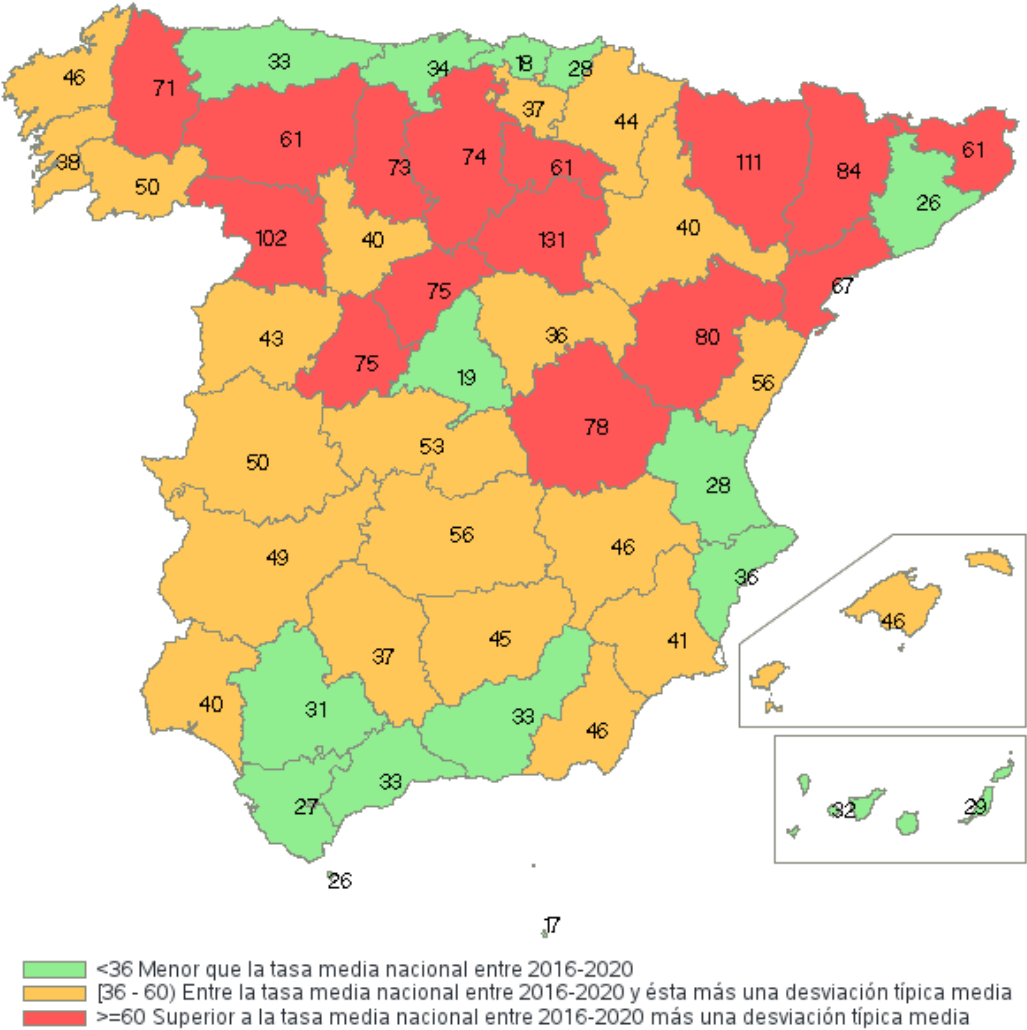
Provincias	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019 <sup>(1)</sup>	Variación 2020/2016 <sup>(1)</sup>
Araba/Álava	13	11	15	16	5	-11	-8
Albacete	24	16	11	28	10	-18	-14
Alicante/Alacant	68	64	60	80	61	-19	-7
Almería	40	22	27	35	38	3	-2
Ávila	12	11	16	11	10	-1	-2
Badajoz	38	36	32	34	25	-9	-13
Balears, Illes	60	68	53	49	37	-12	-23
Barcelona	131	145	163	171	115	-33%	-12%
Burgos	36	31	32	14	19	5	-17
Cáceres	24	26	19	16	15	-1	-9
Cádiz	41	34	36	36	22	-14	-19
Castellón/Castelló	43	39	35	25	17	-8	-26
Ciudad Real	30	33	25	22	29	7	-1
Córdoba	22	37	34	38	14	-24	-8
Coruña, A	58	51	64	53	33	-20	-25
Cuenca	15	18	20	8	18	10	3
Girona	55	47	55	42	28	-14	-27
Granada	27	33	31	25	35	10	8
Guadalajara	7	12	10	6	12	6	5
Gipuzkoa	17	27	13	23	20	-3	3
Huelva	19	22	18	22	23	1	4
Huesca	21	25	27	29	20	-9	-1
Jaén	31	35	31	24	21	-3	-10
León	25	22	35	35	25	-10	0
Lleida	37	40	43	39	21	-18	-16
Rioja, La	25	26	10	18	16	-2	-9
Lugo	32	22	26	22	16	-6	-16
Madrid	121	125	114	159	105	-34%	-13%
Málaga	57	67	39	56	51	-5	-6
Murcia	58	85	66	54	39	-15	-19
Navarra	26	29	35	31	20	-11	-6
Ourense	15	13	19	15	16	1	1
Asturias	35	37	43	31	22	-9	-13
Palencia	13	13	11	12	10	-2	-3
Palmas, Las	40	30	39	32	22	-10	-18
Pontevedra	36	31	35	37	38	1	2
Salamanca	10	15	14	13	20	7	10
S.C. Tenerife	31	37	29	42	28	-14	-3
Cantabria	21	22	23	18	16	-2	-5
Segovia	16	10	12	9	11	2	-5
Sevilla	66	55	58	68	50	-18	-16
Soria	19	11	15	8	6	-2	-13
Tarragona	59	51	65	52	40	-12	-19
Teruel	9	18	10	7	10	3	1
Toledo	42	50	34	29	27	-2	-15
Valencia/València	69	73	88	72	51	-21	-18
Valladolid	24	27	23	18	13	-5	-11
Bizkaia	26	13	21	26	17	-9	-9
Zamora	20	24	18	16	12	-4	-8
Zaragoza	43	37	48	27	38	11	-5
Ceuta	2	2	3	2	2	0	0
Melilla	1	2	3	0	1	1	0
<b>Total</b>	<b>1.810</b>	<b>1.830</b>	<b>1.806</b>	<b>1.755</b>	<b>1.370</b>	<b>-22%</b>	<b>-24%</b>

(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.



La tasa media nacional de fallecidos por millón de habitantes en los últimos 5 años ha sido de 36, y, como ilustra la siguiente figura, 16 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 21 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica, y 15 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 14.- Tasa media de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España 2016-2020.



## Indicadores de exposición

### Red viaria

En 2018, de los 165.624 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el 2% eran autopistas de peaje, el 8% autopistas libres y autovías, el 1% carreteras multicarril, y el 90% corresponde al resto de vías.

Tabla 8.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Incremento km 2018/2017
Autopista de peaje	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	3.040	3.039	3.039	2.957	-82
Autovía y autopista libre	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	12.296	12.405	12.484	12.626	142
Carretera multicarril	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	1.686	1.665	1.641	1.645	4
Resto de vías	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	149.579	148.981	148.374	148.522	148.396	-126
<b>Total</b>	<b>165.463</b>	<b>165.787</b>	<b>165.885</b>	<b>165.595</b>	<b>165.361</b>	<b>166.284</b>	<b>166.003</b>	<b>165.483</b>	<b>165.686</b>	<b>165.624</b>	<b>-62</b>

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2018.

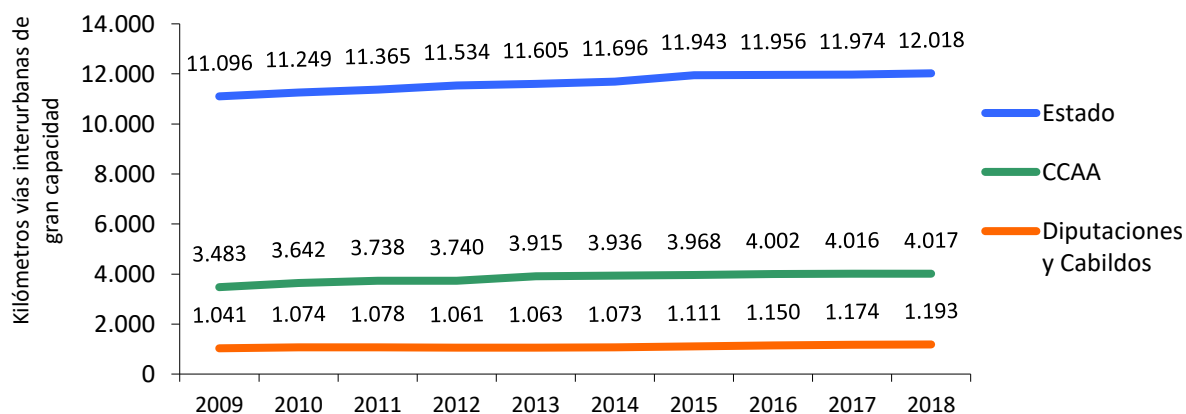
La Red de Carreteras del Estado tenía 26.403 km en 2018, de los cuales el 46% eran de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 9.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2018

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.457	329	171	2.957
Autovía y autopista libre	9.076	2.933	617	12.626
Carretera multicarril	485	755	405	1.645
Resto de vías	14.385	67.296	66.715	148.396
<b>Total</b>	<b>26.403</b>	<b>71.313</b>	<b>67.908</b>	<b>165.624</b>

Fuente: Anuarios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2018.

Figura 15.- Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2009-2018



Fuente: Anuarios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2018.

## Volumen de tráfico en vías interurbanas

El volumen de tráfico en vías interurbanas puede estudiarse a partir los datos recogidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en sus Anuarios Estadísticos.

Si se analiza la evolución desde 2011 del volumen de tráfico —o exposición al riesgo—se observa una reducción hasta el año 2014, y a partir del 2015 vuelve a incrementarse. En 2020 el volumen de tráfico disminuye debido a la pandemia por COVID-19.

Tabla 10.- Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, 2011-2020

Vías interurbanas	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2020/2019	Variación Interanual 2011-2020
Tráfico vehículo-km 10 <sup>6</sup> (1)	234.678	224.285	220.377	222.689	230.840	239.353	244.661	250.192	252.055	195.687	-22%	-2%

(1) Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

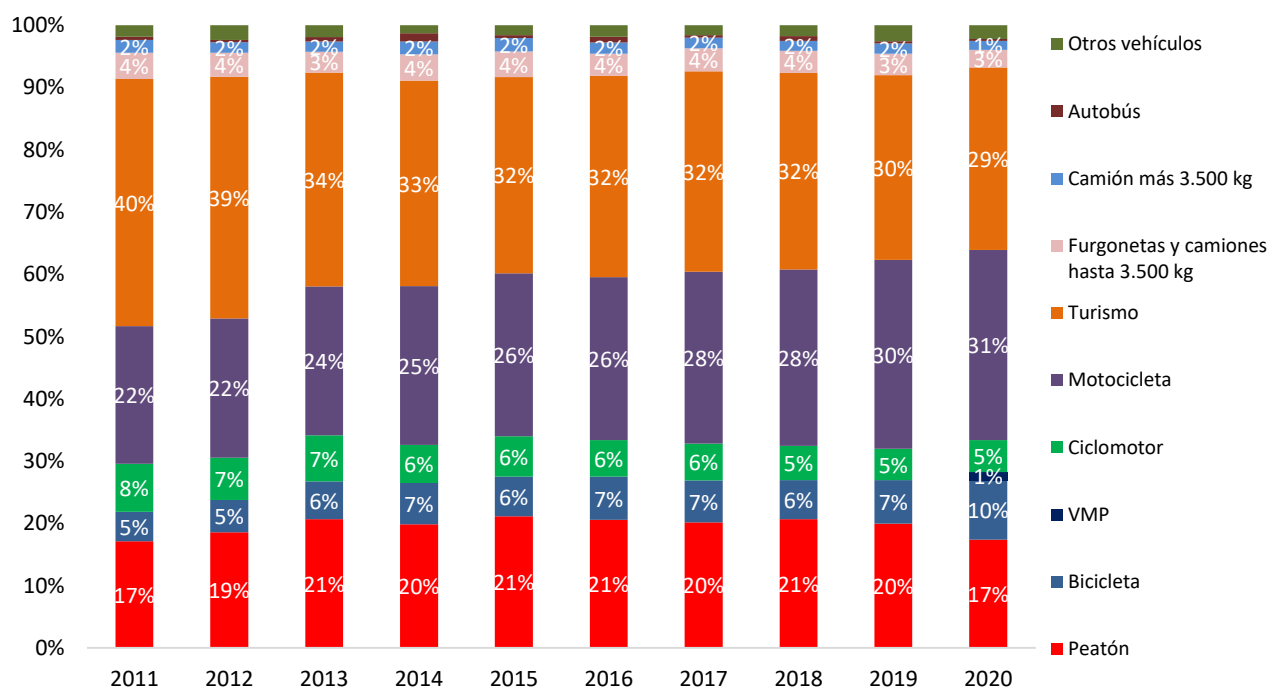
### 3. MEDIOS DE TRANSPORTE

#### Indicadores de resultado: accidentes y víctimas

##### El medio de desplazamiento en los accidentes con víctimas

El turismo es el medio de desplazamiento con mayor nivel de implicación en los accidentes: en casi cuatro de cada cinco accidentes con víctimas hay al menos un turismo implicado, proporción que se ha mantenido prácticamente constante durante la última década. Sin embargo, en términos del porcentaje de fallecidos más heridos hospitalizados, la siguiente figura muestra que en turismos la evolución es positiva (del 40% en 2011 al 29% en 2020). Los medios de desplazamiento que muestran una peor evolución de su siniestralidad son todos vulnerables: los usuarios de motocicletas, que en 2011 representaban el 22% de los fallecidos y heridos hospitalizados, y alcanzan el 31% en 2020, los peatones, que han pasado del 17% en 2011 a alrededor del 20%-21% desde 2013 a 2019 (el 17% en 2020), las bicicletas, del 5% en 2011 al 10% en 2020 (7% en 2019), y los usuarios de VMPs, que han representado el 1% de los fallecidos y heridos hospitalizados en 2020.

Figura 16.- Evolución de la distribución de fallecidos y heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. España, 2011-2020



Nota: el medio de desplazamiento VMP se incluye desde el año 2020.

Comparando con 2019, en el año 2020 ha habido descensos en el número de fallecidos en todos los medios de desplazamiento, excepto en autobuses (sin variación), destacando las reducciones en los fallecidos en: furgonetas y camiones hasta 3.500 kg (29 menos), ciclomotores (17 menos) y peatones (-32%). El número de fallecidos en turismo ha bajado un 15%, descenso inferior al del total de fallecidos (-22%). En las motocicletas el descenso ha sido del 25%.

Por otra parte, si estandarizamos a 100 el número de fallecidos en 2011 (figura 24), los valores en 2020 expresan el cambio en porcentaje respecto a 2011. En 2020, las bicicletas son las que muestran peor evolución (en 2019 eran las bicicletas y motocicletas), y en el extremo opuesto están los ciclomotores, turismos, y furgonetas y camiones hasta 3.500 kg.

Figura 17.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. España, 2011-2020

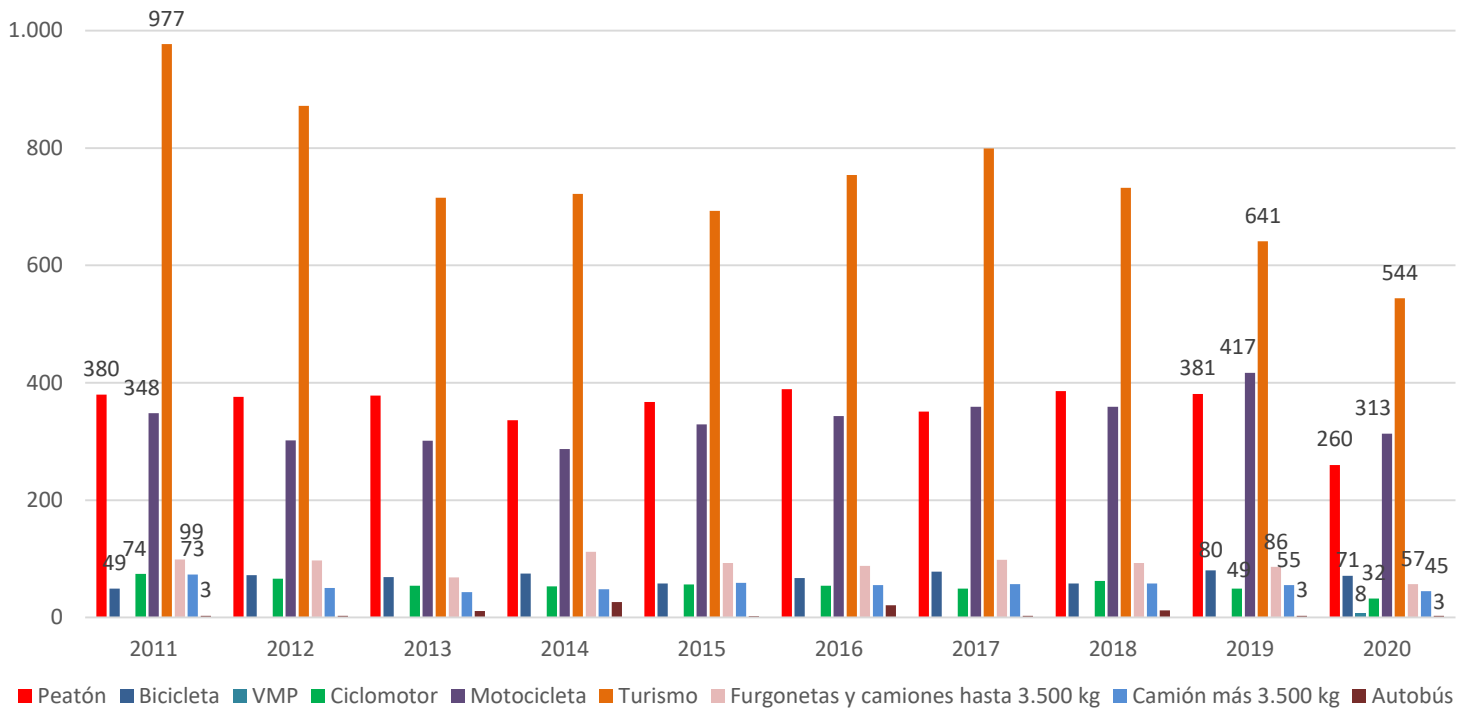
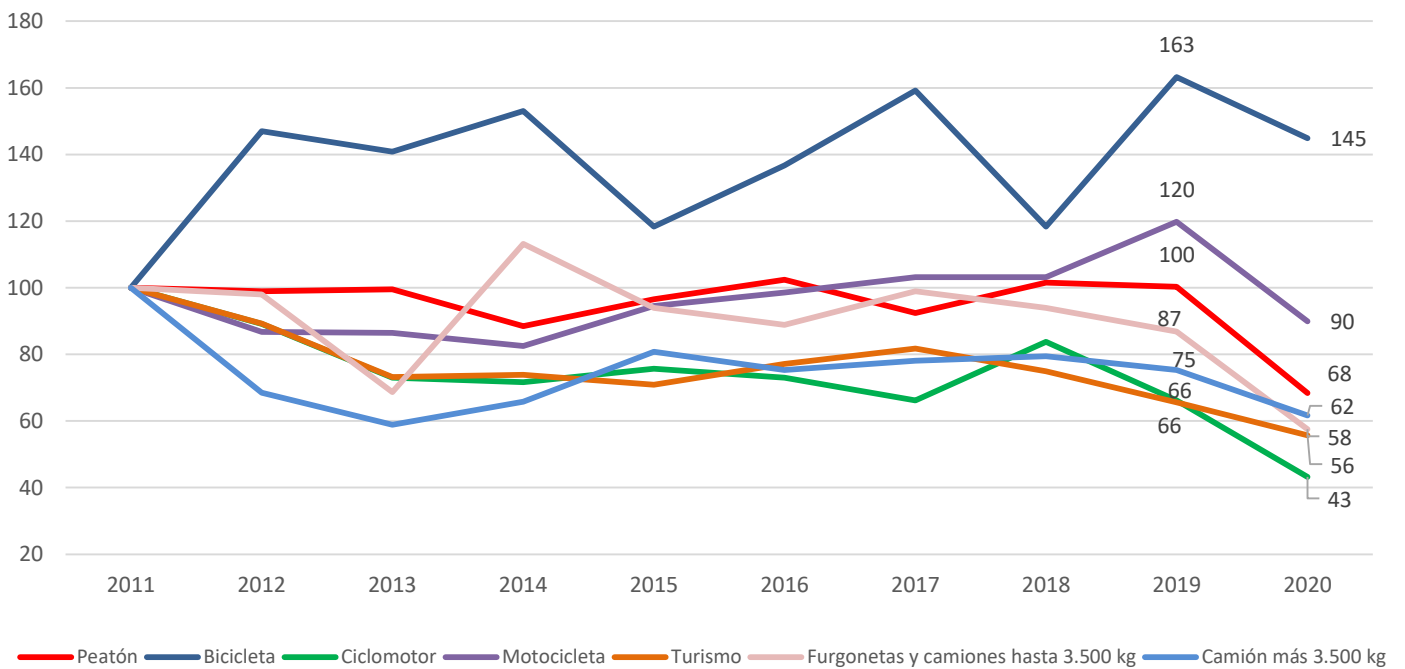


Figura 18.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. Base 2011=100. España, 2011-2020

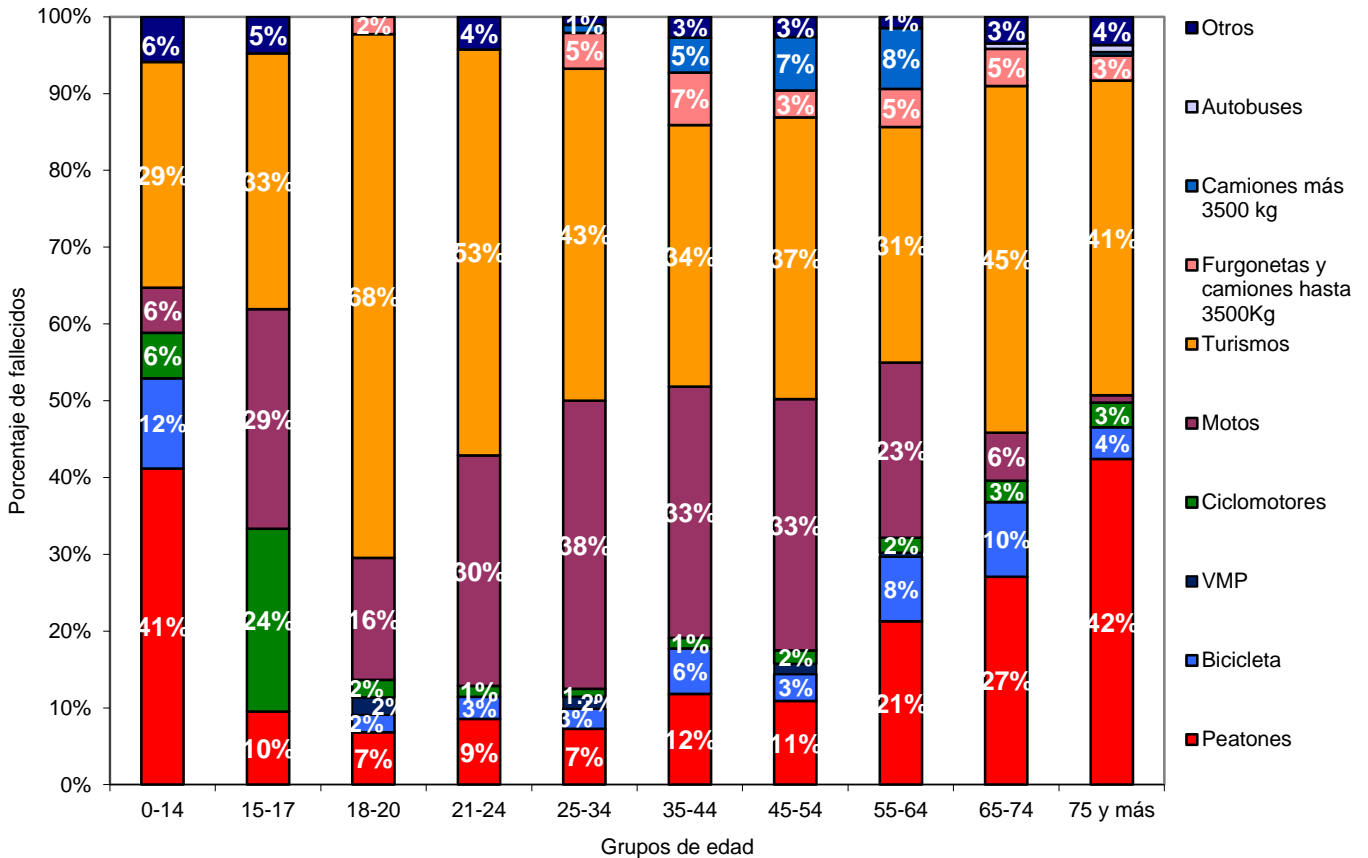


En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de los fallecidos en 2020:

- Entre 0 a 14 años, las personas fallecen principalmente como peatones y usuarios de turismo.
- Entre 18 a 24 años, presentan su mayor porcentaje como usuarios de turismos.

- Como motoristas, los grupos más afectados son los de 15 a 17 años, y de 25 a 54, mientras que el grupo de edad de 15 a 17 años resulta ser el grupo más afectado en los ciclomotores.
- Los mayores de 75 años presentan porcentajes elevados como peatones.

Figura 19.- Distribución porcentual del número de fallecidos según medio de desplazamiento y edad. España, 2020

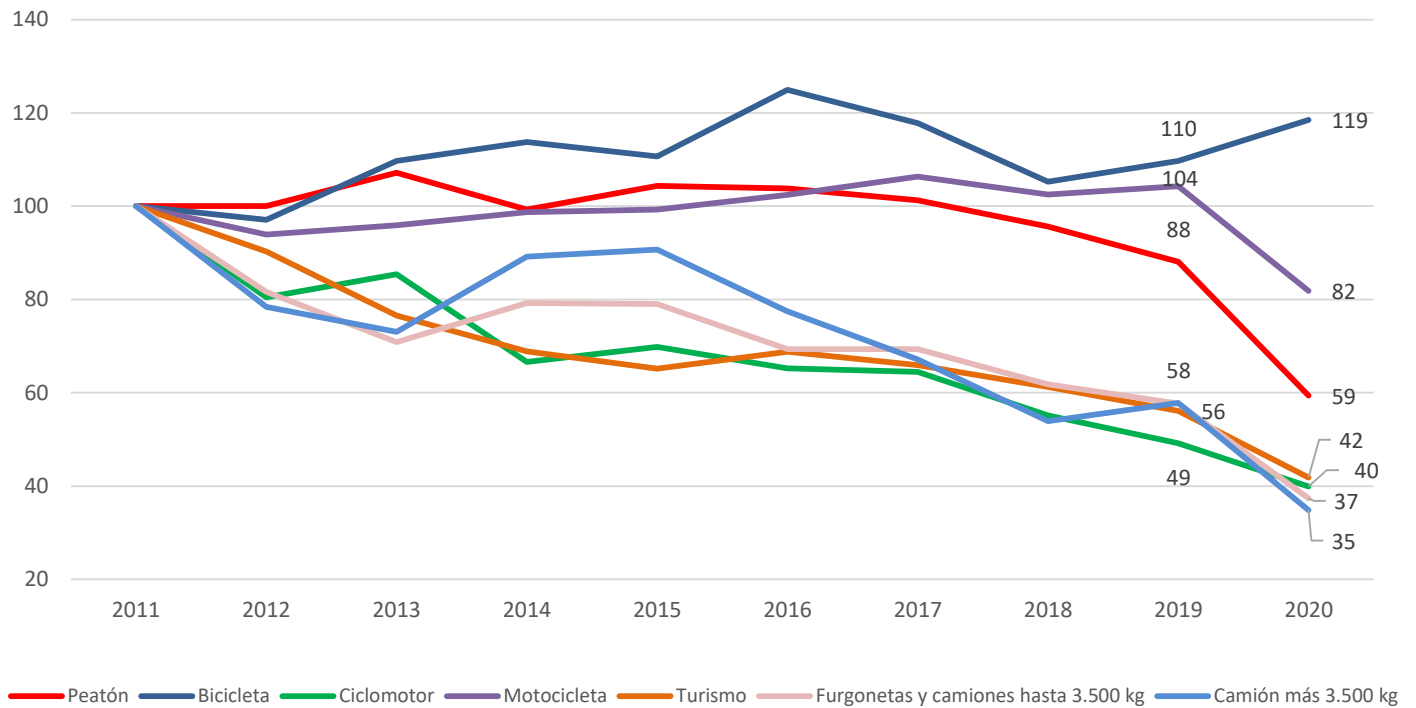


Si nos centramos en los heridos hospitalizados, en 2020 se han registrado descensos generalizados en todos los medios de transporte respecto a 2019, con excepción de los usuarios de bicicletas (+8%). Los mayores descensos se han contabilizado en camiones de más de 3.500 kg (-40%), furgonetas y camiones hasta 3.500 kg (-35%) y peatones (-33%). En el caso de los turismos, el descenso ha sido del 26%.

Por otra parte, si estandarizamos a 100 el número de heridos hospitalizados en 2011 (figura 26), los valores en 2020 expresan el cambio en porcentaje respecto a 2011. En 2020, las bicicletas son las que muestran peor evolución (en 2019 eran las bicicletas y motocicletas), y en el extremo opuesto están los camiones de más de 3.500kg, las furgonetas y camiones hasta 3.500kg, los ciclomotores y turismos.

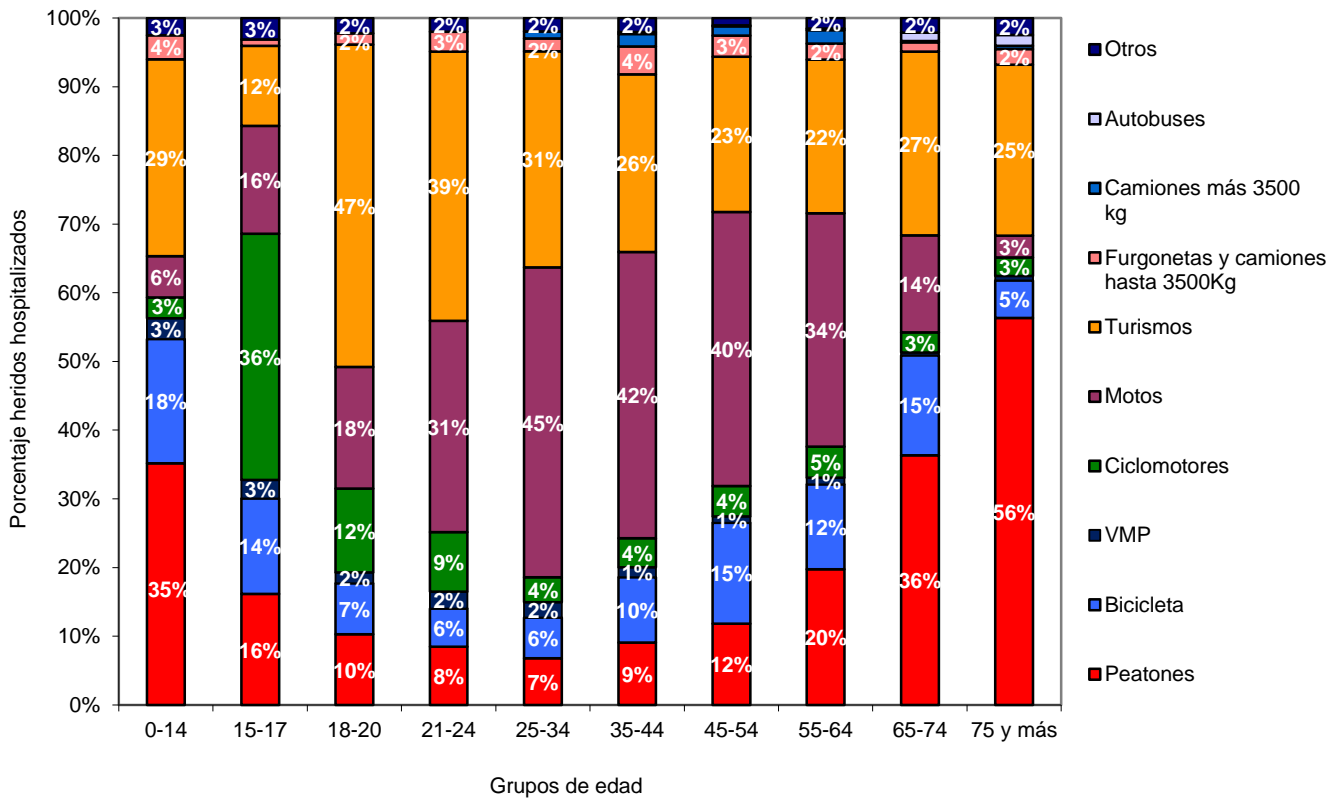


Figura 20.- Evolución de los heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. Base 2011=100. España, 2011-2020



En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de los heridos hospitalizados:

Figura 21.- Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según medio de desplazamiento y edad. España, 2020

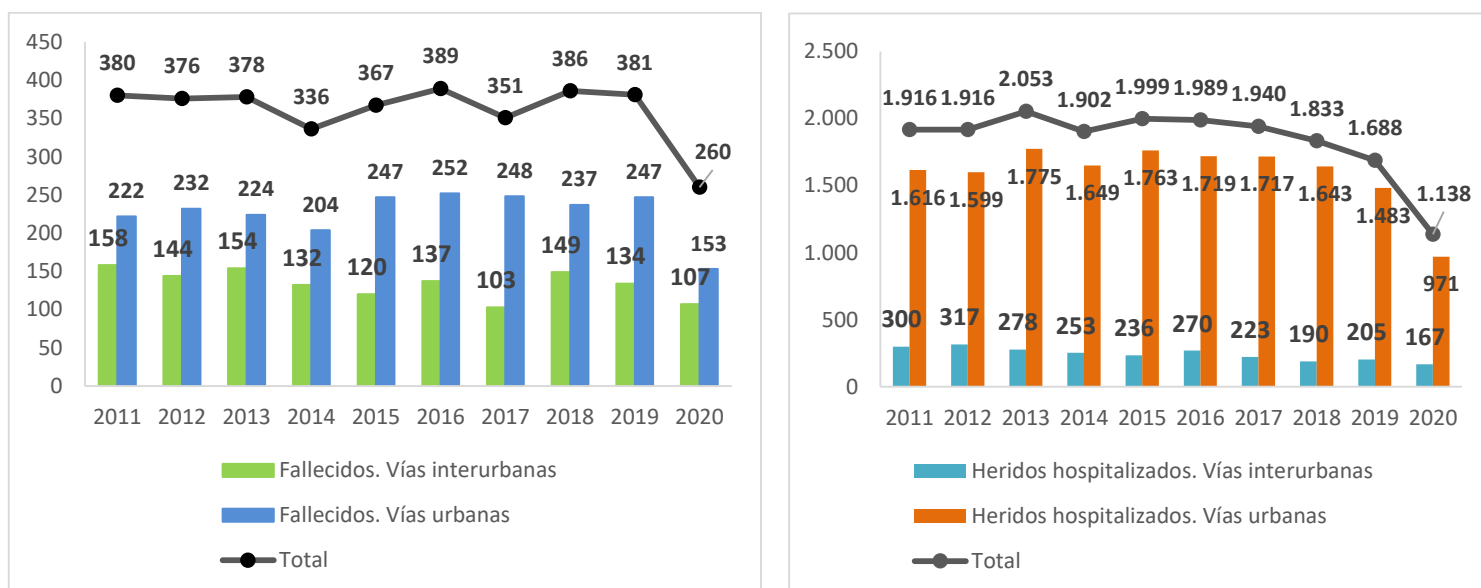


## Peatones

En 2020 fallecieron 260 peatones, el 19% del total de fallecidos (el 22% en 2019). Respecto a 2019, ha habido 121 peatones fallecidos menos (-32%): 27 peatones menos en vías interurbanas (-20%), y 94 menos en vías urbanas (-38%).

A su vez, 1.138 peatones resultaron heridos hospitalizados, y 7.691 heridos no hospitalizados. Los accidentes con peatones se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (93%), vías que registraron la mayor proporción de peatones fallecidos (59%), y heridos hospitalizados (95%).

Figura 22.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados peatones en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020



En vías urbanas, el número de peatones fallecidos mostraba cifras ligeramente superiores entre 2015-2019 que entre 2011-2014, comportamiento opuesto al observado en vías interurbanas.

Tabla 11.- Accidentes de tráfico con víctimas con peatones implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	602	7%	107	41%	167	15%	382	5%
Vías urbanas	7.949	93%	153	59%	971	85%	7.309	95%
<b>Total</b>	<b>8.551</b>	<b>100%</b>	<b>260</b>	<b>100%</b>	<b>1.138</b>	<b>100%</b>	<b>7.691</b>	<b>100%</b>

## Usuarios de bicicletas

En 2020 fallecieron 71 ciclistas, 9 ciclistas fallecidos menos que en 2019, distribuidos de la siguiente forma: 2 ciclistas más en vías interurbanas y 11 menos en vías urbanas.

A su vez, 699 ciclistas resultaron heridos hospitalizados y 6.580 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (70%), sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 50, frente a los 21 en vías urbanas.

Figura 23.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

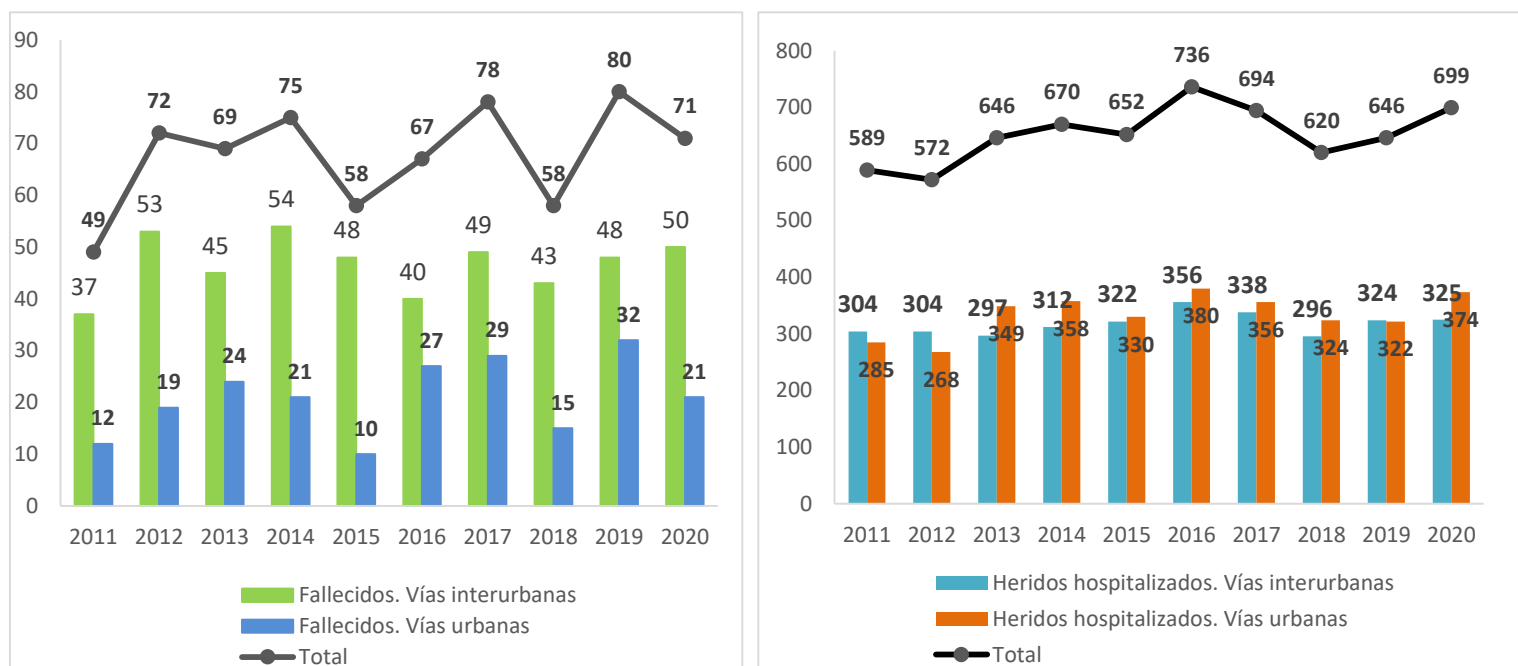


Tabla 12.- Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.247	30%	50	325	46%	2.032	31%
Vías urbanas	5.263	70%	21	374	54%	4.548	69%
<b>Total</b>	<b>7.510</b>	<b>100%</b>	<b>71</b>	<b>699</b>	<b>100%</b>	<b>6.580</b>	<b>100%</b>

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

## Usuarios de vehículos de movilidad personal

En 2020, fallecieron 8 usuarios de vehículos de movilidad personal, 97 resultaron heridos hospitalizados y 1.097 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (98%), y es donde se registra el número mayor de víctimas usuarias de VMP con 7 fallecidos, 93 heridos hospitalizados y 1.074 heridos no hospitalizados.

Tabla 13.- Accidentes de tráfico con víctimas con vehículos de movilidad personal implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	28	2%	1	4		23	2%
Vías urbanas	1.277	98%	7	93		1.074	98%
<b>Total</b>	<b>1.305</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>97</b>		<b>1.097</b>	<b>100%</b>

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

Nota: el medio de desplazamiento VMP se incluye desde el año 2020.

## Usuarios de ciclomotores

En 2020 fallecieron 32 ciclomotoristas, 17 menos que en 2019. El número de heridos hospitalizados se ha reducido un 19%.

Los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 4.641, un 7% del total, proporción dos puntos por encima de la que representaron los ciclomotores en el parque de vehículos de 2020.

En vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor (86%), y es donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados y no hospitalizados (69%, y 87% respectivamente). En el caso de los fallecidos, el reparto es algo superior en vías interurbanas (19) que en urbanas (13).

La evolución en el número de fallecidos y heridos en ciclomotores muestra una tendencia descendente desde 2011, estabilizándose a partir de 2014 en los valores hasta 2019, excepto en el año 2018 en los fallecidos, en el que se produce un ligero incremento.

Figura 24.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2020

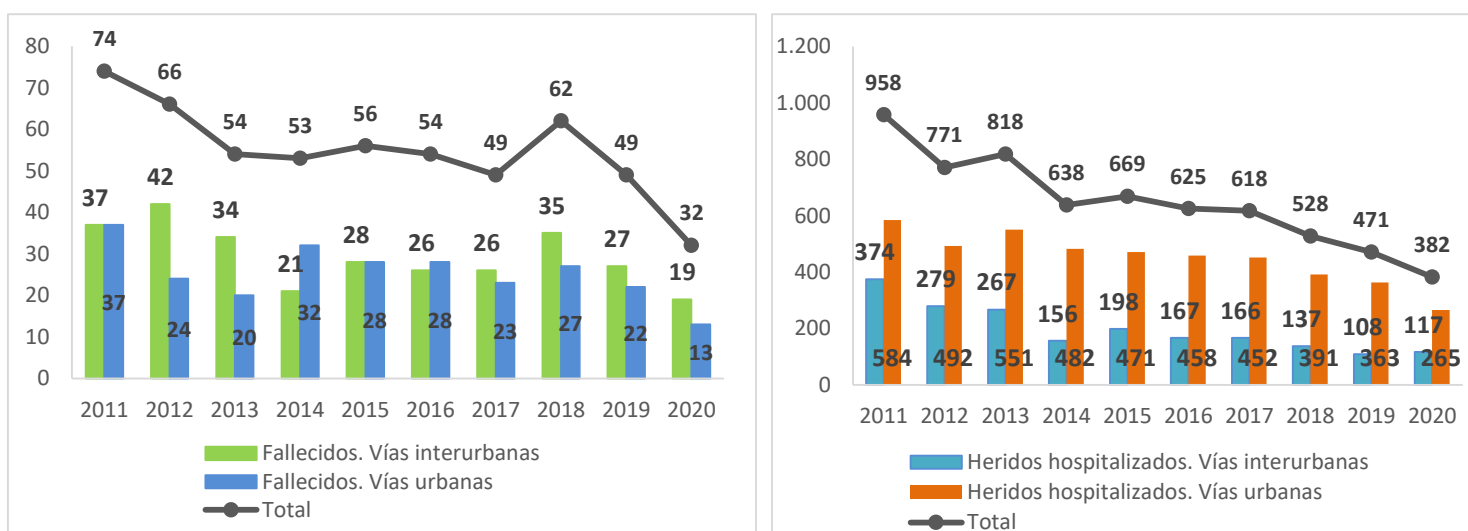


Tabla 14.- Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	637	14%	19	117	31%	568	13%
Vías urbanas	4004	86%	13	265	69%	3921	87%
<b>Total</b>	<b>4.641</b>	<b>100%</b>	<b>32</b>	<b>382</b>	<b>100%</b>	<b>4.489</b>	<b>100%</b>

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

## Usuarios de motocicletas

En 2020 fallecieron 313 usuarios de motocicletas, un 25% menos que en 2019. En las vías interurbanas se ha producido una reducción del 34% en el número de motociclistas fallecidos y también de heridos hospitalizados, un 20% respecto a 2019. En las vías urbanas, han fallecido 5 motociclistas menos y hubo un 22% menos de heridos hospitalizados, respecto del año anterior.

Los usuarios de las motocicletas participaron en el 27% del total de accidentes con víctimas en 2020, esto es en 20.050 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas sobre el parque de vehículos fue del 10%. El 75% 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 hospitalizados y el 77% de los heridos no hospitalizados. Por su parte, las lesiones mortales se produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 61% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías.

La evolución de los fallecidos desde 2011 muestra un ligero empeoramiento de las cifras en el ámbito urbano, y en el ámbito interurbano a partir del año 2014, donde se produce un cambio de tendencia, incrementándose el número de fallecidos durante los últimos años (2014-2019).

Figura 25.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

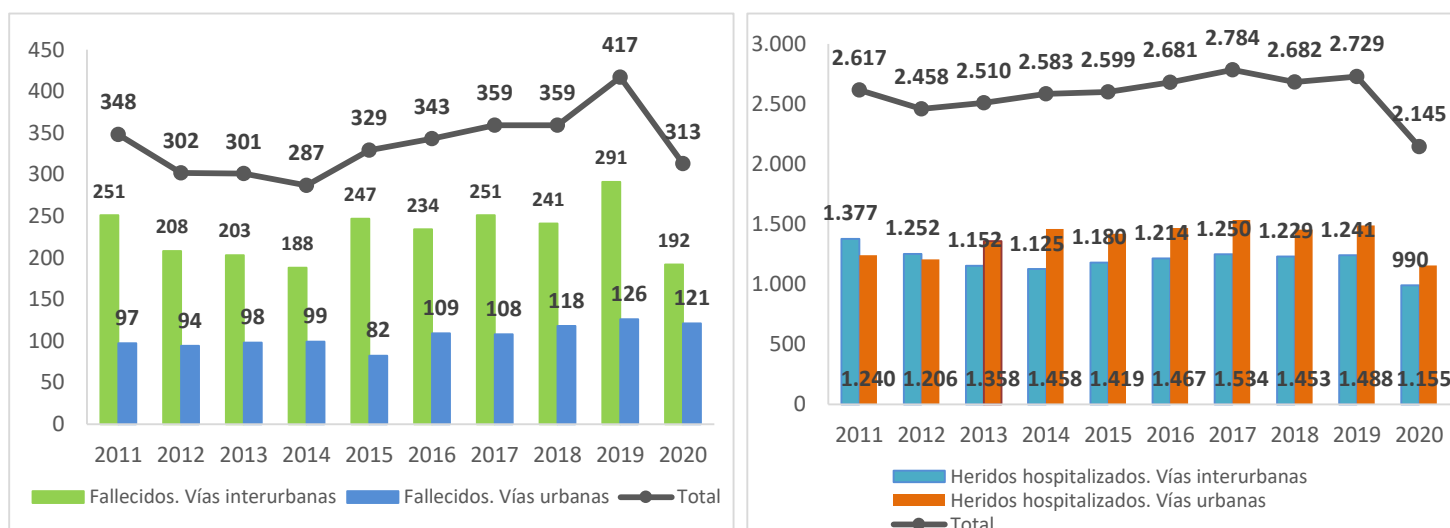


Tabla 15.- Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.974	25%	192	61%	990	46%	4.272	23%
Vías urbanas	15.076	75%	121	39%	1.155	54%	14.389	77%
<b>Total</b>	<b>20.050</b>	<b>100%</b>	<b>313</b>	<b>100%</b>	<b>2.145</b>	<b>100%</b>	<b>18.661</b>	<b>100%</b>



## Usuarios de turismos

De los 1.370 fallecidos por accidente de tráfico en 2020, el 40% (544 fallecidos) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. En vías interurbanas han disminuido un 17% los fallecidos en turismo respecto al año 2019. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha aumentado en 2 personas comparando con 2019.

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 52.709 accidentes con víctimas, esto es, en el 72% de los accidentes registrados en 2020, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%.

El 62% 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 donde han ocurrido el 88% (480 personas) de las víctimas mortales en turismo.

Desde 2011, la evolución muestra un tendencia generalmente descendente tanto en el número de fallecidos como en el número de heridos hospitalizados usuarios de turismos, excepto en los años 2016 y 2017 donde se produce un leve repunte.

Figura 26.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

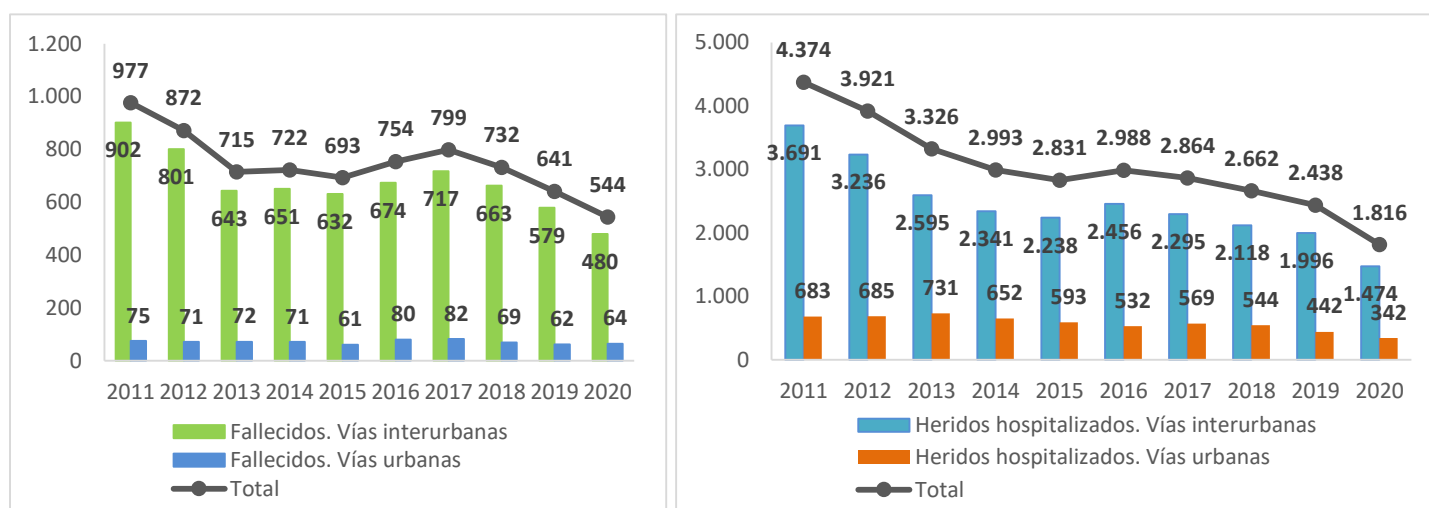


Tabla 16.- Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	20.065	38%	480	88%	1.474	81%	23.528	56%
Vías urbanas	32.647	62%	64	12%	342	19%	18.616	44%
<b>Total</b>	<b>52.712</b>	<b>100%</b>	<b>544</b>	<b>100%</b>	<b>1.816</b>	<b>100%</b>	<b>42.144</b>	<b>100%</b>

## Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

### Los usuarios de furgonetas

En 2020 ha habido 26 fallecidos menos en furgonetas que en el año 2019, registrándose 24 fallecidos menos en las vías interurbanas y 2 fallecidos menos en vías urbanas.

En el año 2020, 50 de los 54 fallecidos ocupantes de furgonetas se produjeron en vías interurbanas. En el caso de los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos o peatones) implicados en accidentes con furgonetas, 77 de los 109 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

Figura 27.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

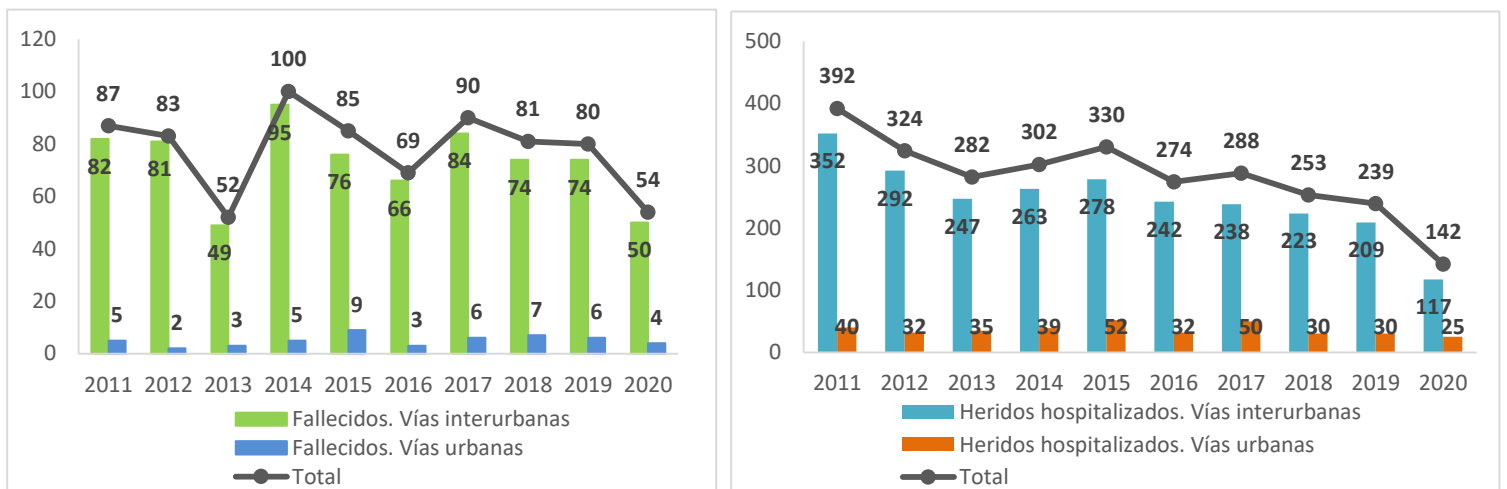


Tabla 17.- Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.037	39%	127	78%	50	77	71%	117	82%	2.067	63%
Vías urbanas	4.737	61%	36	22%	4	32	29%	25	18%	1.237	37%
<b>Total</b>	<b>7.774</b>	<b>100%</b>	<b>163</b>	<b>100%</b>	<b>54</b>	<b>109</b>	<b>100%</b>	<b>142</b>	<b>100%</b>	<b>3.304</b>	<b>100%</b>

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

En el año 2020, en vías interurbanas ha habido 4 fallecidos menos y 3 heridos hospitalizados más, ocupantes que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA, respecto a 2019. En las vías urbanas, en 2020, ha habido un fallecido más y el mismo número de heridos hospitalizados en ese tipo de camión.

Los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.198 accidentes con víctimas y su incidencia fue algo superior en vías urbanas (56%) que en interurbanas (44%).

En cuanto a los fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, se produjeron mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas (2 fallecidos, 27 heridos hospitalizados y 281 heridos no hospitalizados). En vías urbanas hubo un fallecido ocupante y se produjeron 4 heridos hospitalizados ocupantes. En relación a los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos o peatones, en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión) se produjeron 11 en vías interurbanas y 9 en vías urbanas.

Figura 28.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

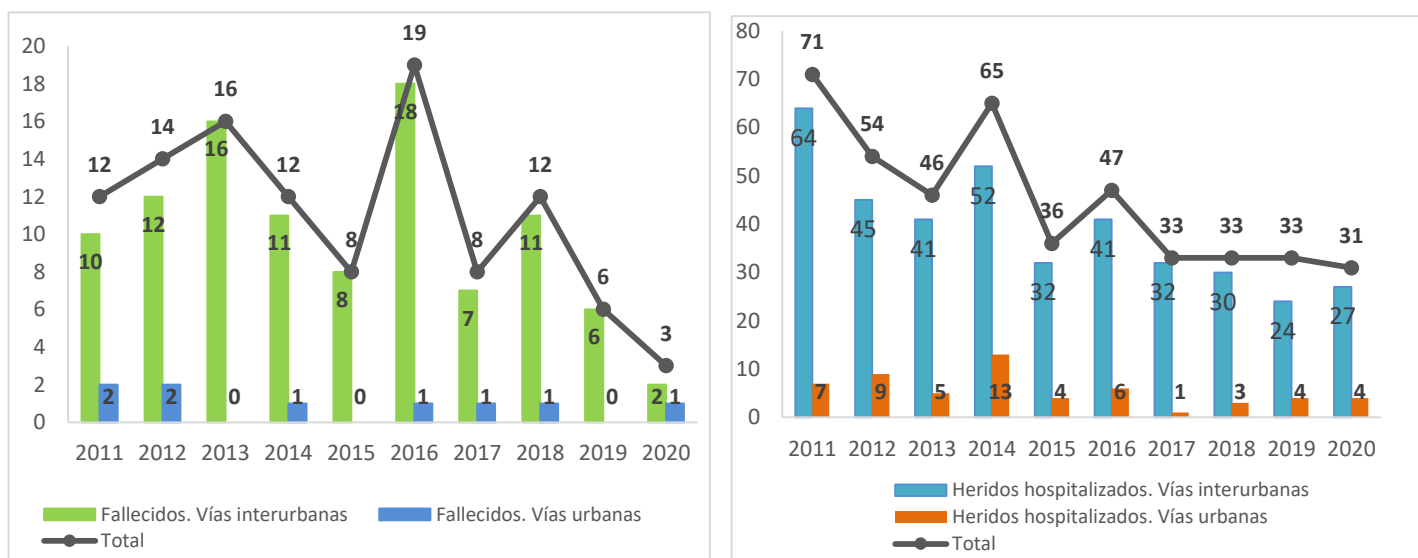


Tabla 18.- Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes*	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	532	44%	13	2	11	27	281	74%
Vías urbanas	666	56%	10	1	9	4	101	26%
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	<b>100%</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>31</b>	<b>382</b>	<b>100%</b>

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

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

En el año 2020 en vías interurbanas hubo 9 fallecidos menos (44 personas) ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2019. En dichas vías los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han disminuido (40% menos) respecto a 2019. En las vías urbanas hubo un fallecido menos y tres heridos hospitalizados menos que en 2019.

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 2.737 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (74%).

Respecto de los fallecidos ocupantes, fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión), heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes, se produjeron fundamentalmente en los accidentes ocurridos en vías interurbanas.

Figura 29.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de más 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

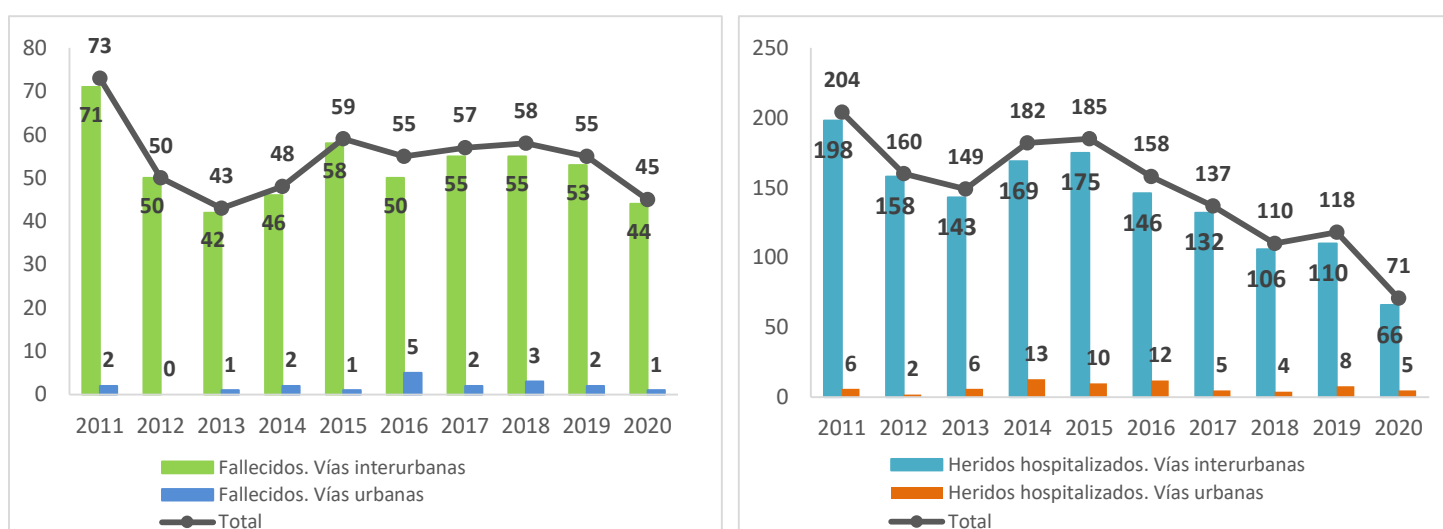


Tabla 19.- Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes*		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.025	74%	174	87%	44	130	84%	66		680	88%
Vías urbanas	712	26%	25	13%	1	24	16%	5		97	12%
<b>Total</b>	<b>2.737</b>	<b>100%</b>	<b>199</b>	<b>100%</b>	<b>45</b>	<b>154</b>	<b>100%</b>	<b>71</b>		<b>777</b>	<b>100%</b>

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

## Los usuarios de autobuses

En el año 2020, en las vías interurbanas se registra la misma cifra de fallecidos ocupantes, y 2 heridos hospitalizados menos que en 2019, y en las vías urbanas ha habido 2 fallecidos ocupantes, igual que en 2019, y 13 heridos hospitalizados ocupantes menos que en 2019.

En 2020 hubo 1.362 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 90% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías, en las que sucedieron 1.224 accidentes, fallecieron 13 personas (2 ocupantes), y se registraron 18 heridos hospitalizados ocupantes del autobús y 1.176 heridos no hospitalizados.

En las vías urbanas, hubo 138 accidentes con víctimas, en los que estuvo implicado un autobús. Falleció un ocupante, 3 ocupantes tuvieron que ser hospitalizados y 126 ocupantes resultaron heridos no hospitalizados.

Figura 30.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020

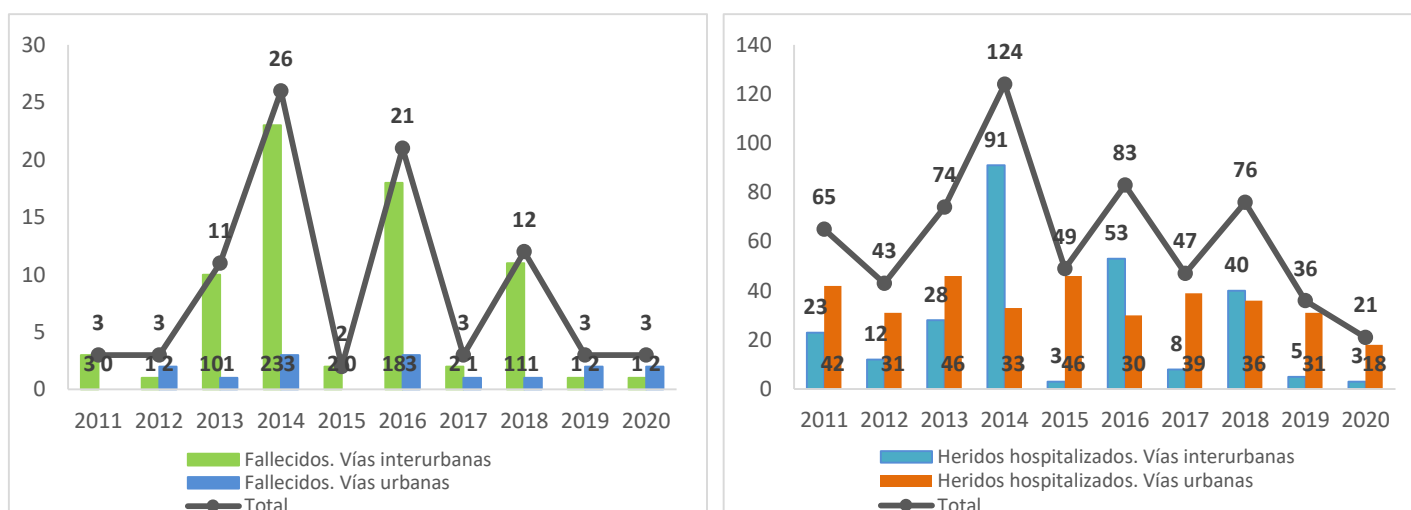


Tabla 20.- Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	138	10%	5	1	4	3	126	10%
Vías urbanas	1.224	90%	13	2	11	18	1.176	90%
<b>Total</b>	<b>1.362</b>	<b>100%</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>1.302</b>	<b>100%</b>

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

## *Las matrices de colisión*

La matriz de colisión es un instrumento que permite analizar la siniestralidad desde el punto de vista de los medios de desplazamiento que intervienen en el accidente.

Las filas de la matriz de colisión están compuestas por el medio de desplazamiento de la víctima, ya se trate de fallecidos, heridos hospitalizados o heridos no hospitalizados; mientras que las columnas están compuestas por el otro medio de desplazamiento implicado en el accidente, si lo hay.

Si se analiza las matrices de colisión correspondientes a las 38.582 víctimas habidas en 2020 en vías interurbanas y a las 57.350 víctimas urbanas, se extraen las siguientes conclusiones:

- En vías interurbanas, los usuarios de turismos han supuesto el 66% del total de víctimas del año 2020, seguido de las motocicletas que han supuesto el 14% del total. El 37% de las víctimas se han producido en accidentes en los que no hubo implicación de otro vehículo o peatón, el 47% se produjeron en accidentes en los que estuvieron implicados 2 vehículos o un vehículo y un peatón, y el 15% en accidentes en los estuvieron implicados 2 o más vehículos o un vehículo y 2 o más peatones.
- En vías urbanas, los turismos han supuesto el 33% del total de víctimas del año 2020, seguido de las motocicletas que han supuesto el 27% y los peatones, con un 15%. El 16% de las víctimas se han producido en accidentes en los que no hubo implicación de otro vehículo o peatón, el 75% se produjeron en accidentes en los que estuvieron implicados 2 vehículos o un vehículo y un peatón y el 9% en accidentes en los estuvieron implicados 2 o más vehículos o un vehículo y 2 o más peatones.

Tabla 21.- Matriz de colisión de las víctimas en accidentes de tráfico. Vías interurbanas. España, 2020

	Número	Medio de desplazamiento que interviene en el accidente, distinto del de la víctima												Total	
		Más de un vehículo	Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	VMP	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión hasta 3500 kg	Camión más 3500 kg	Autobús		Otro vehículo
Medio de desplazamiento de la víctima	Peatón	93	0	0	14	0	6	20	410	56	11	20	5	21	656
	Bicicleta	228	888	17	194	0	9	35	831	126	16	28	5	30	2.407
	VMP	0	3	0	1	0	0	0	18	4	0	1	1	0	28
	Ciclomotor	16	290	2	8	0	10	12	301	41	3	9	2	10	704
	Motocicleta	304	2.729	15	18	0	14	183	1.780	261	38	55	7	50	5.454
	Turismo	4.463	9.072	25	10	0	7	136	8.966	1.184	244	1.099	66	210	25.482
	Furgoneta	429	655	1	3	0	0	7	792	135	38	142	6	26	2.234
	Camión hasta 3500 kg	34	113	0	0	0	0	3	91	24	12	23	3	7	310
	Camión más 3500 kg	85	466	1	0	0	0	0	86	25	12	110	0	5	790
	Autobús	26	38	0	4	0	0	0	39	12	4	3	0	4	130
	Otro vehículo	20	209	2	0	0	0	4	105	19	5	17	0	6	387
	<b>Total</b>	<b>5.698</b>	<b>14.463</b>	<b>63</b>	<b>252</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>400</b>	<b>13.419</b>	<b>1.887</b>	<b>383</b>	<b>1.507</b>	<b>95</b>	<b>369</b>	<b>38.582</b>

Tabla 22.- Matriz de colisión de las víctimas en accidentes de tráfico. Vías urbanas. España, 2020

	Número	Medio de desplazamiento que interviene en el accidente, distinto del de la víctima												Total	
		Más de un vehículo	Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	VMP	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión hasta 3500 kg	Camión más 3500 kg	Autobús		Otro vehículo
Medio de desplazamiento de la víctima	Peatón	308	0	0	374	103	139	562	5.542	732	104	90	149	330	8.433
	Bicicleta	118	1.397	143	310	31	33	171	2.303	238	34	25	35	105	4.943
	VMP	11	337	21	39	17	5	23	621	65	11	1	11	12	1.174
	Ciclomotor	156	1.063	70	32	1	78	130	2.307	257	29	14	15	47	4.199
	Motocicleta	872	3.204	329	176	27	97	739	8.458	1.169	148	146	79	221	15.665
	Turismo	3.408	2.277	84	42	13	77	356	10.500	1.320	210	296	196	243	19.022
	Furgoneta	217	109	13	3	1	7	23	689	112	27	24	20	21	1.266
	Camión hasta 3500 kg	11	28	1	0	0	1	0	49	8	3	3	1	1	106
	Camión más 3500 kg	9	35	3	1	0	0	0	36	3	4	9	1	2	103
	Autobús	28	472	42	19	0	8	22	479	66	2	13	24	21	1.196
	Otro vehículo	55	282	50	39	0	10	52	614	80	6	13	4	38	1.243
	<b>Total</b>	<b>5.193</b>	<b>9.204</b>	<b>756</b>	<b>1.035</b>	<b>193</b>	<b>455</b>	<b>2.078</b>	<b>31.598</b>	<b>4.050</b>	<b>578</b>	<b>634</b>	<b>535</b>	<b>1.041</b>	<b>57.350</b>

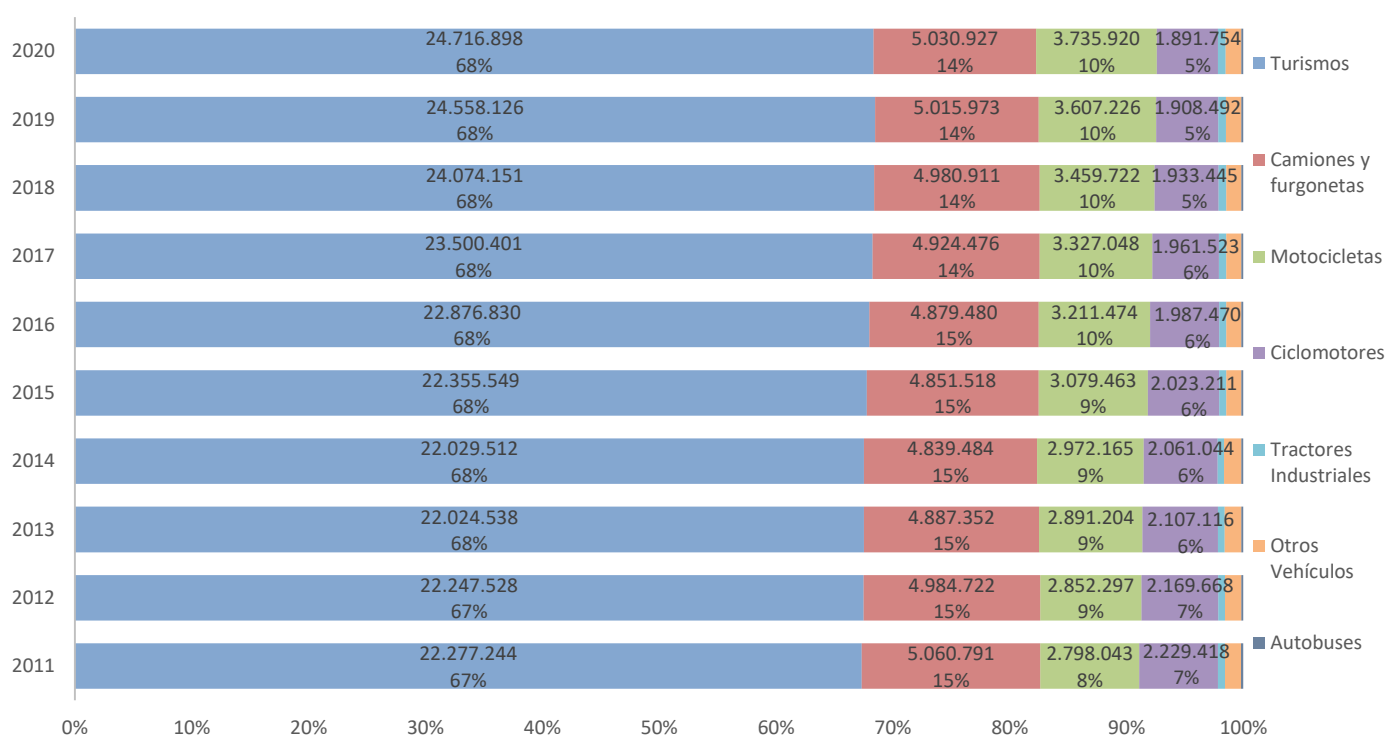
## Indicadores de exposición

### Parque de vehículos

El parque de vehículos ha crecido en más de dos millones de unidades en el último decenio. En 2020 se ha registrado un incremento del 1% (303.005 unidades) respecto del año anterior, y el mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un aumento del 1%.

El parque de vehículos está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 24 millones, lo que supone un 68% del parque de vehículos; le siguen los camiones y furgonetas, con un 14% del parque total, y las motocicletas, con un 10%.

Figura 31.- Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años España, 2011-2020



Nota: La categoría de "otros vehículos" incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, grúas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques.



## Indicadores de desempeño

### Antigüedad del parque automóvil

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

1. Se excluyen del cálculo de la antigüedad del parque los ciclomotores, dado que su matriculación no fue obligatoria hasta el 27 de julio de 1999, fecha de la entrada en vigor del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/98) y cuyo último plazo para la matriculación de ciclomotores usados finalizó el 27 de enero de 2002.
2. Existen vehículos que seguramente no circulan y no han sido dados de baja por sus titulares, 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 86% de la totalidad de los vehículos censados, y los vehículos con menos de 15 años suponen el 57% del censo.

Tabla 23.- Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2020

Edad del Parque	Medida	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	5.030.927	63.387	24.716.898	3.735.920	235.511	467.493	34.266.711
	Media antigüedad (años)	17,0	14,7	14,4	16,7	11,0	16,8	15,0
	Desv. Est.	11,4	13,9	11,2	14,1	9,8	9,5	11,6
	Coef. Variación	64,5	94,6	78,0	84,8	89,2	56,5	77,5
Menor de 25 años	Total	4.098.204	54.648	21.923.407	2.894.656	217.673	411.375	29.599.963
	Media antigüedad (años)	13,7	9,9	11,2	10,2	8,9	13,8	11,4
	Desv. Est.	6,8	6,2	6,6	6,2	6,3	6,1	6,6
	Coef. Variación	53,5	62,3	58,7	60,4	70,9	44,1	58,3
Menor de 15 años	Total	2.357.845	42.362	14.606.026	2.257.980	175.383	206.451	19.646.047
	Media antigüedad (años)	8,1	7,5	7,6	7,9	6,5	9,3	7,7
	Desv. Est.	4,9	4,5	4,6	4,8	4,3	5,2	4,7
	Coef. Variación	60,2	60,7	61,2	60,3	66,3	55,8	61,0

Otras medidas estadísticas 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 siguiente tabla, 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 13,5 años. Para el resto de vehículos, las medianas oscilan entre los 7,5 años de tractores industriales y 15,5 de camiones y furgonetas.

Tabla 24.- Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2020

Tipo Vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y furgonetas	2,5	5,5	10,5	13,5	15,5	17,5	20,5	23,5	31,5
Autobuses	2,5	3,5	5,5	9,5	11,5	13,5	15,5	19,5	33,5
Turismos	2,5	4,5	6,5	10,5	13,5	14,5	16,5	19,5	26,5
Motocicletas	2,5	4,5	7,5	11,5	13,5	14,5	17,5	28,5	37,5
Tractores industriales	1,5	2,5	4,5	5,5	7,5	10,5	13,5	16,5	21,5
Otros vehículos <sup>1</sup>	2,5	9,5	13,5	14,5	15,5	16,5	18,5	20,5	28,5
<b>Todos sin ciclomotor</b>	<b>2,5</b>	<b>4,5</b>	<b>7,5</b>	<b>11,5</b>	<b>13,5</b>	<b>15,5</b>	<b>17,5</b>	<b>20,5</b>	<b>29,5</b>

1 La categoría otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, gruas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques.

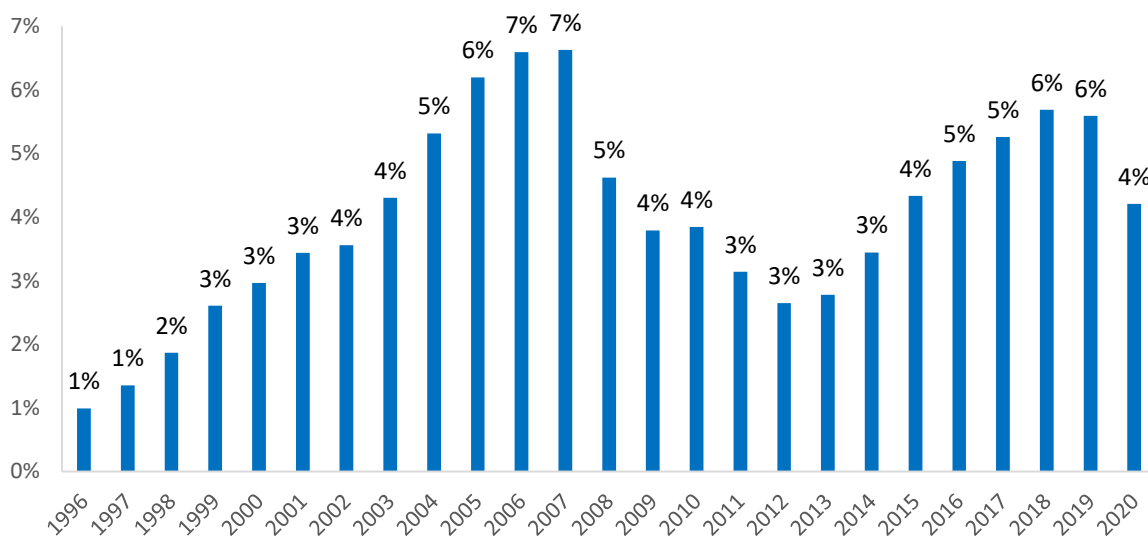
La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,9 años de los tractores industriales y los 13,6 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tienen una antigüedad media de 9,9 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 11,2 años, por encima de los 10,2 años de las motocicletas.

Tabla 25.- Antigüedad del parque de automóviles\*. España, 2011-2020.

Edad del Parque	Camiones ≤3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2011	9,0	11,4	8,3	11,8	8,9	9,3	8,8
2020	13,8	13,6	8,9	11,5	9,9	11,2	10,2

\* Únicamente se tienen en cuenta los vehículos de menos de 25 años.

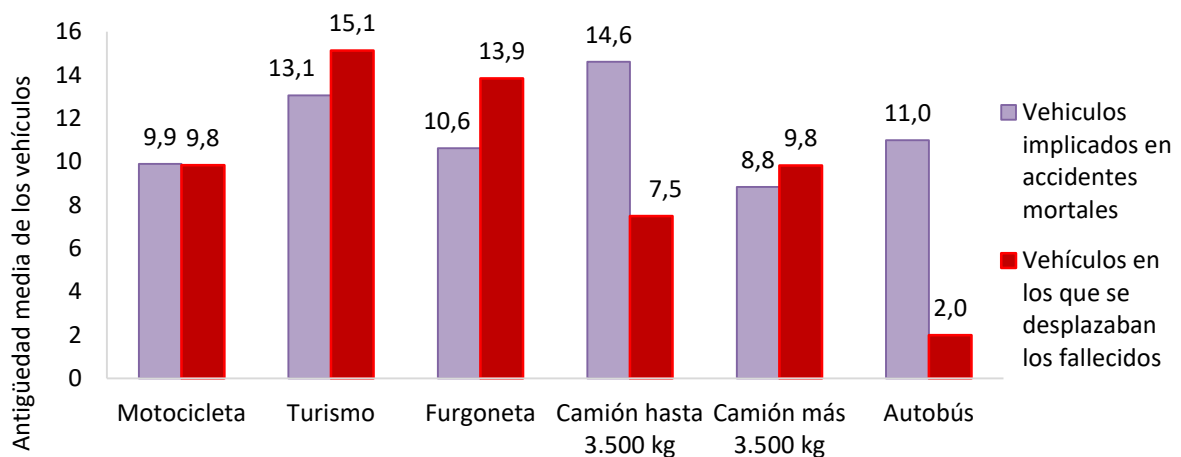
Figura 32.- Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2020.



## Antigüedad de los vehículos implicados en accidentes mortales

En las vías interurbanas en el año 2020, en el caso de turismos, furgonetas y camiones más 3.500 kg, la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales es inferior que la de los vehículos en los que viajaban las víctimas mortales, excepto en las motocicletas, camiones hasta 3.500 kg y autobuses. Para los turismos la antigüedad media fue 13,1 en todos los vehículos implicados en accidentes mortales, y 15,1 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 10,6 y 13,9 respectivamente.

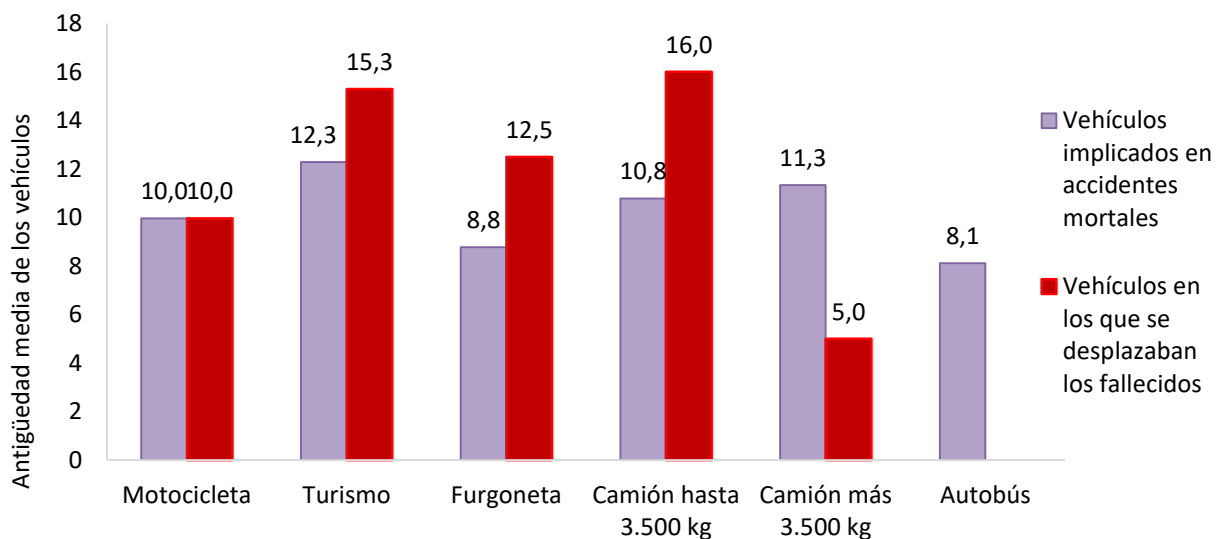
Figura 33.- Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2020



(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

En las vías urbanas, en el año 2020, la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 12,3, cifra inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales (15,3).

Figura 34.- Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2020



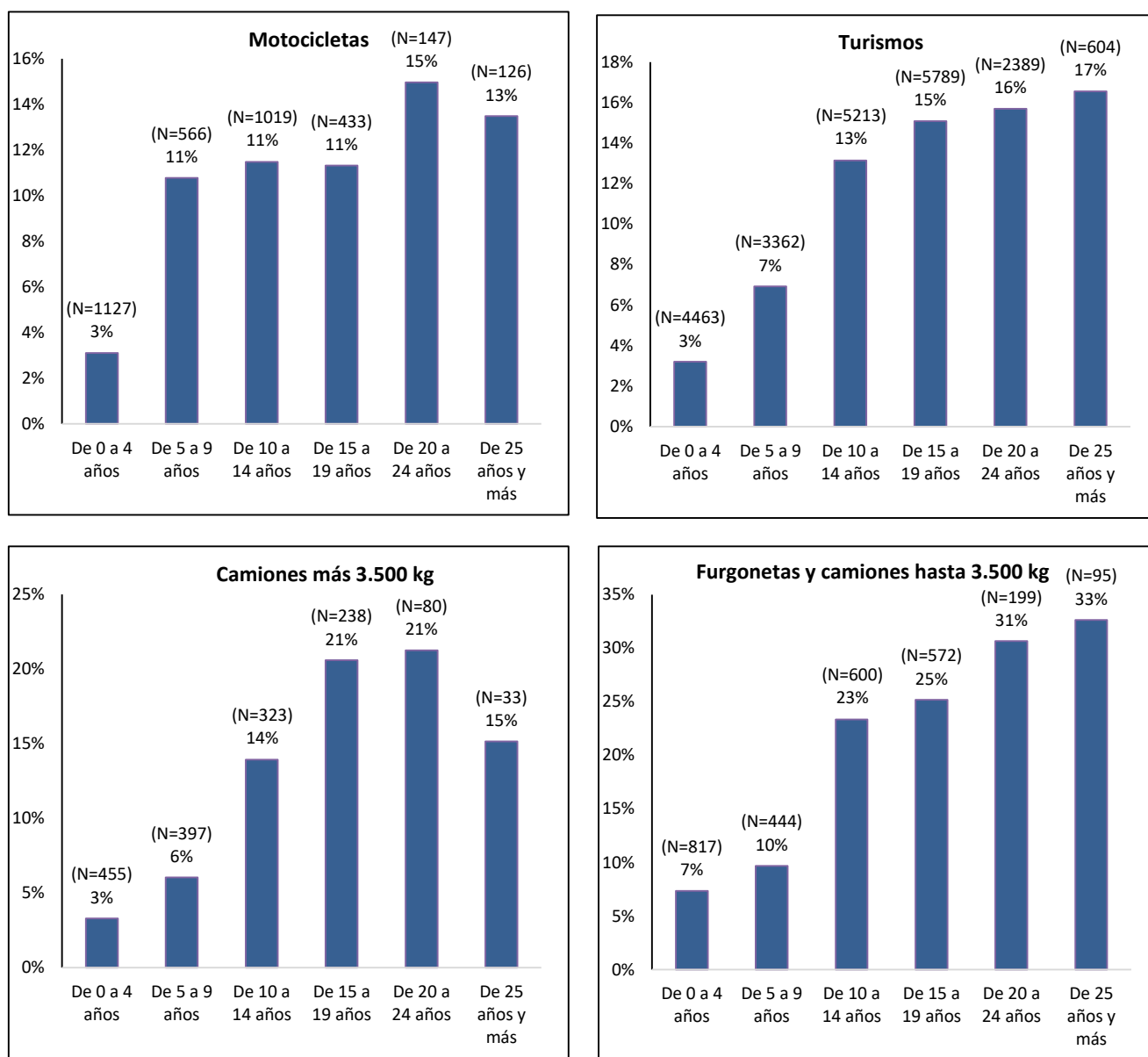
(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

## Inspección técnica del vehículo en los vehículos implicados en accidentes

Existe relación entre la antigüedad del vehículo implicado en el accidente y el estado de su inspección técnica, tal y como puede observarse en la siguiente figura. En el caso de las motocicletas, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada pasa de un 3% entre los 0 y los 4 años, a un 11% a partir de los diez años. En los turismos, se pasa de un 7% entre los 5 y los 9 años, a un 15% a partir de los 15 años.

En las furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada oscila entre un 7% y un 33%. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 3% y un 21%.

Figura 35.- Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas\*. España, 2020



\* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco. En cada segmento de edad, se indica entre paréntesis el número total de casos.

## 4. USUARIOS

### Indicadores de resultado: accidentes y víctimas

#### Edad y sexo

- En 2020, fallecieron 4,3 veces más hombres que mujeres, superando el número de hombres fallecidos al de las mujeres en todos los grupos de edad. Los hombres también presentan las mayores tasas de fallecidos por millón de población.
- Las tasas de fallecidos por millón de población han disminuido respecto a 2019 en todos los grupos de edad.

Figura 36.- Fallecidos por grupos de edad y sexo. España, 2020.

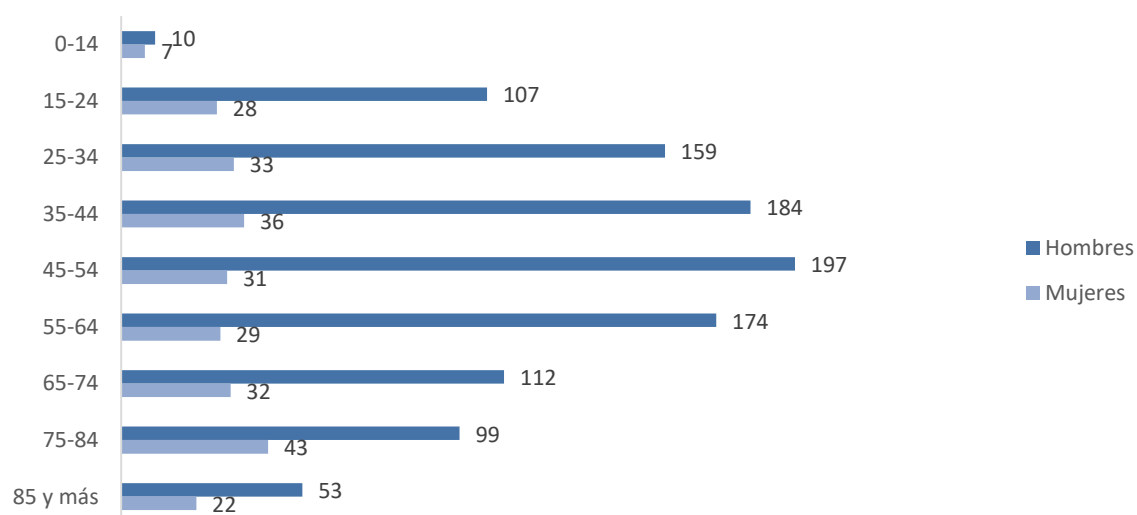
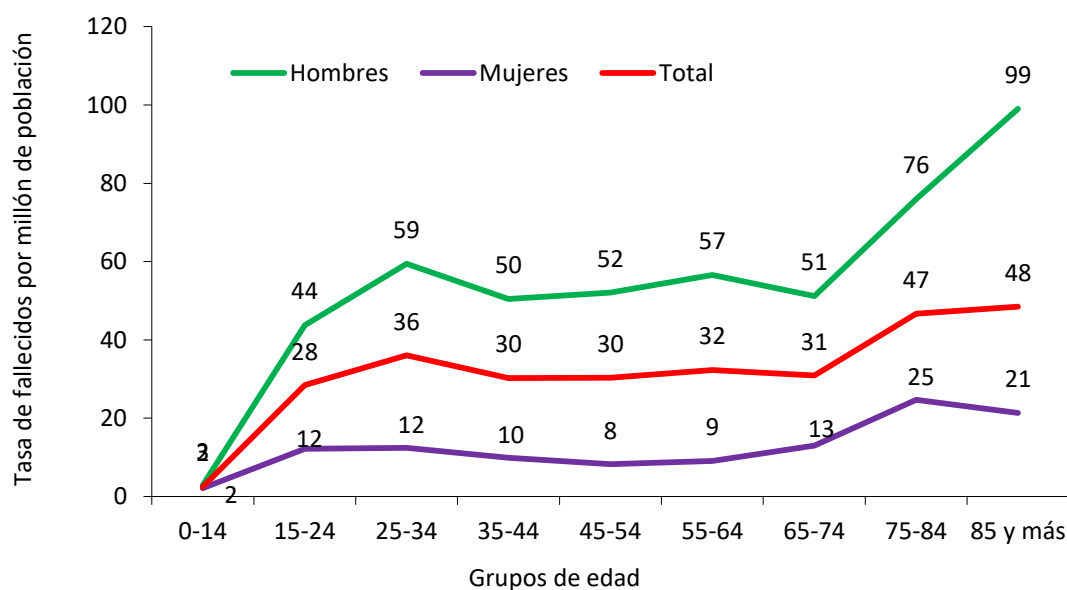
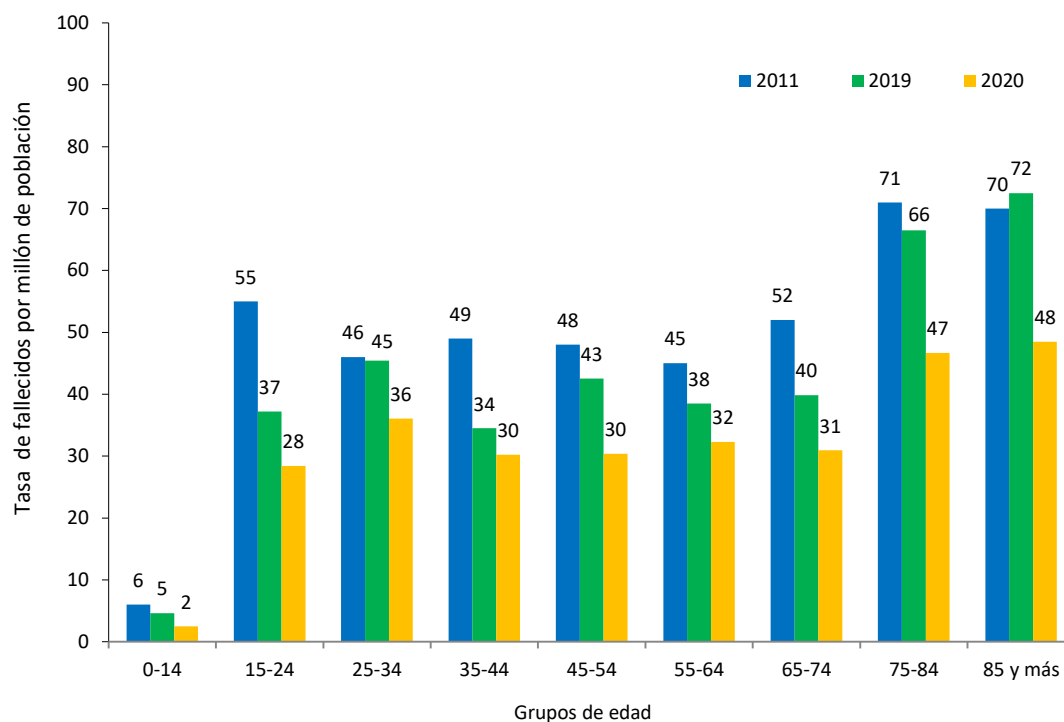


Figura 37.- Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2020.



En cuanto a 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 grupos de 75 a 84 años y 85 y más años.

Figura 38.- Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2011, 2019 y 2020



## Los niños

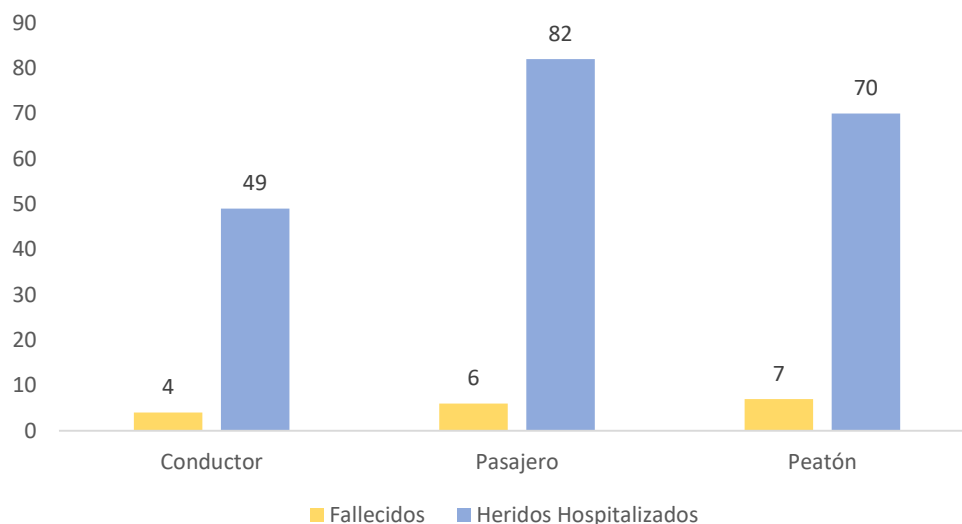
En 2020 fallecieron por accidente de tráfico 17 niños (edad hasta 14 años), representando el 1% del total de fallecidos. El índice de letalidad para el grupo de edad hasta 14 años fue 0,4, cuando para el resto de edades fue 1,5, y la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 2, mientras que para el conjunto complementario de edades fue 33.

Tabla 26.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2020

	Hasta 14 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	17	1%	1.353
Heridos hospitalizados	201	3%	6.480
Heridos no hospitalizados	3.692	4%	84.189
<b>Total víctimas</b>	<b>3.910</b>	<b>4%</b>	<b>92.022</b>
Índice de letalidad	0,4	-	1,5
Fallecidos por millón de población	2	-	33
Heridos hospitalizados por millón de población	29	-	160

El mayor número de fallecidos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran peatones, 7 de los 17 fallecidos. De los niños heridos hospitalizados, la mayor frecuencia se produjo cuando eran pasajeros de vehículos, el 41%, y en segundo lugar como peatones, el 35%.

Figura 39.- Fallecidos y heridos hospitalizados de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2020



## Los jóvenes

En 2020 fallecieron por accidente de tráfico 135 jóvenes de 15 a 24 años, representando porcentualmente el 10% del total de fallecidos. A su vez, este colectivo representa el 9,8% de la población española y el 6% del censo de conductores.

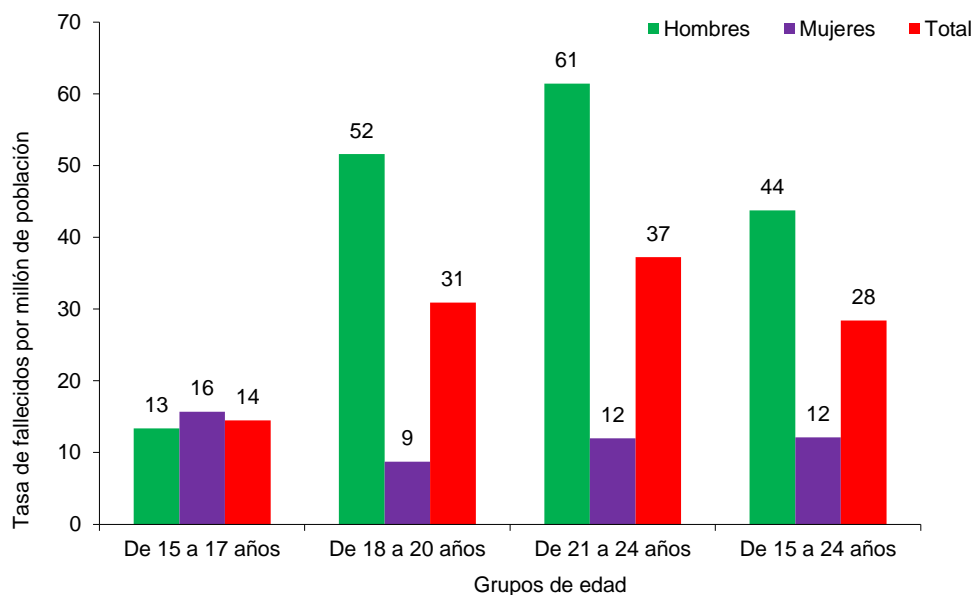
Su índice de letalidad en 2020 fue 0,8. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 28.

La tasa de fallecidos por millón de población en los jóvenes muestra diferencias considerables por sexo: la de los hombres es cinco veces la de las mujeres en los grupos de edad de 18 a 20 años y de 21 a 24 años.

Tabla 27.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2020

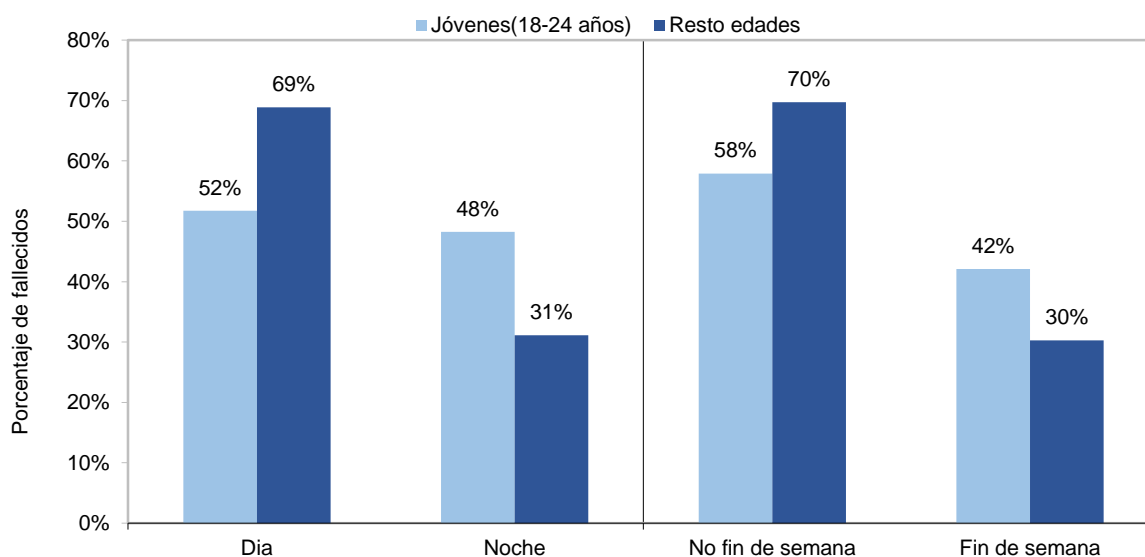
	De 15 a 24 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	135	10%	1.235
Heridos hospitalizados	985	15%	5.696
Heridos no hospitalizados	15.428	18%	72.453
<b>Total víctimas</b>	<b>16.548</b>	<b>17%</b>	<b>79.382</b>
Índice de letalidad	0,8	-	1,6
Fallecidos por millón de población	28	-	29
Heridos hospitalizados por millón de población	207	-	134

Figura 40.- Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2020



El fin de semana y la noche suponen un riesgo para los jóvenes al comparar con el resto de la población. Durante la noche se registraron el 48% de los fallecimientos entre los jóvenes de 18 a 24 años, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 31%. Durante el fin de semana, el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 42% y 30% para el resto de la población.

Figura 41.- Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana <sup>(1)</sup>/no fin de semana. España, 2020



(1) Fin de semana: desde las 15:00 horas del viernes a las 23:59 del domingo.



## Las personas mayores

En 2020, el número personas de más de 64 años fallecidas se ha reducido un 26% respecto a 2019, aún así, las personas mayores han supuesto el 26% de los fallecidos. A nivel global, este grupo de edad representa el 19,6% de la población española y el 16,5% del censo de conductores.

El índice de letalidad para este colectivo en 2020 fue 4,2. Este índice se incrementa al aumentar la edad, de forma que para el grupo de edad de 65 a 74 años fue 2,9, para el de 75 a 84 años fue 5,1 y para el de 85 y más fue 9,2.

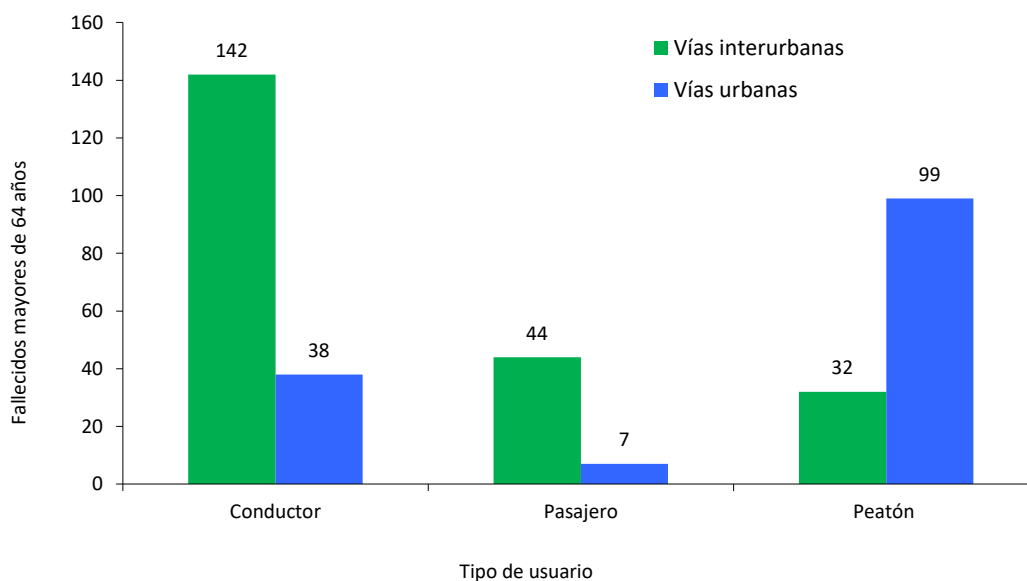
La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 39 mientras que para el resto de edades fue de 26.

Tabla 28.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2020

	De 65 años y más	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	362	26%	1.008
Heridos hospitalizados	953	14%	5.728
Heridos no hospitalizados	7.368	8%	80.513
<b>Total víctimas</b>	<b>8.683</b>	<b>9%</b>	<b>87.249</b>
Índice de letalidad	4,2	-	1,2
Fallecidos por millón de población	39	-	26
Heridos hospitalizados por millón de población	103	-	150

El patrón de accidentalidad ha sido diferente por tipo de vía, en las vías interurbanas las personas de 65 años y más fallecieron mayoritariamente como conductores, y en las vías urbanas como peatones.

Figura 42.- Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2020



El papel como usuarios es distinto también en estos grupos de edad, dependiendo de la localización de los accidentes. En vías interurbanas, los fallecidos presentan la mayor frecuencia como conductores. En las vías urbanas, los fallecidos de los tres grupos de edad considerados presentan la mayor frecuencia cuando se desplazan como peatones.

Figura 43.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2020

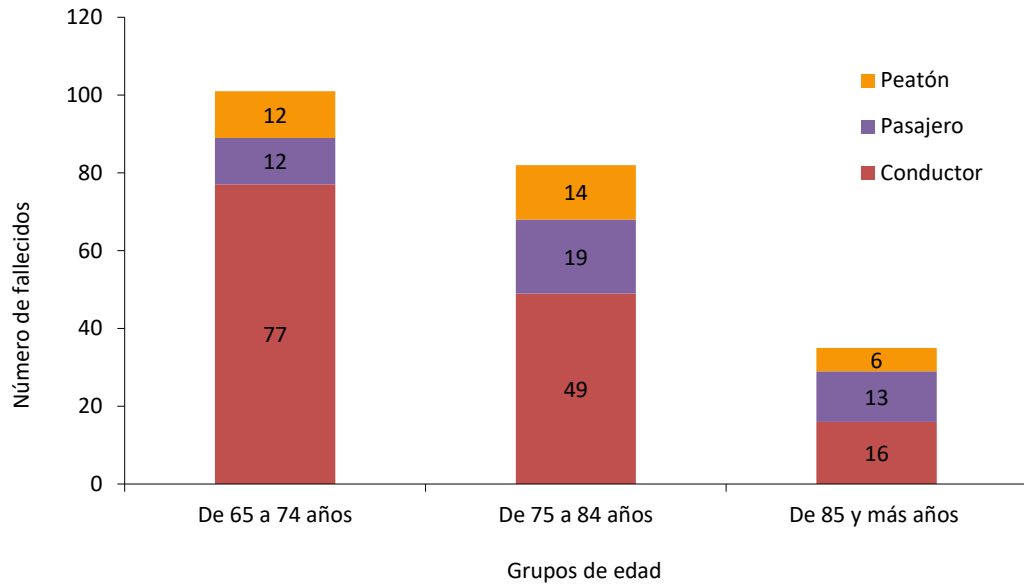
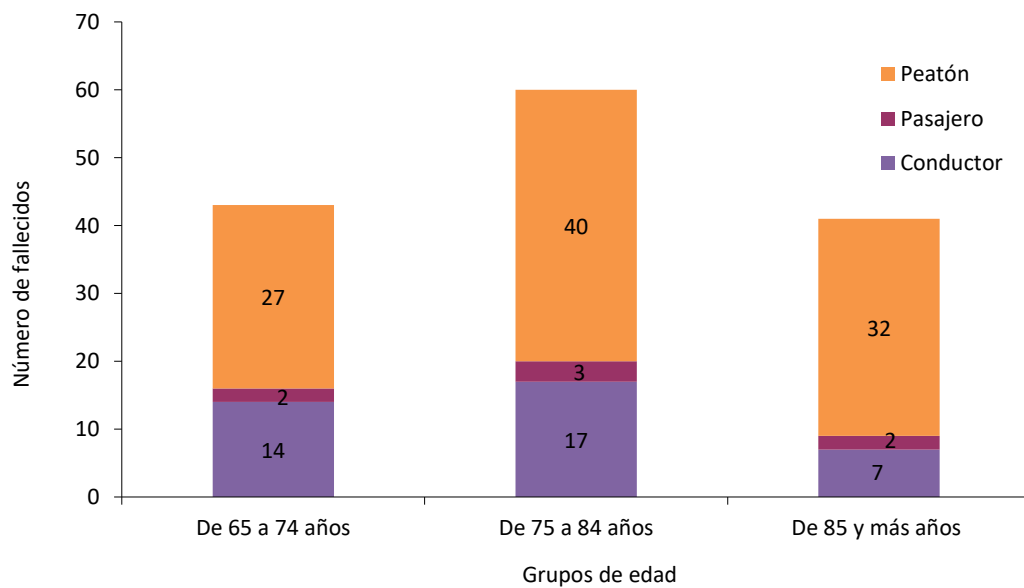


Figura 44.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2020



## Los conductores

En el año 2020 fallecieron 922 conductores por accidente de tráfico, el 67% del total de fallecidos. El 91% de los conductores fallecidos son hombres, el 44% tenían menos de 45 años y el 43% conducían un turismo. Además, el 76% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

En 2020 hubo un descenso del 22% en el número de fallecidos por accidente de tráfico, y en el caso de los conductores fallecidos el descenso ha sido del 19%. La variación interanual de los últimos diez años ha sido del -4% para el total de fallecidos y para los conductores fallecidos. Si se analiza el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2020 es del 67%.

Figura 45.- Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2011-2020

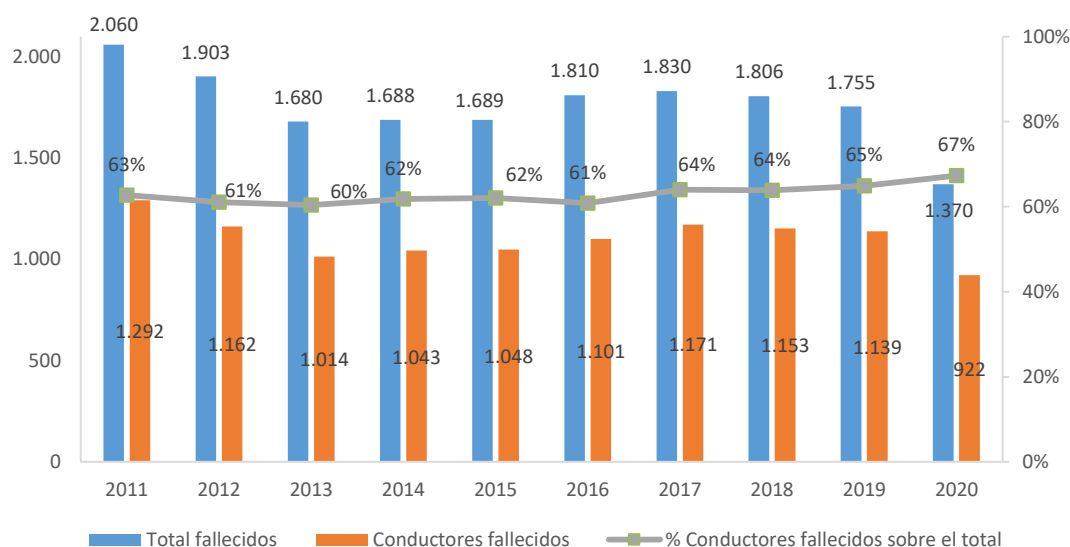
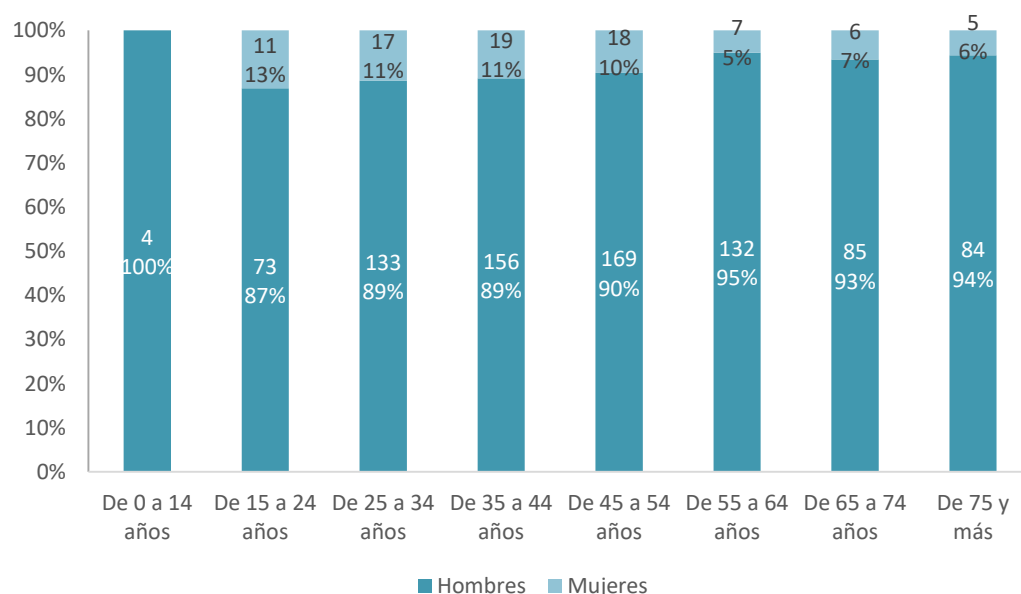
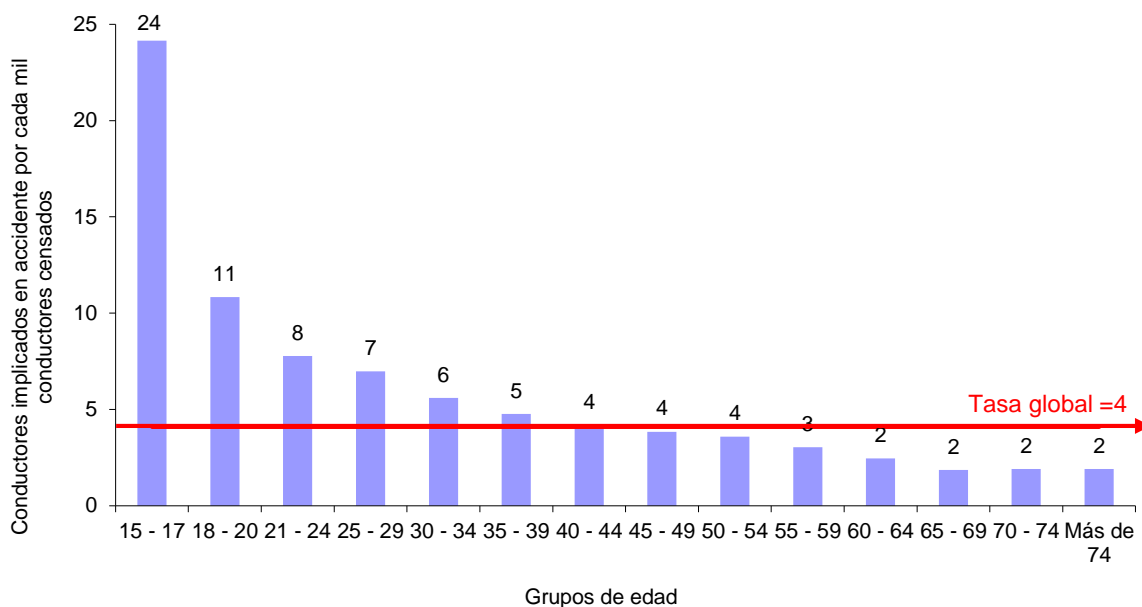


Figura 46.- Proporción de los conductores fallecidos según grupos de edad y sexo. España, 2020



La tasa de conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados en 2020 fue de 4. Esta tasa decrece con la edad, registrándose tasas inferiores a la global a partir de los 55, y los mínimos a partir de los 60. La mayor tasa, en los conductores de 15 a 17 años, con 24.

Figura 47.- Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2020



## Los peatones

En 2020, fallecieron 260 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 19% del total de fallecidos.

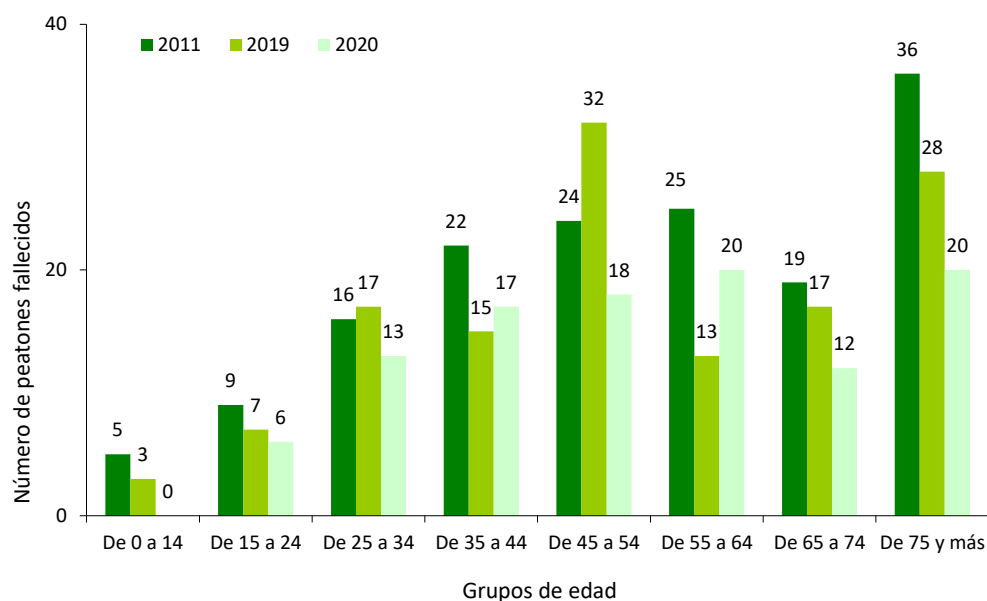
Tabla 29.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	107	41%	167	15%	382	5%	16,3
Vías urbanas	153	59%	971	85%	7.309	95%	1,8
<b>Total</b>	<b>260</b>	<b>100%</b>	<b>1.138</b>	<b>100%</b>	<b>7.691</b>	<b>100%</b>	<b>2,9</b>

En 2020 los peatones fallecidos han disminuido en vías interurbanas un 20%, y en vías urbanas un 38%.

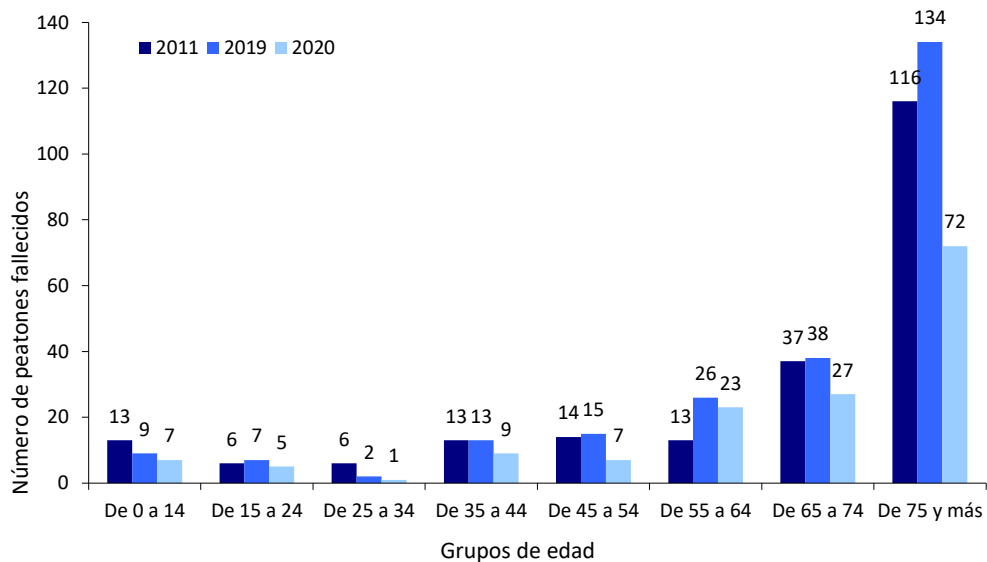
En la figura siguiente se muestra la evolución en cuanto al número de peatones fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata, respecto de 2019, un aumento en el número de fallecidos en los grupos de edad de 35 a 44 años y de 55 a 64 años, disminuyendo en el resto de grupos de edades. El grupo de edad entre 55 y 64 años es el que mayor aumento ha tenido, 7 fallecidos más, seguido de los grupos de 35 a 44 años, con 2 fallecidos más.

Figura 48.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2011, 2019 y 2020



En vías urbanas se observa una disminución en los peatones fallecidos en todos los grupos de edad respecto al año 2019. La mayor variación se concentra en el grupo de 75 años y más con un descenso de 62 fallecidos. En estas vías, el 65% de los peatones fallecidos tiene 65 años o más.

Figura 49.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2011, 2019 y 2020



## Los pasajeros

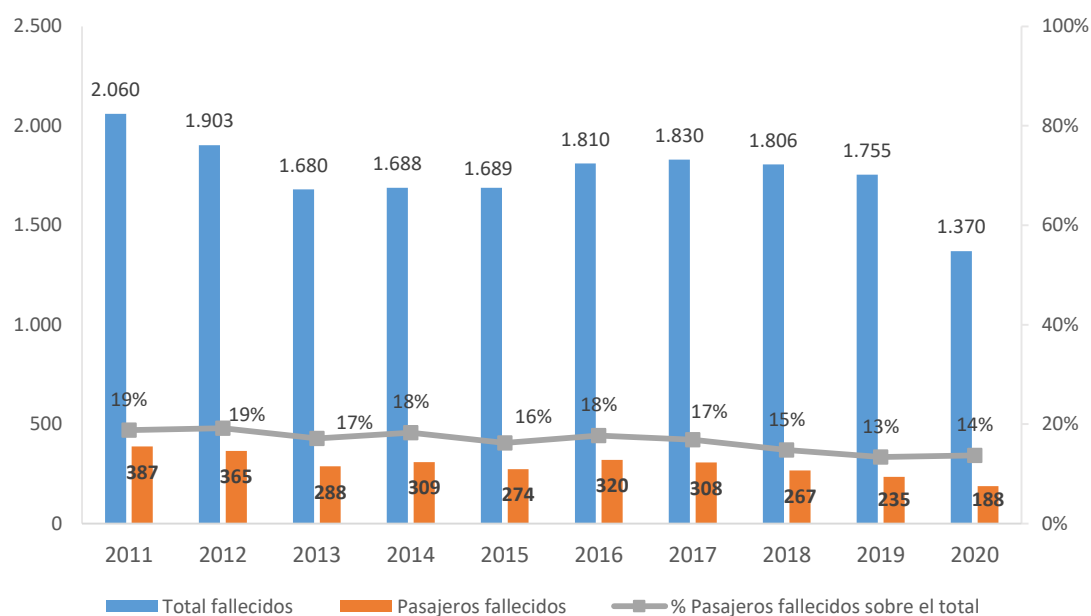
En 2020, fallecieron 188 pasajeros en accidentes de tráfico, lo que supone el 14% del total de fallecidos. El 89% de las lesiones mortales de los pasajeros se produjeron en vías interurbanas, donde se localizan el 72% de los pasajeros heridos hospitalizados y el 49% de los heridos no hospitalizados.

Tabla 30.- Pasajeros fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2020

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	167	89%	659	72%	9.746	49%	1,6
Vías urbanas	21	11%	255	28%	10.004	51%	0,2
<b>Total</b>	<b>188</b>	<b>100%</b>	<b>914</b>	<b>100%</b>	<b>19.750</b>	<b>100%</b>	<b>0,9</b>

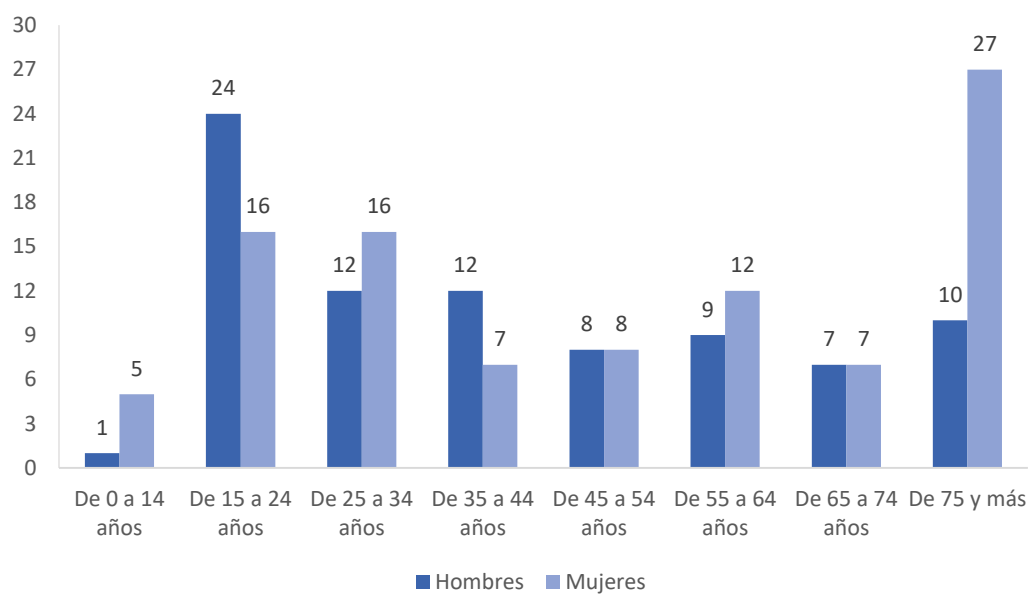
En 2020 el número de pasajeros fallecidos ha descendido un 20%. La variación interanual de los últimos diez años ha sido del -4% para el total de fallecidos y del -8% para los pasajeros fallecidos.

Figura 50.- Evolución del total de fallecidos y de los pasajeros fallecidos. España, 2011-2020



En la figura siguiente se muestra el número de pasajeros fallecidos por grupos de edad y sexo, y se observa que el número de hombres fallecidos es mayor en los grupos de edad de 15 a 24 años y de 35 a 44 años. Sin embargo, el número de pasajeras fallecidas es mayor en los grupos de edad entre 0 y 14 años, de 25 a 34 años, de 55 a 64 años, y de 75 y más años.

Figura 51.- Número de pasajeros fallecidos según grupo de edad y sexo. España, 2020



## Los usuarios vulnerables

En 2020, el 50% de las personas fallecidas eran peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas. Es el segundo año consecutivo donde los usuarios vulnerables fallecidos representan el 50% o más de los fallecidos en accidentes de tráfico. Es en las vías urbanas donde este porcentaje es más alto, siendo usuarios vulnerables el 80% de los fallecidos en estas vías en el año 2020, y en las vías interurbanas este porcentaje es del 38%.

Figura 52.- Evolución de los fallecidos y del porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según tipo de vía. España, 2011-2020.

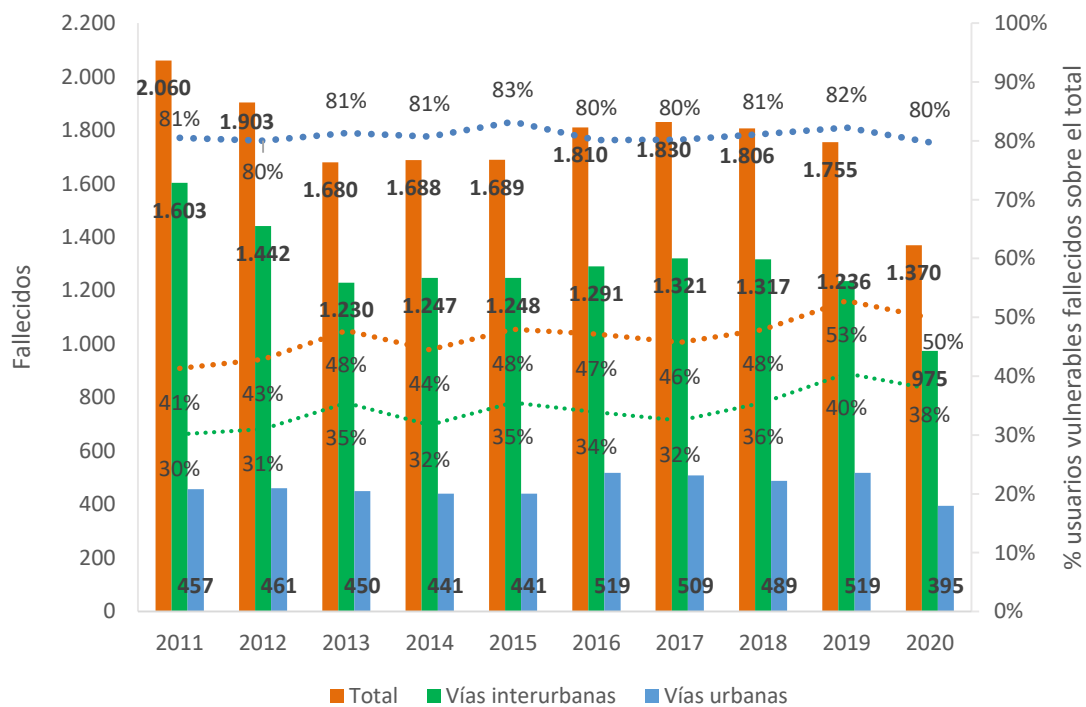
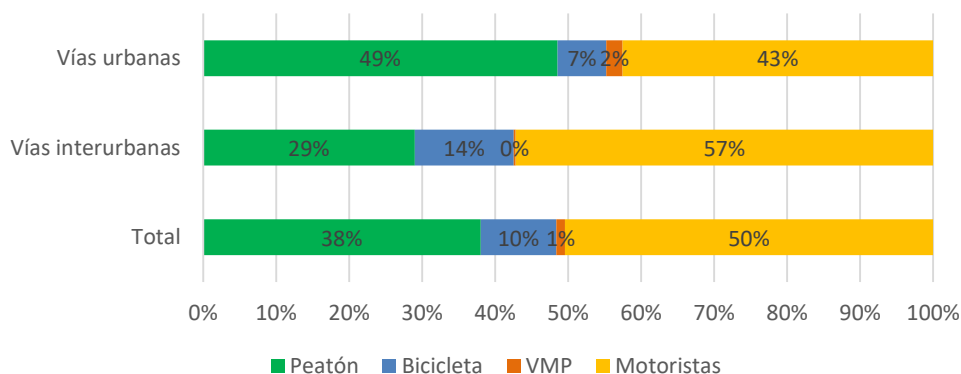


Figura 60.- Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2020.

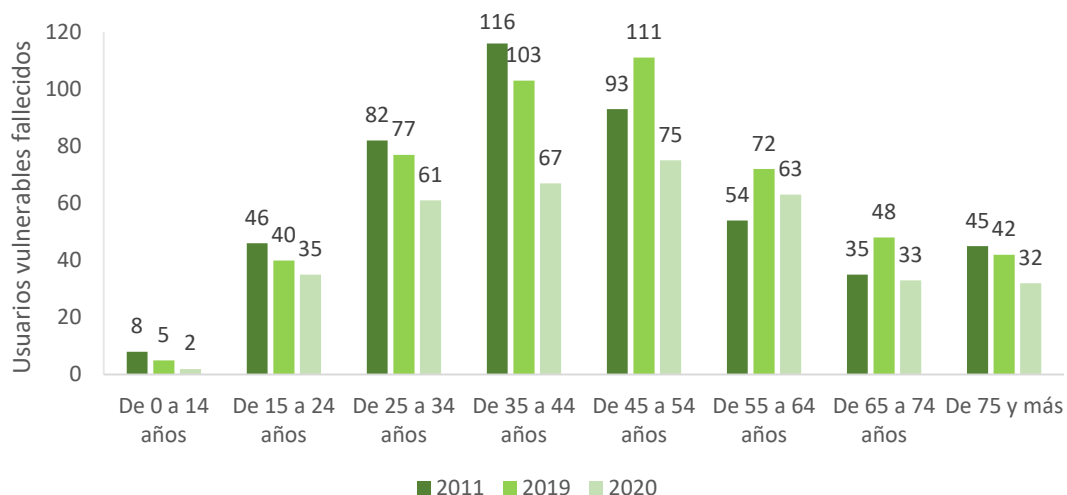


En la figura siguiente se muestra la evolución del número de usuarios vulnerables fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata, respecto de 2019, un descenso en todos los grupos. En el año 2020, el grupo de edad entre 45 y 54 años es el que presenta una mayor frecuencia, con 75



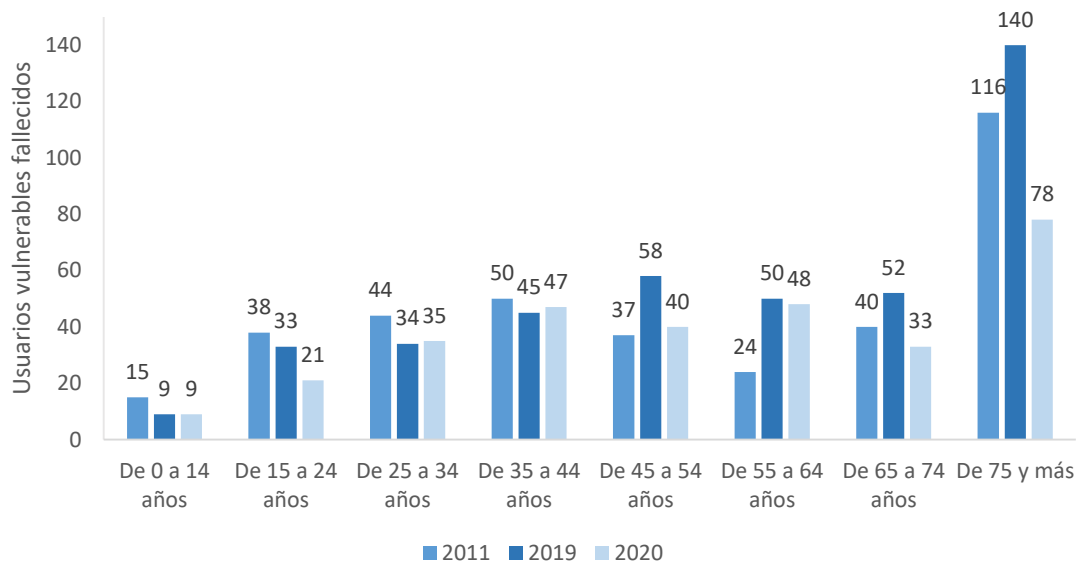
fallecidos, seguido de los grupos de 35 a 44 años, de 55 a 64 años y de 25 a 34 años, con 67, 63, y 61 fallecidos respectivamente.

Figura 53.- Número de usuarios vulnerables fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2011, 2019 y 2020



En relación a la evolución de las cifras de usuarios vulnerables fallecidos en vías urbanas según grupos de edad respecto al año 2019, se observan aumentos en el número de usuarios vulnerables fallecidos en los grupos de edad de 25 a 34 años y de 35 a 44 años. La mayor variación se concentra en el grupo de 75 años y más con un descenso de 62 fallecidos. En estas vías, el 35% de los usuarios vulnerables fallecidos tiene 65 años o más.

Figura 54.- Número de usuarios vulnerables fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2011, 2019 y 2020



## Los factores concurrentes

Los factores concurrentes son todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos, y la infraestructura, que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del accidente o el agravamiento de sus consecuencias. Un accidente puede tener uno o varios factores concurrentes, cuya identificación en muchos casos depende de la exhaustividad de la investigación realizada por los cuerpos policiales. Actualmente, la clasificación de factores concurrentes utilizada por los cuerpos policiales es la recogida en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

A continuación se analiza la presencia de los tres principales factores concurrentes — distracción, velocidad inadecuada y alcohol— en los accidentes con víctimas y mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Las distracciones aparecen como factor concurrente en un 31% de los accidentes mortales; el consumo de alcohol, en un 27%; y la velocidad, en un 25%.

Tabla 31.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

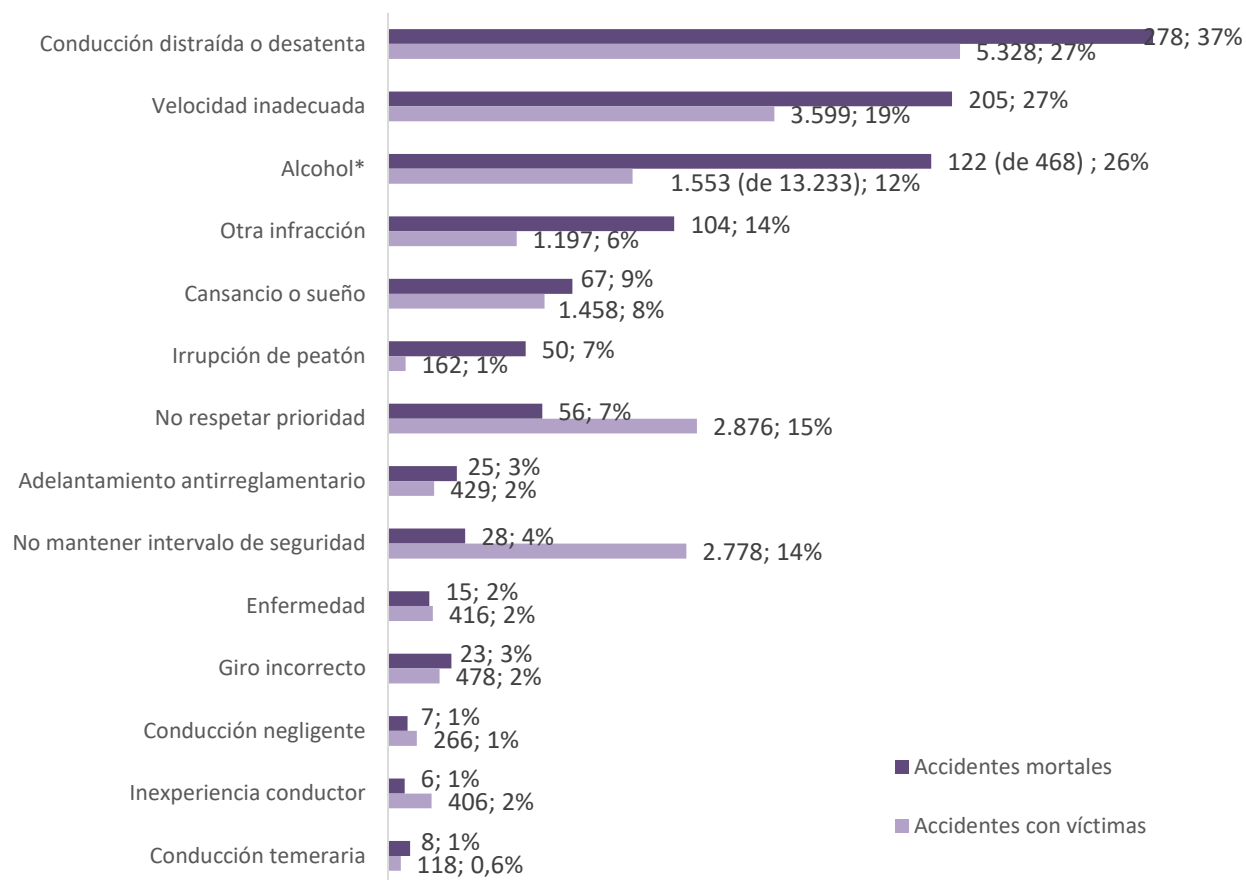
Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	8.759	17%	319	31%
Alcohol	2.488 (de 17.467)	14%	173 (de 640)	27%
Velocidad inadecuada	4.578	9%	257	25%

**Nota:** El total de accidentes con víctimas considerado es 51.374 y el total de accidentes mortales es 1.044. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

\*En el caso del alcohol, se considera la muestra de 17.467 accidentes con víctimas y una muestra de 640 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. De estos accidentes, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de uno los conductores implicado en el accidente es positiva.

En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes. En el caso de los accidentes con víctimas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (27%), la velocidad inadecuada (19%), no respetar las normas de prioridad (15%), no mantener el intervalo de seguridad (14%), y el consumo de alcohol (12%). En los accidentes mortales, los más frecuentes son la distracción (37%), velocidad inadecuada (27%) y alcohol (26%).

Figura 55.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 19.409 y el total de accidentes mortales es 757. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

\* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 13.233 accidentes con víctimas y una muestra de 468 accidentes mortales en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. De estos accidentes, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de uno los conductores implicado en el accidente es positiva.

## Indicadores de exposición

### Censo de conductores

En 2020 el número de conductores se situó en 27.206.036, una cifra que supone una disminución porcentual del 0,3% con respecto a 2019. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 672. Entre los 40 y los 59 años, la tasa supera los 800 conductores por 1.000 habitantes; para los grupos de edad de 25 a 39 años y de 60 a 64 años, la tasa supera los 700 conductores por 1.000 habitantes; y, en el grupo de 65 a 69 años, la tasa supera el valor de 600.

Figura 56.- Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2011-2020

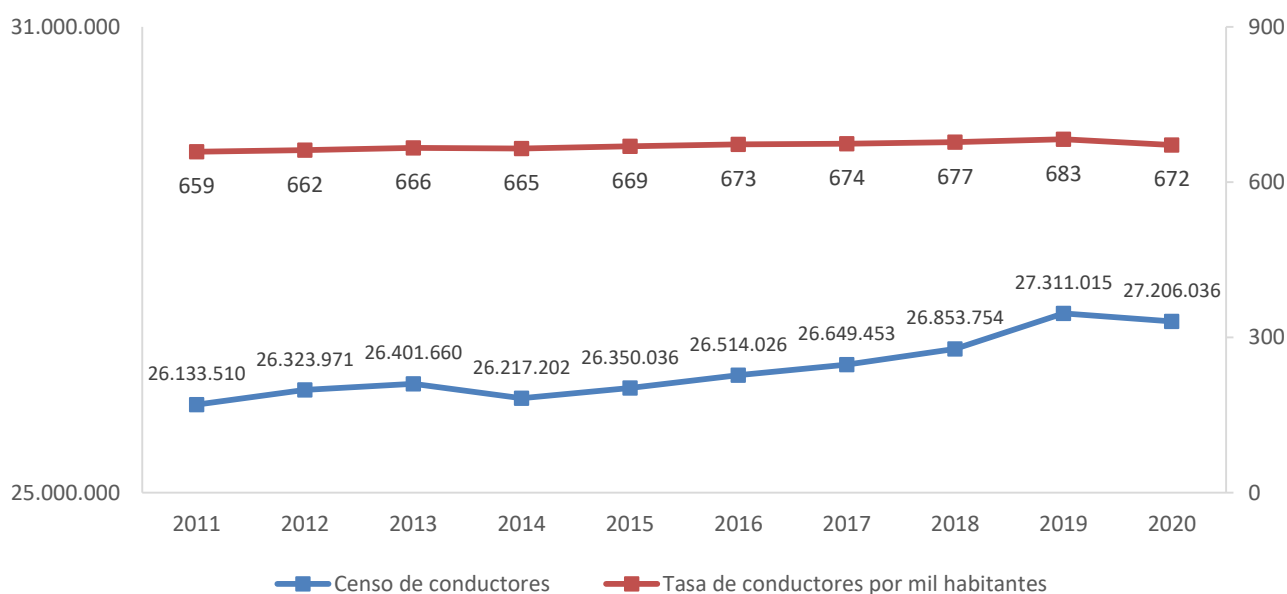
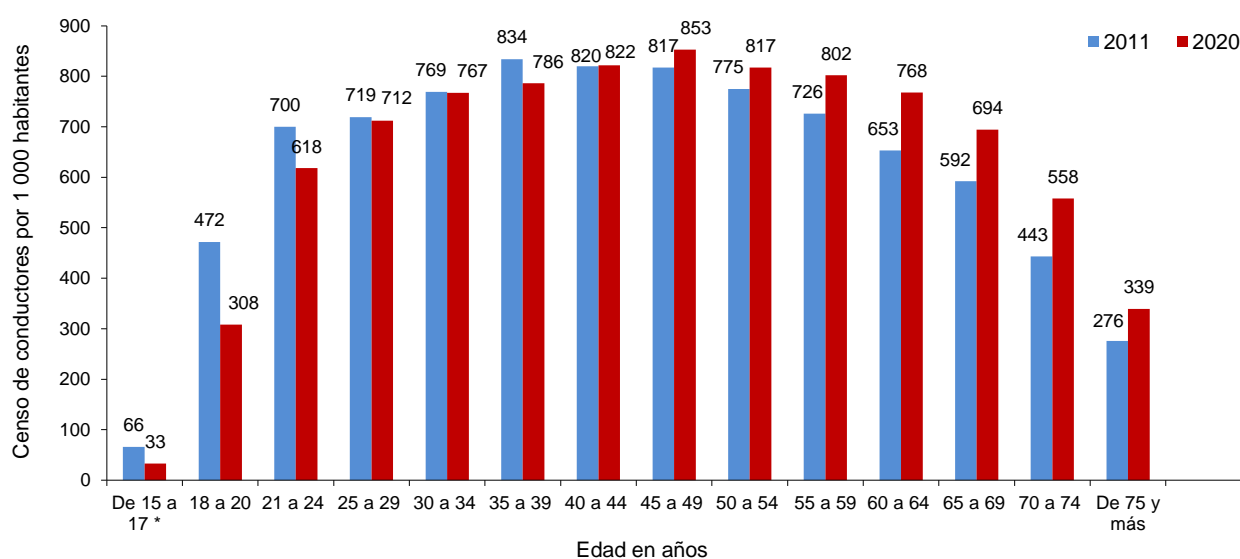


Figura 57.- Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2011-2020



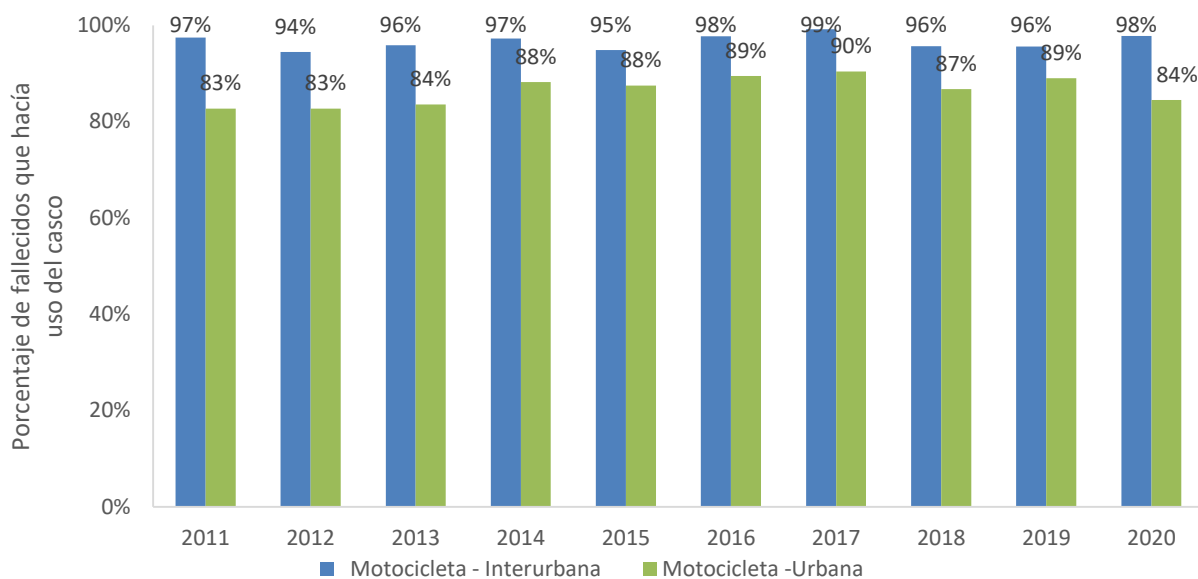
## Indicadores de desempeño

### El cinturón de seguridad y el casco

El 98% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas en 2020 utilizaba casco. En las vías urbanas, el 84% de los fallecidos en motocicleta utilizaba el casco en 2020.

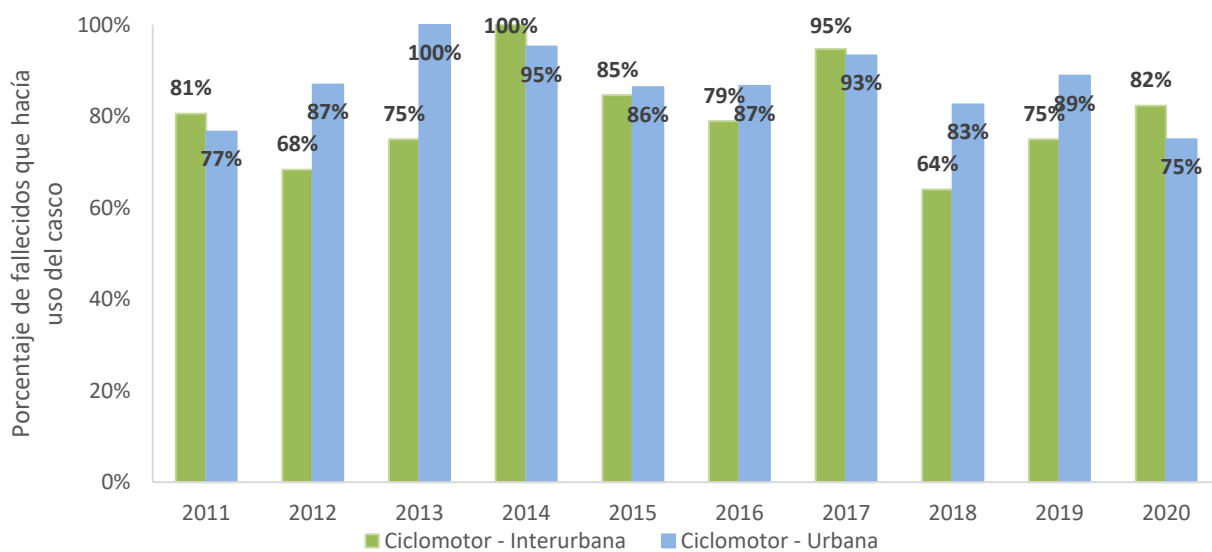
En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, el 82% utilizaba casco en vías interurbanas, y el 75% en vías urbanas.

Figura 58.- Fallecidos en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2011- 2020



**Nota:** Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.

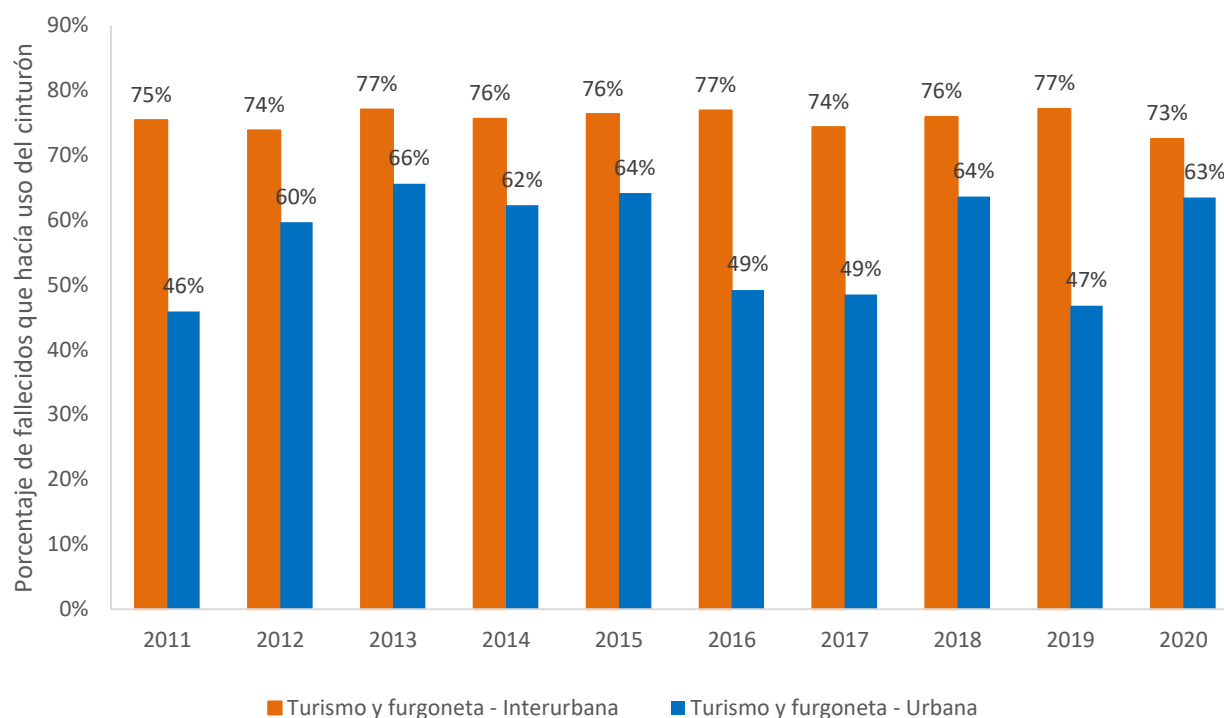
Figura 59.- Fallecidos en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2011- 2020



**Nota:** Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.

En vías interurbanas en el año 2020, el 73% de los fallecidos ocupantes de turismos y furgonetas de 12 años y más utilizaba el cinturón de seguridad, y el 63% en vías urbanas.

Figura 60.- Fallecidos ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación al uso del cinturón. España, 2011-2020



**Nota:** Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.

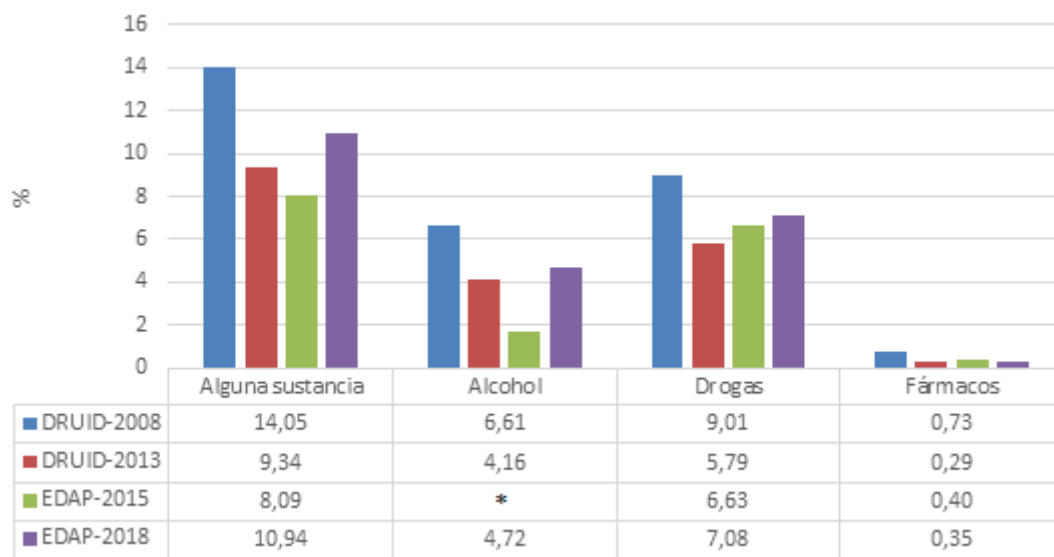
En vías interurbanas, en el año 2020, los 3 niños menores de 12 años usuarios de turismos y furgonetas fallecidos usaban algún sistema de seguridad — sistema de retención infantil o cinturón de seguridad—. En vías urbanas no hubo ningún fallecido menor de 12 años usuario de turismo y furgoneta.

## El alcohol y las drogas

### Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores

Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas. Hasta el momento se han realizado cuatro ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013, 2015 y 2018.

Figura 61.- Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015 y 2018)



Nota: Alcohol >0,05 mg/l aire

(\*) Cifra en revisión

## **Conductores**

Desde hace cinco años el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y la Dirección General de Tráfico colaboran en la conexión de la base de datos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT), que contiene información detallada de las personas, vehículos, infraestructura y entorno, con las bases del INTCF y los IML, que registran los resultados de las pruebas de alcohol y drogas realizadas sobre las muestras tomadas a los conductores fallecidos. Esta colaboración permite enriquecer significativamente la cantidad y calidad de la información disponible sobre el papel del consumo de alcohol y drogas en la ocurrencia de accidentes.

En 2020 el INTCF ha establecido, con todos los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, mecanismos de cooperación que han permitido incrementar el porcentaje de conductores fallecidos sobre los que se dispone de análisis de sangre. Se debe recordar que el análisis se realiza en todos los casos de fallecimiento.

Además, debemos tener en cuenta que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Policía Foral de Navarra y las diferentes Policías Locales han realizado, y grabado en el RNVAT, pruebas de alcohol a 32.207 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 630 conductores no fallecidos.

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que la se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación<sup>2</sup>: con carácter general, tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro; en el caso de conductores noveles o profesionales, tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro<sup>3</sup>.

En el año 2020, 85.612 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas y se tiene constancia de la realización de prueba de alcohol al 38% de ellos. En el caso de los conductores fallecidos, 746 en 2020, el porcentaje de conductores con constancia de prueba fue del 63%, en los heridos hospitalizados del 24%, en los heridos no hospitalizados del 37% y en los conductores ilesos fue del 42%.

En las vías interurbanas se realizó prueba al 77% de los conductores mientras que en las vías urbanas el porcentaje fue del 15%. En función de la gravedad de la lesión y de la zona se observan diferencias importantes: en vías interurbanas se realizó prueba al 64% de los conductores fallecidos, al 36% de los heridos hospitalizados, al 74% de los heridos no hospitalizados y al 91% de los ilesos; en vías urbanas se realizó prueba al 62% de los conductores fallecidos, el 9% de los heridos hospitalizados, el 11% de los heridos no hospitalizados y el 19% de los ilesos.

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 32% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 14% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 10% en los conductores heridos no hospitalizados y el 8% en los conductores ilesos. Respecto de 2019, el porcentaje de conductores fallecidos con prueba positiva ha pasado del 29% al 32%, con una cobertura del 68% en 2019 y del 63% en 2020.

---

<sup>1</sup> La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco.

<sup>2</sup> Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

<sup>3</sup> El INTCF, en sus memorias de víctimas mortales en accidentes de tráfico, identifica como positivos los casos con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3g/l.



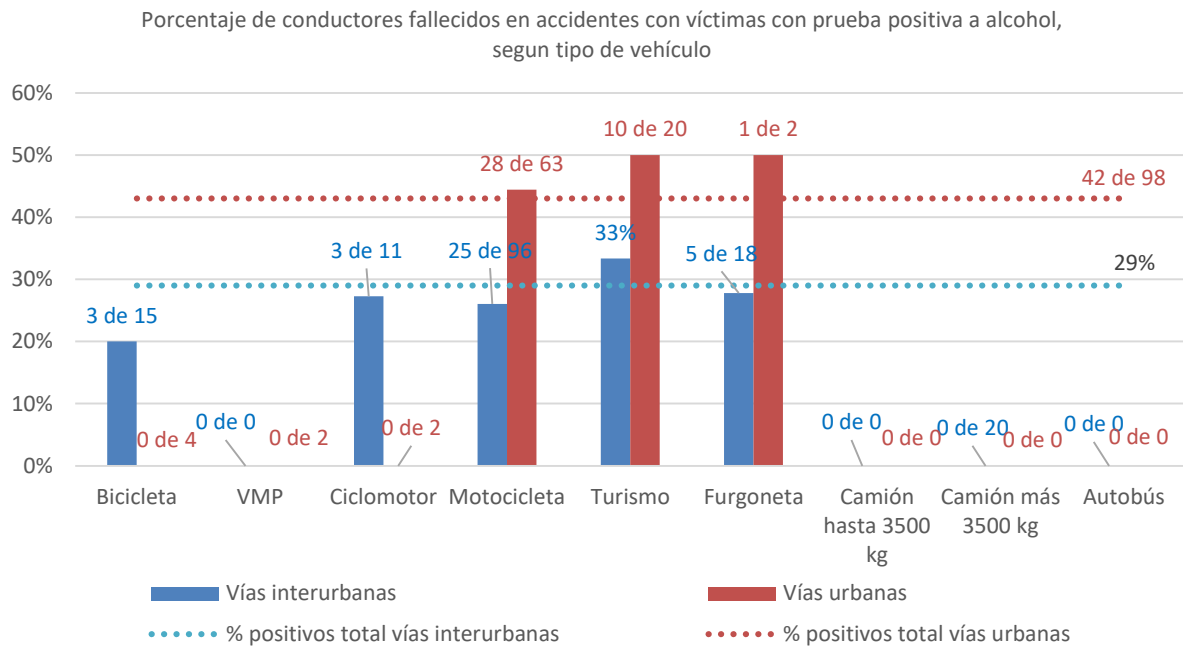
Tabla 32.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Total	Total conductores	Conductores con constancia de prueba	% de conductores con constancia de prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	746	471	63% (68%)	150	32% (29%)
Heridos hospitalizados	3.527	847	24% (26%)	117	14% (15%)
Heridos no hospitalizados	41.957	15.395	37% (36%)	1.515	10% (9%)
Sin asistencia sanitaria	37.796	15.765	42% (42%)	1.276	8% (7%)
Sin clasificar	1.586	200	13% (14%)	18	9% (5%)
<b>Total</b>	<b>85.612</b>	<b>32.678</b>	<b>38% (38%)</b>	<b>3.076</b>	<b>9% (8%)</b>
Vías interurbanas	Total conductores	Conductores con constancia de prueba	% de conductores con constancia de prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	587	373	64% (69%)	108	29% (27%)
Heridos hospitalizados	1.967	700	36% (38%)	71	10% (11%)
Heridos no hospitalizados	17.325	12.792	74% (75%)	975	8% (7%)
Sin asistencia sanitaria	11.867	10.783	91% (91%)	499	5% (4%)
Sin clasificar	312	116	37% (42%)	4	3% (2%)
<b>Total</b>	<b>32.058</b>	<b>24.764</b>	<b>77% (79%)</b>	<b>1.657</b>	<b>7% (6%)</b>
Vías urbanas	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	159	98	62% (62%)	42	43% (41%)
Heridos hospitalizados	1.560	147	9% (10%)	46	31% (35%)
Heridos no hospitalizados	24.632	2.603	11% (10%)	540	21% (20%)
Sin asistencia sanitaria	25.929	4.982	19% (18%)	777	136% (143%)
Sin clasificar	1.274	84	7% (7%)	14	17% (11%)
<b>Total</b>	<b>53.554</b>	<b>7.914</b>	<b>15% (14%)</b>	<b>1.419</b>	<b>18% (16%)</b>

Teniendo en cuenta la cobertura de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidentes, especialmente en zona urbana, los análisis en detalle por tipo de vehículo y por tasa de alcohol que se presentan a continuación se realizan exclusivamente para los conductores fallecidos.

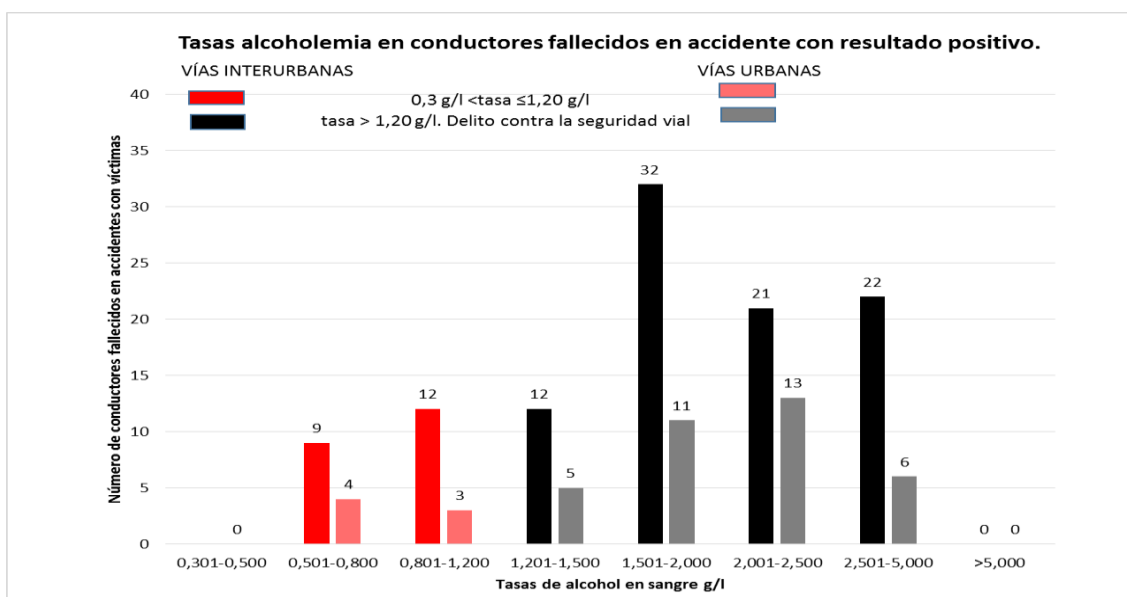
Según el medio de desplazamiento y la zona en la que sucedió el accidente, se observa que el porcentaje de conductores fallecidos positivos es muy heterogéneo: en las vías interurbanas se observa la mayor presencia en turismos y menos del 1% en VMP, camiones de más y menos de 3.500 kg y autobuses; en las vías urbanas la mayor presencia se observa en turismos, furgonetas y motocicletas, mientras que en el resto de vehículos la presencia es inferior al 1%.

Figura 62.- Porcentaje de conductores fallecidos en accidentes con víctimas con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2020 (Cataluña y País Vasco excluidos.).



Respecto a las tasas de alcohol en el caso de los conductores fallecidos, el hecho más destacado es que el 70% de los casos de pruebas positivas presentan una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación. En vías interurbanas, ese porcentaje es del 69% y en vías urbanas es del 71%. Por su parte, el porcentaje de casos que superan la tasa de 1,2 g/l, es de un 81%, en vías interurbanas, y de un 83%, en vías urbanas.

Figura 63.- Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



A continuación se contabiliza el total de personas fallecidas en accidentes con algún conductor positivo a alcohol. Cabe indicar que se considera accidente mortal con prueba de alcohol aquel en el que se han realizado pruebas de alcoholemia a todos los conductores implicados o alguno de los conductores resultó positivo en la prueba de alcoholemia. Se consideran víctimas mortales en accidentes con conductor positivo a alcohol, las personas que resultaron fallecidas en los accidentes mortales definidos anteriormente.

En el año 2020 fallecieron 191 personas en vías interurbanas y urbanas en accidentes en los que el conductor resultó positivo en la prueba de alcoholemia, esto supone un 19% menos que en 2019. En vías interurbanas fueron 138, el 21% menos que en 2019 y en vías urbanas fueron 53, 8 menos que en 2019.

*Tabla 33.- Fallecidos en accidentes en los que al menos un conductor tuvo resultado positivo en la prueba de alcohol. Años 2016, 2017, 2018, 2019, y 2020. (Cataluña, País Vasco excluidos).*

<b>Total</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Dif 2020/2019</b>
Fallecidos en accidentes con conductor positivo en la prueba de alcohol	228	254	195	235	191	-19%
% accidentes mortales con prueba sobre total accidentes mortales	65%	68%	65%	67%	61%	-6
<b>Vías interurbanas</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Dif 2020/2019</b>
Fallecidos en accidentes con conductor positivo en la prueba de alcohol	168	200	152	174	138	-21%
% accidentes mortales con prueba sobre total accidentes mortales	68%	69%	66%	68%	62%	-6
<b>Vías urbanas</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Dif 2020/2019</b>
Fallecidos en accidentes con conductor positivo en la prueba de alcohol	60	54	43	61	53	-8
% accidentes mortales con prueba sobre total accidentes mortales	59%	64%	63%	64%	60%	-4

En relación con el consumo de drogas de comercio ilegal<sup>4</sup>, se tiene constancia de la realización de pruebas en el 62% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 21%. En vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 61% y en las vías urbanas del 62%, siendo los porcentajes de positivos del 19% en vías interurbanas y del 31% en vías urbanas.

*Tabla 34.- Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)*

	<b>Total conductores fallecidos</b>	<b>Conductores fallecidos con constancia de prueba</b>	<b>% de conductores fallecidos con constancia de prueba</b>	<b>Conductores fallecidos con prueba positiva</b>	<b>Porcentaje positivo de drogas</b>
Vías interurbanas	587	361	61% (70%)	67	19% (18%)
Vías urbanas	159	98	62% (63%)	30	31% (25%)
<b>Total</b>	<b>746</b>	<b>459</b>	<b>62% (69%)</b>	<b>97</b>	<b>21% (20%)</b>

<sup>4</sup> Se han considerado las siguientes sustancias: anfetaminas, cocaína, cannabis y opiáceos. Por otro lado, para un análisis de la presencia de psicofármacos en los conductores fallecidos en accidentes, ver las memorias anuales del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Las sustancias más frecuentes en los casos de conductores fallecidos positivos por drogas son la cocaína (62%) y el cannabis (55%). Los opiáceos y las anfetaminas tienen una presencia menor (5% y 6% respectivamente).

Tabla 35.- Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2020 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos).

Sustancia	Conductores fallecidos	Porcentaje
Cocaína	60	62% (55%)
Opiáceo	5	5% (1%)
Anfetamina	6	6% (6%)
Cannabis	53	55% (56%)
<b>Conductores con resultado positivo a drogas</b>	<b>97</b>	<b>100% (100%)</b>

El porcentaje de conductores fallecidos con resultado positivo a alcohol y/o drogas en el año 2020 fue del 43%.

Tabla 36.- Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

	Con constancia de prueba de alcohol y/o drogas realizada	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	Porcentaje positivo alcohol y/o drogas
<b>Conductores fallecidos</b>	472	205	43% (39%)

## Peatones

En el año 2020, fallecieron 216 peatones (Cataluña y País Vasco excluidos) y se realizó prueba de alcohol a 102, el 47%, resultando 21 peatones con una tasa superior a 0,5 g/l, es decir, el 21% de los testados.

En vías interurbanas se testó a 53 peatones de los 92 fallecidos, el 59%, y en vías urbanas a 49 de 124, el 40%. 17 de los 53 peatones testados en vías interurbanas tuvieron una tasa superior a 0,5 g/l, y 4 de los 49 testados en vías urbanas.

Tabla 37.- Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

Total	Total	Peatones con prueba	% peatones con prueba	Peatones resultado > 0,5 g/l	% alcohol > 0,5 g/l
Peatones fallecidos	216	102	47% (46%)	21	21% (22%)
<b>Vías interurbanas</b>	<b>Total</b>	<b>Peatones con prueba</b>	<b>% peatones con prueba</b>	<b>Peatones resultado &gt; 0,5 g/l</b>	<b>% alcohol &gt; 0,5 g/l</b>
Peatones fallecidos	92	53	53 de 92 (59%)	17	17 de 53 (21 de 66)
<b>Vías urbanas</b>	<b>Total</b>	<b>Peatones con prueba</b>	<b>% peatones con prueba</b>	<b>Peatones resultado &gt; 0,5 g/l</b>	<b>% alcohol &gt; 0,5 g/l</b>
Peatones fallecidos	124	49	49 de 124 (38%)	4	4 de 49 (9 de 72)

## Indicadores de actividad

### Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)<sup>5</sup>

#### Alcohol

Durante 2020, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 3.121.815 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 52% menos que las realizadas durante 2019. De las 2.453.661 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,03% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

#### Drogas

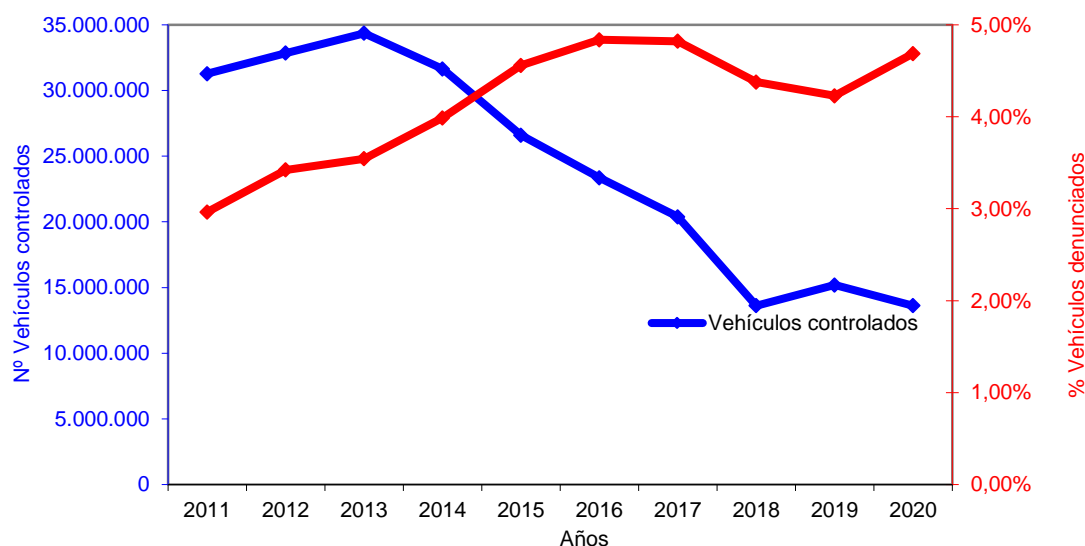
En el marco de la actividad de la ATGC, durante 2020 se realizaron 48.194 pruebas de determinación de drogas, frente a 101.893 realizadas en 2019, lo que supone una disminución del 53%. De las 32.124 pruebas de control preventivas realizadas, el 34% resultaron positivas.

#### Velocidad

En el año 2019 el total de denuncias de la DGT fue de 2.431.186. De estas, el 63% estaban vinculadas a la velocidad. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y a través de radares fijos, de tramo y helicópteros.

La ATGC<sup>6</sup> realizó en el año 2020 controles de velocidad a 13,6 millones de vehículos, resultando denunciados 638.082 vehículos. Respecto a 2019, se han controlado unos 1,6 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,7%.

Figura 64.- Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2010-2019



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

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

## 5. OTROS

### *El tipo de accidente con víctimas*

El tipo de accidente mortal más frecuente en 2020 fue la salida de vía, en el que se produjeron el 35% de los fallecidos, seguido del atropello a peatón con un 18% y la colisión frontal con un 15%.

*Tabla 38.- Fallecidos por tipología del accidente. España, 2011-2020*

Tipo de Accidente	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación <sup>(1)</sup> 2020/2019	Variación Interanual 2011-2020	Distribución % 2020
Salida de la vía	646	663	508	548	522	601	601	582	573	485	-15%	-3%	35%
Colisión frontal	336	250	222	225	209	277	327	290	284	209	-26%	-5%	15%
Colisión lateral y frontolateral	329	282	246	204	190	253	259	243	228	186	-18%	-6%	14%
Colisión trasera y múltiple	191	165	153	145	169	145	144	140	146	106	-27%	-6%	8%
Atropello a peatón*	367	355	349	310	306	386	338	378	373	243	-35%	-4%	18%
Vuelco	47	47	30	17	16	22	20	26	32	25	-7	-22	2%
Otro tipo de accidente	144	141	172	239	277	126	141	147	119	116	-3%	-2%	8%
<b>Total</b>	<b>2.060</b>	<b>1.903</b>	<b>1.680</b>	<b>1.688</b>	<b>1.689</b>	<b>1.810</b>	<b>1.830</b>	<b>1.806</b>	<b>1.755</b>	<b>1.370</b>	<b>-22%</b>	<b>-4%</b>	<b>100%</b>

\*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; (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.

En vías interurbanas, el tipo de accidente con más víctimas mortales ha sido la salida de vía (42%), y en vías urbanas, el atropello a peatón (37%).

*Tabla 39.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2011-2020*

Tipo de Accidente	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación <sup>(1)</sup> 2020/2019	Variación Interanual 2011-2020	Distribución % 2020
Salida de la vía	578	594	441	476	464	524	519	506	482	406	-16%	-4%	42%
Colisión frontal	322	232	214	208	195	254	306	282	263	192	-27%	-6%	20%
Colisión lateral y frontolateral	254	223	184	153	140	183	179	173	152	126	-17%	-7%	13%
Colisión trasera y múltiple	163	136	132	122	136	114	126	109	125	91	-27%	-6%	9%
Atropello a peatón*	150	132	135	118	97	133	99	146	128	97	-24%	-5%	10%
Vuelco	38	30	26	11	12	17	16	19	23	13	-10	-25	1%
Otro tipo de accidente	98	95	98	159	204	66	76	82	63	50	-13	-48	5%
<b>Total</b>	<b>1.603</b>	<b>1.442</b>	<b>1.230</b>	<b>1.247</b>	<b>1.248</b>	<b>1.291</b>	<b>1.321</b>	<b>1.317</b>	<b>1.236</b>	<b>975</b>	<b>-21%</b>	<b>-5%</b>	<b>100%</b>

\*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; (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 40.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2011-2020

Tipo de Accidente	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Variación <sup>(1)</sup> 2020/2019	Variación Interanual 2011-2020	Distribución % 2020
Salida de la vía	68	69	67	72	58	77	82	76	91	79	-12	11	20%
Colisión frontal	14	18	8	17	14	23	21	8	21	17	-4	3	4%
Colisión lateral y frontolateral	75	59	62	51	50	70	80	70	76	60	-16	-15	15%
Colisión trasera y múltiple	28	29	21	23	33	31	18	31	21	15	-6	-13	4%
Atropello a peatón*	217	223	214	192	209	253	239	232	245	146	-40%	-4%	37%
Vuelco	9	17	4	6	4	5	4	7	9	12	3	3	3%
Otro tipo de accidente	46	46	74	80	73	60	65	65	56	66	10	20	17%
<b>Total</b>	<b>457</b>	<b>461</b>	<b>450</b>	<b>441</b>	<b>441</b>	<b>519</b>	<b>509</b>	<b>489</b>	<b>519</b>	<b>395</b>	<b>-24%</b>	<b>-2%</b>	<b>100%</b>

\*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; (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.

## El componente temporal en los accidentes con víctimas

### Por periodos del año

Cabe mostrar la siniestralidad por periodos del año 2020 en comparación con 2019, debido a las restricciones a la movilidad como consecuencia de la pandemia por COVID-19.

Tabla 41.- Fallecidos y accidentes mortales por periodos. España, 2019-2020

Periodos <sup>1</sup>	2019		2020		Var. % fallecidos 2020/2019
	Accidentes mortales	Fallecidos	Accidentes mortales	Fallecidos	
1 de enero al 13 de marzo	256	321	251	323	1%
14 de marzo al 3 de mayo	183	235	57	66	-72%
4 de mayo al 30 de junio	195	246	131	156	-37%
1 de julio al 31 de agosto	270	345	241	298	-14%
1 de septiembre al 24 de octubre	231	275	216	265	-4%
25 de octubre al 31 de diciembre	268	333	206	262	-21%
<b>Total</b>	<b>1.403</b>	<b>1.755</b>	<b>1.102</b>	<b>1.370</b>	<b>-22%</b>

1 Periodos: 14 de marzo de 2020: entrada en vigor del estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020; 4 de mayo de 2020: inicio del Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad, aprobado por el Consejo de Ministros de 28 de abril de 2020; 25 de octubre de 2020: entrada en vigor del estado de alarma declarado por el Real Decreto 926/2020.

La tendencia en el número de fallecidos antes de la declaración del estado de alarma por COVID-19 (1 de enero al 13 de marzo) era creciente: +1% respecto al mismo periodo de 2019. Sin embargo, del 14 de marzo al 3 de mayo (primer estado de alarma por COVID-19) se registró un descenso en el número de fallecidos del 72%.

## Los meses

En el año 2020 falleció una media de 114 personas al mes en accidentes de tráfico. Los máximos se registran en los meses de julio y octubre, el 22% de los fallecidos de todo el año. El mes de abril es el mes de mayor índice de letalidad (3,0), y junio, el de menor (1,0).

Figura 65.- Distribución de fallecidos por meses. España, 2010-2019

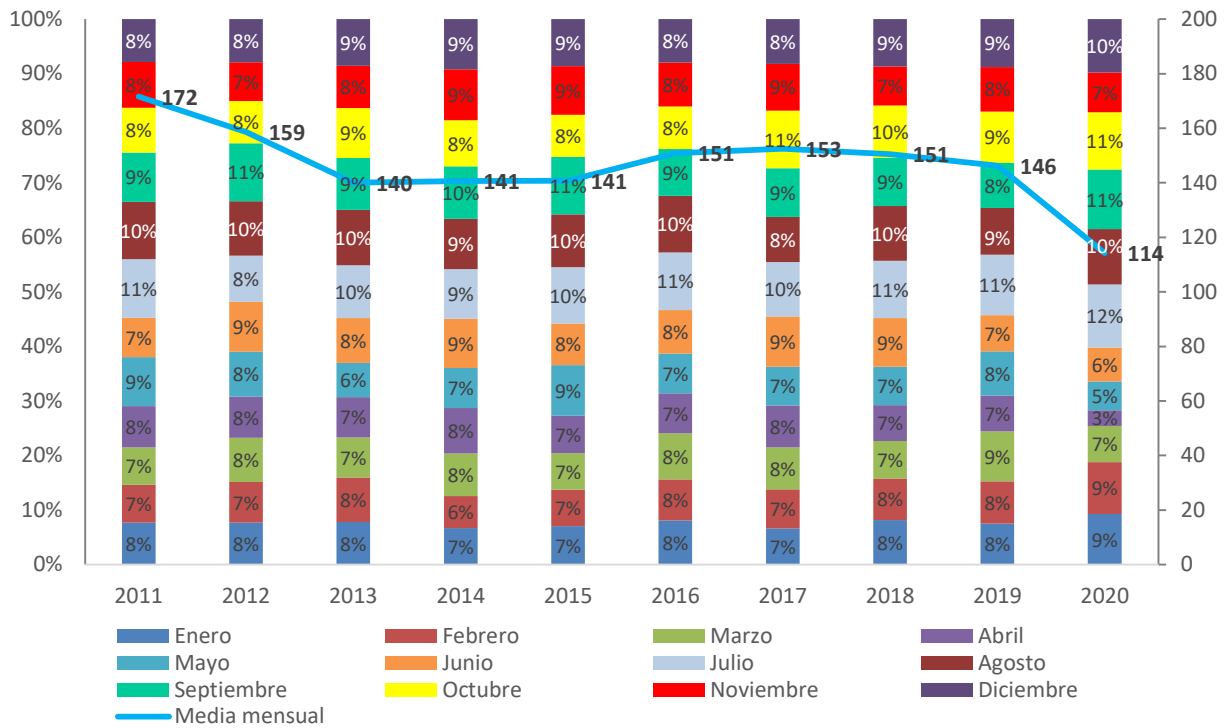
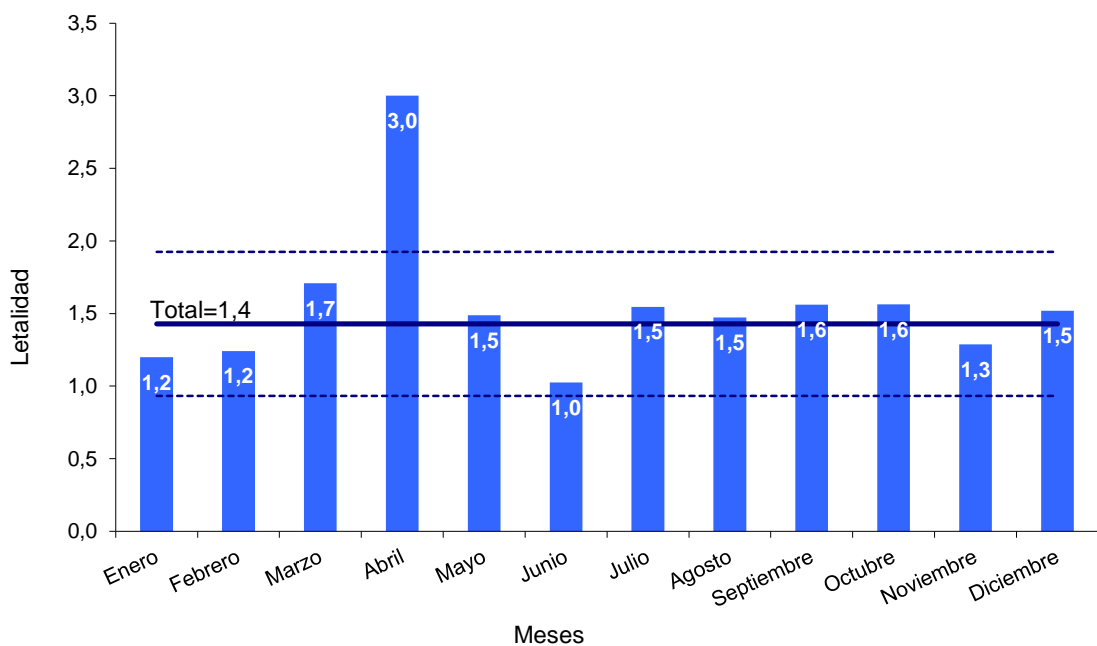


Figura 66.- Índice de letalidad por meses. España, 2020.

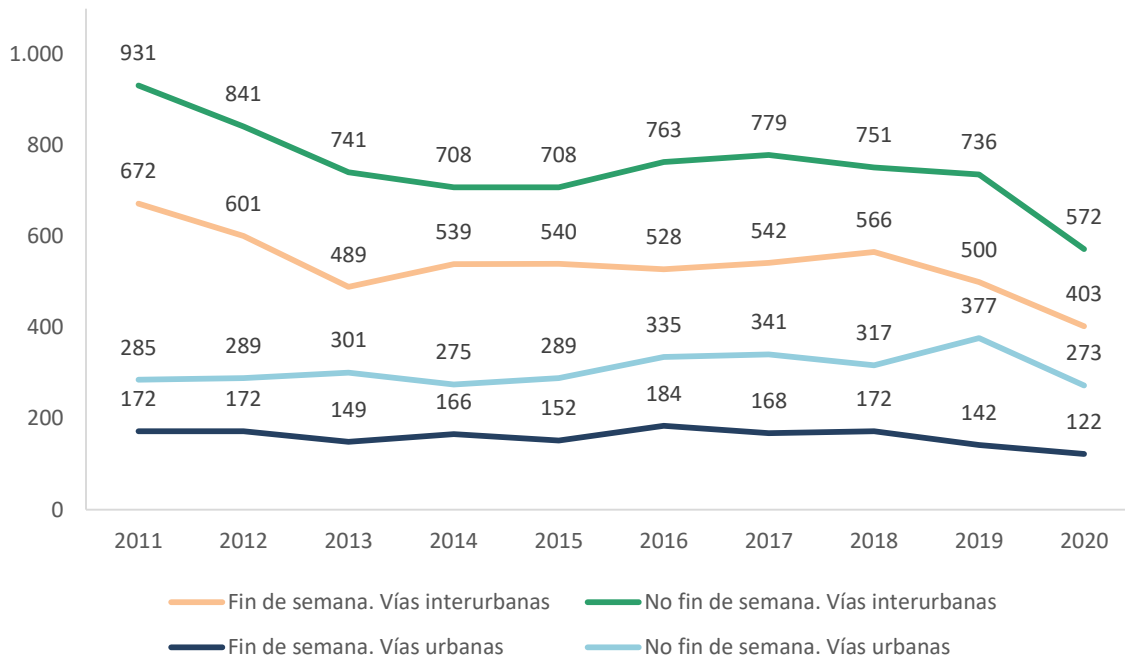




## Los días de la semana

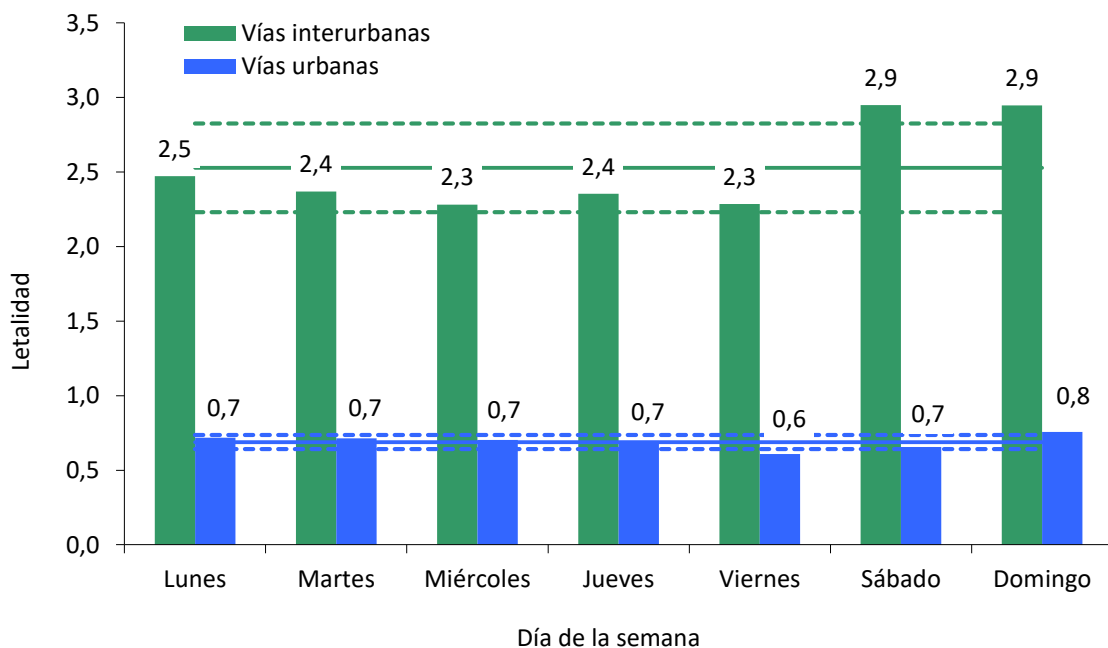
El 69% de las víctimas mortales en 2020 sucedieron en accidentes que tuvieron lugar de lunes a viernes. A pesar de lo anterior, los martes y miércoles han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año (180 y 181 respectivamente).

Figura 67.- Fallecidos según si el accidente se produce en fin de semana o no, en vías interurbanas y urbanas. España, 2020.



Nota: El fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 horas del domingo.

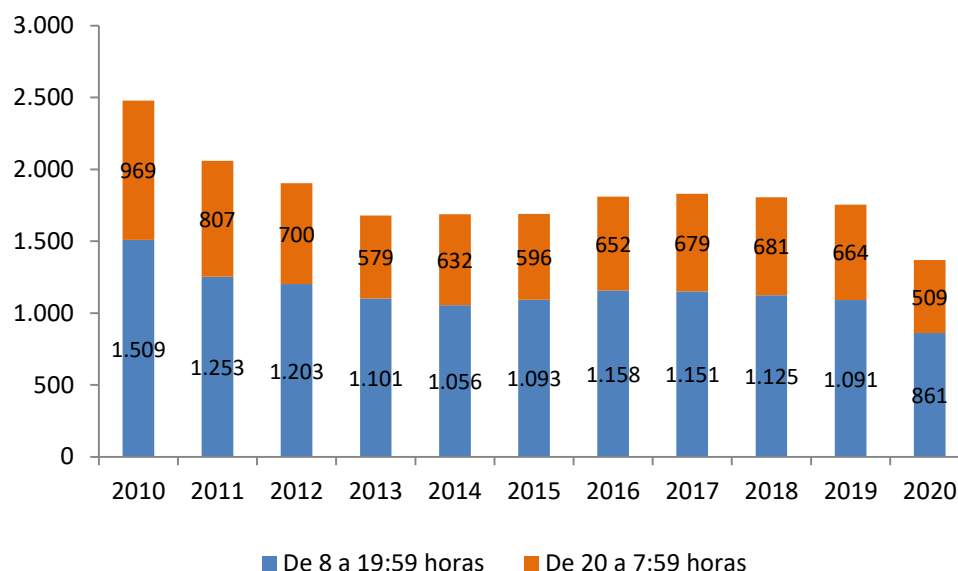
Figura 68.- Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2020.



## Las horas del día

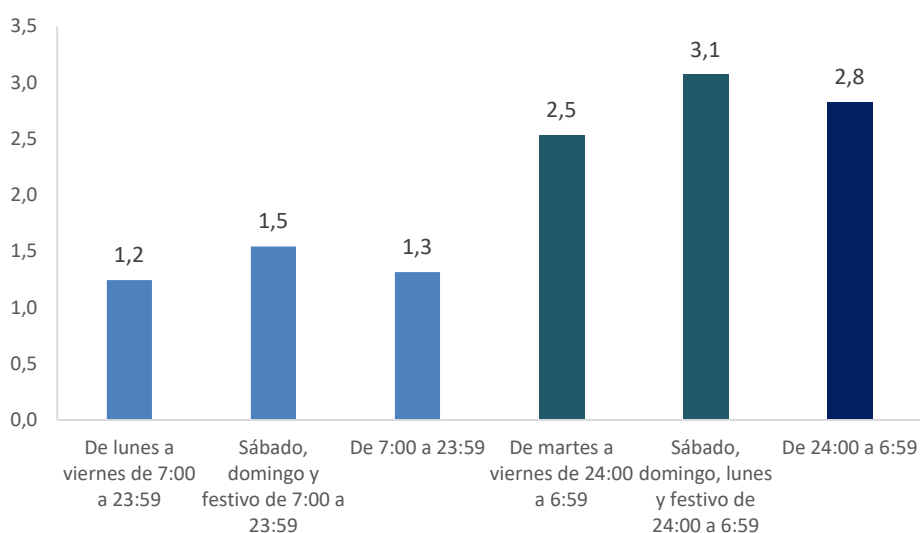
En 2020, el 63% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto a 2019, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 aumentó un 1%.

Figura 69.- Fallecidos según tramos horarios. España, 2010-2020



Si se analiza la combinación de franja horaria y día de la semana, la letalidad es mayor los sábados, domingos y festivos que durante los días de la semana, siendo la letalidad superior de 24:00h a 6:59h.

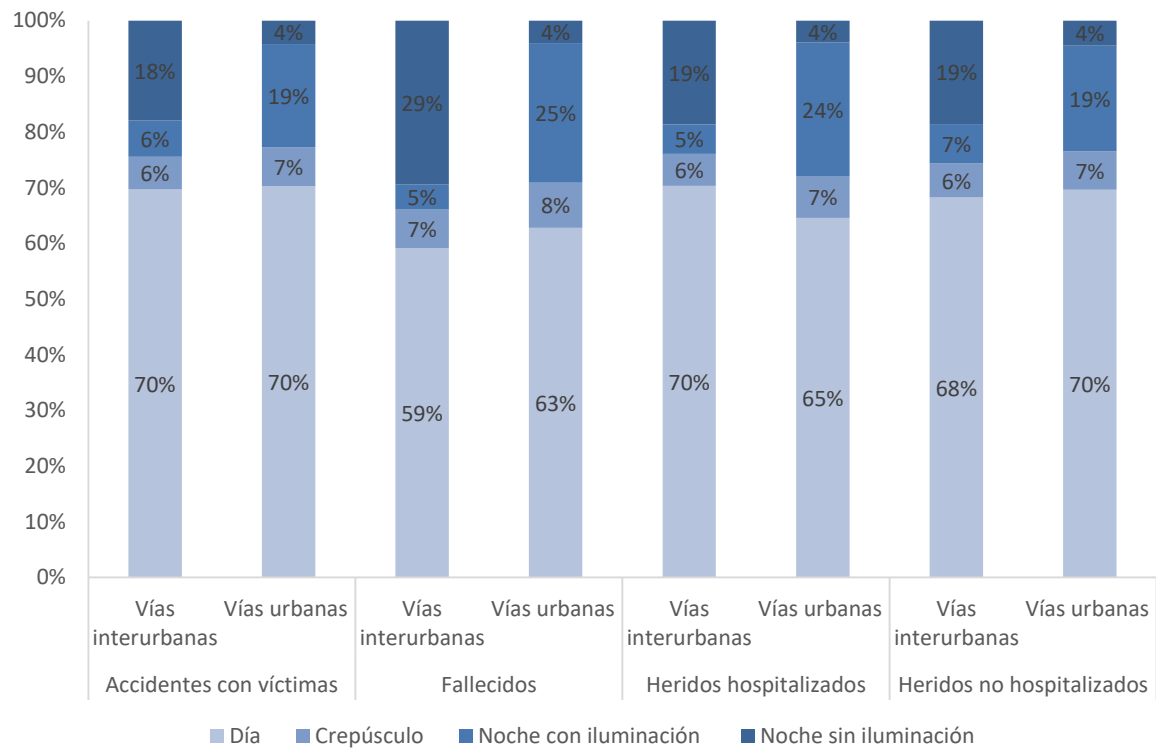
Figura 70.- Letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2020



## La luminosidad

En 2020, el 70% de los accidentes con víctimas, el 59% de los fallecidos y el 70% de los heridos hospitalizados y el 68% de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas ocurrieron durante el día. En las vías urbanas también es durante el día cuando se registra la mayor concentración de accidentes y víctimas.

Figura 71.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2020



## 6. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO Y EL COSTE DE LOS ACCIDENTES

### *Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)*

En este punto y el siguiente se analizarán las lesiones relacionadas con el tráfico a partir de los datos registrados en el Conjunto Mínimo Básico de Datos (CMBD) suministrado por el Ministerio de Sanidad. El CMBD recoge todas las altas hospitalarias que han tenido los pacientes ingresados en los hospitales españoles, seleccionándose los casos correspondientes a pacientes ingresados a causa de un accidente de tráfico.

Tradicionalmente se ha considerado herido grave en accidente de tráfico a aquella víctima que requiere ingreso hospitalario de al menos 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, ya que éste varía en función de los colectivos de riesgo y de las políticas sanitarias de cada país. A nivel internacional se ha llegado al consenso de utilizar indicadores que expresen con mayor rigor la gravedad de las lesiones como consecuencia de los accidente, siendo el método que presenta un mayor grado de acuerdo la aplicación de la escala AIS (Abbreviated Injury Scale), seleccionando los casos que presentan un valor MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale) igual o superior a 3. Esta agrupación de los casos, considerando un herido de gravedad aquel con un valor MAIS 3+ ha sido adoptado también por la Unión Europea.

En el caso de España la clasificación MAIS se realiza a partir de los diagnósticos recogidos en el RAE-CMBD (Registro de Actividad de Atención Sanitaria Especializada- Conjunto Mínimo Básico de Datos) y codificados según CIE-10-MC en los años 2018 y 2019 y de los diagnósticos recogidos en el CMBD (Conjunto Mínimo Básico de Datos) según CIE-9 para los años anteriores a 2016. Se aplica la tabla de conversión suministrada por la Unión Europea que proporciona la severidad de las lesiones según la clasificación internacional AIS y se toma para cada caso el valor máximo, obteniendo la clasificación MAIS3+.

En 2019, 6.162 personas hospitalizadas presentaron una gravedad MAIS igual o superior a 3. Se observan diferencias en las distribuciones porcentuales según edad y sexo y, también, en sus tasas de incidencia.

La mayor proporción de heridos graves se observa en el grupo de edad de 45 a 54 años, con un 16%, y la menor el grupo de 85 años y más, con un 3%. Los hombres presentaron una proporción del 75% y las mujeres del 25%.

En cuanto a los grupos etarios, la mayor tasa de incidencia se observa en el grupo de 15 a 24 años, 19,4, el segundo grupo es el de 25 a 34 años, 16,6, y el tercero el de 75 a 84 años, 16,3. La menor tasa la presenta el grupo de menos de 1 año, 2,2 y el de 1 a 14 años, 3,6. Los hombres presentaron una incidencia de 20,1 y las mujeres de 6,4; la tasa de los hombres es 3 veces la de las mujeres.

En comparación a las tasas de 2018, se observan diferencias en el grupo de edad de 15 a 24 años, con una subida desde el 17,7 en 2018 al 19,4 en 2019 y en el grupo de edad de 75 a 84 años con una bajada desde el 17,6 en 2018 al 16,3 en 2019. En relación al sexo no se observan diferencias entre ambos años.

Tabla 42.- Heridos graves (MAIS 3+) según grupos de edad, tasa de incidencia por 100.000 habitantes. España, 2019

Edad (en años)	Heridos Graves (MAIS 3+)	% Heridos Graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia MAIS3+ por 100.000 habitantes
Menor de 1	8	0%	2,2
1 a 14	237	4%	3,6
15 a 24	898	15%	19,4
25 a 34	883	14%	16,6
35 a 44	954	15%	12,9
45 a 54	1.013	16%	13,6
55 a 64	896	15%	14,7
65 a 74	586	10%	12,8
75 a 84	488	8%	16,3
Más de 84	199	3%	13,1
<b>Total</b>	<b>6.162</b>	<b>100%</b>	<b>13,1</b>

Figura 72.- Heridos graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según grupos de edad. España, 2018, 2019

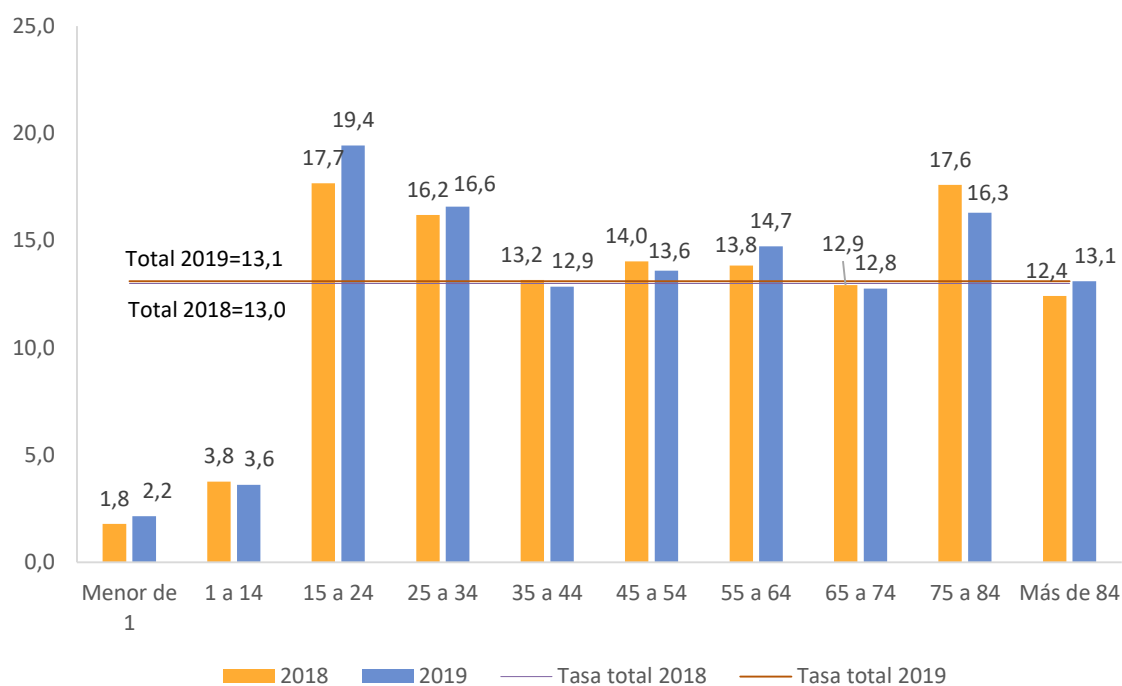
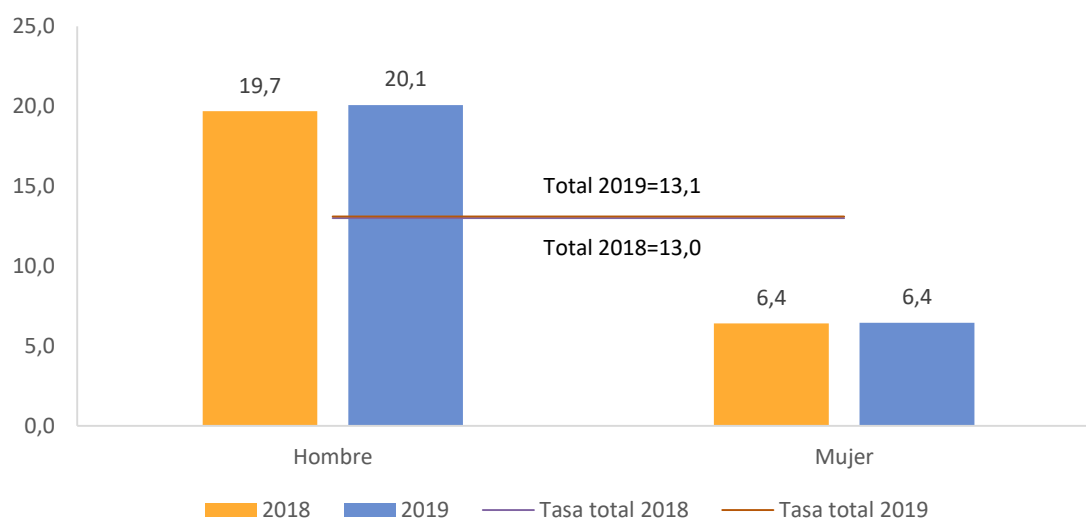


Tabla 43.- Heridos graves (MAIS 3+) según sexo. España, 2019

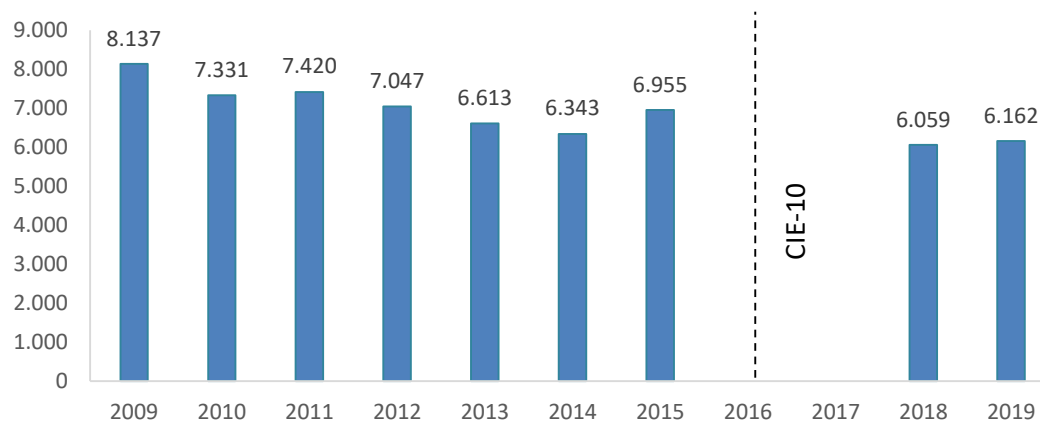
Sexo	Heridos Graves (MAIS 3+)	% Heridos Graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia MAIS3+ por 100.000 habitantes
Hombre	4.619	75%	20,1
Mujer	1.543	25%	6,4
Desconocido		0%	
<b>Total</b>	<b>6.162</b>	<b>100%</b>	<b>13,1</b>

Figura 73.- MAIS 3+ por 100.000 habitantes según sexo. España, 2018,2019



La evolución del número de heridos MAIS3+ muestra un patrón descendente desde el año 2009. El cálculo de MAIS3+ se ha realizado en base a la CIE-9 desde 2009 hasta 2015, año en el que se observó un incremento del 10% respecto de 2014. Desde 2016 los diagnósticos de las altas hospitalarias se codifican en base a la Clasificación Internacional de Enfermedades 10 (CIE-10) y es a partir de 2018 cuando los datos recogidos son suficientemente robustos para ser utilizados. El número de heridos MAIS3+ en 2018 fue 6.059 y de 6.162 en 2019, lo que ha supuesto un aumento del 2%.

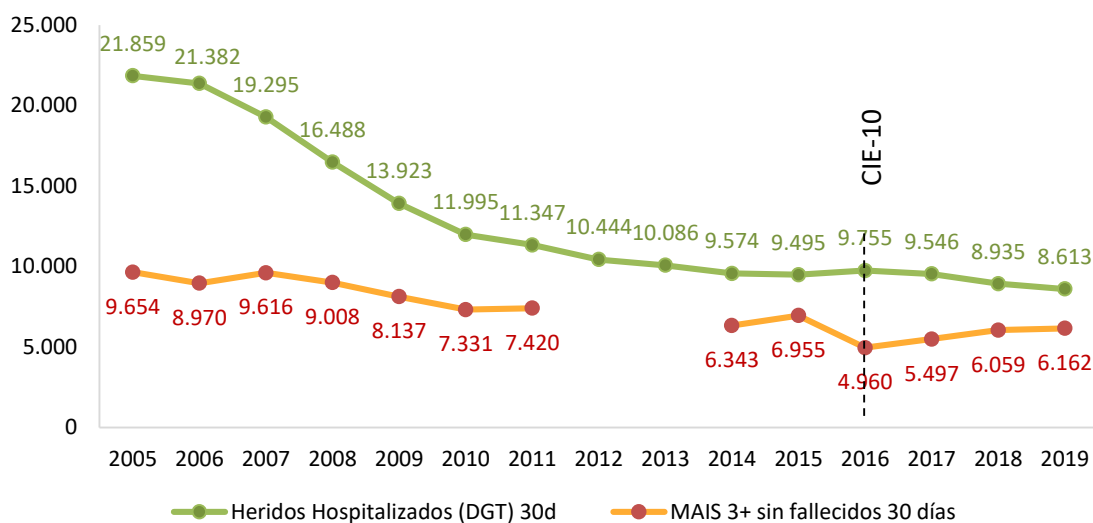
Figura 74.- Evolución de las cifras de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2009-2019



Nota: En 2016 y 2017, los datos de las altas hospitalarias en base a los cuales se calcula el MAIS3+ no son enteramente comparables para todo el territorio nacional, lo que ha motivado su exclusión de este análisis.

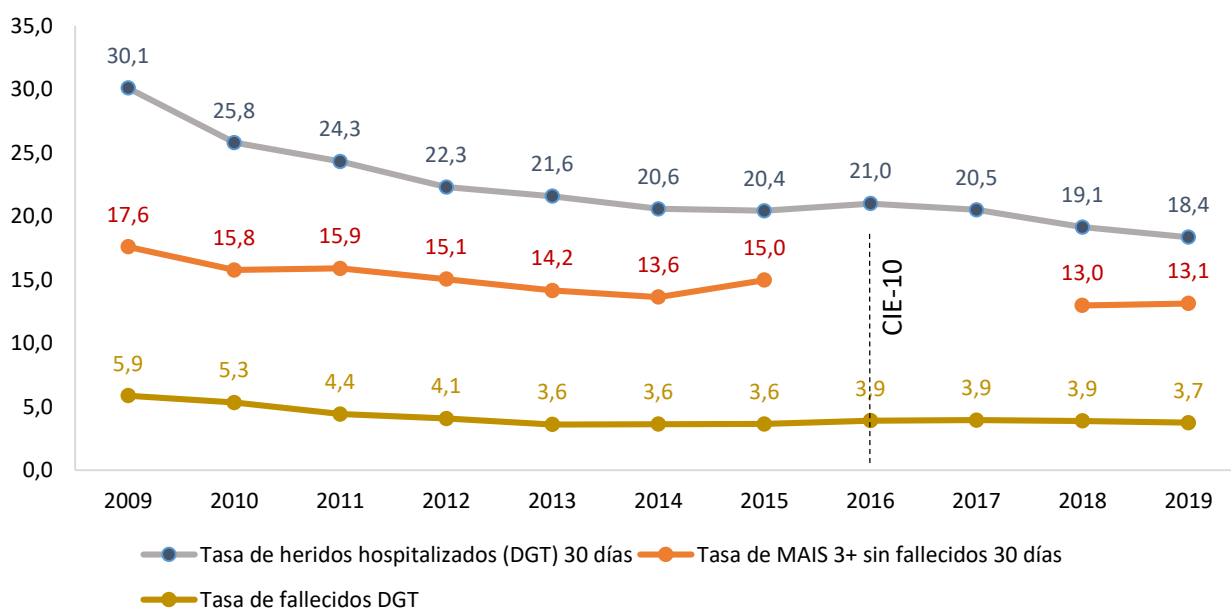
La evolución del número de heridos MAIS 3+ muestra un patrón descendente desde el año 2009 al año 2019. Los heridos hospitalizados obtenidos en base a los registros policiales muestran también un patrón descendente en ese periodo. Este patrón se observa también cuando se calcula la tasa de incidencia por 100.000 de población para ambos indicadores. Además, se puede observar que la tasa de heridos MAIS3+ triplica ampliamente la de fallecidos en 2018 y 2019, poniendo de manifiesto la importancia de recabar el indicador MAIS3+, dado que la gravedad de las lesiones de los heridos con MAIS3+ conllevan una estancia más larga en el hospital, mayores secuelas y en algunos casos discapacidades.

Figura 75.- Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+) y de los heridos hospitalizados de los registros policiales. España, 2009-2019



Nota : En 2016 y 2017, los datos de las altas hospitalarias en base a los cuales se calcula el MAIS3+ no son enteramente comparables para todo el territorio nacional, lo que ha motivado su exclusión de este análisis

Figura 76.- Evolución de las tasas de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), heridos hospitalizados de los registros policiales y fallecidos por 100.000 habitantes. España, 2009-2019



Nota : En 2016 y 2017, los datos de las altas hospitalarias en base a los cuales se calcula el MAIS3+ no son enteramente comparables para todo el territorio nacional, lo que ha motivado su exclusión de este análisis

## *Lesiones relacionadas con el tráfico*

Para aproximarnos al conocimiento del tipo de lesión tras un accidente se ha realizado la clasificación de los diagnósticos de trauma en relación al lugar y mecanismo de lesión para causas externas aplicable a la CIE-10 a través de la Matriz IMD (Injury Mortality Diagnosis). Esta clasificación sustituye a la realizada en la matriz de Barell sobre la CIE-9 y está publicada por el CDC (Centers for Disease and Control Prevention)<sup>7</sup>.

En el análisis de todos los colectivos se consideraron dos grupos: las altas hospitalarias excluyendo todos los fallecidos y solo los fallecidos, ya que se observan importantes diferencias entre ambos conjuntos.

En el año 2019 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 21.949 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Si se excluye del análisis los fallecidos en los hospitales, el número de personas dadas de alta fue de 21.434, con 60.202 lesiones, lo que supone 2,8 lesiones por persona.

Los fallecidos a causa del tráfico en los centros hospitalarios fueron 515 y el número de lesiones que presentaron fue 3.170, esto es 6,2 lesiones por persona, cifra superior a la reseñada en el conjunto de los lesionados sin fallecimiento.

La localización de las lesiones y los mecanismos de lesión más frecuentes son muy diferentes, como cabría esperar, cuando analizamos la matriz de clasificación para las altas hospitalarias sin fallecidos y para los fallecidos exclusivamente.

En los fallecidos el 32% son traumatismos craneoencefálicos, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción es menos de la mitad, el 13%. De igual forma, las lesiones en el torso, fracturas o heridas internas, presentan en los fallecidos una proporción muy superior a la de los no fallecidos, 34% frente a 27%.

Para los lesionados hospitalizados excluyendo fallecidos, las lesiones en las extremidades inferiores supusieron el 24% de las lesiones y en las superiores el 19%; en columna las lesiones de los no fallecidos fueron el 10%. En el caso de los fallecidos, los porcentajes son los siguientes: 9% de lesiones en extremidades inferiores, 7% en extremidades superiores y 11% en columna.

---

<sup>7</sup> [/nchs/injury/injury\\_matrices.htm](#)



Tabla 44.-Matriz IMD\*, CIE-10-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2019 (21.434 altas y 60.202 lesiones)

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Ampu-taciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplasta-miento	Quema-duras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	1.888	0	4.378	1.339	0	0	0	0	0	0	48	427	8.080	
		Otro en cabeza	2.011	19	0	43	6	6	633	0	5	6	67	27	2.823	
		Cuello	50	0	0	23	0	11	130	0	0	4	74	35	327	
		Cabeza, cuello y otro	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	23	
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0	0	413	0	0	0	0	0	0	0	0	0	413	
		Columna vertebral cervical	5.272	118	4	0	0	10	0	0	0	0	332	0	5.736	
	Torso	Tórax	5.733	6	3.607	24	0	40	450	0	0	30	70	276	10.236	
		Abdomen	0	0	1.809	72	0	57	226	0	0	0	0	0	2.164	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	2.356	45	533	55	0	31	284	1	0	0	3	0	3.308	
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0	0	0	0	0	11	67	7	0	0	119	188	392	
		Otro en tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	52	53	0	0	105	
	Extremidades	Extremidades superiores	9.058	733	0	406	43	45	599	6	84	0	626	93	11.693	
		Cadera	885	129	0	6	2	0	135	0	0	0	4	0	1.161	
		Extremidades inferiores	9.695	299	0	885	33	73	835	34	138	0	953	85	13.030	
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	460	460	
		Afectación sistémica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	
	Sin especificar	No especificado	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	185	246	
	<b>Total</b>			<b>36.948</b>	<b>1.349</b>	<b>10.744</b>	<b>2.853</b>	<b>84</b>	<b>284</b>	<b>3.359</b>	<b>48</b>	<b>363</b>	<b>93</b>	<b>2.301</b>	<b>1.776</b>	<b>60.202</b>

\*Subgrupo: Todos los lesionados hospitalizados de accidente de tráfico excluidos los fallecidos. Fuente RAE-CMBD

Tabla 45.-Matriz IMD\*, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2019 (21.434 altas y 60.202 lesiones)

			Mecanismo lesión											Total	
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	3,1%	0,0%	7,3%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,7%	13,4%
		Otro en cabeza	3,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	4,7%
		Cuello	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,5%
		Cabeza, cuello y otro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
		Columna vertebral cervical	8,8%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	9,5%
	Torso	Tórax	9,5%	0,0%	6,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	17,0%
		Abdomen	0,0%	0,0%	3,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%
		Pelvis y columna dorso-lumbar	3,9%	0,1%	0,9%	0,1%	0,0%	0,1%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,5%
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,7%
		Otro en tronco	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%
	Extremidades	Extremidades superiores	15,0%	1,2%	0,0%	0,7%	0,1%	0,1%	1,0%	0,0%	0,1%	0,0%	1,0%	0,2%	19,4%
		Cadera	1,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%
		Extremidades inferiores	16,1%	0,5%	0,0%	1,5%	0,1%	0,1%	1,4%	0,1%	0,2%	0,0%	1,6%	0,1%	21,6%
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,8%
		Afectación sistémica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Sin especificar	No especificado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,4%
	Total		61,4%	2,2%	17,8%	4,7%	0,1%	0,5%	5,6%	0,1%	0,6%	0,2%	3,8%	3,0%	100,0%

\*Subgrupo: Todos los lesionados hospitalizados de accidente de tráfico excluidos los fallecidos. Fuente RAE-CMBD

Tabla 46.-Matriz IMD\*, CIE-10-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2019 (515 fallecidos y 3.170 lesiones)

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	292	0	662	56	0	0	0	0	0	0	4	13	1.027	
		Otro en cabeza	127	4	0	6	0	2	17	0	0	0	5	1	162	
		Cuello	5	0	0	1	0	1	2	0	0	0	3	0	12	
		Cabeza, cuello y otro	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	
		Columna vertebral cervical	340	7	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	352	
	Torso	Tórax	306	0	282	0	0	14	9	0	0	12	4	21	648	
		Abdomen	0	0	148	1	0	10	10	0	0	0	0	0	169	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	167	1	41	4	0	11	11	0	0	0	0	0	235	
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0	0	0	0	0	7	1	1	0	0	1	7	17	
		Otro en tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	8	13	0	0	21	
	Extremidades	Extremidades superiores	160	8	0	7	2	3	6	0	11	0	10	1	208	
		Cadera	30	3	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	37	
		Extremidades inferiores	167	4	0	20	5	11	13	0	10	0	2	2	234	
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	
		Afectación sistémica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	
	Sin especificar	No especificado	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	5	
	<b>Total</b>			<b>1.594</b>	<b>27</b>	<b>1.159</b>	<b>95</b>	<b>7</b>	<b>63</b>	<b>72</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>25</b>	<b>33</b>	<b>59</b>	<b>3.170</b>

\*Subgrupo: Fallecidos al alta hospitalaria por accidente de tráfico. Fuente RAE-CMBD

Tabla 47.-Matriz IMD\*, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2019 (515 fallecidos y 3.170 lesiones)

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	9,2%	0,0%	20,9%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,4%	32,4%
		Otro en cabeza	4,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	5,1%
		Cuello	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%
		Cabeza, cuello y otro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
		Columna vertebral cervical	10,7%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
	Torso	Tórax	9,7%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	0,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,7%	20,4%	
		Abdomen	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	5,3%	0,0%	1,3%	0,1%	0,0%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,4%	
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,5%	
		Otro en tronco	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,4%	0,0%	0,7%	
	Extremidades	Extremidades superiores	5,0%	0,3%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	6,6%	
		Cadera	0,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	
		Extremidades inferiores	5,3%	0,1%	0,0%	0,6%	0,2%	0,3%	0,4%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,1%	7,4%	
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	
		Afectación sistémica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	
	Sin especificar	No especificado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	
	<b>Total</b>			<b>50,3%</b>	<b>0,9%</b>	<b>36,6%</b>	<b>3,0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,8%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,9%</b>	<b>100,0%</b>

\*Subgrupo: Fallecidos al alta hospitalaria por accidente de tráfico. Fuente RAE-CMBD

Figura 77.- Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en lesionados hospitalizados. España, 2019 (60.202 lesiones)

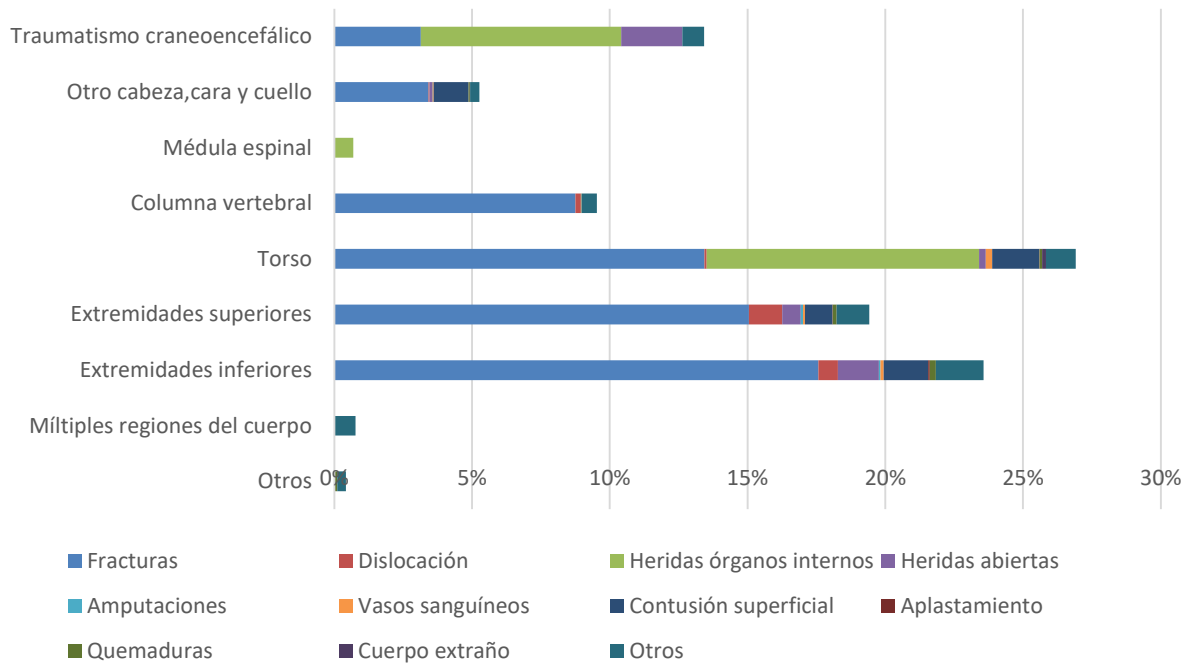


Figura 78.- Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos al alta hospitalaria. España, 2019. (3.170 lesiones)

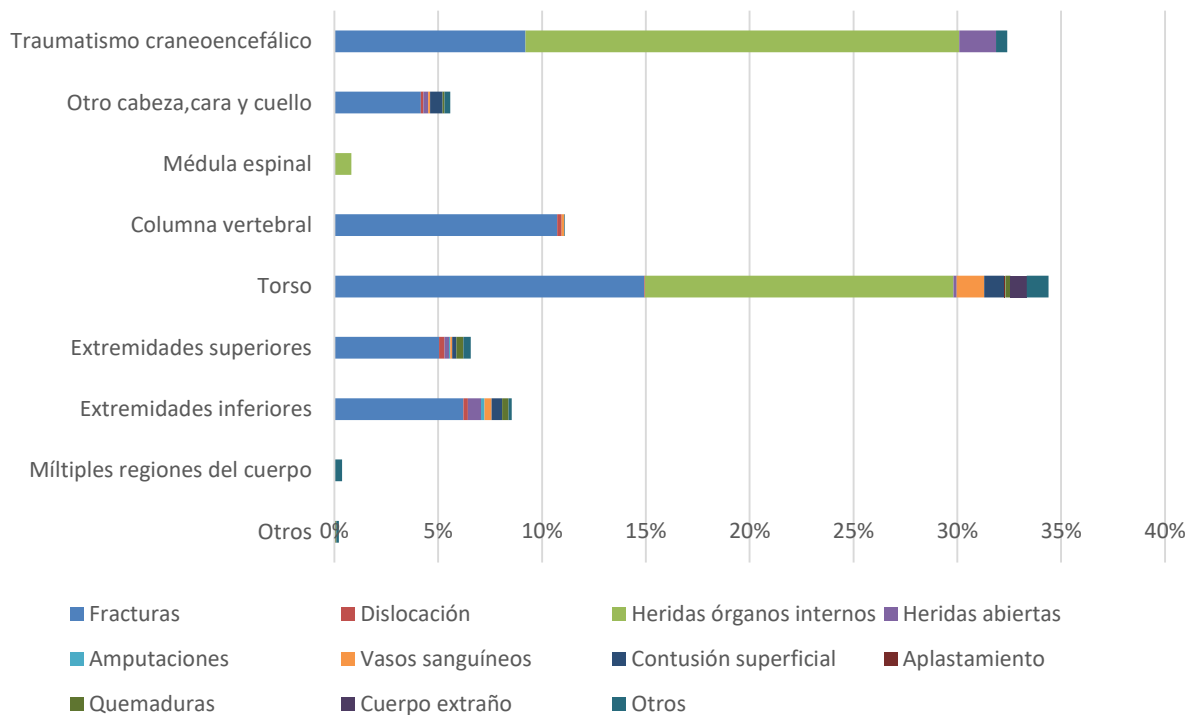
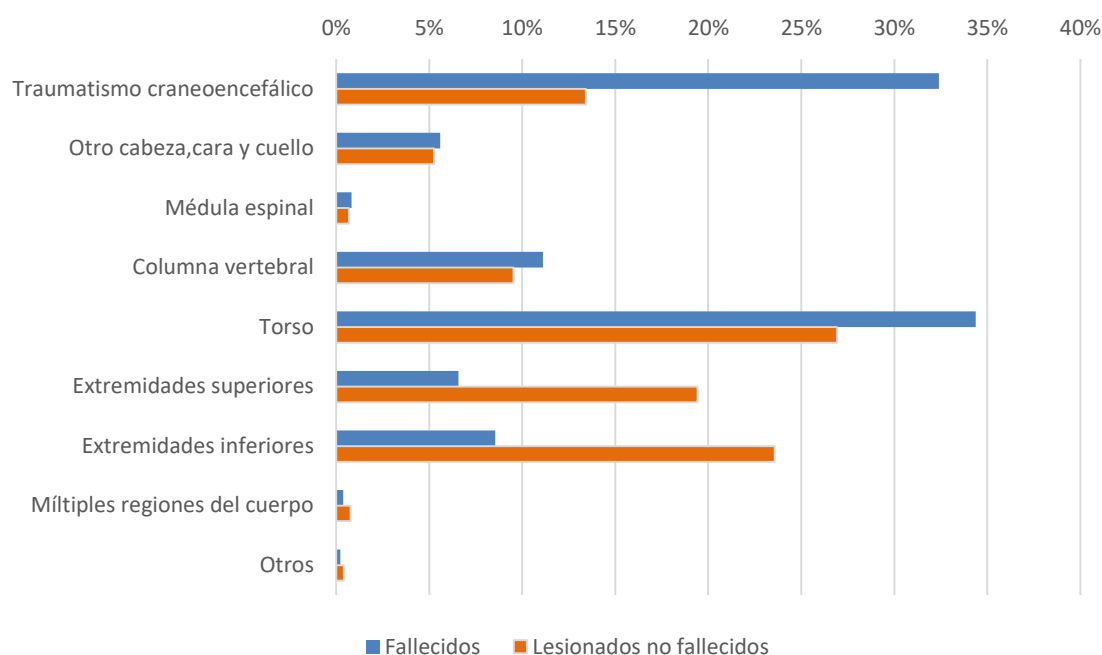


Figura 79.- Distribución porcentual por localización de las lesiones en lesionados hospitalizados y en fallecidos al alta hospitalaria. España, 2019 (60.202 lesiones en heridos y 3.170 lesiones en fallecidos)



En la base de datos del CMBD es posible identificar el medio de desplazamiento en el que viajaban los lesionados en el momento del accidente de acuerdo a la clasificación CIE-10. A continuación se muestran los resultados de la clasificación de la localización de las lesiones según la IMD para los usuarios vulnerables según su condición de peatones, ciclistas y motoristas. Al examinar estos datos hay que tener en cuenta que el porcentaje de registros en el CMBD sin asignación del medio de desplazamiento es del 41%.

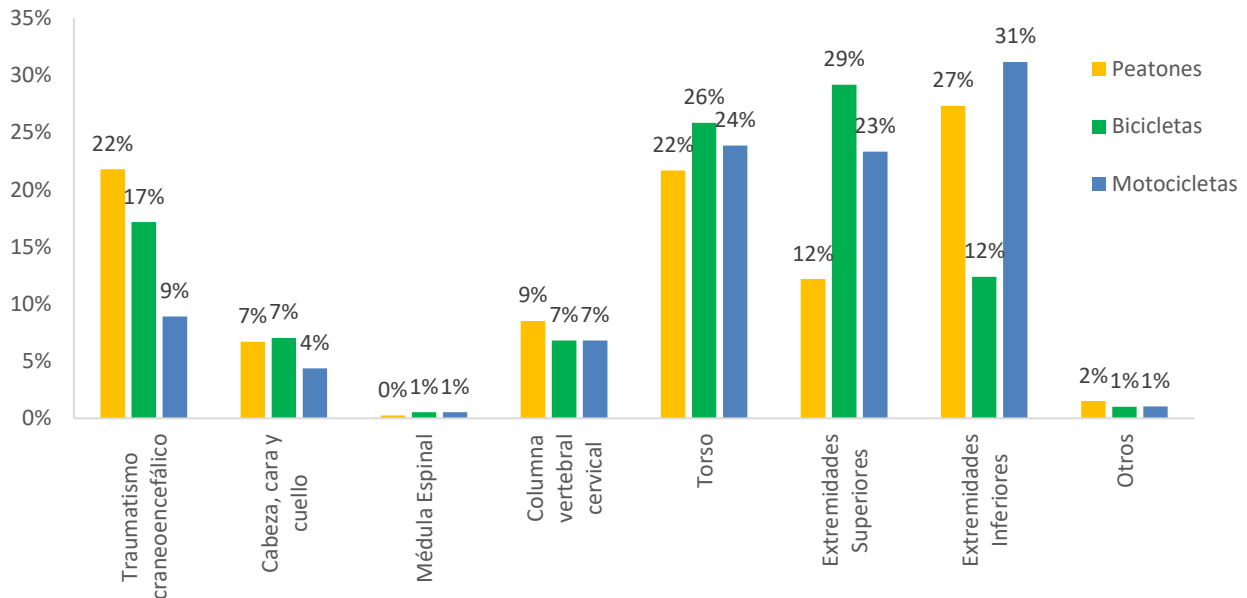
Tabla 48.-Clasificación de la localización las lesiones en usuarios vulnerables según Matriz IMD\*, CIE-10-MC, España, 2019.

	Peatones	Bicicletas	Motocicletas
Traumatismo craneoencefálico	1625	776	1.374
Cabeza, cara y cuello	500	318	673
Médula Espinal	18	24	84
Columna vertebral cervical	636	308	1.050
Torso	1618	1.169	3.688
Extremidades Superiores	909	1.320	3.603
Extremidades Inferiores	2040	560	4.816
Otros	113	46	158
Total lesiones	7.459	4.521	15.446
N lesionados hospitalizados no fallecidos	2.422	1.937	5.379
Lesiones por alta	3,1	2,3	2,9

\*Subgrupo: Todos los lesionados hospitalizados de accidente de tráfico excluidos los fallecidos. Fuente RAE-CMDB

Observando la localización de las lesiones de los lesionados no fallecidos en 2019, los traumatismos craneoencefálicos tienen una mayor representación en peatones (22%) y ciclistas (17%) que en motoristas (9%). Las extremidades superiores tienen mayor representación en los ciclistas (29%) y motoristas (23%) que en los peatones (12%). Las extremidades inferiores tienen mayor representación en peatones (27%) y motoristas (31%) que en ciclistas (12%).

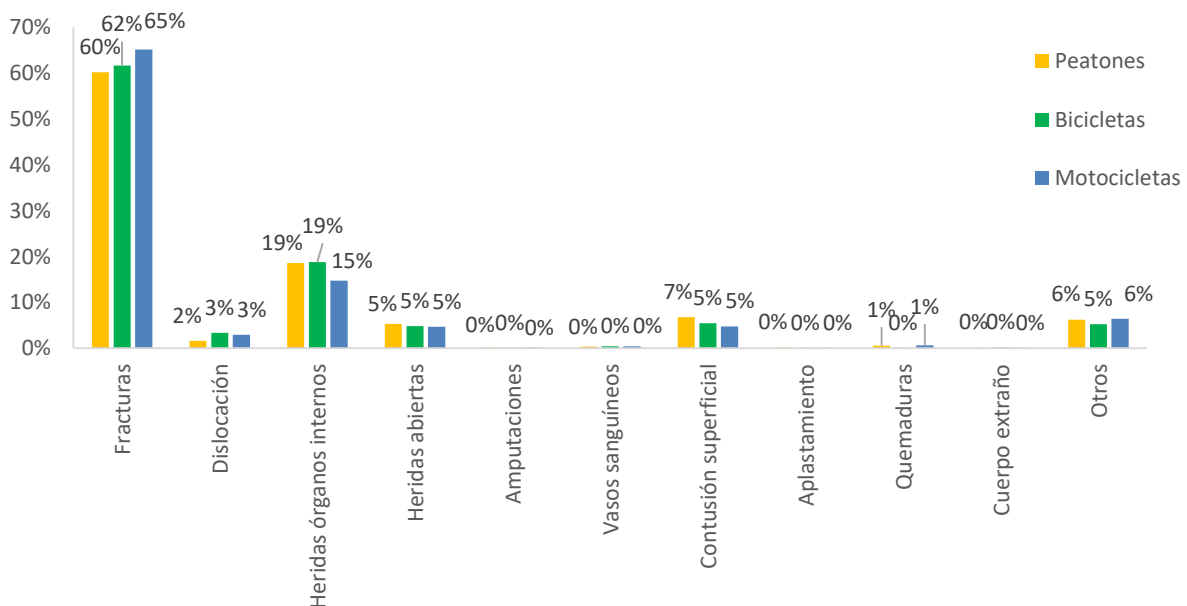
Figura 80.- Distribución porcentual por localización de las lesiones en lesionados hospitalizados no fallecidos. España, 2019



\*Subgrupo: Todos los lesionados hospitalizados de accidente de tráfico excluidos los fallecidos. Fuente RAE-CMBD

Respecto de los mecanismos de lesión, la distribución en peatones y ciclistas es muy parecida: 60% y 62% respectivamente son fracturas y el 19% son heridas en órganos internos. Los motoristas presentan una distribución distinta: 65% son fracturas y 15% heridas en órganos internos.

Figura 81.- Distribución porcentual por mecanismo de lesión en lesionados hospitalizados no fallecidos. España, 2019



\*Subgrupo: Todos los lesionados hospitalizados de accidente de tráfico excluidos los fallecidos. Fuente RAE-CMBD

## El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

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, utilizando el método de disposición al pago. 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, etc.) 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 hospitalizado, 219.000 € y un herido no hospitalizado, 6,100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 1 de enero de 2020, tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita, de forma que un fallecido supuso un coste de 1.448.227 €, un herido hospitalizado un coste de 226.544 €, y un herido no hospitalizado 6.310 €.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en accidentes de tráfico en el año 2020, se obtiene que los costes asociados a las víctimas se cifran en al menos 4.052 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 9.648 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado el 1 de enero de 2020<sup>8</sup> fue 1.121.948 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,36%, aunque es más que razonable asumir el 0,86%, que se obtiene analizando conjuntamente las fuentes de información de los sectores transporte y salud.

Tabla 49.- Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2020

Víctimas	Coste unitario (€ 2020)	Víctimas		Coste total € (2020)	
		Si solo se cuentan las contabilizadas por el sector transporte <sup>1</sup>	Si se cuentan las contabilizadas por los sectores transporte y salud <sup>2</sup>	Si solo se cuentan las contabilizadas por el sector transporte <sup>1</sup>	Si se cuentan las contabilizadas por los sectores transporte y salud <sup>2</sup>
Fallecidos	1.448.227	1.370	1.370	1.984.071.516	1.984.071.516
Heridos hospitalizados	226.544	6.681	20.542	1.513.541.404	4.653.669.740
Heridos no hospitalizados	6.310	87.881	477.022	554.540.851	3.010.072.551
				4.052.153.771	9.647.813.806

<sup>1</sup>Las cifras de víctimas correspondientes al Sector del Transporte son del año 2020.

<sup>2</sup>Las cifras de fallecidos corresponde al año 2020, la de heridos hospitalizados al año 2015 y la heridos no hospitalizados a 2014.



## ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS

### *Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe*

#### a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico) que contiene los datos correspondientes a los accidentes de tráfico con víctimas entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida. Las definiciones de los principales indicadores a utilizar se recogen en la citada Orden.

La última información disponible corresponde al año 2020.

La base de datos correspondiente al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico puede solicitarse a la Dirección General de Tráfico, a través de correo electrónico a la dirección siguiente: [observatorio@dgt.es](mailto:observatorio@dgt.es).

Los microdatos y las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en el “Portal estadístico” de la Dirección General de Tráfico [www.dgt.es](http://www.dgt.es).

#### b) Registro de fichero de Defunciones

Con base en la RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la encomienda de gestión de la Secretaría de Estado de Justicia al Instituto Nacional de Estadística (INE) en materia de transmisión de datos informatizados relativos a las inscripciones de nacimientos, matrimonios y defunciones practicadas en los Registros Civiles, el INE facilita los datos correspondientes a todas y cada una de las defunciones que han sido inscritas en los Registros Civiles de todo el Estado. Estos datos se han 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.

#### d) Información sobre red viaria y tráfico en la red interurbana.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publica anualmente, en su Anuario Estadístico [\(<https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion->](https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-)

[estadística/anuario-estadísticas-de-síntesis-y-boletín/anuario-estadístico](#)), la red viaria, en función de la titularidad y el tipo de vía, así como los vehículos-kilómetro, en función del tipo de vía y la provincia. Estos indicadores están confeccionados a partir de la información del propio ministerio —para la Red de Carreteras del Estado—, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones y Cabildos.

### *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 hospitalizados. 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.

Desde 2011 a 2015 el método de cómputo se realizó 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 hospitalizados que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan información identificativa que permita realizar la búsqueda. Aquellos heridos hospitalizados 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 hospitalizados 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:

$$\text{Factor de corrección} = x = \frac{\text{nº de registros cruzados (solo heridos graves)}}{\text{nº de registros del primer estrato (solo heridos graves)}}$$

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos hospitalizados tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 ha pasado a ser del 80%, en 2013 del 76% y en 2014 del 96%. En el año 2014 los factores correctores se han aplicado a los 438 casos de heridos hospitalizados sin identificación correspondientes a la comunidad autónoma del País Vasco y al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

Desde el año 2015 no se aplica ningún factor de corrección dado que la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados ha mejorado sustancialmente, a lo que se suma la comunicación de los fallecidos en el intervalo de 30 días desde el accidente por parte de las comunidades autónomas con competencia propia.

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2019-2020 y 2011-2020.....	9
Tabla 2.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2020 .....	11
Tabla 3.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2020* .....	15
Tabla 4.- Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2020* .....	15
Tabla 5.- Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2020* .....	16
Tabla 6.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2019-2020 .....	17
Tabla 7.- Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2016-2020 .....	20
Tabla 8.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2009-2018.....	22
Tabla 9.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2018 .....	22
Tabla 10.- Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, 2011-2020 .....	23
Tabla 11.- Accidentes de tráfico con víctimas con peatones implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2020.....	28
Tabla 12.- Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2020.....	29
Tabla 13.- Accidentes de tráfico con víctimas con vehículos de movilidad personal implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2020 .....	30
Tabla 14.- Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	31
Tabla 15.- Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2020.....	32
Tabla 16.- Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020.....	33
Tabla 17.- Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2020.....	34
Tabla 18.- Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	35

Tabla 19.- Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	36
Tabla 20.- Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	37
Tabla 21.- Matriz de colisión de las víctimas en accidentes de tráfico. Vías interurbanas. España, 2020.....	39
Tabla 22.- Matriz de colisión de las víctimas en accidentes de tráfico. Vías urbanas. España, 2020 .....	39
Tabla 23.- Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2020.....	41
Tabla 24.- Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2020 .....	42
Tabla 25.- Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2020.....	42
Tabla 26.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2020 .....	46
Tabla 27.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2020.....	47
Tabla 28.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2020 .....	49
Tabla 29.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	52
Tabla 30.- Pasajeros fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	54
Tabla 31.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	58
Tabla 32.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	65
Tabla 33.- Fallecidos en accidentes en los que al menos un conductor tuvo resultado positivo en la prueba de alcohol. Años 2016, 2017, 2018, 2019, y 2020. (Cataluña, País Vasco excluidos).....	67
Tabla 34.- Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	67
Tabla 35.- Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2020 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos). .....	68
Tabla 36.- Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos). ...	68

Tabla 37.- Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas. Año 2020, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos). .....	68
Tabla 38.- Fallecidos por tipología del accidente. España, 2011-2020 .....	70
Tabla 39.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2011-2020 .....	70
Tabla 40.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2011-2020 .....	71
Tabla 41.- Fallecidos y accidentes mortales por periodos. España, 2019-2020	71
Tabla 42.- Heridos graves (MAIS 3+) según grupos de edad, tasa de incidencia por 100.000 habitantes. España, 2019 .....	77
Tabla 43.- Heridos graves (MAIS 3+) según sexo. España, 2019.....	77
Tabla 44.-Matriz IMD*, CIE-10-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2019 (21.434 altas y 60.202 lesiones) .....	81
Tabla 45.-Matriz IMD*, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2019 (21.434 altas y 60.202 lesiones).....	82
Tabla 46.-Matriz IMD*, CIE-10-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2019 (515 fallecidos y 3.170 lesiones) .....	83
Tabla 47.-Matriz IMD*, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2019 (515 fallecidos y 3.170 lesiones) .....	84
Tabla 48.-Clasificación de la localización las lesiones en usuarios vulnerables según Matriz IMD*, CIE-10-MC, España, 2019. ....	86
Tabla 49.- Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2020 .....	88

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2020. ....	8
Figura 2.- Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2020. ....	9
Figura 3.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2019, 2020 .....	10
Figura 4.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo*. España, 2011-2020 .....	11
Figura 5.- Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según tipo de vía. España, 2020.....	13
Figura 6.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2011-2020.....	13
Figura 7.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos y heridos en vías interurbanas. España, 2011-2020. ....	14
Figura 8.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2020. ....	15
<i>Figura 9.- Evolución del índice de letalidad y el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2011-2020.....</i>	<i>16</i>
Figura 10.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2011-2020 .....	17
Figura 11.- Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2011, 2019 y 2020 ..	18
Figura 12.- Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2011, 2019 y 2020.....	18
Figura 13.- Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2020 y diferencias 2020-2019 .....	19
Figura 14.- Tasa media de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España 2016-2020. ....	21
Figura 15.- Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2009-2018 .....	22
Figura 16.- Evolución de la distribución de fallecidos y heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. España, 2011-2020.....	24
<i>Figura 17.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. España, 2011-2020 .....</i>	<i>25</i>
<i>Figura 18.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. Base 2011=100. España, 2011-2020 .....</i>	<i>25</i>
Figura 19.- Distribución porcentual del número de fallecidos según medio de desplazamiento y edad. España, 2020.....	26

Figura 20.- Evolución de los heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. Base 2011=100. España, 2011-2020 .....	27
Figura 21.- Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según medio de desplazamiento y edad. España, 2020 .....	27
Figura 22.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados peatones en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020.....	28
Figura 23.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020 .....	29
Figura 24.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2020 .....	31
Figura 25.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020 .....	32
Figura 26.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020.....	33
Figura 27.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020 .....	34
Figura 28.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020.....	35
Figura 29.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de más 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020.....	36
Figura 30.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2020 .....	37
Figura 31.- Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años España, 2011-2020 .....	40
Figura 32.- Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2020. ....	42
Figura 33.- Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2020 .....	43
Figura 34.- Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2020 .....	43
Figura 35.- Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2020 .....	44
Figura 36.- Fallecidos por grupos de edad y sexo. España, 2020.....	45
Figura 37.- Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2020. ....	45
Figura 38.- Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2011, 2019 y 2020 .....	46



Figura 39.- Fallecidos y heridos hospitalizados de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2020.....	47
Figura 40.- Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2020 .....	48
Figura 41.- Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana <sup>(1)</sup> /no fin de semana. España, 2020 .....	48
Figura 42.- Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2020 .....	49
Figura 43.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2020 .....	50
Figura 44.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2020 .....	50
Figura 45.- Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2011-2020 .....	51
Figura 46.- Proporción de los conductores fallecidos según grupos de edad y sexo. España, 2020 .....	51
Figura 47.- Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2020.....	52
Figura 48.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2011, 2019 y 2020.....	53
Figura 49.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2011, 2019 y 2020.....	53
Figura 50.- Evolución del total de fallecidos y de los pasajeros fallecidos. España, 2011-2020 .....	54
Figura 51.- Número de pasajeros fallecidos según grupo de edad y sexo. España, 2020 .....	55
Figura 52.- Evolución de los fallecidos y del porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos según tipo de vía. España, 2011-2020. ....	56
Figura 53.- Número de usuarios vulnerables fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2011, 2019 y 2020.....	57
Figura 54.- Número de usuarios vulnerables fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2011, 2019 y 2020.....	57
Figura 55.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.) .....	59
Figura 56.- Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2011-2020.....	60
Figura 57.- Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2011-2020.....	60



Figura 58.- Fallecidos en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2011-2020 .....	61
Figura 59.- Fallecidos en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2011-2020 .....	61
Figura 60.- Fallecidos ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación al uso del cinturón. España, 2011- 2020.....	62
Figura 61.- Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015 y 2018).....	63
Figura 62.- Porcentaje de conductores fallecidos en accidentes con víctimas con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2020 (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	66
Figura 63.- Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2020. (Cataluña y País Vasco excluidos.) .....	66
Figura 64.- Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2010-2019 .....	69
Figura 65.- Distribución de fallecidos por meses. España, 2010-2019.....	72
<i>Figura 66.- Índice de letalidad por meses. España, 2020. ....</i>	<i>72</i>
Figura 67.- Fallecidos según si el accidente se produce en fin de semana o no, en vías interurbanas y urbanas. España, 2020. ....	73
Figura 68.- Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2020. ....	73
Figura 69.- Fallecidos según tramos horarios. España, 2010-2020 .....	74
Figura 70.- Letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2020 .....	74
Figura 71.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2020 .....	75
Figura 72.- Heridos graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según grupos de edad. España, 2018, 2019.....	77
Figura 73.- MAIS 3+ por 100.000 habitantes según sexo. España, 2018,2019 .	78
Figura 74.- Evolución de las cifras de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2009-2019 .....	78
Figura 75.- Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+) y de los heridos hospitalizados de los registros policiales. España, 2009-2019 .....	79
Figura 76.- Evolución de las tasas de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), heridos hospitalizados de los registros policiales y fallecidos por 100.000 habitantes. España, 2009-2019 .....	79
Figura 77.- Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en lesionados hospitalizados. España, 2019 (60.202 lesiones) .....	85

Figura 78.- Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos al alta hospitalaria. España, 2019. (3.170 lesiones) .....	85
Figura 79.- Distribución porcentual por localización de las lesiones en lesionados hospitalizados y en fallecidos al alta hospitalaria. España, 2019 (60.202 lesiones en heridos y 3.170 lesiones en fallecidos) .....	86
Figura 80.- Distribución porcentual por localización de las lesiones en lesionados hospitalizados no fallecidos. España, 2019 .....	87
Figura 81.- Distribución porcentual por mecanismo de lesión en lesionados hospitalizados no fallecidos. España, 2019 .....	87