

Accidentes de tráfico en zona urbana

en España 2009



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico

Observatorio Nacional
de Seguridad Vial

Edita: Dirección General de Tráfico
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
C/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid

NIPO: 128-10-057-4

Fotografía: Dirección General de Tráfico
Imprime: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado

Índice

- 5** Introducción
- 9** Comparativa europea
- 11** Contexto general: los principales datos de 2009
- 13** La accidentalidad en zona urbana
 - Localización de los accidentes
 - Características por edad y género
 - Accidentalidad según medio de desplazamiento
 - Tipo de accidente
 - Días de la semana
 - Los peatones en zona urbana
 - La bicicleta en zona urbana
 - Accidentes de moto en zona urbana
 - Medidas de protección: uso de casco y cinturón
- 37** Conclusiones principales

Introducción

Las ciudades han contribuido en los últimos años al reto planteado de reducción de las víctimas mortales, si bien la reducción ha sido menor que en las carreteras

Por sexto año consecutivo, en 2009, los muertos en accidente de tráfico han descendido alcanzando un descenso acumulado del 50%. En 2009 se han registrado 2.714 víctimas mortales, 2.685 muertos menos que en 2003 en que hubo 5.399 muertos. La disminución en carretera en los últimos 6 años ha sido del 52% y en zona urbana ha sido del 36%. A pesar de que se trata de un descenso inferior al que se produjo en carretera, es igual de significativo si se considera la evolución global experimentada por la accidentalidad.

Los peatones continúan siendo los afectados más graves por accidentes de tráfico en zona urbana

Los atropellos son la primera causa de muerte por accidente de tráfico en la ciudad. De forma invariable desde el 2003, los atropellos causan más del 40% de los muertos por accidente de tráfico en zona urbana y el 15% de los lesionados. En el año 2009, el porcentaje de peatones muertos ha ascendido hasta el 46%, el más alto de los últimos años. Aunque se producen menos atropellos que colisiones entre vehículos, las lesiones son mucho más graves: mientras que el 0,4% de los ocupantes de turismo y el 0,9% de ocupantes de moto mueren en un accidente, en el caso de los peatones la cifra se eleva al 2,8%.

Sabemos que a partir de 70 km/h un atropello es habitualmente una muerte segura, mientras que a 50 km/h el riesgo de muerte se reduce al 75% y a 30 km/h se pueden evitar tres de cada cuatro atropellos. El peatón es el elemento más vulnerable del sistema de movilidad, por lo que requiere plantear, de forma decidida, políticas de prevención de conductas de riesgo y de protección de las personas que se desplazan a pie. Las medidas de pacificación de tráfico y la extensión de las zonas 30 km/h, deberían implementarse en nuestras ciudades, tal y como se ha comprobado en la práctica en aquellas donde se ha logrado disminuir los lesionados por atropello a la mitad.

Los vehículos de dos ruedas son los que provocan más lesionados en las ciudades

Los vehículos de dos ruedas son una realidad creciente en las ciudades, que no sólo modifican su paisaje sino sus hábitos de movilidad, con lo que se presentan nuevos escenarios. Los usuarios de dos ruedas se mantienen alrededor del 40% de los lesionados en zona urbana. La evolución de muertos en dos ruedas, observa un incremento del 29% en 2003 al 36% en 2007, un descenso al 33% en el 2008, situándose en el 31% en 2009. Es importante no olvidar que los vehículos de dos ruedas (motos y ciclomotores) suponen solo el 15% del parque total de vehículos.

Entre 2003 y 2009 han descendido de forma muy significativa los lesionados en ciclomotor; a la vez que se han incrementado los lesionados en motocicletas. Cabe destacar que desde el año 2003, más del 70% de los muertos en moto en ciudad circulaban en vehículos de más de 125 cc.

El incremento de la accidentalidad de las motocicletas es una preocupación en todos los países europeos y en muchas de sus ciudades. Para conocer más el impacto de este cambio se han constituido grupos de trabajo a nivel local, estatal e internacional, en los que las ciudades españolas tienen un papel protagonista. Algunas pruebas piloto, como la línea de doble retención, son un primer paso en la experimentación de un nuevo escenario para una movilidad que integre los vehículos de dos ruedas de forma más segura.

6

Moverse en turismo en ciudad es más seguro ahora que hace seis años

En el año 2009 el 17% de las víctimas mortales en zona urbana iba en turismo frente al 26% en 2003. A pesar de ser el modo de transporte que más participa en los accidentes, en el 79% se ve implicado un turismo, sólo el 4% de los lesionados en este tipo de vehículo resultan muertos o heridos graves. En 2003 este porcentaje era del 6,9%.

Sin duda, uno de los motivos para explicar el descenso de las lesiones graves y mortales en turismo en zona urbana es el incremento registrado en el uso del cinturón de seguridad. Para conocer el nivel de uso de los accesorios de seguridad, desde 2005 se realizan estudios basados en observaciones de campo cuyos resultados nos indican un claro incremento de dieciocho puntos en los porcentajes del uso de cinturón de seguridad en todas las posiciones del vehículo. En el caso del conductor y del pasajero delantero ha pasado del 69% al 88% y 86% respectivamente, mientras que en el de los pasajeros traseros ha pasado del 47% al 62%.

Es importante destacar que el porcentaje de muertos en turismo que no llevaban puesto el cinturón en ciudad se ha reducido del 43% en el 2003 al 38% en el 2009. El uso de este elemento de protección en zona urbana, con velocidades bajas, es la diferencia entre producirse o no lesiones y es el motivo más directo del descenso de la gravedad de las lesiones de sus pasajeros.

Los accidentes de bicicleta en ciudad son leves

El importante incremento de la movilidad en bicicleta en los últimos años ha supuesto un importante incremento de accidentes con heridos leves, que ha pasado de 1.150 en el año 2003 a 1.947 en 2009. Pero su participación en la accidentalidad grave se mantiene estable: 15 muertos y 202 heridos graves en 2003 y 13 muertos y 221 heridos graves en 2009. Los accidentes en bicicleta son mayoritariamente colisiones frontolaterales, se producen durante el día y en los días laborables.

En un claro proceso de promoción del uso de la bicicleta por la ciudad, se debe proponer un diseño vial de carriles bici o de zonas de movilidad compartida que favorezca estos desplazamientos de forma segura y mensajes de civismo y autoprotección para sus usuarios.

Sin lugar a dudas, el transporte público es el modo más seguro para desplazarse por la ciudad

Se tiene constancia que no ha habido 1 usuario de autobús o autocar fallecidos y sólo 1.358 personas resultaron lesionadas, el 2% del total. Estos vehículos estuvieron implicados en el 3% de accidentes.

Los ayuntamientos deben tener un especial protagonismo en la política de seguridad vial porque más de la mitad de los accidentes con víctimas y el 22% de los fallecidos se dan en el ámbito urbano. Porque es en las ciudades donde se consolidan los hábitos en la conducción, porque los atropellos, los accidentes en los cruces, la disciplina en los semáforos o los problemas de aparcamiento son fenómenos típicamente urbanos. Y porque los municipios tienen una gran autonomía de funcionamiento.

El Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, elaborado por la DGT como guía para el desarrollo de planes en las ciudades, prioriza diez ámbitos de actuación, de los que destacamos: la protección de los usuarios vulnerables (peatones, bicicletas y motos) con medidas de diseño urbano que pacifiquen el tráfico, la vigilancia y control de las actuaciones insolidarias y los programas de información y prevención de las conductas de riesgo impulsados desde el ámbito comunitario (escolar, sanitario, sociocultural...). Es por ello que, en estrecha colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias, se ha elaborado un programa para promover la elaboración de planes de seguridad municipales en las ciudades de más de 20.000 habitantes.

Comparativa europea

La variación porcentual de los fallecidos por accidente de tráfico en el periodo 2001-2009 refleja el avance hacia el cumplimiento del objetivo europeo. La reducción de la UE en su conjunto ha sido del 36%, reducción insuficiente para alcanzar el objetivo. Letonia (-54%), España (-51%), Portugal y Estonia (-50% ambos) son los países que han logrado las mayores reducciones, de forma que estos países han alcanzado el objetivo europeo con antelación.

Figura 1. Disminución en los muertos por accidentes de tráfico en Europa, 2001-2009

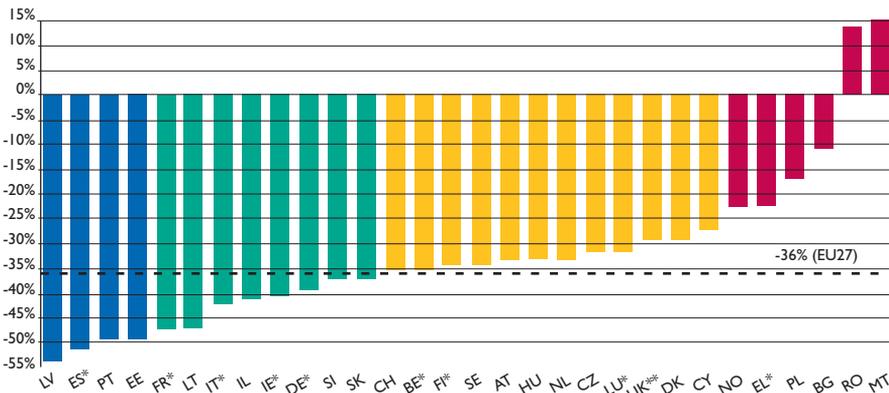


Fig. 1: Percentage change in road deaths between 2001 and 2009

*Provisional estimates were used for 2009 as final figures for 2009 were not yet available at the time of going to print.

**UK 2009: ETSC estimate for the whole UK based on EC CARE Quick indicator for GB only. The final count for GB will be available on the 24 June 2010 on www.dft.gov.uk/jprstatistics.

In Luxembourg and Malta, the numbers of road deaths are small and this subjects to substantial annual fluctuation.

Fuente: Informe anual PIN 2010. European Transport Safety Council.

En 2009, en la Unión Europea, el descenso de fallecidos respecto de 2008 ha sido del 11%. España ha registrado una reducción mayor, concretamente del 12%.

Figura 2. Disminución porcentual, 2008-2009

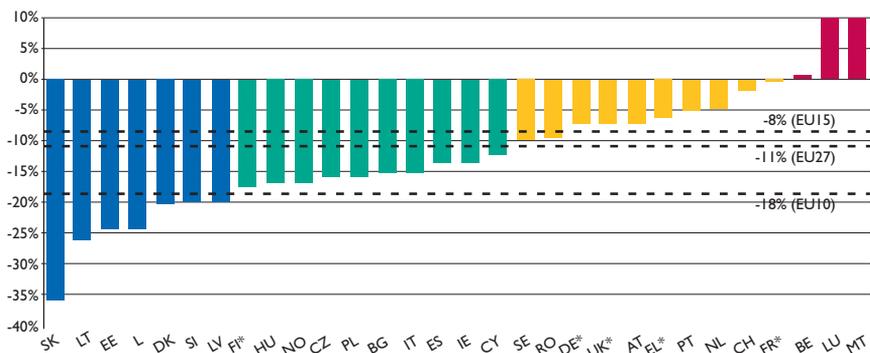


Fig. 3: Percentage change in road deaths between 2008 and 2009

*Provisional figures of national estimates based on provisional figures for 2009 were not available at the time of going to print.

**UK 2009: ETSC estimate for the whole UK based on EC CARE Quick indicator for GB only.

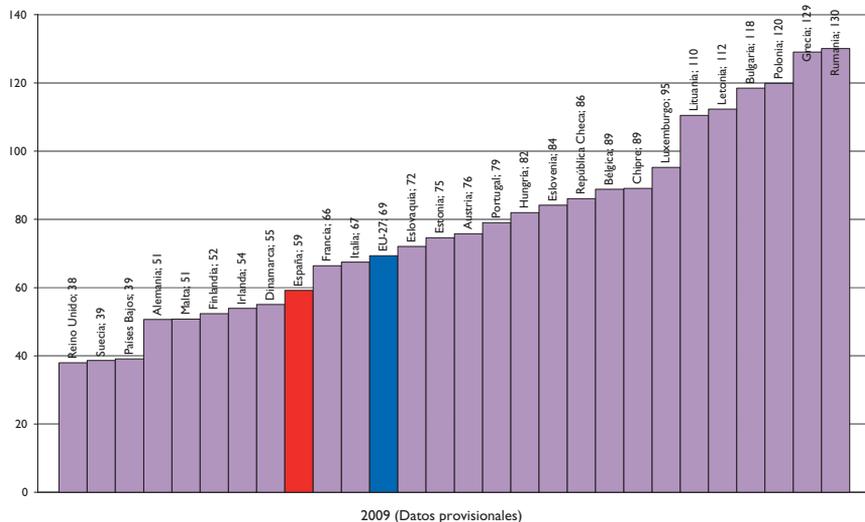
In Luxembourg and Malta, the numbers of road deaths are small and this subjects to substantial annual fluctuation.

Fuente: Informe anual PIN 2010. European Transport Safety Council.

El valor español, 59 muertos por millón de habitantes, se encuentra por debajo de la tasa de la Unión Europea, situada en 69 muertos por millón de habitantes, y muy próximo a la de países como Dinamarca, aunque aún se encuentra a una distancia considerable de países como Reino Unido, Suecia o Países Bajos. España ocupa el noveno lugar en la Europa de los 27 en la tasa de fallecidos por millón de población.

10

Figura 3. Muertos por millón de habitantes en la UE-27



Fuente CARE y Eurostat (población).

Contexto general: los principales datos de 2009

En el año 2009 se han registrado 2.714 muertos por accidentes de tráfico. Por sexto año consecutivo los muertos en accidente han descendido, alcanzando un descenso acumulado del 50%. 2.685 muertos menos que en 2003 y 7,4 muertos diarios menos que 2003.

El objetivo de reducción del 40% en la cifra de fallecidos para el año 2008 que determinó el Plan Estratégico de Seguridad Vial se alcanzó en 2008 y se consolida la tendencia en 2009. La gravedad de los accidentes ha disminuido desde que se inició el Plan.

Tabla 1. Evolución accidentes de tráfico: Total (carretera más zona urbana)

Total	2003	2004	2005	2006*	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2003
Accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	-5%	-12%
Fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	-12%	-50%
Heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	-16%	-47%
Heridos leves	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	-3%	-11%
Fallecidos por 100 accidentes	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,3	3,1		
Promedio diario de fallecidos	14,8	13,0	12,2	11,2	10,5	8,5	7,4		

* En el año 2006, se inició la implantación de un nuevo sistema de recogida de información de accidentes lo que incidió, en ese año, en el incremento del número total de accidentes con víctimas y en el número de heridos leves.

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En el año 2009 en carretera, se han registrado 2.130 víctimas mortales, un 14% menos que en 2008 y un 52% menos que en 2003. En lo que respecta a los heridos graves, en 2009 se observa un descenso del 21% respecto del año anterior y del 54% respecto de 2003.

Tabla 2. Evolución accidentes de tráfico carretera

Total	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2003
Accidentes con víctimas	47.567	43.787	402.624	49.221	49.820	43.831	40.789	-7%	-14%
Fallecidos	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	-14%	-52%
Heridos graves	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	-21%	-54%
Heridos leves	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	-4%	-10%
Fallecidos por 100 accidentes	9,4	8,8	8,6	6,8	6,2	5,6	5,2		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Se consideran accidentes de tráfico en zona urbana aquellos que han tenido lugar en el entramado urbano o en travesías, y se consideran víctimas de dichos accidentes aquellas personas que constan en el registro de accidentes como personas implicadas con lesiones leves, graves o fallecidas.

En zona urbana, en el año 2009, se han registrado 584 víctimas mortales, lo que supone un descenso significativo del 8% respecto de 2008, observándose también disminuciones en el número de heridos graves y leves.

En el período 2003-2009, los accidentes con víctimas se han reducido de 52.420 a 47.462, esto es, un descenso del 9%. Las víctimas mortales han pasado de 919 a 584, un 36% menos, y los heridos graves y leves de 71.163 a 62.038, un 13% menos. El índice de letalidad –número de muertos por cada 1.000 víctimas– se ha reducido a 9,33.

Tabla 3. Evolución accidentes de tráfico zona urbana

Total	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2003
Accidentes con víctimas	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	-4%	-9%
Fallecidos	919	900	790	737	741	634	584	-8%	-36%
Heridos graves	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	-4%	-29%
Heridos leves	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	-2%	-11%
Fallecidos por 100 accidentes	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5	1,3	1,2		
Letalidad (x 1.000 víctimas)	12,75	13,20	12,19	10,98	11,15	9,86	9,33		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Respecto de las cifras totales de 2009, el ámbito urbano ha registrado el 54% del total de accidentes con víctimas, el 22% de los fallecidos por accidente de tráfico y el 50% de los heridos por esa causa.

Tabla 4. Distribución de los accidentes de tráfico con víctimas según localización. Carretera y zona urbana, 2009

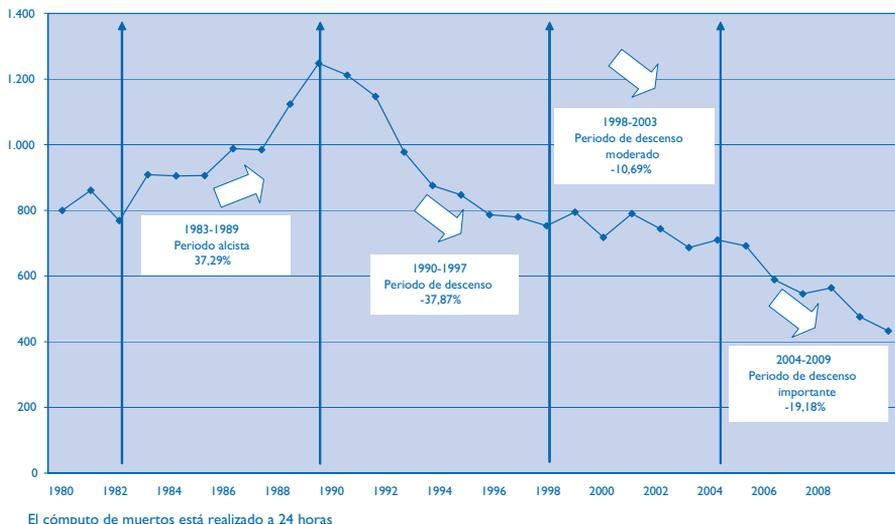
	Carretera	Zona urbana	Total
Accidentes con víctimas	40.789	47.462	88.251
Fallecidos	2.130	584	2.714
Heridos (graves y leves)	62.928	62.038	124.966
Fallecidos por cien accidentes	5,2	1,2	3,1
Fallecidos por millón de población			59

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

La evolución de las víctimas mortales por accidente de tráfico desde el año 1980 hasta el 2009 muestra una clara tendencia descendente a partir de los 90. En la Figura 4 se pueden apreciar cuatro importantes etapas: fuerte incremento en el periodo 1982-1989 (+37,29%); fuerte descenso entre 1990 y 1997 (-37,87%); a continuación inicio de un descenso moderado (-10,69%) entre los años 1998 y 2003; finalmente, entre los años 2004 y 2009, consolidación de la tendencia descendente (-37,4%).

Si en carretera el descenso en el periodo 2003-2009 ha sido del 52%, en zona urbana estamos situados en un 36%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.

Figura 4. Evolución del número de muertos en accidente de tráfico en zona urbana, 1980-2009



Fuente: Dirección General de Tráfico.

Localización de los accidentes

Travesías: El número de accidentes con víctimas en travesía fue 800 en el año 2009, lo que supone un 1,3% sobre el total de accidentes en zona urbana. En ellas fallecieron 60 de las 584 personas que fallecieron en zona urbana, es decir, un 10% sobre el total y resultaron heridas graves y leves 836, un 1,3% sobre el total de heridos.

Cruces: Suelen ser el 50% de los accidentes en zona urbana. En el año 2009 representaron el 48%. En ellos fallecieron 210 personas (el 36% del total de muertos en zona urbana) y resultaron heridas 29.907 personas, el 48% de los heridos en zona urbana.

Características por edad y género

Víctimas mortales

Tomando los grupos de edad en intervalos de 10 años, se observa que en 2009, por primera vez, el grupo de edad de las personas de 75 años y más ha registrado el mayor número de fallecidos en zona urbana, suponiendo el 19,5% de los fallecidos. Durante el periodo 2003-2009 su cifra se ha reducido en un 13,6%, es decir, menos que la cifra global. De las 114 personas fallecidas de ese grupo de edad, 102 han fallecido como peatones, es decir el 89%.

El grupo de 15 a 24 y el de 25 a 34 años han sido los siguientes más afectados, representando ambos el 17,5% de los fallecidos. En los últimos años ha sido el grupo de 15 a 24 años el que mayor porcentaje de reducción presenta (-57,1%), contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.

Tabla 5. Edad de los fallecidos en zona urbana en España. Periodo 2003-2009

Grupo de edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Distribución % 2009	Dif. % 2009/2003
0-14	32	31	32	34	37	30	20	3,4%	-37,5%
15-24	238	215	178	159	158	130	102	17,5%	-57,1%
25-34	153	148	144	139	135	110	102	17,5%	-33,3%
35-44	80	112	77	85	78	71	76	13,0%	-5,0%
45-54	61	66	70	51	69	62	63	10,8%	3,3%
55-64	51	58	63	60	61	42	41	7,0%	-19,6%
65-74	74	75	70	79	63	49	52	8,9%	-29,7%
75 y más	132	132	126	108	117	116	114	19,5%	-13,6%
No especificada	98	63	30	22	23	24	14	2,4%	-85,7%
Total	919	900	790	737	741	634	584	100,0%	-36,5%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En zona urbana, los hombres siguen siendo el colectivo más afectado en los accidentes de circulación presentando diferencias muy significativas con respecto a las mujeres. El 68,8% de los fallecidos en zona urbana eran hombres y el 30,8% mujeres. Por grupos de edad, los hombres tienen una representación mayor que las mujeres en todos los grupos, excepto en el de 55 a 64 años y en el de 75 años y más, en que el porcentaje es similar.

Tabla 6. Edad y género de los fallecidos en zona urbana en España. 2009

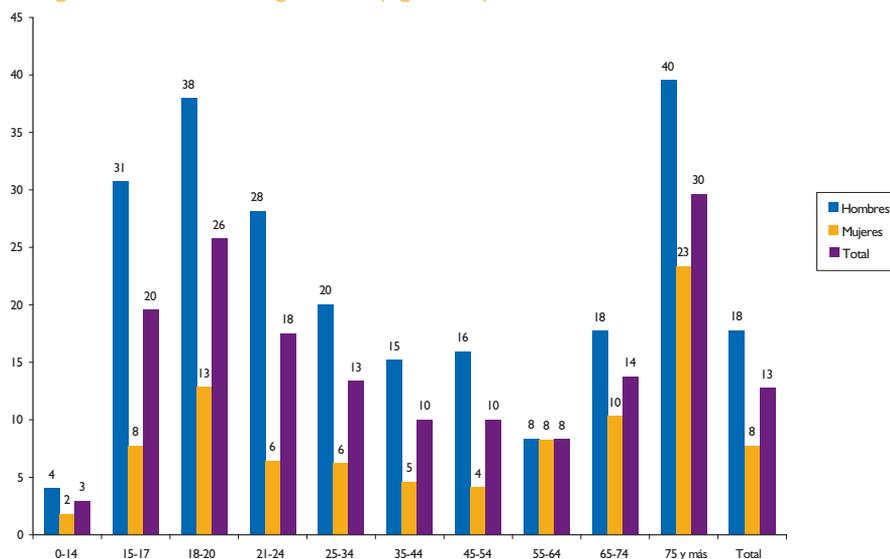
Grupo de edad	Hombres	Mujeres	% Hombres	% Mujeres
0-14	14	6	70,0%	30,0%
15-24	81	21	79,4%	20,6%
25-34	79	23	77,5%	22,5%
35-44	59	17	77,6%	22,4%
45-54	50	13	79,4%	20,6%
55-64	20	21	48,8%	51,2%
65 -74	31	21	59,6%	40,4%
75 y más	59	55	51,8%	48,2%
No especificada	9	3	64,3%	21,4%
Total	402	180	68,8%	30,8%

Si relativizamos la cifra de fallecidos respecto de la población, observamos que los hombres doblan a las mujeres en la tasa de fallecidos por millón de población, y que esa diferencia se incrementa en los grupos más jóvenes y se acorta a partir de los 55 años, volviendo a aumentar a partir de los 75.

En cuanto a los grupos de edad es el grupo de 75 años y más el que mayor tasa presenta, 30 fallecidos por millón de población. Los hombres de ese grupo tienen una tasa de 40.

Los jóvenes de 15 a 24 años registran una tasa de 20 fallecidos por millón de población y, dentro de este grupo, el de 18 a 20 años la supera con 26 fallecidos por millón de población. Los hombres de 18 a 20 años tienen una tasa de 38.

Figura 5. Muertos según edad y género por millón de habitantes. Año 2009



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Víctimas (heridos + víctimas mortales)

El grupo de edad de 16 a 29 años, es el más afectado por los accidentes de tráfico en zona urbana, ya que representa el 35,1%, si bien en los últimos años se observa una tendencia positiva al haberse visto reducido entre 2003-2009 dicho porcentaje en 6 puntos.

En el año 2009, los hombres representaron un 61% de todas las víctimas en zona urbana, 38.065 sobre un total de 62.622. Además, los hombres son los que están involucrados en mayor número de accidentes de tráfico para todos los grupos de edades salvo para el de los mayores de 74 años, casi duplicando el número de víctimas masculinas a las femeninas entre los 16 y los 44 años.

Tabla 7. Edad de las víctimas en zona urbana en España. Periodo 2003-2009

Grupo de edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<16	5,7%	5,9%	6,1%	5,7%	5,3%	5,5%	5,2%
16-29	41,5%	40,5%	41,4%	40,8%	39,5%	37,1%	35,1%
30-44	22,2%	22,6%	24,6%	25,8%	26,9%	28,3%	30,1%
45-59	10,5%	10,8%	11,9%	12,0%	12,6%	13,1%	14,3%
60-74	5,8%	5,9%	6,1%	5,8%	5,7%	6,2%	6,4%
>74	3,0%	3,3%	3,2%	3,2%	3,4%	3,8%	4,2%
Desconocido	11,3%	11,0%	6,7%	6,8%	6,6%	5,9%	4,5%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Tabla 8. Edad y género de las víctimas en zona urbana en España. Año 2009

Grupo de edad	Hombres		Mujeres		Desconocido		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
<16	1.874	4,9%	1.394	5,9%	16	2,0%	3.284	5,2%
16-29	13.861	36,4%	8.058	33,9%	55	6,8%	21.974	35,1%
30-44	12.189	32,0%	6.648	28,0%	28	3,4%	18.865	30,1%
45-59	5.407	14,2%	3.547	14,9%	21	2,6%	8.975	14,3%
60-74	2.215	5,8%	1.800	7,6%	6	0,7%	4.021	6,4%
>74	1.229	3,2%	1.399	5,9%	26	3,2%	2.654	4,2%
Desconocido	1.290	3,4%	898	3,8%	661	81,3%	2.849	4,5%
Total	38.065	100,0%	23.744	100,0%	813	100,0%	62.622	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Accidentalidad según medio de desplazamiento

Los peatones son los más afectados por los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana si se considera el porcentaje de fallecidos, ya que suponen el 46,1% sobre el total, el porcentaje más alto en los últimos años. Esta cifra se venía manteniendo estable durante los últimos años (con un mínimo en 2002 del 37,5% y un máximo del 42% en 2005 y en 2008).

18

Le siguen en importancia los muertos que viajaban en moto (motocicletas y ciclomotores). Resulta preocupante el incremento que se venía produciendo en los últimos años ya que se pasó de representar el 28% de las víctimas mortales en el año 2000 al 36% en 2007. Esta subida se puede achacar fundamentalmente a las motocicletas. Sin embargo, a partir de 2008 se observa un ligero descenso de estos porcentajes situándose en 2009 en el 31%.

En cuanto a los heridos, los usuarios de turismos son los más afectados, con un 39,5% del total de heridos, siguiéndoles, en grado de importancia, las motos, si bien podemos señalar que los ciclomotores han mejorado en 15,5 puntos desde el año 2000.

Tabla 9. Víctimas según el medio de desplazamiento en zona urbana, 2000-2009

Vehículo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Heridos (%)										
Turismo	37,8%	40,6%	42,3%	43,0%	41,3%	39,3%	37,6%	36,6%	38,0%	39,5%
Motocicleta	10,3%	10,4%	10,0%	10,0%	10,9%	13,7%	16,1%	18,9%	19,5%	20,9%
Ciclomotor	31,4%	28,6%	26,7%	25,6%	25,5%	24,8%	23,9%	22,4%	19,3%	15,9%
Otros	6,0%	6,1%	6,2%	6,8%	7,1%	7,0%	7,5%	7,5%	8,1%	8,7%
Peatones	14,5%	14,4%	14,7%	14,6%	15,1%	15,2%	14,9%	14,6%	15,0%	15,1%

Vehículo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fallecidos (%)										
Turismo	25,4%	25,2%	26,6%	26,1%	25,1%	18,7%	20,9%	17,0%	19,4%	17,3%
Motocicleta	9,6%	11,0%	11,8%	11,0%	10,7%	14,4%	15,3%	21,7%	21,5%	19,3%
Ciclomotor	18,5%	19,9%	19,0%	18,6%	19,4%	17,6%	18,0%	14,5%	12,3%	11,6%
Otros	4,7%	5,2%	4,9%	4,8%	6,7%	7,2%	5,6%	5,8%	4,9%	5,7%
Peatones	41,8%	38,7%	37,5%	39,5%	38,1%	42,0%	40,2%	41,0%	42,0%	46,1%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

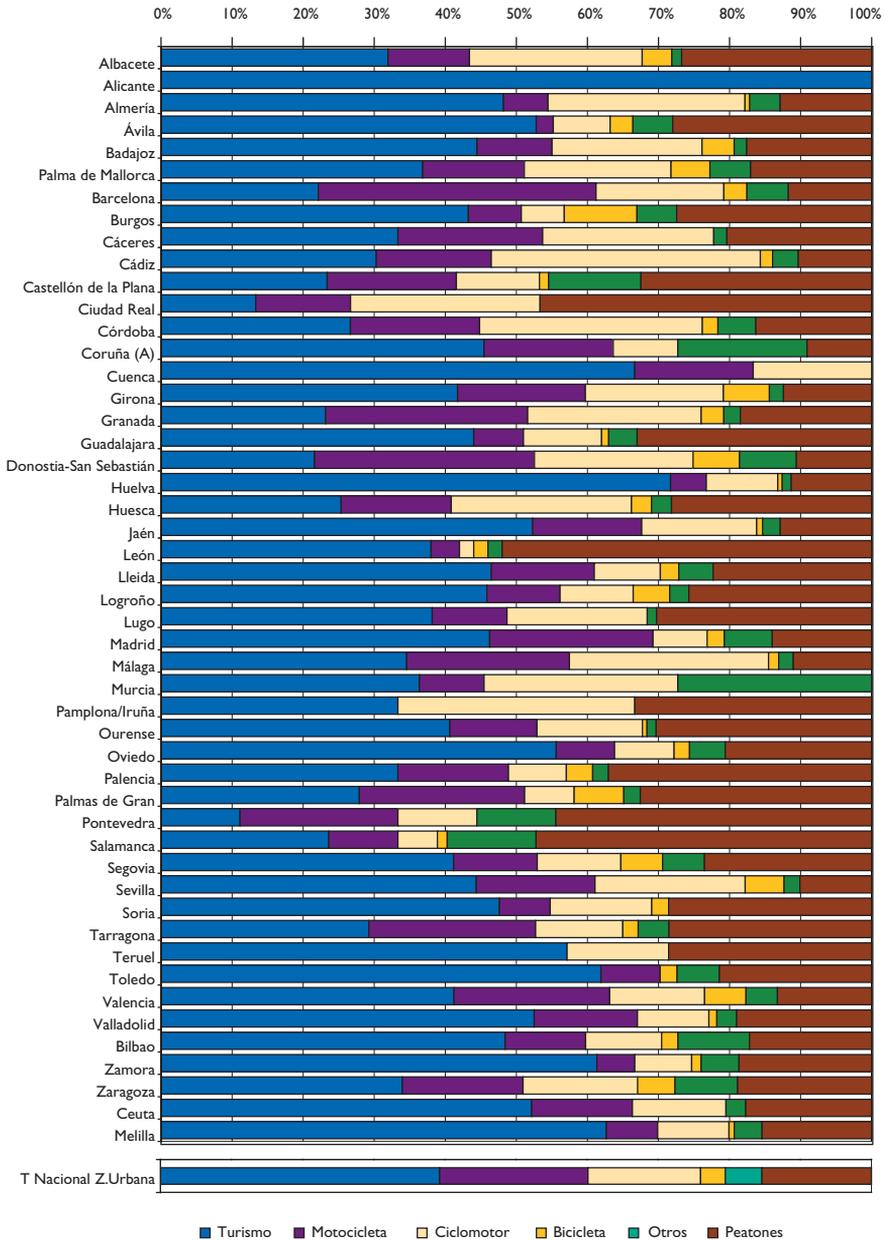
Tablas 10 y 11. Gravedad de las víctimas según medio de desplazamiento en accidentes con víctimas

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Turismo										
Fallecido	271	245	243	239	226	148	154	126	123	101
Grave	2.173	2.013	2.004	1.863	1.577	1.320	1.219	1.081	913	891
Leve	26.229	28.038	28.761	28.664	26.153	23.754	23.716	22.992	23.298	23.598
Motocicletas										
Fallecido	103	107	108	101	96	114	113	161	136	113
Grave	930	784	853	795	917	1.085	1.258	1.385	1.314	1.416
Leve	6.854	6.931	6.413	6.322	6.421	7.688	9.433	11.033	11.108	11.545
Ciclomotores										
Fallecido	198	194	173	171	175	139	133	107	78	68
Grave	3.186	2.722	2.490	2.167	2.131	2.047	1.782	1.430	1.150	859
Leve	20.466	18.543	16.980	16.035	15.061	13.801	14.067	13.267	11.123	8.991
Bicicleta										
Fallecido	23	22	18	15	21	23	20	22	11	13
Grave	181	196	193	202	200	214	189	197	205	221
Leve	1.007	1.077	1.077	1.150	1.281	1.244	1.251	1.376	1.676	1.947
Peatones										
Fallecido	447	377	343	363	343	332	296	304	266	269
Grave	2.485	2.156	2.141	2.039	2.136	2.051	1.919	1.783	1.634	1.585
Leve	8.478	8.561	8.572	8.340	8.039	7.690	7.999	7.819	7.922	7.786

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Turismo (%)										
Fallecido	0,90%	0,80%	0,80%	0,80%	0,80%	0,60%	0,60%	0,50%	0,50%	0,41%
Grave	7,60%	6,60%	6,50%	6,10%	5,60%	5,20%	4,90%	4,50%	3,80%	3,62%
Leve	91,50%	92,50%	92,80%	93,20%	93,60%	94,20%	94,50%	95,00%	95,70%	95,97%
Motocicletas (%)										
Fallecido	1,30%	1,40%	1,50%	1,40%	1,30%	1,30%	1,00%	1,30%	1,10%	0,86%
Grave	11,80%	10,00%	11,60%	11,00%	12,30%	12,20%	11,60%	11,00%	10,50%	10,81%
Leve	86,90%	88,60%	87,00%	87,60%	86,40%	86,50%	87,30%	87,70%	88,40%	88,32%
Ciclomotores (%)										
Fallecido	0,80%	0,90%	0,90%	0,90%	1,00%	0,90%	0,80%	0,70%	0,60%	0,69%
Grave	13,40%	12,70%	12,70%	11,80%	12,30%	12,80%	11,20%	9,70%	9,30%	8,66%
Leve	85,80%	86,40%	86,40%	87,30%	86,70%	86,30%	88,00%	89,60%	90,10%	90,65%
Peatones (%)										
Fallecido	3,90%	3,40%	3,10%	3,40%	3,30%	3,30%	2,90%	3,10%	2,70%	2,79%
Grave	21,80%	19,40%	19,40%	19,00%	20,30%	20,40%	18,80%	18,00%	16,60%	16,44%
Leve	74,30%	77,20%	77,50%	77,60%	76,40%	76,30%	78,30%	78,90%	80,70%	80,77%

En ciudad, los peatones son los más vulnerables, seguidos de los usuarios de las motocicletas. Solo el 4,03% de los lesionados usuarios de turismo implicados en accidente resultan heridos graves o muertos. El uso masivo de los cinturones de seguridad podría reducir aún más este porcentaje.

Figura 6. Distribución de las víctimas en accidente de tráfico en las capitales de provincia según modo de transporte. España, 2009. (%)



Tipo de accidente

En zona urbana, en los accidentes con víctimas no mortales, las colisiones frontolaterales son el tipo de accidente más frecuente (27,4%), seguido del atropello a peatón (18,3%). En los accidentes mortales, ese orden se invierte, pasando a ocupar el atropello el primer lugar (46,3%).

Tabla 12. Tipo de accidente según presencia de víctimas mortales en zona urbana, 2009

	Accidentes con víctimas no mortales	Accidentes mortales
Colisión frontal	2,2%	5,5%
Colisión frontolateral	27,4%	11,9%
Colisión lateral	9,5%	3,3%
Colisión por alcance	18,6%	2,9%
Colisión múltiple	5,0%	3,1%
Otro tipo de colisión	4,0%	4,8%
Atropello a peatón	18,3%	46,3%
Vuelco en calzada	3,2%	2,4%
Salida de la vía por la izquierda	1,0%	4,5%
Salida de la vía por la derecha	3,8%	9,0%
Otros	6,9%	6,4%

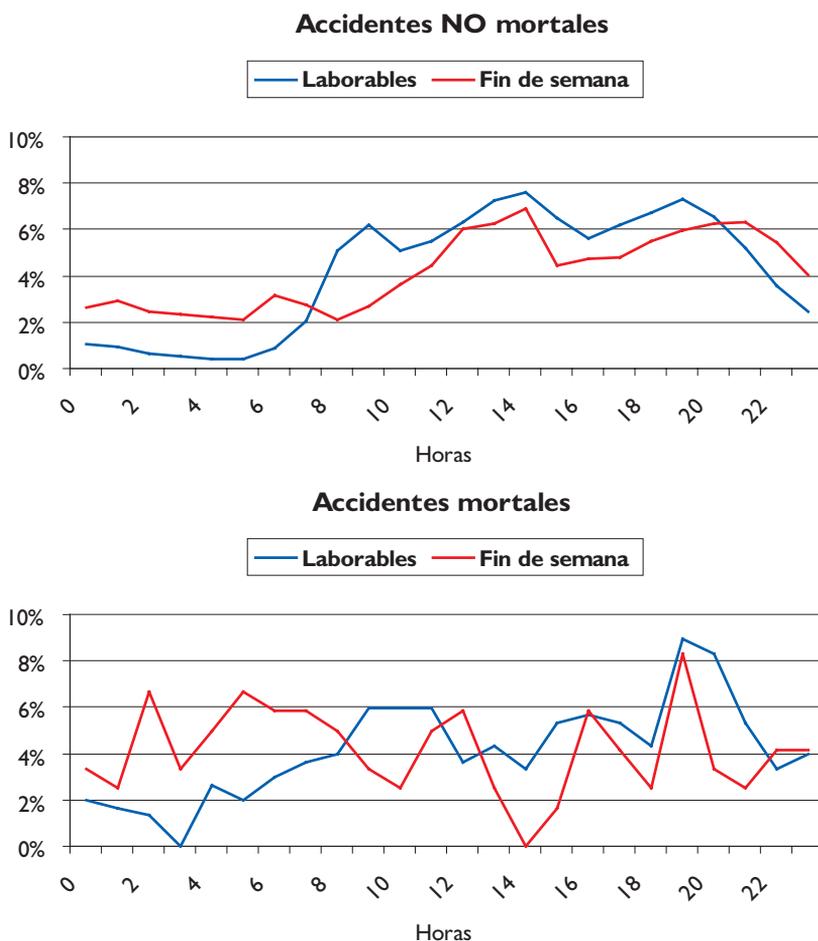
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Días de la semana

Los accidentes de tráfico en zona urbana se concentran en los días laborables, entre las 8 de la mañana y las 10 de la noche, mayoritariamente. Las horas punta, por lo que a accidentes se refiere, son las 14 horas y las 19 horas.

En zona urbana, al contrario de lo que sucede en la carretera, es durante el fin de semana cuando se producen menos accidentes, sin embargo, estos son más graves, de manera que el índice de gravedad –muertos por cada cien accidentes– es mayor. En 2009, durante el fin de semana, se registraron el 26,9% de los fallecidos en zona urbana (157).

Figuras 7 y 8. Día de la semana y hora del accidente. 2009



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

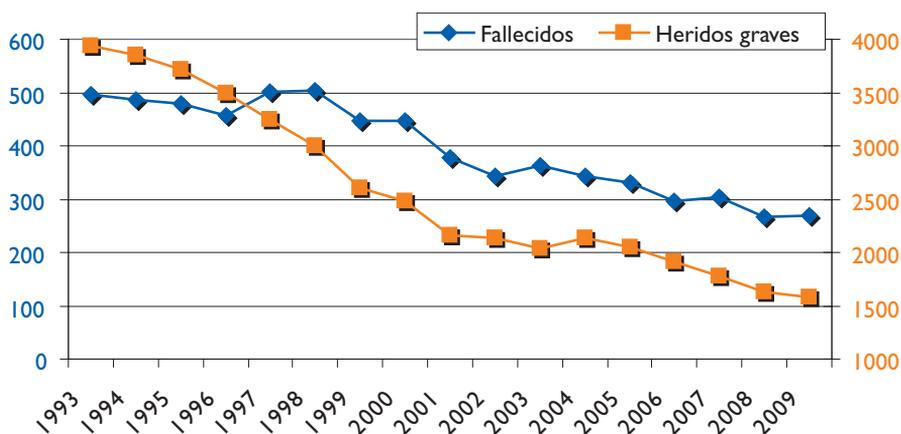
Los peatones en zona urbana

Los peatones son un colectivo que representa, dentro de la zona urbana:

- El 46% de los fallecidos.
- El 30,6% de los heridos graves.
- El 13,7% de los heridos leves.

Esta diferencia en los porcentajes viene a resaltar la alta fragilidad de los viandantes en este tipo de accidentes.

Figura 9. Evolución de la accidentalidad en los peatones en los últimos años



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Tabla 13. Peatones víctimas según lesividad. Años 2003-2009

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008	2009/2003
Fallecidos*	363	343	332	296	304	266	269	1,13%	-25,90%
Heridos graves	2.039	2.136	2.051	1.919	1.783	1.634	1.585	-3,00%	-22,27%
Heridos leves	8.340	8.039	7.690	7.999	7.819	7.922	7.787	-1,70%	-6,63%
Víctimas	10.742	10.518	10.073	10.214	9.906	9.822	9.372	-4,58%	-12,75%

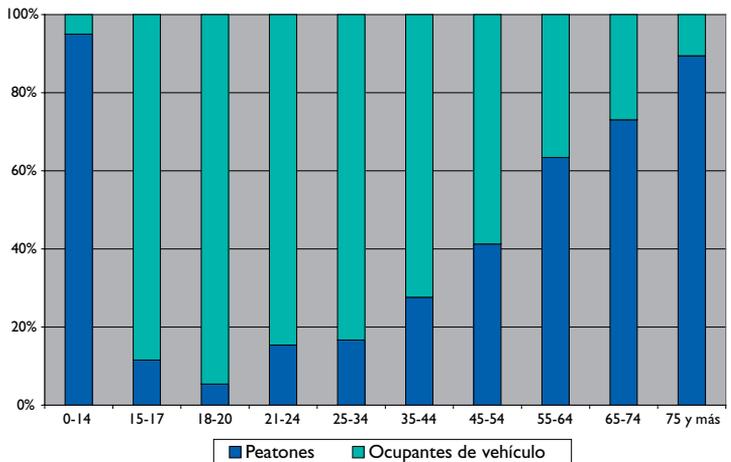
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En el período 2003-2009 se ha producido un descenso del 25,9% en el número de peatones fallecidos y del 22,27% en el de heridos graves.

Edad

Teniendo en cuenta la edad de los peatones fallecidos se observa que presentan elevados porcentajes tanto para los niños –hasta los 14 años– como para las personas mayores –a partir de los 65 años. Por otro lado, los peatones que se encuentran comprendidos en los intervalos de edad intermedios –de los 15 años hasta los 34 años– que han fallecido en accidente de tráfico muestran una distribución por debajo del 20%, experimentando, a partir de los 35 años, incrementos paulatinos para el resto de edades.

Figura 10. Distribución víctimas mortales según tipo de usuario. Año 2009

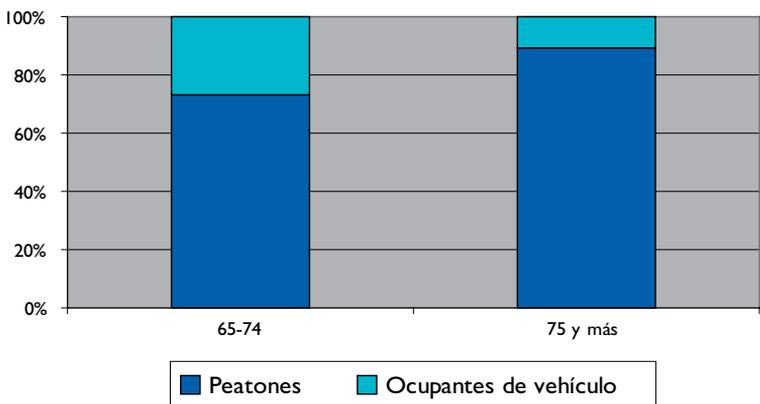


Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Deteniéndose en los grupos de edad de más de 64 años, el 27% de los peatones fallecidos para estos grupos de edad tenían entre 65 y 74 años por lo que el 73% de ellos tenían más de 75 años (102 de los 140 peatones muertos de este grupo de edad).

Si vemos el porcentaje de peatones fallecidos sobre el total de muertos en estos grupos de edad, se observa una notable diferencia entre los fallecidos entre 65 y 74 años, donde el 73% de los fallecidos fueron peatones, y el grupo de más de 74 años, donde este porcentaje se eleva hasta el 89%.

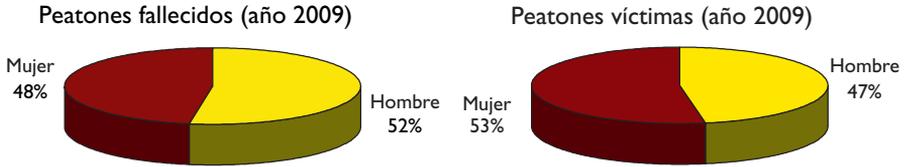
Figura 11. Distribución víctimas mortales según tipo de usuario. Año 2009



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Dentro de los peatones, el 48% de los fallecidos y el 53% de las víctimas son mujeres, valores que están muy por encima del 17% y del 35% que representan, respectivamente, las mujeres fallecidas y heridas graves como ocupantes de un vehículo.

Figuras 12 y 13. Distribución víctimas mortales según género y lesividad. Año 2009



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Infracciones de los peatones

En el año 2009, el 24,4% de los peatones que resultaron víctimas de un accidente de tráfico cometió alguna infracción. Este porcentaje se eleva hasta el 33% en el caso de los fallecidos.

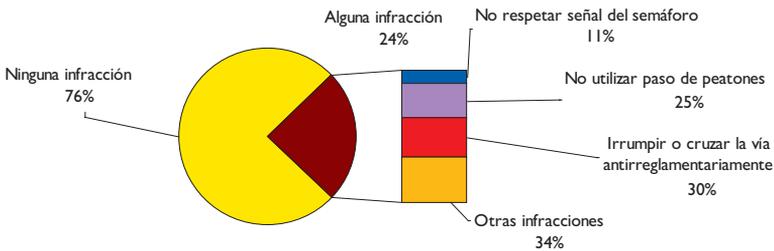
Tabla 14. Peatones víctimas que cometieron una infracción. Año 2009

	Infractor		No infractor	
	Número	%	Número	%
Fallecidos	89	33,1%	180	66,9%
Heridos graves	490	30,9%	1.095	69,1%
Heridos leves	1.777	22,8%	6.009	77,2%
Víctimas	2.356	24,4%	7.284	75,6%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Las infracciones que más se cometen entre los peatones que fueron víctima de un accidente, son irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente, con un 30%, y no utilizar el paso de peatones, un 25%.

Figura 14. Distribución de las infracciones en víctimas



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Acciones del peatón

El 35,3% de los peatones lesionados o fallecidos en un accidente de tráfico de tráfico se encontraban cruzando fuera de una intersección, mientras que un 31,6% lo hacía dentro de ella.

Tabla 15. Peatones víctimas según acción del peatón

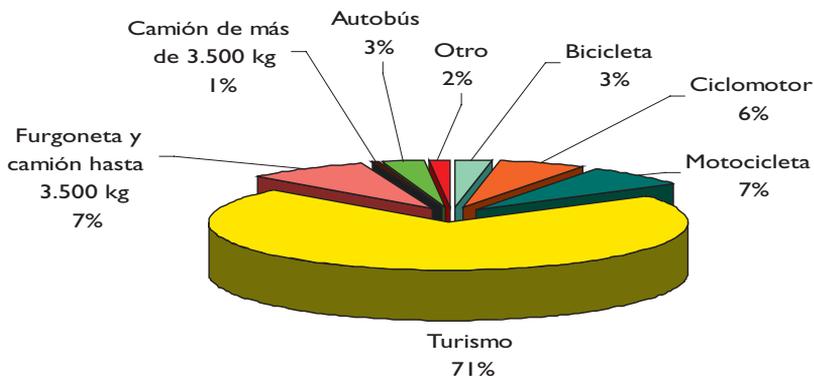
Atravesando intersección	31,6%
Cruzando calzada fuera intersección	35,3%
En la calzada por su derecha	4,0%
En la calzada por su izquierda	1,8%
Sobre acera o refugio	5,1%
Otra acción	22,3%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Vehículos implicados en los atropellos

Los turismos resultan ser los vehículos implicados en atropellos de peatones que mayores porcentajes presentan (un 71,59%), seguidos, en grado de incidencia, por las furgonetas y camiones de hasta 3.500 kg, en un 8,34% de los casos, y por los vehículos de dos ruedas –motocicletas y ciclomotores–, en un 7,09% y 5,74% respectivamente.

Figura 15. Distribución de los vehículos implicados en atropellos



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Por día de la semana, los accidentes con víctimas con algún peatón involucrado en días laborables no tiene una frecuencia muy distinta, en torno al 16%, siendo algo menor el lunes, con 15,8%. Los fines de semana, los accidentes con peatones involucrados disminuyen hasta el 10,6% el sábado y el 7,3% del domingo.

Tabla 16. Accidentes con peatones involucrados por día de la semana (2009)

	Número	%
Lunes	1.461	15,8%
Martes	1.523	16,5%
Miércoles	1.551	16,8%
Jueves	1.518	16,4%
Viernes	1.546	16,7%
Sábado	981	10,6%
Domingo	671	7,3%
Total	9.251	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

La bicicleta en zona urbana

13 ciclistas fallecieron en el año 2009 en zona urbana. Esta cifra es un 13% inferior a la del 2003, y un 18% más que en 2008. Si nos detenemos en el número de heridos graves, vemos que se ha mantenido en torno a los 200 en los últimos años.

Tabla 17. Víctimas ocupantes de bicicleta en zona urbana

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008	2009/2003
Muertos	15	21	23	20	22	11	13	18%	-13%
Heridos graves	202	200	214	189	197	205	221	8%	9%
Heridos leves	1.150	1.281	1.244	1.251	1.376	1.676	1.947	16%	69%
Víctimas	1.367	1.502	1.481	1.460	1.595	1.892	2.181	15%	60%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Hora y día de la semana

Los accidentes en los que al menos un ocupante de bicicleta resulta como víctima del mismo, ocurren mayoritariamente durante el día y en días laborables, como nos indican las dos siguientes tablas:

Tabla 18. Accidentes con al menos un ocupante de bicicleta víctima. Año 2009

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
00:00 - 00:59	1	0	3	1	1	4	3	13
01:00 - 01:59	2	4	0	3	3	1	1	14
02:00 - 02:59	0	0	1	0	1	5	3	10
03:00 - 03:59	0	0	0	1	1	1	4	7
04:00 - 04:59	1	0	0	0	2	4	2	9
05:00 - 05:59	0	1	1	1	0	2	1	6
06:00 - 06:59	5	5	1	3	0	0	0	14
07:00 - 07:59	5	3	5	6	8	2	1	30
08:00 - 08:59	10	14	15	18	20	1	6	84
09:00 - 09:59	22	24	22	32	21	14	10	145
10:00 - 10:59	12	13	18	12	12	16	18	101
11:00 - 11:59	22	20	19	20	17	19	23	140
12:00 - 12:59	15	21	11	28	18	28	25	146
13:00 - 13:59	26	21	23	20	29	19	21	159
14:00 - 14:59	21	16	24	16	19	14	20	130
15:00 - 15:59	19	23	15	21	19	6	9	112
16:00 - 16:59	25	17	25	22	20	9	11	129
17:00 - 17:59	18	25	32	27	23	8	8	141
18:00 - 18:59	20	32	24	34	25	17	12	164
19:00 - 19:59	33	25	23	26	22	17	16	162
20:00 - 20:59	39	37	30	22	17	13	15	173
21:00 - 21:59	20	21	26	25	21	18	12	143
22:00 - 22:59	5	14	11	8	15	8	9	70
23:00 - 23:59	3	2	6	5	5	2	5	28
Total	324	338	335	351	319	228	235	2.130

Tabla 19. Accidentes con al menos un ocupante de bicicleta muerto o herido grave

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
00:00 - 00:59	0	0	0	1	0	0	0	1
01:00 - 01:59	0	0	0	0	1	0	0	1
02:00 - 02:59	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:59	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:59	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:59	0	0	0	0	0	1	0	1
06:00 - 06:59	0	0	1	2	0	0	0	3
07:00 - 07:59	2	0	0	2	2	0	1	7
08:00 - 08:59	1	0	1	1	1	0	1	5
09:00 - 09:59	4	3	2	3	2	4	1	19
10:00 - 10:59	3	1	2	1	0	1	2	10
11:00 - 11:59	3	5	2	1	3	1	2	17
12:00 - 12:59	1	2	2	2	2	5	4	18
13:00 - 13:59	6	4	1	3	4	0	3	21
14:00 - 14:59	2	2	2	0	0	0	4	10
15:00 - 15:59	1	3	1	0	3	1	0	9
16:00 - 16:59	1	1	2	2	1	1	0	8
17:00 - 17:59	2	1	3	5	0	0	1	12
18:00 - 18:59	3	3	3	3	3	4	0	19
19:00 - 19:59	3	1	2	3	6	2	2	19
20:00 - 20:59	8	4	4	3	4	3	2	28
21:00 - 21:59	4	2	3	1	2	3	2	17
22:00 - 22:59	4	1	0	0	1	0	0	6
23:00 - 23:59	1	0	0	1	0	1	0	3
Total	49	33	31	34	35	27	25	234

Tipo de accidente

Si nos detenemos a estudiar estos accidentes por tipo, vemos que mayoritariamente (el 48%) se debe a una colisión frontolateral con otro vehículo.

Tabla 20. Accidentes según la gravedad de los ocupantes de bicicleta

	Mortal	Grave	Leve	Total
Colisión frontal	1	8	71	80
Colisión frontolateral	1	108	914	1.023
Colisión lateral	1	35	249	285
Otras colisiones	1	32	294	327
Atropello a peatón	0	7	58	65
Salida de la vía	2	4	33	39
Otro	2	32	277	311
Total	8	226	1.896	2.130

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Accidentes de moto en zona urbana

Debido al elevado número de víctimas en motocicleta que ha habido en los últimos años en nuestro país, nos vamos a detener en este tipo de vehículos. Las víctimas mortales de motocicleta en zona urbana han aumentado un 12% desde el año 2003, aunque en 2009 en relación al año anterior se ha registrado un descenso del 17%. Este descenso ha sido superior al que se ha registrado en carretera.

Tabla 21. Fallecidos en motocicleta. 2003-2009

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008	2009/2003
Carretera	266	304	358	368	471	359	325	-9%	22%
Zona Urbana	101	96	114	113	161	136	113	-17%	12%
Total	367	400	472	481	632	495	438	-12%	19%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En el año 2009, en zona urbana, las motocicletas estuvieron implicadas en 12.507 accidentes con víctimas, un 3% más que en el año 2008, donde ocurrieron 12.146 accidentes de este tipo.

Un 51,7% de estos accidentes ocurrieron en una intersección, mientras que tan solo el 4,5% ocurrieron en una curva.

Por edad, el mayor número de ocupantes de motocicletas involucradas y víctimas corresponden al tramo de edad comprendido entre los 16-44 años, con un 74,9% de ocupantes implicados en un accidente y un 75,6% entre las víctimas.

Por sexo, hay una mayor proporción (4 de cada 5) de varones, tanto en ocupantes involucrados como en víctimas, a excepción del tramo de edad de los menores de 16 años, en donde tanto el número de implicados como el de víctimas de cada sexo es aproximadamente el mismo.

Tabla 22. Ocupantes de motocicleta implicados y víctimas en accidentes por edad en 2009

	Implicados				Víctimas			
	Desconocido	Mujer	Varón	Total	Desconocido	Mujer	Varón	Total
<16	0,0	1,9	0,4	0,7	0,0	1,8	0,4	0,7
16-29	2,8	32,7	27,0	27,9	5,5	32,5	26,8	27,9
30-44	4,3	46,0	47,8	47,0	10,9	46,4	48,2	47,7
45-59	6,4	15,6	19,0	18,3	14,5	15,8	18,9	18,3
60-74	0,0	0,9	2,9	2,5	0,0	0,9	2,9	2,5
>74	0,7	0,3	0,4	0,4	1,8	0,2	0,4	0,4
Desconocido	85,8	2,6	2,3	3,2	67,3	2,4	2,3	2,6

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Tabla 23. Ocupantes de motocicleta implicados y víctimas en accidentes por sexo en 2009

	Implicados			Víctimas (%)		
	Desconocido	Mujer	Varón	Desconocido	Mujer	Varón
<16	0,0	51,5	48,5	0,0	48,9	51,1
16-29	0,1	22,2	77,7	0,1	22,9	77,0
30-44	0,1	18,5	81,4	0,1	19,1	80,8
45-59	0,3	16,2	83,5	0,3	17,0	82,7
60-74	0,0	7,0	93,0	0,0	7,1	92,9
>74	1,7	12,1	86,2	2,1	10,4	87,5
Desconocido	26,7	15,4	57,9	10,9	18,2	70,9
Total	1,0	18,9	80,1	0,4	19,6	80,0

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

En el año 2009, el 45,7% de los accidentes fueron colisiones frontolaterales o laterales y el 18,0% fueron alcances.

Tabla 24. Accidentes con alguna moto implicada por tipo de accidente, 2009

Tipo accidente	%
Colisión frontal	2,0
Colisión frontolateral	29,9
Colisión lateral	15,8
Colisión por alcance	18,0
Colisión múltiple	4,6
Otro tipo de colisión	2,2
Atropello a peatón	5,1
Vuelco en la calzada	5,3
Salida vía por la izquierda	0,8
Salida vía por la derecha	5,5
Otros	10,8

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

En función del día de la semana, se observa que la frecuencia de accidentalidad en días laborables es muy superior a la de los fines de semana.

Tabla 25. Accidentes con alguna motocicleta involucrada por día de la semana (2009)

	Número	%
Lunes	1.950	15,6%
Martes	2.044	16,3%
Miércoles	2.164	17,3%
Jueves	2.180	17,4%
Viernes	2.184	17,5%
Sábado	1.156	9,2%
Domingo	829	6,6%
Total	12.507	100,0%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Tabla 26. Muertos y heridos graves ocupantes de motocicleta según cilindrada. Años 2003-2009

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Muertos 24 h	Motos hasta 125 cc	11	11	22	16	43	21	15
	Motos de 126 a 499 cc	16	15	15	19	21	19	13
	Motos de 500 y más	51	49	53	55	69	64	54
	Desconocida	5	6	1	5	2	7	14
	Total	83	81	91	95	135	111	96
Heridos graves 24 h	Motos hasta 125 cc	180	211	329	461	509	484	530
	Motos de 126 a 499 cc	224	253	278	284	373	323	274
	Motos de 500 y más	343	398	441	486	471	458	451
	Desconocida	66	76	61	49	60	81	189
	Total	813	938	1.109	1.280	1.413	1.346	1.444

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Muertos 24 h	Motos hasta 125 cc	13%	14%	24%	17%	32%	19%	16%
	Motos de 126 a 499 cc	19%	19%	16%	20%	16%	17%	14%
	Motos de 500 y más	61%	60%	58%	58%	51%	58%	56%
	Desconocida	6%	7%	1%	5%	1%	6%	15%
	Total	100%						
Heridos graves 24 h	Motos hasta 125 cc	22%	22%	30%	36%	36%	36%	37%
	Motos de 126 a 499 cc	28%	27%	25%	22%	26%	24%	19%
	Motos de 500 y más	42%	42%	40%	38%	33%	34%	31%
	Desconocida	8%	8%	6%	4%	4%	6%	13%
	Total	100%						

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 24 horas.

En 2009, el 56% de los fallecidos y el 31% de los heridos graves son en motos de 500 y más y el 16% de los fallecidos y el 37% de los heridos graves son en motos de hasta 125 cc.

Medidas de protección: uso de casco y cinturón

En relación al nivel de utilización de medidas de protección, en el caso de los afectados por accidentes de tráfico en zona urbana, las tablas siguientes ilustran que los porcentajes de uso de cinturón, SRI y casco, por parte de los lesionados, son aún bajos. Los efectos negativos del accidente no se ven reducidos y pudieron afectar a zonas vitales

del cuerpo. El caso de los motoristas es el que presenta un porcentaje más alto de uso de elemento de protección, ya que casi el 80% de los motoristas lesionados llevaban puesto el casco en el momento del accidente.

En el caso de los fallecidos, se detecta una menor utilización de dichas medidas, lo que con toda probabilidad agravó el efecto del accidente. Así, por ejemplo, sólo el 61,2% de los usuarios de ciclomotor muertos llevaban puesto el casco, y sólo el 41,4% de los ocupantes de turismo mayores de 12 años fallecidos llevaban puesto el cinturón de seguridad.

Si se analizan las víctimas menores de 13 años, se constata que el uso de cinturón y sistemas de retención infantil reducen de forma muy significativa la mortalidad. En el 2009 no hubo ninguna víctima mortal ocupante de turismo o furgoneta dentro de este rango de edad.

Tabla 27. Uso de medidas de protección en los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana

Uso cinturón (>12 años)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lesionados (%)										
Sí	43,7	35,8	35	42,4	44,4	45,1	51,1	54,7	57,0	56,3
No	14,7	13,8	13,3	13,5	12	11,1	21,3	18,5	16,5	15,9
Desconocido	41,6	50,4	51,7	44,1	43,6	43,9	27,6	26,8	26,5	27,8
Uso cinturón (>12 años)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fallecidos (%)										
Sí	20,2	22,3	21,4	23,4	33,7	27,1	29,5	28,6	43,7	41,4
No	44,3	40,4	38,5	43,1	44,7	50,8	40,9	42,6	36,9	37,9
Desconocido	35,5	37,3	40,1	33,5	21,6	22	29,7	28,8	19,4	20,7
Uso sistema de retención o cinturón (<13 años)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lesionados (%)										
Cinturón	24,7	17,4	20,2	24,1	32,5	29,6	9,8	10,1	23,2	24,9
Sistema de retención infantil	5,3	2,6	4,1	5,7	7,3	16,9	9,2	13,1	32,1	32,9
Nada	24,3	24,6	19,7	18,8	15	13,9	41,1	32,7	18,5	20,0
Desconocido	45,7	55,4	56	51,4	45,2	39,6	39,8	44,1	26,2	22,2
Fallecidos (%)										
Cinturón	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sistema de retención infantil	-	16,7	-	-	-	100	8,3	-	-	-
Nada	-	66,7	80	100	100	-	66,7	64,7	100,0	-
Desconocido	100	16,7	20	-	-	-	25,0	35,3	-	-

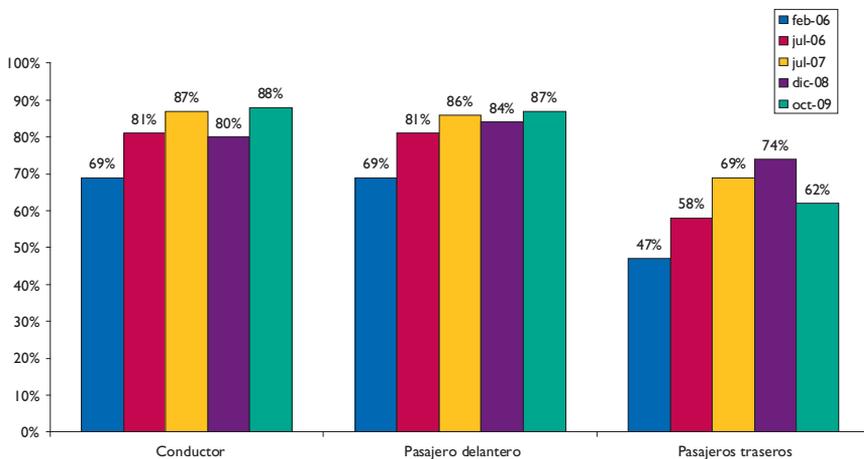
Uso de casco en motocicleta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lesionados (%)										
Sí	81,4	71,8	72,3	76,6	76,5	76,8	78,4	78,2	79,8	79,6
No	4,6	3,8	3,4	3,4	3,1	3,6	9,8	9,6	9,5	8,9
Desconocido	13,9	24,5	24,3	20,1	20,5	19,5	11,8	12,2	10,7	11,5
Fallecidos (%)										
Sí	64,7	68,9	64	55,4	66,7	66,7	72,2	71,4	65,4	72,0
No	21,2	21,1	28,1	20,5	18,7	21,1	14,4	14,3	18,3	14,6
Desconocido	14,1	10	7,9	24,1	14,7	12,2	13,3	14,3	16,3	13,4
Uso de casco en ciclomotor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lesionados (%)										
Sí	61,5	56,6	56,9	59,9	64,1	64,9	65,4	71,3	72,8	74,7
No	12,7	11,5	10,8	11,3	9,4	8,8	10,8	8,0	8,2	6,5
Desconocido	25,8	31,9	32,3	28,8	26,5	26,3	23,8	20,7	19,0	18,8
Fallecidos (%)										
Sí	44,1	36,8	43,2	46,3	44,5	47,3	32,1	47,1	60,8	61,2
No	35,3	40,6	37,3	29,3	39,1	40,9	44,0	35,7	15,7	20,4
Desconocido	20,6	22,6	19,5	24,4	16,4	11,8	23,8	17,2	23,5	18,4

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Con relación al indicador del uso del cinturón de seguridad en turismos y furgonetas, en 2009 se observa que los porcentajes de uso en conductores y pasajeros delanteros han aumentado respecto de 2008, situándose en los valores que se observaron en 2007. Por otra parte, el uso del cinturón en las plazas traseras sigue siendo muy inferior al de las delanteras y se sitúa en niveles inferiores a 2007.

36

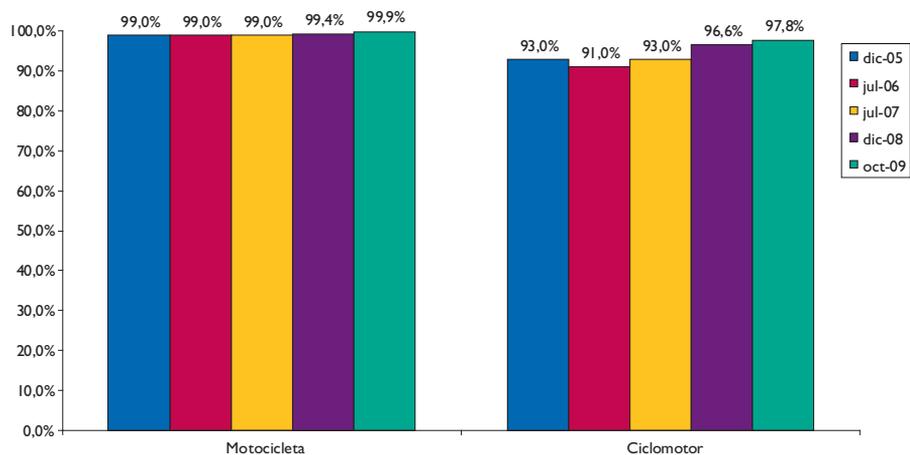
Figura 16. % de uso de cinturón de seguridad en turismos y furgonetas / Zona urbana



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Dicho indicador, con relación al uso del casco en motocicleta se considera óptimo, tanto en zona urbana como en carretera. En ciclomotor el uso del caso en zona urbana se ha ido incrementando, de forma que, en 2009 se observa un uso 5 puntos superior a 2007.

Figura 17. % uso de casco en motocicleta y ciclomotor / Zona urbana



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

1. Los **accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana** representaron en el año **2009** el 54% del total de accidentes de tráfico con víctimas.
2. El número de accidentes en zona urbana con víctimas **entre el 2003 y el 2009** se ha reducido en un 9%. El número de heridos graves se ha reducido en un 29%, el de leves en un 11% y el de fallecidos ha disminuido en un 36%.
3. Si en carretera el **descenso de víctimas mortales en el periodo 2003-2009** ha sido del 52%, en zona urbana se sitúa en un 36%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.
4. Los hombres siguen siendo el **colectivo más afectado** en los accidentes de circulación. El 68,8% de los fallecidos en zona urbana eran hombres frente al 30,8% de las mujeres.
5. En 2009, **por primera vez**, el grupo de edad de las **personas de 75 años y más ha registrado el mayor número de fallecidos** en zona urbana, suponiendo el 19,5% de los fallecidos. De las 114 personas fallecidas de ese grupo de edad, 102 han fallecido como peatones (89%).
6. En los últimos años, el **grupo de 15 a 24 años es el que mayor porcentaje de reducción presenta**, -57,1% en el período **2003-2009**, contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.
7. Los **peatones** son los más perjudicados por los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana si se considera el porcentaje de fallecidos, ya que suponen el 46,1% sobre el total. Esta cifra se venía manteniendo constante desde el año 2000 oscilando entre el 37% y el 42%.

Teniendo en cuenta la edad de los peatones fallecidos se observa que presentan elevados porcentajes tanto para los niños –hasta los 14 años– como para las personas mayores. En concreto el 37,9% del total de peatones fallecidos tenían más de 74 años (102 de los 269 peatones fallecidos) mientras que el 14% tenían entre 65 y 74 años.

8. Las víctimas mortales de **motocicleta** en zona urbana han aumentado un 12% desde el año 2003, aunque en 2009 en relación al año anterior se ha registrado un descenso del 17%. Este descenso ha sido superior al que se ha registrado en carretera.

Por edad, el mayor número de ocupantes de motocicletas involucradas y víctimas corresponden al tramo de edad comprendido entre los 16-44 años, con un 74,9% de ocupantes implicados en un accidente y un 75,6% entre las víctimas.

9. En el caso de los fallecidos en zona urbana, se detecta una menor utilización de las **medidas de protección**, lo que con toda probabilidad agravó el efecto del accidente.

Si se analizan las víctimas mortales menores de 13 años se constata que el uso de cinturón y sistemas de retención infantil reducen de forma muy significativa la mortalidad. En el año 2009 no hubo ninguna víctima mortal ocupante de turismo o furgoneta dentro de este rango de edad.

10. Los accidentes de tráfico en zona urbana, al contrario de lo que ocurre en carretera, **se concentran en los días laborables**, entre las 8 de la mañana y las 10 de la noche, mayoritariamente. Las horas punta, por lo que a los accidentes se refiere, son las 14 y las 19 horas. Sin embargo, en cuanto a la gravedad, es durante el sábado y el domingo cuando el índice es mayor.

11. En zona urbana, las **colisiones frontolaterales** son el tipo de **accidente más frecuente** (27,4%), seguido de las colisiones por alcance (18,6%) y de los atropello a peatón (18,3%). El 46% de las víctimas mortales fueron atropellos y el 12% colisiones frontolaterales.

12. En los **cruces** se suelen localizar el 50% de los accidentes en zona urbana. En 2009 representaron el 48%. En ellos fallecieron 210 personas, 36% del total de muertos en zona urbana, y resultaron heridas 29.907, el 48% de los heridos en zona urbana.

13. El porcentaje de accidentes en **travesía** supone el 1,3% del total de accidentes en zona urbana, sin embargo en ellas se producen el 10% de los fallecidos.



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid