

# Tendencias de la movilidad y siniestralidad en vías urbanas

Observatorio Nacional de Seguridad Vial  
20 de octubre de 2020



MINISTERIO  
DEL INTERIOR





# ÍNDICE

<b>ÍNDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>4</b>
1.- LAS CIFRAS DEL 2019.....	6
2.- EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD POR TIPO DE USUARIO EN ZONA URBANA 2010-2019.....	7
3.- LA CONTRIBUCIÓN DE LOS MAYORES A LA SINIESTRALIDAD URBANA.....	8
4.- SINIESTRALIDAD DE LA MICROMOVILIDAD.....	11
5.- TENDENCIAS EN MICROMOVILIDAD .....	12
<b>ANEXOS</b> .....	<b>14</b>
ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS .....	14
Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe .....	14
Definición de los principales indicadores.....	15
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b> .....	<b>16</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	<b>17</b>

## RESUMEN EJECUTIVO

Este documento resume las principales tendencias en movilidad y seguridad vial urbana, poniendo especial atención en los denominados colectivos vulnerables.

En términos de siniestralidad vial, los datos demuestran el estancamiento en la evolución de la cifra de fallecidos en vías urbanas en los últimos 10 años (descenso interanual del 0,3% entre 2010 y 2019), frente a la evolución positiva de la siniestralidad en vías interurbanas en el mismo periodo (descenso interanual del 4,5%). La tendencia reciente en ciudad es, además, de aumento: en los últimos 4 años (2016-2019), el número medio de fallecidos en vías urbanas ha sido de 509, frente a los 448 promedio de los 4 años previos (2012-2015), es decir, 61 fallecidos más.

Los usuarios vulnerables de las vías urbanas —peatones, bicicletas y motoristas— han representado, en promedio, el 81% de los fallecidos en vías urbanas desde 2010 a 2019. Estos usuarios se caracterizan por su especial vulnerabilidad en caso de accidente. Respecto a los ocupantes de turismos, el porcentaje de víctimas en accidentes de tráfico que fallecen es 2,4 veces superior en el caso de los motoristas; 3 veces superior, en el caso de los ciclistas; y 8,7 veces superior, en el caso de los peatones.

Otro colectivo que se caracteriza por su vulnerabilidad en caso de implicación en accidente es el de las personas mayores de 64 años, cuyo peso en la siniestralidad en vías urbanas se está incrementando en los últimos años, debido al envejecimiento de la población y la creciente movilidad a pie de este colectivo. Así, mientras que desde 2010 hasta 2014 este colectivo no representaba más del 40% de los fallecidos en vías urbanas, este porcentaje se ha superado en 4 de los últimos 5 años (45% en 2015, 43% en 2016, 45% en 2017, y 43% en 2019). El 66% de los peatones fallecidos desde 2010 a 2018 en vías urbanas tenía 65 o más años, un porcentaje que asciende al 68% si consideramos el promedio de los últimos 4 años (2015 a 2019). Estos porcentajes deben ser comparados con el 19% que las personas mayores de 64 años representan en la población española.

Como resumen de lo anterior, la evolución de la siniestralidad en ciudad se caracteriza por un estancamiento de las cifras globales y una creciente importancia de los usuarios vulnerables.

Las tendencias de siniestralidad de usuarios vulnerables reflejan, en parte, las tendencias demográficas recientes —con una creciente población de personas mayores, que en muchos casos optan por los desplazamientos a pie—, así como el aumento en el uso de los medios de micromovilidad, como los vehículos de movilidad personal y las bicicletas. Según un estudio reseñado de la Fundación Línea Directa, realizado en diciembre de 2018, 2,2 millones de personas tendrían previsto comprar un vehículo de movilidad personal en breve. Por otro lado, los usuarios de la bicicleta han aumentado en casi 4,5 millones desde 2009. A este uso privado de la bicicleta debe sumarse la expansión de los sistemas de alquiler público.

Así, en el futuro cabe esperar un incremento de la movilidad de usuarios vulnerables, por razones tanto coyunturales como estructurales. La crisis provocada por la pandemia de la COVID-19 ha llevado a muchas ciudades a tomar medidas temporales de promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta, siguiendo las recomendaciones de organismos nacionales (como la Federación Española de Municipios y Provincias) e internacionales (como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico). No obstante, cabe citar que la promoción de este tipo de desplazamientos ya estaba incluida con anterioridad en numerosos planes y estrategias, como forma de mejorar la salud y reducir el impacto medioambiental del transporte. Por ejemplo, la Declaración de la Tercera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial recomendaba “acelerar el cambio hacia modos

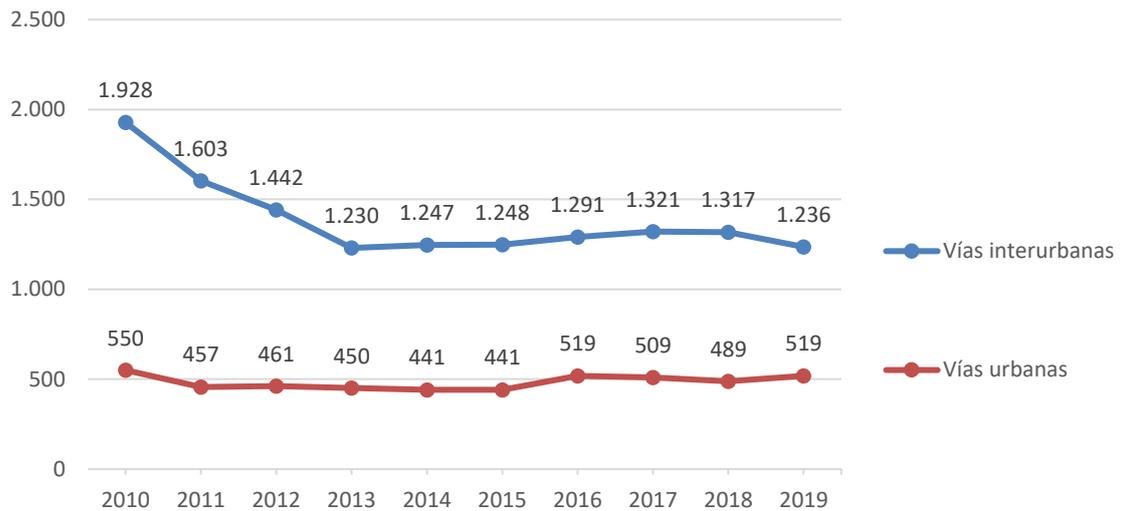
de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad”. Con objeto de responder al reto que una mayor movilidad a pie y en bicicleta supone para la seguridad vial, la misma declaración resolvía “exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada”.

Como resumen, la tendencia reciente de la siniestralidad en zona urbana (que presenta un ligero incremento en los últimos 4 años), y las previsiones demográficas de la población apuntan a un empeoramiento de la siniestralidad, salvo que se tomen medidas al respecto. A su vez, el incremento de la movilidad en otros medios vulnerables (bicicletas y vehículos de movilidad personal) obliga a revisar las reglas de convivencia en ámbito urbano.

## 1.- LAS CIFRAS DEL 2019

Las cifras de fallecidos en accidentes de tráfico en vías urbanas muestran un estancamiento en los últimos 10 años (descenso interanual del 0,3%), tal y como se refleja en la siguiente figura, frente a la evolución de la siniestralidad en vías interurbanas (descenso interanual del 4,5% desde 2010 a 2019).

Figura 1.- Fallecidos en accidentes de tráfico por tipo de vía. 2010-2019.



En los últimos 4 años (2016-2019), el número medio de fallecidos en zona urbana ha sido de 509, frente a los 448 promedio de los 4 años previos (2012-2015), es decir, 61 fallecidos más.

A su vez, los datos de fallecidos en zonas urbanas en 2019 registrarían un aumento respecto a los datos de 2018, siendo el segundo peor dato de los últimos 10 años.

## 2.- EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD POR TIPO DE USUARIO EN ZONA URBANA 2010-2019

Los usuarios vulnerables de las vías —peatones, bicicletas y motoristas— han representado, en promedio, el 81% de los fallecidos en vías urbanas desde 2010 a 2019. Por tipo de usuario, los peatones son los que más contribuyen a la siniestralidad urbana en la actualidad (48% de los fallecidos en estas vías en 2019), seguidos de motoristas (28%) y turismos (12%).

Tabla 1. Fallecidos en zona urbana por tipo de usuario 2010-2019.

Tipo de usuario	Fallecidos en zona urbana										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Dist. % 2019
<b>Peatón</b>	278	222	232	224	204	247	252	248	237	247	48%
<b>Bicicleta</b>	18	12	19	24	21	10	27	29	15	32	6%
<b>Ciclomotor</b>	45	37	24	20	32	28	28	23	27	22	4%
<b>Motocicleta</b>	107	97	94	98	99	82	109	108	118	126	24%
<b>Vulnerables</b>	448	368	369	366	356	367	416	408	397	427	82%
<b>Turismo</b>	85	75	71	72	71	61	80	82	69	62	12%
<b>Vehículo de mercancías</b>	5	9	4	4	8	10	9	9	11	8	2%
<b>Autobús</b>	2	0	2	1	3	0	3	1	1	2	0%
<b>Otro vehículo</b>	10	5	15	7	3	3	11	9	11	20	4%
<b>Total</b>	<b>550</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>100%</b>

### 3.- LA CONTRIBUCIÓN DE LOS MAYORES A LA SINIESTRALIDAD URBANA

El porcentaje de mayores de 64 años fallecidos en zona urbana ha representado, en promedio, el 40% del total de fallecidos en estas vías entre 2010 y 2019, sin embargo, la contribución de los mayores en la siniestralidad se está incrementando en los últimos años, debido al envejecimiento de la población y la creciente movilidad activa de este colectivo: entre 2010 y 2014, este colectivo no representaba más del 40% de los fallecidos en zona urbana, porcentaje que se ha superado en 4 de los últimos 5 años (45% en 2015, 43% en 2016, 45% en 2017, y 43% en 2019).

Tabla 2. Fallecidos en zona urbana por edades 2010-2018.

Edades	Fallecidos en zona urbana									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
De 0 a 14 años	25	15	13	15	12	6	7	13	11	10
De 15 a 24 años	68	61	47	39	37	46	62	42	45	45
De 25 a 34 años	88	62	68	46	48	39	47	52	56	49
De 35 a 44 años	87	62	59	66	60	44	64	55	79	52
De 45 a 54 años	54	48	45	44	55	55	63	59	46	70
De 55 a 64 años	42	33	38	48	50	50	51	52	57	62
De 65 a 74 años	58	49	65	62	44	58	73	70	65	65
De 75 a 84 años	77	80	80	77	88	99	89	108	72	94
De 85 y más	42	42	39	42	39	40	59	53	53	66
Se desconoce	9	5	7	11	8	4	4	5	5	6
<b>Total</b>	<b>550</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>

Tabla 3. Fallecidos con 65 o más años en zona urbana 2010-2018.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
65 o más años	177	171	184	181	171	197	221	231	190	225
Dist. sobre el total (%)	32%	37%	40%	40%	39%	45%	43%	45%	39%	43%

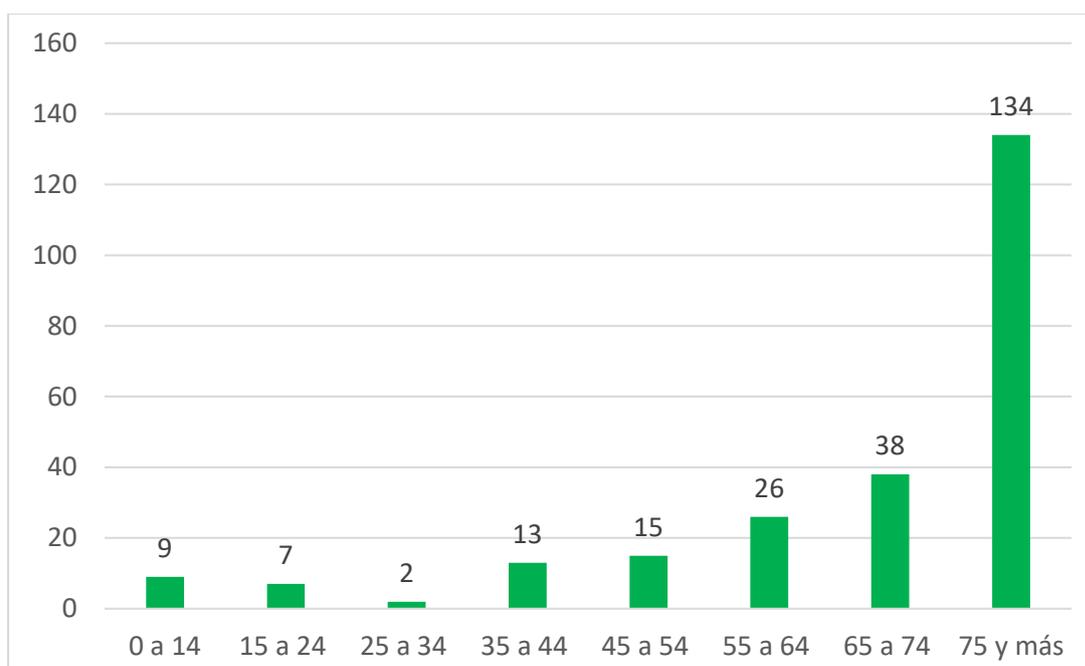
La contribución de los mayores (65 o más años) a la siniestralidad vial en vías urbanas es especialmente relevante en los peatones, ya que, en promedio, el 66% de los peatones fallecidos desde 2010 a 2019 en estas vías tenía 65 o más años, ascendiendo al 68% si consideramos el promedio de los últimos 5 años (2015 a 2019).

Tabla 4. Peatones fallecidos con 65 o más años en zona urbana y distribución sobre el total 2010-2019.

Peatones fallecidos	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
65 o más años	149	151	150	159	124	161	174	176	156	172
Total peatones fallecidos	278	222	232	224	204	247	252	248	237	247
Dist. (%)	54%	68%	65%	71%	61%	65%	69%	71%	66%	70%

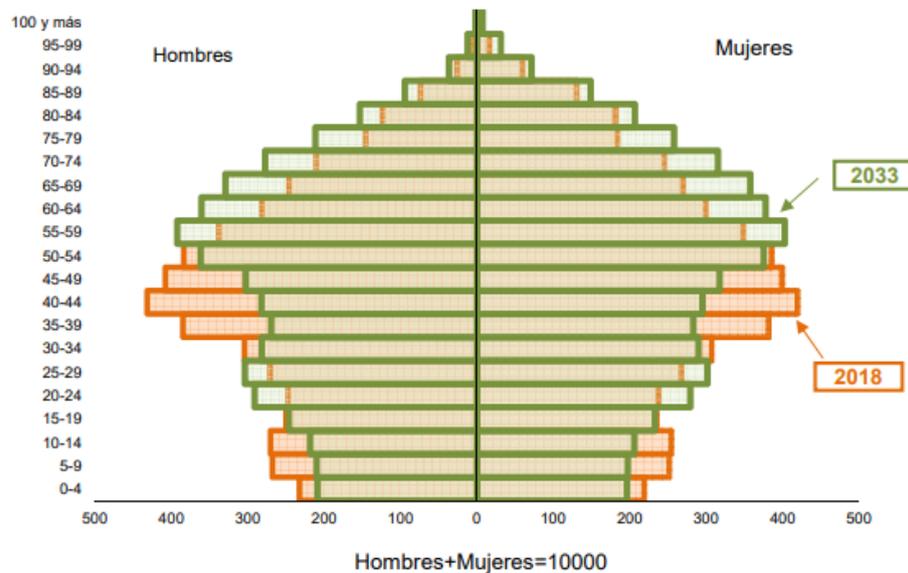
A continuación se muestran los fallecidos peatones por edades en zona urbana en 2019, año en el que los mayores de 65 años representaron el 70% de los peatones fallecidos (cabe indicar que los mayores de 65 años representaban el 19% de la población en 2019).

Figura 2.- Peatones fallecidos por tramos de edad en zona urbana, 2019.



Así, las cifras de siniestralidad de los mayores en zona urbana muestran una tendencia preocupante en los últimos años, más si cabe si tenemos en cuenta las proyecciones de envejecimiento de la población: si en 2018 había unos 9 millones de personas de 65 años o más en España (el 19% de la población), en el año 2033 se prevé que este colectivo ascienda a los 12 millones y represente el 25% de la población, lo que hará que se incremente su siniestralidad vial si no se adoptan medidas.

Figura 3.- Proyecciones de población en España de 2018 a 2033.



Fuente: Proyecciones de Población 2018, INE. [https://www.ine.es/prensa/pp\\_2018\\_2068.pdf](https://www.ine.es/prensa/pp_2018_2068.pdf).

## 4.- SINIESTRALIDAD DE LA MICROMOVILIDAD

La reciente incorporación de un nuevo tipo de usuario en la movilidad en el ámbito urbano obliga a replantear las normas específicas de convivencia entre los distintos usuarios de las vías. En concreto, los vehículos de movilidad personal (en adelante, VMP), que se han incorporado recientemente como solución alternativa de movilidad en el ámbito urbano, plantean retos en cuanto a su regulación y siniestralidad.

En un estudio realizado por Fundación Línea Directa en relación con este tipo de vehículos, se registraron 300 accidentes con víctimas con VMP y 5 fallecidos en 2018 (<https://www.fundacionlineadirecta.org/documents/206323/436244/Estudio+VMP.pdf/521bbc78-8c48-4088-87d4-76f38e643a70?t=1549267206299?download=true>).

En 2019, según datos de la Dirección General de Tráfico, se dispone de las siguientes cifras de siniestralidad con vehículos de movilidad personal:

- Accidentes con víctimas: 908.
- Fallecidos: 5 (en Toledo, Tenerife, Castellón, Baleares y Alicante).
- Heridos hospitalizados: 137.
- Heridos no hospitalizados: 798.

Según datos específicos de la ciudad de Barcelona, recogidos en el informe “Anàlisi de la sinistralitat a la ciutat de Barcelona de l’any 2019”, en 2019 se produjeron 490 accidentes con VMP en la ciudad, frente a los 129 del año 2018, es decir, casi 4 veces más. Entre los heridos hospitalizados en 2019, al menos se han registrado 3 conductores de VMP y 2 peatones atropellados en accidentes con implicación de estos vehículos.

En cuanto a la siniestralidad de los usuarios de bicicletas en ámbito urbano, en 2019 se registró la cifra más alta de fallecidos ciclistas en los últimos 10 años, con 32, seguida de la cifra del año 2017 (29 fallecidos) y 2016 (27 fallecidos), lo que pone de manifiesto la tendencia al alza de la siniestralidad de los usuarios de bicicletas en los últimos 4 años.

## 5.- TENDENCIAS EN MICROMOVILIDAD

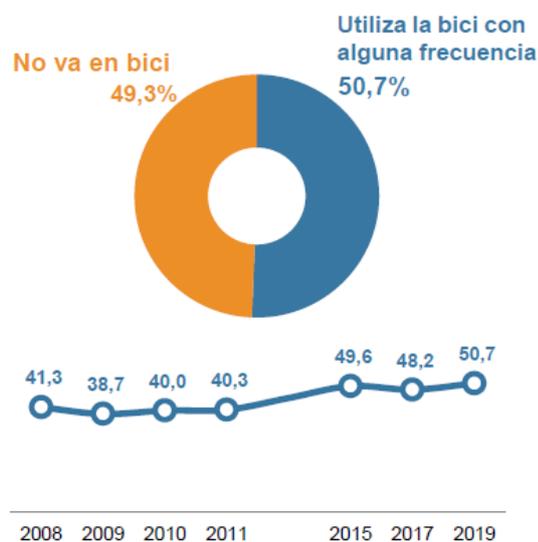
### Vehículos de movilidad personal

Según el estudio reseñado de Fundación Línea Directa, en el que se encuestaron a 1.741 personas en diciembre de 2018, 2,2 millones de personas tendrían previsto comprarse un vehículo de movilidad personal en breve.

### Bicicletas

Según el informe “Barómetro de la Bicicleta en España 2019”, el uso de la bicicleta creció 2 puntos respecto al 2017 y alcanza valores máximos: más de la mitad de los españoles entre 12 y 79 años (50,7%) utilizan la bicicleta con alguna frecuencia. Esta cifra supone que, desde 2009, los usuarios de la bicicleta han aumentado en casi 4,5 millones.

Figura 4.- Uso de la bicicleta en España.

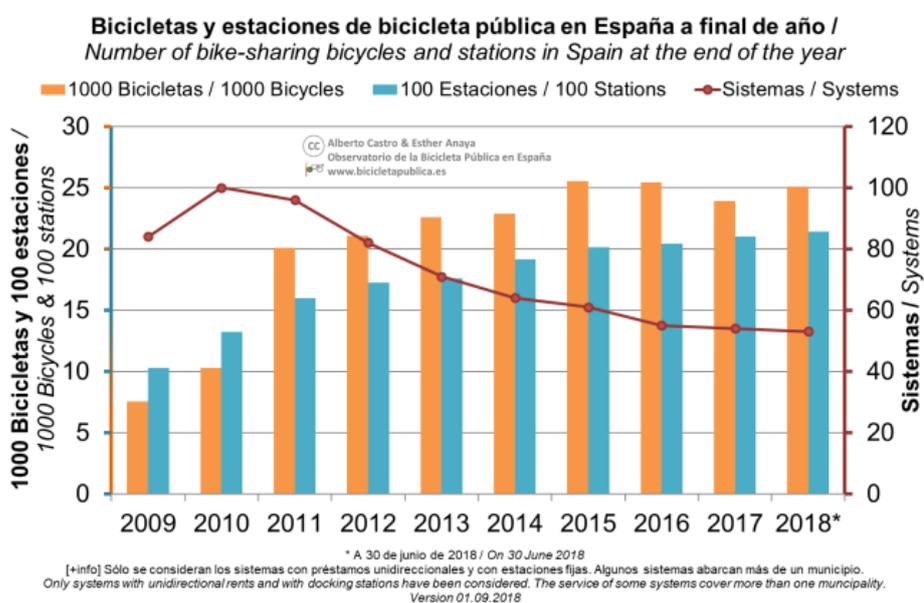


Fuente: “Barómetro de la Bicicleta en España 2019”, [https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/12/1214\\_BarómetroBicicleta-2019-Resumen\\_prensa.pdf](https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/12/1214_BarómetroBicicleta-2019-Resumen_prensa.pdf).

De acuerdo con el informe “El Sector de la bicicleta en cifras 2019”, publicado por AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), asociación formada por 38 empresas que representan aproximadamente el 54% del total de ventas de empresas del comercio especializado en ciclismo, el número de bicicletas vendidas creció más de un 20% en 2019, en comparación con 2018, hasta un total de 1.261.283 unidades.

También se observa un importante crecimiento del número de bicicletas públicas y estaciones entre 2009 y 2018.

Figura 5.- Evolución del tamaño de los sistemas de bicicleta pública hasta 2018.



Fuente: Observatorio de la Bicicleta Pública en España, <https://bicicletapublica.es/vision-general-2018/>.

## ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS

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

A continuación se indican las bases de datos utilizadas en relación con la información de siniestralidad de los apartados 1, 2, 3, y 4 (en este último apartado, en cuanto a la siniestralidad de bicicletas).

#### 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 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).

#### 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.

## *Definición de los principales indicadores*

**Accidente de tráfico con víctimas:** son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

**Accidente mortal:** Aquél en que una o varias personas resultan fallecidas.

**Fallecido:** toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, lo que se determina utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles. Se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Fallecidos en zona urbana por tipo de usuario 2010-2019.....	7
Tabla 2. Fallecidos en zona urbana por edades 2010-2018. ....	8
Tabla 3. Fallecidos con 65 o más años en zona urbana 2010-2018. ....	8
Tabla 4. Peatones fallecidos con 65 o más años en zona urbana y distribución sobre el total 2010-2019.....	9

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Fallecidos en accidentes de tráfico por tipo de vía. 2010-2019. ....	6
Figura 2.- Peatones fallecidos por tramos de edad en zona urbana, 2019. ....	9
Figura 3.- Proyecciones de población en España de 2018 a 2033. ....	10
Figura 4.- Uso de la bicicleta en España. ....	12
Figura 5.- Evolución del tamaño de los sistemas de bicicleta pública hasta 2018. .....	13