Informe Anual:

LAS PRINCIPALES CIFRAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN ESPAÑA

(Datos consolidados 2023) (v18)

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Enero de 2025

Resumen Ejecutivo 4
Definición de los principales indicadores 13
1 Principales cifras de siniestralidad 2023 15
1.1 Serie histórica 1960-2023 15
1.2 Periodo 2014 – 2023 17
1.3 El año 2023 21
2 Infraestructura 27
2.1 Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas 27
2.1.1 El lugar del siniestro vial 27
2.1.2 Las vías interurbanas 28
2.1.3 Las vías urbanas 31
2.1.4 Las comunidades autónomas y las provincias 35
2.2 Indicadores de exposición 39
2.2.1 Red viaria 39
2.2.2 Movimientos de largo recorrido 40
2.2.3 Volumen de tráfico en vías interurbanas 41
3 Medios de transporte 42
3.1 Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas 42
3.1.1 El medio de desplazamiento en los siniestros viales 42
3.2 Indicadores de exposición 63
3.2.1 Parque de vehículos 63
3.2.2 Kilómetros anualizados estimados 64

3.3 Indicadores de desempeño 67
3.3.2 Inspección técnica del vehículo en los vehículos implicados en siniestros 71
3.3.3 Estado del seguro en los vehículos implicados en siniestros 73
3.3.4 Propulsión del vehículo 74
3.4 Indicadores clave del rendimiento 76
3.4.1 Seguridad del parque de vehículos 76
4 Usuarios 77
4.1 Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas 77
4.1.1 Edad y sexo 78
4.1.2 Las personas menores de 15 años 80
4.1.3 Las personas jóvenes de 15 a 24 años 81
4.1.4 Las personas mayores de 64 años 83
4.1.5 Las personas conductoras 86
4.1.6 Las personas pasajeras 88
4.1.7 Los peatones 90
4.1.8 Las personas usuarias de medios vulnerables 92
4.1.9 Los factores concurrentes 93
4.2 Indicadores de exposición 95
4.2.1 Censo de personas conductoras 95

4.3 Indicadores de desempeño 97
4.3.1 El cinturón de seguridad y el casco 97
4.3.2 El alcohol y las drogas 99
4.4 Indicadores de actividad 105
4.4.1 Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil 105
5 Otros 107
5.1 El tipo de siniestro vial 107
5.2 El componente temporal en los siniestros viales 108
5.2.1 Por periodos del año 108
5.2.2 Los meses 109
5.2.3 Los días de la semana 110
5.2.4 Las horas del día 111
5.2.5 La luminosidad 112
6 Las lesiones relacionadas con el tráfico 113
6.1 Gravedad de las personas lesionadas por tráfico (MAIS 3+) 113
6.2 Lesiones relacionadas con el tráfico 119
Anexo I. Notas metodológicas 127
Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe 127
Metodología utilizada para el cálculo de personas fallecidas a 30 días 128
Anexo II. Relación de tablas y gráficos 131

Resumen Ejecutivo

La primera edición del informe “Las principales cifras de la siniestralidad vial” se publicó en el año 2004, siendo la presente su 20ª edición. El objetivo del primer informe era consolidar una publicación anual de referencia en nuestro país para analizar la evolución del número y características de los siniestros viales. Confiamos que el hecho de haber alcanzado ahora su 20ª edición signifique, de nuevo, que dicho objetivo se ha logrado.

Analizando las cifras registradas durante el año 2023, **fallecieron 1.806 personas ese año con un total de 101.306 siniestros viales en toda España.**

Ello representa, respecto al año 2022, un aumento de los siniestros de tráfico con víctimas de un 3%, así también aumentan en un 3% las víctimas mortales.

Respecto de los datos de 2019, línea de base de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, disminuyen los siniestros con víctimas en un 3% y aumentan las personas fallecidas también en un 3%.

La tasa de personas fallecidas por millón de habitantes se situó en 38, lo que supone 8 puntos por debajo de la tasa media de los países de la Unión Europea que se sitúa en 46, y siendo la novena más baja de la Unión Europea, solo por detrás de Suecia (22), Dinamarca (27), Malta (30), Finlandia (33), Alemania (34), Países Bajos (34), Irlanda (35) y Chipre (37).

Respecto a las cifras de morbilidad, 9.265 personas resultaron heridas hospitalizadas, y 124.266 personas resultaron heridas no hospitalizadas.

Lo que supone, respecto a 2022, un aumento en las personas heridas hospitalizadas del 9% y del 4% en cuanto a personas heridas no hospitalizadas.

Comparando con el año 2019, dichas cifras se traducen en un aumento del 8% en las personas heridas hospitalizadas y una disminución del 5% en lo relativo a personas heridas no hospitalizadas.

Por su parte, la movilidad ha alcanzado su valor máximo histórico en 2023 con 448,78 millones de desplazamientos de largo recorrido. Lo que supone, respecto 2022, un aumento de un 2% en la movilidad anual. Fijándonos ahora en 2019, se registraron 427,15 millones de desplazamientos de largo recorrido, observándose un incremento del 5%.

En cuanto al tipo de vía y personas fallecidas, se registraron 1.288 víctimas mortales en vías interurbanas y 518 en vías urbanas. Ello ha supuesto, respecto al año 2022, un incremento del 1% en el número de personas fallecidas en vías interurbanas y un aumento del 10% de las personas fallecidas en las vías urbanas.

Comparando con 2019, dichos registros se traducen en un crecimiento del 4% de las víctimas mortales en vías interurbanas, pero se mantienen estables, sin embargo, en cifras similares de personas fallecidas en vías urbanas (+0%).

Respecto de las personas heridas hospitalizadas por tipo de vía, se registraron 4.345 personas hospitalizadas en las vías interurbanas y 4.920 en las vías urbanas en el transcurso del año 2023. Las personas heridas hospitalizadas mostraron así un comportamiento también al alza respecto de 2022, con un incremento del 12% en vías interurbanas y del 7% en vías urbanas.

Esta tendencia se observa igualmente comparando con el año 2019, con un aumento del 1% en las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas y de un 14% en vías urbanas.

Las vías urbanas concentraron el 65% de los siniestros viales, el 29% de las personas fallecidas y el 53% de las personas heridas hospitalizadas, mientras que las vías interurbanas registraron el 35% de los siniestros viales, el 71% de las personas fallecidas y el 47% de las personas heridas hospitalizadas, hecho que pone de manifiesto que los siniestros registrados en vías interurbanas siguen siendo muchos menos que en vías urbanas, pero de mucha mayor gravedad media.

Además, si se desagregan las cifras según el tipo de vía interurbana, se observa que las carreteras convencionales registraron 943 víctimas mortales (+2% respecto a las registradas en el año 2022 y +5% respecto al año 2019) y 3.381 personas heridas hospitalizadas (+12% respecto a las registradas durante el año 2022 y -1% respecto al año 2019).

De este modo, las carreteras convencionales acumularon el 73% del total de personas fallecidas en vías interurbanas y el 78% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.

Por su parte, el conjunto de autopistas y autovías registraron 345 personas fallecidas (-1% respecto a las registradas en 2022 y +1% respecto a 2019) y 964 personas heridas hospitalizadas (+9% respecto a las registradas durante el año 2022 y +7% respecto al año 2019).

De este modo, las autopistas y autovías acumularon el 27% del total de personas fallecidas en vías interurbanas y el 22% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.

Del mismo modo, dentro del ámbito urbano, las travesías registraron el 2% de los siniestros viales, pero fueron de mayor gravedad frente al resto de las vías urbanas. En las travesías fallecieron 31 personas durante 2023 (2 menos que el año 2022 y 12 menos que el año 2019), y se registraron 163 personas heridas hospitalizadas (un 8% menos que en 2022 y un 28% más que en 2019). De modo que las travesías acumularon el 6% del total de personas fallecidas en vías urbanas y el 3% de las personas heridas hospitalizadas en vías urbanas.

Desde el punto de vista de la distribución territorial del número de víctimas mortales, y respecto al año 2022, se observan los mayores incrementos en las comunidades autónomas de Extremadura (+29), Castilla-La Mancha (+26) y también en Baleares (+26) y Cataluña (+24). Por el contrario, las mayores disminuciones en el número de personas fallecidas respecto a ese año se registraron en Andalucía (-23), Comunitat Valenciana (-21) y Navarra (-20).

Respecto del año 2019, los mayores incrementos en el número de personas fallecidas se registraron en Castilla y León (+31), Castilla-La Mancha (+30) y Extremadura (+20), mientras a nivel provincial Asturias (+18) y Zaragoza (+17), Málaga (+14), Cuenca (+13) y Granada (+13). Por su parte, los mayores descensos a nivel autonómico se han producido en Comunitat Valenciana (-23), Comunidad de Madrid (-22) y Cataluña (-16), mientras que a nivel provincial se ha reducen en Madrid (-22) y Alicante (-20).

En relación con el medio de desplazamiento, el turismo es el medio de desplazamiento con mayor número de personas fallecidas, 703 víctimas mortales (el 39% del total), lo que representa un incremento del 3% respecto al año 2022 y un aumento del 10% respecto al año 2019.

Sin embargo, mientras que respecto a 2014 las cifras de personas fallecidas en turismos han descendido, las víctimas mortales usuarias de medios vulnerables han aumentado, acumulando el 52% en 2023, motivado especialmente por el aumento del número de personas fallecidas en motocicleta.

Respecto a los usuarios de motocicletas, se ha registrado durante el año 2023 la cifra más alta de los últimos 10 años: 455 fallecidos (sin considerar ciclomotores), el 25% del total, con un incremento del 13% en las personas fallecidas respecto al 2022 y de un 9% respecto a 2019.

En cuanto a los usuarios de motocicletas, observamos un aumento del 10% en el número de personas fallecidas en vías urbanas tanto respecto a 2022 como respecto de 2019, y un aumento del 15% en fallecidos en vías interurbanas comparando con 2022 y del 9% comparando con 2019.

Así, el 70% de los motoristas fallecidos se registraron en vías interurbanas. Distribución que difiere en cuanto a la distribución de los siniestros (28.298), que se han producido en mayor medida en vías urbanas (73%), así como en el número de personas heridas hospitalizadas (55%) y no hospitalizadas (75%).

Respecto al número de peatones fallecidos (353 víctimas mortales en 2023), este es un 1% superior a los valores alcanzados en 2022 y un 7% inferior a los registrados durante el año 2019. El 94% de los siniestros viales con peatones implicados se han registrado en vías urbanas.

Respecto a las bicicletas, 90 personas fallecieron como usuarias de este medio de transporte durante 2023, la mayoría en vías interurbanas (68%). Así las personas fallecidas usuarias de bicicletas han aumentado en 9 personas, 1 persona más en vías interurbanas y 8 en vías urbanas respecto a 2022 y, si comparamos con 2019, las víctimas mortales se han incrementado en 10 personas: 13 personas más en las vías interurbanas y 3 personas menos en las vías urbanas.

Destaca también la irrupción de las personas víctimas en los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en los últimos 4 años, aumentando el porcentaje sobre el total de víctimas (fallecidas + heridas hospitalizadas) 1 punto porcentual anual, situándose en un 3% en 2022 y manteniéndose en 2023.

Por su parte, si se tienen en cuenta todas las personas víctimas de siniestros viales, independientemente de la gravedad de la lesión:

- En vías interurbanas, las personas usuarias de turismos han acumulado el mayor porcentaje de personas víctimas en siniestros viales (68% del total), seguido de las motocicletas que han supuesto el 16% del total. El 22% de las personas víctimas se han producido en siniestros en los que no hubo implicación de otro vehículo o peatón.
- En vías urbanas, los peatones acumulan el 16% del total de personas víctimas, seguido de las personas usuarias de motocicletas con el 26%.

Desagregando por el medio de desplazamiento por tipo de vía, de las 703 personas usuarias de turismos que fallecieron, la mayoría se registraron en vías interurbanas, con 632 (90% del total). Esto supone un crecimiento respecto a 2022 del 3% y respecto a 2019 del 9%.

En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de las personas fallecidas en 2023, de los 18 a los 34 años, la mitad o casi la mitad de las personas fallecidas se desplaza en turismos. Como motoristas, los grupos más afectados son los de 21 a 54 años. A partir de los 65 años, el porcentaje de peatones fallecidos aumenta considerablemente, y el 47% de las personas fallecidas mayores de 75 años son peatones.

Por otro lado, analizando las cifras del parque de vehículos en España, se observa una tendencia al alza en el número de vehículos totales que circulan por nuestras vías, incrementándose aproximadamente un 1% anualmente. Sin embargo, no todos los tipos de vehículos se ven afectados por este incremento de la misma manera: mientras que el peso del parque de camiones, furgonetas y ciclomotores sobre el total ha ido descendiendo desde 2014, destaca el aumento de las motocicletas, pasando de acumular desde el 9% del total del parque de vehículos en 2014 al 11% en 2023, con un aumento anual de aproximadamente 50.000 – 150.000 unidades.

El parque de vehículos (en este caso, excluidos los ciclomotores) con menos de 25 años representa el 85% de la totalidad de los vehículos censados, y los vehículos con menos de 15 años suponen el 51% del censo. **Los turismos de menos de 25 años tienen una antigüedad media de 12 años**.

En las vías interurbanas, en toda tipología de vehículo analizada (es el caso de motocicletas, turismos, furgonetas, camiones hasta 3.500kg y más y autobuses), la antigüedad media de los vehículos en los que viajaban las personas fallecidas era mayor que la de los vehículos implicados en siniestros mortales. En el caso de las vías urbanas, se sigue con la misma tendencia, excepto en el caso de las motocicletas.

Atendiendo a variables sociodemográficas, los hombres registran más personas fallecidas (1.417 que representan el 78% del total) que las mujeres (389 que suponen el 22% del total), siendo además su tasa de personas fallecidas por millón de habitantes superior a la de las mujeres en todos los grupos de edad. En este sentido, el grupo de edad que registra más personas fallecidas es el tramo entre los 45 y 54 años (312 que representan el 17% del total), mientras que el grupo de edad con menor número de personas fallecidas es el de menores de 14 años con 30 personas que suponen el 2% del total.

Las personas mayores de 64 años fallecidas representan un 26% del total, con un registro de 463 personas fallecidas, siendo mayoritariamente personas conductoras (49%) y peatones (38%).

En cuanto a características del usuario, las personas conductoras registran un total de 1.178 personas fallecidas, el 65% del total, registrándose mayoritariamente en vías interurbanas (78%), y siendo **los hombres los que representan la mayor proporción de personas fallecidas conductoras** (92% frente a un 8% de mujeres). A su vez, la mayor tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas por mil personas conductoras censadas se produce entre los 15 y 17 años (35). Por su parte, las personas pasajeras registran un total de 275 personas fallecidas, representando el 15% del total, siendo mayoritariamente mujeres (51% frente a un 49% de hombres), registrándose además en todos los grupos de edad mayores de 55 años más personas fallecidas pasajeras mujeres que hombres pasajeros.

Por su parte, **las personas usuarias de medios vulnerables registran el 52% respecto al total de las personas fallecidas en 2023, representando el 80% de las personas fallecidas en vías urbanas y el 41% de las personas fallecidas en vías interurbanas.**

Dentro del grupo de vulnerables fallecidos, las personas usuarias de motocicleta registran las cifras más altas (un 49%) seguido de peatones (38%), y en menor medida, personas usuarias de bicicleta (10%) y de VMP (1%).

El factor concurrente con más presencia en los siniestros viales es la distracción con 12.475 casos, que suponen el 17% del total. En los siniestros mortales también es la distracción el factor más frecuente, con 409 casos, que representa un 30% del total.

En relación con los dispositivos de seguridad, el 6% de los usuarios de motocicleta fallecidos en vías urbanas no hacía uso del casco. Así, atendiendo a la serie de los últimos 10 años, se observan cifras similares a las de años anteriores. En cuanto al uso del cinturón de seguridad en turismos y furgonetas, el 34% de las personas fallecidas en vías urbanas (3 puntos porcentuales menos que en 2002, 20 puntos porcentuales menos que en 2019) y el 24% de las personas fallecidas en vías interurbanas (sin variación respecto al año 2022, 1 punto porcentual más que en 2019), no hacía uso de dicho dispositivo de seguridad.

En cuanto a la presencia de alcohol en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas, el 28% (200) de las personas fallecidas a las que se les hizo la prueba de alcoholemia (76% del total), obtuvieron un positivo en la prueba realizada (tasa por encima de la máxima legal), lo que supone una disminución respecto al año 2022 (-5 puntos porcentuales) y respecto al año 2019 (-1 punto porcentual).

En cuanto a las pruebas de drogas, se realizó la prueba al 78% de las personas conductoras fallecidas, resultando positivas el 19% de las mismas (115), lo que supone una disminución respecto a 2022 (-2 puntos porcentuales) pero un leve aumento respecto al año 2019 (+1 punto porcentual). El 59% de los conductores con prueba positiva fueron por la tipología de droga cocaína, seguida del cannabis (35%), anfetamina (10%) y opiáceo (3%).

En relación con el tipo de siniestro, el 36% de las personas fallecidas se vieron implicadas en salidas de la vía (642 personas), lo que no supone una variación significativa respecto a 2022 pero si un aumento del 12% respecto al año 2019.

Específicamente en vías interurbanas, la salida de vía es la tipología de siniestro que ocasiona mayor número de personas fallecidas (539, que representan el 42% del total) y en vías urbanas, donde el 42% de las personas fallecidas son por atropellos a peatón (215).

En lo relativo a la temporalidad, todos los meses presentan una cifra similar de personas fallecidas, con una distribución del 7% para cada uno de los meses de enero, febrero, marzo y mayo, hasta el 10% en el mes de agosto. Así, se alcanza, en el año 2023, una media mensual de 151 personas fallecidas, cifra superior en 5 personas a la media alcanzada en 2022 y en 209.

El 70% de los siniestros viales en vías interurbanas y el 73% de los ocurridos en vías urbanas se han producido de día. Sin embargo, mientras que en vías urbanas la noche sin iluminación es el periodo del día con menos siniestros viales (3%), en vías interurbanas se producen un 17% de los siniestros en estas condiciones. Estas diferencias están moduladas por la escasez de zonas urbanas que se encuentran en condiciones de no iluminación.

En cuanto a las lesiones relacionadas con el tráfico, considerando que los últimos datos disponibles a fecha publicación de este informe son del año 2022:

- Resultó que 6.066 personas hospitalizadas presentaron una gravedad MAIS igual o superior a 3, siendo 12,8 la tasa de incidencia por 100.000 habitantes. La mayor proporción de personas heridas graves/MAIS3+ se observa en el grupo de edad de 45 a 54 años, con un 19%, y la menor en el grupo de 85 años y más, con un 2%. Los hombres presentaron una proporción del 76% y las mujeres del 24%.
- En el año 2022 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (excluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 20.210 personas, con 58.696 lesiones, lo que supone 2,9 lesiones por persona. Por su parte, los fallecidos en centros hospitalarios (515) presentaron 3.024 lesiones, es decir, 5,9 lesiones por persona.
- Respecto a la localización de las lesiones, en las personas fallecidas, **la mayoría de las lesiones registradas (34% del total) fueron en el torso, seguidos de los traumatismos craneoencefálicos (32%).**

Por último, hay que destacar que:

- 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 tráficos; y el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), para el suministro de datos de sustancias psicoactivas en personas fallecidas. 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.

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 ("siniestro vial", en el presente documento): 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 ("siniestro mortal", en el presente documento): accidente de tráfico con víctimas en el que, al menos, una de ellas resulte fallecida.

Víctima ("persona víctima", en el presente documento): toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulte muerta o herida.

Fallecido ("persona fallecida", en el presente documento): 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 ("persona herida", en el presente documento): 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 ("persona herida hospitalizada", en el presente documento): 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.

Herida no hospitalizada ("persona herida no hospitalizada", en el presente documento): 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 persona herida hospitalizado o fallecido.

NOTA:

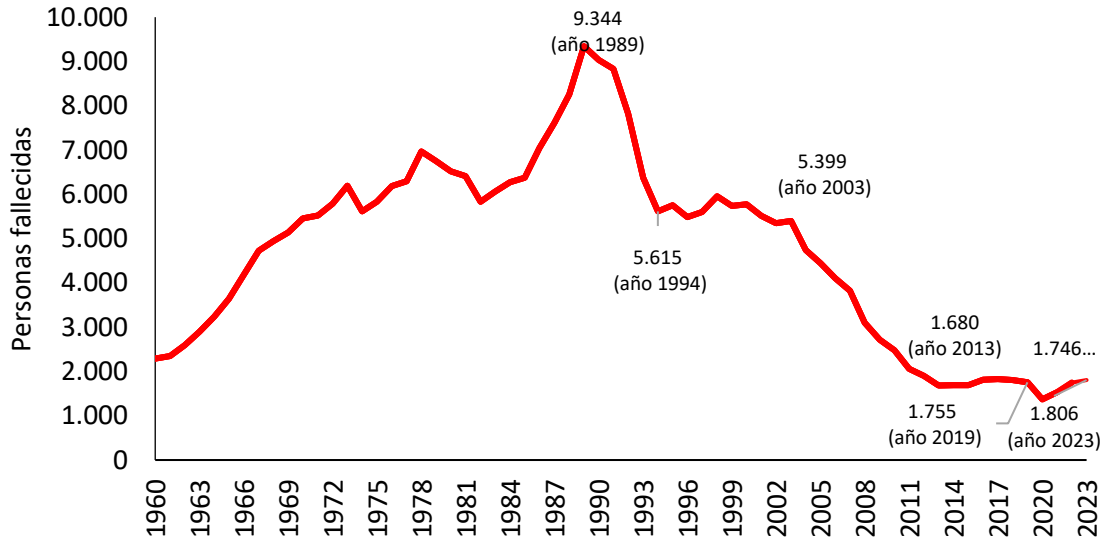
- **Vehículo de Movilidad Personal (VMP):** Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

1 Principales cifras de siniestralidad 2023

1.1 Serie histórica 1960-2023

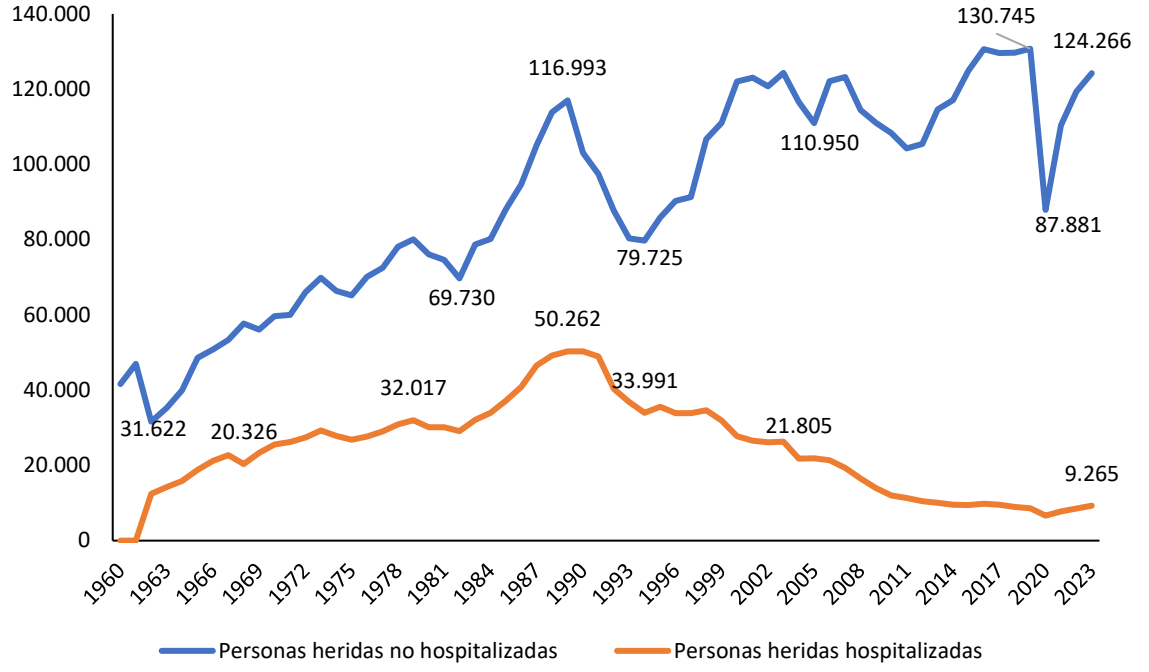
En el año 2023, 1.806 personas fallecieron en siniestros de tráfico —60 más que en 2022 (+3%)—, 9.265 personas resultaron hospitalizadas —733 más que en 2022 (+9%)— y 124.266 personas resultaron heridas no hospitalizadas.

Gráfico 1: Evolución de las personas fallecidas en siniestros viales. España, 1960-2023



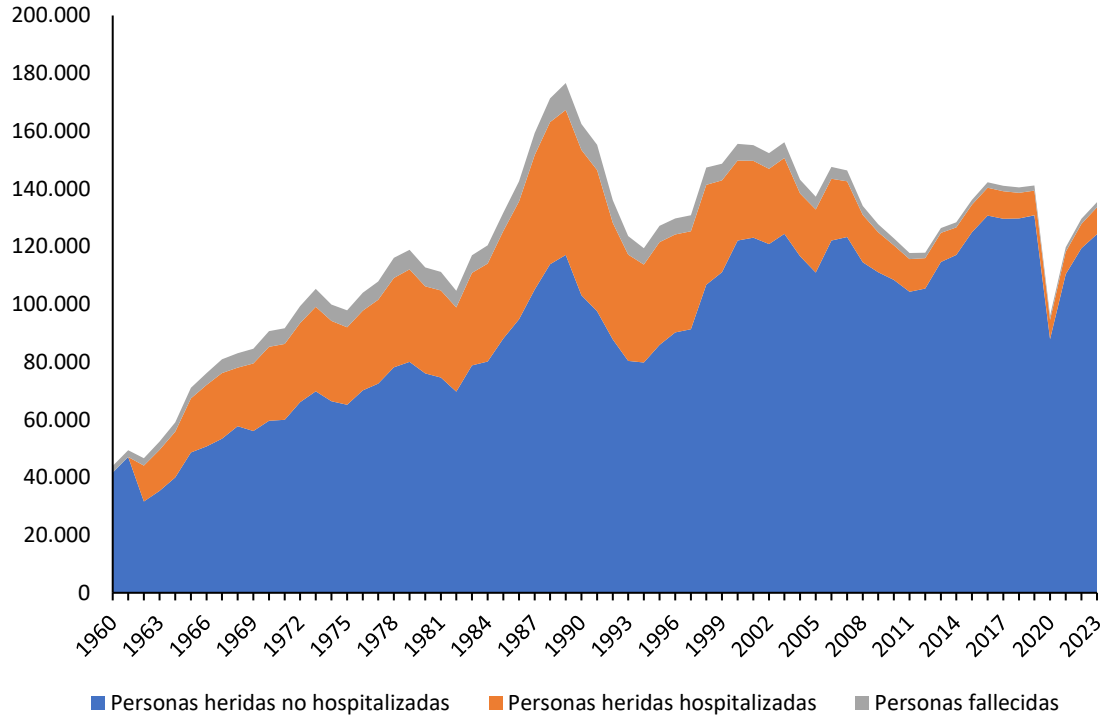
El total de las personas víctimas por siniestros viales en España en el año 2023 ha sido 135.337, de ellas: las víctimas mortales representan el 1%, las personas heridas hospitalizadas representan el 7%, y las personas heridas no hospitalizadas representan el 92%.

Gráfico 2: Evolución de las personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en siniestros viales. España, 1960-2023



Nota: 1960 y 1961 sin separación entre heridos hospitalizados y no hospitalizados. En este gráfico los heridos hospitalizados están incluidos en los heridos no hospitalizados para los años 1960 y 1961.

Gráfico 3: Evolución del número de las personas víctimas en siniestros viales. España, 1960-2023



1.2 Periodo 2014 – 2023

En la siguiente tabla se resumen los principales indicadores de siniestralidad del año 2023, y su comparación con el año 2019 y 2014.

Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2014-2023

	2014	2019	2022	2023	Variación interanual 2014-2023	Dif. Anual 2023-2014	Dif. Anual 2023-2019
Siniestros viales	91.570	104.080	97.916	101.306	1%	11%	-3%
Siniestros mortales	1.329	1.651	1.620	1.679	3%	26%	2%
Personas fallecidas	1.688	1.755	1.746	1.806	1%	7%	3%
Personas heridas hospitalizadas	9.574	8.613	8.502	9.265	0%	-3%	8%
Personas heridas no hospitalizadas	117.058	130.745	119.328	124.266	1%	6%	-5%
Total de personas victimas	**128.320**	**141.113**	**129.576**	**135.337**	**1%**	**5%**	**-4%**
Personas fallecidas por millón de población	36	37	37	38	2	2	1
Personas heridas hospitalizadas por millón de población	206	184	179	193	-1%	-6%	5%
Personas heridas no hospitalizadas por millón de población	2.517	2.786	2.513	2.584	0%	3%	-7%
Promedio diario de personas fallecidas	5	5	5	5	0	0	0
Índice de letalidad	1,3	1,2	1,3	1,3	0	0	0,1
Parque de automovil	30.976.047	35.855.460	36.984.398	37.349.954	2%	21%	4%
Personas fallecidas por millon de vehiculos del parque de vehículos	54	51	49	49	-5	-5	-2
Tráfico vehiculo-km10*	222.689	252.055	254.459	n.d	n.d	n.d.	n.d.
Movimientos de largo recorrido	359.789.623	427.146.612	439.775.372	448.735.650	2%	25%	5%

El índice de letalidad se define como el número de personas fallecidas por cada 100 personas víctimas.

** La fuente son los Anuarios del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Datos referidos a vías interurbanas*

Entre 2014 y 2023:

Las personas fallecidas por siniestro vial han aumentado un 0,8% interanualmente, mientras que las personas heridas hospitalizadas han disminuido a un ritmo medio anual del 0,4%. Las series reflejan el efecto de la pandemia de COVID-19 en los años 2020 y 2021.

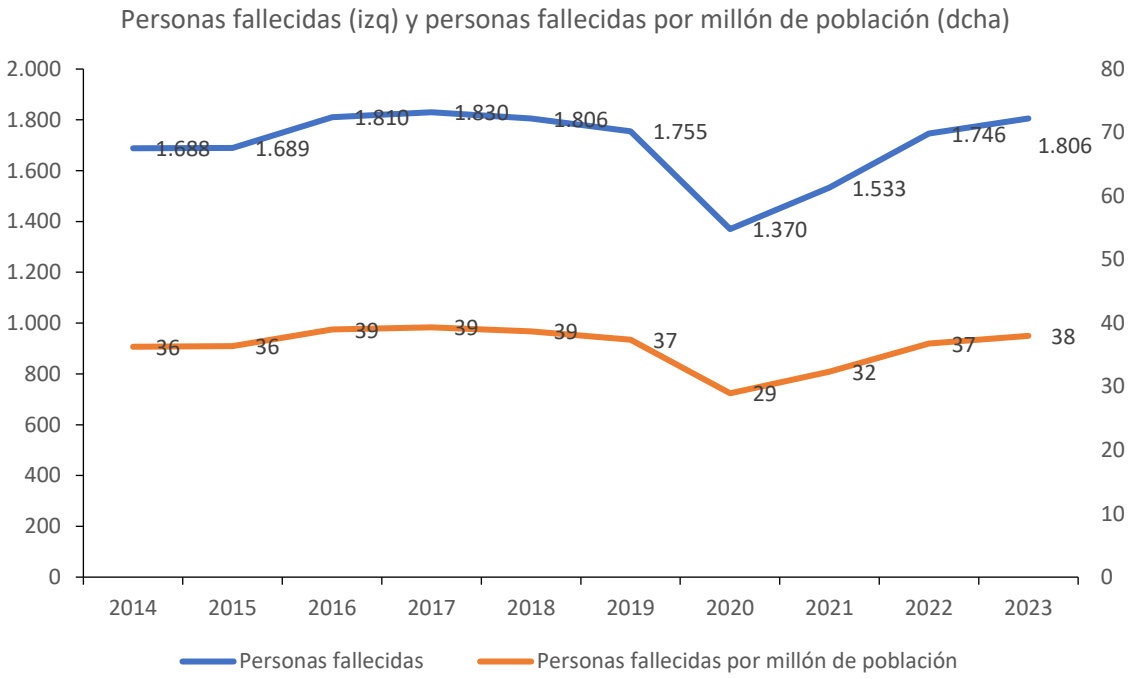
La tasa de fallecimientos por millón de población ha pasado de 36 en 2014 a 38 en el año 2023.

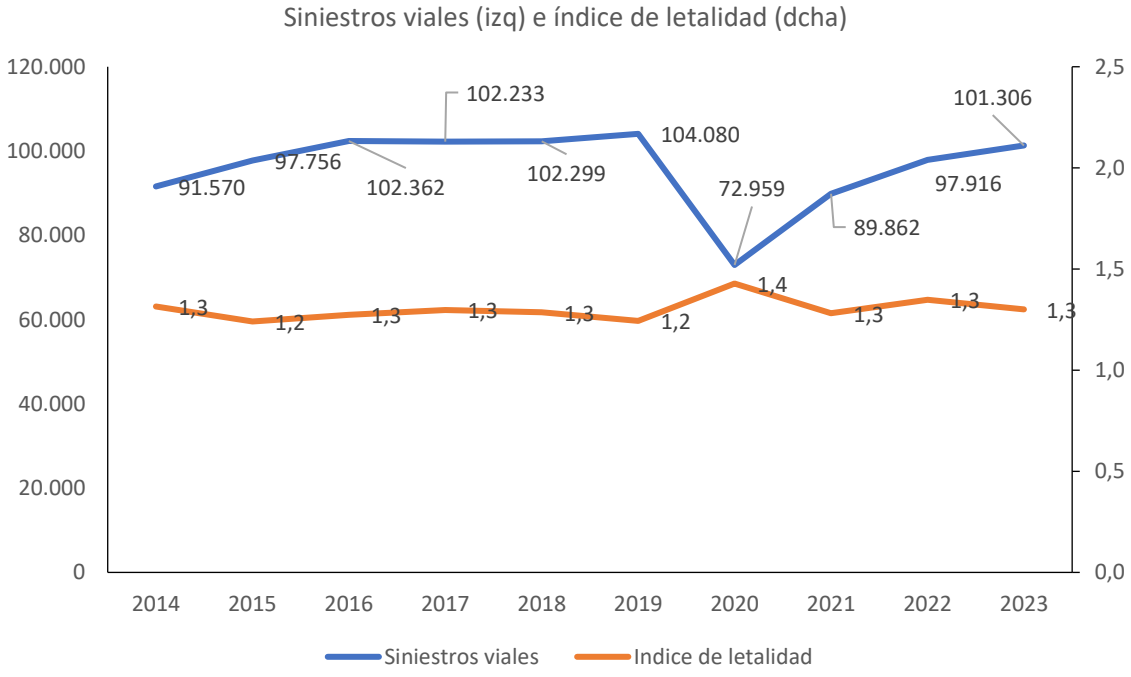
El número total de siniestros ha aumento un 11% anual, mientras que el índice de letalidad, que representa el porcentaje de víctimas que fallecen, tiene en 2023 el mismo valor que en 2014 (1,3).

El parque de vehículos ha aumentado de manera continua, pasando de 30,9 millones de vehículos en 2014 a 37,3 millones en 2023. El número de personas fallecidas por millón de vehículos del parque ha disminuido de 54 a 49.

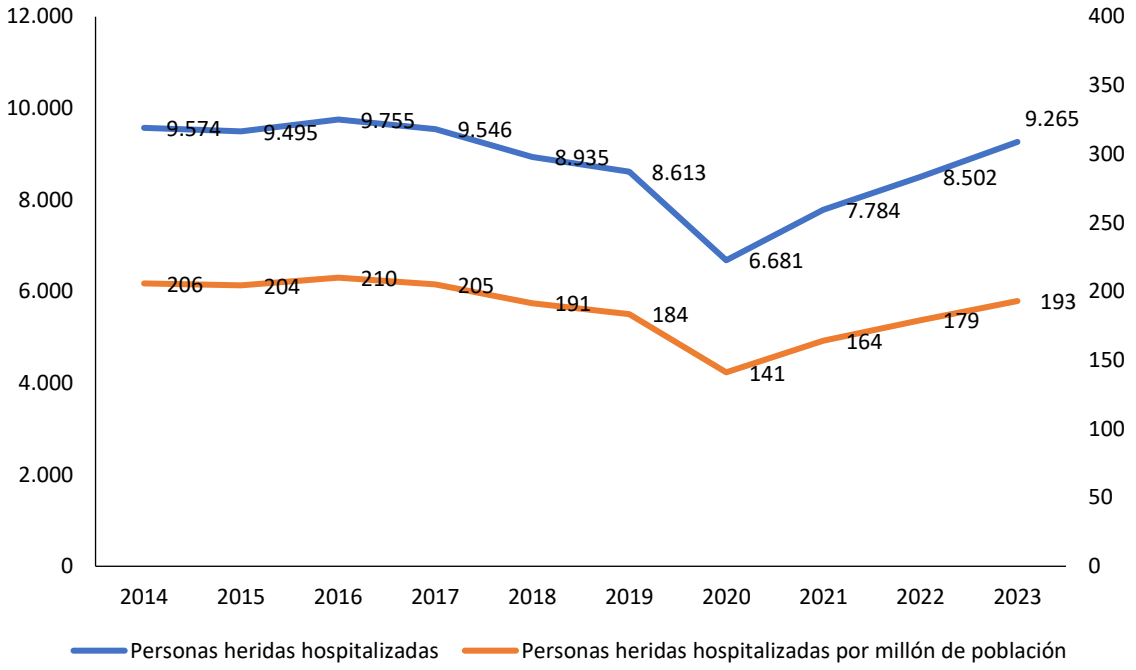
El número de movimientos de largo recorrido ha pasado de 359,8 millones en 2014 a 448,7 millones en 2023, alcanzando un máximo histórico.

Gráfico 4: Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2014-2023*

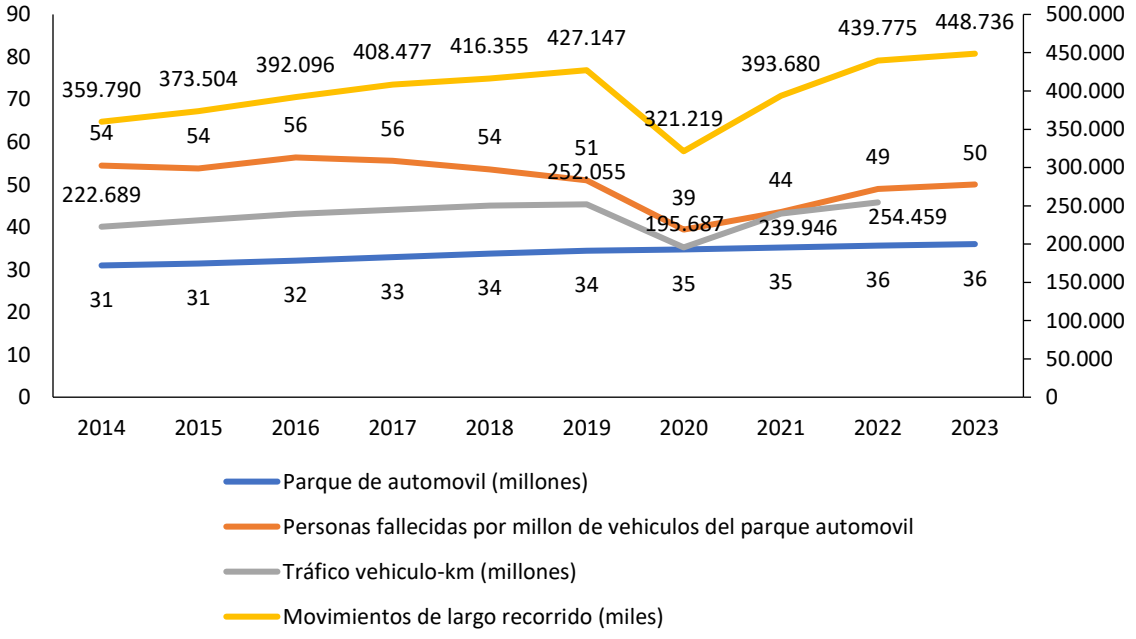




Personas heridas hospitalizadas (izq) y personas heridas hospitalizadas por millón de población (dcha)



Personas fallecidas por millón de vehiculos del parque automóvil,parque automóvil en millones (izq) y tráfico de vehiculos-km en millones (dcha)

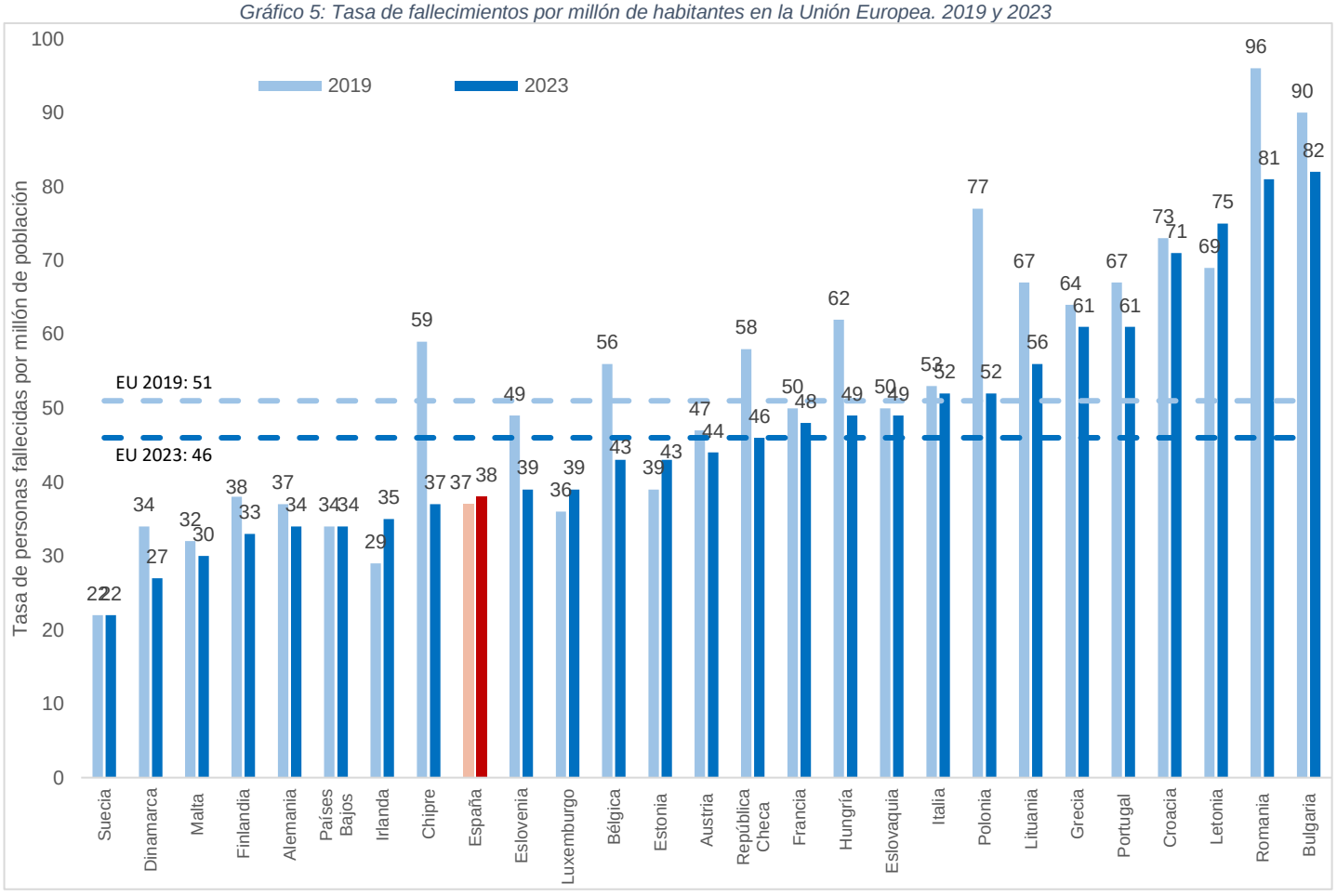


** En el título de cada gráfico, se indica al lado de cada variable entre paréntesis si esta variable se ha representado en el eje vertical de la izquierda o de la derecha*

1.3 El año 2023

En el año 2023, España tuvo una tasa de 38 personas fallecidas por millón de habitantes (un punto superior respecto a 2019), situándose por debajo de la media europea (46), y ocupando el 9º lugar en el ranking de países, solamente por detrás de Suecia, Dinamarca, Malta, Finlandia, Alemania, Países Bajos, Irlanda y Chipre. El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecimientos por millón de habitantes en la Unión Europea entre 2019 y 2023 y, en el caso de España:

Gráfico 5: Tasa de fallecimientos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2019 y 2023



Para un mayor nivel de detalle, la siguiente tabla detalla los principales indicadores de siniestralidad del año 2023, y su variación respecto a 2019.

En ella se observa que:

- Las cifras de personas fallecidas aumentan un 3% respecto a 2019. En vías urbanas se mantienen los niveles del mismo período de 2019 y en vías interurbanas, las personas fallecidas aumentan en un 4% (+52). Por su parte, las personas heridas hospitalizadas muestran un aumento del 1% en vías interurbanas (+52), frente a un aumento de 610 personas fallecidas en vías urbanas, lo que se corresponde con un aumento del 14%.
- Centrándonos en el caso de personas fallecidas, las principales variaciones con respecto al tipo de siniestro se registran en salidas de vía (+12%) y atropello a peatón (-10%), mientras que, según el medio de desplazamiento de la víctima, se registró una disminución en peatones (-7%), y un aumento en motocicletas (+9%) y en turismos (+10%). Por grupos de edad, el colectivo de 55 a 64 registró un aumento del +29% mientras que los colectivos de 75 a 84 años y el de más de 85 años registraron un descenso del -16% y del -19% respectivamente. Y por sexos, a pesar de las diferencias registradas (+3% hombres y +5% mujeres), la ratio se mantuvo en niveles similares al año 2019 (78%-22% en 2023 frente a 79%-21% en 2019).

Tabla 2: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Total	**101.306**	**100%**	**1.806**	**100%**	**9.265**	**100%**	**124.266**	**100%**
Localización								
Interurbana	35.330	35%	1.288	71%	4.345	47%	47.746	38%
Autopista	3.760	4%	92	5%	296	3%	5.656	5%
Autovía	7.727	8%	253	14%	668	7%	11.667	9%
Carretera Convencional	23.843	24%	943	52%	3.381	36%	30.423	24%
Urbana	65.976	65%	518	29%	4.920	53%	76.520	62%
Travesía	1.411	1%	31	2%	163	2%	1.694	1%
Calles	64.521	64%	486	27%	4.749	51%	74.759	60%
Autopista/Autovía urbana	44	0%	1	0,06%	8	0,09%	67	0,05%
Días de la semana[2]								
Laborables	76.251	75%	1.219	67%	6.458	70%	92.284	74%
Fin de semana	25.055	25%	587	33%	2.807	30%	31.982	26%
Tipo de siniestro								
Colision frontal	3.281	3%	263	15%	862	9%	4.721	4%
Colision lateral y frontolateral	30.732	30%	249	14%	2.330	25%	37.849	30%
Colision trasera y múltiple	19.205	19%	149	8%	822	9%	29.753	24%
Salida de la vía	15.665	15%	642	36%	2.076	22%	18.188	15%
Vuelco	3.676	4%	20	1%	239	3%	3.839	3%
Atropello a peatón[3]	12.541	12%	334	18%	1.702	18%	12.052	10%
Otro tipo	16.206	16%	149	8%	1.234	13%	17.864	14%
Medio de desplazamiento[4]								
Peatón[3]	12.714	13%	353	20%	1.742	19%	11.497	9%
Bicicleta	7.842	4%	90	5%	759	8%	6.754	5%
VMP	6.058	3%	10	1%	341	4%	5.329	4%
Ciclomotor	5.218	3%	30	2%	400	4%	5.068	4%
Motocicleta	28.298	17%	455	25%	3.078	33%	26.352	21%
Turismo	73.627	51%	703	39%	2.421	26%	59.474	48%
Vehículo de mercancías	14.253	7%	105	6%	295	3%	5.337	4%
Autobús	2.662	2%	6	0%	72	1%	2.651	2%
Tipo de persona usuaria								
Conductor	82.138	81%	1.178	65%	6.205	67%	83.713	67%
Pasajero	21.631	21%	275	15%	1.318	14%	29.056	23%
Peatón	12.714	13%	353	20%	1.742	19%	11.497	9%
Edad[4,5]								
0-14	3.043	3%	30	2%	276	3%	5.414	4%
15-24	14.895	15%	216	12%	1.323	14%	20.906	17%

25-34	18.046	18%	214	12%	1.359	15%	23.975	19%
35-44	17.727	17%	249	14%	1.405	15%	21.900	18%
45-54	18.960	19%	312	17%	1.767	19%	21.939	18%
55-64	13.221	13%	301	17%	1.467	16%	14.256	11%
65-74	6.703	7%	206	11%	820	9%	7.191	6%
75-84	3.917	4%	168	9%	576	6%	3.907	3%
85 y más	1.093	1%	89	5%	171	2%	1.008	1%
Sexo[4,5]								
Hombre	63.079	62%	1.417	78%	6.594	71%	73.798	59%
Mujer	37.080	37%	389	22%	2.642	29%	50.079	40%

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 Las personas fallecidas por atropello no contienen a todas las personas peatones atropelladas debido a que la clasificación por tipo de siniestro se realiza a partir de la primera maniobra y no del resultado lesivo de la misma.
4 En el indicador de los siniestros viales, la suma no coincide con el total ya que un mismo siniestro se puede clasificar en varios subepígrafes.
5 Se computan los siniestros en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.
6 VMP son vehículos de movilidad personal.

Tabla 2': Variaciones interanuales de 2023 respecto a 2022 y 2019

	Variación[1] 2023/2022				Variación[1] 2023/2019			
	Siniestros viales	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros viales	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	3%	3%	9%	4%	**-3%**	**3%**	**8%**	**-5%**
Localización								
Interurbana	6%	1%	12%	7%	-5%	4%	1%	-7%
Autopista	6%	-7	6%	7%	9%	1	17%	7%
Autovía	0%	2%	11%	2%	-15%	2%	3%	-15%
Carretera Convencional	8%	2%	12%	8%	-4%	5%	-1%	-6%
Urbana	2%	10%	7%	3%	-1%	0%	14%	-4
Travesía	-9%	-2	-8%	-5%	-10%	-12	28%	-8%
Calles	2%	11%	7%	3%	-1%	3%	14%	-3%
Autopista/Autovía urbana	-20	-2	1	-18	-45	-2	5	-55%
Días de la semana								
Laborables	3%	7%	11%	4%	-3%	10%	11%	-5%
Fin de semana	4%	-3%	4%	5%	-1%	-9%	0%	-3%
Tipo de siniestro								
Colision frontal	1%	-7%	1%	-1%	-4%	-7%	-8%	-9%
Colision lateral y frontolateral	4%	17%	12%	4%	-2%	9%	13%	-5%
Colision trasera y múltiple	5%	-1%	16%	7%	-11%	2%	4%	-12%
Salida de la vía	3%	0%	9%	5%	4%	12%	11%	4%
Vuelco	0%	2	21%	0%	2%	-12	-1%	1%
Atropello a peatón	4%	3%	8%	3%	-6%	-10%	2%	-7%
Otro tipo	2%	32%	5%	3%	2%	25%	17%	0%
Medio de desplazamiento								
Peatón	4%	1%	7%	4%	-6%	-7%	3%	-7%
Bicicleta	-3%	9	7%	-4%	0%	10	17%	-1%
VMP	30%	2	9%	33%				
Ciclomotor	-8%	-6	-9%	-8%	-25%	-19	-15%	-26%
Motocicleta	5%	13%	17%	4%	-3%	9%	13%	-5%
Turismo	4%	3%	9%	5%	-6%	10%	-1%	-9%
Vehículo de mercancías	3%	-30%	-19%	1%	-12%	-26%	-23%	-20%
Autobús	16%	-7	13	16%	11%	3	36	15%
Tipo de persona usuaria								
Conductor	3%	4%	10%	3%	-1%	3%	10%	-3%
Pasajero	7%	3%	6%	7%	-9%	17%	3%	-11%
Peatón	1%	1%	7%	4%	-6%	-7%	3%	-7%

Edad								
0-14	-33%	12	6%	6%	-46%	-2	-5%	-14%
15-24	-19%	11%	13%	1%	-23%	26%	8%	-4%
25-34	-21%	-5%	5%	0%	-31%	-12%	-3%	-14%
35-44	-18%	-11%	6%	0%	-30%	-3%	-7%	-16%
45-54	-8%	12%	9%	7%	-12%	-2%	12%	3%
55-64	-4%	10%	14%	8%	-2%	29%	33%	9%
65-74	-2%	3%	12%	9%	-6%	13%	7%	5%
75-84	2%	1%	10%	13%	-3%	-16%	23%	4%
85 y más	0%	-11	18%	14%	-15%	-19%	-10%	-3%
Sexo								
Hombre	-6%	5%	10%	4%	-13%	3%	7%	-5%
Mujer	-12%	-2%	7%	5%	-19%	5%	9%	-5%

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 Las personas fallecidas por atropello no contienen a todas las peatones atropelladas debido a que la clasificación por tipo de siniestro se realiza a partir de la primera maniobra y no del resultado lesivo de la misma.
4 En el indicador de los siniestros viales, la suma no coincide con el total ya que un mismo siniestro se puede clasificar en varios subepígrafes.
5 Se computan los siniestros en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.
6 VMP son vehículos de movilidad personal.

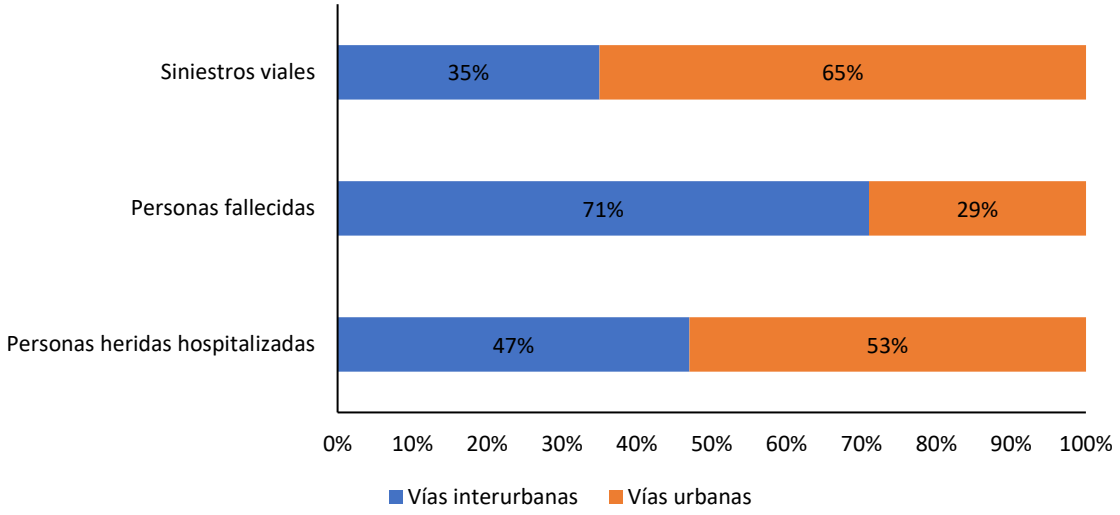
2 Infraestructura

2.1 Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas

2.1.1 El lugar del siniestro vial

En 2023, el 65% de los siniestros viales tuvieron lugar en vías urbanas, sin embargo, es en las vías interurbanas donde se registraron el 71% de las personas fallecidas. El número de personas heridas hospitalizadas se distribuye en vías urbanas e interurbanas en unas proporciones más parecidas.

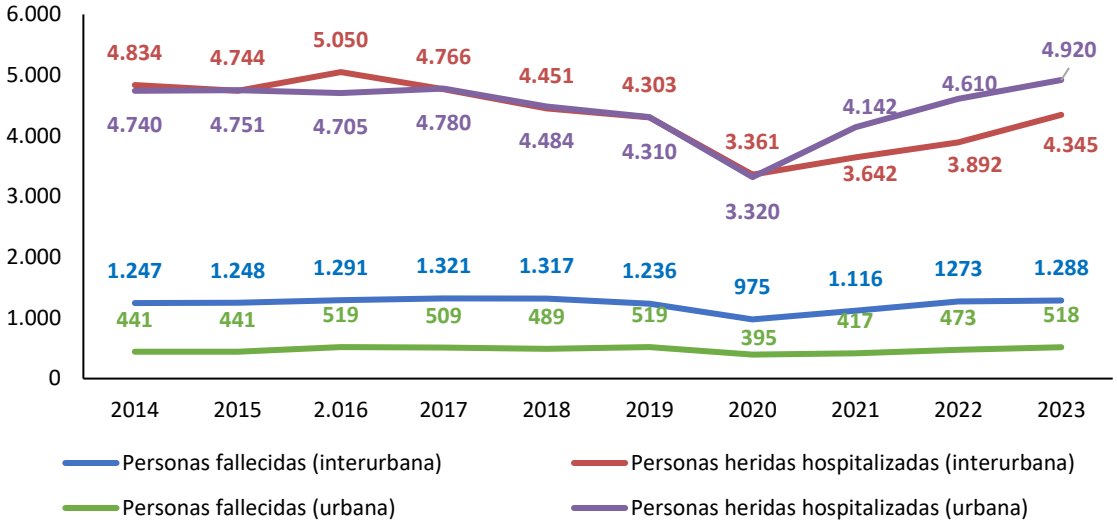
Gráfico 4: Distribución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas según tipo de vía. España, 2023



Hasta 2014, se había venido reduciendo el número de personas fallecidas y personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas, y de manera similar en vías urbanas. Entre 2014 y 2019, las personas fallecidas disminuyeron un 0,9% en vías interurbanas, y aumentaron un 18% en vías urbanas.

En 2023, respecto a 2019, las personas fallecidas han aumentado un 4% en vías interurbanas y se mantienen los valores en vías urbanas.

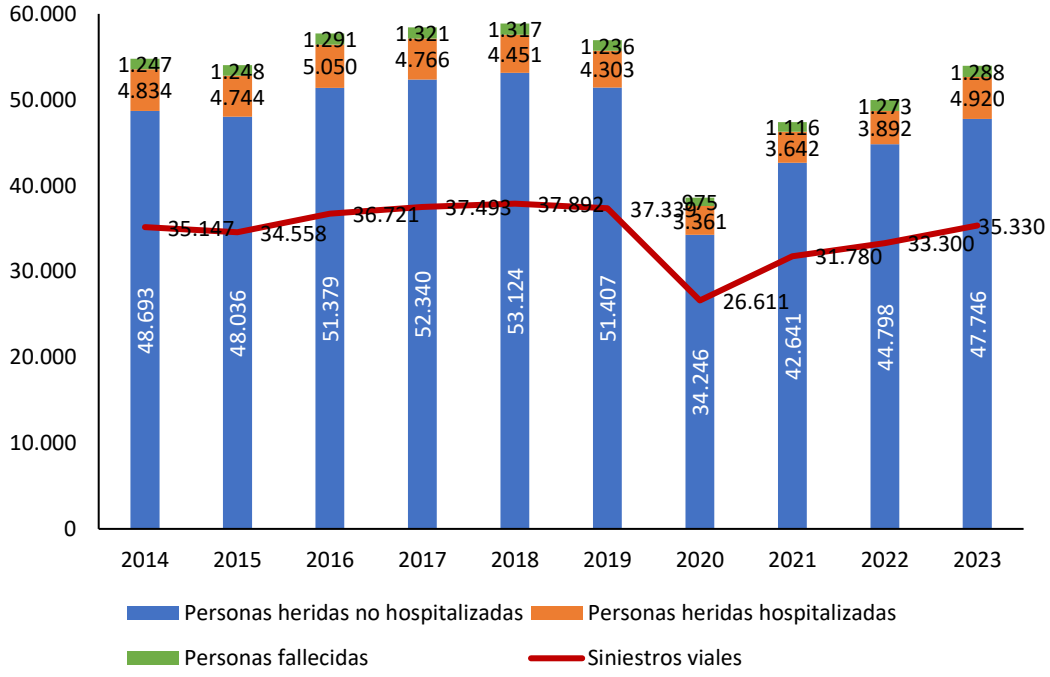
Gráfico 5: Evolución del número de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías interurbanas y urbanas. España 2014-2023



2.1.2 Las vías interurbanas

En 2023, el 35% de los siniestros viales se registraron en vías interurbanas; en total, 35.330. Respecto a 2019, en vías interurbanas ha habido menos siniestros, pero de mayor gravedad media. El número de personas fallecidas ha aumentado un 4% entre 2019 y 2023, mientras que las personas heridas hospitalizadas han aumentado un 1% y las no hospitalizadas han disminuido un 7%.

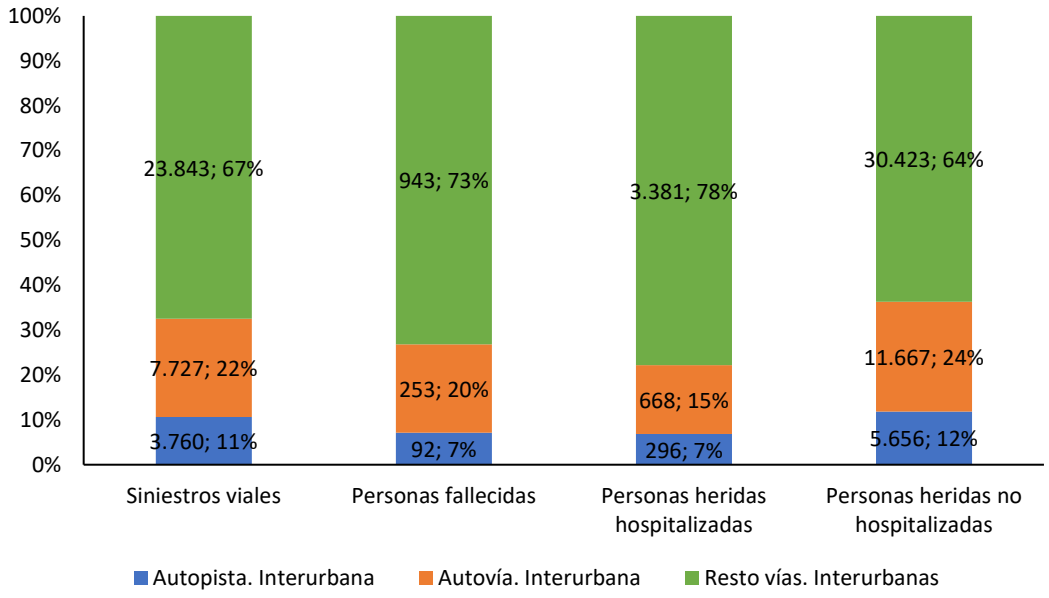
Gráfico 6: Evolución del número de los siniestros viales, personas fallecidas y heridas en vías interurbanas. España, 2014-2023



Por tipo de vía interurbana, en 2023:

- En carreteras convencionales fallecieron 943 personas, el 73% del total de personas fallecidas en vías interurbanas, y 3.381 resultaron heridas hospitalizadas, el 78% del total.
- En autovías se registraron el 20% de las personas fallecidas y el 15% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.
- En autopistas se registró el 7% de las personas fallecidas y el 7% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.

Gráfico 7: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España,2023



En 2023, se han registrado 92 personas fallecidas en autopista. En autovías, se han registrado 253 personas fallecidas, y en el resto de vías se han contabilizado 943 personas fallecidas.

Las personas heridas hospitalizadas en autopista alcanzaron en 2023 la cifra de 296. En autovías, se registraron 668 personas heridas hospitalizadas. En el resto de vías, se contabilizaron 3.381 personas heridas hospitalizadas.

*Tabla 3: Siniestros viales en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014-2023**

Siniestros viales	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif.23/22	Dif. 23/19	Dist. 23
Autopista	2.369	2.398	3.592	3.932	3.722	3.438	2.154	2.915	3.540	3.760	6%	9%	11%
Autovía	8.411	8.431	8.641	8.608	9.388	9.086	5.741	7.377	7.728	7.727	0%	-15%	22%
Resto vías interurbanas	24.367	23.729	24.488	24.953	24.782	24.815	18.716	21.488	22.032	23.843	8%	-4%	68%
Total interurbanas	**35.147**	**34.558**	**36.721**	**37.493**	**37.892**	**37.339**	**26.611**	**31.780**	**33.300**	**35.330**	**6%**	**-5%**	**100%**

** En 2013 se actualizó el catálogo de carreteras para clasificar los siniestros viales 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: Personas fallecidas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014-2023**

Personas fallecidas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif.23/22	Dif. 23/19	Dist. 23
Autopista	64	75	85	85	82	91	65	81	99	92	-7	1	7%
Autovía	226	202	242	223	241	249	159	235	248	253	2%	2%	20%
Resto vías interurbanas	957	971	964	1.013	994	896	751	800	926	943	2%	5%	73%
Total interurbanas	**1.247**	**1.248**	**1.291**	**1.321**	**1.317**	**1.236**	**975**	**1.116**	**1.273**	**1.288**	**1%**	**4%**	**100%**

** En 2013 se actualizó el catálogo de carreteras para clasificar los siniestros viales 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 5: Personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014-2023**

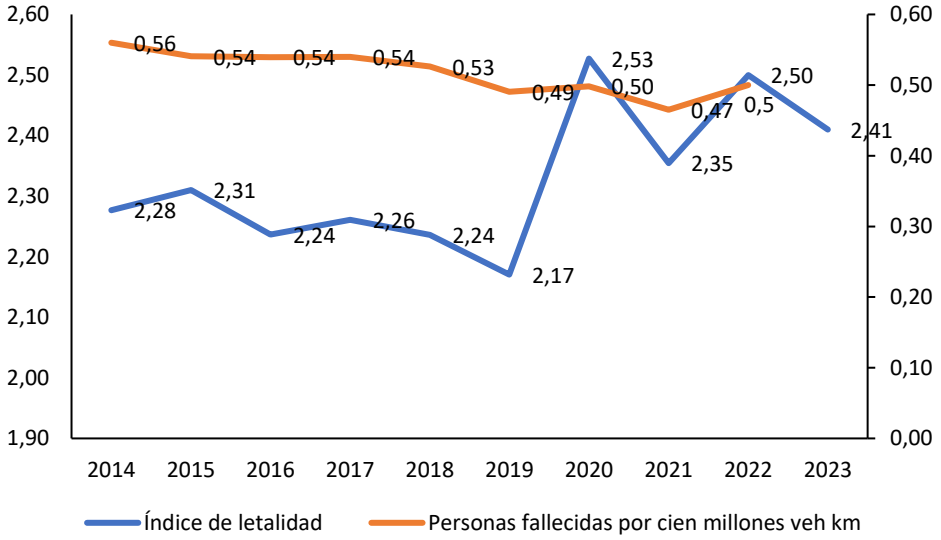
Personas heridas hospitalizadas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif.23/22	Dif. 23/19	Dist. 23
Autopista	263	223	290	285	271	254	184	186	280	296	6%	17%	7%
Autovía	758	741	830	728	741	650	468	539	602	668	11%	3%	15%
Resto vías interurbanas	3.813	3.780	3.930	3.753	3.439	3.399	2.709	2.917	3.010	3.381	12%	-1%	78%
Total interurbanas	**4.834**	**4.744**	**5.050**	**4.766**	**4.451**	**4.303**	**3.361**	**3.642**	**3.892**	**4.345**	**12%**	**1%**	**100%**

** En 2013 se actualizó el catálogo de carreteras para clasificar los siniestros viales 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 personas fallecidas por cien millones de vehículos-km se ha reducido de 0,56 a 0,5 entre 2014 y 2022, último año donde hay un dato disponible de recorridos en vías interurbanas. En 2019, este índice fue de 0,49.

Por el contrario, el índice de letalidad (personas fallecidas por cada 100 personas víctimas) ha aumentado de 2,28 a 2,41 de 2014 a 2023. En 2019, este índice fue de 2,17 y en 2022 fue 2,50.

Gráfico 8: Evolución del índice de letalidad y el número de personas fallecidas por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2014-2023



2.1.3 Las vías urbanas

En el año 2023, respecto al año 2019, se mantienen las cifras de personas fallecidas en vías urbanas, mientras que las personas heridas hospitalizadas han aumentado un 14%.

En las vías urbanas se han registrado el 65% de los siniestros viales, el 29% de las personas fallecidas, 518 víctimas mortales, y el 53% de las personas heridas hospitalizadas, 4.920 personas.

Dentro de las vías urbanas se incluyen las travesías, cuyos siniestros presentan una mayor gravedad que los del resto de las vías que transcurren por suelo urbano. En las travesías, fallecieron 31 personas en 2023, 12 menos que el año 2019.

Gráfico 9: Evolución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías urbanas. España, 2014-2023

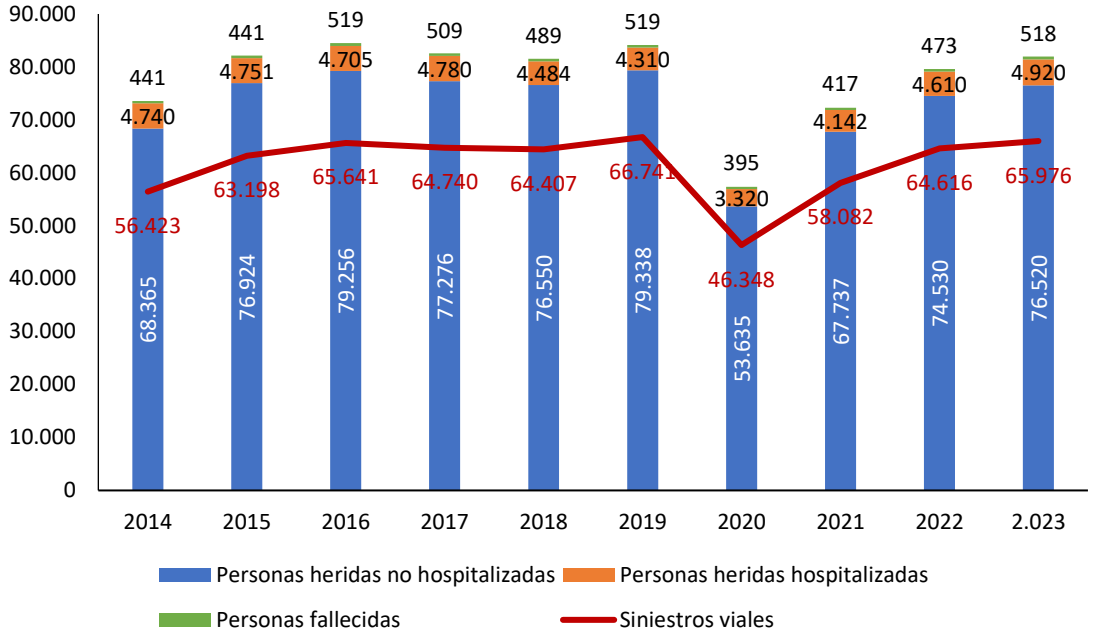


Tabla 6: Siniestros viales en vías urbanas según tipo de vía. España, 2015-2023

Siniestros viales	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/22	Dif. 23/19	Dist. 23
Travesías	1.443	1.403	1.465	1.655	1.597	1.563	1.081	1.561	1.551	1.411	-9%	-10%	2%
Resto	54.980	61.795	64.176	63.085	62.810	65.178	45.267	56.521	63.065	64.565	2%	-1%	98%
Total	**56.423**	**63.198**	**65.641**	**64.740**	**64.407**	**66.741**	**46.348**	**58.082**	**64.616**	**65.976**	**2%**	**-1%**	**100%**

Tabla 7: Personas fallecidas en vías urbanas según tipo de vía. España, 2015-2023

Personas fallecidas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/22	Dif. 23/19	Dist. 23
Travesías	43	41	47	48	43	43	25	34	33	31	-2	-12	6%
Resto	398	400	472	461	446	476	370	383	440	487	11%	2%	94%
Total	**441**	**441**	**519**	**509**	**489**	**519**	**395**	**417**	**473**	**518**	**10%**	**0%**	**100%**

Tabla 8: Personas heridas hospitalizadas en vías urbanas según tipo de vía. España, 2015-2023

Personas heridas hospitalizadas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/22	Dif. 23/19	Dist. 23
Travesías	205	167	149	162	169	127	114	142	177	163	-8%	28%	3%
Resto	4.535	4.584	4.556	4.618	4.315	4.183	3.206	4.000	4.433	4.757	7%	14%	97%
Total	**4.740**	**4.751**	**4.705**	**4.780**	**4.484**	**4.310**	**3.320**	**4.142**	**4.610**	**4.920**	**7%**	**14%**	**97%**

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 13% de las personas fallecidas en vías urbanas; en 2022, este porcentaje era de un 11%. En general, se observa que, a medida que aumenta el tamaño del municipio, hay mayor concentración de siniestros, pero estos son de menor gravedad media. Así, los municipios de hasta 60.000 habitantes concentran el 22% de los siniestros, pero el 41% de las personas fallecidas.

Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los siniestros 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 siniestros) ha aumentado significativamente durante los últimos años, pasando del 78% en 2009 al 99% en 2023.

Gráfico 10: Siniestros viales por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023

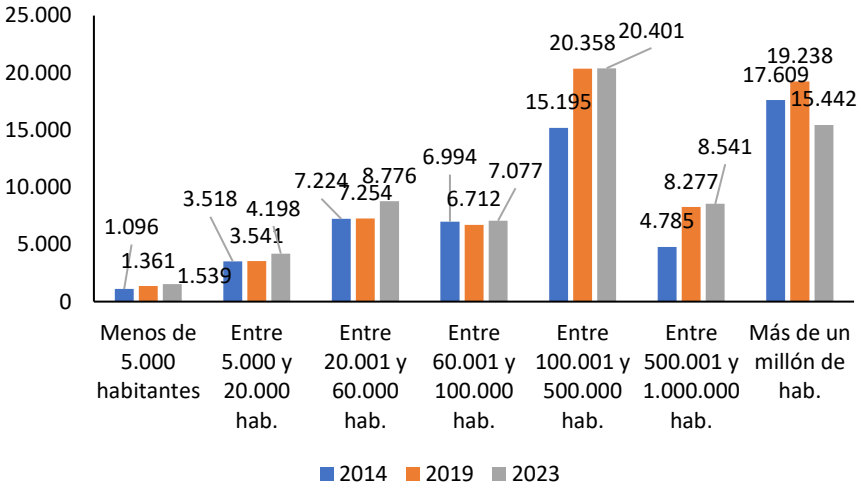


Gráfico 11: Personas fallecidas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023

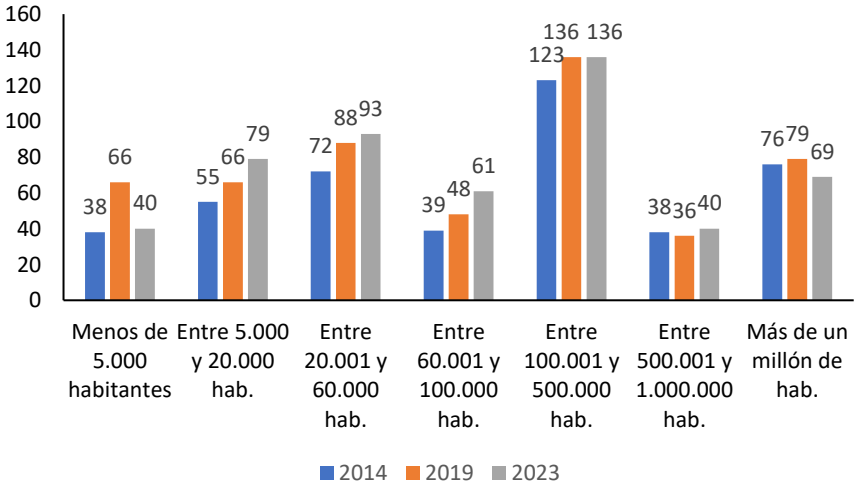
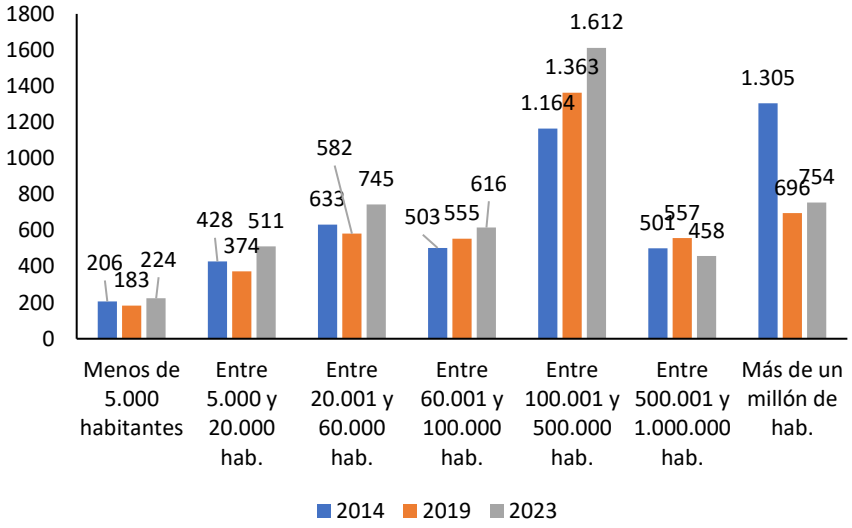


Gráfico 12: Personas heridas hospitalizadas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023

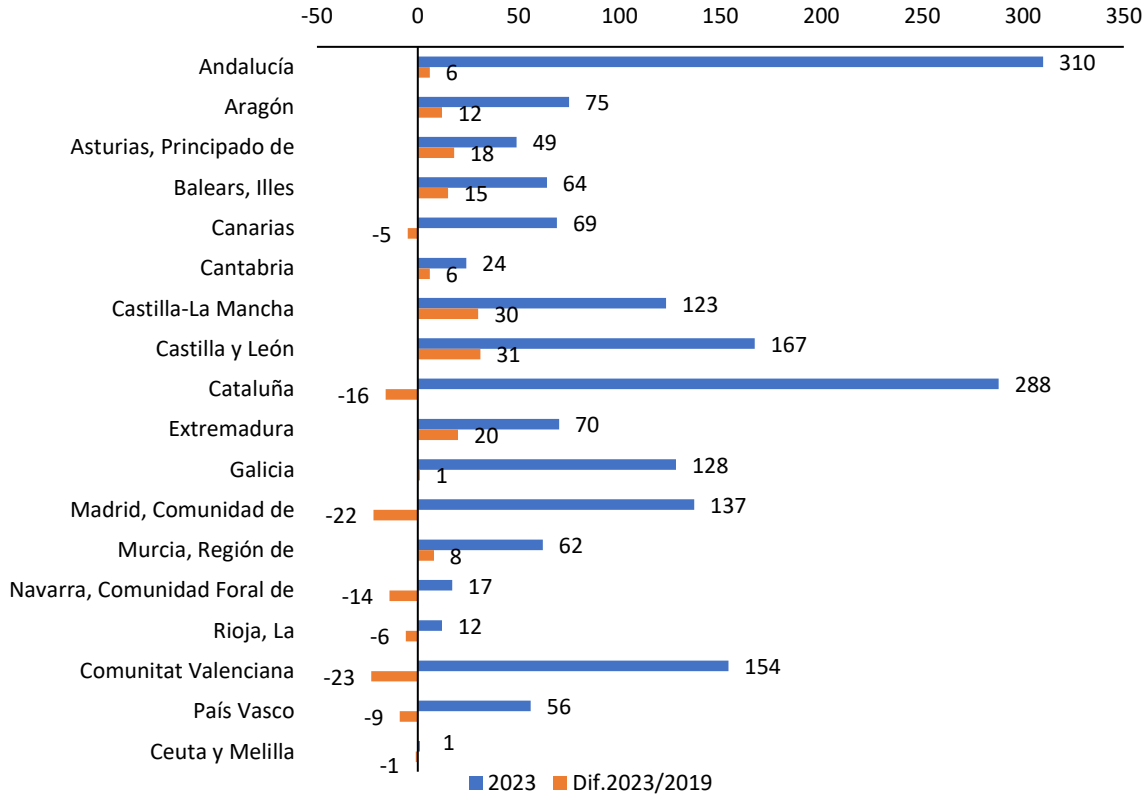


2.1.4 Las comunidades autónomas y las provincias

Por comunidades autónomas, en el año 2023 se ha registrado un aumento en el número de personas fallecidas en 9 Comunidades Autónomas. Los mayores aumentos se han producido en Castilla y León (+31), Castilla-La Mancha (+30) y Extremadura (+20).

Por su parte, se han producido descensos entre 2019 y 2023 en 7 Comunidades Autónomas y Ceuta y Melilla; los mayores descensos se han producido en Comunitat Valenciana (-23), Comunidad de Madrid (-22) y Cataluña (-16).

Gráfico 13: Personas fallecidas y diferencia absoluta respecto a 2019 por comunidad autónoma, en vías interurbanas y urbanas. España, 2023



Por provincias, el número de personas fallecidas ha aumentado en 30 provincias con respecto a 2019; los mayores aumentos se han producido en Asturias (+18), y Zaragoza (+17).

Por su parte, el número de personas fallecidas ha disminuido en 21 provincias con respecto a 2019; los mayores descensos se han producido en Madrid (-22), y Alicante (-20).

Tabla 9: Evolución de las personas fallecidas por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/22	Dif. 23/19	Dist.23
Araba/Álava	5	10	13	11	15	16	5	13	11	9	-2	-7	0%
Albacete	23	22	24	16	11	28	10	11	13	26	13	-2	1%
Alicante/Alacant	67	62	68	64	60	80	61	66	65	60	-5	-20	3%
Almería	19	26	40	22	27	35	38	34	41	36	-5	1	2%
Ávila	12	16	12	11	16	11	10	9	19	15	-4	4	1%
Badajoz	40	37	38	36	32	34	25	28	28	42	14	8	2%
Balears (Illes)	50	53	60	68	53	49	37	47	38	64	26	15	4%
Barcelona	159	128	131	145	163	171	115	117	141	148	5%	-13%	8%
Burgos	24	32	36	31	32	14	19	15	33	26	-7	12	1%
Cáceres	16	17	24	26	19	16	15	12	13	28	15	12	2%
Cádiz	41	32	41	34	36	36	22	41	40	42	2	6	2%
Castellón/Castelló	29	28	43	39	35	25	17	27	32	21	-11	-4	1%
Ciudad Real	19	27	30	33	25	22	29	24	29	27	-2	5	1%
Córdoba	37	26	22	37	34	38	14	30	36	24	-12	-14	1%
Coruña (A)	55	47	58	51	64	53	33	42	62	38	-24	-15	2%
Cuenca	17	16	15	18	20	8	18	27	23	21	-2	13	1%
Girona	27	41	55	47	55	42	28	48	51	51	0	9	3%
Granada	49	43	27	33	31	25	35	38	38	35	-3	10	2%
Guadalajara	14	11	7	12	10	6	12	6	9	11	2	5	1%
Gipuzkoa	16	38	17	27	13	23	20	22	23	33	10	10	2%
Huelva	19	23	19	22	18	22	23	31	24	23	-1	1	1%
Huesca	24	17	21	25	27	29	20	13	28	21	-7	-8	1%
Jaén	30	23	31	35	31	24	21	22	22	20	-2	-4	1%
León	32	39	25	22	35	35	25	30	21	44	23	9	2%
Lleida	37	51	37	40	43	39	21	44	20	34	14	-5	2%
Rioja (La)	11	20	25	26	10	18	16	12	12	12	0	-6	1%
Lugo	33	22	32	22	26	22	16	12	20	20	0	-2	1%
Madrid	114	111	121	125	114	159	105	127	125	137	10%	-14%	8%
Málaga	40	46	57	67	39	56	51	58	60	70	10	14	4%
Murcia	61	44	58	85	66	54	39	49	59	62	3	8	3%
Navarra	41	26	26	29	35	31	20	28	37	17	-20	-14	1%
Ourense	18	11	15	13	19	15	16	13	14	27	13	12	1%
Asturias	38	36	35	37	43	31	22	30	34	49	15	18	3%
Palencia	12	6	13	13	11	12	10	11	12	4	-8	-8	0%
Palmas (Las)	31	22	40	30	39	32	22	25	31	36	5	4	2%
Pontevedra	33	43	36	31	35	37	38	37	27	43	16	6	2%
Salamanca	13	17	10	15	14	13	20	6	18	17	-1	4	1%
Santa Cruz de Tenerife	26	40	31	37	29	42	28	35	37	33	-4	-9	2%
Cantabria	18	22	21	22	23	18	16	15	21	24	3	6	1%
Segovia	19	16	16	10	12	9	11	7	17	13	-4	4	1%
Sevilla	52	43	66	55	58	68	50	48	72	60	-12	-8	3%
Soria	14	10	19	11	15	8	6	13	15	17	2	9	1%
Tarragona	49	71	59	51	65	52	40	33	52	55	3	3	3%
Teruel	14	16	9	18	10	7	10	10	7	10	3	3	1%

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/22	Dif. 23/19	Dist.23
Toledo	34	31	42	50	34	29	27	36	23	38	15	9	2%
Valencia/València	71	64	69	73	88	72	51	47	78	73	-5	1	4%
Valladolid	13	24	24	27	23	18	13	24	23	17	-6	-1	1%
Bizkaia	15	19	26	13	21	26	17	22	21	14	-7	-12	1%
Zamora	18	21	20	24	18	16	12	9	21	14	-7	-2	1%
Zaragoza	39	38	43	37	48	27	38	28	45	44	-1	17	2%
Ceuta	0	3	2	2	3	2	2	0	1	1	0	-1	0%
Melilla	0	2	1	2	3	0	1	1	4	0	-4	0	0%
Total	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	1.755	1.370	1.533	1.746	1.806	3%	3%	100%

Gráfico 14: Personas fallecidas según localización del siniestro vial. Año 2023

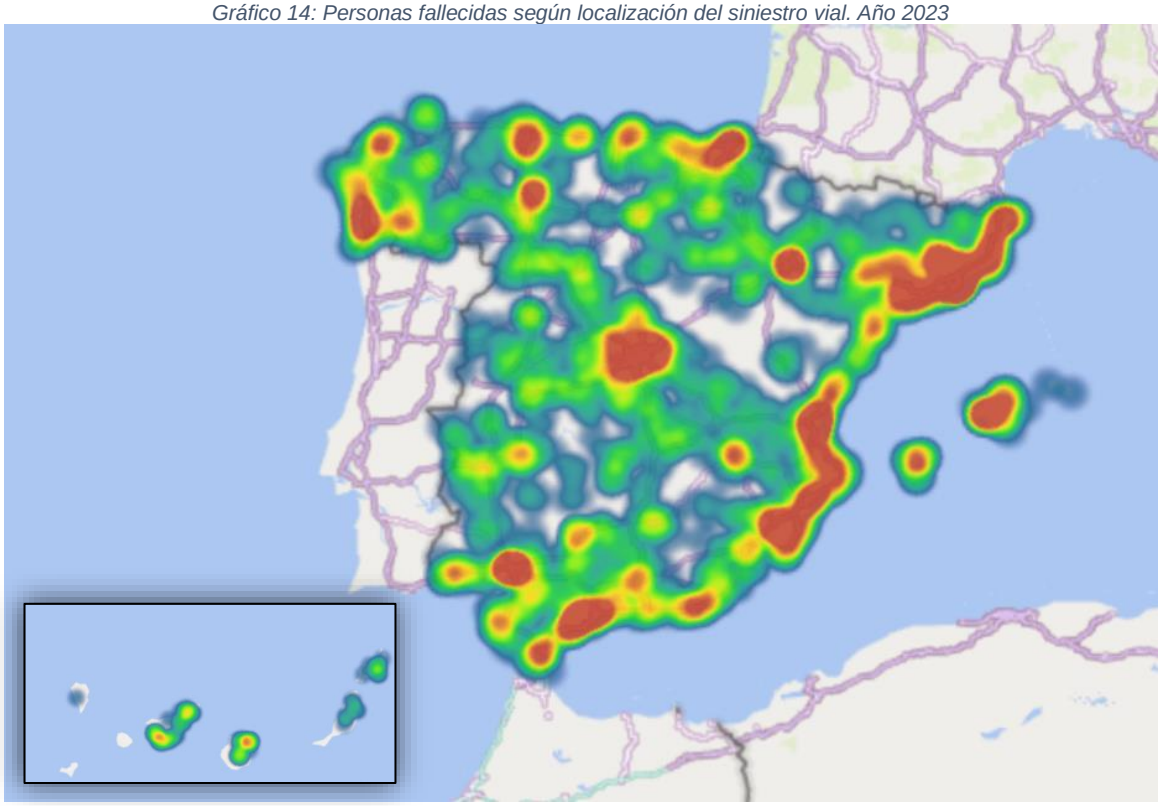


Gráfico 15: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías interurbanas. Año 2023

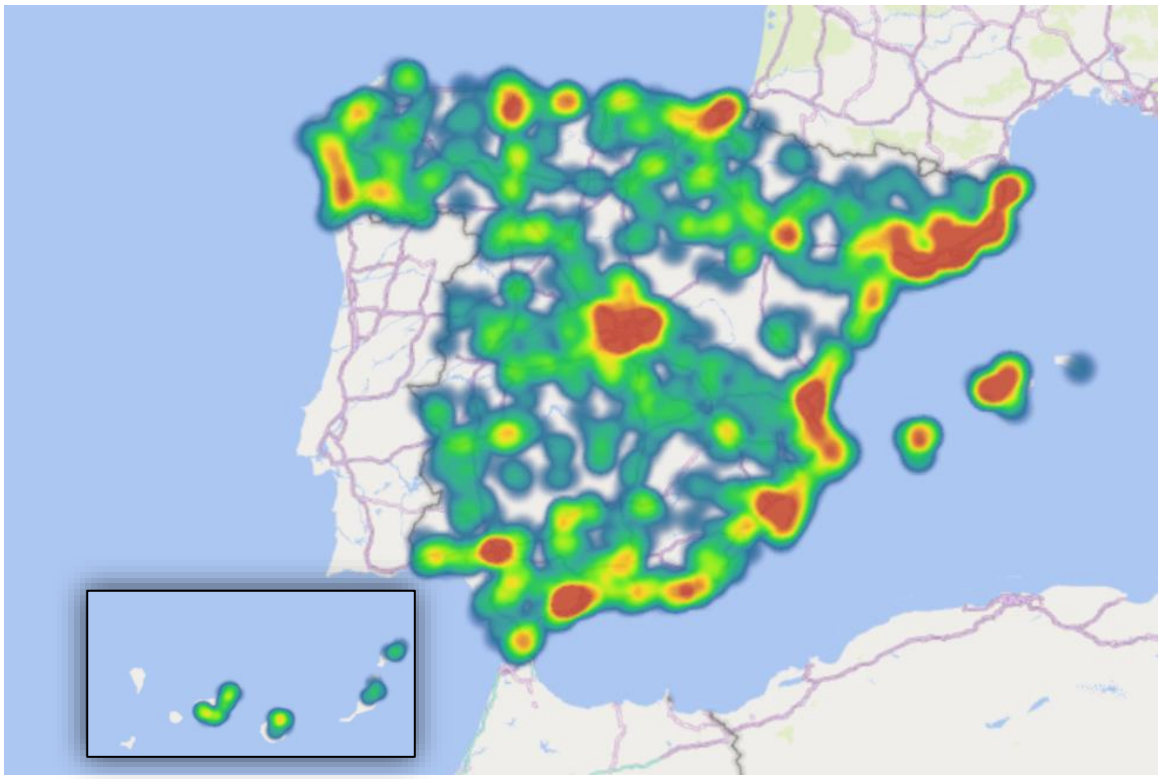


Gráfico 16: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías urbanas. Año 2023

2.2 Indicadores de exposición

2.2.1 Red viaria

En 2022, último año con datos disponibles, de los 166.000 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones Provinciales y Cabildos, recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el 1% eran autopistas de peaje, el 8% autopistas libres y autovías, el 1% carreteras multicarril, y el 90% restante correspondía a carreteras convencionales.

Tabla 10: Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2014-2022

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Dif. 22/21
Autopista de peaje	3.020	3.040	3.039	3.039	2.957	2.997	2.530	2.039	1.809	-11%
Autovía y autopista libre	12.029	12.296	12.405	12.484	12.626	12.725	13.222	13.786	14.047	2%
Carreteras multicarril	1.656	1.686	1.665	1.641	1.645	1.665	1.690	1.740	1.804	4%
Resto de vías	149.579	148.981	148.374	148.522	148.396	148.082	148.331	148.370	148.340	0%
Total	**166.284**	**166.003**	**165.483**	**165.686**	**165.624**	**165.469**	**165.773**	**165.935**	**166.000**	**0%**

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2022

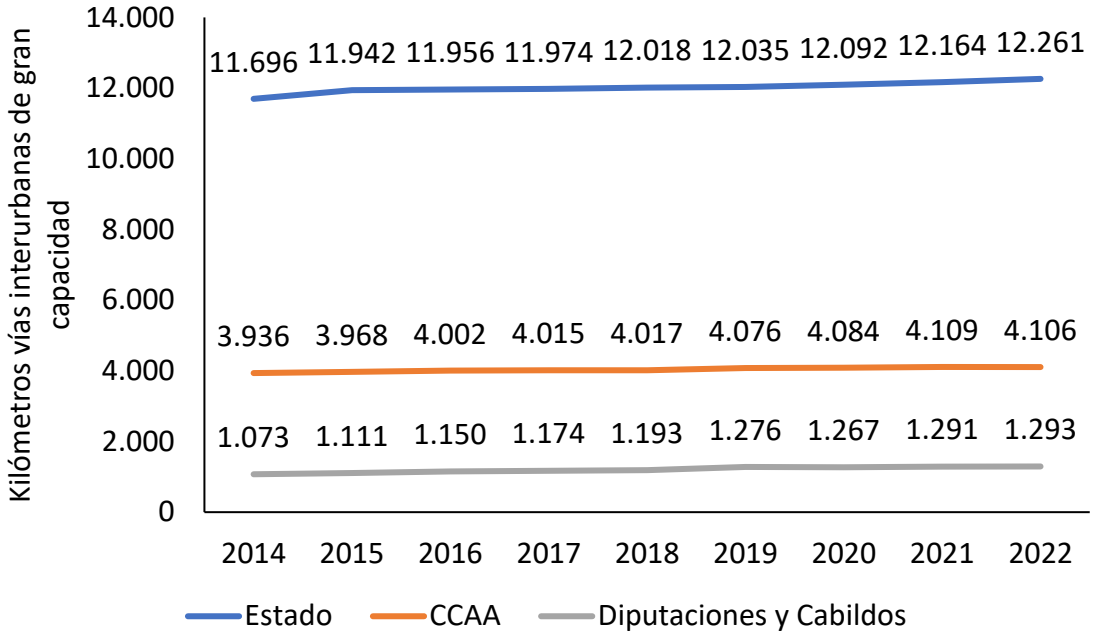
La Red de Carreteras del Estado tenía 26.490 km en 2022, de los cuales el 46% eran de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 11: Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2022

	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	1.255	306	249	1.810
Autovía y autopista libre	10.485	2.932	629	14.046
Carreteras multicarril	521	868	415	1.804
Resto de vías	14.229	67.416	66.695	148.340
Total	**26.490**	**71.522**	**67.988**	**166.000**

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2022

Gráfico 17: Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España,2014-2022

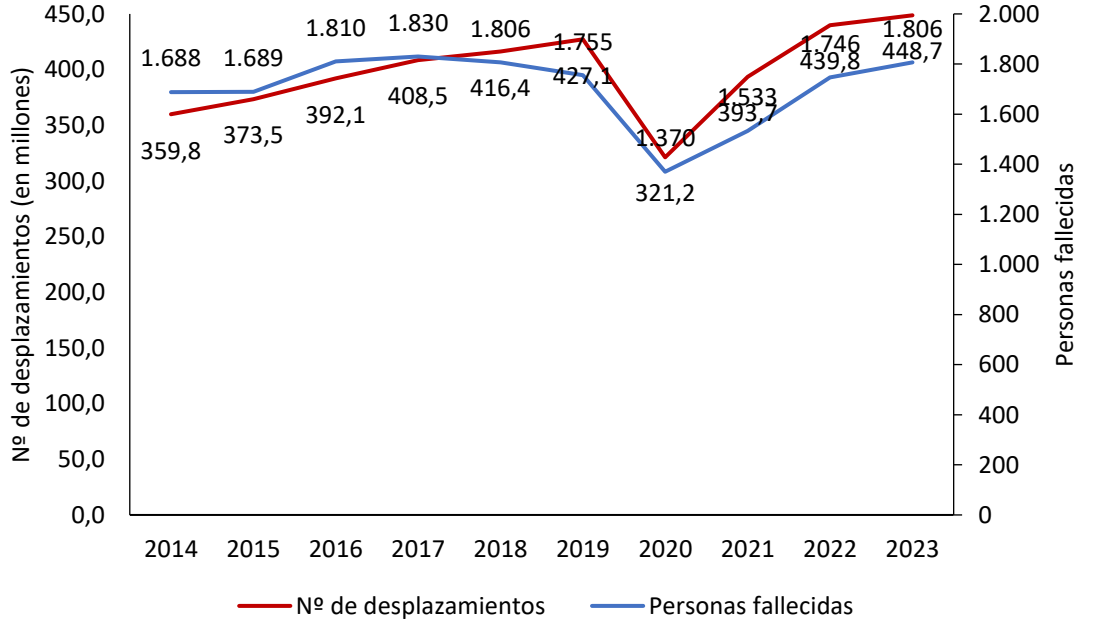


Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2022

2.2.2 Movimientos de largo recorrido

En función de la movilidad, el número de personas fallecidas ha aumentado de 1.688 a 1.806 en el periodo 2014-2023 (un 7%), mientras que el número de desplazamientos ha aumentado en el mismo periodo de 359,79 millones a 448,74 millones (un 25%).

Gráfico 18: Evolución de los movimientos de largo recorrido y el número de personas fallecidas. España, 2014-2023



2.2.3 Volumen de tráfico en vías interurbanas

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

Si se analiza la evolución del volumen de tráfico —o exposición al riesgo— se observa un aumento del 6% entre 2022 y 2021 y un aumento del 1% entre 2022 y 2019.

Tabla 12: Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Dif 22/21	Dif 22/19
Tráfico vehiculo-km 10^6	222.689	230.840	239.353	244.661	250.192	252.055	195.687	239.946	254.459	6%	1%

3 Medios de transporte

3.1 Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas

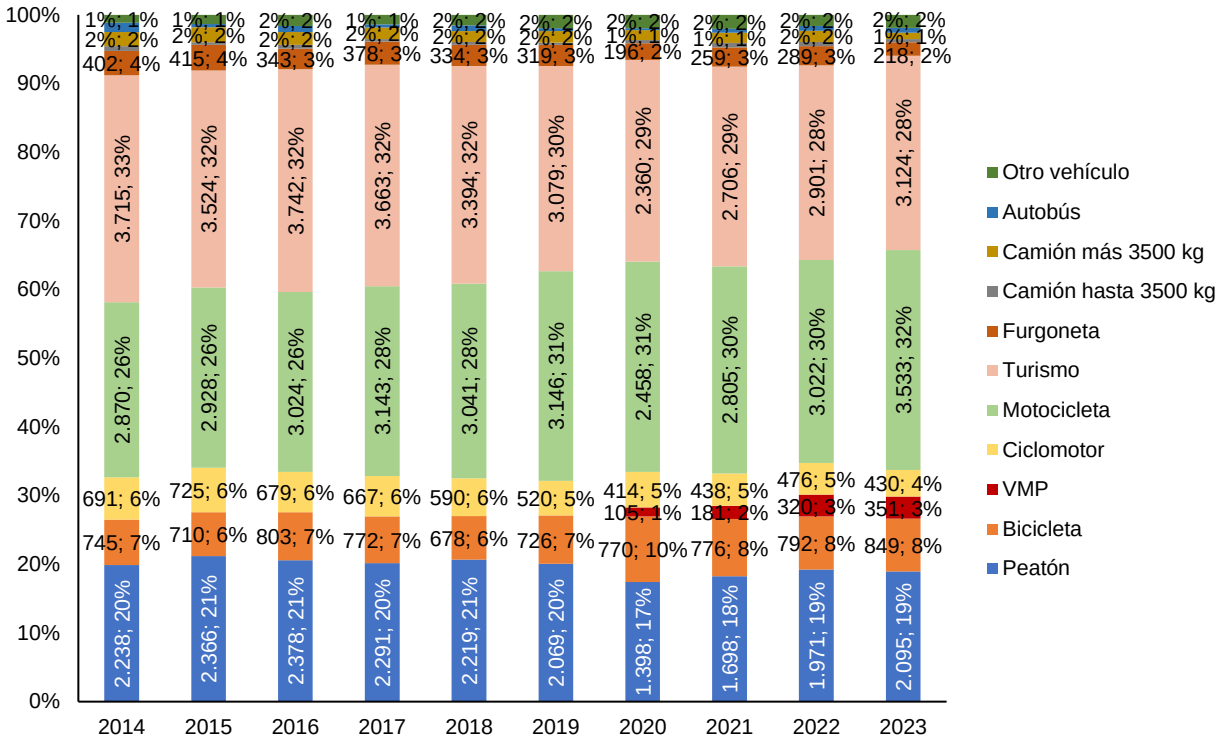
3.1.1 El medio de desplazamiento en los siniestros viales

El medio de desplazamiento con mayor porcentaje de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en 2023 es la motocicleta. Esta proporción ha ido aumentando en la última década, pasando del 26% en 2014 al 32% en 2023 y alcanzando máximo histórico en ambas categorías. Además, comparando las cifras registradas con las del año 2019 se observa un aumento del 12%, pasando de 3.146 (31% del total) a 3.533 (32% del total).

Por otro lado, se observa una tendencia a la baja en el porcentaje de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en turismo, pasando del 33% en 2014 al 28% en 2023. Respecto a 2019 se observa un aumento del 1%.

En cuanto a los colectivos y medios vulnerables, los peatones con el 19% del total aumentan un 1% respecto a 2019 y un 6% respecto a 2014, la bicicleta sigue con una tendencia al alza con el 8% del total, aumentando 17% respecto a 2019 y un 14% respecto a 2014. Cabe destacar la irrupción de las personas víctimas en VMP en los últimos 4 años, aumentando el porcentaje sobre el total a 1 punto porcentual al año hasta 2022 y que parece estancarse en 2023 en el 3%. El porcentaje de víctimas en autobús, camión y furgoneta se mantiene estable dentro del periodo analizado, sin identificarse variaciones significativas.

Gráfico 19: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023



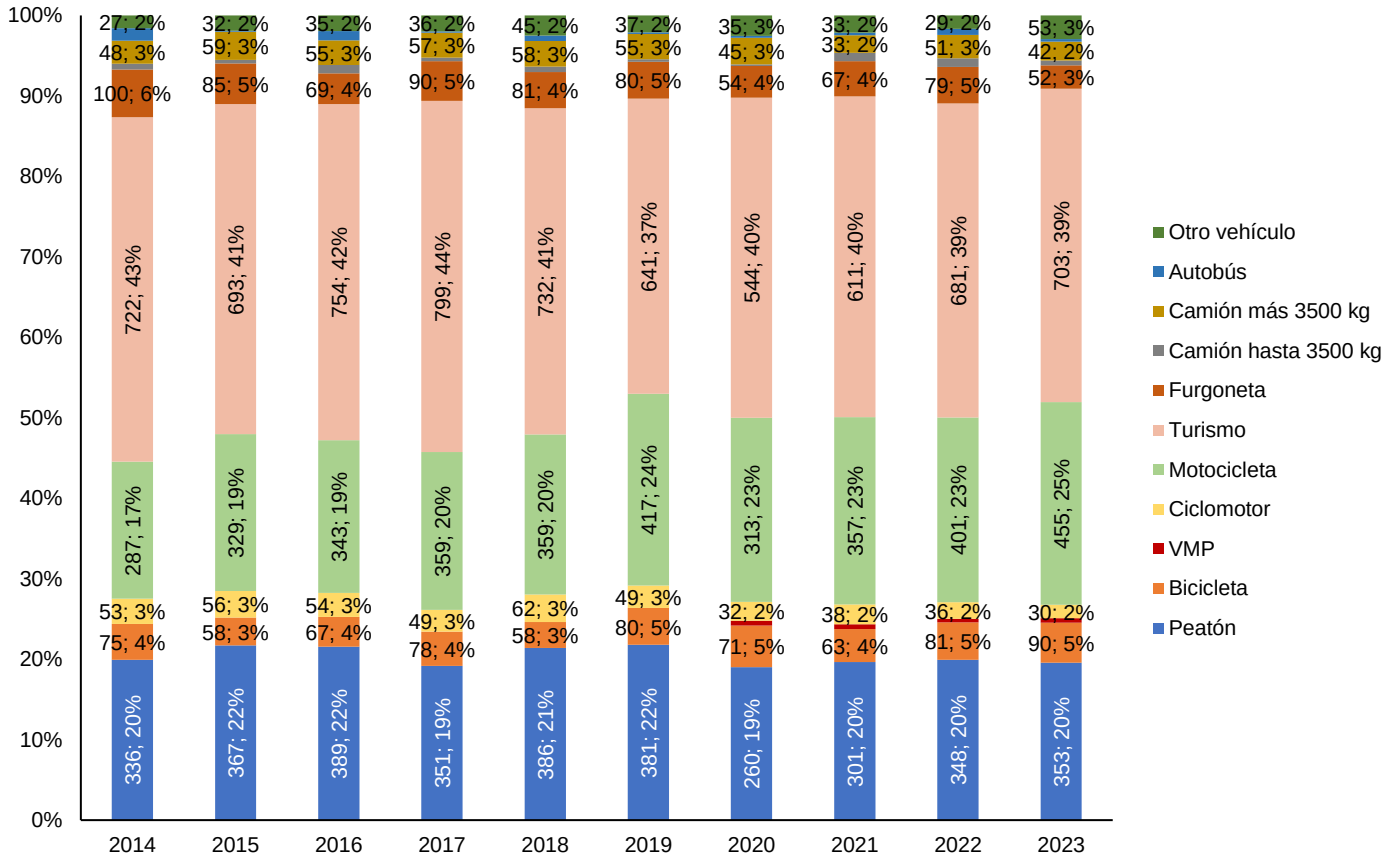
El turismo es el medio de desplazamiento que concentra el mayor número de víctimas mortales en siniestros, con 703 personas fallecidas, un 39% del total. No obstante, se observa un descenso desde 2014, cuando las 722 personas fallecidas en turismos representaban 43% del total.

Junto con el descenso del peso de los turismos en la siniestralidad mortal, la tendencia más destacable es el aumento del peso de los denominados medios vulnerables: peatones, ciclistas, personas usuarias de VMP, ciclomotores y motociclistas. El porcentaje de personas fallecidas en estos medios ha aumentado del 45% de 2014 al 52% de 2023: el peso de los peatones se mantiene en el 20% del total, mientras que el de ciclomotores y motocicletas ha aumentado del 20% al 27%. El número de personas fallecidas en ciclomotores y motocicletas ha aumentado de 340 a 485 (un 43%). Por su parte, en 2023 hubo 90 ciclistas y 10 usuarios de VMP fallecidos.

En otros medios de desplazamiento distintos a los turismos y los vulnerables, se observa desde 2014 una disminución en la siniestralidad mortal de furgonetas y camiones. En 2023, ha habido 52 personas fallecidas en furgoneta (un 3% del total) y 53 personas fallecidas en camiones (un 3% del total).

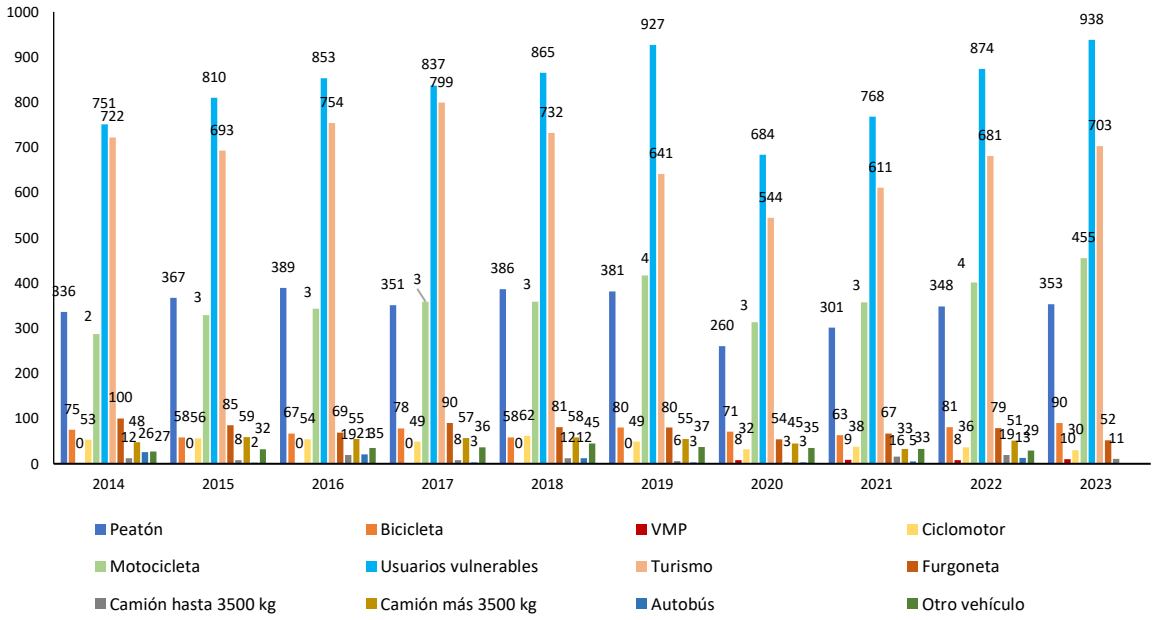
En autobús, ha habido en 2023 6 personas fallecidas, 7 menos que en el mismo periodo de 2022.

Gráfico 20: Evolución de la distribución de personas fallecidas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023



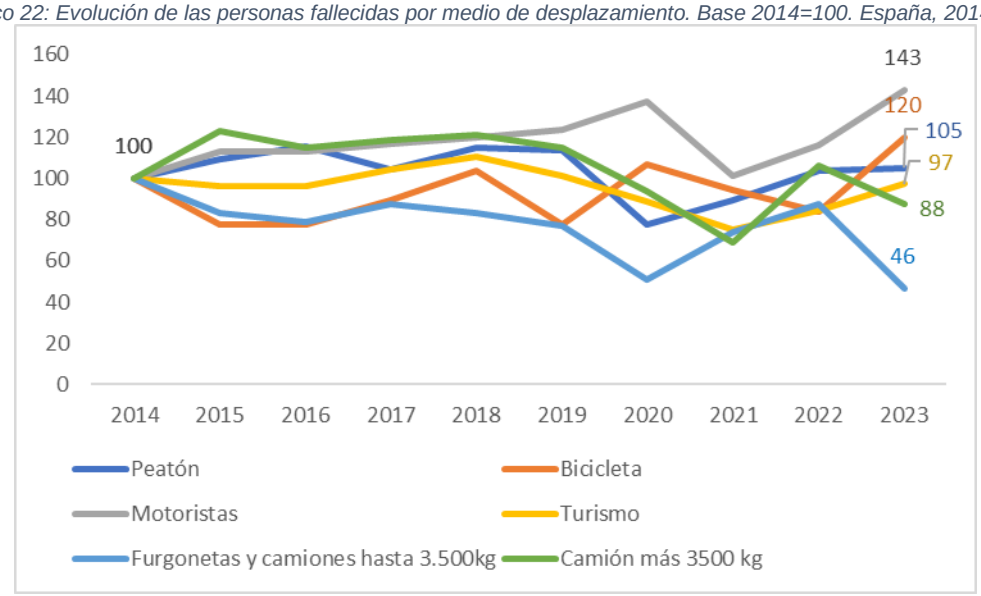
Nota: el medio de desplazamiento VMP se incluye desde el año 2020.

Gráfico 21: Evolución de las personas fallecidas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023



Si estandarizamos a 100 el número de personas fallecidas en 2014, los valores en 2023 expresan el cambio en porcentaje respecto a 2014. En 2023, los motoristas son los que muestran peor evolución, y en el extremo opuesto están los peatones.

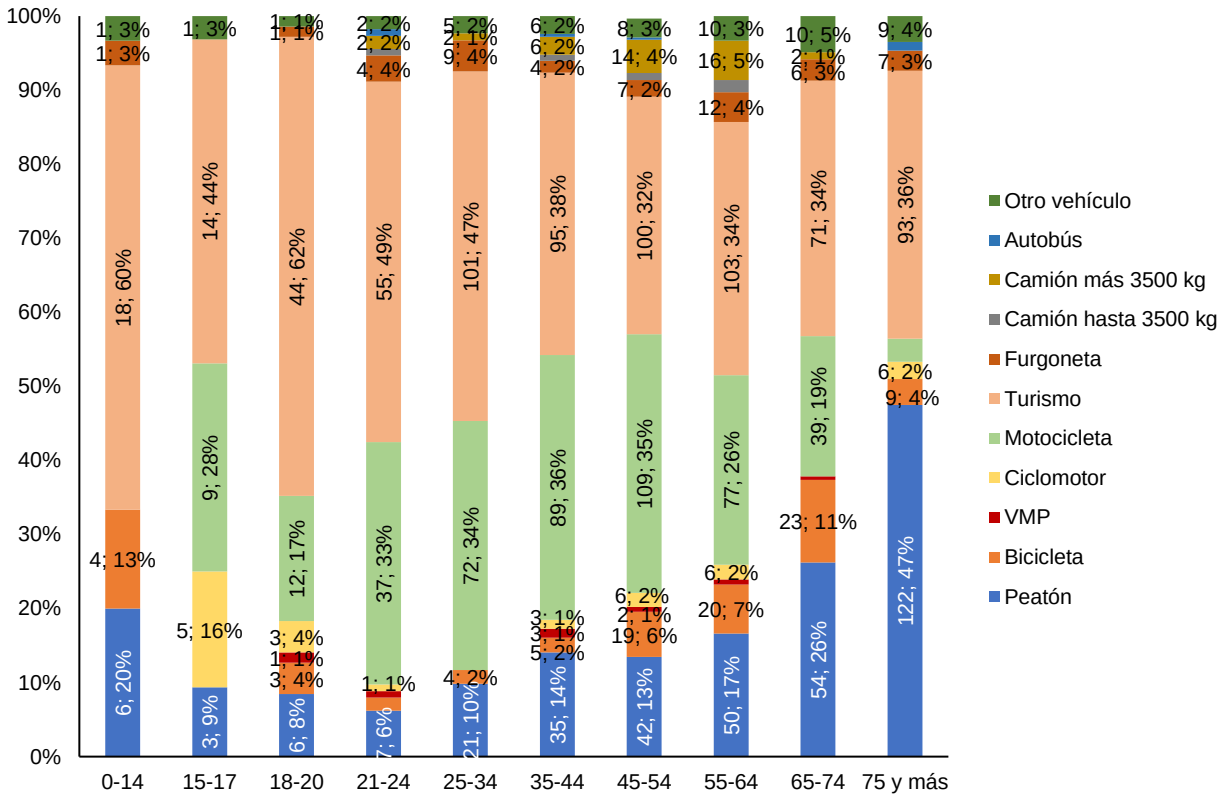
Gráfico 22: Evolución de las personas fallecidas por medio de desplazamiento. Base 2014=100. España, 2014-2023



En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de las personas fallecidas en 2023:

- Entre 0 a 14 años, las personas fallecen principalmente como peatones y usuarias de turismo.
- Entre 18 a 34 años, presentan su mayor porcentaje como personas usuarias de turismos y motocicletas.
- Como motoristas, los grupos más afectados son los de 21 a 54 años, 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.

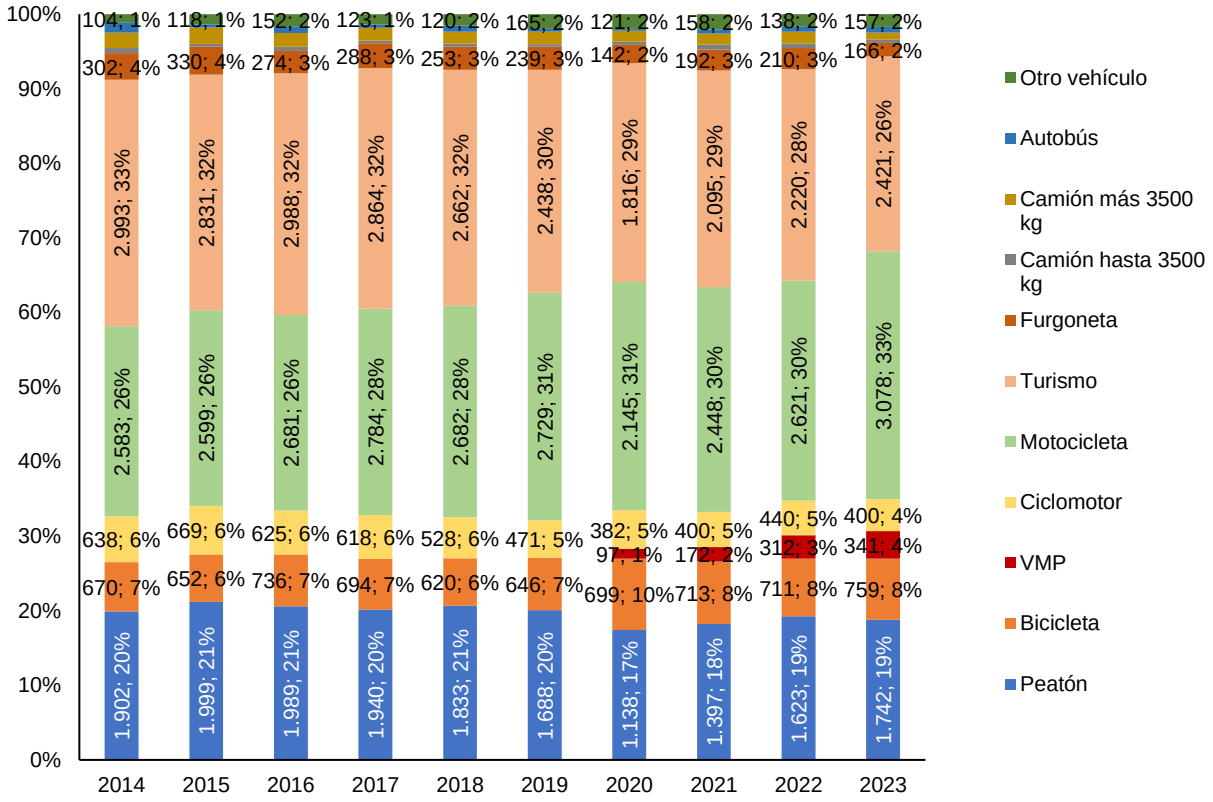
Gráfico 23: Distribución porcentual del número de personas fallecidas según medio de desplazamiento y edad. España, 2023



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

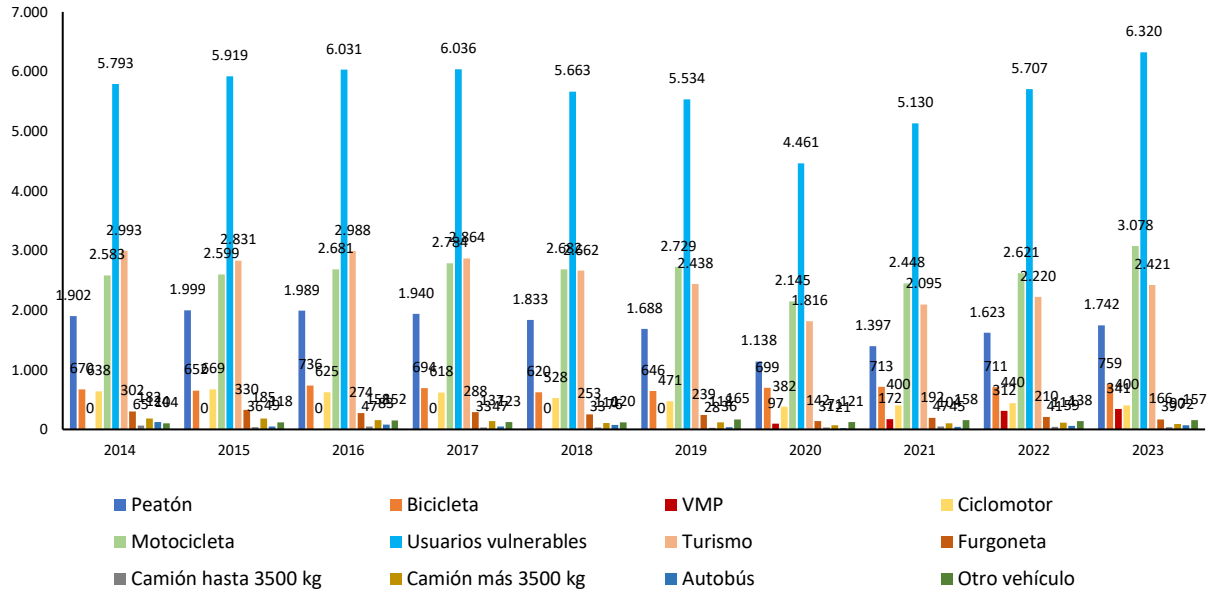
Si nos centramos en las personas heridas hospitalizadas, las tendencias son similares a las observadas en el indicador de personas fallecidas: descenso en peso de los turismos (del 33% del total en 2014 al 26% en 2023) y aumento del peso de determinados medios vulnerables, en particular, el conjunto de ciclomotores y motocicletas (del 32% del total en 2014 al 38% en 2023). Hay que destacar la aparición de los VMP, que en 2023 han supuesto el 4% de las personas hospitalizadas.

Gráfico 24: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023



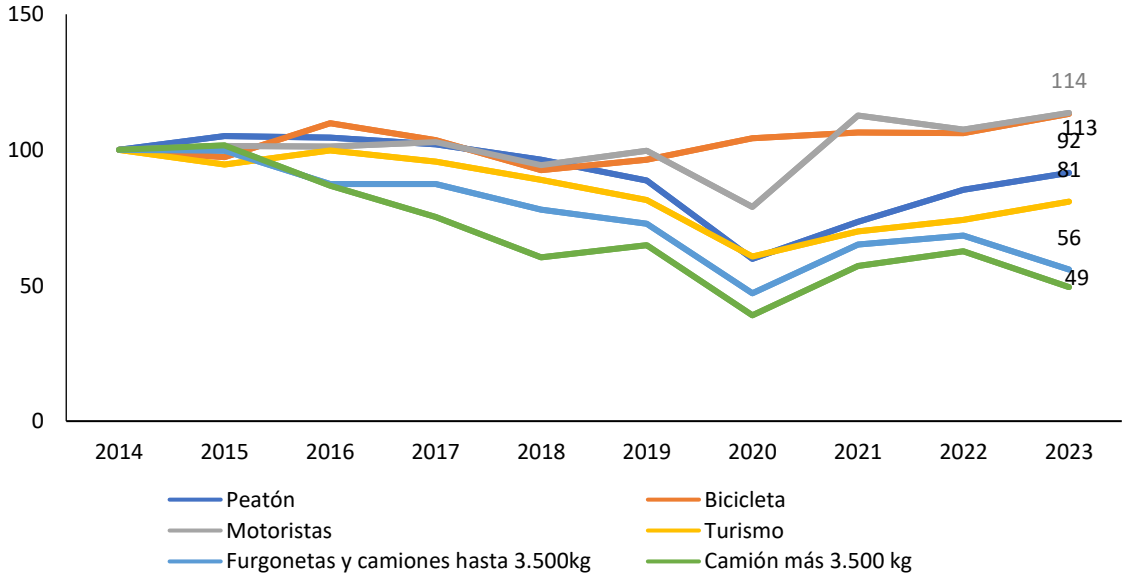
Nota: el medio de desplazamiento VMP se incluye desde el año 2020.

Gráfico 25: Evolución de las personas heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023



Por otra parte, si estandarizamos a 100 el número de personas heridas hospitalizadas en 2014, los valores en 2023 expresan el cambio en porcentaje respecto a 2014. En 2023, los motoristas son las que muestran peor evolución, y en el extremo opuesto están los camiones de más de 3.500 kg.

Gráfico 26: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas según medio de desplazamiento y edad. . Base 2014=100. España, 2023



Por edades, las personas heridas hospitalizadas según el medio de desplazamiento:

Entre 0 a 14 años, son principalmente peatones.

Entre 15 y 17 años, destacan las de ciclomotores con el 33% del total.

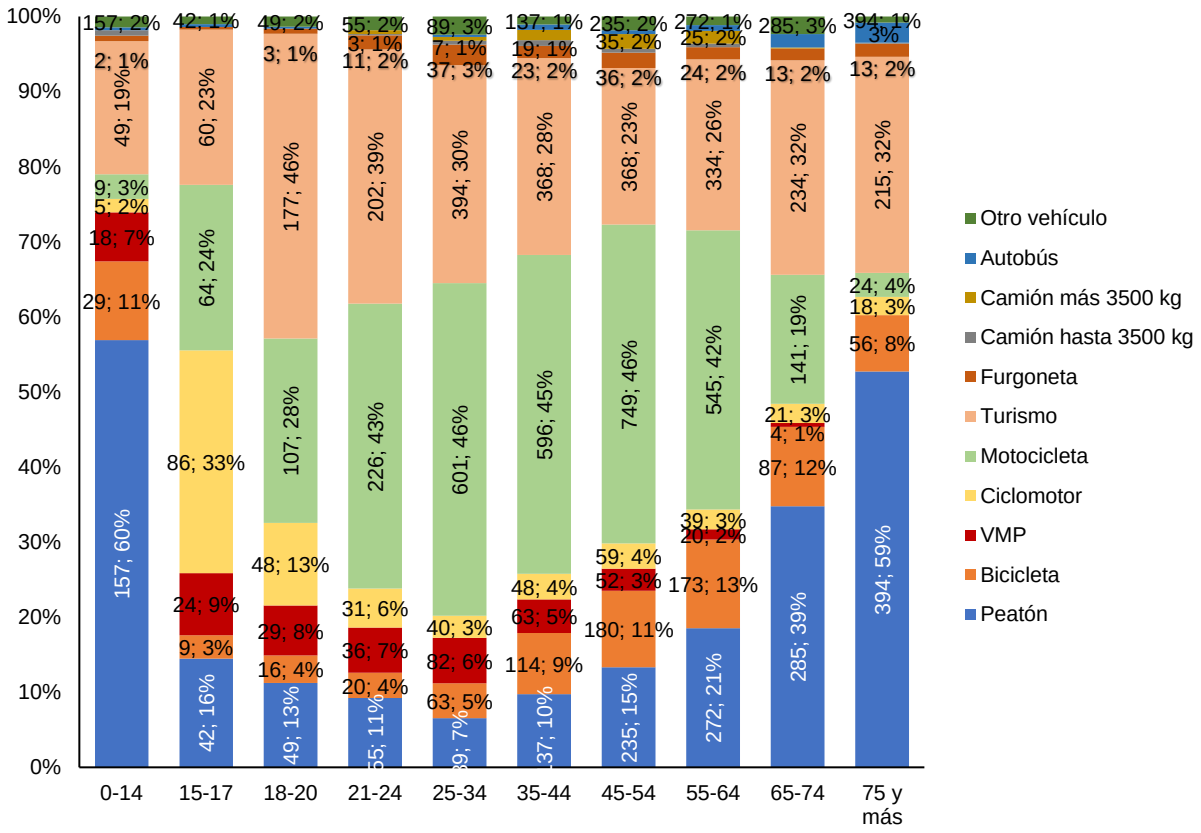
De 18 a 20 años, el 46% se desplaza en turismo.

De 21 a 24, la motocicleta (43%) y el turismo (39%) acumulan las mayores cifras.

Entre 25 y 34 años, se concentran principalmente en motocicletas (46%), que junto a los grupos de edad de 35 a 54 concentran las mayores cifras en dicho medio de transporte, con una diferencia de alrededor del 20% respecto al turismo.

A partir de los 65 años, el porcentaje de peatones aumenta significativamente. Destacando a partir de 75 años con el 59% del total.

Gráfico 27: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas según medio de desplazamiento y edad. España, 2023



3.1.1.1 Peatones

En 2023 fallecieron 353 peatones, el 20% del total de personas fallecidas (el 22% en 2019). Respecto a 2019, ha habido 28 peatones fallecidos menos (-7%), con tendencias distintas fuera y dentro de la ciudad: 4 peatones menos en vías interurbanas (-3%) y 24 menos en vías urbanas (-10%).

A su vez, 1.742 peatones resultaron heridos hospitalizados, y 11.497 heridos no hospitalizados. Los siniestros con implicación de peatones se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (94%), vías que registraron la mayor proporción de peatones fallecidos (63%), y heridos hospitalizados (90%). En vías interurbanas, los atropellos son especialmente lesivos: concentran el 37% de los peatones fallecidos con solo el 6% de los siniestros.

Se ofrece más información en relación con los peatones y sus características en el apartado 4.1.7 Los peatones.

Gráfico 28: Evolución de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

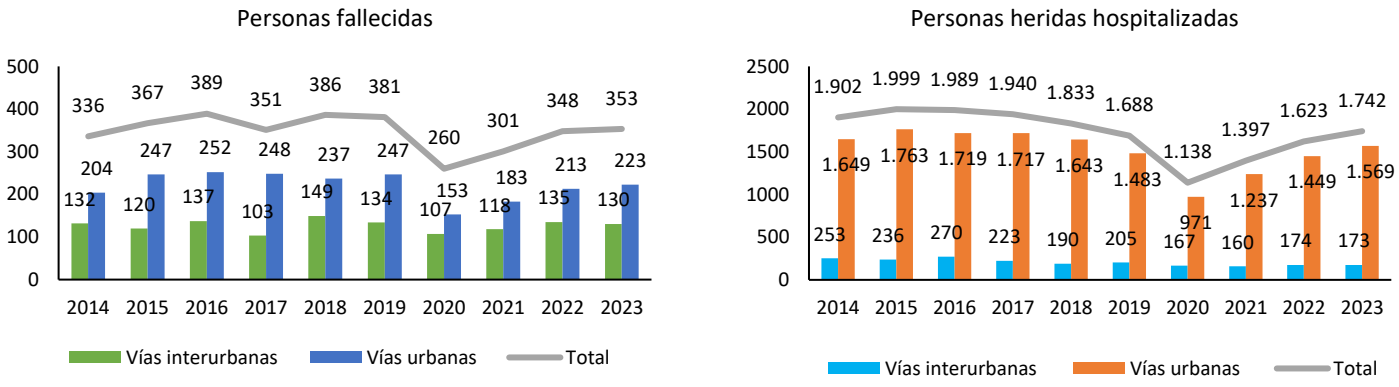


Tabla 13: Siniestros viales con peatones implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	768	6%	130	37%	173	10%	532	5%
Vías urbanas	11.946	94%	223	63%	1.569	90%	10.965	95%
Total	**12.714**	**100%**	**353**	**100%**	**1.742**	**100%**	**11.497**	**100%**

3.1.1.2 Bicicletas

En 2023 fallecieron 90 personas usuarias de bicicleta, 10 personas fallecidas más que en 2019, distribuidas de la siguiente forma: 13 ciclistas fallecidos más en vías interurbanas y 3 menos en vías urbanas.

A su vez, 759 personas usuarias de bicicleta resultaron heridas hospitalizadas y 6.754 fueron personas heridas no hospitalizadas. Los siniestros se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (70%), sin embargo, el número mayor de personas usuarias de bicicleta fallecidas se produjo en vías interurbanas, 61, frente a los 29 en vías urbanas.

Gráfico 29: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

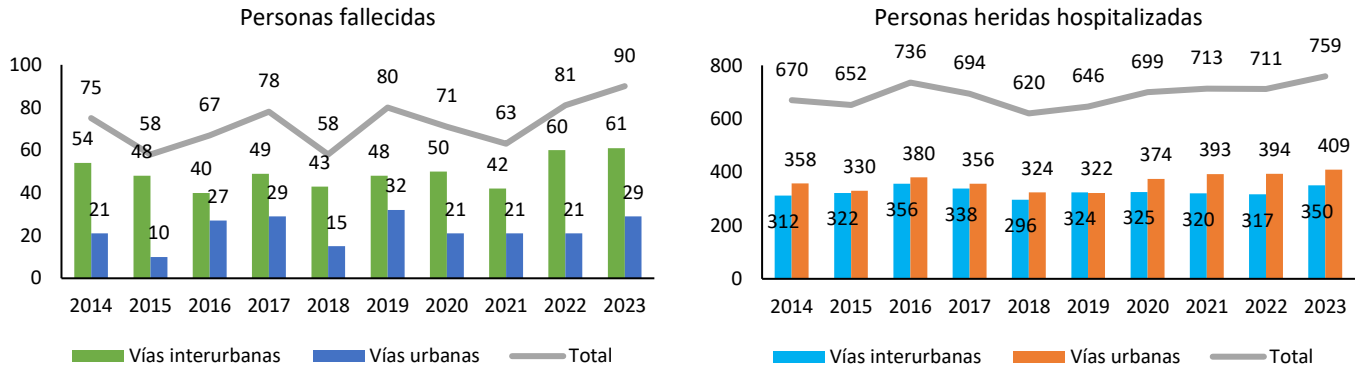


Tabla 14: Siniestros viales con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.359	30%	61	68%	350	46%	2.114	31%
Vías urbanas	5.483	70%	29	32%	409	54%	4.640	69%
Total	**7.842**	**100%**	**90**	**100%**	**759**	**100%**	**6.754**	**100%**

3.1.1.3 Vehículos de Movilidad Personal

En 2023, fallecieron 10 personas usuarias de vehículos de movilidad personal, 341 resultaron personas heridas hospitalizadas y 5.329 fueron personas heridas no hospitalizadas. Los siniestros se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (97%), y es donde se registra el número mayor de personas víctimas usuarias de VMP con 8 personas fallecidas, 327 personas heridas hospitalizadas y 5.172 personas heridas no hospitalizadas.

Gráfico 30: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vehículos de movilidad personal en vías interurbanas y urbanas. España, 2020-2023

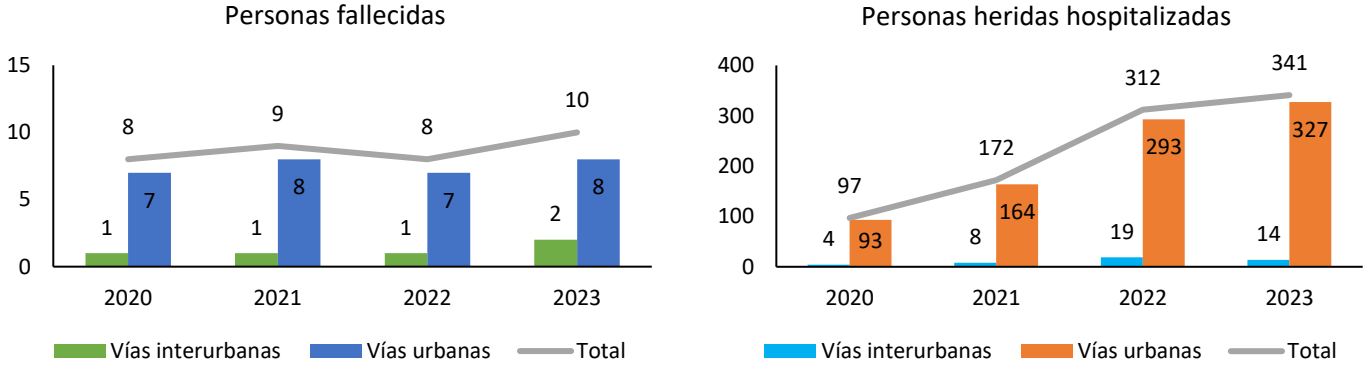


Tabla 15: Siniestros viales con vehículos de movilidad personal implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	174	3%	2	20%	14	4%	157	3%
Vías urbanas	5.884	97%	8	80%	327	96%	5.172	97%
Total	**6.058**	**100%**	**10**	**100%**	**341**	**100%**	**5.329**	**100%**

En el caso de las personas usuarias de vehículos de movilidad personal (VMP), cabe informar que los datos de 2020 y 2021 de personas heridas hospitalizadas y personas heridas no hospitalizadas no incluyen los de Cataluña al no haber informado de los mismos.

3.1.1.4 Ciclomotores

En 2023 fallecieron 30 ciclomotoristas, 19 menos que en 2019. El número de personas heridas hospitalizadas se ha reducido en ese periodo un 15%.

Los siniestros viales en que se vieron implicados ciclomotores fueron 5.218. La mayoría en vías urbanas (87%) y es donde se registran un mayor número de personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas (73%, y 87% respectivamente). En el caso de las personas fallecidas, el reparto es algo superior en vías urbanas (17) que en interurbanas (13). La evolución en el número de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en ciclomotores muestra una tendencia descendente desde 2014, acentuada en 2020 con la pandemia de COVID-19.

Gráfico 31: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

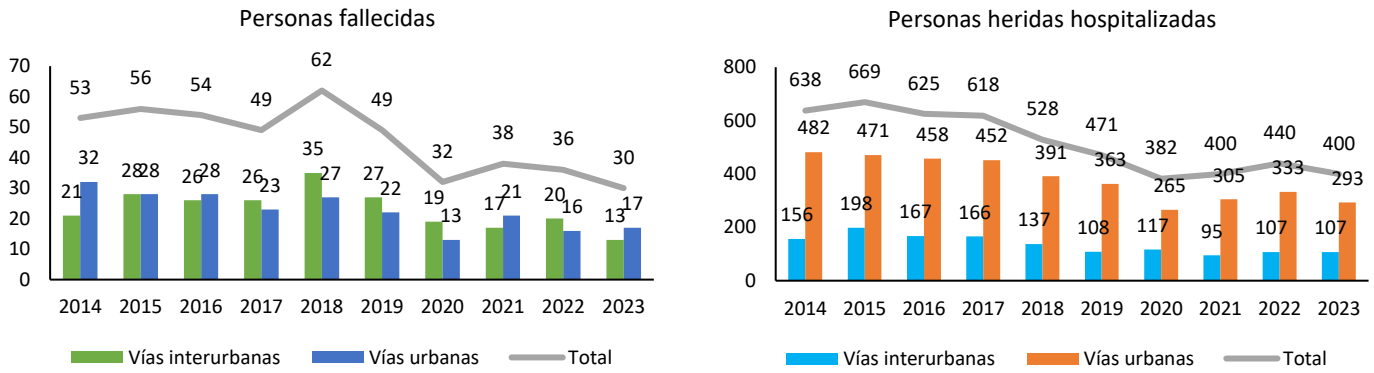


Tabla 16: Siniestros viales con ciclomotores implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	672	13%	13	43%	107	27%	648	13%
Vías urbanas	4.546	87%	17	57%	293	73%	4.420	87%
Total	**5.218**	**100%**	**30**	**100%**	**400**	**100%**	**5.068**	**100%**

3.1.1.5 Motocicletas

En 2023 fallecieron 455 personas usuarias de motocicletas, un 9% más que en 2019. En las vías interurbanas se ha producido un aumento del 9% en el número de personas usuarias de motocicletas fallecidas y en vías urbanas, el número de personas usuarias de motocicletas fallecidas ha sido un 10% superior que en 2019.

Las personas usuarias de las motocicletas participaron en el 28% del total de siniestros viales en 2023, esto es en 28.298 siniestros. El 73% de los siniestros viales en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 55% de las personas motoristas heridas hospitalizadas y el 75% de las personas heridas no hospitalizadas. Por su parte, las lesiones mortales se produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 70% de las personas motoristas fallecidas fue en este tipo de vías.

La evolución de las personas fallecidas muestra aumentos interanuales desde 2014, con la excepción de 2020. La tendencia en el indicador de personas hospitalizadas es muy similar.

Gráfico 32: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

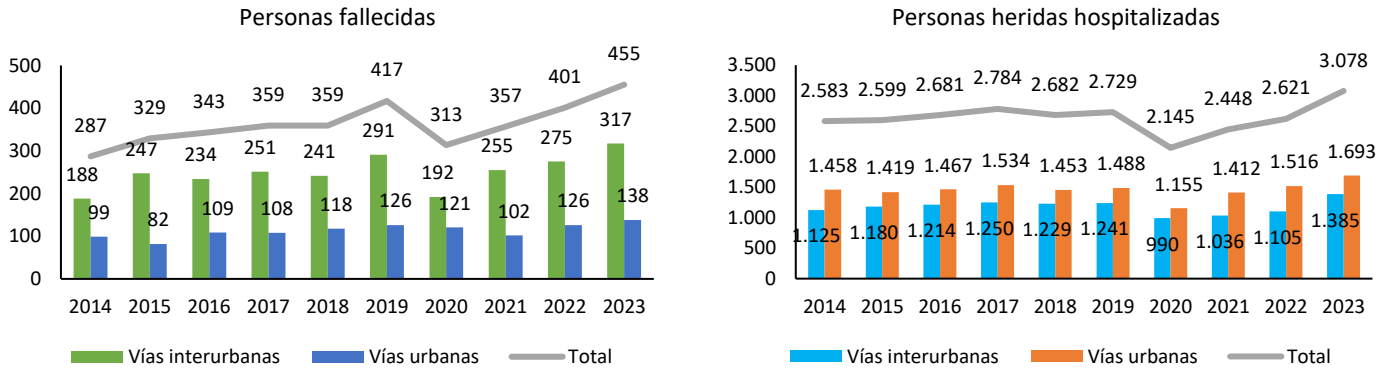


Tabla 17: Siniestros viales con motocicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	7.560	27%	317	70%	1.385	45%	6.611	25%
Vías urbanas	20.738	73%	138	30%	1.693	55%	19.741	75%
Total	**28.298**	**100%**	**455**	**100%**	**3.078**	**100%**	**26.352**	**100%**

3.1.1.6 Turismos

De las 1.806 personas fallecidas por siniestro vial en 2023, el 39% (703 personas) viajaban en turismo, como personas conductoras o pasajeras. En vías interurbanas han aumentado un 9% las personas fallecidas en turismo respecto al año 2019. Por su parte, en vías urbanas el número de personas fallecidas ha aumentado en 9 en relación con 2019.

Las personas usuarias de turismos se vieron implicados en 73.627 siniestros viales, esto es, en el 73% de los siniestros registrados en 2023.

El 63% de los siniestros viales en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los siniestros en las vías interurbanas donde se han registrado el 90% de las personas fallecidas en turismo (632).

Desde 2014, la evolución muestra una tendencia generalmente descendente en el indicador de personas hospitalizadas; el de personas fallecidas, por su parte, no muestra una tendencia clara.

Gráfico 33: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

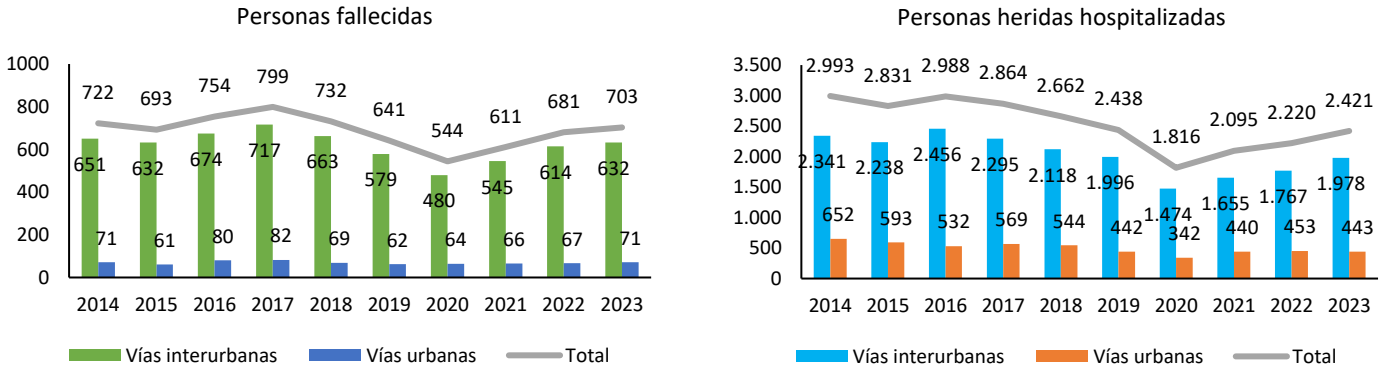


Tabla 18: Siniestros viales con turismos implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	27.244	37%	632	90%	1.978	82%	33.624	57%
Vías urbanas	46.383	63%	71	10%	443	18%	25.850	43%
Total	**73.627**	**100%**	**703**	**100%**	**2.421**	**100%**	**59.474**	**100%**

3.1.1.7 *Vehículos de transporte de mercancías y personas*

Furgonetas

Un total de 52 personas usuarias de furgonetas fallecieron en 2023, disminuyendo en 28 persona respecto a 2019. De ellas, la mayoría se registraron en vías interurbanas con 48 (92% del total). En cuanto a las personas heridas hospitalizadas el total fue de 166, concentrando el 78% de estas en vías interurbanas. Se observa una disminución de personas heridas hospitalizadas del 31% respecto a 2019, principalmente en vías interurbanas, con una reducción del 38%. En cuanto a las personas heridas no hospitalizadas (3.866), el 59% de ellas se localizaron en vías interurbanas.

Las personas usuarias de furgonetas registraron un total de 9.550 siniestros viales, el 63% de ellos en vías urbanas.

Gráfico 34: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

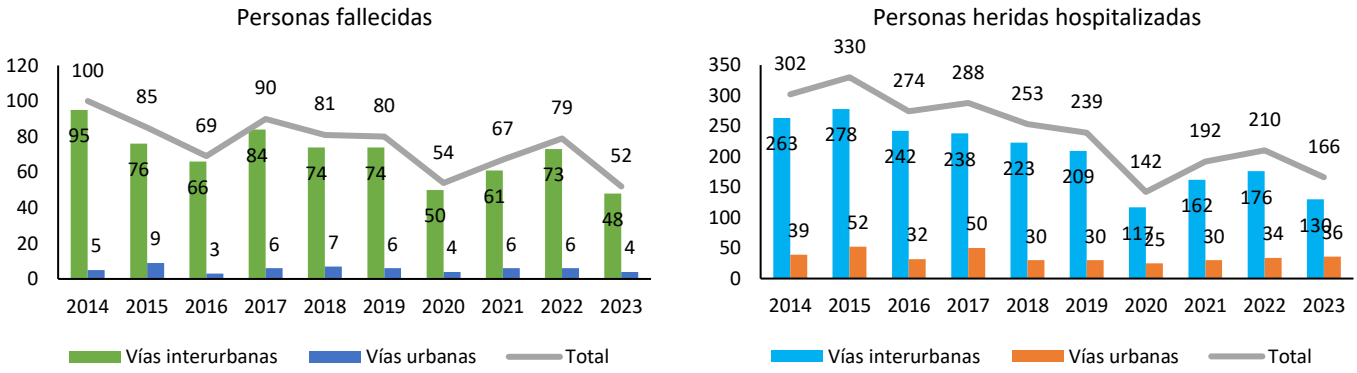


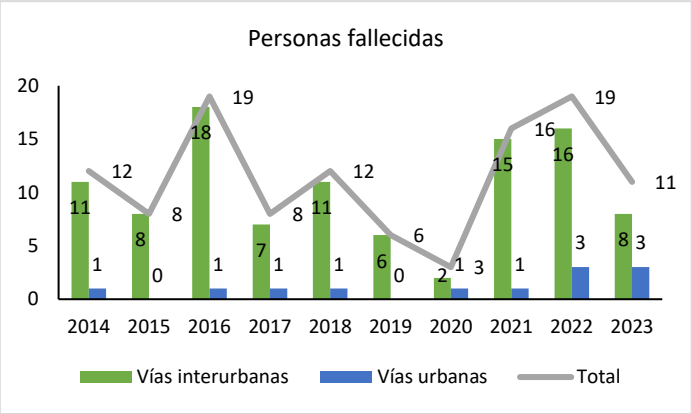
Tabla 19: Siniestros viales con furgonetas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.536	37%	48	92%	130	78%	2.293	59%
Vías urbanas	6.014	63%	4	8%	36	22%	1.573	41%
Total	**9.550**	**100%**	**52**	**100%**	**166**	**100%**	**3.866**	**100%**

Camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

En lo que refiere a los camiones de hasta 3.500kg de MMA, en 2023 se registraron 11 personas fallecidas, la mayoría (8) en vías interurbanas, aumentando en 5 personas respecto a 2019. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas (39), aumentando respecto a 2019 en 11 personas, también se concentraron la mayoría en vías interurbanas (30). Sin embargo, los siniestros viales (1.635) se han registrado en mayor medida en vías urbanas (54%).

Gráfico 35: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en camiones de hasta 3.500kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023



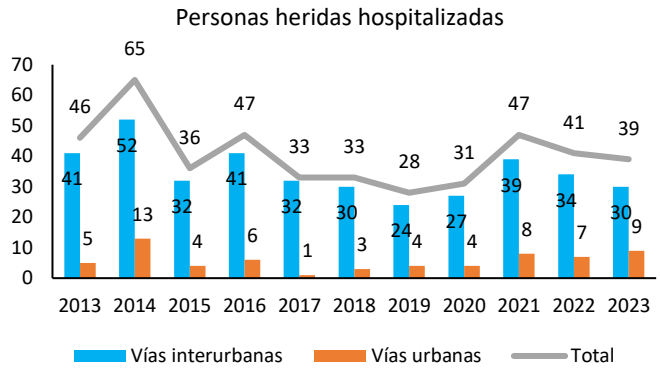


Tabla 20: Siniestros viales con camiones de hasta 3.500kg de MMA implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	748	46%	8	73%	30	77%	379	70%
Vías urbanas	887	54%	3	27%	9	23%	161	30%
Total	**1.635**	**100%**	**11**	**100%**	**39**	**100%**	**540**	**100%**

Camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

En 2023, un total de 42 personas usuarias de camiones de más de 3.500kg de MMA fallecieron, 13 menos que en 2019. De ellas, el 95% se concentraron en vías interurbanas. Por su parte, se registraron 90 personas heridas hospitalizadas, 28 menos que en 2019, localizando un 94% del total en vías interurbanas. Se registraron 3.584 siniestros viales, distribuyendo el 76% de ellos en vías interurbanas. En cuanto a las personas heridas no hospitalizadas (931) también se localizaron principalmente en vías interurbanas (87%).

Gráfico 36: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en camiones de más de 3.500kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

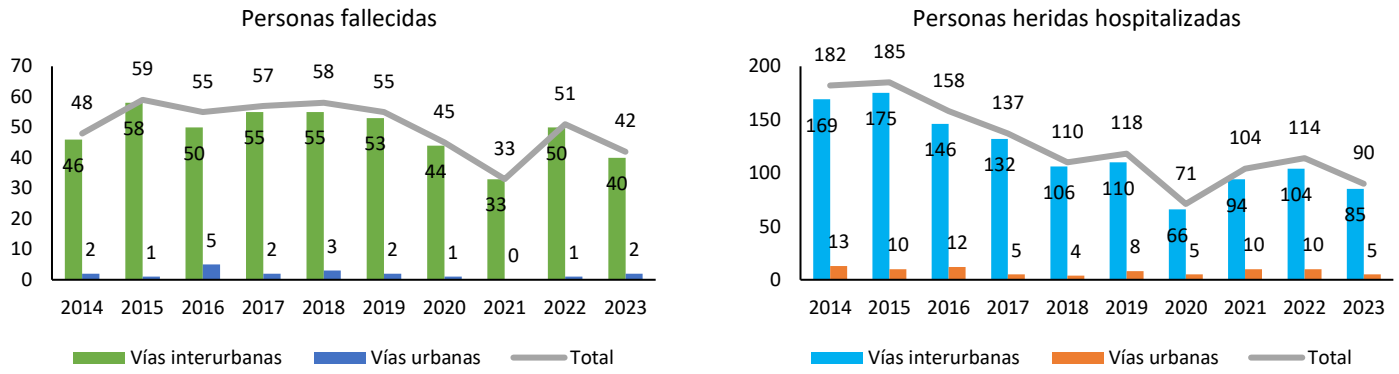


Tabla 21: Siniestros viales con personas implicadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2717	76%	40	95%	85	94%	807	87%
Vías urbanas	867	24%	2	5%	5	6%	124	13%
Total	**3.584**	**100%**	**42**	**100%**	**90**	**100%**	**931**	**100%**

Autobuses

En 2023, fallecieron 6 personas usuarias de autobuses, 3 más respecto a 2019, concentrando la mayoría (4) en vías urbanas. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas (72), han aumentado también respecto a 2019 en 36 personas, con 24 personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas y 48 personas en vías urbanas. En lo que refiere a los siniestros viales (2.662), así como a las personas heridas no hospitalizadas (2.651), se han concentrado de manera mayoritaria en vías urbanas, con el 91% y 89% respectivamente.

Gráfico 37: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023

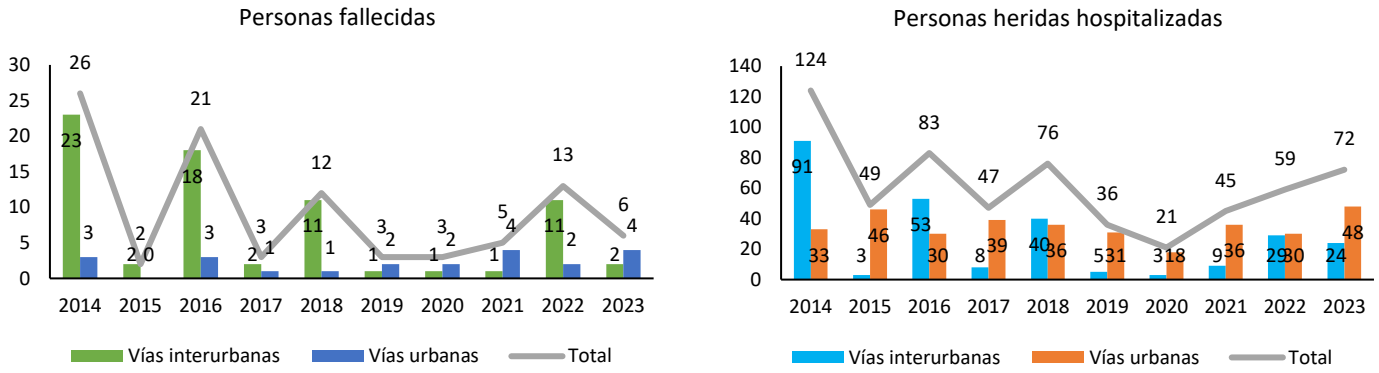


Tabla 22: Siniestros viales con autobuses implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023

	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	250	9%	2	33%	24	33%	295	11%
Vías urbanas	2.412	91%	4	67%	48	67%	2.356	89%
Total	**2.662**	**100%**	**6**	**100%**	**72**	**100%**	**2.651**	**100%**

3.1.1.8 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 siniestro. Las filas de la matriz de colisión están compuestas por el medio de desplazamiento de la víctima, ya se trate de personas fallecidas, personas heridas hospitalizadas o personas heridas no hospitalizadas; mientras que las columnas están compuestas por el otro medio de desplazamiento implicado en el siniestro, si lo hay.

Analizando las matrices de colisión correspondientes a las 53.379 personas víctimas habidas en 2023 en vías interurbanas y a las 81.958 personas víctimas en vías urbanas, se extraen las siguientes conclusiones:

- En vías interurbanas, las personas usuarias de turismos han acumulado el mayor porcentaje de personas víctimas en siniestros viales (68% del total), seguido de las motocicletas que han supuesto el 16% del total. La interacción turismo-turismo es la que acumula mayor porcentaje de personas víctimas sobre el total (25%), seguida de turismo-sin otro vehículo (21%).
- En vías urbanas, las personas usuarias de turismos acumulan el 32% del total de personas víctimas, seguido de las usuarias de motocicletas con el 26% y los peatones, con un 16%. La interacción turismo-turismo es la que acumula mayor porcentaje de personas víctimas sobre el total (18%), seguida de motocicleta-turismo (15%) y de peatón-turismo (10%).

Tabla 23: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías interurbanas. España, 2023

	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	Total
Peatón	131	0	0	13	1	6	26	525	71	8	25	6	23	**835**
Bicicleta	211	915	14	229	0	6	48	902	100	23	34	6	37	**2.525**
VMP	2	46	0	1	4	0	1	105	5	3	3	1	2	**173**
Ciclomotor	18	320	3	6	0	21	17	328	30	4	8	0	13	**768**
Motocicleta	489	3.801	15	29	2	17	319	3.007	357	55	127	26	69	**8.313**
Turismo	7.699	11.193	21	16	2	11	246	13.479	1.378	272	1.526	134	257	**36.234**
Furgoneta	577	737	2	0	0	1	17	786	114	34	165	12	26	**2.471**
Camión hasta 3500 kg	91	136	0	0	0	0	1	116	15	11	35	2	10	**417**
Camión más 3500 kg	134	467	0	0	0	0	1	118	26	5	151	4	26	**932**
Autobús	59	142	0	0	0	0	1	87	19	0	10	0	3	**321**
Otro vehículo	28	203	1	3	0	0	6	113	5	2	16	4	9	**390**
Total	**9.439**	**17.960**	**56**	**297**	**9**	**62**	**683**	**19.566**	**2.120**	**417**	**2.100**	**195**	**475**	**53.379**

Tabla 24: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías urbanas. España, 2023

	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	Total
Peatón	569	4	0	388	473	135	731	8.236	1.038	156	100	330	597	**12.757**
Bicicleta	147	1.354	154	229	84	29	166	2.432	242	32	22	56	131	**5.078**
VMP	80	1.786	112	90	106	16	99	2.812	245	28	20	28	85	**5.507**
Ciclomotor	181	1.264	64	24	12	56	146	2.557	260	44	29	29	64	**4.730**
Motocicleta	1.241	4.335	443	167	81	134	799	12.121	1.391	210	169	166	315	**21.572**
Turismo	4.932	2.995	153	25	40	77	509	14.800	1.539	239	368	371	316	**26.364**
Furgoneta	300	153	13	5	3	6	27	832	153	22	20	48	31	**1.613**
Camión hasta 3500 kg	29	37	6	0	1	0	4	64	16	5	5	6	0	**173**
Camión más 3500 kg	16	45	2	0	0	0	2	49	6	2	6	1	2	**131**
Autobús	93	1.025	87	43	15	4	19	853	103	19	25	43	79	**2.408**
Otro vehículo	53	340	70	52	1	12	85	783	103	12	10	17	87	**1.625**
Total	**7.641**	**13.338**	**1.104**	**1.023**	**816**	**469**	**2.587**	**45.539**	**5.096**	**769**	**774**	**1.095**	**1.707**	**81.958**

En cuanto a las matrices de colisión correspondientes a las 5.633 personas fallecidas y heridas hospitalizadas habidas en 2023 en vías interurbanas y a las 5.438 personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías urbanas, se extraen las siguientes conclusiones:

- En vías interurbanas, las personas usuarias de turismos han acumulado el mayor porcentaje de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en siniestros viales (46% del total), seguido de las motocicletas que han supuesto el 30% del total. El 41% de las personas víctimas se han producido en siniestros en los que no hubo implicación de otro vehículo o peatón. La interacción turismo-sin otro vehículo es la que acumula mayor porcentaje de personas víctimas sobre el total (19%), seguida de turismo-turismo (14%).

- En vías urbanas, los motoristas acumulan el 34% del total de personas víctimas, seguido de los peatones con el 33%. La interacción peatón-turismo es la que acumula mayor porcentaje de personas víctimas sobre el total (21%), seguida de motocicleta-turismo (18%).

Tabla 25: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías interurbanas. España, 2023

	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	Total
Peatón	66	0	0	1	0	0	7	172	25	4	14	4	10	**303**
Bicicleta	33	152	1	29	0	1	10	134	19	6	12	4	10	**411**
VMP	0	6	0	0	1	0	1	6	0	0	1	0	1	**16**
Ciclomotor	2	43	0	1	0	3	3	56	3	2	4	0	3	**120**
Motocicleta	115	772	1	7	0	2	54	599	77	14	38	4	19	**1.702**
Turismo	364	1.090	1	1	0	0	7	808	84	26	166	22	41	**2.610**
Furgoneta	26	72	0	0	0	0	0	46	3	4	24	0	3	**178**
Camión hasta 3500 kg	13	9	0	0	0	0	0	6	0	0	8	1	1	**38**
Camión más 3500 kg	21	49	0	0	0	0	0	10	2	1	42	0	0	**125**
Autobús	1	17	0	0	0	0	0	6	0	0	2	0	0	**26**
Otro vehículo	4	75	0	0	0	0	0	15	0	0	9	0	1	**104**
Total	**645**	**2.285**	**3**	**39**	**1**	**6**	**82**	**1.858**	**213**	**57**	**320**	**35**	**89**	**5.633**

Tabla 26: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías urbanas. España, 2023

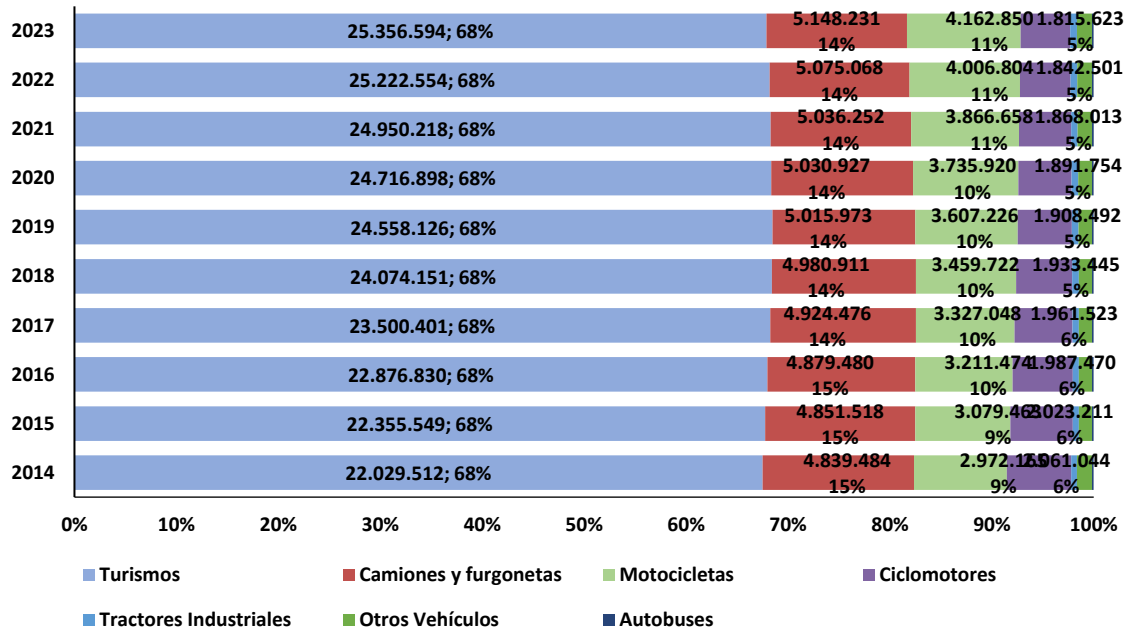
	Más de un vehículo	Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	VMP	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión hasta 3500 kg	Camión más 3500 kg	Autobús	Otro vehículo	Total
Peatón	93	2	0	26	30	10	111	1.134	165	40	40	75	66	**1.792**
Bicicleta	8	132	14	24	9	2	7	182	28	6	5	8	13	**438**
VMP	9	130	6	2	9	1	7	145	10	2	4	5	5	**335**
Ciclomotor	11	90	3	2	0	6	7	157	19	1	5	4	5	**310**
Motocicleta	146	437	26	10	7	6	35	980	105	17	27	12	23	**1.831**
Turismo	75	225	6	0	0	0	6	162	12	1	12	10	5	**514**
Furgoneta	8	11	1	0	0	0	1	13	2	0	2	2	0	**40**
Camión hasta 3500 kg	2	5	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	**12**
Camión más 3500 kg	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	**7**
Autobús	1	33	1	1	0	0	0	10	3	0	0	0	3	**52**
Otro vehículo	5	41	3	0	0	0	3	38	6	0	1	3	7	**107**
Total	**359**	**1.108**	**60**	**65**	**55**	**25**	**177**	**2.825**	**350**	**68**	**97**	**121**	**128**	**5.438**

3.2 Indicadores de exposición

3.2.1 Parque de vehículos

El parque de vehículos ha registrado un incremento del 1% (aproximadamente 365.556 unidades) respecto al año anterior, y el mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un aumento del 1%. Mientras que el parque de ciclomotores ha ido descendiendo desde 2014 sobre el total, destaca el aumento de las motocicletas, pasando de acumular el 9% del total del parque de vehículos en 2014 al 11% en 2023, con un aumento anual de entre 50.000 y 150.000 unidades. El parque de vehículos está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 25 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 11%.

Gráfico 38: Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años. España, 2014-2023



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, así como bicicletas y vehículos de movilidad personal.

3.2.2 Kilómetros anualizados estimados

A continuación, se muestra la distribución de kilómetros anualizados de los vehículos que se hayan sometido a una Inspección Técnica de Vehículos (ITV) entre los años 2014 y 2023. Se han considerado solamente ITV con resultados favorables para el cálculo de los kilómetros. Se han considerado anómalas las ITV cuyos kilómetros anualizados sean inferiores a 50 en ciclomotores y motocicletas, y 1000 kilómetros en el resto de vehículos.

Tabla 27. Distribución de kilómetros anualizados de los vehículos que se someten a una ITV, años 2014-2023 (hasta julio).

	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones (<=3500Kg MMA)	Camiones (>3500Kg MMA)	Autobuses	Tractores Industriales
N	768.048	5.375.079	110.325.566	10.979.593	16.572.342	1.658.034	431.214	1.304.704
Media	2.172	2.741	11.163	13.030	13.066	25.687	47.280	94.725
Mediana	1.426	1.895	9.282	9.402	10.434	18.126	41.304	98.112

La evolución de los kilómetros anualizados medios de los vehículos que acudieron a las ITV se muestra en la siguiente tabla (nótese el efecto de la pandemia en algunas categorías de vehículos):

Tabla 28. Evolución de kilómetros anualizados de los vehículos que se someten a una ITV.

	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones (<=3500Kg MMA)	Camiones (>3500Kg MMA)	Autobuses	Tractores Industriales
2014	2.614	3.376	11.660	12.762	13.993	25.217	46.819	92.265
2015	2.394	3.083	11.665	12.857	13.941	25.080	47.241	93.786
2016	2.288	2.935	11.794	13.008	13.937	24.836	48.296	93.695
2017	2.227	2.858	11.800	13.167	13.840	25.887	49.512	95.230
2018	2.160	2.822	11.693	13.317	13.574	26.627	50.022	95.312
2019	2.110	2.746	11.527	13.383	13.253	26.565	50.114	95.647
2020	2.083	2.657	10.208	11.927	11.587	24.089	39.217	93.996
2021	1.978	2.405	9.690	12.430	11.935	26.383	39.865	96.184
2022	2.088	2.556	10.809	13.475	12.341	25.666	47.241	95.944
2023	2.154	2.709	11.164	13.659	12.319	25.821	51.668	93.407

Para extrapolar estos datos a todo el parque móvil, se ajusta un modelo predictivo sobre las ITV antes mencionadas. Estos modelos se aplican a todo el parque circulante del año 2023. Como parque circulante entendemos a todo vehículo del parque activo de vehículos (sin estar dado de baja), que en los últimos 10 años (con respecto al año 2023) tenga un apunte en los registros de la DGT en los siguientes ámbitos: someterse a una inspección técnica de vehículos, disponer de seguro obligatorio, registrarse un cambio de titularidad, darse de alta tras una baja temporal o ser objeto de denuncia. Con estos criterios se pretende reducir el impacto que tienen los vehículos (particularmente muy antiguos) que ya no circulan o que en su momento fueron dados de baja al margen de los procedimientos administrativos reglados. Los kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante español del año 2023 son los siguientes:

Tabla 29. Kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante del año 2023.

	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones hasta 3500Kg	Camiones desde 3500Kg	Autobuses	Tractores Industriales
VEH-KM ($\cdot 10^7$ km)	187,1	1.026,4	30.537,1	3.596,1	2.608,0	694,2	283,9	2.038,9
Media (Km)	1.807	2.806	12.951	15.411	13.361	25.051	48.227	88.601

En relación con la antigüedad del parque, podemos ver una tendencia descendente en cada categoría de vehículo.

Tabla 30: Kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante del año 2023, desagregado por antigüedad del vehículo.

Antigüedad Vehículo	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones hasta 3500Kg	Camiones desde 3500Kg	Autobuses	Tractores Industriales
De 0 a 4 años	3.354	4.785	20.633	26.879	45.400	24.218	70.326	129.518
De 5 a 9 años	2.820	3.103	13.839	20.886	44.410	18.787	59.328	96.508
De 10 a 14 años	2.042	2.307	11.363	14.933	30.277	14.176	40.428	66.618
De 15 a 19 años	1.773	2.040	9.877	10.671	21.447	11.500	29.294	38.639
20 años y más	1.277	1.206	7.589	6.524	11.758	8.459	15.701	16.992

Con los datos anteriores podemos calcular indicadores de mortalidad ajustados por exposición al riesgo (excluidos tractores industriales):

Tabla 28. Exposición al riesgo por tipo de vehículo.

	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones hasta 3500Kg	Camiones desde 3500Kg	Autobuses
Fallecidos	30	455	703	52	11	42	6
VEH-KM ($\cdot 10^7$)	187	1.026	30.537	3.596	2.608	694	2.555
Fall. VEH-KM	0,160	0,443	0,023	0,014	0,004	0,061	0,002
Riesgo Resp. Turismo	7,0	19,3		0,6	0,2	2,6	0,1

3.3 Indicadores de desempeño

3.3.1.1 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.

Tabla 29: Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2023

Edad del Parque	Medida	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos*	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	5.148.231	2.747.871	25.423.232	29.519.444	4.416.184	800.018	68.054.980
	Media	18	15	15	17	12	18	16
	Desv.Est	12	14	11	15	10	10	12
	Coef. Variación	67	95	75	85	91	59	75
Menor De 25 años	Total	3.994.254	2.024.278	22.390.061	25.587.763	3.485.445	680.716	58.162.517
	Media	13	10	12	11	9	14	12
	Desv. Est	7	6	7	7	7	7	7
	Coef. Variación	55	62	58	63	72	50	58
Menor de 15 años	Total	1.996.244	1.236.923	13.526.932	15.566.090	2.256.976	342.172	34.925.337
	Media	7	7	7	7	6	6	7
	Desv .Est	4	4	4	4	4	4	4
	Coef. Variación	61	60	58	66	63	73	59

** La categoría otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, grúas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques, así como bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal.*

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 85% de la totalidad de los vehículos censados, y los vehículos con menos de 15 años suponen el 51% del censo.

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 14,5 años. Para el resto de los vehículos, las medianas oscilan entre los 7,5 años de tractores industriales y 17,5 de camiones y furgonetas.

Tabla 30: Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2023

	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y furgonetas	3.5	6.5	9.5	15.5	17.5	19.5	22.5	25.5	33.5
Autobuses	1.5	4.5	6.5	8.5	11.5	14.5	16.5	19.5	34.5
Turismos	2.5	5.5	7.5	9.5	13.5	16.5	18.5	20.5	26.5
Motocicletas	2.5	4.5	7.5	11.5	14.5	16.5	18.5	26.5	37.5
Tractores industriales	1.5	2.5	4.5	6.5	7.5	9.5	14.5	17.5	23.5
Otros vehículos[1]	2.5	5.5	12.5	16.5	17.5	18.5	20.5	22.5	29.5
Total	2.5	5.5	7.5	10.5	14.5	16.5	18.5	21.5	30.5

** La categoría otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, grúas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques, así como bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal.*

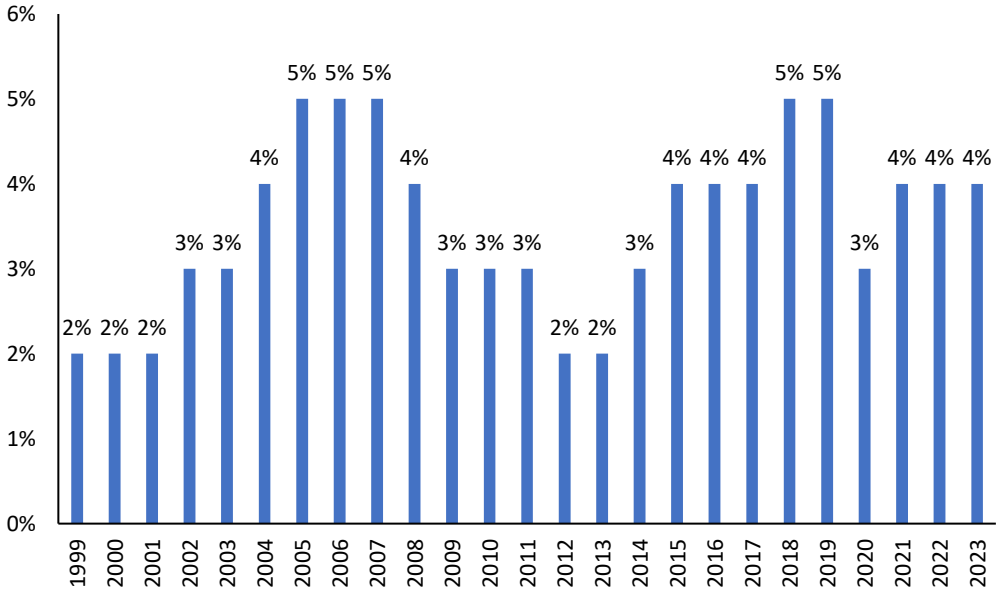
La antigüedad media del parque de automóvil con menos de 25 años en 2023 oscila entre los 9 años de los tractores industriales y los 14 años de otros vehículos. Los turismos tienen una antigüedad media de 12 años, por encima de los 11 años de las motocicletas. Por su parte, los autobuses tienen una antigüedad media de 10 años. Comparando con las cifras de 2014 han aumentado la media en todos los tipos de vehículos analizados excepto para tractores industriales, furgonetas y autobuses que se mantienen.

Tabla 31: Antigüedad del parque de automóviles. España, 2014-2023*

Edad del parque	Camiones ≤3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2014	11	12	9	12	10	10	10
2023	15	14	9	12	10	12	11

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

Gráfico 39: Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2023

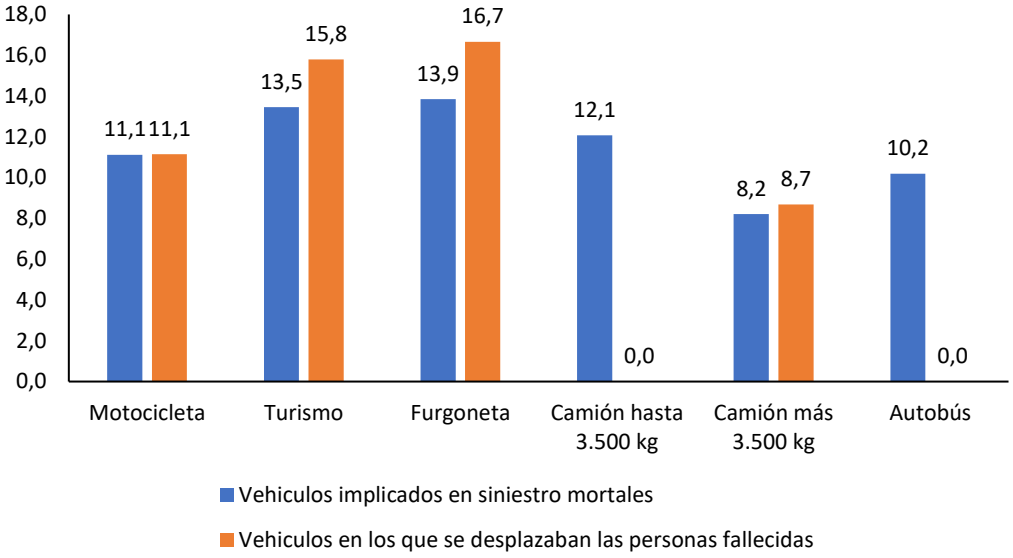


3.3.1.2 Antigüedad de los vehículos implicados en siniestros mortales

En las vías interurbanas en el año 2023, en toda tipología de vehículo analizada (es el caso de motocicletas, turismos y furgonetas), la antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales es inferior a la de los vehículos en los que viajaban las personas fallecidas.

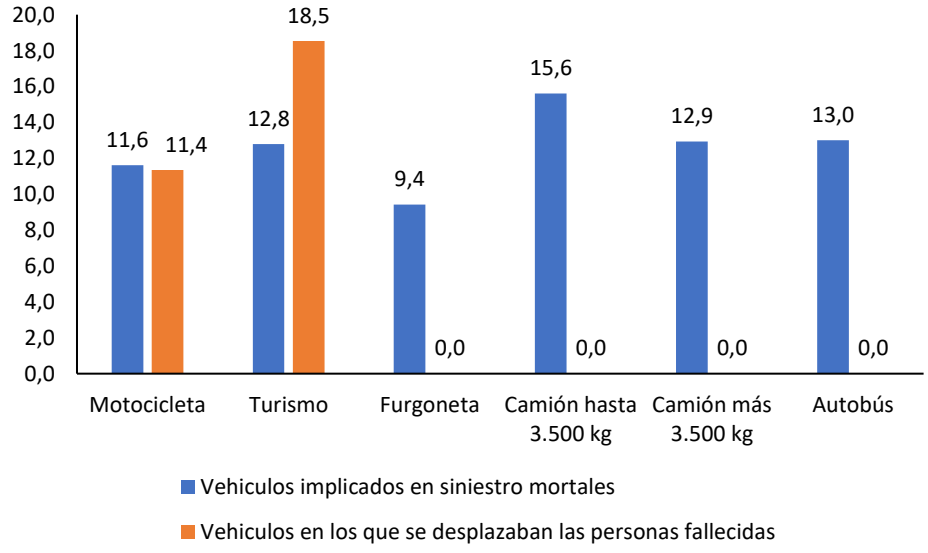
Las mayores diferencias en la antigüedad de vehículos implicados en siniestros respecto a los que desplazaban a las personas fallecidas son en turismos y furgonetas, ambos con una diferencia de al menos 2 años. Tanto turismos como furgonetas también se destacan por ser las que presentan la mayor antigüedad en los que viajaban las personas fallecidas, registrando cifras de 15,8 años en el caso de los turismos y 16,7 años en el caso de las furgonetas.

Gráfico 40: Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías interurbanas. España, 2023



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

Gráfico 41: Edad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías urbanas. España, 2023

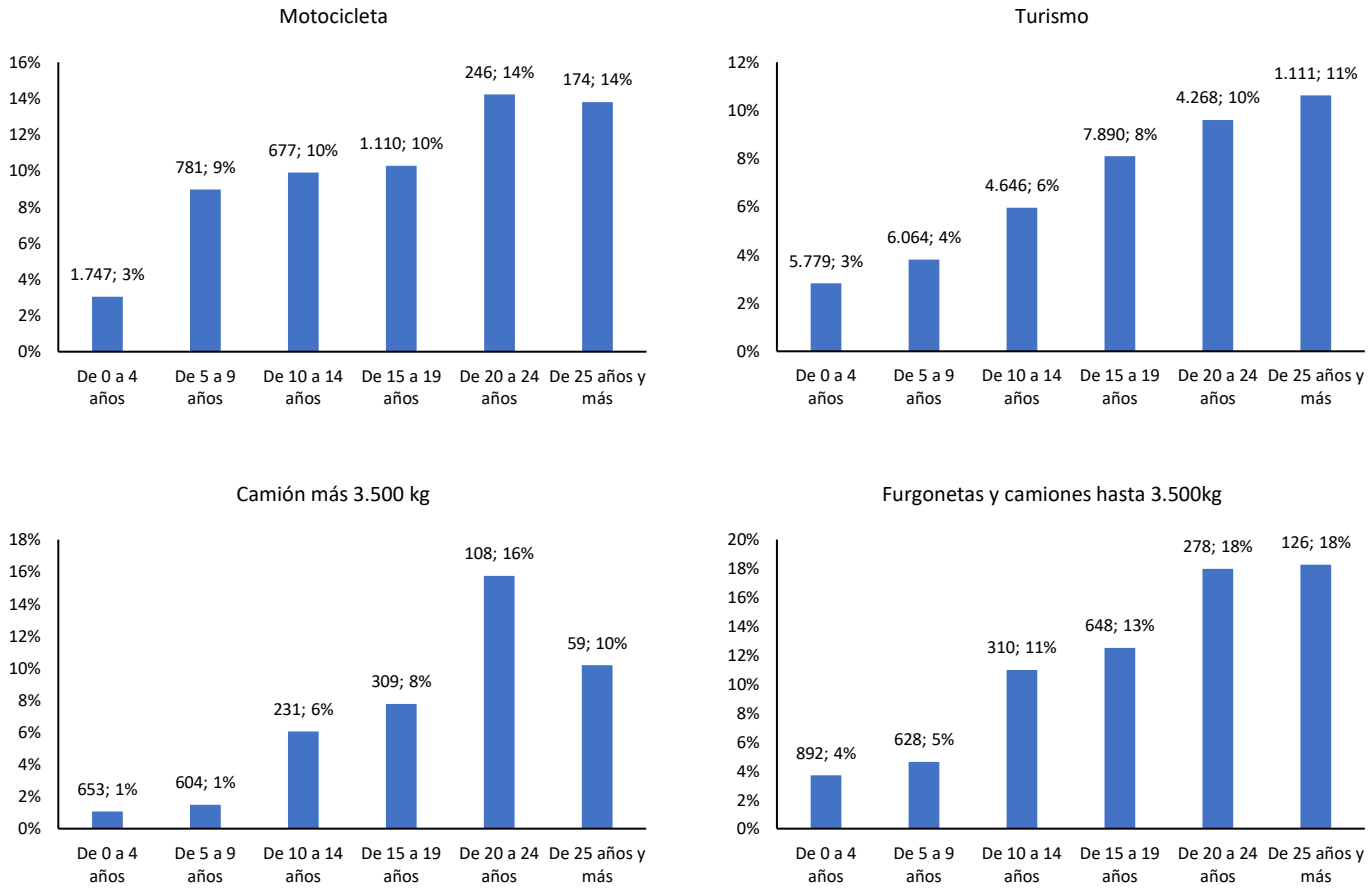


(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

3.3.2 Inspección técnica del vehículo en los vehículos implicados en siniestros

En vías interurbanas, existe relación entre la antigüedad del vehículo implicado en el siniestro y el estado de su inspección técnica. 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 10% a partir de los 10 años. En los turismos, se pasa de un 4% entre los 5 y los 9 años, a un 8% 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 5% para el intervalo 5-9 años y un 13% a partir de los 15 años. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 1% (caso 5-9 años) y un 8% (más de 15 años).

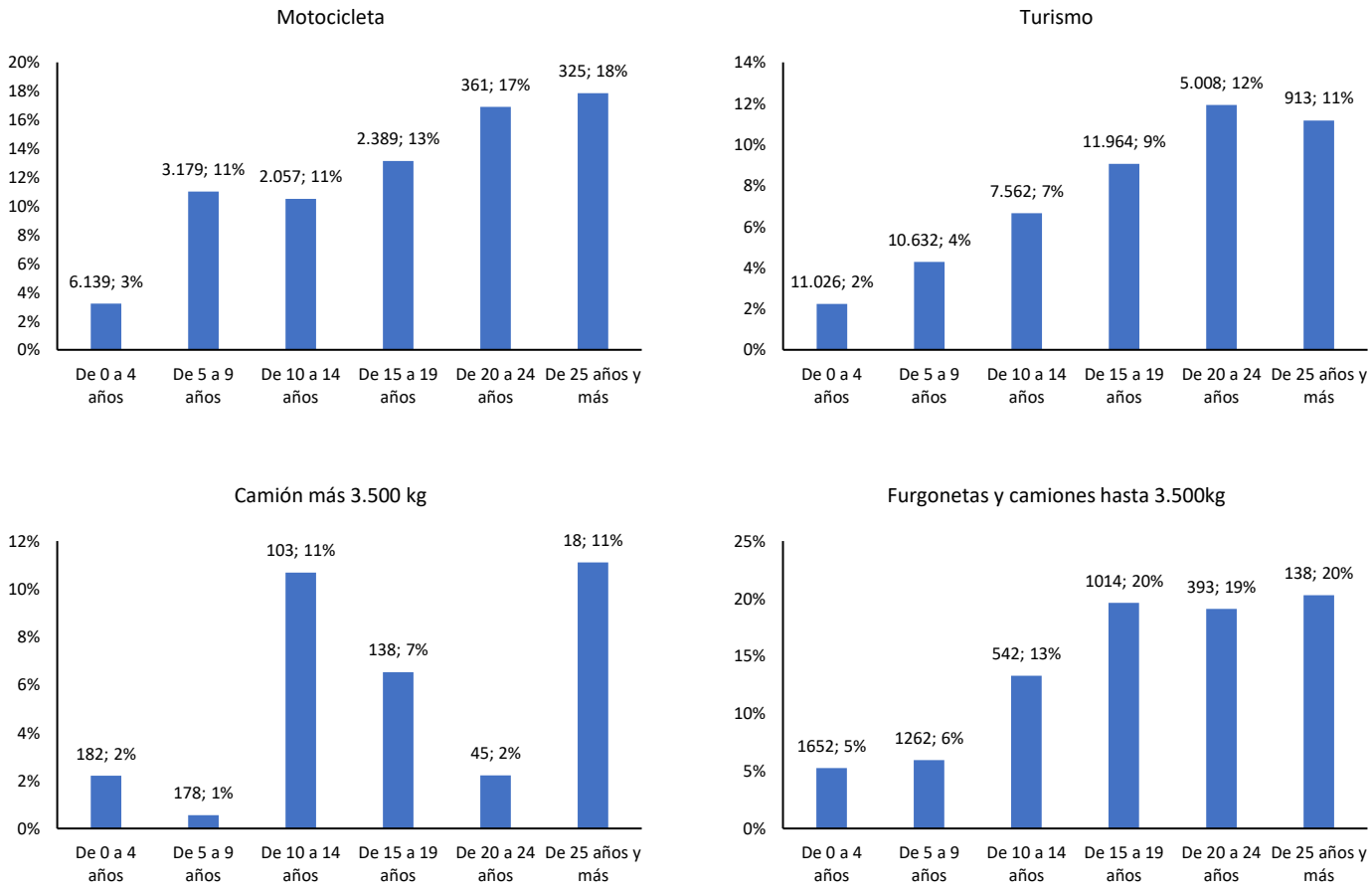
Gráfico 42: Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2023.



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

Respecto a las vías urbanas, la relación anteriormente comentada es más clara para el caso de los turismos. También ocurre con 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 10 años. En los turismos, pasa de un 2% entre los 0 y los 4 años, a un 9% 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 5% para el caso 5 a 9 años y un 20% para los de más de 15 años. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 2% (5-9 años) y un 7% (más de 15 años).

Gráfico 43: Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2023



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

3.3.3 Estado del seguro en los vehículos implicados en siniestros

El porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro es muy bajo, oscilando entre el 0% y 3% hasta los 19 años de antigüedad, sin embargo, conforme va aumentado la antigüedad, principalmente a partir de los 20 años van aumentando los porcentajes hasta alcanzar un máximo del 6% en el caso de las motocicletas en vías interurbanas.

Tabla 32: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2023

	De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 a 24 años	De 25 años y más
Motocicleta	2%	2%	2%	3%	6%	3%
Turismo	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Furgoneta	1%	1%	1%	1%	3%	2%
Camión hasta 3.500 kg	0%	0%	0%	3%	5%	0%
Furgonteas y camiones hasta 3.500kg	1%	1%	1%	1%	3%	1%
Camión más 3.500 kg	0%	1%	0%	0%	1%	5%

Tabla 33: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2023

	De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 a 24 años	De 25 años y más
Motocicleta	1%	1%	1%	2%	3%	2%
Turismo	0%	1%	1%	1%	2%	2%
Furgoneta	1%	0%	1%	1%	1%	2%
Camión hasta 3.500 kg	0%	0%	0%	2%	2%	0%
Furgonteas y camiones hasta 3.500kg	1%	0%	1%	1%	1%	1%
Camión más 3.500 kg	1%	1%	0%	0%	0%	0%

3.3.4 Propulsión del vehículo

Respecto a los vehículos implicados en siniestros mortales y graves por tipo de propulsión, para el año 2023 la mayoría se distribuyen de manera similar entre Gasolina (50%) y Diesel (47%). Sin embargo, cabe destacar el aumento de los vehículos eléctricos implicados, aumentando un 104% respecto a 2019, evidenciando una tendencia al alza, así como los propulsados por Gas (+20%). Tanto los vehículos Diesel como Gasolina implicados, han disminuido en un 23% y 17% respectivamente.

En cuanto a las vías interurbanas, la mayoría de los vehículos implicados en siniestros mortales y graves (54%) son Diesel, los Gasolina acumulan un 45%. De la misma manera, destaca el aumento de vehículos eléctricos implicados con un incremento de 450% respecto a 2019. De igual forma, los propulsados a Gas también han aumentado en un 50% en relación con 2019.

En las vías urbanas, los vehículos implicados en siniestros mortales y graves propulsados con Gasolina acumulan el 55% del total, por su parte, los vehículos Diesel acumulan el 41%. Los vehículos Eléctricos y los propulsados por Gas acumulan ambos un 2% del total, aumentando un 72% y 12% respectivamente.

Tabla 34: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo

	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19	Dist. 23
Diesel	6.453	4.784	5.571	6.016	4.975	-17%	-23%	47%
Eléctrico	71	77	124	162	145	-10%	104%*	1%
Gas	98	82	99	106	118	11%	20%*	1%
Gasolina	6.287	4.820	5.643	6.019	5.244	-13%	-17%	50%
Otros	4	1	3	0	2	.	-50%*	0%
Sin especificar	25	1	23	20	10	-50%*	-60%*	0%
Total	**12.938**	**9.765**	**11.463**	**12.323**	**10.494**	**-15%**	**-19%**	**100%**

Tabla 35: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas

	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19	Dist. 23
Diesel	3.812	2.852	3.177	3.463	2.834	-18%	-26%	54%
Eléctrico	6	11	19	20	33	65%*	450%*	1%
Gas	22	11	19	16	33	106%*	50%*	1%
Gasolina	2.966	2.282	2.553	2.617	2.389	-9%	-19%	45%
Otros	0	0	0	0	0	.	.	0%
Sin especificar	20	0	16	16	8	-50%*	-60%*	0%
Total	**6.826**	**5.156**	**5.784**	**6.132**	**5.297**	**-14%**	**-22%**	**100%**

**Este dato no puede ser interpretado de forma aislada debido a su baja frecuencia (N<100), hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas*

Tabla 36: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas

	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19	Dist. 23
Diesel	2.641	1.932	2.394	2.553	2.141	-16%	-19%	41%
Eléctrico	65	66	105	142	112	-21%	72%*	2%
Gas	76	71	80	90	85	-6%*	12%*	2%
Gasolina	3.321	2.538	3.090	3.402	2.855	-16%	-14%	55%
Otros	4	1	3	0	2	.	.	0%
Sin especificar	5	1	7	4	2	-50%*	-60%*	0%
Total	**6.112**	**4.609**	**5.679**	**6.191**	**5.197**	**-16%**	**-15%**	**100%**

**Este dato no puede ser interpretado de forma aislada debido a su baja frecuencia (N<100), hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas*

Tabla 37:Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo

	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19	Dist. 23
Diesel	1.387	1.073	1.225	1.391	1.125	-19%	-19%	58%
Eléctrico	5	11	9	11	9	-18%*	80%*	0%
Gas	12	12	11	13	23	77%*	92%*	1%
Gasolina	927	711	823	883	797	-10%	-14%	41%
Otros	1	0	0	0	0	.	.	0%
Sin especificar	8	1	6	10	2	-80%*	-75%*	0%
Total	**2.340**	**1.808**	**2.074**	**2.308**	**1.956**	**-15%**	**-16%**	**100%**

**Este dato no puede ser interpretado de forma aislada debido a su baja frecuencia (N<100), hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas*

Tabla 38: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas

	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19	Dist. 23
Diesel	1.059	862	966	1.128	896	-21%	-15%	60%
Eléctrico	2	2	3	4	2	-50%*	0%*	0%
Gas	5	3	4	3	16	433%*	220%*	1%
Gasolina	656	456	592	607	570	-6%	-13%	38%
Otros	0	0	0	0	0	.	.	0%
Sin especificar	6	0	6	6	2	-67%*	-67%*	0%
Total	**1.728**	**1.323**	**1.571**	**1.748**	**1.486**	**-15%**	**-14%**	**100%**

**Este dato no puede ser interpretado de forma aislada debido a su baja frecuencia (N<100), hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas*

Tabla 39: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas

	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19	Dist. 23
Diesel	328	211	259	263	229	-13%	-30%	49%
Eléctrico	3	9	6	7	7	0%*	133%*	1%
Gas	7	9	7	10	7	-30%*	0%*	1%
Gasolina	271	255	231	276	227	-18%	-16%	48%
Otros	1	0	0	0	0	.	.	0%
Sin especificar	2	1	0	4	0	-100%*	-100%*	0%
Total	**612**	**485**	**503**	**560**	**470**	**-16%**	**-23%**	**100%**

**Este dato no puede ser interpretado de forma aislada debido a su baja frecuencia (N<100), hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas*

3.4 Indicadores clave del rendimiento

3.4.1 Seguridad del parque de vehículos

España ha facilitado datos al proyecto europeo Baseline en relación con el indicador de seguridad de los vehículos. El indicador utilizado en este proyecto para cuantificar la seguridad del vehículo ha sido el porcentaje de turismos nuevos matriculados con un *rating* en las pruebas Euro NCAP igual o superior a cuatro o cinco estrellas. Por tanto, es un indicador de seguridad de las nuevas matriculaciones, y no del parque de vehículos en su conjunto.

En el caso de España, el cálculo se ha realizado para los años 2019 y 2020. Si se excluyen las matriculaciones para las que no se disponía de resultado de EuroNCAP, el porcentaje de turismos nuevos con una puntuación igual o superior a 4 estrellas en 2020 es del 99% (98% en 2019), y los vehículos con una puntuación de 5 estrellas (la máxima) suponen un 83% de las nuevas matriculaciones de turismos (79% en 2019).

4 Usuarios

4.1 Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas

En relación con la variable sexo, los hombres registran más personas fallecidas (1.417 que representan el 78% del total) que las mujeres (389 que suponen el 22% del total). Por su parte, el grupo de edad que registra más personas fallecidas es el de entre 45 y 54 años (312 que representan el 17% del total), seguido del de entre 55 y 64 años (301 que constituyen también el 17% del total) y el de 35 a 44 años (249, 14% del total). El grupo de edad con menor número de personas fallecidas es el de menores de 14 años con 30 personas, que suponen el 2% del total.

Teniendo en cuenta el cruce entre las variables sexo y edad, el grupo que registra más personas fallecidas es el de hombres de entre 45 y 54 años, con 266 personas que representan el 19% del total de hombres, seguido de los hombres entre 55 y 64 años con 251 personas que constituyen el 18% del total.

La tasa de personas fallecidas por millón de habitantes en hombres es superior a la de las mujeres en todos los grupos de edad. Específicamente, los hombres de 85 y más años son el grupo con mayor tasa (102), registrando una cifra sustancialmente superior al resto de grupos de usuarios. Así, las siguientes tasas más altas son la de hombres de entre 75 y 84 años (84) y hombres entre 55 y 64 años (76). La agrupación de hombres mayores de 65 años presenta una tasa de 78 personas fallecidas por millón de habitantes. En cuanto a las mujeres, la mayor tasa es registrada por el grupo de edad de 85 y más años (32), seguido del grupo entre 75 y 84 años (29).

4.1.1 Edad y sexo

Gráfico 44: Personas fallecidas por grupos de edad y sexo. España, 2023

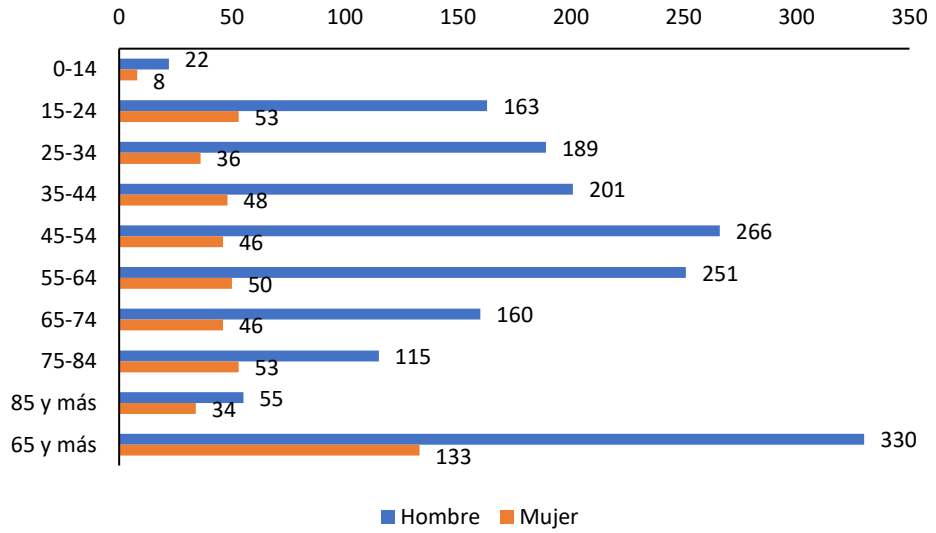
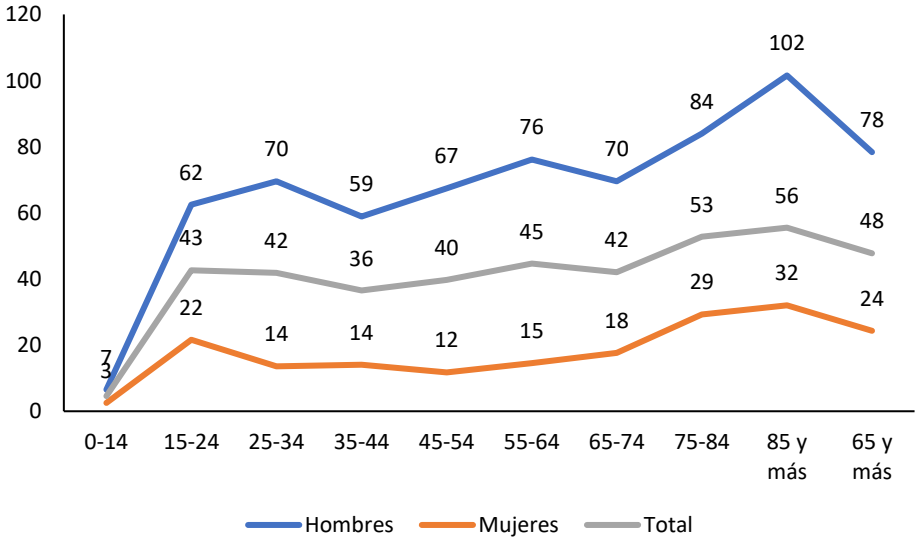
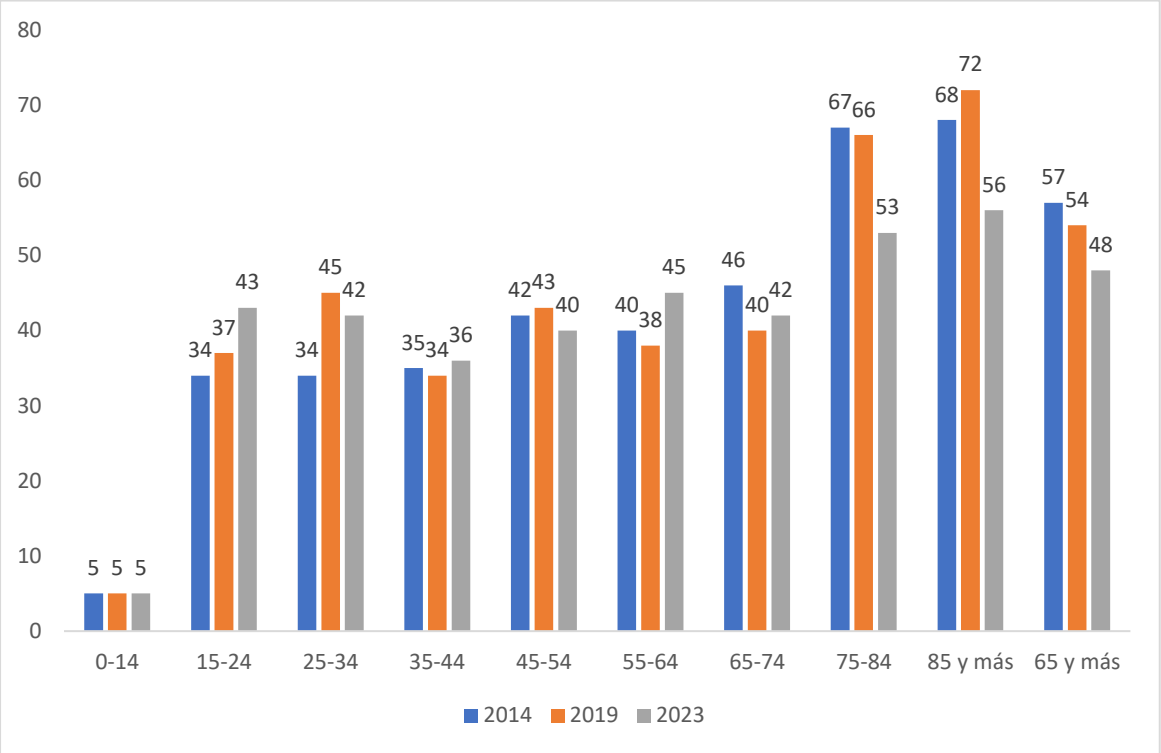


Gráfico 45: Tasa de fallecimientos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2023



Atendiendo a las tasas totales, sin distinciones por sexo, se observa una disminución respecto al año 2014 y 2019 en los grupos de edad entre 75 y 84 años, de los mayores de 84 años, de los menores de 14 años y de los 35-44 años. También se identifica una tendencia descendente en la agrupación de los mayores de 65 años. Por el contrario, el grupo de entre 15 y 24 años y 55 y 64 años registran un aumento en la tasa por millón de habitantes respecto a los años anteriores (2014 y 2019).

Gráfico 46: Tasa de fallecimientos por grupos de edad por millón de habitantes. España, 2014,2019,2023



4.1.2 Las personas menores de 15 años

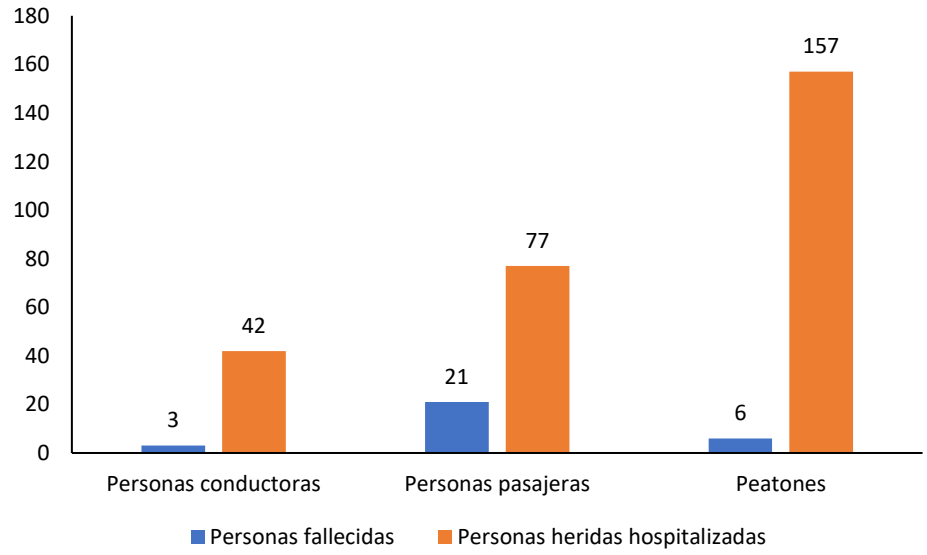
El grupo de menores de 15 años ha registrado 30 personas fallecidas, lo que supone un 2% del total. Por su parte, la cifra de personas heridas hospitalizadas de dicho grupo de edad es de 276 personas (3%) y la cifra de personas heridas no hospitalizadas es de 5.414 (4%), sumando un total de 5.720 personas víctimas (4%), lo que representa un índice de letalidad del 0,5 (notablemente inferior al del resto de edades, situado en 1,4).

La distribución de las personas fallecidas menores de 15 años en función del tipo de persona usuaria es de 21 personas pasajeras (70%), 6 personas peatones 20%) y 3 personas conductoras (10%). Con relación a las personas heridas hospitalizadas, la mayor parte se registran como peatones (157 que supone el 57% del total), seguido de 77 personas pasajeras (28%) y 42 personas conductoras (15%).

Tabla 40: Comparación de la lesividad por siniestro vial en las personas menores de 15 años respecto del resto de población. España,2023

	Menores de 15 años	%sobre el total de edades	Resto de edades
Personas fallecidas	30	2%	1.776
Personas heridas hospitalizadas	276	3%	8.989
Personas heridas no hospitalizadas	5.414	4%	118.852
Total víctimas	5.720	4%	129.617
Índice de letalidad	0,52	.	1,4
Tasa de fallecimientos por millón de población	5	.	43
Tasa de personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	42	.	220

Gráfico 47: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas menores de 15 años según tipo de persona usuaria. España, 2023



4.1.3 Las personas jóvenes de 15 a 24 años

El grupo de edad de entre 15 y 24 años ha presentado 216 personas fallecidas, lo que supone un 12% del total. Así, la cifra de personas heridas hospitalizadas de dicho grupo de edad es de 1.323 personas (14%) y la cifra de personas heridas no hospitalizadas es de 20.906 (17%), sumando un total de 22.445 personas víctimas (17%), lo que representa un índice de letalidad de 1.

La distribución de las personas fallecidas jóvenes en función del tipo de persona usuaria es de 125 personas conductoras (58%), 75 personas pasajeras (35%) y 16 personas peatones (7%). Con relación a las personas heridas hospitalizadas, la mayor parte se registran como personas conductoras (841 que representa el 64% del total), seguido de 336 personas pasajeras (25%) y 146 peatones (11%).

La tasa de personas fallecidas de 15 a 24 años por millón de habitantes se sitúa en 43, por encima del resto de edades (36). Específicamente, el subgrupo de entre 21 y 24 años es el que registra la mayor tasa de fallecimientos por millón de habitantes (56). Y, en cuanto a variables de temporalidad, un 55% de las personas fallecidas de entre 15 y 24 años se producen durante el día, y un 56% en días entre semana.

Tabla 41: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas jóvenes de 15 a 24 años y resto de población. España, 2023

	De 15 a 24	% sobre el total de edades	Resto de edades
Personas fallecidas	216	12%	1.590
Personas heridas hospitalizadas	1.323	14%	7.942
Personas heridas no hospitalizadas	20.906	17%	103.360
Total victimas	22.445	17%	112.892
Índice de letalidad	1	.	1
Tasa de fallecimientos por millón de población	43	.	37
Tasa de personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	271	.	186

Gráfico 48: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas de 15 a 24 años según tipo de persona usuaria. España, 2023

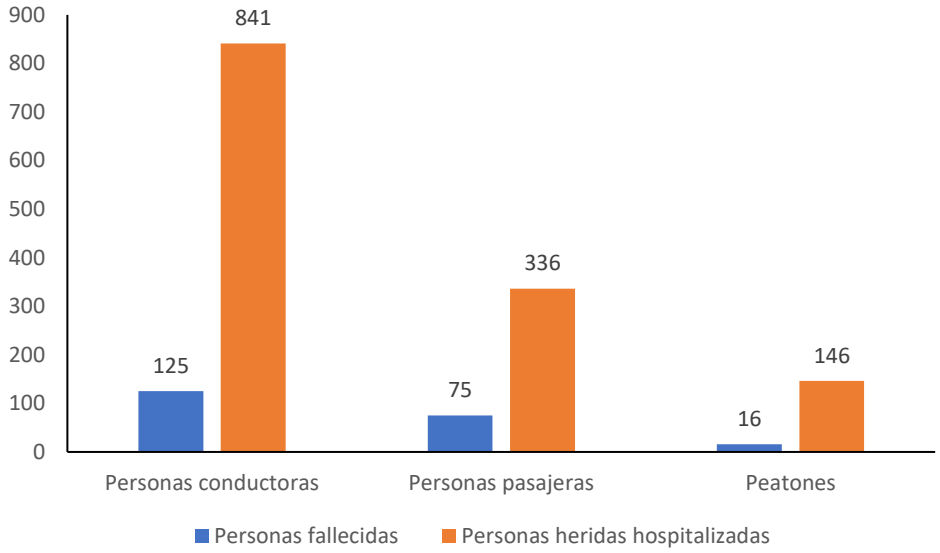


Gráfico 49: Tasa de fallecimientos en personas jóvenes de 15 a 24 años por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2023

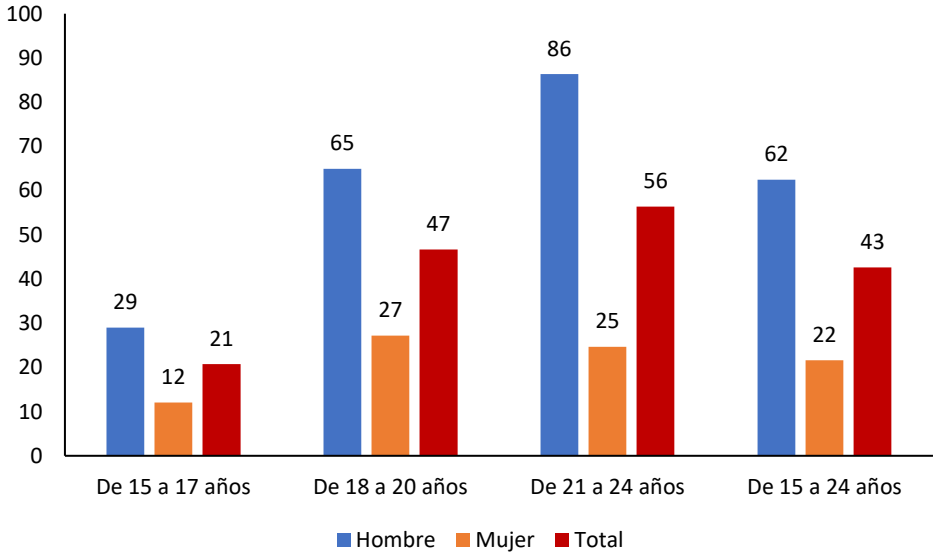
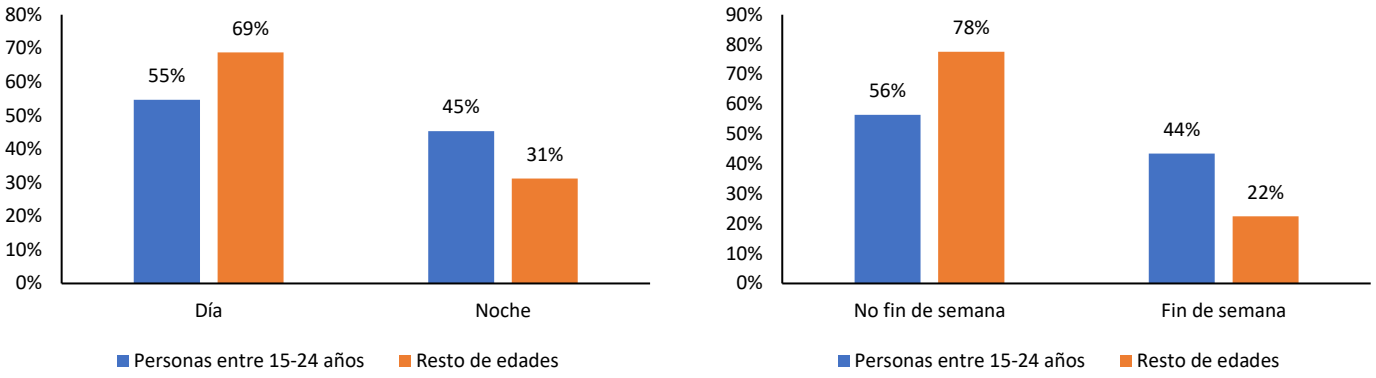


Gráfico 50: Distribución porcentual de las personas fallecidas jóvenes de 15 a 24 años y del resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana1/no fin de semana. España, 2023



4.1.4 Las personas mayores de 64 años

Las personas mayores de 64 años han registrado 463 personas fallecidas, lo que representa un 26% del total. Así, la cifra de personas heridas hospitalizadas de dicho grupo de edad es de 1.567 personas (17%) y la cifra de personas heridas no hospitalizadas es de 11.713 (9%), sumando un total de 13.743 personas víctimas (10%), lo que supone un índice de letalidad de 3.

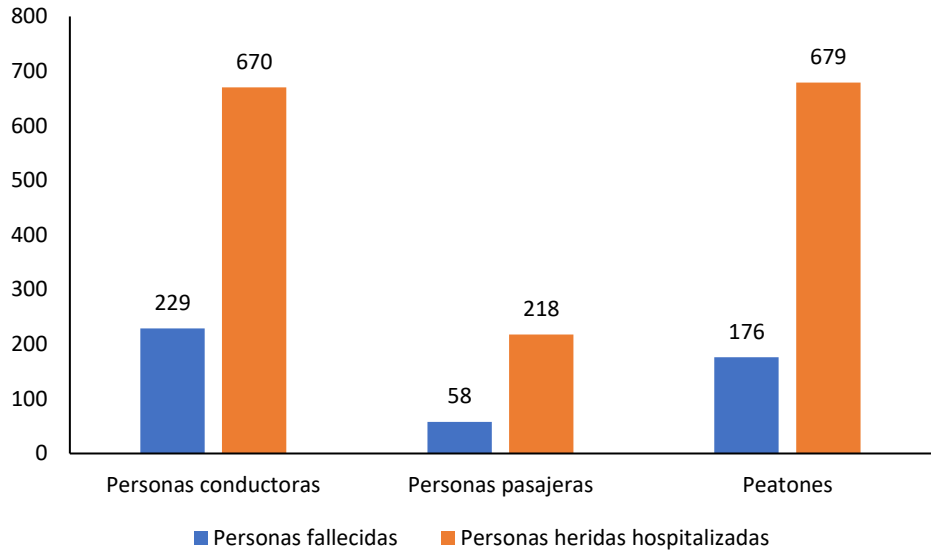
La distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del tipo de persona usuaria es de 176 peatones (38%), 229 personas conductoras (49%) y 58 personas pasajeras (13%). Con relación a las personas heridas hospitalizadas, se distribuyen siendo 679 peatones (43% del total), 670 personas conductoras (43%) y 218 personas pasajeras (14%).

Tabla 42: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas mayores de 64 años y resto de población. España, 2023

	De 65 o más	% sobre el total de edades	Resto de edades
Personas fallecidas	463	26%	1.343
Personas heridas hospitalizadas	1.567	17%	7.698
Personas heridas no hospitalizadas	11.713	9%	112.553
Total victimas	13.743	10%	121.594
Índice de letalidad	3	.	1
Tasa de fallecimientos por millón de población	48	.	35
Tasa de personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	162	.	200

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

Gráfico 51: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas mayores de 64 años según tipo de persona usuaria. España, 2023



El 57% de las personas fallecidas de este grupo de edad se registraron en vías interurbanas (262), mientras que el 43% se produjeron en vías urbanas (201). Sin embargo, estos porcentajes varían en función del tipo de persona usuaria. Así, en vías interurbanas, las víctimas que se desplazaban mayoritariamente como conductoras (181, el 69% del total en vías interurbanas) o como pasajeras (50, el 19% del total en vías interurbanas), mientras que en el caso de vías urbanas las víctimas se desplazaban mayoritariamente como peatones (145, el 72% del total en vías urbanas).

Gráfico 52: Personas fallecidas mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de persona usuaria. España, 2023

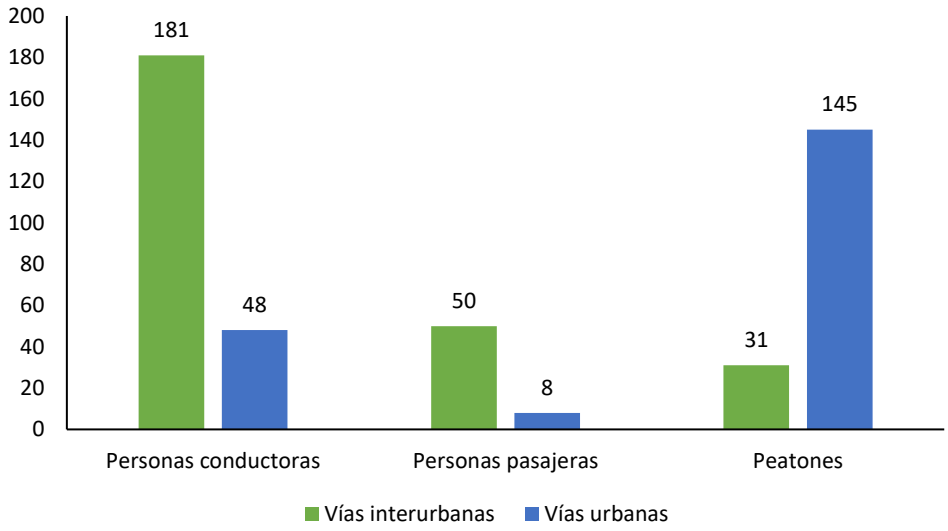


Gráfico 53: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías interurbanas. España, 2023

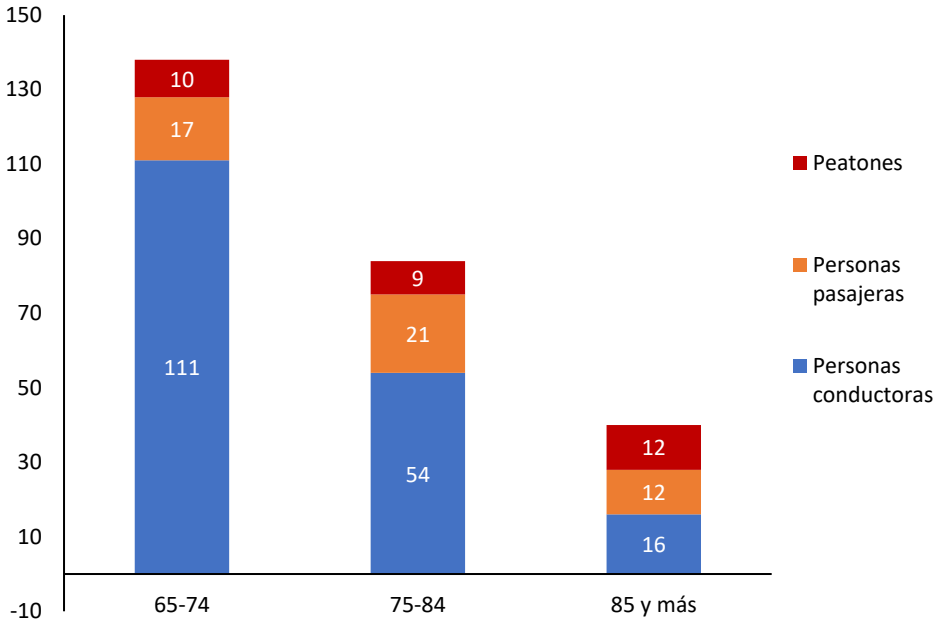
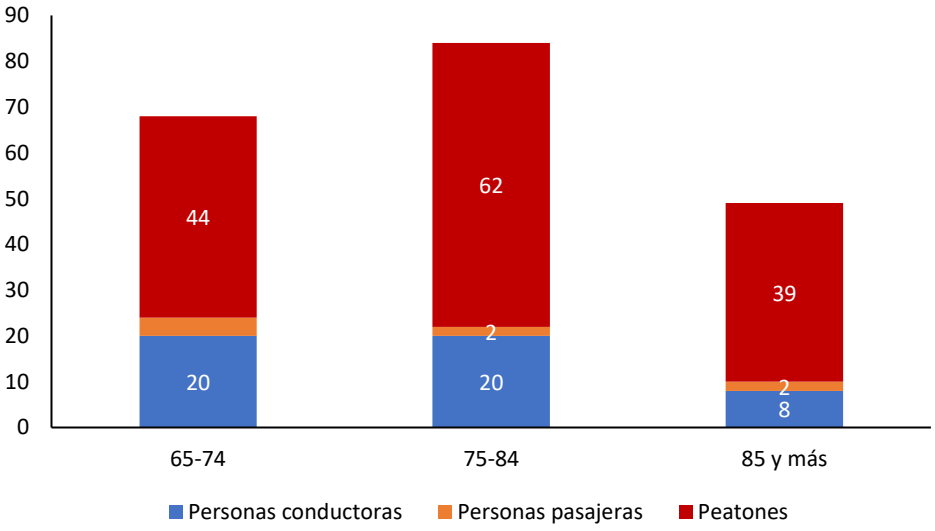


Gráfico 54: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías urbanas. España, 2023



4.1.5 Las personas conductoras

Las personas conductoras fallecidas (1.178) representan el 65% del total de personas fallecidas en 2023, registrándose mayoritariamente en vías interurbanas (78% de los casos, 921) y hombres (el 92% frente al 8% de mujeres). Las personas heridas hospitalizadas conductoras son 6.205 (52% en vías interurbanas y 48% en vías urbanas) y las personas heridas no hospitalizadas 83.713 (39% en vías interurbanas y 61% en vías urbanas).

En relación con la edad y el sexo, tanto en los grupos de edad de conductores menores de 14 años (3) como de mayores de 85 años (24), el 100% de las personas fallecidas son hombres. Así mismo, en todos los grupos de edad se registran más personas fallecidas hombres conductores que mujeres conductoras. El grupo de edad con mayor proporción de mujeres conductoras fallecidas es el de 35 a 44 años con un 16% (31).

Por su parte, la mayor tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas por mil personas conductoras censadas se produce entre los 15 y 17 años (35), seguida del grupo de edad entre 18 y 20 (14), y el grupo de edad entre 21 y 24 (10). Las tasas más bajas son en los conductores de mayor edad, siendo 3 en todos los grupos de mayores de 65 años.

Tabla 43: Personas conductoras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023

	Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	921	78%	3.236	52%	32.827	39%	2,5
Vías urbanas	257	22%	2.969	48%	50.886	61%	0,5
Total	**1178**	**100%**	**6.205**	**100%**	**83.713**	**100%**	**1,3**

Gráfico 55: Evolución de las personas conductoras fallecidas y del total. España, 2014-2023

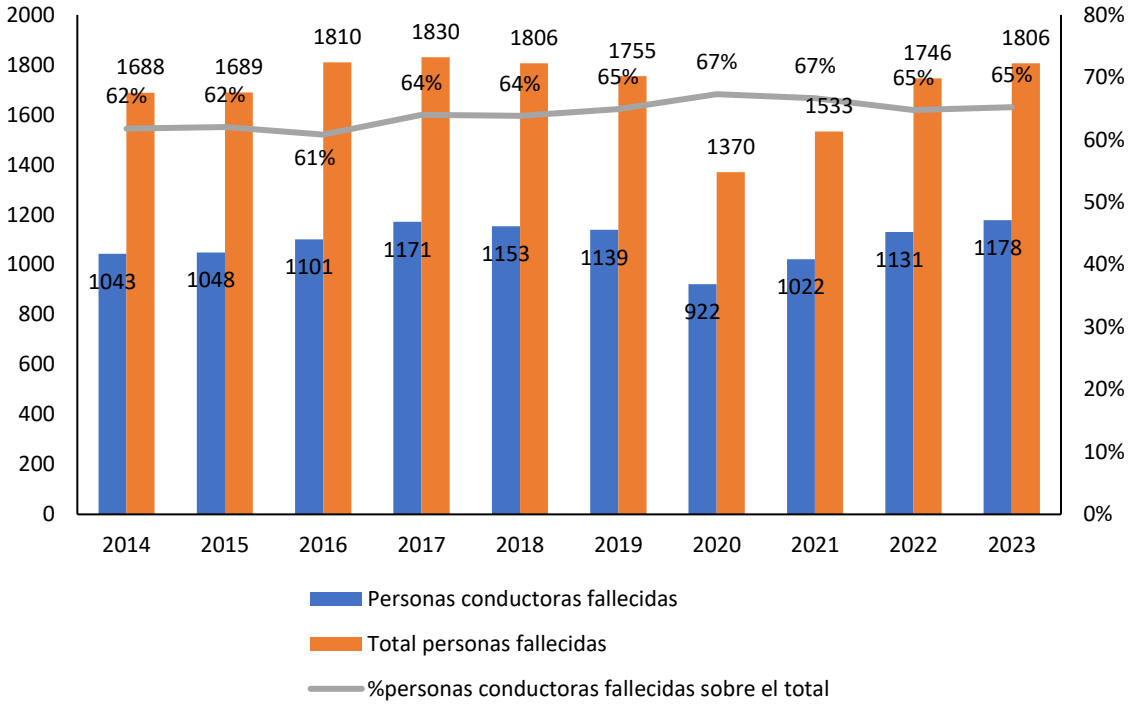


Gráfico 56: Proporción de las personas conductoras fallecidas según grupos de edad y sexo. España, 2023

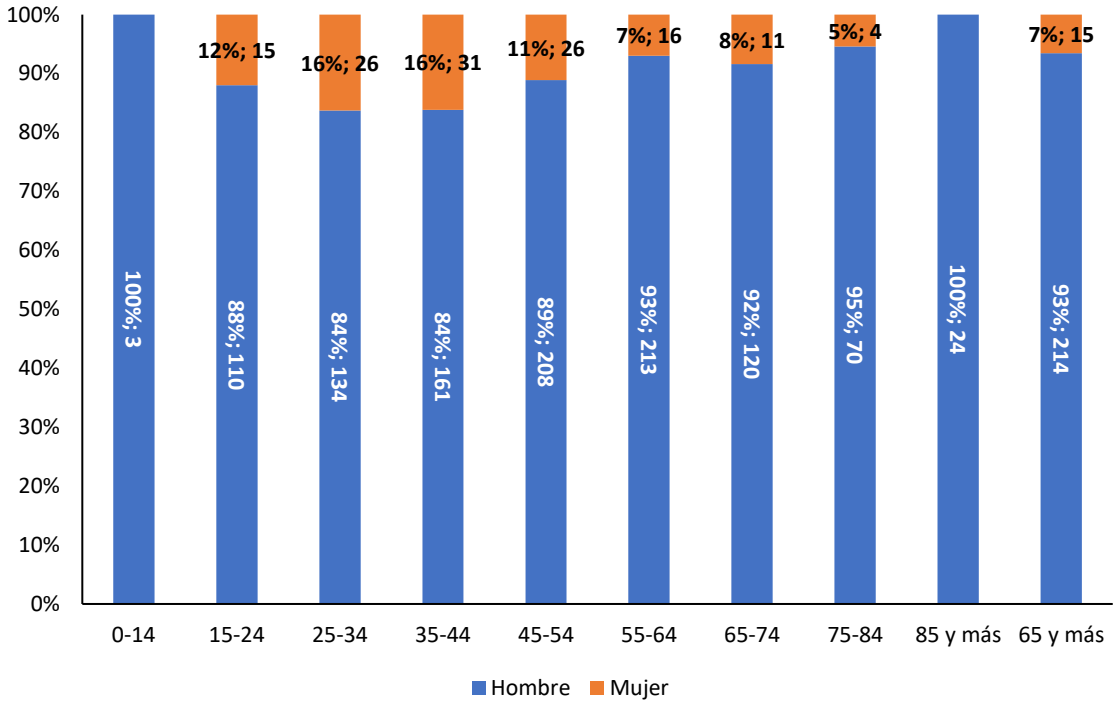
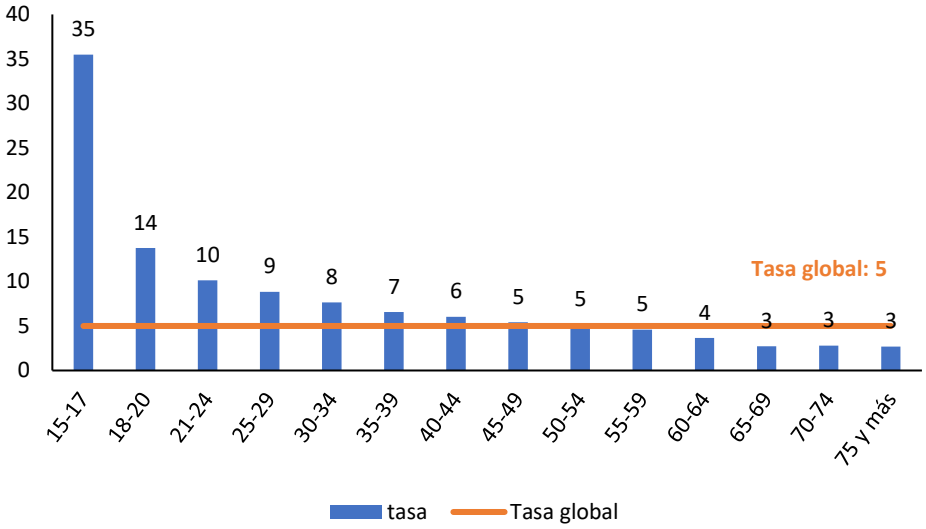


Gráfico 57: Tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. España, 2023



4.1.6 Las personas pasajeras

Las personas pasajeras registran un total de 275 personas fallecidas, representando el 15% del total de personas fallecidas, mayoritariamente en vías interurbanas (86%) y mujeres (el 51% frente al 49% de hombres). Las personas heridas hospitalizadas pasajeras son 1.318 (71% en vías interurbanas y 29% en vías urbanas) y las personas heridas no hospitalizadas 29.056 (50% en vías interurbanas y 50% en vías urbanas).

En cuanto a la edad y el sexo, en todos los grupos de edad mayores de 55 años se registran más personas fallecidas pasajeras mujeres que hombres pasajeros. Sin embargo, en los grupos de edad entre 0 y 54 años son los hombres pasajeros quienes registran mayores cifras de personas fallecidas en relación con las mujeres pasajeras.

Tabla 44: Personas pasajeras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023

	Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	237	86%	936	71%	14.387	50%	1,5
Vías urbanas	38	14%	382	29%	14.669	50%	0,3
Total	**275**	**100%**	**1318**	**100%**	**29.056**	**100%**	**0,9**

Gráfico 58: Evolución de personas pasajeras fallecidas y del total. España,2014-2023

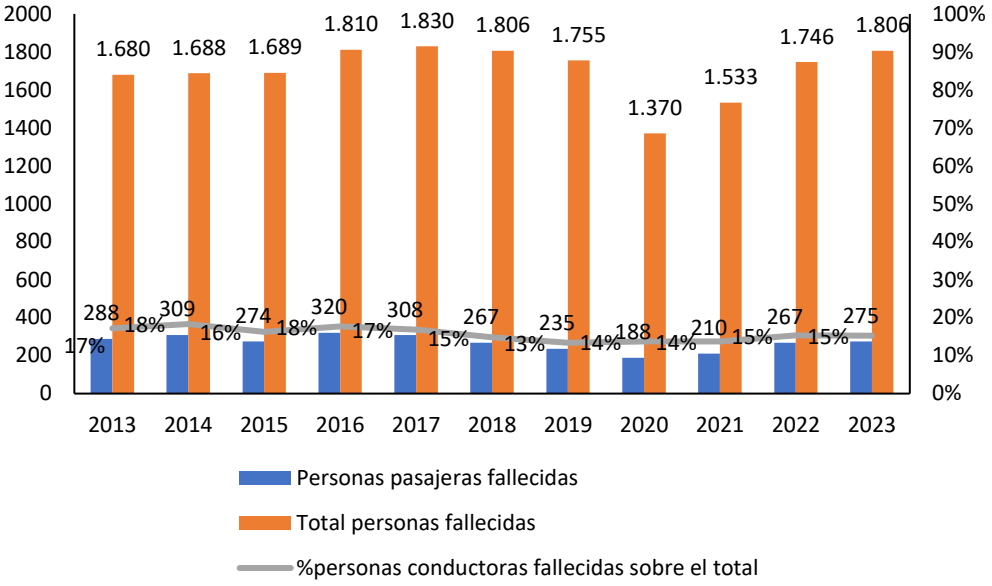
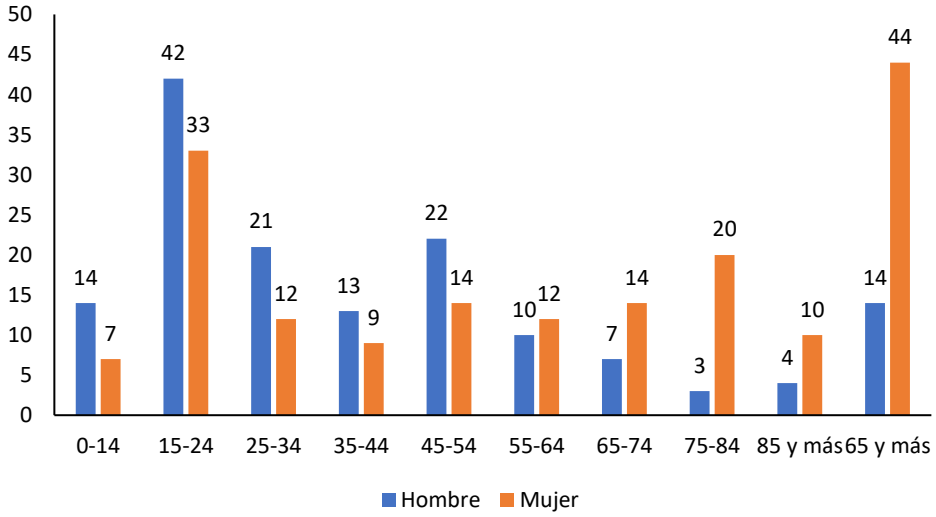


Gráfico 59: Número de personas pasajeras fallecidas según grupo de edad y sexo. España, 2023



4.1.7 Los peatones

Los peatones registran un total de 353 personas fallecidas, representando el 20% del total de personas fallecidas del año 2023. El 37% de las víctimas se registraron en vías interurbanas (130) y en vías urbanas en el 63% (223). Las personas heridas hospitalizadas fueron 1.742 (10% en vías interurbanas y 90% en vías urbanas) y las personas heridas no hospitalizadas 11.497 (5% en vías interurbanas y 95% en vías urbanas).

Respecto a las vías interurbanas, se registra una tendencia ascendente respecto a 2019 en los grupos de edad entre 35 y 44 años (de 15 a 28 peatones fallecidos), entre 55 y 64 años (de 13 a 22) y mayores de 85 años (de 11 a 12). Por el contrario, se ha producido un descenso en el número de peatones fallecidos en los grupos de edad de 0 a 14 años (de 3 a 0), entre 25 a 34 años (de 17 a 15), entre 45 y 54 (de 32 a 23), entre 65 y 74 (de 17 a 10) y entre 75 y 84 (de 17 a 9). El grupo de edad de 15 a 24 años se ha mantenido estable (7).

En las vías urbanas, se registra un descenso los grupos de edad de 0-14 años (-3), de 35-44 años (-6) y de 85 y más (20 peatones menos) y un aumento del resto de grupos con 2 peatones fallecidos más para el grupo de edad de 15 a 24 años y de 55 a 64 años, 4 peatones más para el de 25 a 34 años y el de 45 a 54 años, 6 peatones más para el grupo de 65 a 74.

Tabla 45: Personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas e índice de letalidad referidos a peatones. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023

	Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	130	37%	173	10%	532	5%	15,6
Vías urbanas	223	63%	1569	90%	10.965	95%	1,7
Total	**353**	**100%**	**1742**	**100%**	**11.497**	**100%**	**2,6**

Gráfico 60: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2014, 2019 y 2023

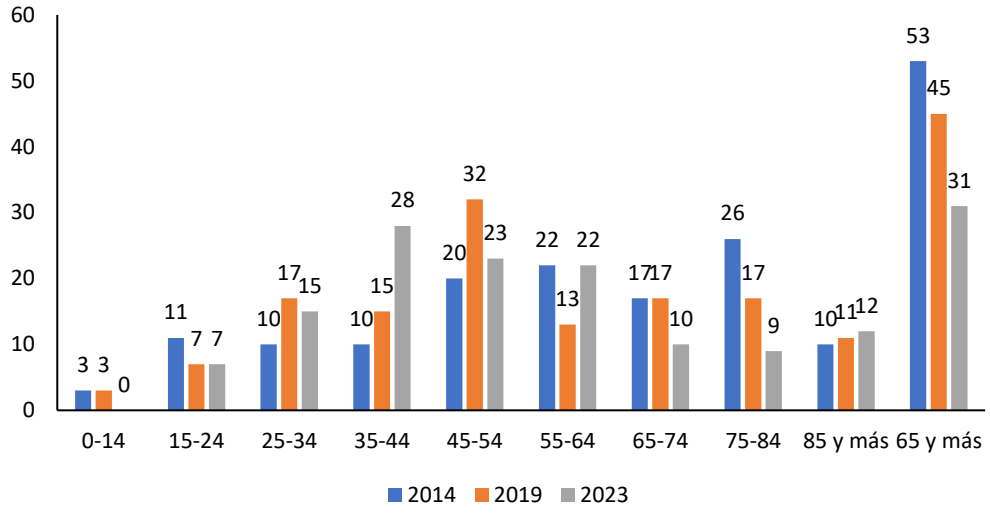
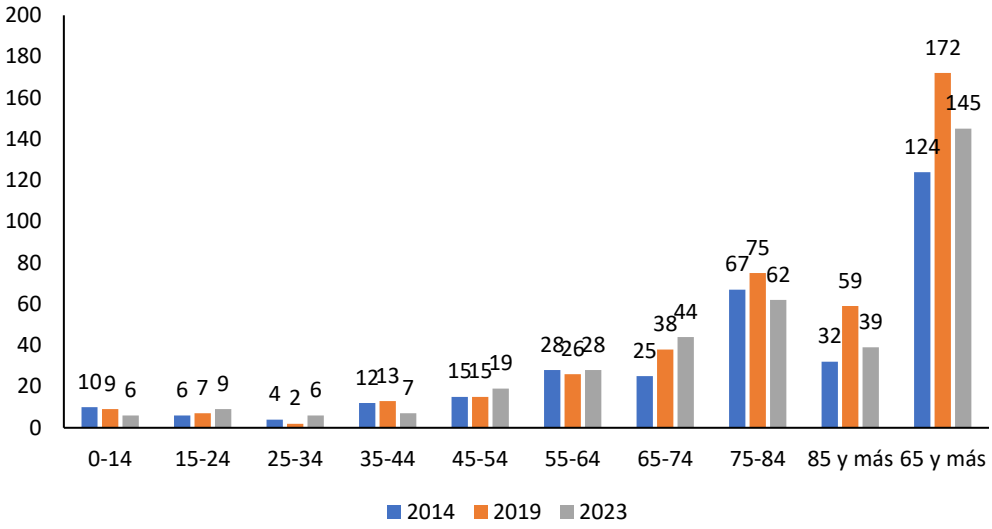


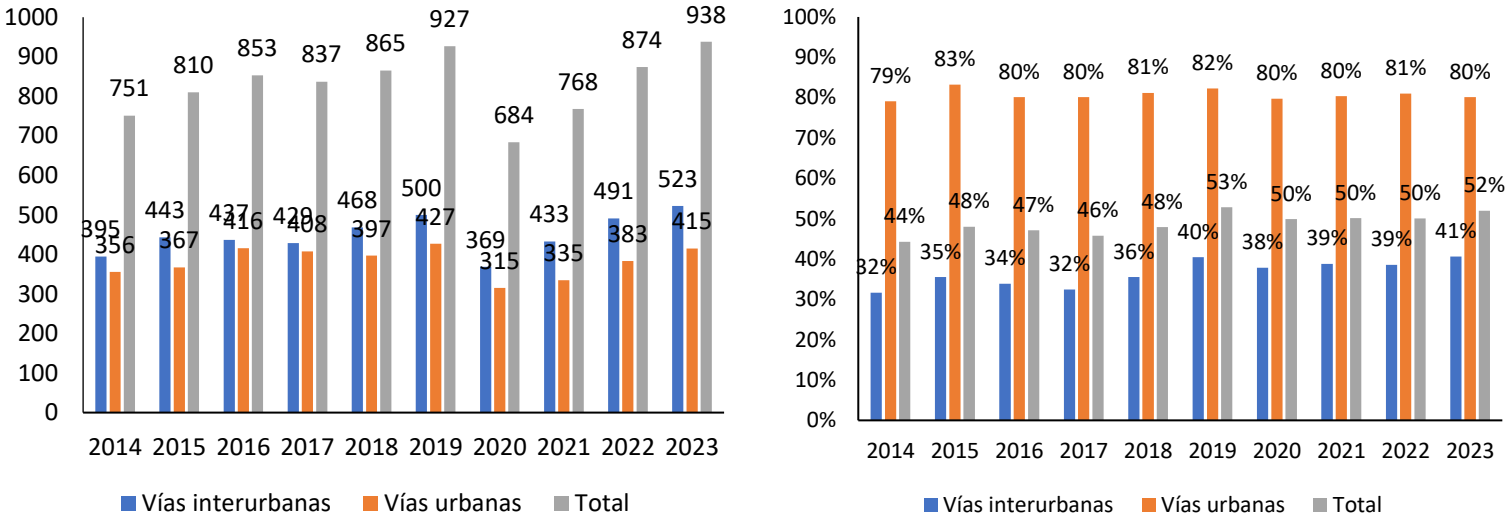
Gráfico 61: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023



4.1.8 Las personas usuarias de medios vulnerables

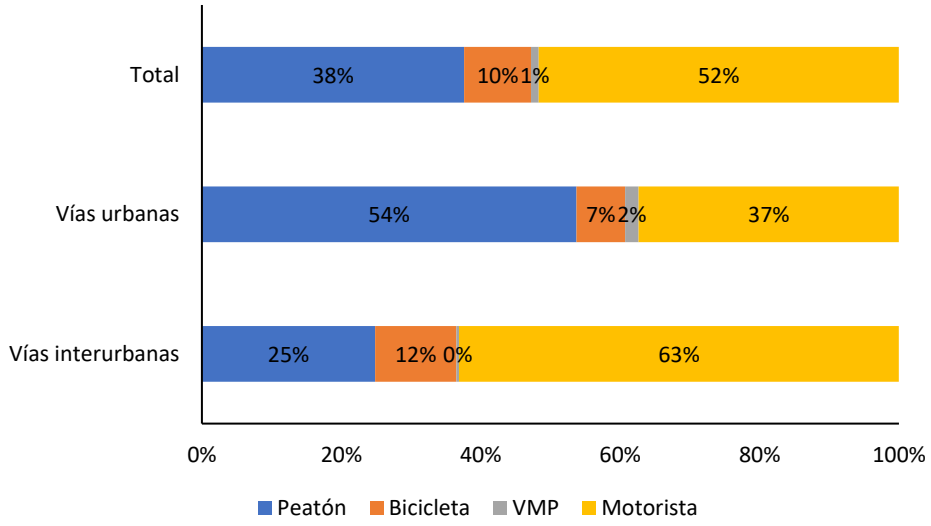
El 52% de las personas fallecidas en 2023 eran usuarias de medios vulnerables (peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas). Específicamente, suponen el 80% de las personas fallecidas en vías urbanas y el 41% de las personas fallecidas en vías interurbanas, lo que representa una proporción similar a la registrada en los años anteriores.

Gráfico 62: Evolución del número de personas fallecidas y del porcentaje respecto del total de personas fallecidas en medios vulnerables según tipo de vía. España, 2014-2023



Específicamente, son los usuarios de motocicleta quienes registran las cifras más altas de personas usuarias de medios vulnerables fallecidas, siendo un 49% del total de personas fallecidas vulnerables. En segundo lugar, se encuentran los peatones (38%), seguidos de los usuarios de bicicleta (10%), usuarios de ciclomotores (3%) y los usuarios de VMP (1%). Este orden en la distribución también se produce entendiendo únicamente a las personas fallecidas en vías interurbanas, con los usuarios de motocicleta representando un 61% de las personas fallecidas. Sin embargo, la distribución es diferente en las vías urbanas, en las que son los peatones quienes, con un 54%, registran las cifras más altas de personas fallecidas, seguidos de los usuarios de motocicleta (33%), los usuarios de bicicleta (7%) y los usuarios de VMP (2%).

Gráfico 63: Porcentaje de personas usuarias de medios vulnerables fallecidas según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2023



4.1.9 Los factores concurrentes

El factor concurrente mayormente representado en los siniestros viales es la distracción con 12.475 casos que suponen el 17% del total. En los siniestros mortales también es la distracción el factor más presente, con 409 casos (30%).

En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes. En el caso de los siniestros mortales, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (37%), el consumo de alcohol (27%) y la velocidad inadecuada (24%).

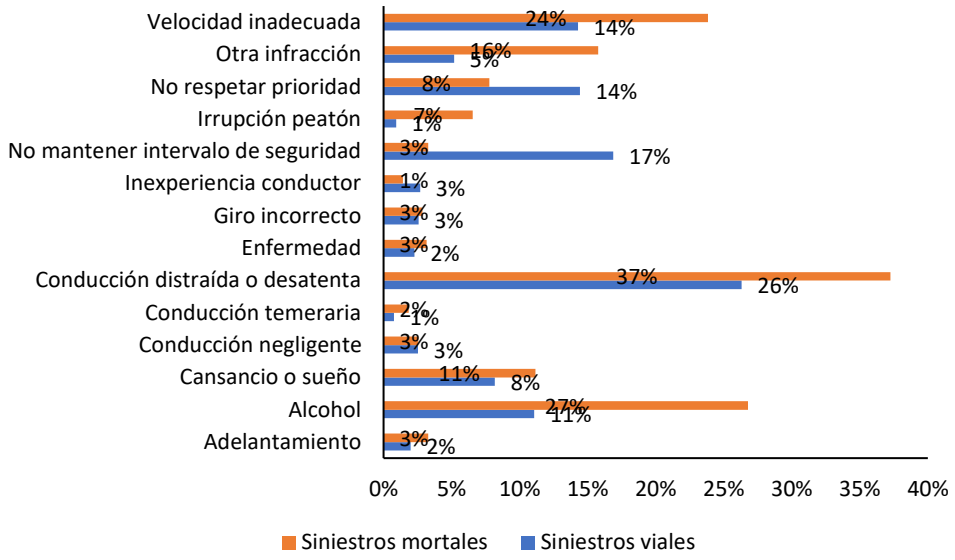
Tabla 46: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Factor concurrente	Siniestros viales		Siniestros mortales	
	Nº de casos	%	Nº de casos	%
Alcohol	3.609	13%	246	26%
Distracción	12.475	17%	409	30%
Velocidad inadecuada	5.070	7%	291	21%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.249 y el total de siniestros mortales es 1.359. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 28.120 siniestros viales y una muestra de 941siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.*

Gráfico 64: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos)



Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.249 y el total de siniestros mortales es 1.359. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

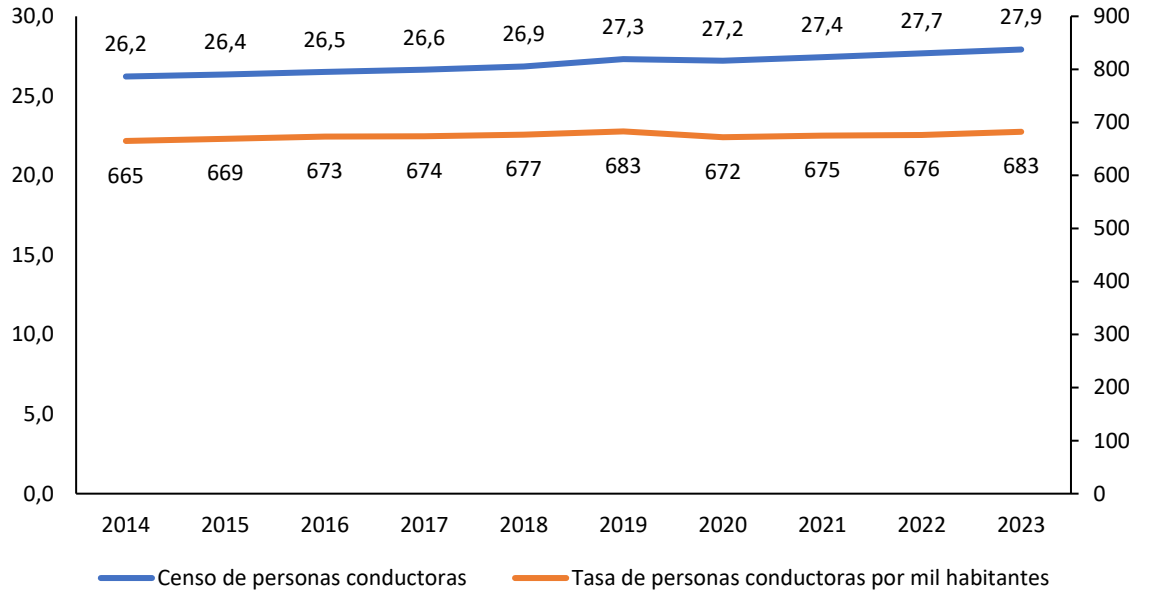
** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 28.120 siniestros viales y una muestra de 941siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.*

4.2 Indicadores de exposición

4.2.1 Censo de personas conductoras

El número de personas con al menos un permiso o licencia de conducción en el año 2023 es de 27.914.572, lo que representa una tasa de 683 personas conductoras por 1.000 habitantes. Así, el número de personas conductoras ha aumentado respecto a 2022 un 0,9%, de la misma manera que la tasa de personas conductoras por 1.000 habitantes, que ha aumentado ligeramente respecto a 2022.

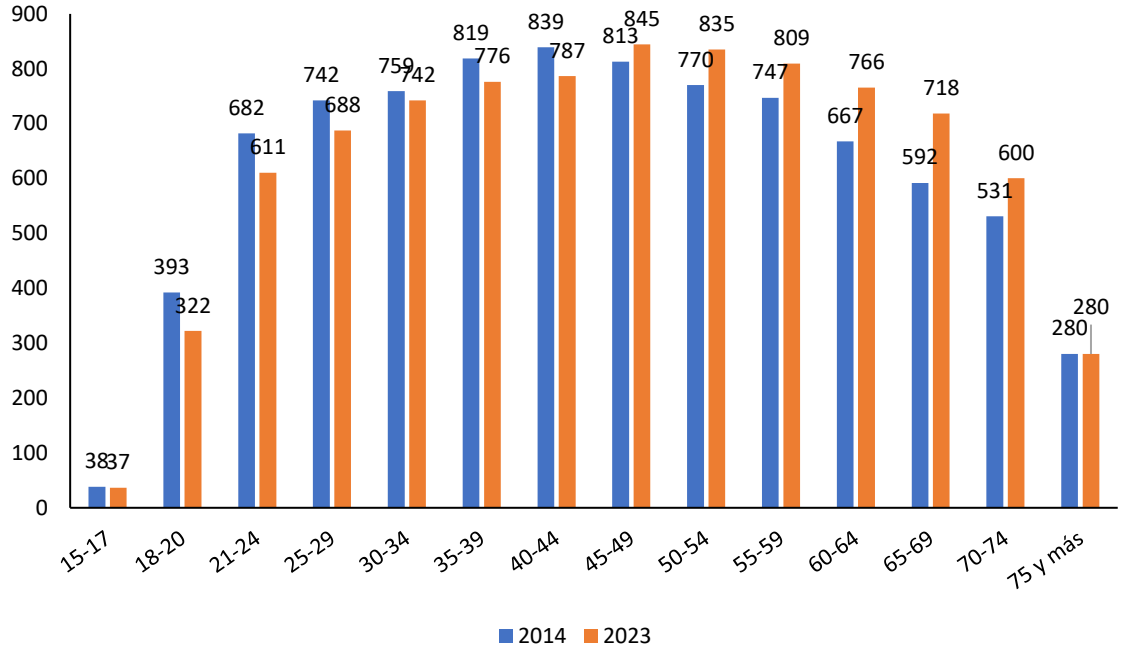
Gráfico 65: Evolución del censo de personas conductoras por millón de habitantes. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción (millones). Evolución de la tasa de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, 2014-2023



Nota: El número de personas conductoras corresponde al número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción.

En cuanto a los grupos de edad, la mayor tasa de personas conductoras se sitúa entre los 45 y 49 años. Como se puede observar en el siguiente gráfico, la tendencia en el censo de personas conductoras por 1.000 habitantes indica que la población de personas conductoras está envejeciendo, registrando un aumento en el censo a partir de la franja de edad 45-49 y una disminución de los 15 a los 44 respecto a 2014.

Gráfico 66: Censo de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, 2014-2023

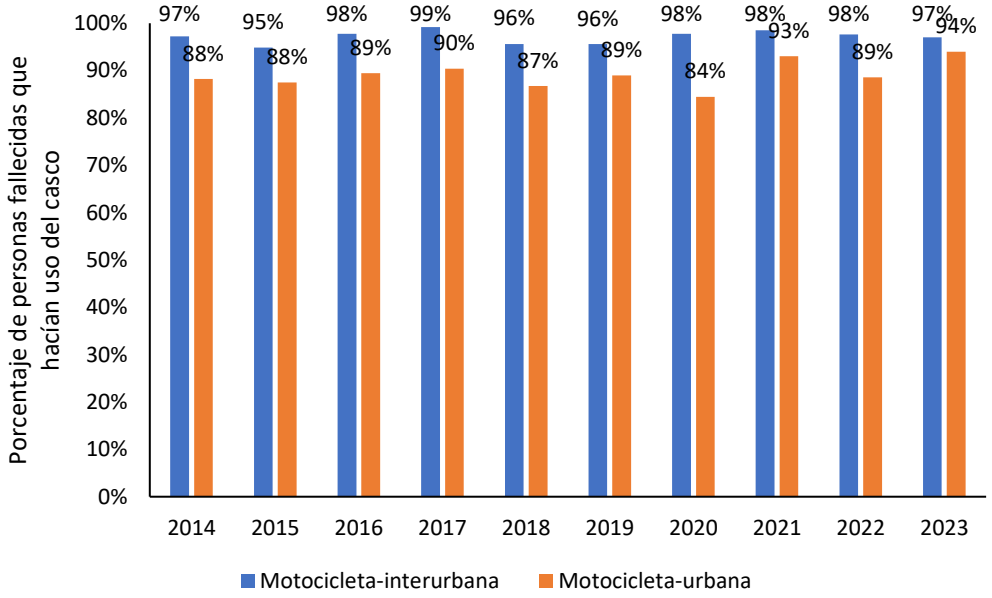


4.3 Indicadores de desempeño

4.3.1 El cinturón de seguridad y el casco

En el año 2023, el 6% de los usuarios de motocicleta fallecidos en vías urbanas no hacía uso del casco. Así, atendiendo a la serie de los últimos 10 años, se observan cifras inferiores a las de años anteriores. En relación con las vías interurbanas, el 3% de los usuarios de motocicleta fallecidos no hacía uso del casco, manteniendo también la tendencia de la última década.

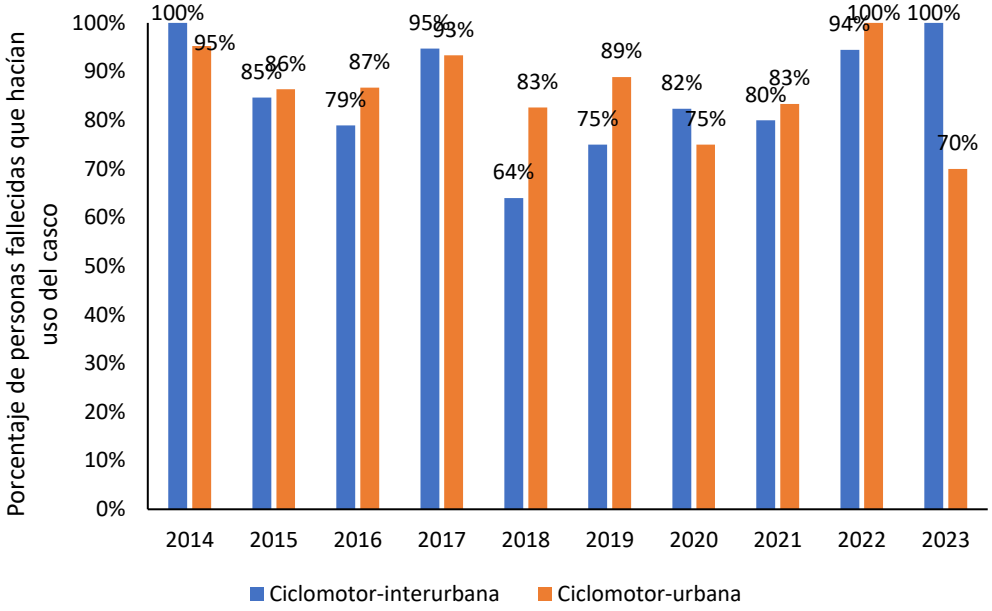
Gráfico 67: Personas fallecidas usuarias de motocicleta en relación al uso del casco. España, 2014 -2023



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.

Por su parte, prácticamente la totalidad de usuarios de ciclomotor fallecidos hacían uso del casco en vías interurbanas. Sin embargo, para el caso de vías urbanas, 30% de los usuarios de ciclomotor fallecidos no hacía uso del casco, siendo esta la cifra más alta de los 10 últimos años.

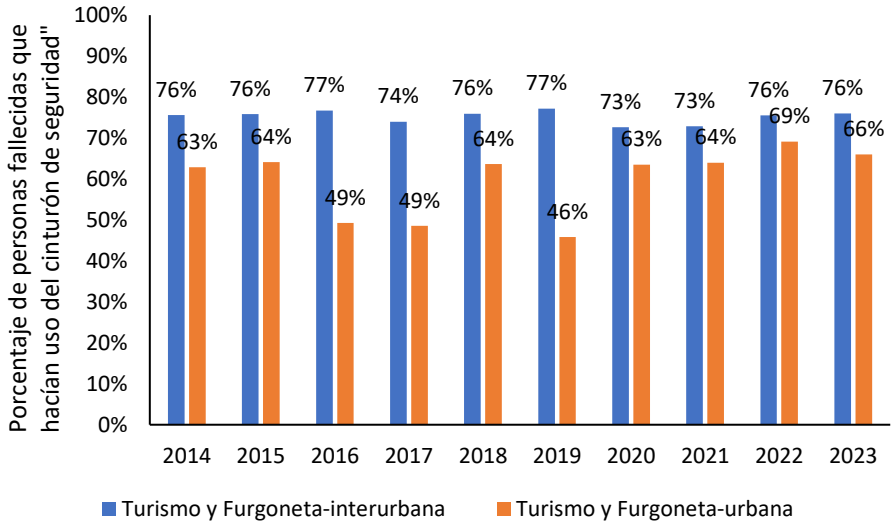
Gráfico 68: Personas fallecidas usuarias de ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2014 -2023



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 cuanto al uso del cinturón de seguridad en turismos y furgonetas, se ha registrado que el 34% de las personas fallecidas en vías urbanas y el 24% de las personas fallecidas en vías interurbanas, no hacía uso de dicho dispositivo de seguridad, siendo en ambos casos cifras similares a las que se registraban en los años anteriores.

Gráfico 69: Personas fallecidas ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación con el uso del cinturón. España, 2014 -2023

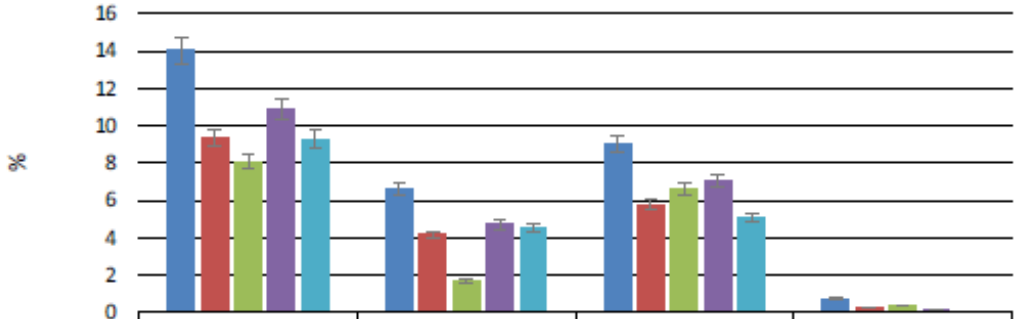


Nota: Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.

4.3.2 El alcohol y las drogas

4.3.2.1 Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en personas conductoras

Gráfico 70: Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (Años 2008, 2013, 2015, 2018, 2021)



	Alguna sustancia	Alcohol	Drogas	Fármacos
DRUID 2008	14,05	6,61	9,01	0,73
EDAP 2013	9,34	4,16	5,79	0,29
EDAP 2015	8,09	1,68	6,63	0,4
EDAP 2018	10,94	4,72	7,08	0,12
EDAP 2021	9,29	4,51	5,1	0,02

Nota: Alcohol >0,05 mg/l aire.
Para permitir la comparación de los datos entre los distintos estudios de los años 2008, 2013, 2015, 2018 y 2021, se han tomado los puntos de corte analíticos del estudio DRUID

4.3.2.2 Presencia de sustancias psicoactivas en personas implicadas en siniestros viales

Personas conductoras

En relación con la presencia de alcohol en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas, se identifica que el 28% (200) de las personas conductoras fallecidas a las que se les hizo la prueba de alcoholemia (76% del total), obtuvieron un positivo en la prueba realizada, lo que supone una disminución respecto al año 2019 (-1 punto porcentual) y respecto a 2022 (-5 puntos porcentuales). En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, un 11% (165) dio positivo en la prueba de alcoholemia, habiéndose realizado la prueba únicamente al 31% de las personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Mientras que un 9% de las personas heridas no hospitalizadas (2.280) obtuvo un resultado positivo en la prueba, que se realizó al 42% de las personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas con esa lesividad.

Tabla 47: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad 30 días	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Personas fallecidas	951	720	76% (68%)	200	28%(29%)
Personas heridas hospitalizadas	4.722	1.444	31%(26%)	165	11%(15%)
Personas heridas no hospitalizadas	59.749	24.929	42%(36%)	2.280	9%(9%)
Personas sin asistencia sanitaria	55.215	25.398	46%(42%)	1.766	7%(7%)
Personas con lesividad no asignada	2.645	212	12%(14%)	20	9%(5%)
Total	**123.282**	**52.703**	**43%(18%)**	**4.431**	**8%(9%)**

Desagregando los datos en función del tipo de vía, las pruebas de alcoholemia se realizan en mayor medida en vías interurbanas que en vías urbanas. Específicamente en el caso de las personas fallecidas, en vías interurbanas se les realizó dicha prueba al 79% de las personas conductoras, obteniendo un 27% de positivos. Mientras que en vías urbanas se realizó la prueba de alcoholemia al 61% de las personas conductoras fallecidas, obteniéndose un 34% de positivos.

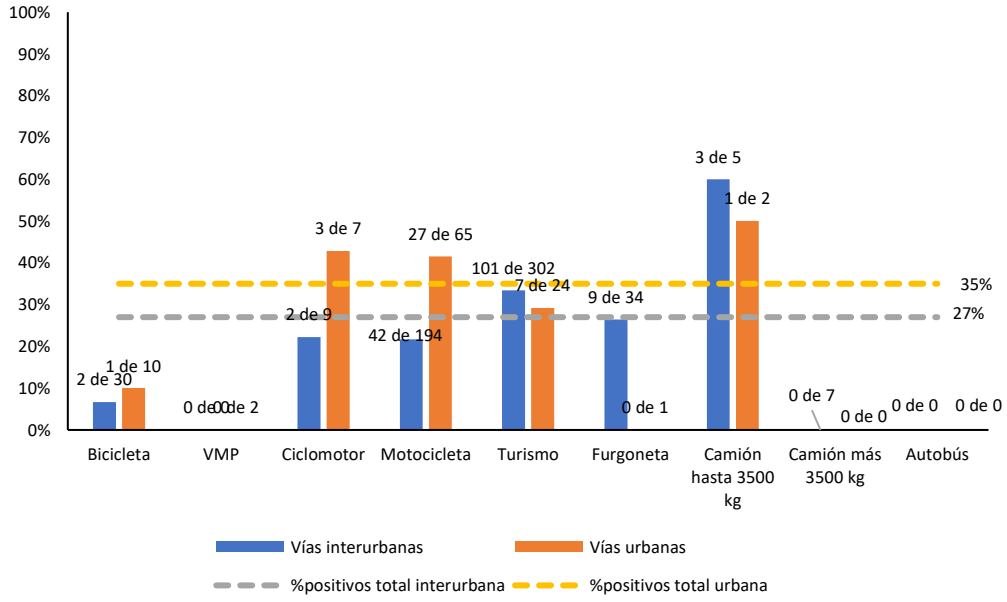
Tabla 48: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías interurbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad 30 días	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Personas fallecidas	764	605	79%(69%)	161	27%(28%)
Personas heridas hospitalizadas	2.490	1076	43%(38%)	100	9%(11%)
Personas heridas no hospitalizadas	22.892	18.355	80%(75%)	1.318	7%(7%)
Personas sin asistencia sanitaria	16.512	15.384	93%(91%)	661	4%(4%)
Personas con lesividad no asignada	340	101	44%(42%)	1	1%(2%)
Total	**42.998**	**35.521**	**83%(78%)**	**2.241**	**6%(6%)**

Tabla 49: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías urbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

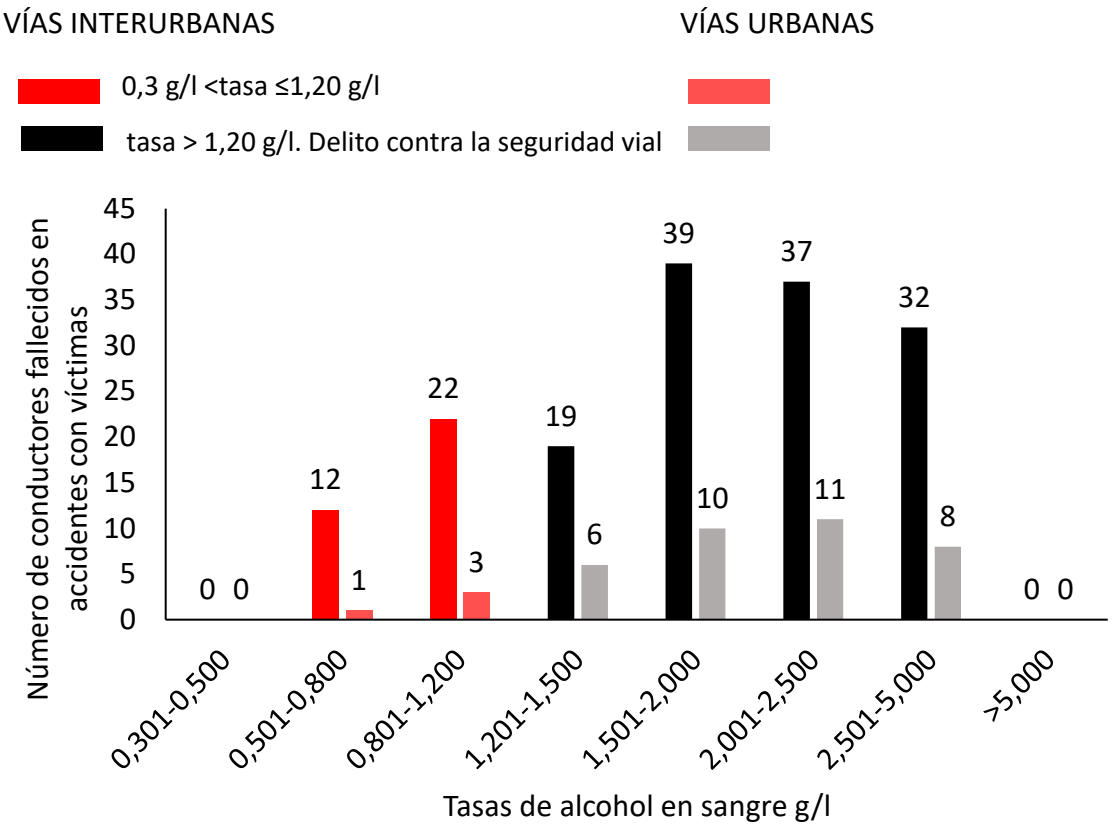
Lesividad 30 días	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Personas fallecidas	187	115	61%(62%)	39	34%(41%)
Personas heridas hospitalizadas	2.232	368	16%(10%)	65	18%(35%)
Personas heridas no hospitalizadas	36.857	6.574	18%(10%)	962	15%(20%)
Personas sin asistencia sanitaria	38.703	10.014	26%(18%)	1.105	11%(13%)
Personas con lesividad no asignada	2.305	111	7%(7%)	19	17%(11%)
Total	**80.284**	**17.182**	**21%(14%)**	**2.190**	**13%(16%)**

Gráfico 71: Porcentaje de personas conductoras fallecidas en siniestros viales con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos)



La tasa de alcohol en sangre más frecuente entre las personas conductoras fallecidas a las que se les realiza la prueba en vías interurbanas es entre 1,501 y 2,000 (39 personas), mientras que en vía urbana es la tasa entre 2,001 y 2,500 con 11 personas. Aunque hay que tomar con cautela estos resultados ya que no a todas las personas fallecidas se les realiza una prueba de alcoholemia.

Gráfico 72: Tasa de alcohol en sangre en personas conductoras fallecidas en siniestros viales con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos)



En 2023 hubo 268 personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora resultó positiva en la prueba de alcohol, suponiendo un incremento de un 14% respecto a 2019 mientras que respecto a 2022 fue una disminución del 5%. En función de la tipología de vía, en las vías interurbanas el número de personas fallecidas en 2023 fue de 213 (cifras algo superiores al año anterior, pero que suponen un aumento del 22% respecto a 2019 y de un 2% respecto a 2022). Respecto a las vías urbanas, se registraron 55 personas fallecidas con una disminución del 10% respecto a 2019 y de un 26% respecto a 2022.

Tabla 50: Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol. Años 2016-2023 . (Cataluña y País Vasco excluidos)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19
Personas fallecidas en siniestros viales	228	254	195	235	191	273	283	268	-5%	14%
% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	65%	68%	65%	67%	61%	72%	70%	69%	-1%	2%

Tabla 51: Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol en vías interurbanas. Años 2016-2023 . (Cataluña y País Vasco excluidos)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19
Personas fallecidas en siniestros viales	168	200	152	174	138	210	209	213	2%	22%
% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	68%	69%	66%	68%	62%	75%	73%	73%	1%	5%

Tabla 52: Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol en vías urbanas. Años 2016-2023 . (Cataluña y País Vasco excluidos

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif 23/22	Dif 23/19
Personas fallecidas en siniestros viales	60	54	43	61	53	63	74	55	-26%	-10%
% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	59%	64%	63%	64%	60%	62%	61%	58%	-3%	-5%

En cuanto a las pruebas de drogas, se realizó la prueba al 78% de las personas conductoras fallecidas, resultando positivas el 19% de las mismas (115), lo que supone un leve aumento respecto al año 2019 (+1 punto porcentual), pero una disminución de 2 puntos porcentuales respecto a 2022. El 59% de los conductores con prueba positiva fueron por la tipología de droga cocaína, seguida del cannabis (35%), anfetamina (10%) y opiáceo (3%).

Tabla 53: Resultados de las pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas en siniestros viales. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total personas conductoras fallecidas	Personas conductoras con constancia de prueba	Porcentaje con constancia de prueba	Personas conductoras con prueba positiva	Porcentaje positivo a drogas
Vías interurbanas	764	593	78% (70%)	115	19% (18%)
Vías urbanas	187	113	60% (63%)	31	27% (25%)
Total	**951**	**706**	**74% (69%)**	**146**	**21% (30%)**

Tabla 54: Sustancias en las pruebas de drogas realizadas a personas conductoras fallecidas con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Personas conductoras fallecidas	Distribución
Cocaína	85	55% (55%)
Opiáceo	4	3% (1%)
Anfetamina	14	9% (0%)
Cannabis	51	33% (56%)
Total	**154**	**100% (100%)**

En lo referente a las personas conductoras a las que se ha realizado tanto la prueba de alcoholemia como la prueba de drogas, el 38% dio positivo en ambas, lo que supone una disminución respecto al año 2019 (-1 punto porcentual) y de 4 puntos porcentuales respecto a 2022.

Tabla 55: Personas conductoras fallecidas sobre las que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Con constancia de prueba de alcohol y/o drogas realizadas	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	Porcentaje positivo alcohol y/o drogas
Personas conductoras fallecidas	720	277	38% (39%)

Peatones

Atendiendo a los peatones fallecidos, un 61% fueron sometidos a una prueba de alcoholemia, resultando el 25% de ellas positivas (44 personas). Específicamente en vías interurbanas, dio positivo el 34% (28 personas), del 74% de peatones fallecidos a los que se les realizó la prueba. En vías urbanas se realizó la prueba a un 51% de los peatones fallecidos, dando positivo el 19% de los mismos (16 personas), 9 peatones más que en 2022, registrando un aumento de 11 puntos porcentuales.

Tabla 56: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total	Peatones con prueba	% Peatones con prueba	Peatones resultado > 0,5 g/l	% Peatones resultado > 0,5 g/l
Peatones fallecidos	287	176	61% (46%)	44	25% (22%)

Tabla 57: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas en vías interurbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total	Peatones con prueba	% Peatones con prueba	Peatones resultado > 0,5 g/l	% Peatones resultado > 0,5 g/l
Peatones fallecidos	111	82	74% (59%)	28	34% (21 de 66)

Tabla 58: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas en vías urbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total	Peatones con prueba	% Peatones con prueba	Peatones resultado > 0,5 g/l	% Peatones resultado > 0,5 g/l
Peatones fallecidos	168	86	51% (38%)	16	19% (9 de 72)

4.4 Indicadores de actividad

4.4.1 Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Alcohol

Durante 2023, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 6.700.937 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 15% más que las realizadas durante 2022. De las 5.617.009 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,19% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

Drogas

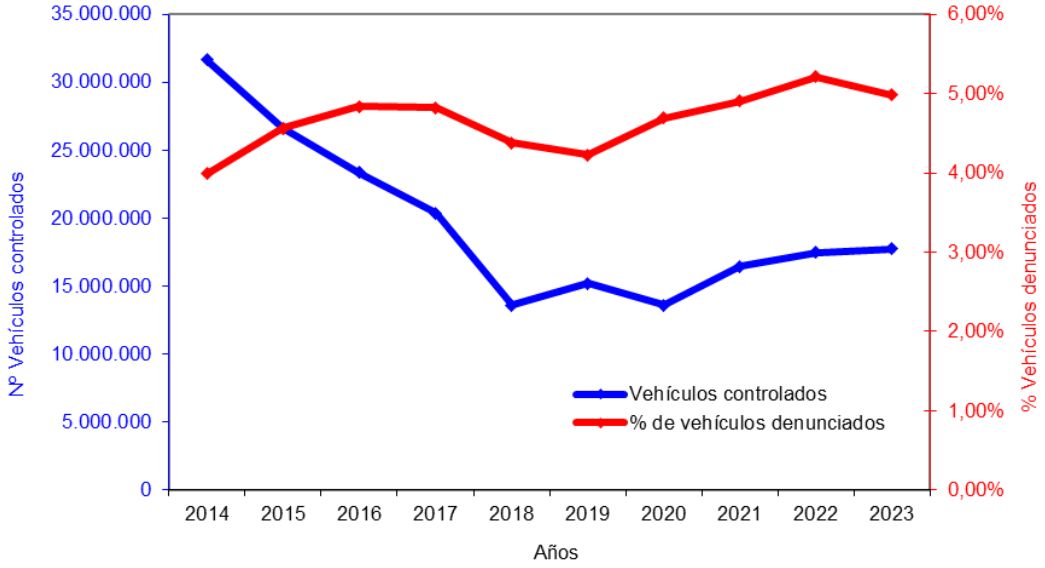
En el marco de la actividad de la ATGC, durante 2023 se realizaron 101.927 pruebas de determinación de drogas, frente a 58.126 realizadas en 2022, lo que supone un aumento del 75%. De las 79.357 pruebas de control preventivas realizadas, el 56% resultaron positivas.

Velocidad

En el año 2023 el total de denuncias de la DGT fue de 5.161.544. De estas, el 64% 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 ATGC2 realizó en el año 2023 controles de velocidad a 17,7 millones de vehículos, resultando denunciados 882.348 vehículos. Respecto a 2022, se han controlado 261.421 vehículos más y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,98%.

Gráfico 73: Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2014-2023



5 Otros

5.1 El tipo de siniestro vial

En relación con el tipo de siniestro vial, el 36% de las personas fallecidas se han producido por salida de la vía (642 personas), valor similar al de 2022 y un 12% superior respecto al año 2019. En segundo lugar, se encuentra el atropello a peatón que representa el 18% del total de personas fallecidas (334), identificándose una disminución del 10% respecto al 2019 pero un aumento del 3% respecto a 2022.

Específicamente en vías interurbanas, la salida de vía es la tipología de siniestro de ocasiona mayor número de personas fallecidas (539 que representan el 42% del total), seguido de colisión frontal (245 que representan el 19%). En vías urbanas, el 42% de las personas fallecidas son por atropellos a peatón (215), seguido de salida de vía (103 que representan el 20% del total).

Tabla 59: Personas fallecidas por tipología del siniestro. España, 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/22	Dif. 23/19	Dist.23
Colisión frontal	225	209	277	327	290	284	209	219	282	263	-7%	-7%	15%
Colisión lateral y frontolateral	204	190	253	259	243	228	186	217	213	249	17%	9%	14%
Colisión trasera y múltiple	145	169	145	144	140	146	106	135	150	149	-1%	2%	8%
Salida de la vía	548	522	601	601	582	573	485	532	645	642	0%	12%	36%
Vuelco	17	16	22	20	26	32	25	27	18	20	2	-12	1%
Atropello a peatón	310	306	386	338	378	373	243	282	325	334	3%	-10%	18%
Otro tipo	239	277	126	141	147	119	116	121	113	149	32%	25%	8%
Total	**1688**	**1689**	**1810**	**1830**	**1806**	**1755**	**1370**	**1533**	**1746**	**1.806**	**3%**	**3%**	**100%**

**Las personas fallecidas por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de siniestro se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.*

Tabla 60: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías interurbanas España, 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/21	Dif. 23/19	Dist.23
Colisión frontal	208	195	254	306	282	263	192	205	263	245	-7%	-7%	19%
Colisión lateral y frontolateral	153	140	183	179	173	152	126	146	150	166	11%	9%	13%
Colisión trasera y múltiple	122	136	114	126	109	125	91	123	137	135	-1%	8%	10%
Salida de la vía	476	464	524	519	506	482	406	445	533	539	1%	12%	42%
Vuelco	11	12	17	16	19	23	13	18	14	12	-2	-11	1%
Atropello a peatón	118	97	133	99	146	128	97	105	123	119	-3%	-7%	9%
Otro tipo	159	204	66	76	82	63	50	74	53	72	19	9	6%
Total	**1.247**	**1.248**	**1.291**	**1.321**	**1.317**	**1.236**	**975**	**1.116**	**1.273**	**1.288**	**1%**	**4%**	**100%**

**Las personas fallecidas por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de siniestro se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.*

Tabla 61: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías urbanas España, 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/21	Dif. 23/19	Dist.23
Colisión frontal	17	14	23	21	8	21	17	14	19	18	-1	-3	3%
Colisión lateral y frontolateral	51	50	70	80	70	76	60	71	63	83	20	7	16%
Colisión trasera y múltiple	23	33	31	18	31	21	15	12	13	14	1	-7	3%
Salida de la vía	72	58	77	82	76	91	79	87	112	103	-8%	13%	20%
Vuelco	6	4	5	4	7	9	12	9	4	8	4	-1	2%
Atropello a peatón	192	209	253	239	232	245	146	177	202	215	6%	-12%	42%
Otro tipo	80	73	60	65	65	56	66	47	60	77	17	21	15%
Total	**441**	**441**	**519**	**509**	**489**	**519**	**395**	**417**	**473**	**518**	**10%**	**0%**	**100%**

**Las personas fallecidas por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de siniestro se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.*

5.2 El componente temporal en los siniestros viales

En relación al componente temporal, el mes que acumula mayor porcentaje de personas fallecidas es agosto con el 10% del total, por su parte, enero, febrero, marzo y mayo acumulan el 7% del total cada uno, siendo los meses con menor porcentaje. Así, se ha producido una media mensual de 151 personas fallecidas al mes, cifra más alta que en 2019 (146).

5.2.1 Por periodos del año

Tabla 62: Personas fallecidas por periodos. 2013-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dif. 23/21	Dif. 23/19	Dist.23
Enero-Abril	485	461	568	534	528	544	388	401	522	538	3%	-1%	30%
Mayo-Junio	276	286	277	299	288	258	157	305	283	285	1%	10%	16%
Julio-Agosto	309	338	379	334	371	345	298	288	348	351	1%	2%	19%
Septiembre-Diciembre	618	604	586	663	619	608	527	539	593	632	7%	4%	35%
Total	**1.688**	**1.689**	**1.810**	**1.830**	**1.806**	**1.755**	**1.370**	**1.533**	**1.746**	**1.806**	**3%**	**3%**	**100%**

5.2.2 Los meses

Gráfico 74: Distribución de personas fallecidas por meses. España, 2014-2023

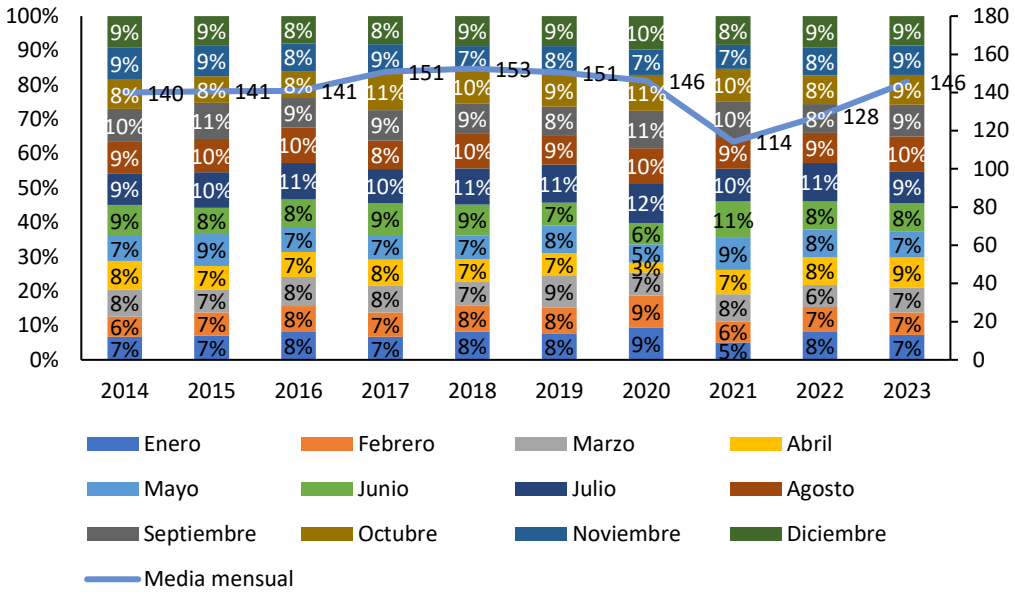
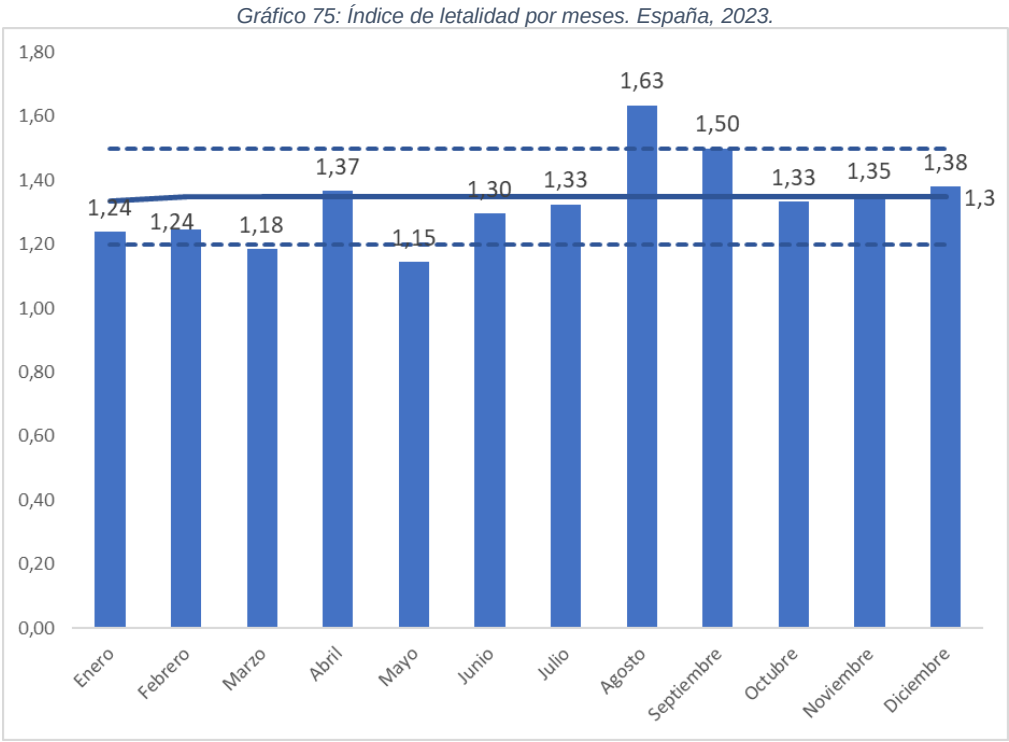


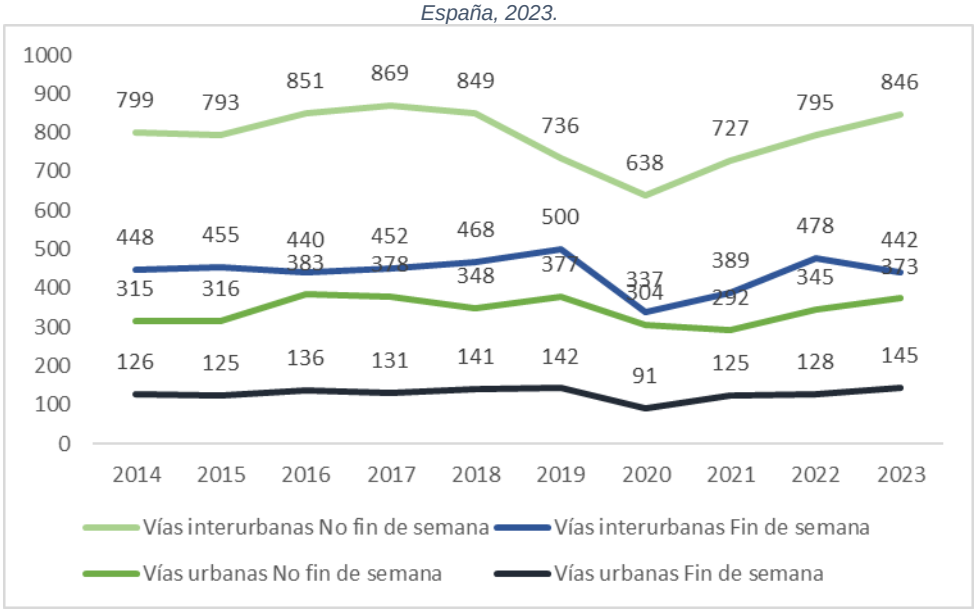
Gráfico 75: Índice de letalidad por meses. España, 2023.



5.2.3 Los días de la semana

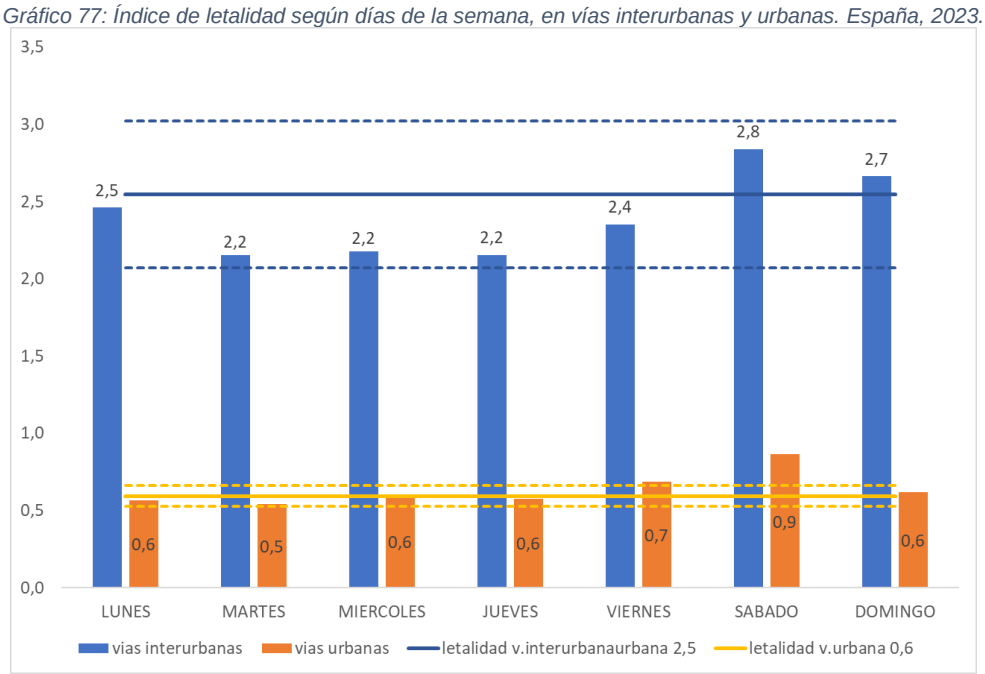
La mayoría de las personas fallecidas se registran en vías interurbanas tanto los días entre semana (846), como los fines de semana (442). En vías urbanas, se producen 373 personas fallecidas los días entre semana y 145 personas fallecidas los fines de semana. Los días con mayor índice de letalidad son el sábado (2,8 en vías interurbanas y 0,9 en vías urbanas) y el domingo (2,7 en vías interurbanas y 0,6 en vías urbanas).

Gráfico 76: Personas fallecidas según si el siniestro se produce en fin de semana o no, en vías interurbanas y urbanas. España, 2023.



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

Gráfico 77: Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2023.



**El índice de letalidad se define como el número de personas fallecidas por cada 100 personas víctimas*

5.2.4 Las horas del día

Por su parte, se han registrado 1.133 personas fallecidas entre las 8:00 y las 19:59 horas, mientras que en horas nocturnas de 20:00 a 7:59 se han registrado 673 personas fallecidas, habiéndose producido un aumento en ambos tramos horarios respecto al año 2019 y respecto al año 2022.

Gráfico 78: Personas fallecidas según tramos horarios. España, 2014 - 2023.

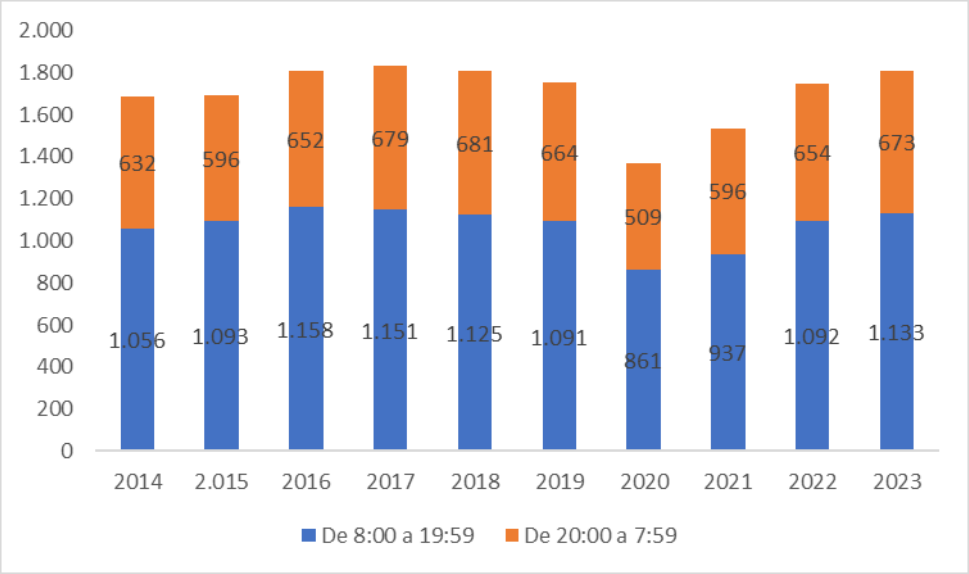
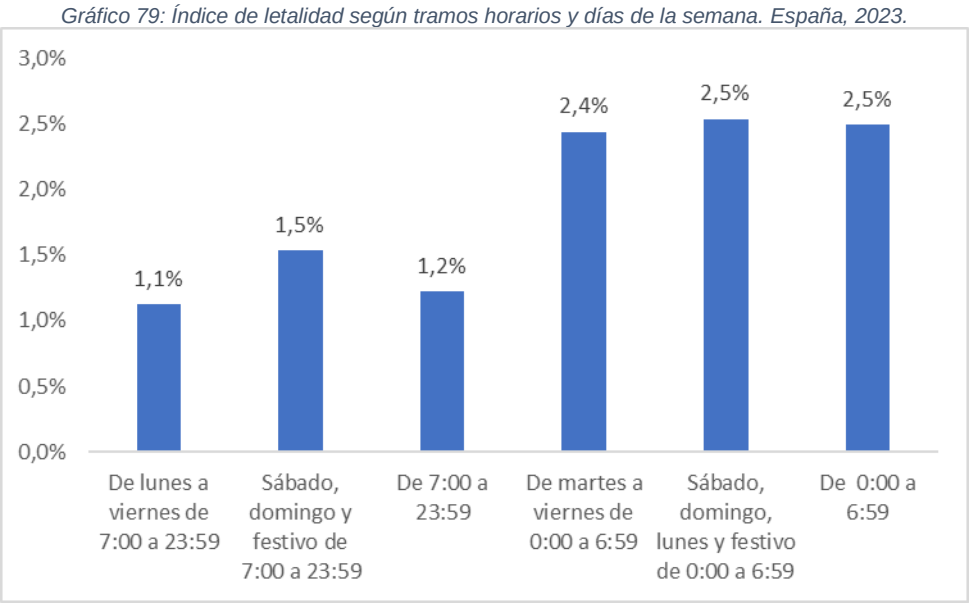


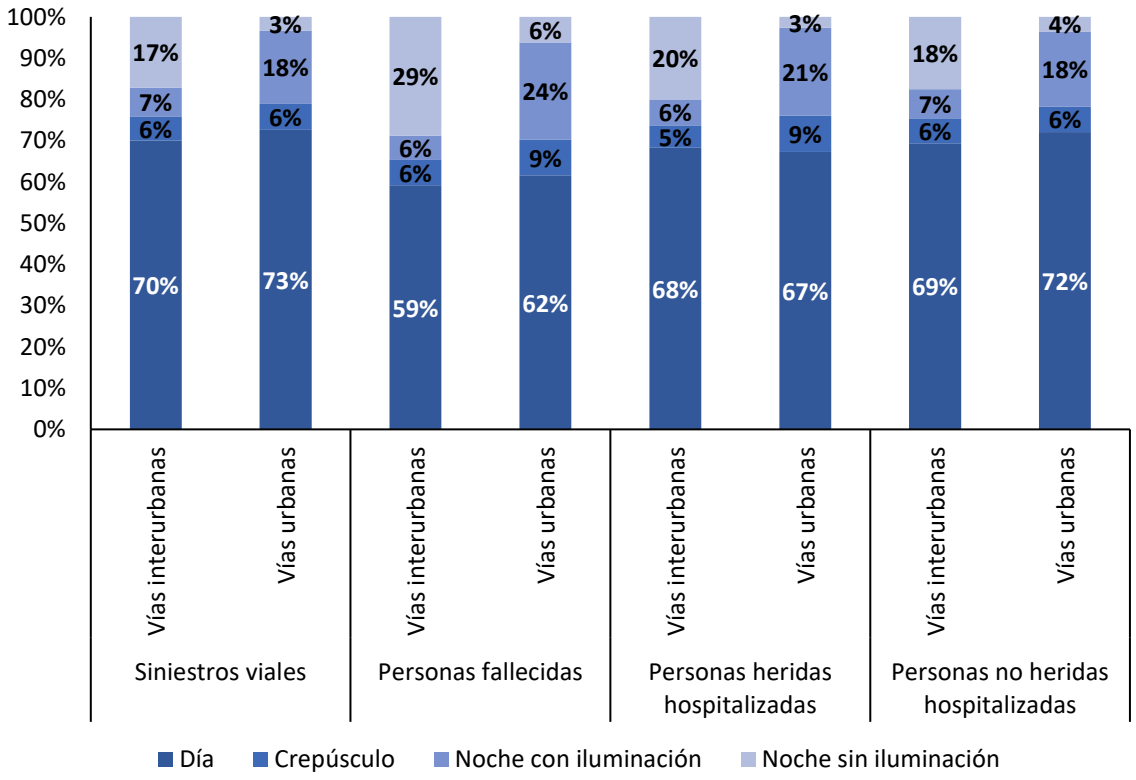
Gráfico 79: Índice de letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2023.



5.2.5 La luminosidad

En cuanto a la luminosidad, el 70% de los siniestros viales en vías interurbanas y el 73% de los ocasionados en vías urbanas se han producido de día. Sin embargo, mientras que el periodo del día con menos siniestros viales en vías urbanas es la noche sin iluminación (3%), en vías interurbanas se producen un 17% de los siniestros en estas condiciones. De igual forma, en vías interurbanas el 59% de las personas fallecidas se registran durante el día, y el 29% se registran en las horas de noche sin iluminación. Mientras que, en vías urbanas, el 62% de las personas fallecidas se producen de día, y el 6% se registran en la noche sin iluminación.

Gráfico 80: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023



6 Las lesiones relacionadas con el tráfico

6.1 Gravedad de las personas lesionadas por tráfico (MAIS 3+)

En este punto y el siguiente se analizarán las lesiones relacionadas con los siniestros viales 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 persona herida grave por causa de un siniestro vial a aquella víctima que requiere ingreso hospitalario de al menos 24 horas. Sin embargo, desde el punto de vista médico una persona herida 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 siniestros viales, 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 definición de caso, considerando persona herida de gravedad a aquella que tiene asignado un valor MAIS 3+, ha sido adoptada 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 desde el año 2018 en adelante 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 2022, 6.066 personas hospitalizadas presentaron una gravedad MAIS igual o superior a 3, siendo 12,8 la tasa de incidencia por 100.000 habitantes. Las cifras anteriores suponen un aumento del 7% en el valor absoluto y en la tasa de

incidencia respecto de 2021 y un descenso del 2% en el valor absoluto y del 3% en la tasa de incidencia en relación a 2019, año en el que las cifras correspondientes fueron: 6.162 personas con MAIS3+ y 13,1 tasa de incidencia.

Se observan diferencias en las distribuciones porcentuales según edad y sexo y, también, en sus tasas de incidencia.

La mayor proporción de personas heridas graves-MAIS3+ se observa en el grupo de edad de 45 a 54 años, con un 19% y la menor el grupo de 85 años y más, con un 2%. Los hombres presentaron una proporción del 76% y las mujeres del 24%.

En cuanto a los grupos etarios, la tasa de incidencia mayor se observa en el grupo de 15 a 24 años, 16,6, y los grupos segundo y tercero son los de 25 a 34 y 75 a 84 años, ambos con 15,5. Las menores tasas las presentan el grupo de menos de 1 año, 0,6 y el de 1 a 14 años, 3,4. Los hombres presentaron una incidencia de 19,9 y las mujeres de 5,9; la tasa de los hombres es 3,4 veces la de las mujeres.

En comparación a las tasas de 2021, se observan leves subidas en todos los grupos de edad, salvo en el de 15 a 24 años, donde hay una bajada de 1,4. Las subidas más pronunciadas se dan en los grupos de 75 a 84 y 65 a 74 años, donde son de 12,1 a 15,5 y de 12,1 a 13,5, respectivamente. En relación al sexo las tasas también son algo mayores que en 2021, habiendo aumentado la de hombres de 18,9 a 19,9 y la de mujeres de 5,2 a 5,9. Como se ha indicado anteriormente, estos ascensos vienen condicionados por las restricciones a la movilidad por causa del COVID-19.

Tabla 63: Personas heridas graves(MAIS 3+) según grupos de edad, tasa de incidencia por 100.000 habitantes. España, 2022

Edad (en años)	Personas Heridas Graves (MAIS 3+)	% Personas Heridas Graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia MAIS3+ por 100.000 habitantes
Menor de 1	2	0%	0,6
1 a 14	212	3%	3,4
15 a 24	817	13%	16,6
25 a 34	811	13%	15,5
35 a 44	886	15%	13,0
45 a 54	1.140	19%	14,8
55 a 64	923	15%	14,0
65 a 74	648	11%	13,5
75 a 84	482	8%	15,5
Más de 84	145	2%	9,0
Total	**6.066**	**100%**	**12,8**

Gráfico 81: Personas heridas graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según grupos de edad. España, 2019, 2021, 2022

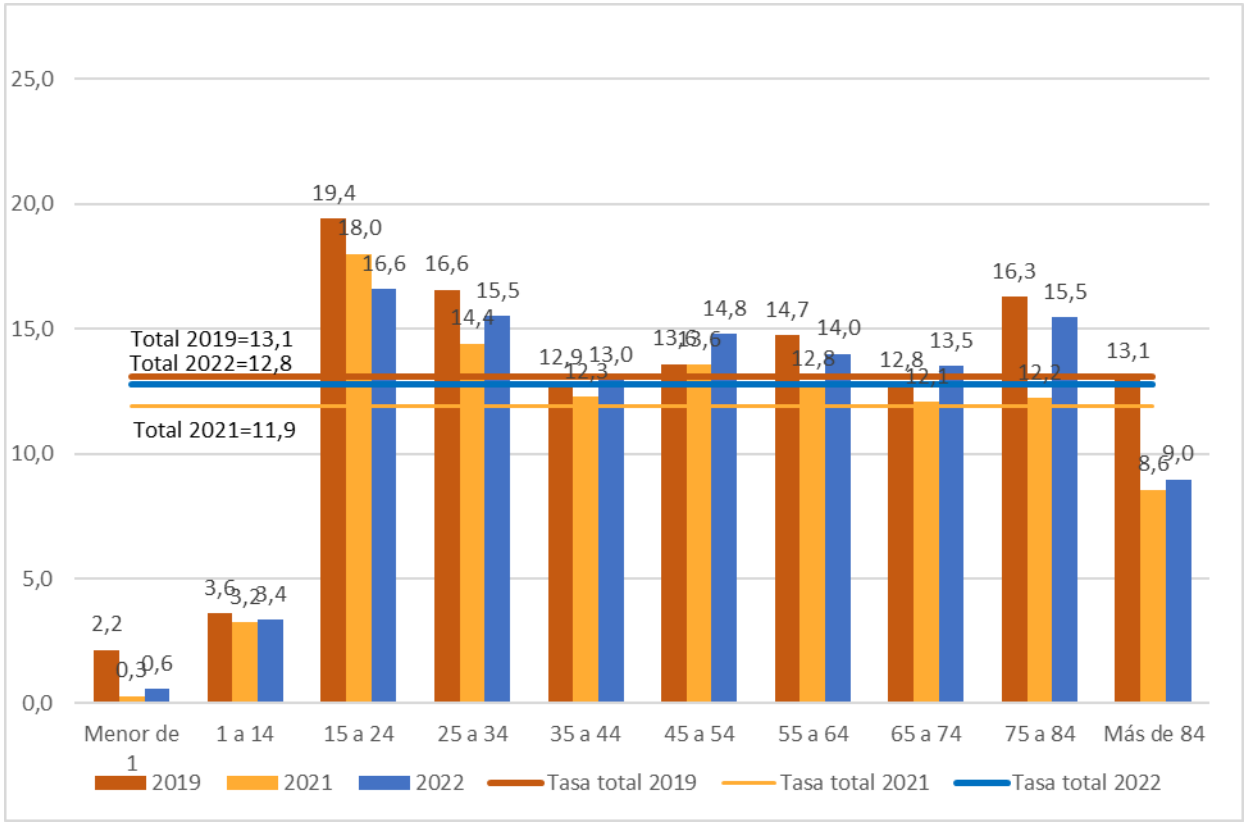
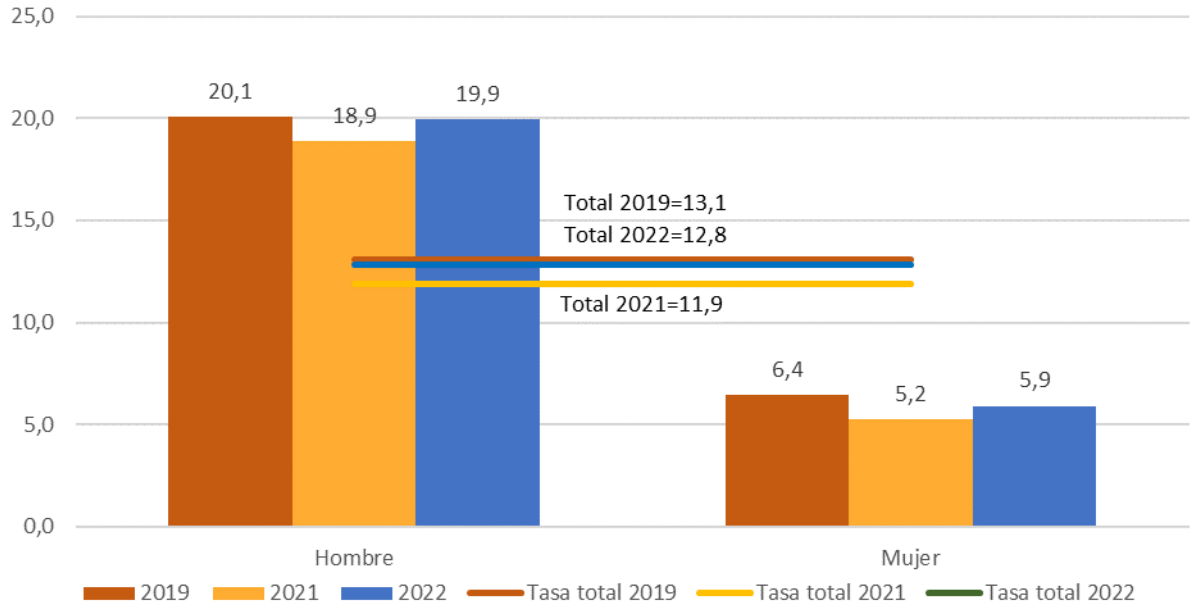


Tabla 64: Personas heridas graves (MAIS 3+) según sexo. España, 2023

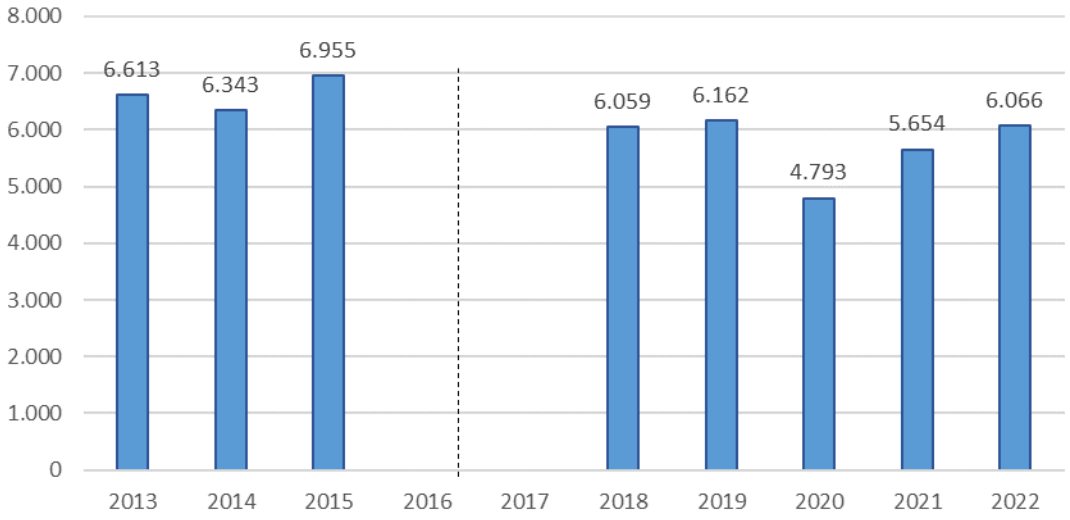
Sexo	Personas Heridas Graves (MAIS 3+)	% Personas Heridas Graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia MAIS3+ por 100.000 habitantes
Hombre	4.635	76%	19,9
Mujer	1.431	24%	5,9
Desconocido	0	0%	
Total	6.066	100%	12,8

Gráfico 82: Tasa de incidencia personas heridas graves MAIS 3+ por 100.000 habitantes según sexo. España, 2019, 2021, 2022



La evolución del número de heridos MAIS3+ muestra un patrón descendente desde el año 2011. 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 2019 fue 6.162, en 2020 4.793, en 2021 5.654 y en 2022 6.066, siendo la cifra de 2022 un 7% superior a la de 2021 y un 2% inferior a la de 2019. Como se ha indicado anteriormente los descensos en las cifras de siniestralidad vial en el año 2020 están condicionadas por las restricciones a la movilidad por causa del COVID-19.

Gráfico 83: Evolución de las cifras de personas lesionadas graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2013-2022



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 2013 al año 2020. 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 de 2018 a 2022, poniendo de manifiesto la importancia de recabar el indicador MAIS3+, dado que la gravedad de las lesiones de estas personas heridas conlleva una estancia más larga en el hospital, mayores secuelas y en algunos casos discapacidades.

Gráfico 84: Evolución de las tasas de personas lesionadas graves por tráfico (MAIS 3+), personas heridas hospitalizadas de los registros policiales. España, 2013-2022

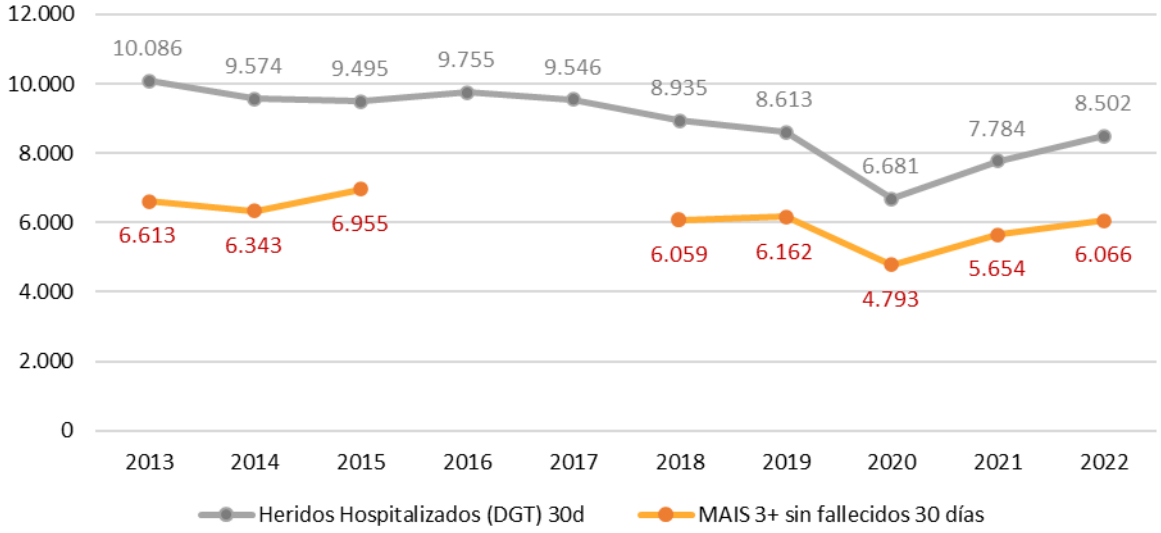
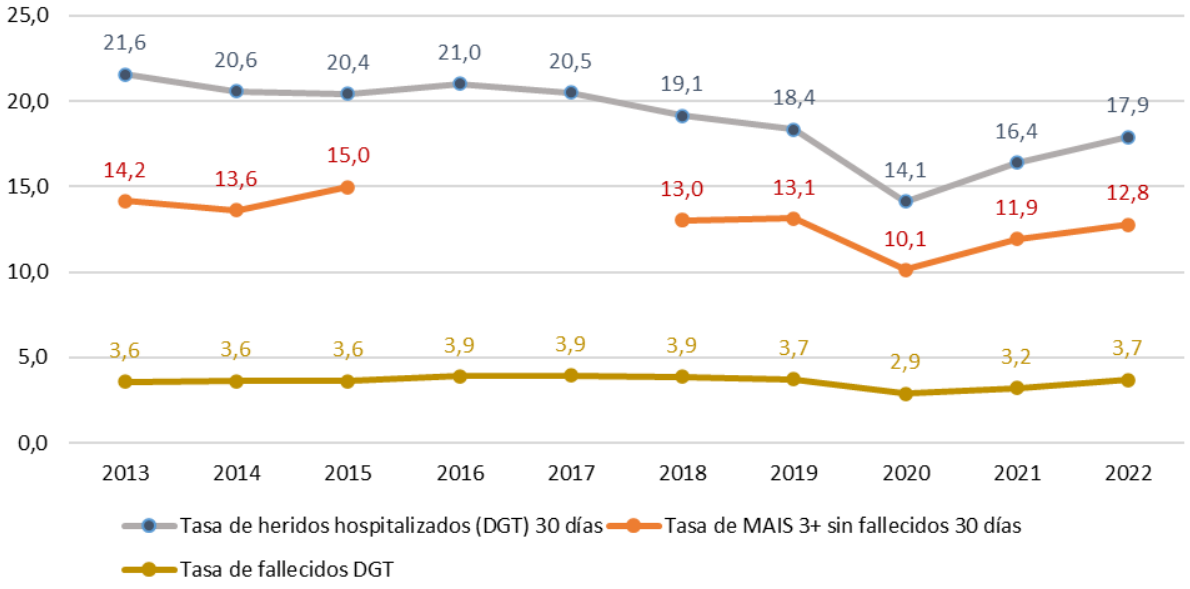


Gráfico 87: Evolución de las tasas de incidencia de las personas heridas graves por siniestros viales (MAIS 3+), las personas heridas hospitalizadas de los registros policiales y las personas fallecidas por 100.000 habitantes. España, 2013 – 2022



6.2 Lesiones relacionadas con el tráfico

Para aproximarnos al conocimiento del tipo de lesión tras un siniestro vial 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 Desease and Control Prevention).

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

En el año 2022 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 20.725 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 20.210, con 58.696 lesiones, lo que supone 2,9 lesiones por persona.

Los fallecidos a causa del tráfico en los centros hospitalarios fueron 515 y el número de lesiones que presentaron fue 3.024, esto es 5,9 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 las personas fallecidas el 32% de las lesiones 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, ya sean fracturas o heridas internas, presentan en los fallecidos una proporción superior a la de los no fallecidos, 34% frente a 28%.

Para las personas heridas hospitalizadas excluyendo las personas fallecidas, las lesiones en las extremidades inferiores supusieron el 23% de las lesiones y en las superiores el 19%; en columna las lesiones de los no fallecidos fueron el 9%. En el caso de los fallecidos los porcentajes son los siguientes: 7% de lesiones tanto en extremidades inferiores como en superiores y 11% en columna.

Tabla 65: Matriz IMD, CIE-10-MC, distribución de las lesiones por siniestro vial en personas no fallecidas. España, 2022 (20.210 altas y 58.696 lesiones)

			Mecanismo lesión												
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputa-ciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplasta-miento	Quema-duras	Cuerpo extraño	Otros especificados	No especificados	Total
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	1.891	0	4.078	1.149	0	0	0	1	0	0	51	338	7.508
		Otro en cabeza	2.046	43	0	41	6	1	587	0	0	1	72	27	2.824
		Cuello	46	3	0	12	0	21	79	1	0	5	79	37	283
		Cabeza, cuello y otro	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	9
	Médula espinal y columna	Médula espinal	0	0	387	0	0	0	0	0	0	0	0	0	387
		Columna vertebral cervical	5.178	113	4	0	0	24	0	0	0	0	245	0	5.564
	Torso	Tórax	6.046	5	3.744	23	0	52	432	1	0	45	61	263	10.672
		Abdomen	0	0	1.834	59		74	215	0	0	0	0	0	2.182
		Pelvis y columna dorso-lumbar	2.358	49	538	52	0	34	209	1	0	1	1	0	3.243
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0	0	0	0	0	9	64	8	0	0	105	150	336
		Otro en tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	30	61	0	0	91
	Extremidades	Extremidades superiores	8.812	699	0	386	42	65	572	1	64	0	642	51	11.334
		Cadera	887	104	0	8	0	0	120	0	0	0	8	0	1.127
		Extremidades inferiores	8.872	278	0	880	50	80	745	43	49	0	1.231	65	12.293
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	650	650
		Afectación sistémica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
	Sin especificar	No especificado	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	161	186
		Total	36.136	1.294	10.585	2.610	98	360	3.023	56	177	113	2.502	1.742	58.696

Tabla 66: Matriz IMD, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2022 (20.210 altas y 58.696 lesiones)

			Mecanismo lesión												
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputa-ciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplasta-miento	Quema-duras	Cuerpo extraño	Otros especificados	No especificados	Total
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	3,2%	0,0%	6,9%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,6%	12,8%
		Otro en cabeza	3,5%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	4,8%
		Cuello	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	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	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%	0,4%	0,0%	9,5%
	Torso	Tórax	10,3%	0,0%	6,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,4%	18,2%
		Abdomen	0,0%	0,0%	3,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%
		Pelvis y columna dorso-lumbar	4,0%	0,1%	0,9%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	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%	0,6%
		Otro en tronco	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%
	Extremidades	Extremidades superiores	15,0%	1,2%	0,0%	0,7%	0,1%	0,1%	1%	0,0%	0,1%	0,0%	1,1%	0,1%	19,3%
		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	15,1%	0,5%	0,0%	1,5%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,1%	0,0%	2,1%	0,1%	20,9%
	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%	1,1%	1,1%
		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%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%
		Total	61,6%	2,2%	18,0%	4,4%	0,2%	0,6%	5,2%	0,1%	0,3%	0,2%	4,3%	3,0%	100,0%

Tabla 67: Matiz IMD, CIE-10-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2022 (515 fallecidos y 3.024 lesiones)

			Mecanismo lesión												
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputa-ciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplasta-miento	Quema-duras	Cuerpo extraño	Otros especificados	No especificados	Total
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	322	0	578	44	0	0	0	0	0	0	2	7	953
		Otro en cabeza	153	1	0	4	0	0	25	0	0	1	1	0	185
		Cuello	3	0	0	0	0	3	2	0	0	0	1	0	9
		Cabeza, cuello y otro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Médula espinal y columna	Médula espinal	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
		Columna vertebral cervical	311	11	2	0	0	3	0	0	0	0	2	0	329
	Torso	Tórax	306	0	245	0	0	7	9	0	0	14	2	14	597
		Abdomen	0	0	155	6	0	15	10	0	0	0	0	0	186
		Pelvis y columna dorso-lumbar	152	5	21	2	0	6	5	0	0	0	0	0	191
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	7	4	14
		Otro en tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	2	29	0	0	31
	Extremidades	Extremidades superiores	197	8	0	10	2	0	5	0	0	0	4	0	226
		Cadera	24	1	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	29
		Extremidades inferiores	157	6	0	15	2	1	11	1	1	0	1	2	197
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22
		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	0	0	0	4	4
		Total	1.625	32	1.050	81	4	36	72	1	3	44	23	53	3.024

Tabla 67: Matiz IMD, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2022 (515 fallecidos y 3.024 lesiones)

			Mecanismo lesión												
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputa-ciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplasta-miento	Quema-duras	Cuerpo extraño	Otros especificados	No especificados	Total
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	10,6%	0,0%	19,1%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	31,5%
		Otro en cabeza	5,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,1%
		Cuello	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
		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	Médula espinal	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%
		Columna vertebral cervical	10,03%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	10,9%
	Torso	Tórax	10,1%	0,0%	8,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,5%	0,1%	0,5%	19,7%
		Abdomen	0,0%	0,0%	5,1%	0,2%	0,0%	0,5%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,2%
		Pelvis y columna dorso-lumbar	5,0%	0,0%	0,7%	0,1%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,3%
		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%	0,1%	0,5%
		Otro en tronco	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	0,0%	0,0%	1,0%
	Extremidades	Extremidades superiores	6,5%	0,3%	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	7,5%
		Cadera	0,8%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
		Extremidades inferiores	5,2%	0,2%	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	6,5%
	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%	0,7%	0,7%
		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%	0,1%
	Sin especificar	No especificado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
		Total	53,7%	1,1%	34,7%	2,7%	0,1%	1,2%	2,4%	0,0%	0,1%	1,5%	0,8%	1,8%	100,0%

Gráfico 85: Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2022 (58.696 lesiones)

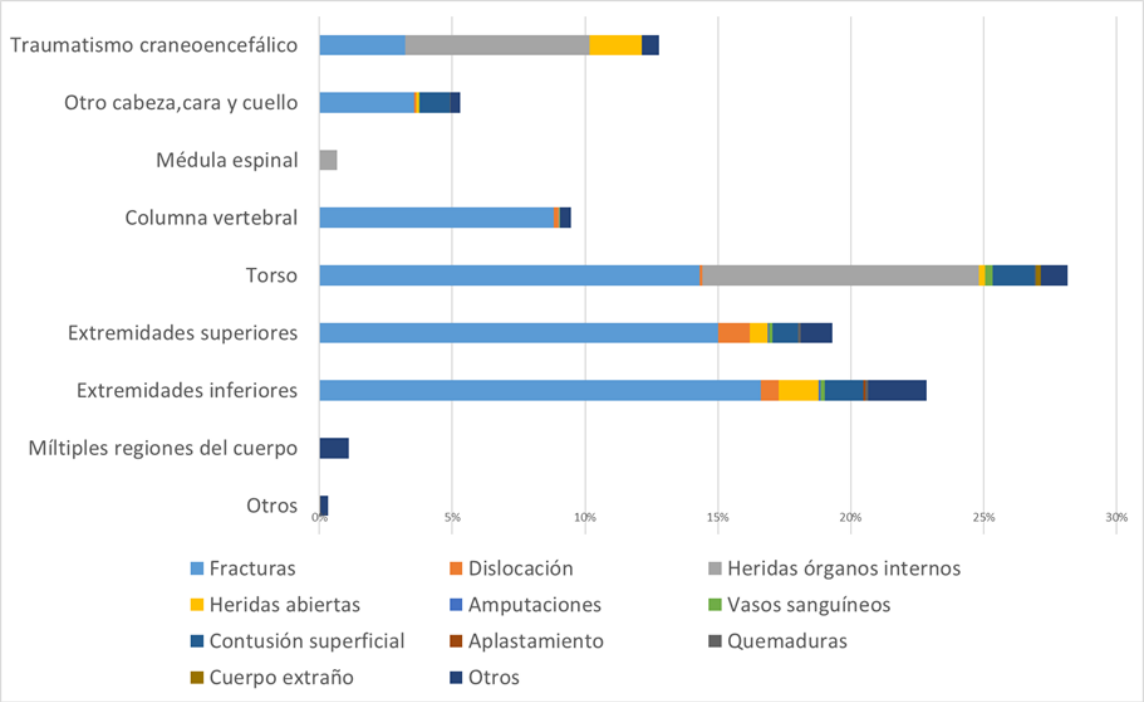


Gráfico 86: Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2022 (3.024 lesiones)

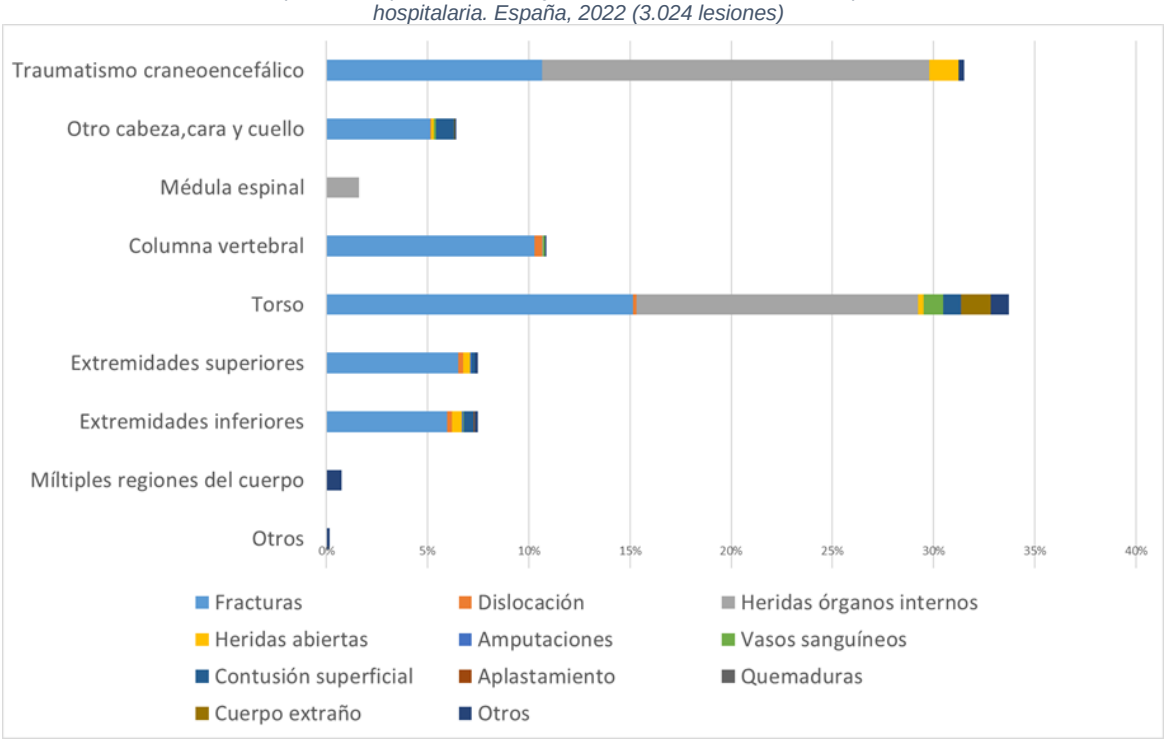
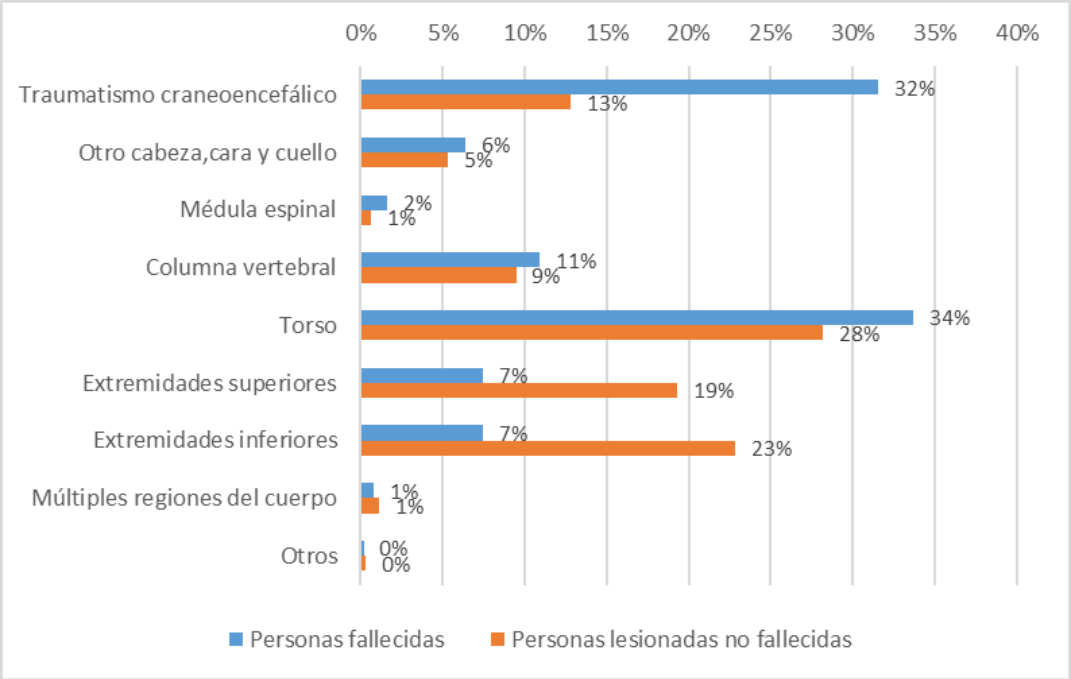


Gráfico 87: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas y en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2022 (58.696 lesiones en personas lesionadas no fallecidas y 3.024 lesiones en personas fallecidas)



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 las personas usuarias de medios vulnerables según su condición de peatones, ciclistas y motoristas.

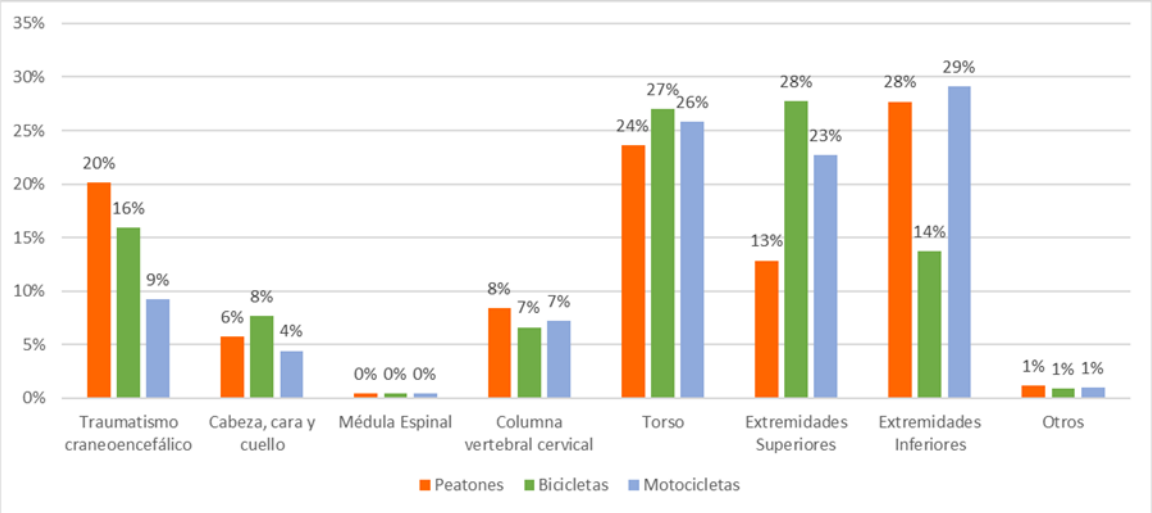
Al examinar estos datos hay que tener en cuenta que el porcentaje de registros en el CMBD sin asignación del medio de desplazamiento es del 39% en 2022.

Tabla 68. Clasificación de la localización las lesiones de las personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas en medios vulnerables según Matriz IMD, CIE-10-MC. España, 2022*

	Peatones	Bicicletas	Motocicletas
Traumatismo craneoencefálico	1.191	843	1.469
Cabeza, cara y cuello	341	405	702
Médula Espinal	24	23	69
Columna vertebral cervical	496	351	1.152
Torso	1.394	1.430	4.106
Extremidades Superiores	759	1.471	3.610
Extremidades Inferiores	1.637	728	4.632
Otros	68	46	152
Total lesiones	5.910	5.297	15.892
N personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas (altas)	*1.853*	*2.197*	*5.257*
Lesiones por alta	*3,2*	*2,4*	*3,0*

Observando la localización de las lesiones de las personas lesionadas no fallecidas en 2022, los traumatismos craneoencefálicos tienen una mayor representación en peatones (20%) y ciclistas (16%) que en motoristas (9%). Las extremidades superiores tienen mayor representación en los ciclistas (28%) y motoristas (23%) que en los peatones (13%). Las extremidades inferiores tienen mayor representación en peatones (28%) y motoristas (29%) que en ciclistas (14%).

Gráfico 88: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2022



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 siniestros viales 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 2023.

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.

Los microdatos y las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en el “Portal estadístico” de la Dirección General de Tráfico 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 siniestros viales, 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 de la persona fallecida. 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-estadistica/anuario-estadisticas-de-sintesis-y-boletin/anuario-estadistico), 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 personas fallecidas a 30 días

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 siniestros viales 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 2023.

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.

Los microdatos y las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en el “Portal estadístico” de la Dirección General de Tráfico 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 siniestros viales, 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 de la persona fallecida. 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-estadistica/anuario-estadisticas-de-sintesis-y-boletin/anuario-estadistico), 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.

Anexo II. Relación de tablas y gráficos

Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2014-2023 17
Tabla 2: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas. España, 2023 23
Tabla 3: Siniestros viales en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014-2023* 30
Tabla 4: Personas fallecidas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014-2023* 30
Tabla 5: Personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014-2023* 30
Tabla 6: Siniestros viales en vías urbanas según tipo de vía. España, 2015-2023 32
Tabla 7: Personas fallecidas en vías urbanas según tipo de vía. España, 2015-2023 32
Tabla 8: Personas heridas hospitalizadas en vías urbanas según tipo de vía. España, 2015-2023 32
Tabla 9: Evolución de las personas fallecidas por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 36
Tabla 10: Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2014-2022 39
Tabla 11: Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2022 39
Tabla 12: Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, 2014-2023 41
Tabla 13: Siniestros viales con peatones implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 50
Tabla 14: Siniestros viales con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 51
Tabla 15: Siniestros viales con vehículos de movilidad personal implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 52
Tabla 16: Siniestros viales con ciclomotores implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 53

Tabla 17: Siniestros viales con motocicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 54
Tabla 18: Siniestros viales con turismos implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 55
Tabla 19: Siniestros viales con furgonetas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 56
Tabla 20: Siniestros viales con camiones de hasta 3.500kg de MMA implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 57
Tabla 21: Siniestros viales con personas implicadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 58
Tabla 22: Siniestros viales con autobuses implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2023 59
Tabla 23: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías interurbanas. España, 2023 61
Tabla 24: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías urbanas. España, 2023 61
Tabla 25: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías interurbanas. España, 2023 62
Tabla 26: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías urbanas. España, 2023 62
Tabla 27. Distribución de kilómetros anualizados de los vehículos que se someten a una ITV, años 2014-2023 (hasta julio)..... 64
Tabla 28. Exposición al riesgo por tipo de vehículo. 66
Tabla 29: Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2023..... 67
Tabla 30: Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2023 68
Tabla 31: Antigüedad del parque de automóviles. España, 2014-2023* 68
Tabla 32: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2023 73
Tabla 33: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2023 73

Tabla 34: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo..... 74
Tabla 35: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas 74
Tabla 36: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas 75
Tabla 37:Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo..... 75
Tabla 38: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas 75
Tabla 39: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas 75
Tabla 41: Comparación de la lesividad por siniestro vial en las personas menores de 15 años respecto del resto de población. España,2023 80
Tabla 42: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas jóvenes de 15 a 24 años y resto de población. España, 2023..... 81
Tabla 43: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas mayores de 64 años y resto de población. España, 2023..... 83
Tabla 44: Personas conductoras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023 86
Tabla 45: Personas pasajeras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023 88
Tabla 46: Personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas e índice de letalidad referidos a peatones. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023 90
Tabla 47: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos) 93
Tabla 48: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos) 100

Tabla 49: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías interurbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos) 100
Tabla 50: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías urbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)..... 101
Tabla 51: Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol. Años 2016-2023 . (Cataluña y País Vasco excluidos) 103
Tabla 52: Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol en vías interurbanas. Años 2016-2023 . (Cataluña y País Vasco excluidos) 103
Tabla 53: Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol en vías urbanas. Años 2016-2023 . (Cataluña y País Vasco excluidos) 103
Tabla 54: Resultados de las pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas en siniestros viales. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2023, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)..... 103
Tabla 55: Sustancias en las pruebas de drogas realizadas a personas conductoras fallecidas con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)..... 104
Tabla 56: Personas conductoras fallecidas sobre las que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos) 104
Tabla 57: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos) 104
Tabla 58: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas en vías interurbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos) 105

Tabla 59: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas en vías urbanas. Año 2023 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos) 105
Tabla 60: Personas fallecidas por tipología del siniestro. España, 2014-2023. 107
Tabla 61: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías interurbanas España, 2014-2023 107
Tabla 62: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías urbanas España, 2014-2023 108
Tabla 63: Personas fallecidas por periodos. 2013-2023..... 108
Tabla 64: Personas heridas graves(MAIS 3+) según grupos de edad, tasa de incidencia por 100.000 habitantes. España, 2022 114
Tabla 65: Personas heridas graves (MAIS 3+) según sexo. España, 2023 115
Tabla 66: Matriz IMD, CIE-10-MC, distribución de las lesiones por siniestro vial en personas no fallecidas. España, 2022 (20.210 altas y 58.696 lesiones) 120
Tabla 67: Matriz IMD, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2022 (20.210 altas y 58.696 lesiones)..... 121
Tabla 68: Matiz IMD, CIE-10-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2022 (515 fallecidos y 3.024 lesiones) 122
Tabla 69. Clasificación de la localización las lesiones de las personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas en medios vulnerables según Matriz IMD, CIE-10-MC. España, 2022* 126

Gráfico 1: Evolución de las personas fallecidas en siniestros viales. España, 1960-2023 15
Gráfico 2: Evolución de las personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en siniestros viales. España, 1960-2023 16
Gráfico 3: Evolución del número de las personas víctimas en siniestros viales. España, 1960-2023 16
Gráfico 6: Distribución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas según tipo de vía. España, 2023..... 27
Gráfico 7: Evolución del número de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías interurbanas y urbanas. España 2014-2023 28

Gráfico 8: Evolución del número de los siniestros viales, personas fallecidas y heridas en vías interurbanas. España, 2014-2023 28
Gráfico 9: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España,2023 29
Gráfico 10: Evolución del índice de letalidad y el número de personas fallecidas por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2014-2023 ... 31
Gráfico 11: Evolución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías urbanas. España, 2014-2023 32
Gráfico 12: Siniestros viales por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023 33
Gráfico 13: Personas fallecidas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023 33
Gráfico 14: Personas heridas hospitalizadas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023 34
Gráfico 15: Personas fallecidas y diferencia absoluta respecto a 2019 por comunidad autónoma, en vías interurbanas y urbanas. España, 2023 35
Gráfico 16: Personas fallecidas según localización del siniestro vial. Año 2023 37
Gráfico 17: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías interurbanas. Año 2023 38
Gráfico 18: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías urbanas. Año 2023 38
Gráfico 19: Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España,2014-2022 40
Gráfico 20: Evolución de los movimientos de largo recorrido y el número de personas fallecidas. España, 2014-2023 40
Gráfico 21: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023 43
Gráfico 22: Evolución de la distribución de personas fallecidas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023 44
Gráfico 23: Evolución de las personas fallecidas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023 45
Gráfico 24: Evolución de las personas fallecidas por medio de desplazamiento. Base 2014=100. España, 2014-2023 45

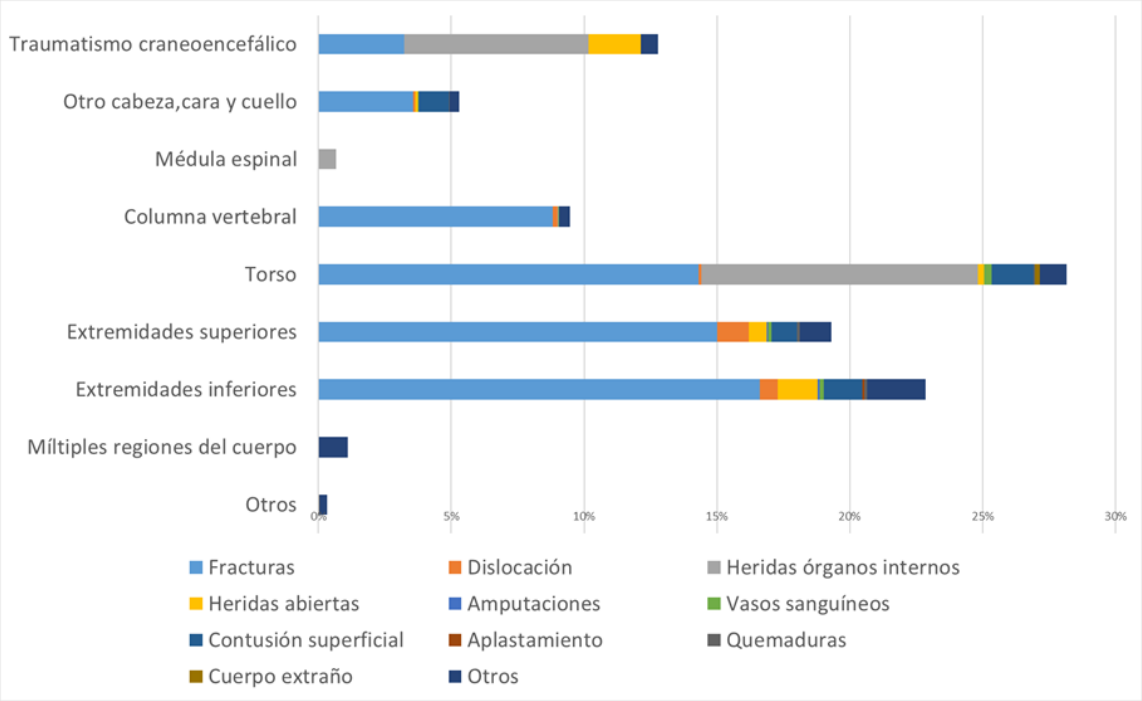
Gráfico 25: Distribución porcentual del número de personas fallecidas según medio de desplazamiento y edad. España, 2023 46
Gráfico 26: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023 47
Gráfico 27: Evolución de las personas heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, 2014-2023 48
Gráfico 28: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas según medio de desplazamiento y edad. . Base 2014=100. España, 2023 48
Gráfico 29: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas según medio de desplazamiento y edad. España, 2023 49
Gráfico 30: Evolución de los peatones fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023..... 50
Gráfico 31: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 51
Gráfico 32: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vehículos de movilidad personal en vías interurbanas y urbanas. España, 2020-2023 52
Gráfico 33: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 53
Gráfico 34: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 54
Gráfico 35: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023..... 55
Gráfico 36: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 56
Gráfico 37: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en camiones de hasta 3.500kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 57
Gráfico 38: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en camiones de más de 3.500kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023 58
Gráfico 39: Evolución de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2023..... 59

Gráfico 40: Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años. España, 2014-2023 63
Gráfico 41: Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2023 69
Gráfico 42: Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías interurbanas. España, 2023 70
Gráfico 43: Edad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías urbanas. España, 2023 70
Gráfico 44: Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2023. 71
Gráfico 45: Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2023 72
Gráfico 46: Personas fallecidas por grupos de edad y sexo. España, 2023 78
Gráfico 47: Tasa de fallecimientos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2023 78
Gráfico 48: Tasa de fallecimientos por grupos de edad por millón de habitantes. España, 2014,2019,2023 79
Gráfico 49: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas menores de 15 años según tipo de persona usuaria. España, 2023 80
Gráfico 50: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas de 15 a 24 años según tipo de persona usuaria. España, 2023 82
Gráfico 51: Tasa de fallecimientos en personas jóvenes de 15 a 24 años por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2023 82
Gráfico 52: Distribución porcentual de las personas fallecidas jóvenes de 15 a 24 años y del resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana/no fin de semana. España, 2023 83
Gráfico 53: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas mayores de 64 años según tipo de persona usuaria. España, 2023 84
Gráfico 54: Personas fallecidas mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de persona usuaria. España, 2023 84

Gráfico 55: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías interurbanas. España, 2023 85
Gráfico 56: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías urbanas. España, 2023. 85
Gráfico 57: Evolución de las personas conductoras fallecidas y del total. España, 2014-2023 87
Gráfico 58: Proporción de las personas conductoras fallecidas según grupos de edad y sexo. España, 2023 87
Gráfico 59: Tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. España, 2023 88
Gráfico 60: Evolución de personas pasajeras fallecidas y del total. España,2014-2023 89
Gráfico 61: Número de personas pasajeras fallecidas según grupo de edad y sexo. España, 2023 89
Gráfico 62: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2014, 2019 y 2023 91
Gráfico 63: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2014, 2019 y 2023 91
Gráfico 64: Evolución del número de personas fallecidas y del porcentaje respecto del total de personas fallecidas en medios vulnerables según tipo de vía. España, 2014-2023 92
Gráfico 65: Porcentaje de personas usuarias de medios vulnerables fallecidas según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2023 93
Gráfico 66: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos) 94
Gráfico 67: Evolución del censo de personas conductoras por millón de habitantes. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción (millones). Evolución de la tasa de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, 2014-2023 95
Gráfico 68: Censo de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, 2014-2023 96

Gráfico 69: Personas fallecidas usuarias de motocicleta en relación al uso del casco. España, 2014 -2023 97
Gráfico 70: Personas fallecidas usuarias de ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2014 -2023 98
Gráfico 71: Personas fallecidas ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación con el uso del cinturón. España, 2014 -2023 98
Gráfico 72: Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (Años 2008, 2013, 2015, 2018, 2021) 99
Gráfico 73: Porcentaje de personas conductoras fallecidas en siniestros viales con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos) 101
Gráfico 74: Tasa de alcohol en sangre en personas conductoras fallecidas en siniestros viales con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2023. (Cataluña y País Vasco excluidos) 102
Gráfico 75: Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2014-2023 106
Gráfico 76: Distribución de personas fallecidas por meses. España, 2014-2023 109
Gráfico 77: Índice de letalidad por meses. España, 2023. 109
Gráfico 78: Personas fallecidas según si el siniestro se produce en fin de semana o no, en vías interurbanas y urbanas. España, 2023. 110
Gráfico 79: Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2023. 110
Gráfico 80: Personas fallecidas según tramos horarios. España, 2014 - 2023. 111
Gráfico 81: Índice de letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2023. 111
Gráfico 82: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2023 112
Gráfico 83: Personas heridas graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según grupos de edad. España, 2019, 2021, 2022 115
Gráfico 84: Tasa de incidencia personas heridas graves MAIS 3+ por 100.000 habitantes según sexo. España, 2019, 2021, 2022 116

Gráfico 85: Evolución de las cifras de personas lesionadas graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2013-2022 117
Gráfico 86: Evolución de las tasas de personas lesionadas graves por tráfico (MAIS 3+), personas heridas hospitalizadas de los registros policiales. España, 2013-2022 118
Gráfico 87: Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2022 (58.696 lesiones)



..... 124
Gráfico 88: Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2022 (3.024 lesiones)..... 124
Gráfico 89: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas y en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2022 (58.696 lesiones en personas lesionadas no fallecidas y 3.024 lesiones en personas fallecidas)..... 125
Gráfico 90: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2022..... 126