

Principales cifras de la siniestralidad vial

Año 2024

Cómputo de las personas fallecidas a 30 días
Datos consolidados

Dirección del informe:

DGT (Observatorio Nacional de Seguridad Vial)

Elaboración:

ACCENTURE, en el marco del contrato con número de expediente 3DGT6AP10005

Contenidos

Definición de los principales indicadores.....	5
Resumen Ejecutivo	7
Principales cifras de siniestralidad 2024	16
Serie histórica 1960-2024.....	16
Años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.....	18
El año 2024	22
Infraestructura	28
Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas.....	28
El lugar del siniestro vial.....	28
Las vías interurbanas	30
Las vías urbanas	33
Las comunidades autónomas y provincias.....	37
Indicadores de exposición	41
Red viaria.....	41
Movimientos de largo recorrido	43
Volumen de tráfico en vías interurbanas	44
Medios de transporte.....	45
Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas.....	45
El medio de desplazamiento en los siniestros viales.....	45
Peatones	58
Bicicletas	60
Vehículos de Movilidad Personal.....	62
Ciclomotores.....	64
Motocicletas.....	66
Turismos.....	68
Vehículos de transporte de mercancías y personas	70

Las matrices de colisión	78
Indicadores de exposición	81
Parque de vehículos.....	81
Kilómetros anualizados estimados	83
Indicadores de desempeño	86
Antigüedad del parque automóvil	86
Antigüedad de los vehículos implicados en siniestros mortales	89
Inspección técnica del vehículo en los vehículos implicados en siniestros	91
Estado del seguro en los vehículos implicados en siniestros	95
Propulsión del vehículo	97
Indicadores clave del rendimiento	100
Seguridad del parque de vehículos	100
Usuarios.....	101
Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas.....	101
Edad y sexo.....	102
Las personas menores de 15 años	104
Las personas jóvenes de 15 a 24 años.....	106
Las personas mayores de 64 años	109
Las personas conductoras	113
Las personas pasajeras	116
Los peatones.....	118
Las personas usuarias de medios vulnerables	120
Los factores concurrentes	122
Indicadores de exposición	124
Censo de personas conductoras.....	124
Indicadores de desempeño	126
El cinturón de seguridad y el casco.....	126

El alcohol y las drogas	129
Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en personas conductoras	129
Presencia de sustancias psicoactivas en personas implicadas en siniestros viales	130
Indicadores de actividad.....	138
Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).....	138
Otros	140
El tipo de siniestro vial.....	140
El componente temporal en los siniestros viales	142
Por periodos del año	142
Los meses.....	143
Los días de la semana	145
Las horas del día.....	147
La luminosidad	148
Las lesiones relacionadas con el tráfico.....	149
Gravedad de las personas lesionadas por tráfico (MAIS 3+)	149
Lesiones relacionadas con el tráfico.....	155
El coste de los siniestros viales.....	167
Anexo I. Notas metodológicas.....	169
Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe	169
Anexo II. Relación de tablas y gráficos	171

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.

Herido no hospitalizado (“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.

Resumen Ejecutivo

La primera edición del informe “Las principales cifras de la siniestralidad vial” se publicó en el año 2004, siendo la presente su 21ª edición. El objetivo de aquel 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 21ª edición signifique, de nuevo, que dicho objetivo se ha logrado.

En el año 2024, se registraron un total 1.785 víctimas mortales en 101.996 siniestros de tráfico en toda España.

Ello representa, respecto de 2023, que las víctimas mortales disminuyen un 1%, mientras que los siniestros viales con víctimas aumentan un 1%.

Respecto de 2019, línea de base de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, disminuyen los siniestros con víctimas en un 2%, pero aumentan las personas fallecidas un 2%.

La tasa de personas fallecidas por millón de habitantes se situó en 37, lo que supone 7 puntos por debajo de la tasa media de los países de la Unión Europea que se sitúa en 44, y siendo la décima más baja de la Unión Europea, solo por detrás de Suecia (20), Malta (21), Dinamarca (24), Luxemburgo (27), Finlandia (31), Países Bajos (31), Irlanda (32), Eslovenia (32), y Alemania (33).

En relación con las cifras de morbilidad, 9.561 personas resultaron heridas hospitalizadas, y 125.084 personas resultaron heridas no hospitalizadas.

Respecto 2023, supone un aumento de las personas heridas hospitalizadas en un 3% y un aumento del 1% de las personas heridas no hospitalizadas.

Comparando con el año 2019, dichas cifras suponen un aumento del 11% de las personas heridas hospitalizadas y una disminución del 4% de las personas heridas no hospitalizadas.

La movilidad de largo recorrido alcanzó su valor máximo histórico durante 2024 con 462,9 millones de desplazamientos. Lo que supone, respecto 2023, un aumento de un 3% en la movilidad anual, y del 8% respecto 2019.

En cuanto al tipo de vía y personas fallecidas, se registraron 1.291 víctimas mortales en vías interurbanas y 494 fallecidos en vías urbanas.

Ello ha supuesto, respecto al año 2023, un incremento del 0,2% en el número de personas fallecidas en vías interurbanas y una disminución del 5% 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 y de una disminución del 5% de las personas fallecidas en las vías urbanas.

Respecto de las personas heridas hospitalizadas por tipo de vía, se registraron 4.536 personas hospitalizadas en las vías interurbanas y 5.025 en las vías urbanas en el transcurso del año 2024. Las personas heridas hospitalizadas mostraron así un comportamiento también al alza respecto de 2023, con un incremento del 4% en vías interurbanas y del 2% en vías urbanas.

Esta tendencia se observa igualmente comparando con el año 2019, con un aumento del 5% en las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas y de un 17% en vías urbanas.

Las vías urbanas concentraron el 65% de los siniestros viales, el 28% 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 72% 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.

Si se desagregan las cifras según el tipo de vía interurbana, se observa que las carreteras convencionales registraron 933 víctimas mortales (-1% respecto a las registradas en el año 2023 y +4% respecto al año 2019) y 3.465 personas heridas hospitalizadas (+2% respecto a las registradas durante el año 2023 y +2% respecto al año 2019).

De este modo, las carreteras convencionales acumularon el 72% del total de personas fallecidas en vías interurbanas y el 76% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.

Por su parte, el conjunto de autopistas y autovías registraron 358 personas fallecidas (+4% respecto a las registradas en 2023 y +5% respecto a 2019) y 1.071 personas heridas hospitalizadas (+11% respecto a las registradas durante el año 2023 y +18% respecto al año 2019).

De este modo, las autopistas y autovías acumularon el 28% del total de personas fallecidas en vías interurbanas y el 24% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.

En el ámbito urbano, las travesías registraron apenas el 2% de los siniestros viales, pero fueron de mayor gravedad frente al resto de las vías urbanas. Concretamente en ellas fallecieron 37 personas en 2024 (6 más que el año 2023 y 6 menos que en 2019), y se registraron 172 personas heridas hospitalizadas (un 6% más que en 2023 y un 35% más que en 2019). De este modo, las travesías acumularon el 7% del total de personas fallecidas en vías urbanas y el 3% de las personas heridas hospitalizadas en vías urbanas.

Según la distribución territorial del número de víctimas mortales, y respecto al año 2023, se observan los mayores incrementos en las comunidades autónomas de Andalucía (+48) y la Región de Murcia (+22). Por el contrario, las mayores disminuciones en el número de personas fallecidas respecto a ese año se registraron en Cataluña (-32), Extremadura (-26) y Castilla la Mancha (-17).

En relación con el medio de desplazamiento, el turismo es el medio de desplazamiento con mayor número de personas fallecidas, 698 víctimas mortales (el 39% del total), lo que representa una disminución del 1% respecto al año 2023 y un aumento del 9% respecto al año 2019.

Las víctimas mortales usuarias de medios vulnerables acumulan el 51% de las víctimas mortales en 2024, disminuyendo en un 3% respecto a 2023.

Respecto a los usuarios de motocicletas, se ha registrado durante el año 2024 441 fallecidos (sin considerar ciclomotores), el 25% del total, con una disminución del 3% en las personas fallecidas respecto al 2023 y un aumento de un 6% respecto a 2019.

Para estos usuarios de motocicletas, se ha observado una disminución del 14% en el número de personas fallecidas en vías urbanas respecto a 2023 y del 6% respecto de 2019, y un aumento del 2% en fallecidos en vías interurbanas comparando con 2023 y del 11% comparando con 2019.

Así, el 73% de los motociclistas fallecidos se registraron en vías interurbanas. Esta distribución difiere a la de los siniestros con víctimas, que se han producido en mayor medida en vías urbanas (20.473 siniestros que suponen el 73%), así como la distribución de personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas (54% y 74% en vías urbanas respectivamente).

Respecto al número de peatones fallecidos, se registraron 320 víctimas mortales en 2024, un 9% menos respecto 2023 y un 16% inferior a los registrados durante el año 2019. El 94% de los siniestros viales con peatones implicados tuvieron lugar en vías urbanas.

Respecto a los usuarios de bicicletas, 90 personas fallecieron como usuarias de este medio de transporte durante 2024, la mayoría en vías interurbanas (71%). Respecto a 2023, se registraron 3 personas fallecidas más en vías interurbanas y 3 menos en vías urbanas. Si comparamos con 2019, las víctimas mortales se han incrementado en 10 personas: 16 personas más en las vías interurbanas y 6 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, alcanzando las 478 víctimas (fallecidas + heridas hospitalizadas), aumentando el porcentaje sobre el total hasta el 4% en 2024.

Desagregando por el medio de desplazamiento y por tipo de vía, si se tienen en cuenta todas las personas víctimas de siniestros viales:

- 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 15% del total. El 34% de las personas víctimas se han producido en siniestros en los que no hubo implicación de otro vehículo o peatón.
- En vías urbanas, los turismos acumulan el 32% del total de personas víctimas, seguido de los peatones con el 15%.

Desagregando por el medio de desplazamiento por tipo de vía, de las 698 personas usuarias de turismos que fallecieron, la mayoría se registraron en vías interurbanas, con 617 (88% del total). Esto supone una disminución respecto a 2023 del 2% y un aumento respecto a 2019 del 7%.

En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de las personas fallecidas en 2024, a partir de los 15 años se observa un incremento en el número de víctimas mortales en motocicleta, alcanzando los 116 casos (6 % del total) en el grupo de 45 a 54 años. Este es, además, el único grupo de edad en el que las muertes en motocicleta superan a las registradas en turismos.

Los grupos de edad superiores a los 45 años presentan la mayor proporción de fallecidos en bicicleta en comparación con otros grupos etarios, destacando las 19 víctimas mortales (1 % del total) entre las personas de 55 a 64 años.

Por su parte, las personas mayores de 64 años registran porcentajes especialmente elevados de fallecidos como peatones, con 71 víctimas (4 % del total) en el grupo de 75 a 84 años y 49 víctimas (3 % del total) entre las mayores de 85 años.

Por otro lado, analizando las cifras del parque de vehículos en España, se observaba una tendencia al alza en el número de vehículos totales que circulan por nuestras vías, incrementándose aproximadamente un 1% anualmente hasta el 2023, descendiendo ligeramente (-0,1%) en 2024. El parque de camiones, furgonetas y ciclomotores ha ido descendiendo desde 2015 sobre el total. Destaca el aumento de las motocicletas, pasando de acumular desde el 9% del total del parque de vehículos en 2015 al 12% en 2024, con un aumento anual de entre 50.000 a 175.000 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 50% del censo. **Los turismos de menos de 25 años tienen una antigüedad media de 12 años.**

En las vías interurbanas en 2024, para el caso de las motocicletas, los turismos, y las 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.

En vías urbanas ocurre lo mismo para estas tres categorías (motocicletas, turismos y furgonetas) pero, en oposición, hay categorías como la de los autobuses que presentan una antigüedad media en los vehículos implicados mayor que la de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas.

Atendiendo a variables sociodemográficas, los hombres registran más personas fallecidas (1.422 que representan el 80% del total) que las mujeres (361 que suponen el 20% 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 de 45 a 54 años (327 que representan el 17% del total), mientras que el grupo con menor número de fallecidos es el de 0 a 14 años, con 29 personas que suponen el 2% del total.

Las personas mayores de 64 años fallecidas representan un 27% del total, con un registro de 486 personas fallecidas, siendo mayoritariamente personas conductoras (50%) y peatones (34%).

En cuanto a características del usuario, las personas conductoras registran un total de 1.186 personas fallecidas, el 66% del total, registrándose mayoritariamente en vías interurbanas (79%), y siendo **los hombres los que representan la mayor proporción de personas fallecidas conductoras** (90% hombres frente a un 10% 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 (45).

Por su parte, las personas pasajeras registran un total de 279 personas fallecidas, representando el 16% 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 51% respecto al total de las personas fallecidas en 2024. Fallecieron el 57% en vías interurbanas y el 43% en vías interurbanas.**

Dentro del grupo de vulnerables fallecidos, los motoristas (conductores de motocicletas y ciclomotores) registran las cifras más altas (un 53%) seguido de peatones (35%), y en menor medida, personas usuarias de bicicleta (10%) y de VMP (2%).

En relación con los dispositivos de seguridad, el 11% de los usuarios de bicicleta 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 38% de las personas fallecidas en vías urbanas (4 puntos porcentuales más que en 2023, 16 puntos porcentuales menos que en 2019) y el 26% de las personas fallecidas en vías interurbanas (2 puntos porcentuales más que en 2023, 3 puntos porcentuales más que en 2019), no hacía uso del cinturón.

El factor concurrente con más presencia en los siniestros viales es la distracción con 13.164 casos, que suponen el 18% del total.

En los siniestros mortales también es la distracción el factor más frecuente, con 406 casos, que representan un 30% del total.

En cuanto a la presencia de alcohol en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas, el 29% (218) de las personas fallecidas a las que se les hizo la prueba de alcoholemia (79% del total), obtuvieron un positivo en la prueba realizada, lo que supone un aumento de un punto porcentual respecto al año 2023, manteniéndose el valor de 2019.

Se realizó la prueba de drogas al 79% de las personas conductoras fallecidas, resultando positivas el 7% de las mismas (50).

En relación con el tipo de siniestro, el 35% de las personas fallecidas se han producido por salida de la vía (630 personas), lo que supone una disminución del 2% respecto a 2023 y un aumento del 10% respecto al año 2019.

Específicamente en vías interurbanas, la salida de vía es la tipología de siniestro que ocasiona mayor número de personas fallecidas (523 que representan el 41% del total) y en vías urbanas, el 41% de las personas fallecidas son por atropellos a peatón (204).

En lo relativo a la temporalidad, todos los meses presentan una cifra similar de personas fallecidas, desde el 7% producidas en los meses de febrero y abril, hasta el 10% ocasionadas en el mes de agosto. Así, se ha producido una media mensual de 149 personas fallecidas al mes, cifra inferior en 2 personas a la media alcanzada en 2023 y 3 personas más de media que en 2019.

En cuanto a la luminosidad, el 70% de los siniestros viales en vías interurbanas y el 72% de los ocasionados 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 18% de los siniestros en estas condiciones. Estas diferencias están moduladas por la escasez de zonas urbanas que se encuentran en condiciones de no iluminación.

Para las lesiones relacionadas con el tráfico, considerando que los últimos datos disponibles a fecha publicación de este informe son de 2023, para el mismo año:

- 6.735 personas hospitalizadas presentaron una gravedad MAIS igual o superior a 3, siendo 14,0 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 2023 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (excluyendo como motivo de alta el fallecimiento) 21.809 personas, con 64.543 lesiones, lo que supone 3,0 lesiones por persona. Por su parte, los fallecidos en centros hospitalarios (533) presentaron 3.479 lesiones, es decir, 6,5 lesiones por persona.
- Respecto a la localización de las lesiones, en las personas fallecidas, **la mayoría de las lesiones registradas (36% del total) fueron en el torso, seguidos de los traumatismos craneoencefálicos (29%).**

Por último, quisiéramos 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 y Movilidad Sostenible, 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.

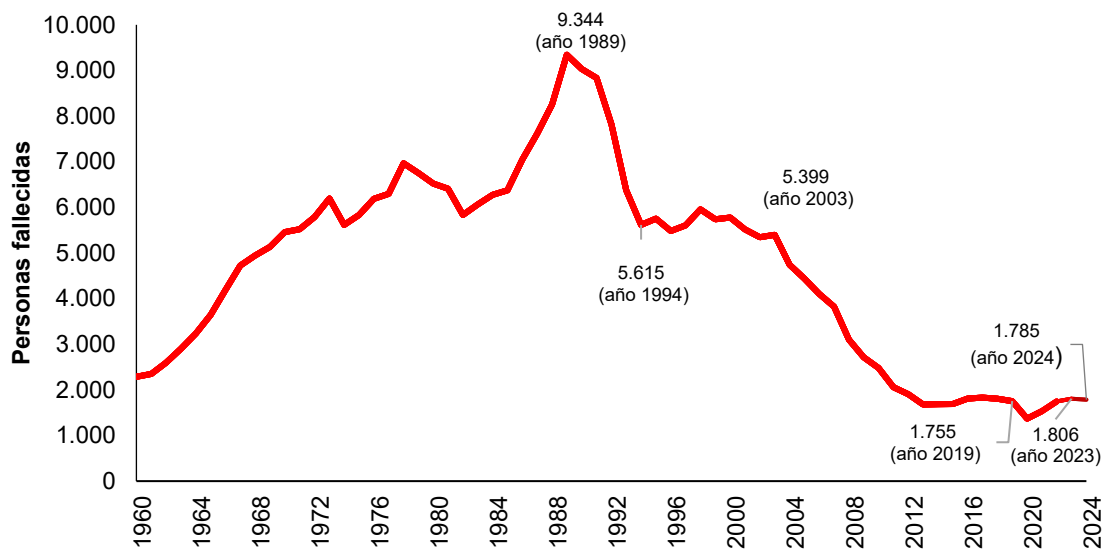
- La DGT también agradece a todas las personas que hacen posible la elaboración de este informe, especialmente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las Policías Locales y Autonómicas, y los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Principales cifras de siniestralidad 2024

Serie histórica 1960-2024

En el año 2024, 1.785 personas fallecieron en siniestros de tráfico —21 menos que en 2023 (-1%)—, 9.561 personas resultaron hospitalizadas —296 más que en 2023 (+3%)— y 125.084 personas resultaron heridas no hospitalizadas.

Gráfico 1: Evolución de las personas fallecidas en siniestros viales. España, 1960-2024.



El total de las personas víctimas por siniestros viales en España en el año 2024 ha sido 136.430, de ellas: las víctimas mortales representan el 1%, las personas heridas hospitalizadas el 7%, y las personas heridas no hospitalizadas el 92%

Gráfico 2: Evolución de las personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en siniestros viales. España, 1960-2024.

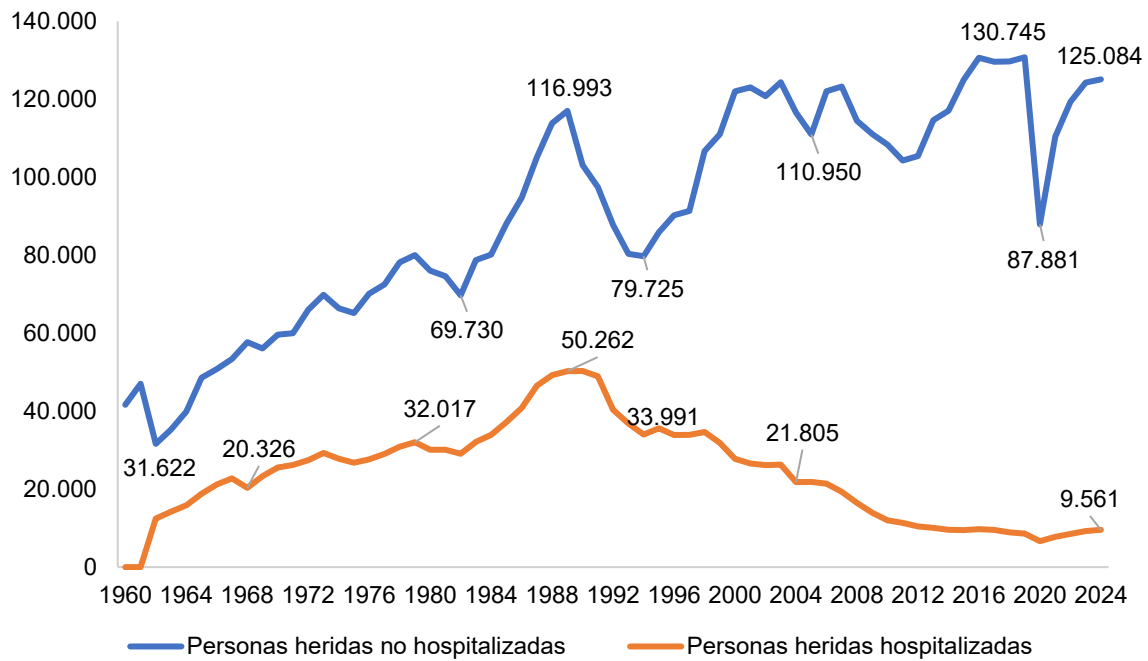
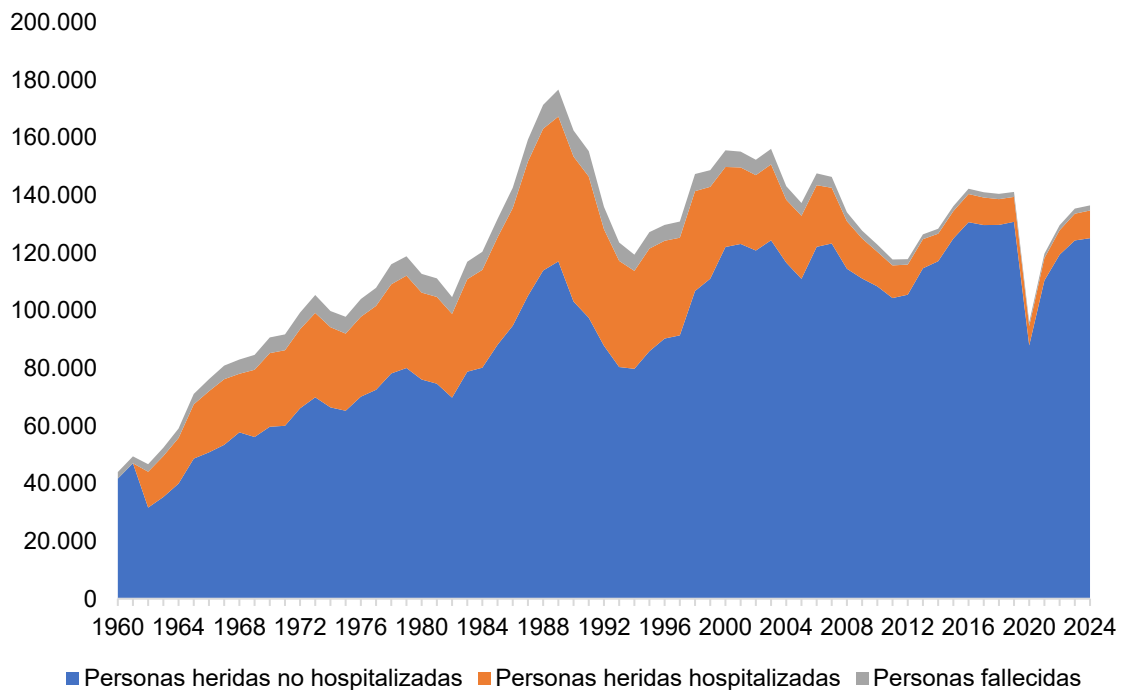


Gráfico 3: Evolución del número de las personas víctimas en siniestros viales. España, 1960-2024.



Años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024

En la siguiente tabla se resumen los principales indicadores de siniestralidad del año 2024, y su comparación con el año 2019 y 2015.

Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Cifras absolutas					Diferencia 2024/2015		Diferencia 2024/2019		Variación interanual
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024/2015
Siniestros viales	97.756	104.080	97.916	101.306	101.996	4%	4.240	-2%	-2.084	0,48%
Siniestros mortales	1.559	1.651	1.620	1.680	1.656	6%	97	0%	5	0,67%
Personas fallecidas	1.689	1.755	1.746	1.806	1.785	6%	96	2%	30	0,63%
Personas heridas hospitalizadas	9.495	8.613	8.502	9.265	9.561	1%	66	11%	948	0,08%
Personas heridas no hospitalizadas	124.960	130.745	119.328	124.266	125.084	0%	124	-4%	-5.661	0,01%
Total de personas víctimas	136.144	141.113	129.576	135.337	136.430	0%	286	-3%	-4.683	0,02%
Personas fallecidas por millón de población	36	37	37	38	37	1%	0	-1%	0	0,10%
Personas heridas hospitalizadas por millón de población	205	184	179	193	197	-4%	-8	7%	13	-0,43%
Personas heridas no hospitalizadas por millón de población	2.692	2.787	2.513	2.584	2.573	-4%	-118	-8%	-213	-0,50%
Promedio diario de personas fallecidas	5	5	5	5	5	6%	0	-2%	0	0,62%
Índice de letalidad	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	5%	0	9%	0	0,59%
Parque de automóvil*	32,99	35,86	36,98	37,35	37,31	15%	5	1%	0	1,61%
Personas fallecidas por millón de vehículos del parque de vehículos	51	49	47	48	48	-11%	-6	-2%	-1	-1,30%
Tráfico vehículo-km10*	230.840	252.055	254.459	260.299	262.020	14%	31.180	4%	9.965	1,42%
Movimientos de largo recorrido*	373,50	427,15	439,78	448,74	462,89	24%	89	8%	36	2,41%

Nota: Las cifras de parque de automóvil y los movimientos de largo recorrido están convertidas a millones de kilómetros recorridos y redondeadas a dos decimales.

Entre 2015 y 2024:

Las personas fallecidas por siniestro vial han aumentado un 0,63% interanualmente, mientras que las personas heridas hospitalizadas han aumentado ligeramente a un ritmo medio anual del 0,08%. Las series reflejan el efecto de la pandemia de COVID-19 en los años 2020 y 2021.

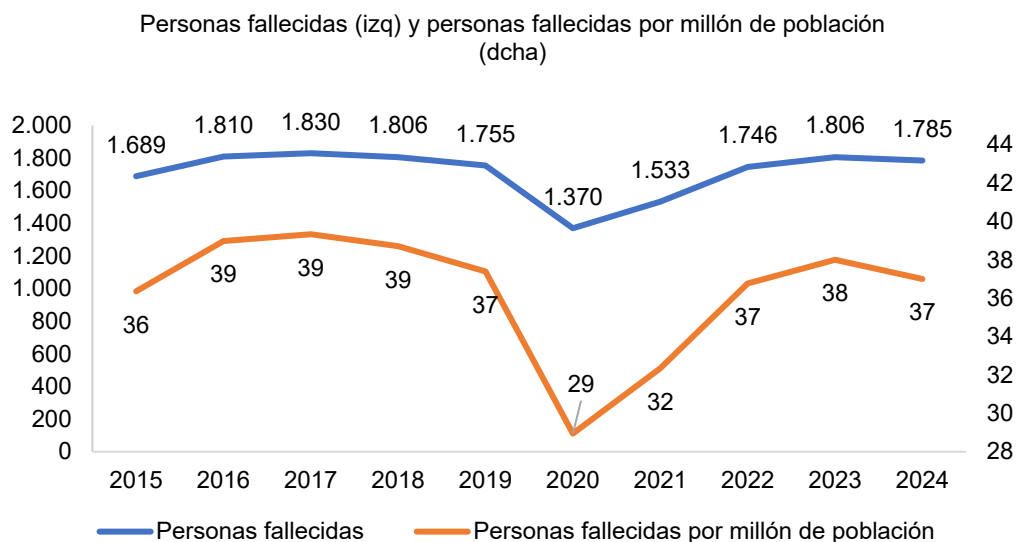
La tasa de fallecimientos por millón de población se ha mantenido estable, pasando de 36 en 2015 a 37 en el año 2024.

El número total de siniestros ha aumentado un 0,48% anual, mientras que el índice de letalidad, que representa el porcentaje de víctimas que fallecen se mantiene prácticamente constante en torno a 1,3 en 2024, ligeramente superior al valor de 2015.

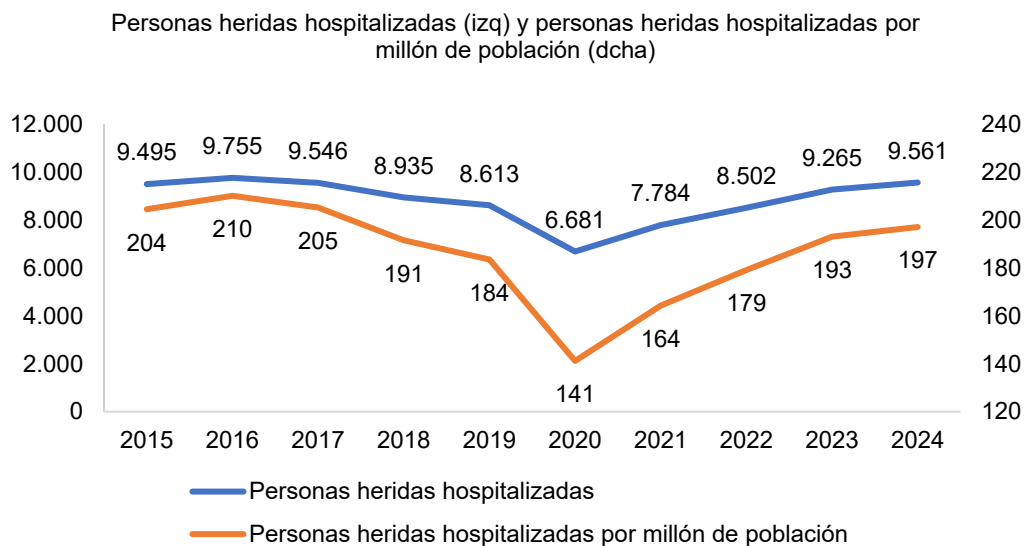
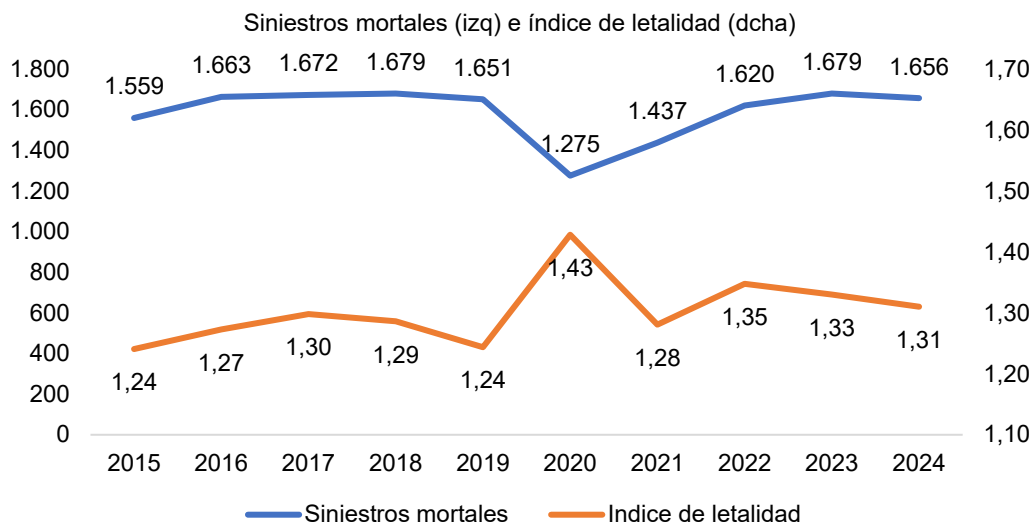
El parque de vehículos ha aumentado de manera continua, pasando de 33 millones de vehículos en 2015 a 37,3 millones en 2024. El número de personas fallecidas por millón de vehículos del parque ha disminuido de 51 a 48.

El número de movimientos de largo recorrido ha pasado de 373,5 millones en 2015 a 462,9 millones en 2024, alcanzando un máximo histórico.

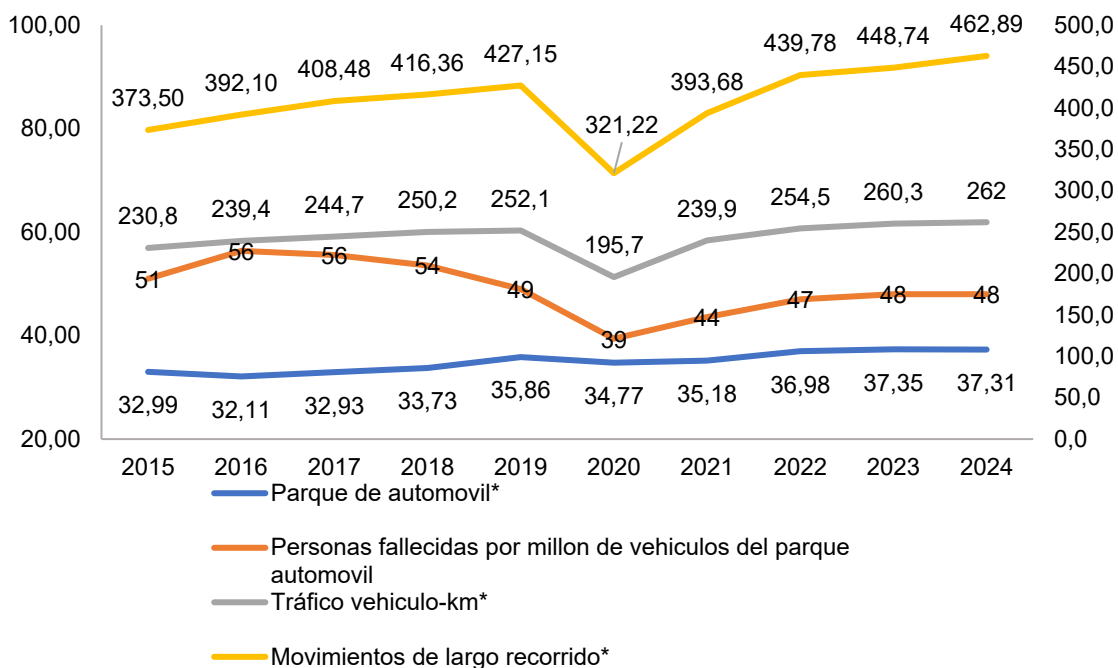
Gráfico 4: Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo*. España, años 2015-2024.



* 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



Parque de automovil en millones (izq), personas fallecidas por millón de vehículos del parque de vehículos (izq), tráfico en miles (dcha), MLR en millones (dcha)



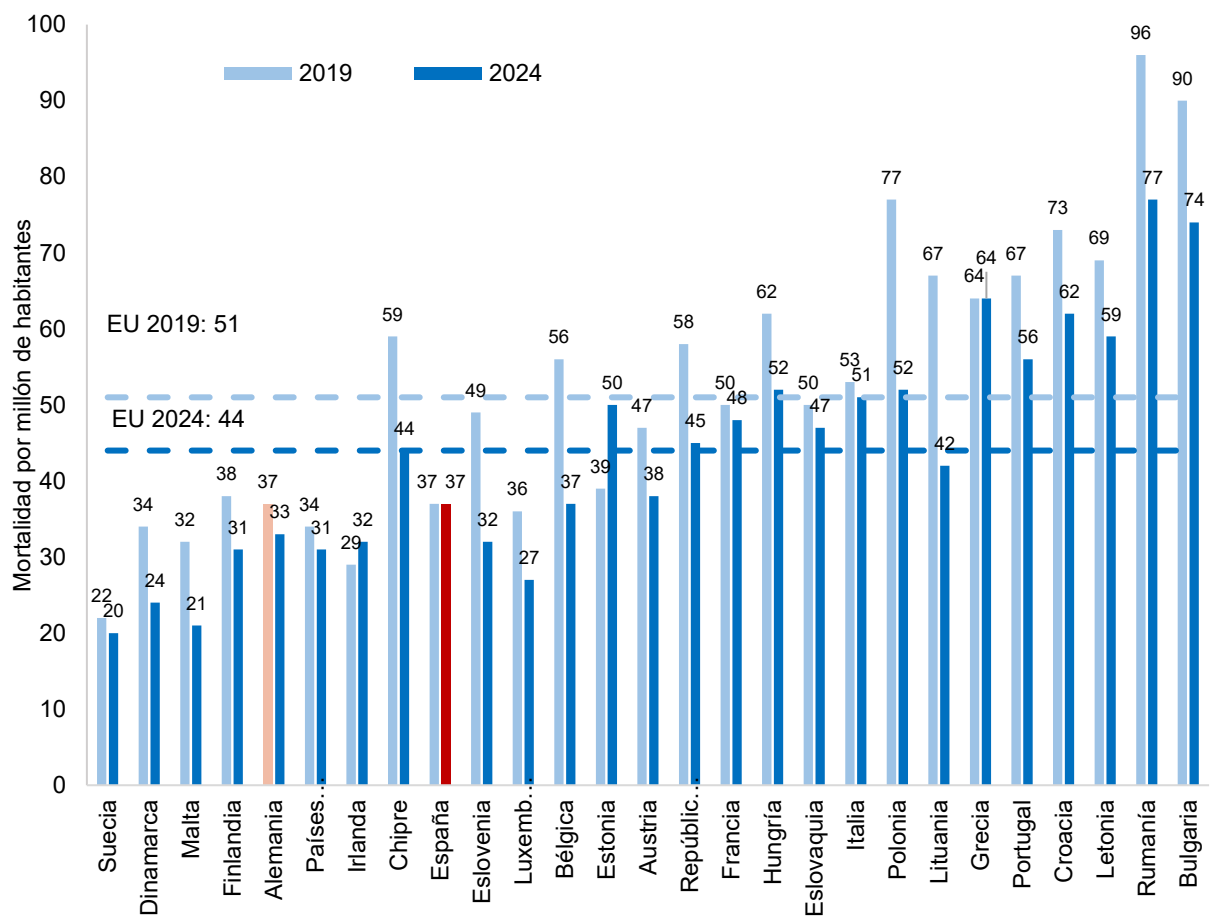
*Parque de vehículos y Movimientos de largo recorrido expresados en millones. Tráfico en miles.

El año 2024

En el año 2024, España tuvo una tasa de 37 personas fallecidas por millón de habitantes (mismo valor que en 2019), situándose por debajo de la media europea (44) y ocupando el 10º lugar en el ranking de países, solamente por detrás de Suecia (20), Malta (21), Dinamarca (24), Luxemburgo (27), Finlandia (31), Países Bajos (31), Irlanda (32), Eslovenia (32), y Alemania (33).

El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecimientos por millón de habitantes en la Unión Europea entre 2019 y 2024.

Gráfico 5: Tasa de fallecimientos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2019 y 2024.



Nota: Los datos del ERSO para el año 2024 son provisionales.

Para un mayor nivel de detalle, la siguiente tabla detalla los principales indicadores de siniestralidad del año 2024, y su variación respecto a 2019.

En ella se observa que:

- Las cifras de personas fallecidas aumentan un 2% respecto a 2019. En vías urbanas se registra un descenso del 5%, mientras que en vías interurbanas se produce un aumento del 4%. Las personas heridas hospitalizadas muestran un aumento del 11% respecto a 2019, con un incremento más pronunciado en vías urbanas (+17%), mientras que en vías interurbanas el aumento fue del 5%. En cuanto a las personas heridas no hospitalizadas, se observa un descenso del 4% respecto a 2019, tanto en vías interurbanas (-5%) como en urbanas (-4%).
Centrándonos en las personas fallecidas, las principales variaciones con respecto al tipo de siniestro se registran en las colisiones traseras y múltiples (+14%) y en las salidas de vía (+10%), mientras que los atropellos a peatón disminuyen un -18%.
- Según el medio de desplazamiento de la víctima, destacan los descensos en ciclomotores (-24%) y peatones (-16%), mientras que aumentan los fallecidos en bicicletas (+13%), furgonetas (+11%) y turismos (+9%).
- Por sexos, los fallecimientos en hombres aumentan un 3% respecto a 2019, mientras que en mujeres descienden un 2%, manteniéndose la ratio en niveles similares (80%-20% en 2024 frente a 79%-21% en 2019).

Tabla 2: Sinistros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas. España, 2024.

	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	101.996	1.785	9.561	125.084	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Autopista	3.738	88	342	5.882	4%	5%	4%	5%
Autovía	8.063	270	729	12.100	8%	15%	8%	10%
Resto de vías interurbanas	23.971	933	3.465	30.759	24%	52%	36%	25%
Calle	64.638	454	4.850	74.476	63%	25%	51%	60%
Travesía	1.523	37	172	1.780	1%	2%	2%	1%
Autopista /Autovía urbana	63	3	3	87	0%	0%	0%	0%
Tipo de siniestro								
Colisión frontal	3.329	297	935	4.896	3%	17%	10%	4%
Colisión lateral y frontolateral	31.027	227	2.371	38.341	30%	13%	25%	31%
Colisión trasera y múltiple	19.274	166	874	29.794	19%	9%	9%	24%
Salida de la vía	15.922	630	2.061	18.718	16%	35%	22%	15%
Vuelco	3.664	30	266	3.753	4%	2%	3%	3%
Atropello a peatón ¹	12.491	304	1.735	11.903	12%	17%	18%	10%
Otro tipo	16.254	131	1.313	17.643	16%	7%	14%	14%
Se desconoce	35	0	6	36	0%	0%	0%	0%
Medio de desplazamiento²								
Peatón	13.024	320	1.775	11.290	13%	18%	19%	9%
Bicicleta	8.044	90	752	6.939	8%	5%	8%	6%
Vehículo de Movilidad Personal	7.423	19	459	6.427	7%	1%	5%	5%
Ciclomotor	4.766	37	362	4.577	5%	2%	4%	4%
Motocicleta	28.110	441	3.125	26.094	28%	25%	33%	21%
Turismo	74.115	698	2.510	60.224	73%	39%	26%	48%
Furgoneta	9.548	89	217	3.941	9%	5%	2%	3%
Camión hasta 3.500kg	1.614	13	43	547	2%	1%	0%	0%
Camión más 3.500kg	3.653	39	112	954	4%	2%	1%	1%
Autobús	2.855	6	77	2.781	3%	0%	1%	2%
Otro tipo	3.184	31	115	1.036	3%	2%	1%	1%
Se desconoce	1.311	2	14	274	1%	0%	0%	0%
Sexo^{2,3}								
Hombre	89.562	1.422	6.675	73.946	88%	80%	70%	59%
Mujer	57.374	361	2.856	50.401	56%	20%	30%	40%
Se desconoce	6.337	2	30	737	6%	0%	0%	1%
Tipo de persona usuaria^{2,3}								
Peatón	13.024	320	1.775	11.290	13%	18%	19%	9%
Conductor	101.728	1.186	6.349	84.188	100%	66%	66%	67%
Pasajero	31.189	279	1.437	29.606	31%	16%	15%	24%

	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
	Temporalidad 4							
Entre semana	69.085	1.045	5.878	83.092	68%	59%	61%	66%
Fin de semana	32.911	740	3.683	41.992	32%	41%	39%	34%

1 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.

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

3 Se computan los siniestros en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.

4 El periodo de entre semana 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.

Tabla 3: Variaciones interanuales de 2024 respecto a 2023 y 2019.

		Diferencia 2024/2019				Diferencia 2024/2023			
		Siniestros con víctimas*	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total		-2%	2%	11%	-4%	1%	-1%	3%	1%
Tipo de vía									
Autopista		9%	-3%	35%	11%	-1%	-4%	16%	4%
Autovía		-11%	8%	12%	-12%	4%	7%	9%	4%
Resto de vías interurbanas		-3%	4%	2%	-5%	1%	-1%	2%	1%
Calle		-1%	-4%	16%	-4%	0%	-7%	2%	0%
Travesía		-3%	-14%	35%	-3%	8%	19%	6%	5%
Autopista /Autovía urbana		-29%	0%	0%	-42%	43%	200%	-63%	30%
Tipo de siniestro									
Colisión frontal		-3%	5%	0%	-5%	1%	13%	8%	4%
Colisión lateral y frontolateral		-1%	0%	15%	-4%	1%	-9%	2%	1%
Colisión trasera y múltiple		-11%	14%	11%	-12%	0%	11%	6%	0%
Salida de la vía		5%	10%	10%	7%	2%	-2%	-1%	3%
Vuelco		1%	-6%	10%	-1%	0%	50%	11%	-2%
Atropello a peatón		-6%	-18%	4%	-8%	0%	-9%	2%	-1%
Otro tipo		3%	10%	25%	-1%	0%	-12%	6%	-1%
Medio de desplazamiento									
Peatón		-7%	-16%	5%	-8%	-1%	-9%	2%	-2%
Bicicleta		3%	13%	16%	2%	3%	0%	-1%	3%
Vehículo de Movilidad Personal		-	-	-	-	23%	90%	35%	21%
Ciclomotor		-32%	-24%	-23%	-33%	-9%	23%	-10%	-10%
Motocicleta		-3%	6%	15%	-5%	-1%	-3%	2%	-1%
Turismo		-5%	9%	3%	-8%	1%	-1%	4%	1%
Furgoneta		-13%	11%	-9%	-22%	0%	71%	31%	2%
Camión hasta 3.500kg		5%	117%	54%	11%	-1%	18%	10%	1%
Camión más 3.500kg		-14%	-29%	-5%	-17%	2%	-7%	24%	2%
Autobús		19%	100%	114%	21%	7%	0%	7%	5%
Otro tipo		-21%	-16%	-30%	-46%	-16%	-42%	-23%	-37%
Se desconoce		-32%	-67%	-75%	-72%	22%	100%	100%	86%
Sexo									
Hombre		-3%	3%	8%	-5%	0%	0%	1%	0%
Mujer		-2%	-2%	18%	-5%	1%	-7%	8%	1%
Tipo de persona usuaria									
Peatón		-7%	-16%	5%	-8%	-1%	-9%	2%	-2%
Conductor		-2%	4%	13%	-2%	1%	1%	2%	1%
Pasajero		-2%	19%	12%	-9%	1%	1%	9%	2%

	Diferencia 2024/2019				Diferencia 2024/2023			
	Siniestros con víctimas*	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
	Temporalidad ¹							
Entre semana	-2%	6%	15%	-5%	1%	-3%	3%	1%
Fin de semana	-1%	-4%	5%	-4%	0%	2%	4%	0%

Los cálculos con cifras absolutas bajas ($N < 100$) no pueden ser interpretados de forma aislada debido a su baja frecuencia, hecho que puede dar lugar a variaciones porcentuales elevadas y poco representativas.
¹ El periodo de entre semana 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.

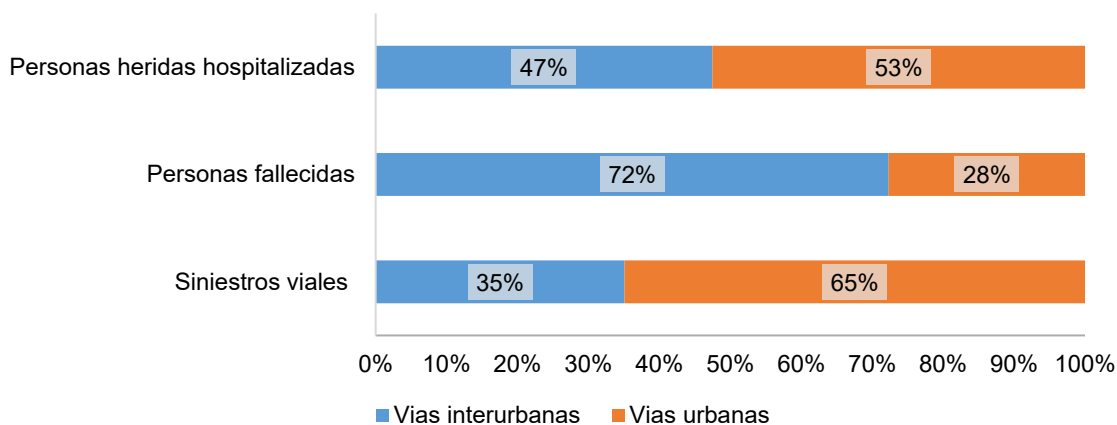
Infraestructura

Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas

El lugar del siniestro vial

En 2024, el 65% de los siniestros viales tuvieron lugar en vías urbanas, sin embargo, es en las vías interurbanas donde se registraron el 72% de las personas fallecidas. El número de personas heridas hospitalizadas se distribuye de manera más equilibrada, con un 53% en vías urbanas y un 47% en interurbanas.

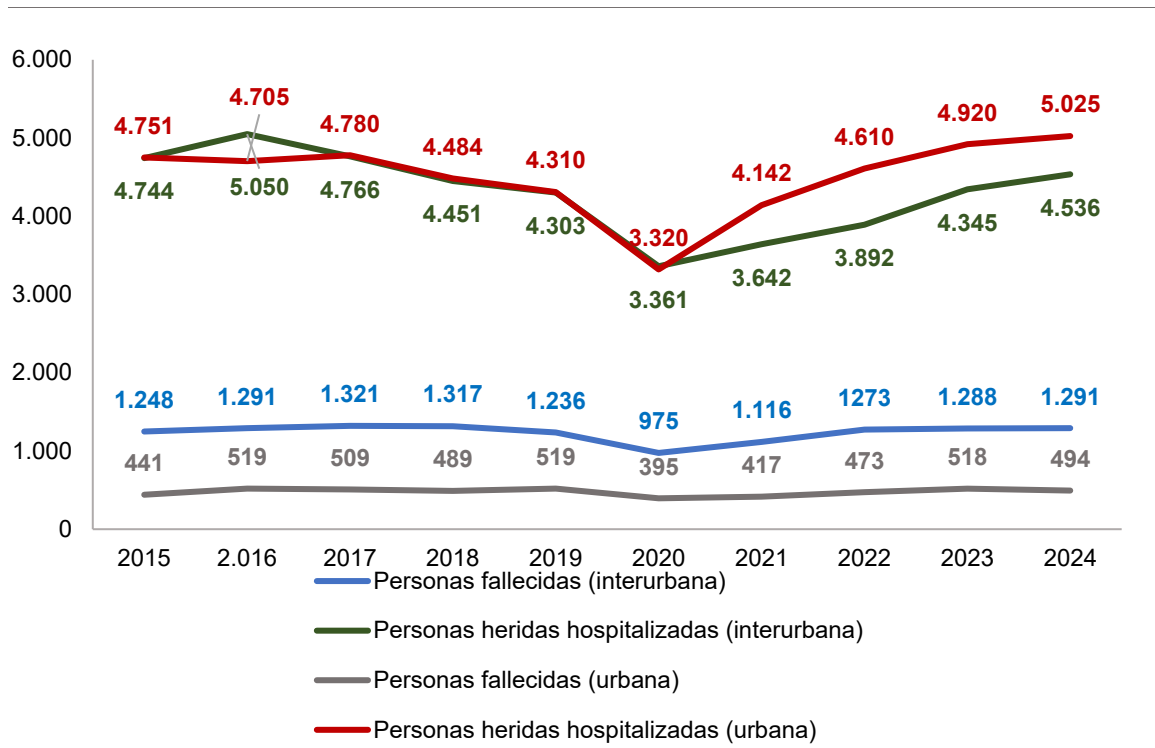
Gráfico 6: Distribución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas según tipo de vía. España, 2024.



Entre 2015 y 2019, las personas fallecidas disminuyeron un 0,9% en vías interurbanas, y aumentaron un 18% en vías urbanas.

En 2024, respecto a 2019, las personas fallecidas aumentaron un 4% en vías interurbanas, mientras que en vías urbanas se registró un descenso del 5%. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, el incremento fue del 5% en vías interurbanas y del 17% en vías urbanas.

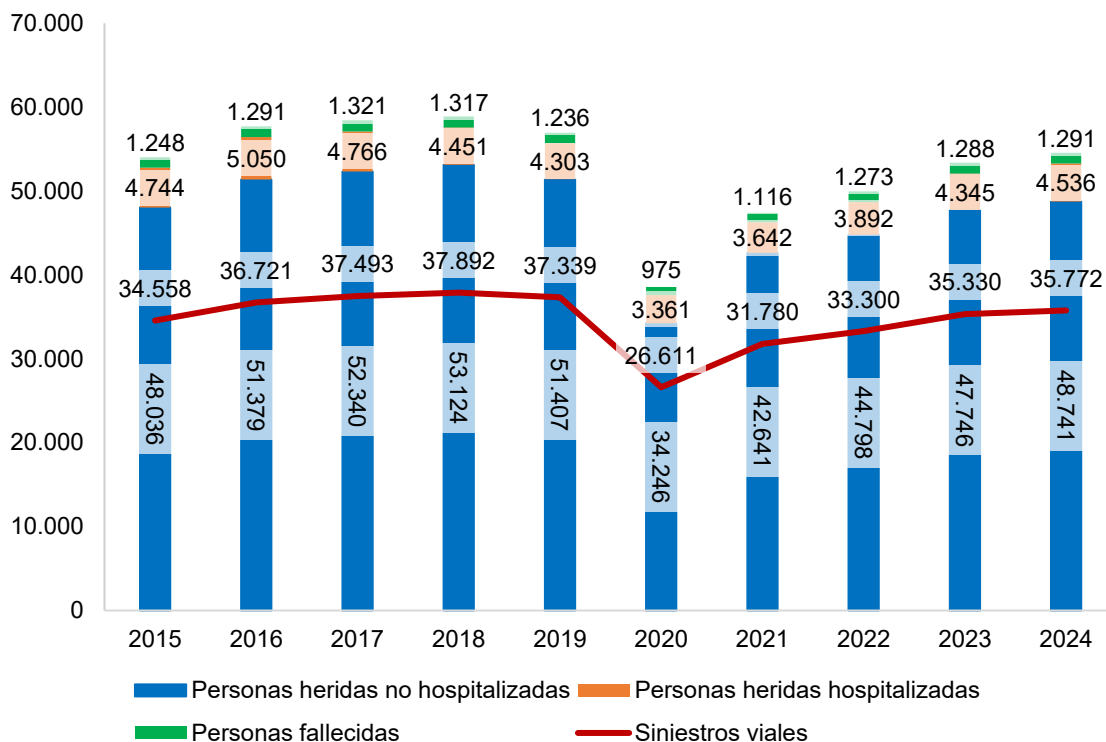
Gráfico 7: Evolución del número de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías interurbanas y urbanas. España 2015-2024.



Las vías interurbanas

En 2024, el 35% de los siniestros viales se registraron en vías interurbanas; en total, 35.772. Respecto a 2019, en vías interurbanas se observa un descenso del 4% en el número de siniestros, aunque con mayor gravedad media. El número de personas fallecidas aumentó un 4% entre 2019 y 2024, mientras que las personas heridas hospitalizadas aumentaron un 5%.

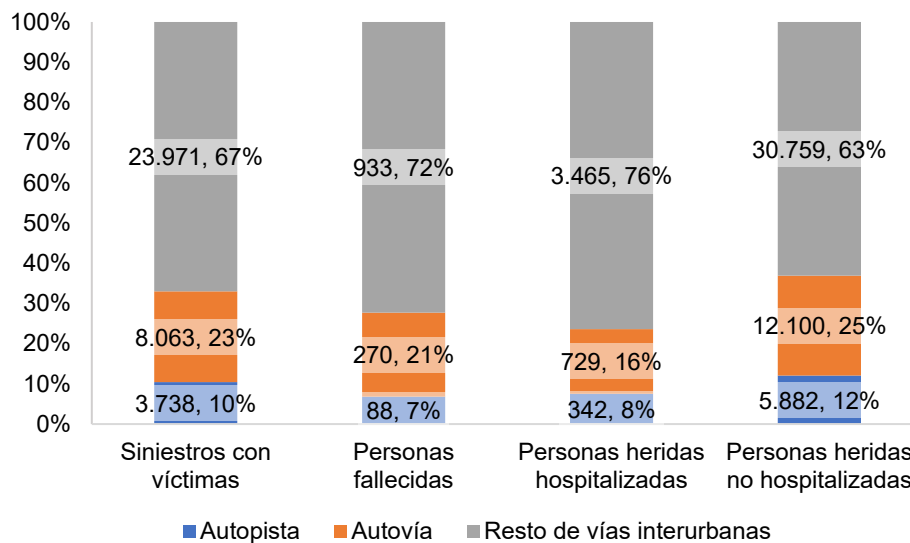
Gráfico 8: Evolución del número de los siniestros viales, personas fallecidas y heridas en vías interurbanas. España, años 2015-2024.



Por tipo de vía interurbana, en 2024:

- En carreteras convencionales fallecieron 933 personas, el 72% del total de personas fallecidas en vías interurbanas, y 3.465 resultaron heridas hospitalizadas, el 76% del total.
- En autovías se registraron el 21% de las personas fallecidas y el 16% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.
- En autopistas se registró el 7% de las personas fallecidas y el 8% de las personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas.

Gráfico 9: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2024



En 2024, se han registrado 88 personas fallecidas en autopistas. En autovías, se han registrado 270 personas fallecidas y en el resto de vías se han contabilizado 933 personas fallecidas.

Las personas heridas hospitalizadas en autopistas alcanzaron en 2024 la cifra de 342. En autovías, se registraron 729 personas heridas hospitalizadas. En el resto de vías, se contabilizaron 3.465 personas heridas hospitalizadas.

Tabla 4: Siniestros viales en vías interurbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Siniestros viales - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías interurbanas	Autopista	2.398	3.438	3.540	3.760	3.738	9%	300	-1%	-22	10%
	Autovía	8.431	9.086	7.728	7.727	8.063	-11%	-1.023	4%	336	23%
	Resto de vías interurbanas	23.729	24.815	22.032	23.843	23.971	-3%	-844	1%	128	67%
Total		34.558	37.339	33.300	35.330	35.772	-4%	-1.567	1%	442	100%

Tabla 5: Personas fallecidas en vías interurbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías interurbanas	Autopista	75	91	99	92	88	-3%	-3	-4%	-4	7%
	Autovía	202	249	248	253	270	8%	21	7%	17	21%
	Resto de vías interurbanas	971	896	926	943	933	4%	37	-1%	-10	72%
Total		1.248	1.236	1.273	1.288	1.291	4%	55	0%	3	100%

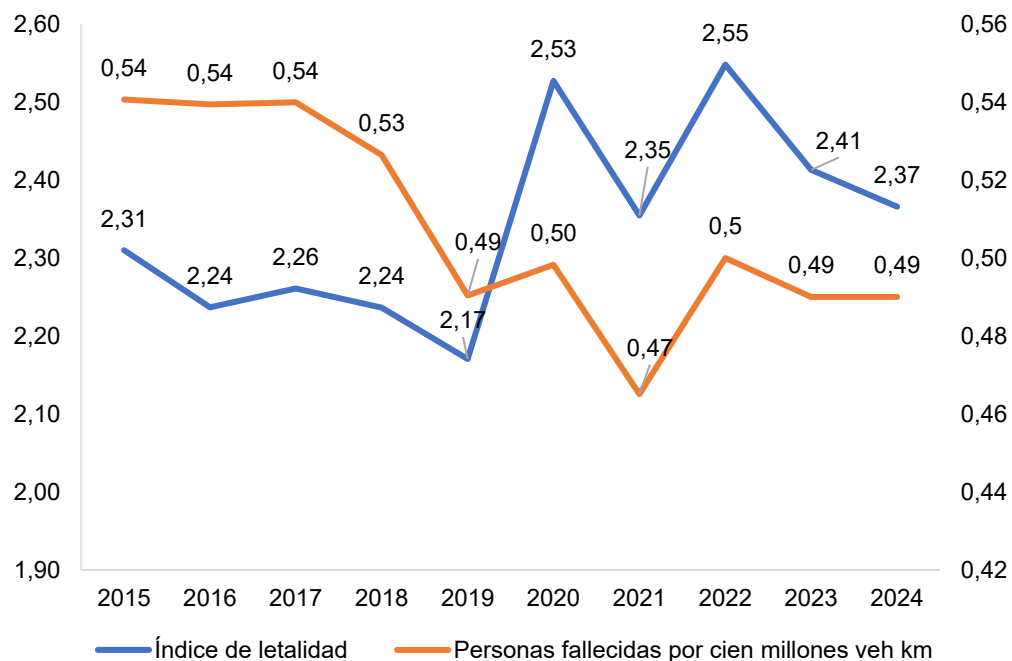
Tabla 6: Personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Personas heridas hospitalizadas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías interurbanas	Autopista	223	254	280	296	342	35%	88	16%	46	8%
	Autovía	741	650	602	668	729	12%	79	9%	61	16%
	Resto de vías interurbanas	3.780	3.399	3.010	3.381	3.465	2%	66	2%	84	76%
Total		4.744	4.303	3.892	4.345	4.536	5%	233	4%	191	100%

En función de la movilidad, el número de personas fallecidas por cien millones de vehículos-km se redujo de 0,54 en 2015 a 0,49 en 2019.

Por el contrario, el índice de letalidad (personas fallecidas por cada 100 personas víctimas) disminuyó de 2,31 en 2015 a 2,17 en 2019 para luego aumentar a 2,37 en 2024.

Gráfico 10: Evolución del índice de letalidad y el número de personas fallecidas por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.



Las vías urbanas

En 2024, respecto a 2019, las cifras de personas fallecidas en vías urbanas descendieron un 5%, pasando de 519 a 494 víctimas mortales, mientras que las personas heridas hospitalizadas aumentaron un 17%, de 4.310 a 5.025.

En las vías urbanas se registraron 66.224 siniestros viales, lo que representa el 65% del total. Asimismo, se contabilizaron 494 fallecidos, que suponen el 28% del total, y 5.025 personas heridas hospitalizadas, el 53%.

Dentro de las vías urbanas se incluyen las autopistas y autovías urbanas, cuyos siniestros presentan una mayor gravedad que el resto de las vías urbanas. En estas, fallecieron el 1% de las personas fallecidas en vías urbanas.

Gráfico 11: Evolución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías urbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

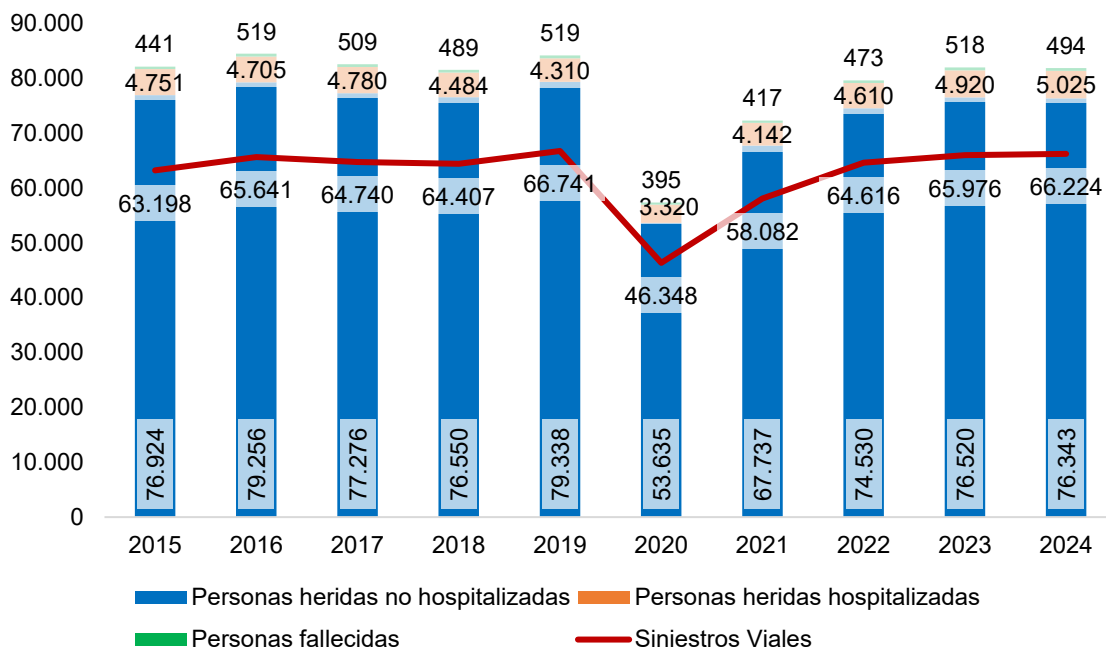


Tabla 7: Siniestros viales en vías urbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Siniestros viales - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías urbanas	Travesías	1.403	1.563	1.551	1.411	1.523	-3%	-40	8%	112	2%
	Calles	61.733	65.089	63.001	64.521	64.638	-1%	-451	0%	117	98%
	Autopistas o autovías urbanas	62	89	64	44	63	-29%	-26	43%	19	0%
Total		63.198	66.741	64.616	65.976	66.224	-1%	-517	0%	248	100%

Tabla 8: Personas fallecidas en vías urbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías urbanas	Travesías	41	43	33	31	37	-14%	-6	19%	6	7%
	Calles	394	473	437	486	454	-4%	-19	-7%	-32	92%
	Autopistas o autovías urbanas	6	3	3	1	3	0%	0	200%	2	1%
Total		441	519	473	518	494	-5%	-25	-5%	-24	100%

Tabla 9: Personas heridas hospitalizadas en vías urbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Personas heridas hospitalizadas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías urbanas	Travesías	167	127	177	163	172	35%	45	6%	9	3%
	Calles	4.577	4.180	4.426	4.749	4.850	16%	670	2%	101	97%
	Autopistas o autovías urbanas	7	3	7	8	3	0%	0	-63%	-5	0%
Total		4.751	4.310	4.610	4.920	5.025	17%	715	2%	105	100%

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se ha registrado en 2024 un porcentaje similar de personas fallecidas en vías urbanas al observado en años anteriores. En general, se mantiene la tendencia de que, a medida que aumenta el tamaño del municipio, se concentra un mayor número de siniestros, aunque de menor gravedad media. Así, los municipios de hasta 60.000 habitantes siguen concentrando una proporción significativa de los siniestros, pero con un peso mayor en cuanto a la mortalidad.

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 2024.

Gráfico 12: Siniestros viales por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024

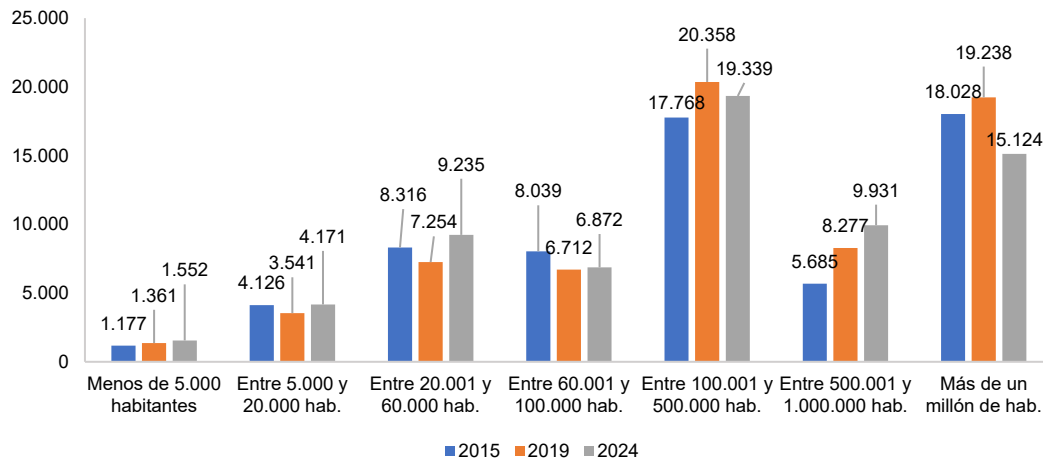


Gráfico 13: Personas fallecidas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.

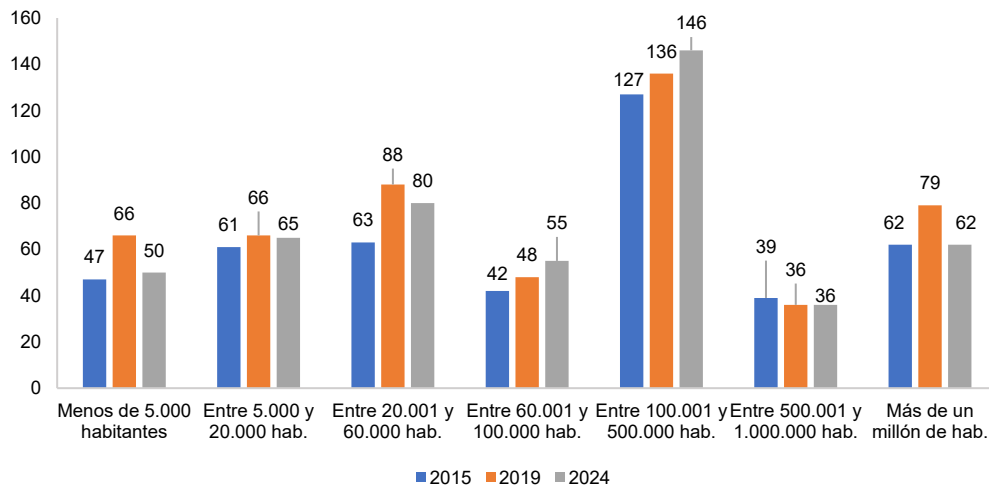
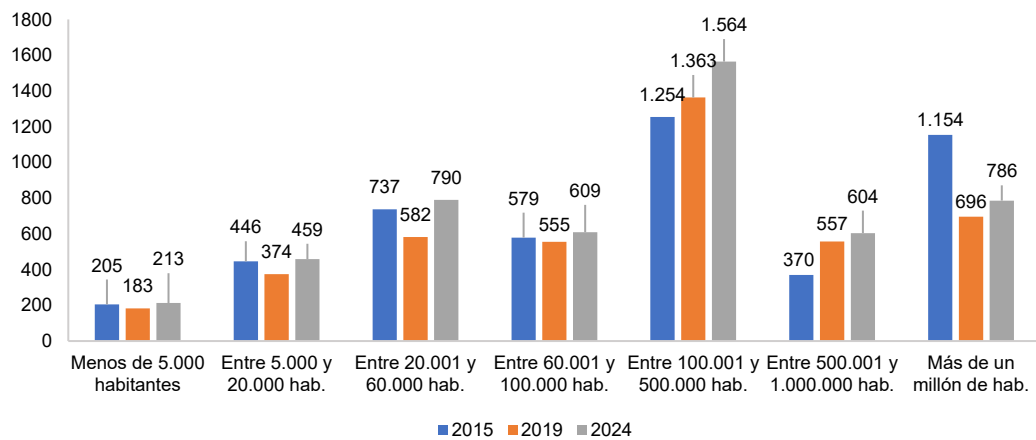


Gráfico 14: Personas heridas hospitalizadas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.



Las comunidades autónomas y provincias

En 2024, respecto a 2023, el número de personas fallecidas aumentó en 7 comunidades autónomas. Los mayores incrementos se registraron en Andalucía, con 48 fallecidos más, en la Región de Murcia, con 22 fallecidos más y en la comunidad foral de Navarra, con 10 fallecidos más.

Por el contrario, se produjeron descensos en 10 comunidades autónomas. Los mayores descensos se produjeron en Cataluña, con 32 fallecidos menos, en Extremadura, con 26 menos, y en Castilla la Mancha, con 17 menos.

Gráfico 15: Personas fallecidas y diferencia absoluta respecto a 2023 por comunidad autónoma, en vías interurbanas y urbanas. España, 2024.

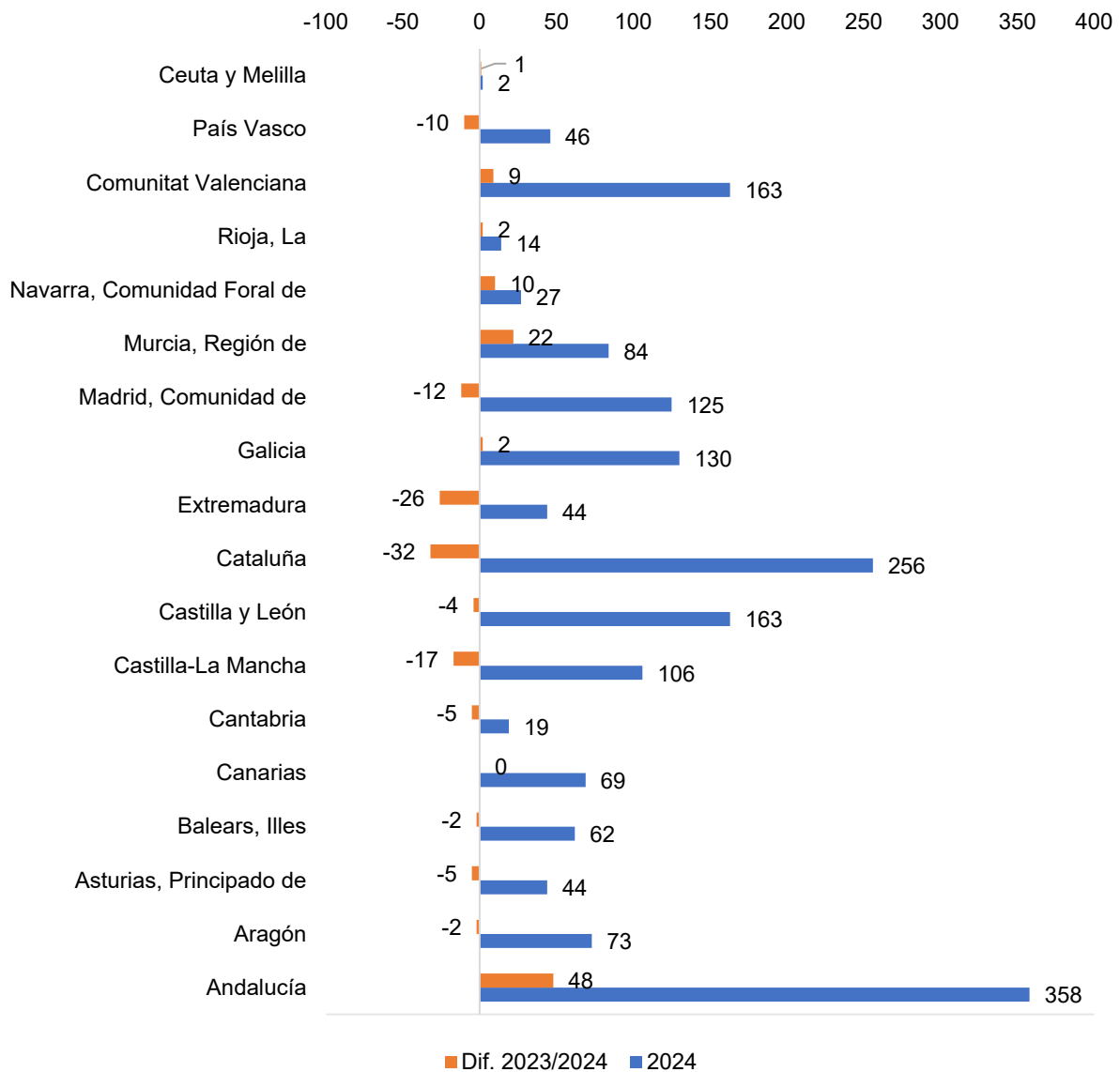


Tabla 10: Evolución de las personas fallecidas por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Araba/Álava	10	16	11	9	10	-38%	-6	11%	1	1%
Albacete	22	28	13	26	13	-54%	-15	-50%	-13	1%
Alicante/Alacant	62	80	65	60	67	-16%	-13	12%	7	4%
Almería	26	35	41	36	40	14%	5	11%	4	2%
Ávila	16	11	19	15	18	64%	7	20%	3	1%
Badajoz	37	34	28	42	26	-24%	-8	-38%	-16	1%
Balears (Illes)	53	49	38	64	62	27%	13	-3%	-2	3%
Barcelona	128	171	141	148	130	-24%	-41	-12%	-18	7%
Burgos	32	14	33	26	26	86%	12	0%	0	1%
Cáceres	17	16	13	28	18	13%	2	-36%	-10	1%
Cádiz	32	36	40	42	38	6%	2	-10%	-4	2%
Castellón/Castelló	28	25	32	21	30	20%	5	43%	9	2%
Ciudad Real	27	22	29	27	28	27%	6	4%	1	2%
Córdoba	26	38	36	24	32	-16%	-6	33%	8	2%
Coruña (A)	47	53	62	38	55	4%	2	45%	17	3%
Cuenca	16	8	23	21	16	100%	8	-24%	-5	1%
Girona	41	42	51	51	36	-14%	-6	-29%	-15	2%
Granada	43	25	38	35	56	124%	31	60%	21	3%
Guadalajara	11	6	9	11	17	183%	11	55%	6	1%
Gipuzkoa	38	23	23	33	21	-9%	-2	-36%	-12	1%
Huelva	23	22	24	23	24	9%	2	4%	1	1%
Huesca	17	29	28	21	20	-31%	-9	-5%	-1	1%
Jaén	23	24	22	20	32	33%	8	60%	12	2%
León	39	35	21	44	32	-9%	-3	-27%	-12	2%
Lleida	51	39	20	34	32	-18%	-7	-6%	-2	2%
Rioja (La)	20	18	12	12	14	-22%	-4	17%	2	1%
Lugo	22	22	20	20	21	-5%	-1	5%	1	1%
Madrid	111	159	125	137	125	-21%	-34	-9%	-12	7%
Málaga	46	56	60	70	65	16%	9	-7%	-5	4%
Murcia	44	54	59	62	84	56%	30	35%	22	5%
Navarra	26	31	37	17	27	-13%	-4	59%	10	2%
Ourense	11	15	14	27	19	27%	4	-30%	-8	1%
Asturias	36	31	34	49	44	42%	13	-10%	-5	2%
Palencia	6	12	12	4	10	-17%	-2	150%	6	1%
Palmas (Las)	22	32	31	36	36	13%	4	0%	0	2%
Pontevedra	43	37	27	43	35	-5%	-2	-19%	-8	2%
Salamanca	17	13	18	17	15	15%	2	-12%	-2	1%
Santa Cruz de Tenerife	40	42	37	33	33	-21%	-9	0%	0	2%
Cantabria	22	18	21	24	19	6%	1	-21%	-5	1%
Segovia	16	9	17	13	12	33%	3	-8%	-1	1%
Sevilla	43	68	72	60	71	4%	3	18%	11	4%
Soria	10	8	15	17	8	0%	0	-53%	-9	0%

	Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Tarragona	71	52	52	55	58	12%	6	5%	3	3%
Teruel	16	7	7	10	9	29%	2	-10%	-1	1%
Toledo	31	29	23	38	32	10%	3	-16%	-6	2%
Valencia/València	64	72	78	73	66	-8%	-6	-10%	-7	4%
Valladolid	24	18	23	17	18	0%	0	6%	1	1%
Bizkaia	19	26	21	14	15	-42%	-11	7%	1	1%
Zamora	21	16	21	14	24	50%	8	71%	10	1%
Zaragoza	38	27	45	44	44	63%	17	0%	0	2%
Ceuta	3	2	1	1	1	-50%	-1	0%	0	0%
Melilla	2	0	4	0	1	-	1	-	1	0%
Total	1.689	1.755	1.746	1.806	1.785	2%	30	-1%	-21	100%

Gráfico 16: Personas fallecidas según localización del siniestro vial. Año 2024

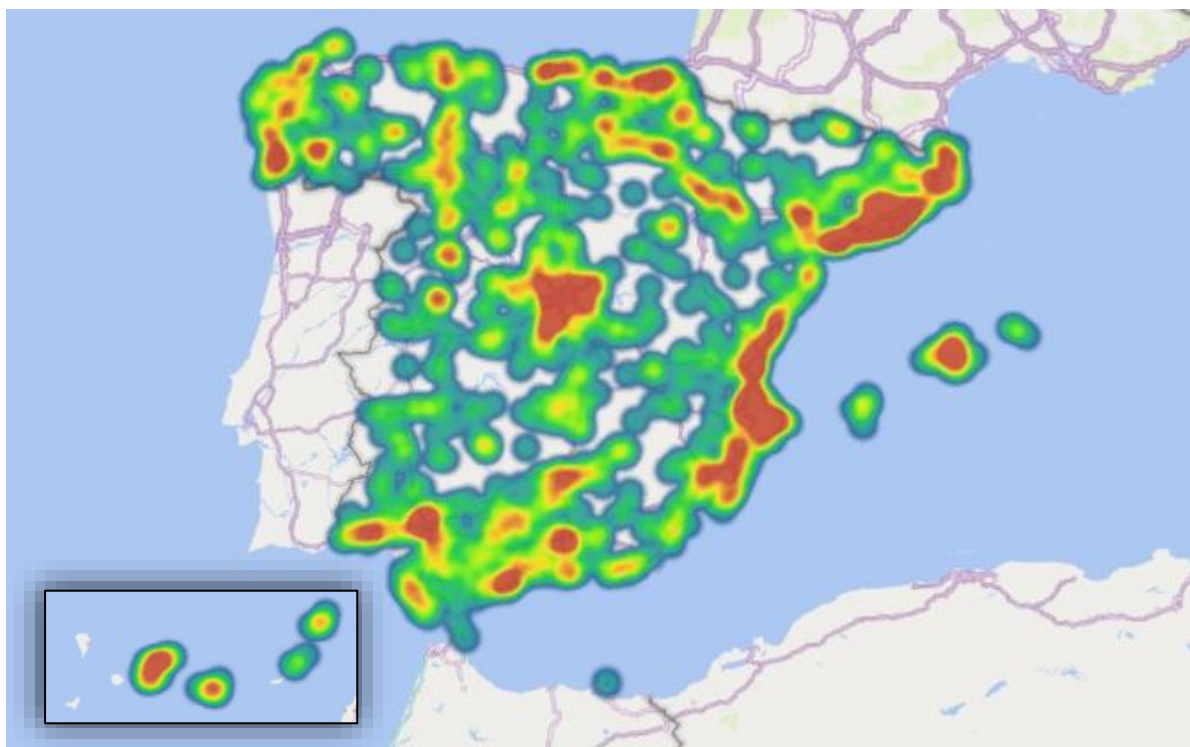


Gráfico 17: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías interurbanas. Año 2024

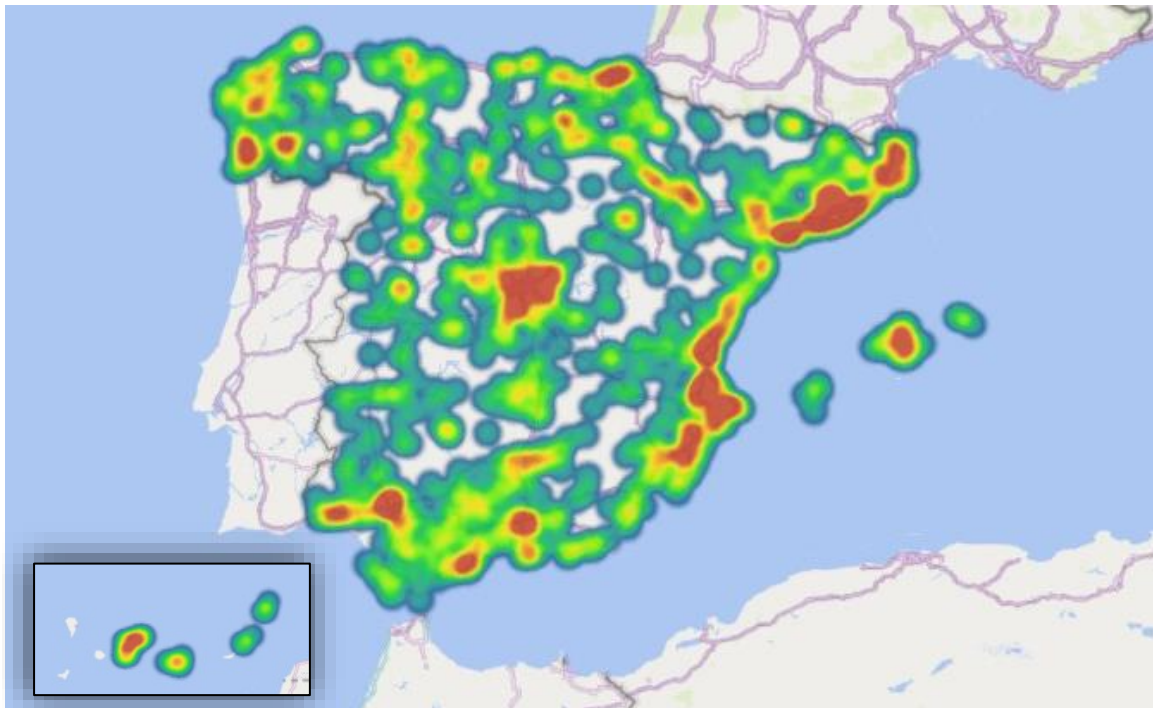


Gráfico 18: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías urbanas. Año 2024



Indicadores de exposición

Red viaria

Tabla 11: Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, años 2015, 2019, 2022 y 2023.

	Longitud (km) - Cifras absolutas				Diferencia 2023/2019		Diferencia 2023/2022		Distribución
	2015	2019	2022	2023	%	Absoluta	%	Absoluta	2023
Autopista de peaje	3.040	2.997	1.809	2.028	-32%	-969	12%	219	1%
Autovía y autopista libre	12.296	12.725	14.047	13.858	9%	1133	-1%	-189	8%
Carreteras multicarril	1.686	1.665	1.810	1.780	7%	115	-2%	-30	1%
Resto de vías	148.981	148.082	148.329	148.039	0%	-43	-0,2%	-290	89%
Total	166.003	165.469	165.995	165.705	0,1%	236	-0,2%	-290	100%

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

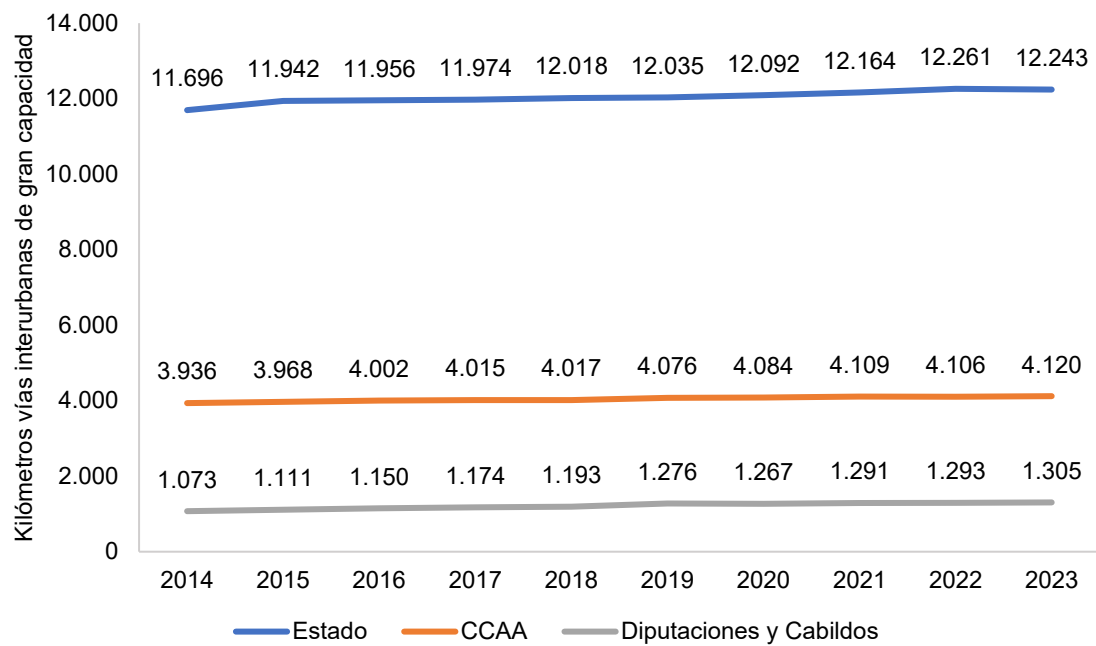
Tabla 12: Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2023

	Longitud (km) - Cifras absolutas			
	Estado	CCAA	Diputaciones y cabildos	Total
Autopista de peaje	1.351	427	251	2.029
Autovía y autopista libre	10.395	2.831	633	13.859
Carreteras multicarril	497	862	421	1.780
Resto de vías	14.231	67.132	66.676	148.039
Total	26.474	71.252	67.981	165.707

Nota: El total mostrado no coincide con el de la tabla anterior porque procede de desgloses distintos de las tablas publicadas por el Ministerio, que no coinciden en origen.

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2023.

Gráfico 19: Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, años 2014 - 2023.

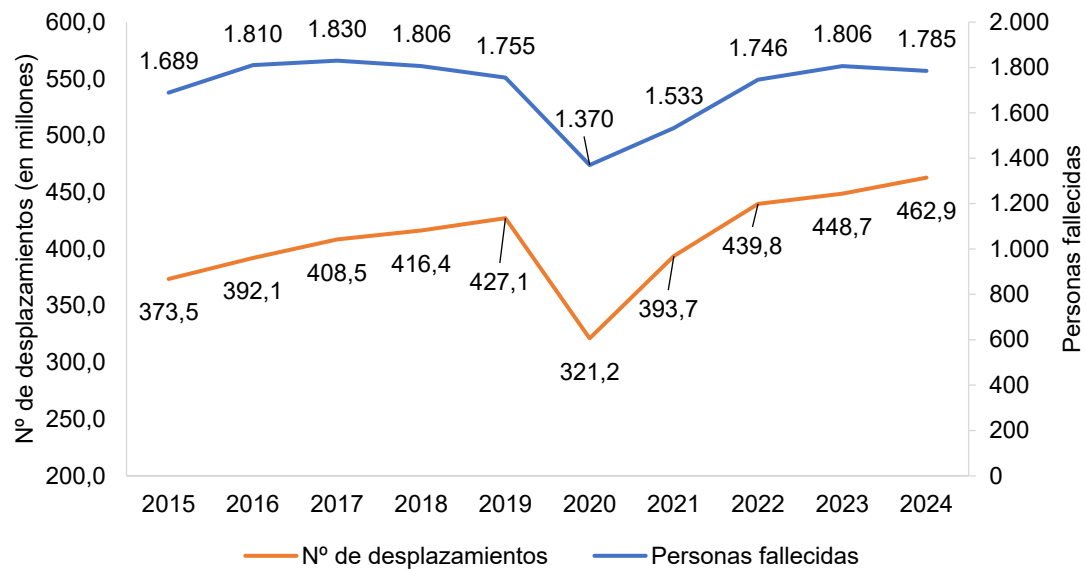


Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2023

Movimientos de largo recorrido

En función de la movilidad, entre 2015 y 2024 el número de personas fallecidas aumentó de 1.689 a 1.785, lo que supone un incremento del 5,68%. En el mismo periodo, el número de desplazamientos creció de 373,5 millones a 462,9 millones, con un aumento del 23,93%.

Gráfico 20: Evolución de los movimientos de largo recorrido y el número de personas fallecidas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.



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 1% entre 2024 y 2023 y un aumento del 4% entre 2024 y 2019.

Tabla 13: Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Tráfico - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
Tráfico vehículo-km 10 ⁶	230.840,0	252.054,8	254.458,6	260.298,5	262.019,9	4%	9.965	1%	1.721

Medios de transporte

Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas

El medio de desplazamiento en los siniestros viales

El medio de desplazamiento con mayor porcentaje de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en 2024 es la motocicleta, con un 31%. Esta proporción ha ido manteniéndose más o menos constante en la última década, ahora bien, en comparación al 2020 ha aumentado un 45% respecto al 2024 en cifras absolutas, alcanzando máximo histórico. Además, comparando las cifras registradas con las del año 2019 se observa un aumento del 13%, pasando de 3.146 (30% del total) a 3.566 (31% del total).

Por otro lado, se observa un ligero descenso en el porcentaje de personas fallecidas y heridas hospitalizadas que viajaban en turismo, pasando del 32% en 2015 al 28% en 2024. Respecto a 2019, las cifras en términos absolutos muestran un incremento del 4%, al pasar de 3.079 a 3.208 personas.

En cuanto a los colectivos y medios vulnerables, los peatones, con el 18% del total en 2024 (2.095 personas), aumentan respecto a 2019 (1%; 2.069) pero disminuyen en comparación con 2015 (11%; 2.366). La bicicleta alcanza el 7% del total en 2024 (842 personas), lo que supone un incremento del 16% respecto a 2019 (726 personas; 7% del total) y del 19% respecto a 2015 (710 personas; 6% del total). Cabe destacar la irrupción de las personas víctimas en VMP en los últimos 5 años, que alcanzan en 2024 el 4% del total (478 personas), manteniendo una tendencia ascendiente. El porcentaje de víctimas en autobús, camión y furgoneta desciende ligeramente dentro del periodo analizado, sin identificarse variaciones significativas.

Gráfico 21: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, años 2015-2024.

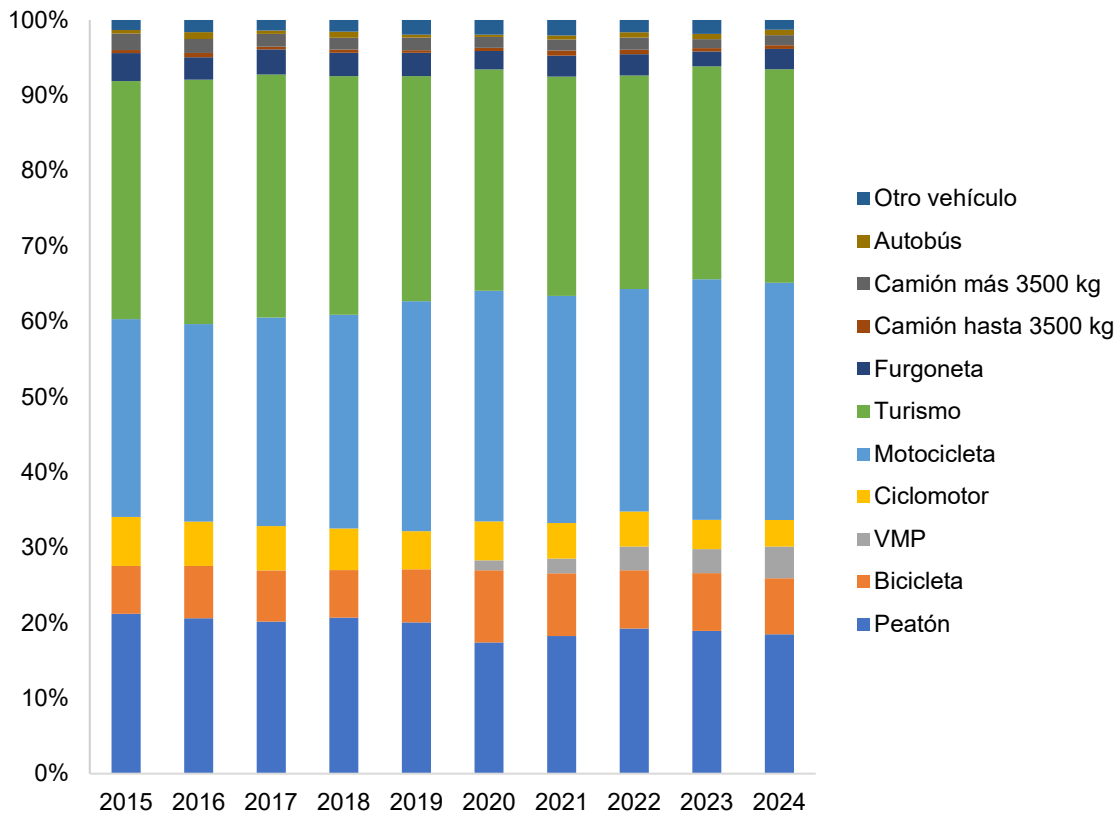


Gráfico 22: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas de los colectivos vulnerables. España, años 2015-2024.

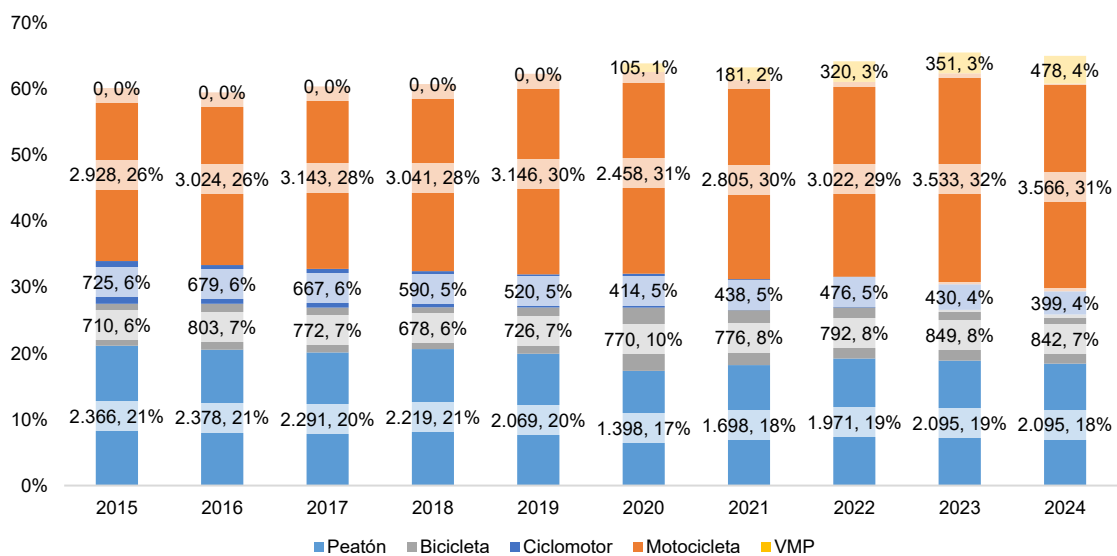


Gráfico 23: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en Turismos y Furgonetas. España, años 2015-2024.

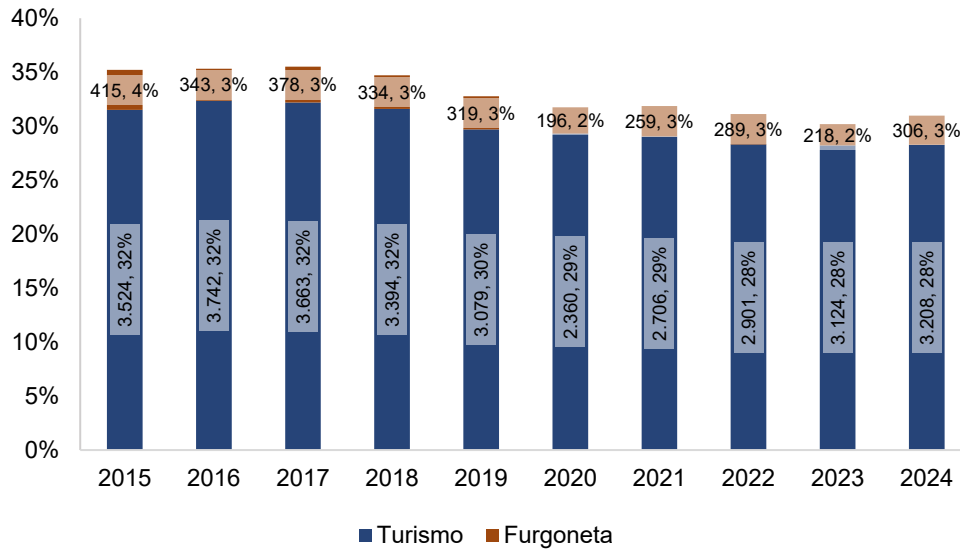
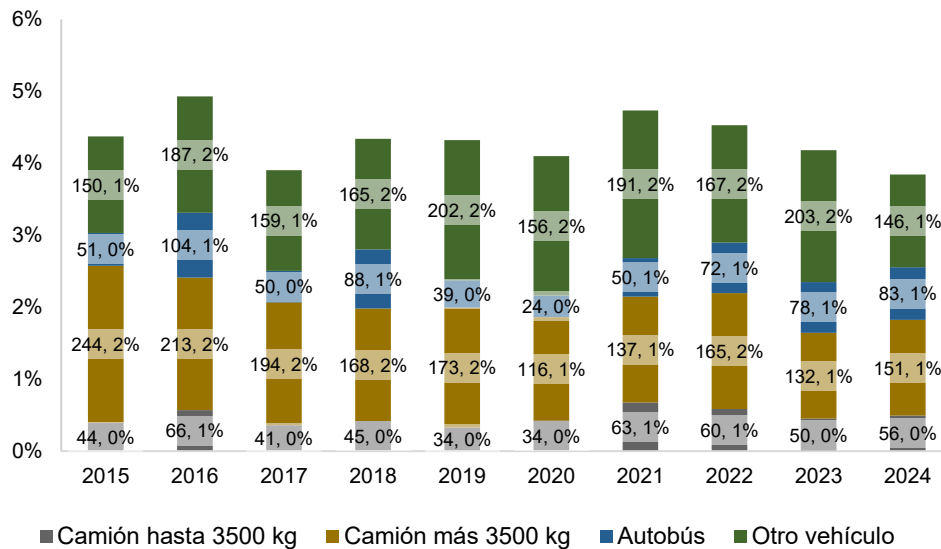


Gráfico 24: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en autobuses, camiones y otros vehículos. España, años 2015-2024.



El turismo es el medio de desplazamiento que concentra el mayor número de víctimas mortales en siniestros, con 698 personas fallecidas, un 39% del total en 2024. No obstante, se observa un descenso en proporción respecto a 2015, cuando las 693 personas fallecidas en turismos representaban el 41% del total.

Junto con la reducción del peso relativo de los turismos en la siniestralidad mortal, la tendencia más destacable es el aumento de los denominados medios vulnerables: peatones, ciclistas, personas usuarias de VMP, personas usuarias de ciclomotores y motociclistas. El porcentaje de fallecidos en estos medios ha aumentado del 48% en 2015 al 51% en 2024. Dentro de este grupo, el peso de los peatones ha descendido ligeramente hasta el 18% en 2024, frente al 22% en 2015, mientras que ciclomotores y motocicletas han pasado del 22% al 27% en el mismo periodo. El número de personas fallecidas en ciclomotores y motocicletas ha aumentado de 385 en 2015 a 478 en 2024 (un +24%). Por su parte, en 2024 hubo 90 ciclistas (5% del total) y 19 usuarios de VMP (1%) fallecidos.

En los medios de desplazamiento distintos a turismos y colectivos vulnerables, se mantiene la tendencia ascendente en furgonetas. En 2024 fallecieron 89 personas en furgonetas (5% del total) y 39 en camiones de más de 3.500 kg (2%).

En cuanto a los autobuses, en 2024 fallecieron 6 personas, la misma cifra que en 2023, manteniéndose en niveles muy bajos y estables en todo el periodo analizado.

Gráfico 25: Evolución de la distribución de personas fallecidas de los colectivos vulnerables. España, años 2015-2024.



Gráfico 26: Evolución de la distribución de personas fallecidas en turismos y furgonetas. España, años 2015-2024

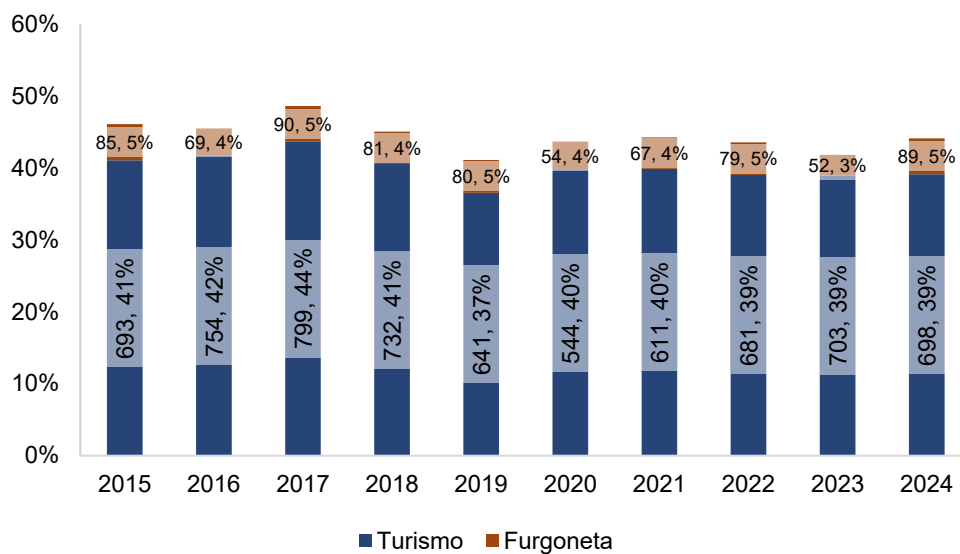
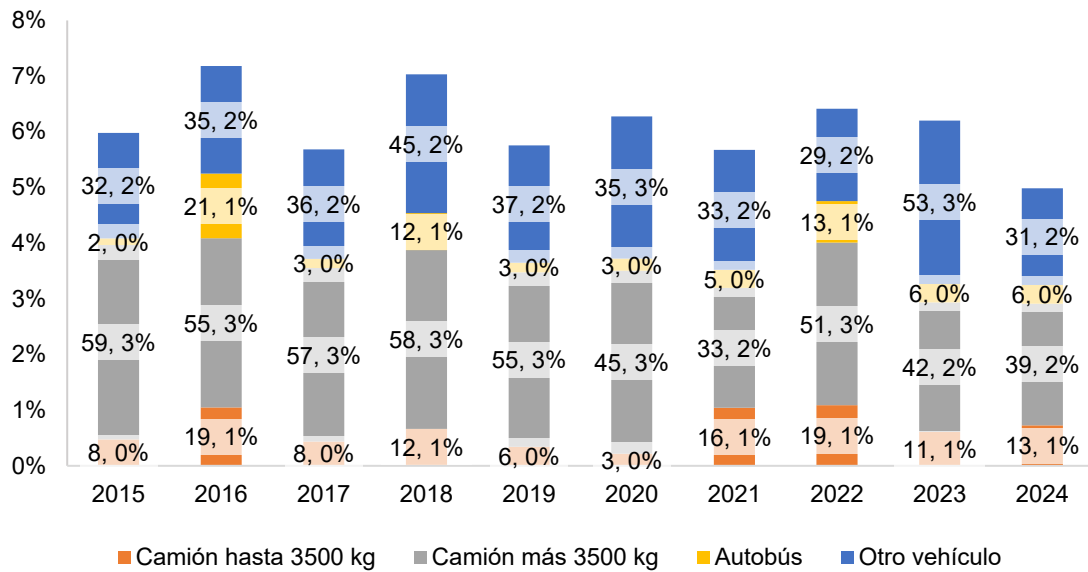
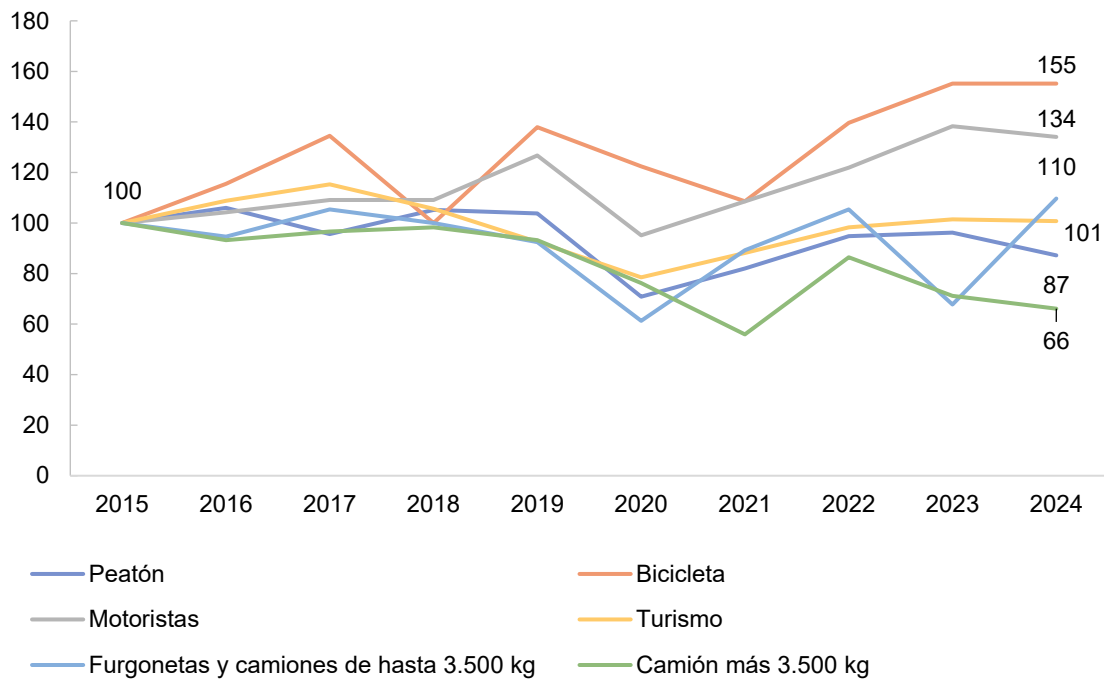


Gráfico 27: Evolución de la distribución de personas fallecidas en autobuses, camiones y otros vehículos. España, años 2015-2024.



Si estandarizamos a 100 el número de personas fallecidas en 2015, los valores en 2024 expresan el cambio en porcentaje respecto a ese año. En 2024, los ciclistas son los que muestran la peor evolución, con un índice de 155, seguidos de los motoristas (134). En el extremo opuesto se sitúan los camiones de más de 3.500 kg, con un valor de 66, y los turismos, con 101. Los peatones presentan una evolución descendente, con un índice de 87.

Gráfico 28: Evolución de las personas fallecidas por medio de desplazamiento. Base 2015=100. España, años 2015-2024.



En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de las personas fallecidas en 2024:

- Entre 0 y 14 años, las víctimas mortales se concentran principalmente como peatones (8 fallecidos, 0,4% sobre el total) y, también en usuarios de turismo (16 fallecidos, 1% sobre el total).
- A partir de los 15 años se observa un incremento en el número de personas fallecidas en motocicleta, alcanzando los 116 casos (6 % del total) en el grupo de 45 a 54 años. Este es, además, el único grupo de edad en el que las muertes en motocicleta superan a las registradas en turismos.
- Los grupos de edad superiores a los 45 años presentan la mayor proporción de fallecidos en bicicleta en comparación con otros grupos etarios, alcanzando las 19 víctimas mortales (1% del total) en las personas de 55 a 64 años.
- Los mayores de 65 años presentan porcentajes muy elevados como peatones, alcanzando 71 fallecidos (4% del total) en el grupo etario de 75 a 84 años y 49 fallecidos (3% del total) en más de 85 años.

Gráfico 29: Distribución porcentual del número de personas fallecidas colectivos y medios vulnerables según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.

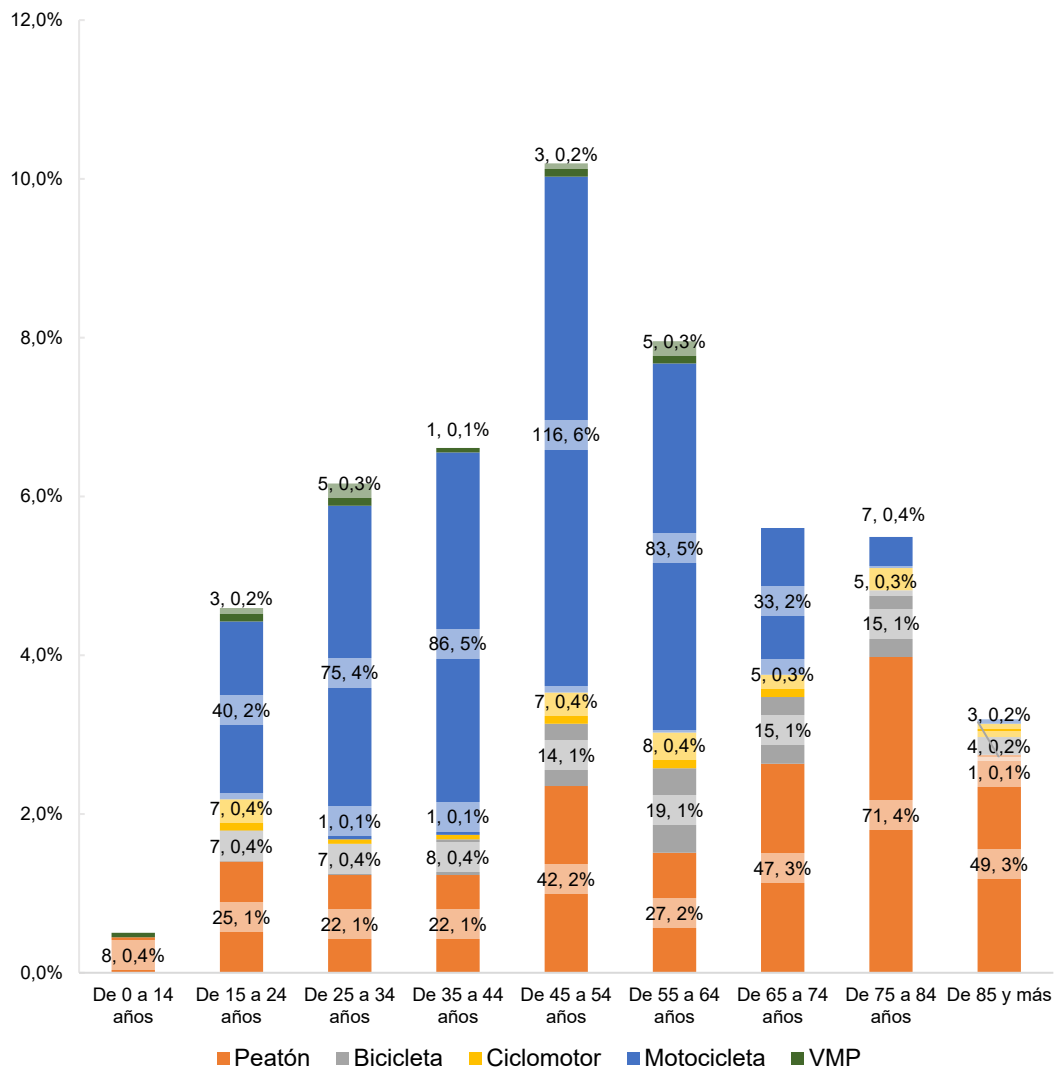


Gráfico 30: Evolución de las personas fallecidas en turismos y furgonetas según medio de desplazamiento y edad. España, año 2024.

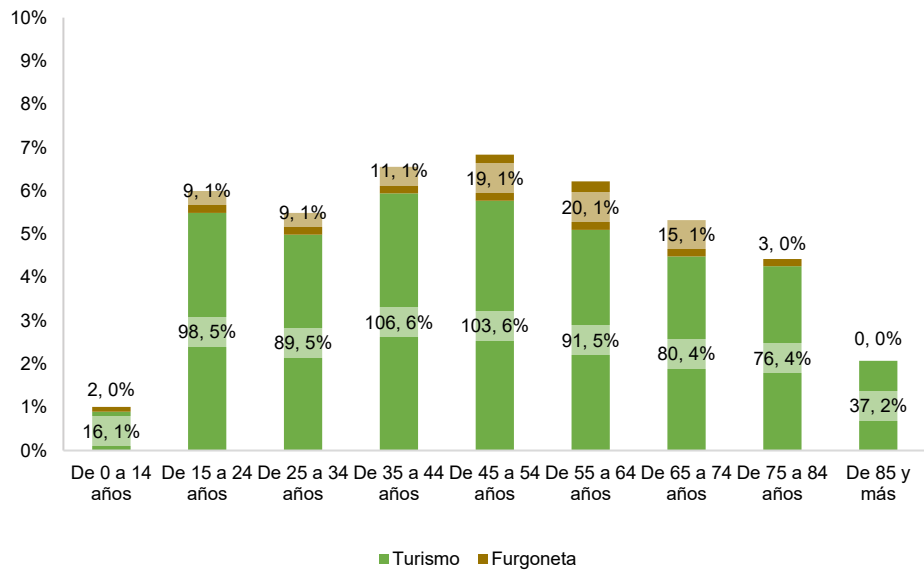


Gráfico 31: Evolución de las personas fallecidas en autobuses, camiones y otros vehículos por medio de desplazamiento y edad. España, año 2024.

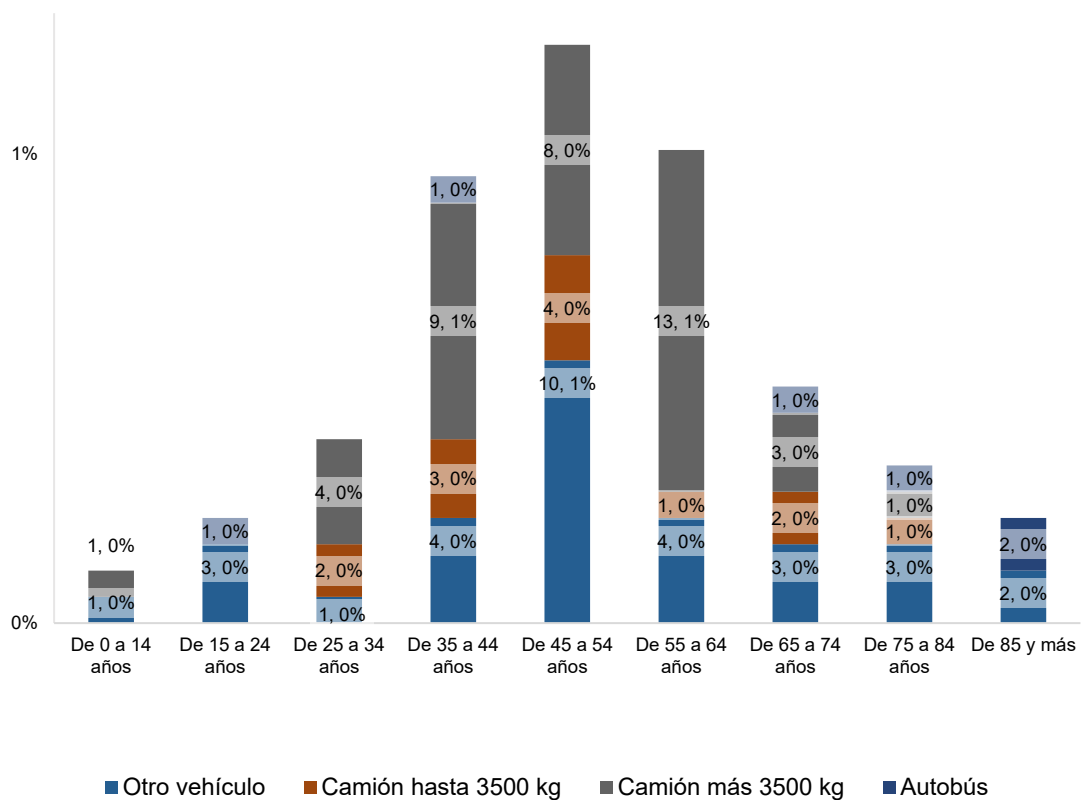


Gráfico 32: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas colectivos y medios vulnerables por medio de desplazamiento. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

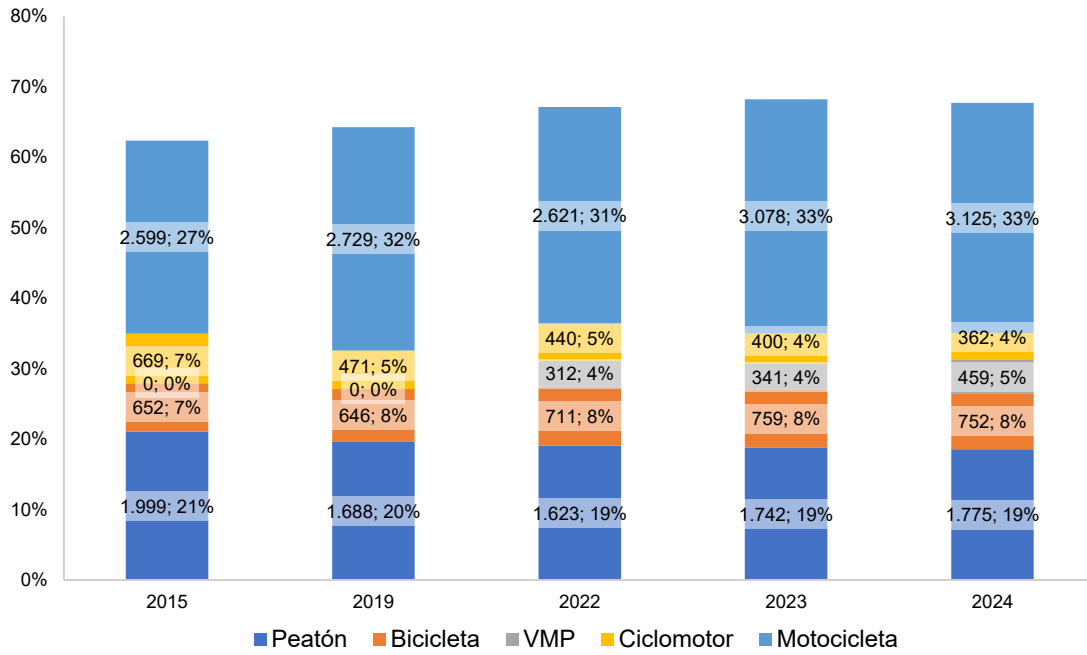


Gráfico 33: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas en turismos y furgonetas por medio de desplazamiento. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

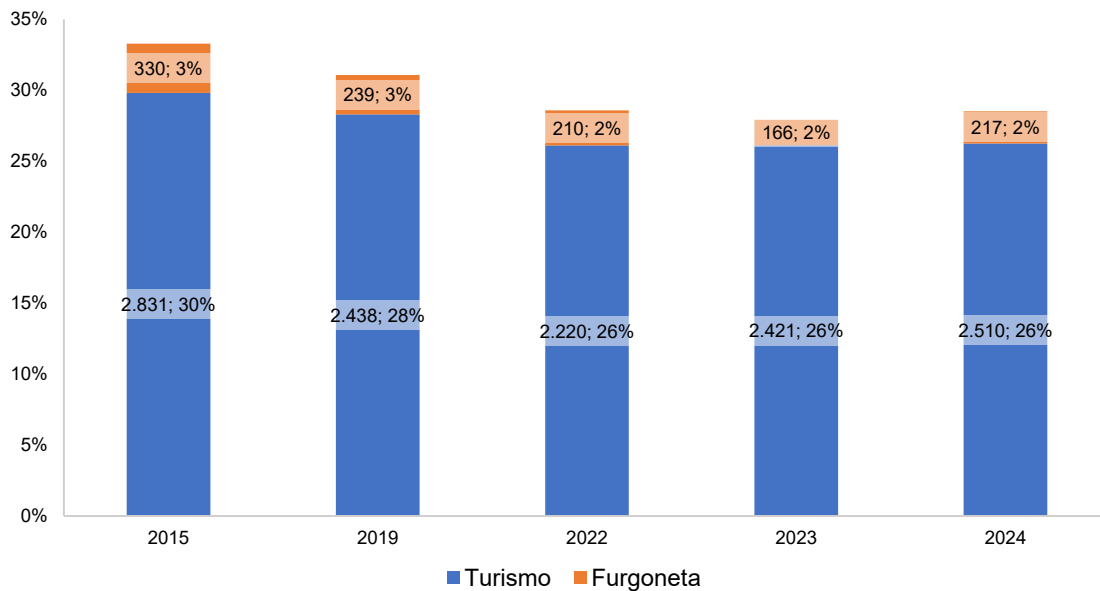


Gráfico 34: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas en autobuses, camiones y otros vehículos por medio de desplazamiento. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

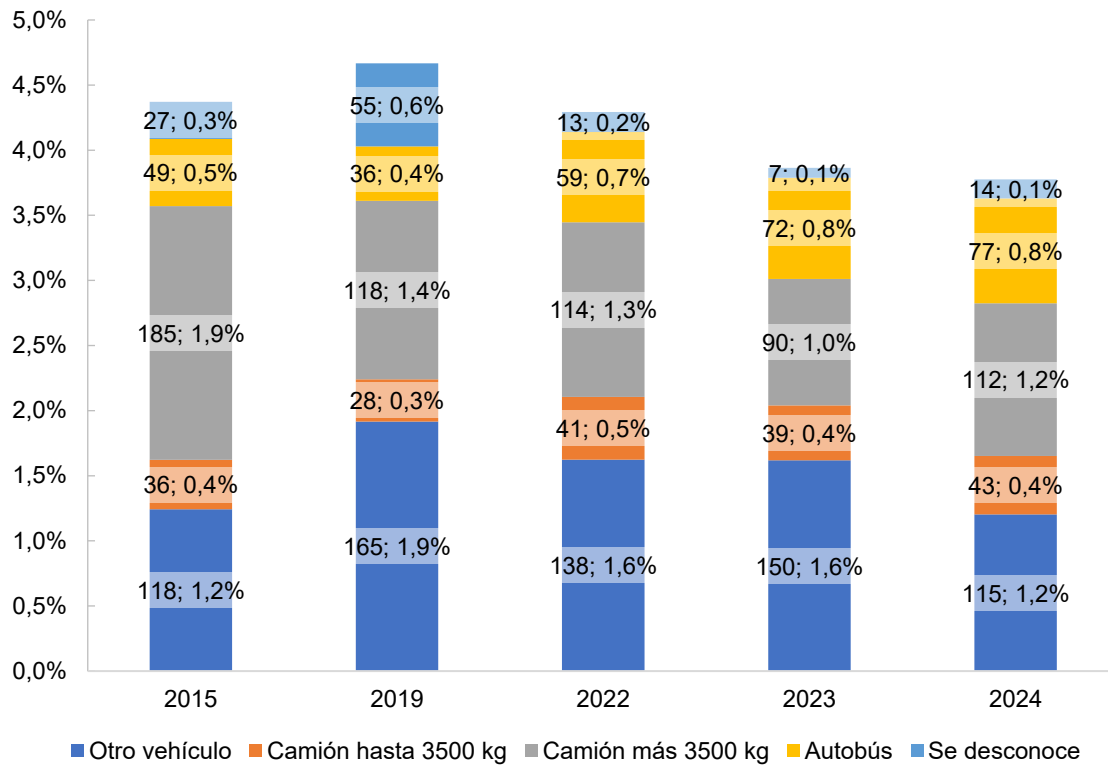


Gráfico 35: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas según medio de desplazamiento y edad. Base 2015=100. España, 2024.

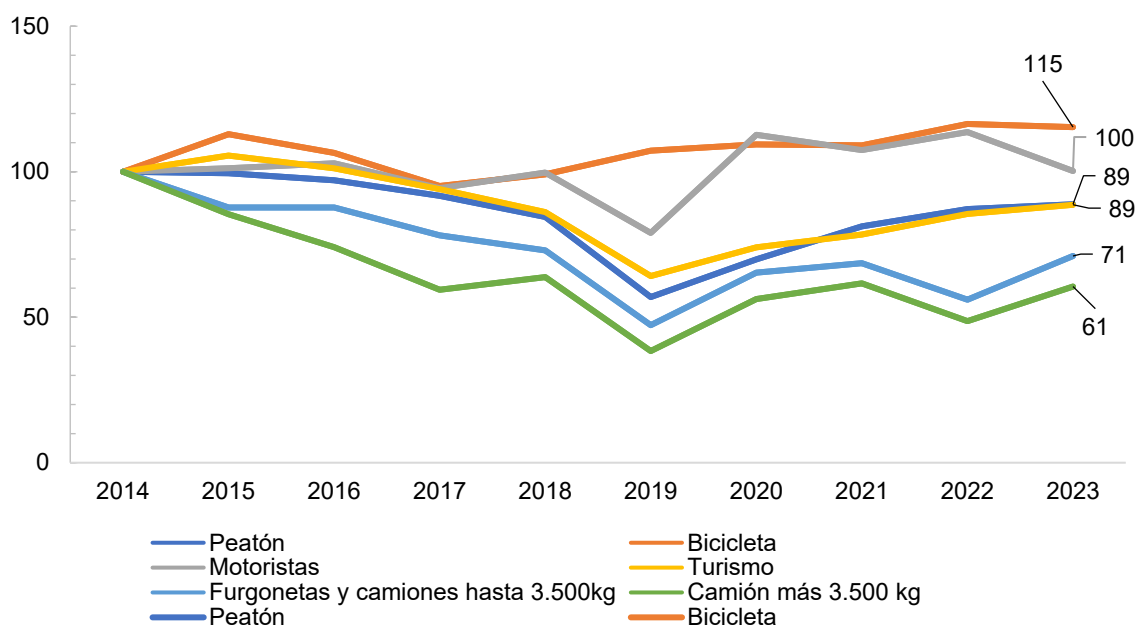


Gráfico 36: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas en colectivos y medios vulnerables según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.

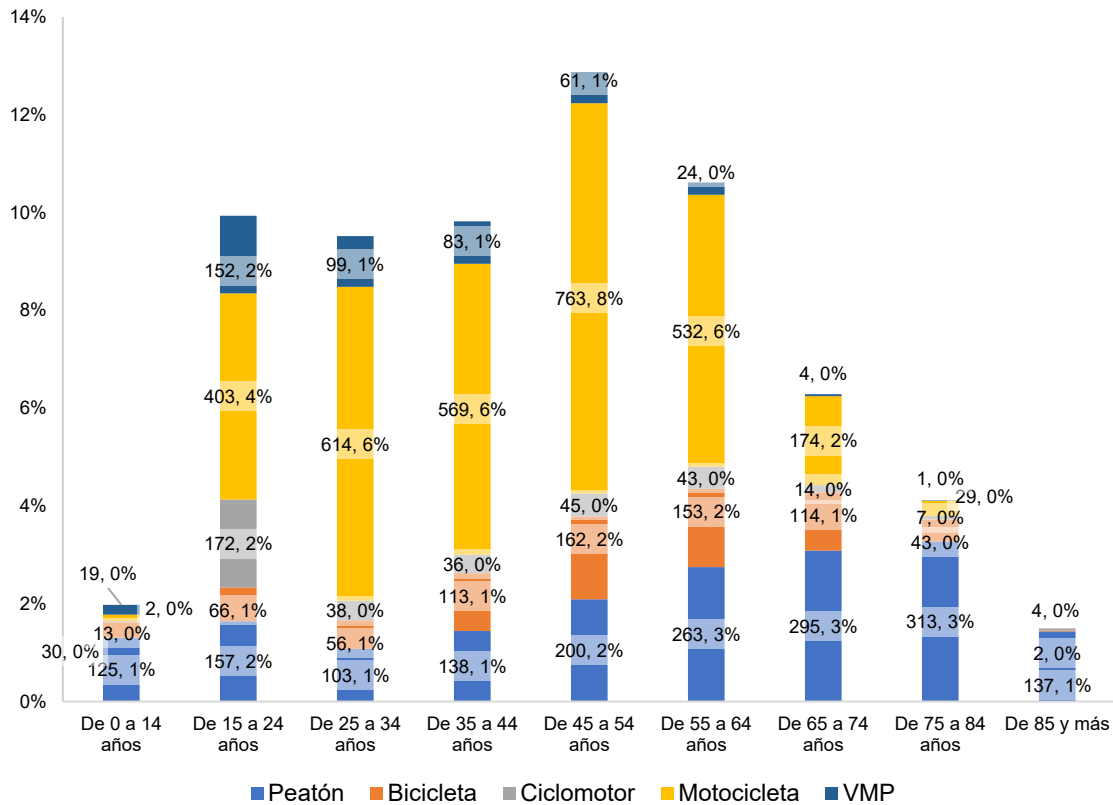


Gráfico 37: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas en turismos y furgonetas según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.

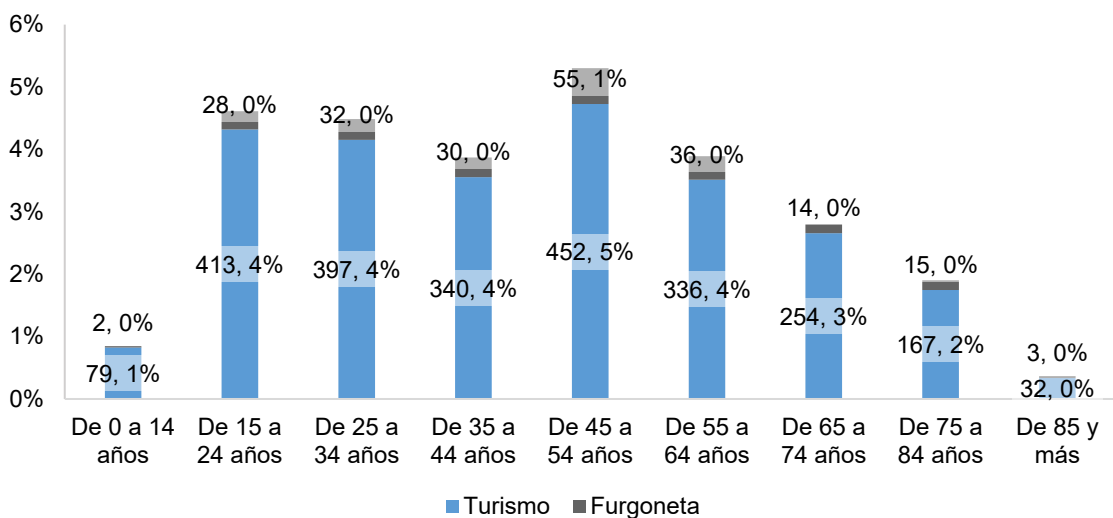
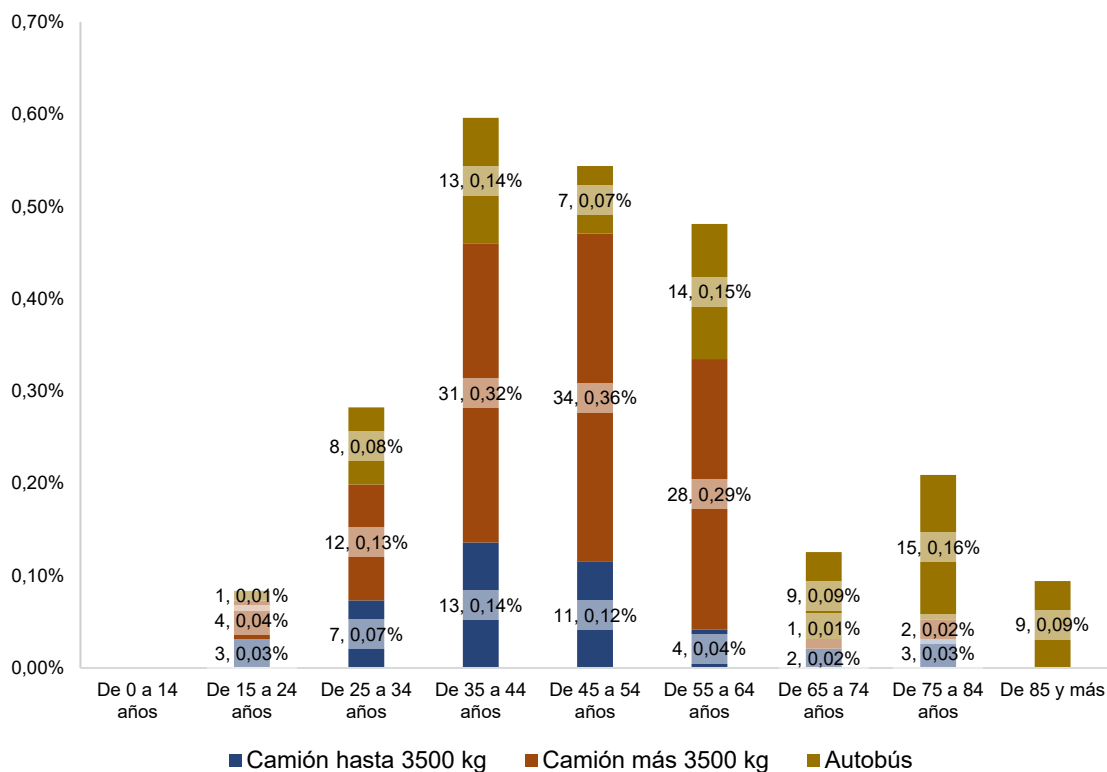


Gráfico 38: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas en autobuses, camiones y otros vehículos según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.



Peatones

En 2024 fallecieron 320 peatones, lo que representa el 18% del total de personas fallecidas (eran el 22% en 2019). Respecto a 2019, ha habido 61 peatones fallecidos menos (-16%), con diferencias según el tipo de vía: 21 menos en vías interurbanas (-16%) y 40 menos en vías urbanas (-16%).

Además, 1.775 peatones resultaron heridos hospitalizados y 11.290 heridos no hospitalizados. La gran mayoría de los siniestros con peatones se produjo en vías urbanas (94%), que concentraron también la mayor parte de los peatones fallecidos (65%) y de los heridos hospitalizados (89%).

En cambio, en las vías interurbanas, aunque los siniestros con víctimas en peatones representaron solo el 6% del total, concentraron el 35% de los peatones fallecidos, lo que confirma que los atropellos en este tipo de vías son especialmente graves.

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

Gráfico 39: Evolución de los peatones fallecidos en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

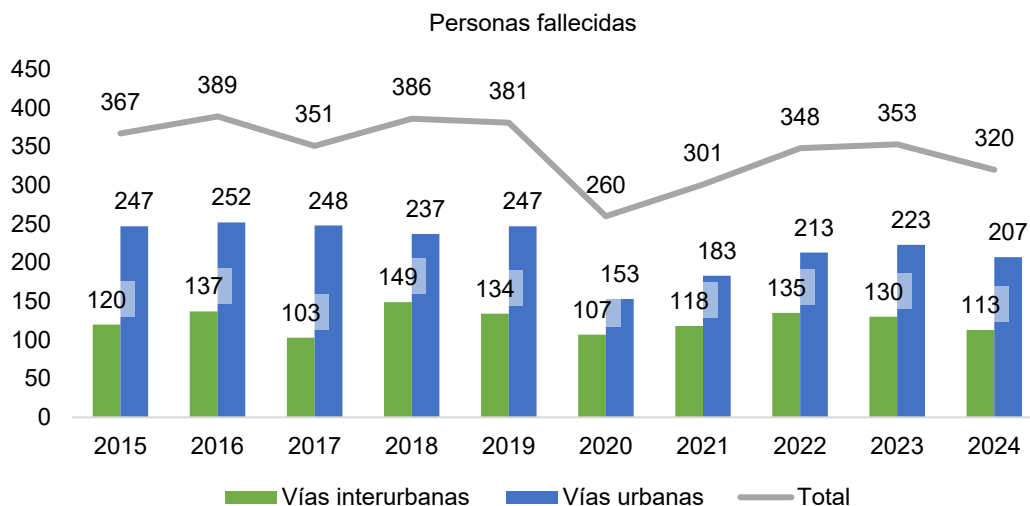


Gráfico 40: Evolución de los peatones heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

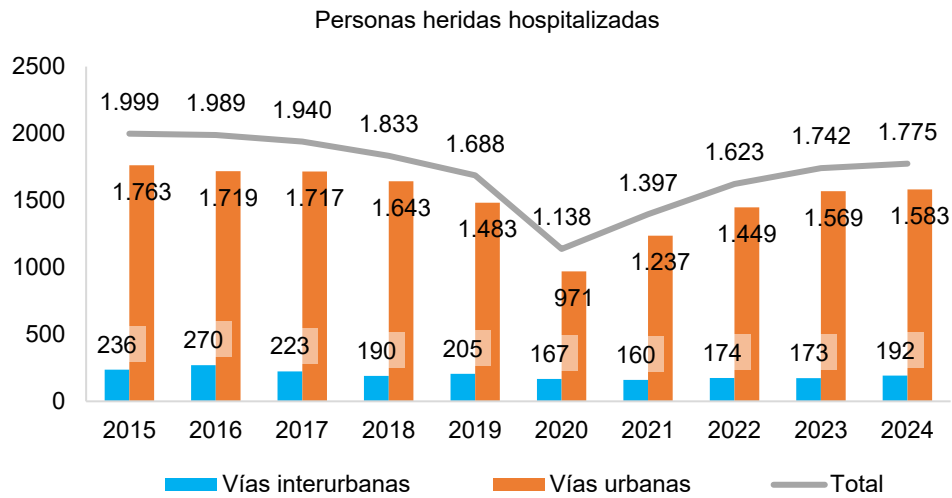


Tabla 14: Siniestros viales con peatones implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

	Peatones							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	13.024	320	1.775	11.290	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías interurbanas	791	113	192	521	6%	35%	11%	5%
Vías urbanas	12.233	207	1.583	10.769	94%	65%	89%	95%

Bicicletas

En 2024 fallecieron 90 personas usuarias de bicicleta, 10 más que en 2019. Por tipo de vía, se registraron 16 ciclistas fallecidos más en vías interurbanas y 6 menos en vías urbanas respecto a ese año.

A su vez, 739 personas usuarias de bicicleta resultaron heridas hospitalizadas y 6.878 fueron heridas no hospitalizadas. Los siniestros con víctimas con bicicletas se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (72% del total de siniestros), aunque el mayor número de personas fallecidas se concentró en vías interurbanas (69% frente al 31% en vías urbanas).

Gráfico 41: Evolución de las personas fallecidas en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

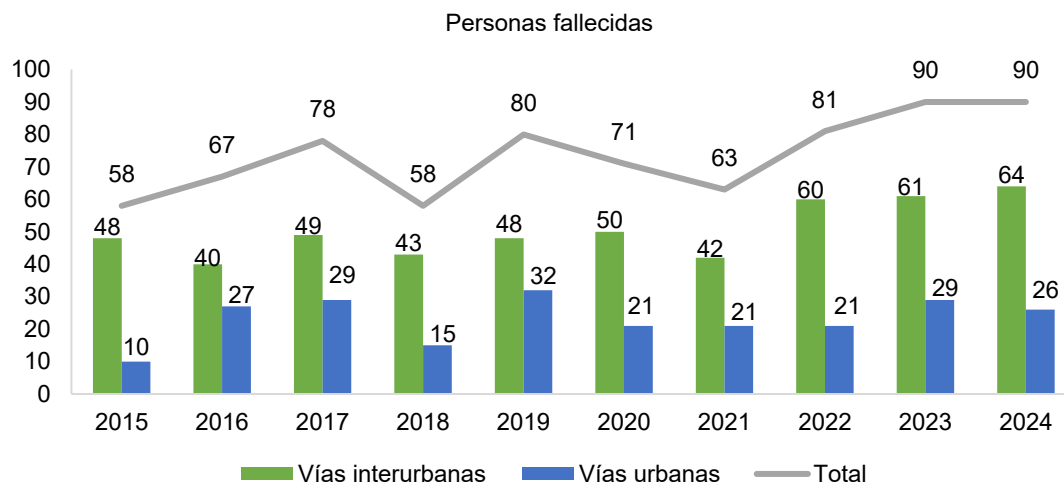


Gráfico 42: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

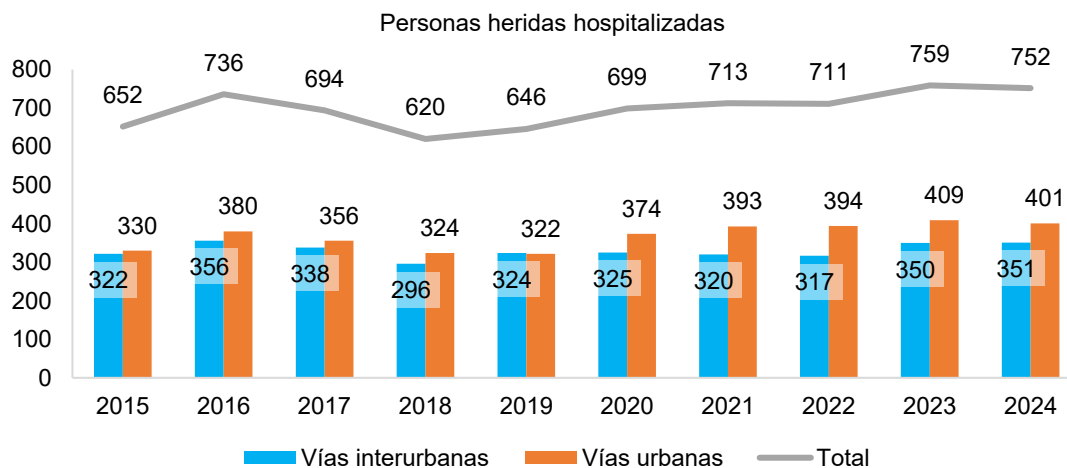


Tabla 15: Siniestros viales con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

	Bicicletas							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	8.044	90	752	6.939	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías interurbanas	2.288	64	351	2.010	28%	71%	47%	29%
Vías urbanas	5.756	26	401	4.929	72%	29%	53%	71%

Vehículos de Movilidad Personal

En 2024 fallecieron 19 personas usuarias de vehículos de movilidad personal (VMP), casi el doble que en 2023 (10 fallecidos). Asimismo, 459 personas resultaron heridas hospitalizadas y 6.427 personas heridas no hospitalizadas.

La gran mayoría de los siniestros con víctimas se produjeron en vías urbanas (97%), concentrando también la mayor parte de las víctimas: 15 personas fallecidas, 435 personas heridas hospitalizadas y 6.235 personas heridas no hospitalizadas. En vías interurbanas se registraron 4 personas fallecidas, 24 heridas hospitalizadas y 192 heridas no hospitalizadas, lo que representa el 3% de los siniestros, pero el 21% de los fallecidos, evidenciando su mayor gravedad relativa.

Gráfico 43: Evolución de las personas fallecidas en vehículos de movilidad personal en vías interurbanas y urbanas. España, 2020-2024

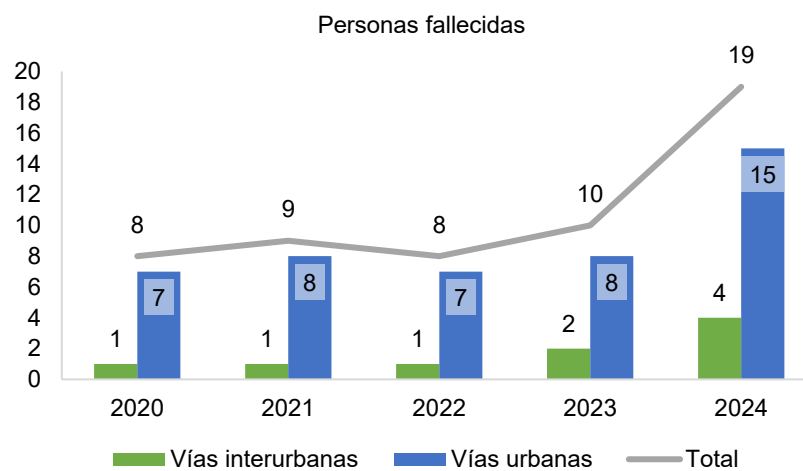


Gráfico 44: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en vehículos de movilidad personal en vías interurbanas y urbanas. España, 2020-2024

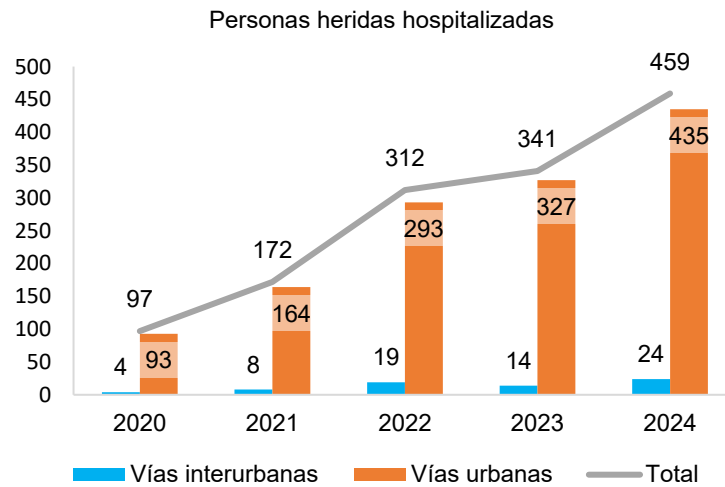


Tabla 16: Siniestros viales con vehículos de movilidad personal implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

	Vehículos de movilidad personal							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	7423	19	459	6.427	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías interurbanas	219	4	24	192	3%	21%	5%	3%
Vías urbanas	7.204	15	435	6.235	97%	79%	95%	97%

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.

Ciclomotores

En 2024 fallecieron 37 ciclistas, 12 menos que en 2019 (49). El número de personas heridas hospitalizadas en ciclomotor se redujo un 23%, pasando de 471 en 2019 a 362 en 2024.

Los siniestros viales con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 4.766. La mayoría se produjeron en vías urbanas (88%), que concentraron también la mayor parte de las personas heridas hospitalizadas (76%) y no hospitalizadas (88%). En el caso de las personas fallecidas, el reparto fue algo mayor en vías urbanas (23) que en interurbanas (14).

La evolución en el número de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en ciclomotores mantiene la tendencia descendente observada desde 2015, con un descenso acusado en 2020 por la pandemia de COVID-19, si bien en los últimos tres años se aprecia cierta estabilización en las cifras.

Gráfico 45: Evolución de las personas fallecidas en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

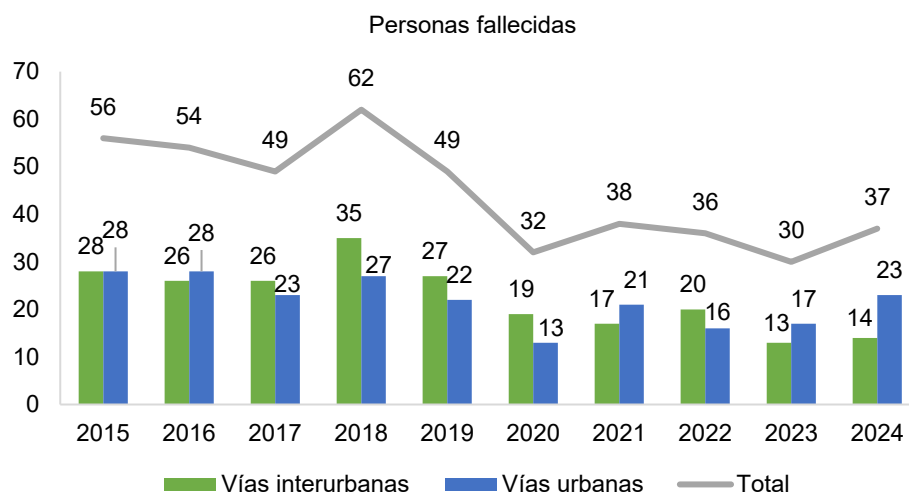


Gráfico 46: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

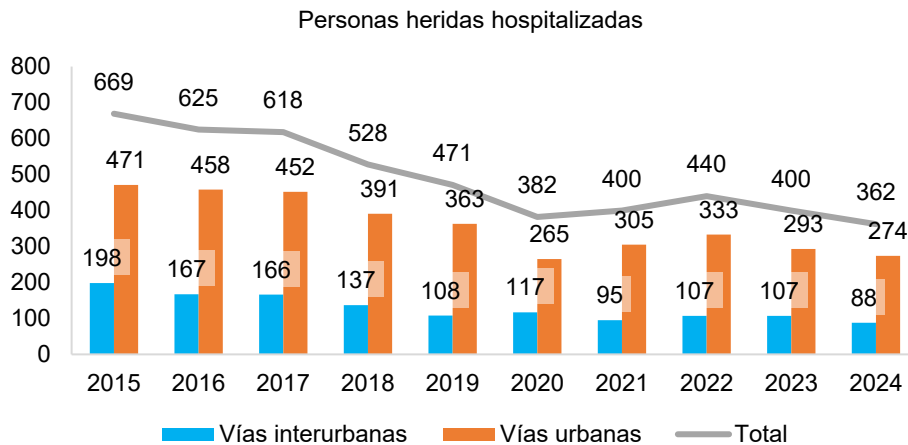


Tabla 17: Siniestros viales con ciclomotores implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

	Ciclomotores							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	4.766	37	362	4.577	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías interurbanas	588	14	88	540	12%	38%	24%	12%
Vías urbanas	4.178	23	274	4.037	88%	62%	76%	88%

Motocicletas

En 2024 fallecieron 441 personas usuarias de motocicletas, lo que supone un 6% más que en 2019 (417). En las vías interurbanas se registraron 323 fallecidos, un 11% más que en 2019 (291), mientras que en vías urbanas fallecieron 118 personas, lo que representa un 6% menos que en 2019 (126).

Las personas usuarias de motocicletas participaron en el 28% del total de siniestros viales con víctimas en 2024, es decir, en 28.110 siniestros. El 73% de estos siniestros se produjeron en vías urbanas, donde se concentraron el 54% de las personas motoristas heridas hospitalizadas y el 74% de las no hospitalizadas. En cuanto a las lesiones mortales, la mayoría ocurrieron en vías interurbanas, que representaron el 73% de los fallecidos.

La evolución de las personas fallecidas muestra un repunte sostenido desde 2021, tras el descenso de 2020 por la pandemia, aunque con una ligera caída en 2024 respecto a 2023. La tendencia en el número de personas hospitalizadas es paralela, con un total de 3.125 heridos hospitalizados en 2024, lo que supone un 15% más que en 2019 (2.729).

Gráfico 47: Evolución de las personas fallecidas en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

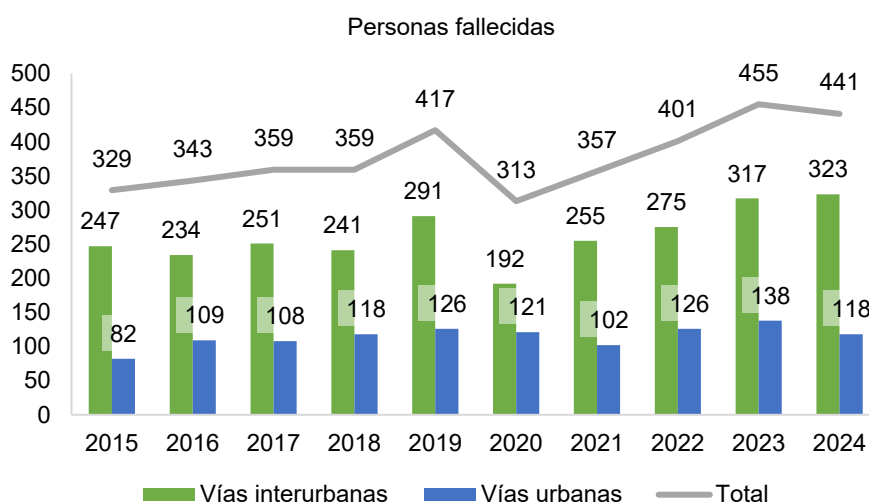


Gráfico 48: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

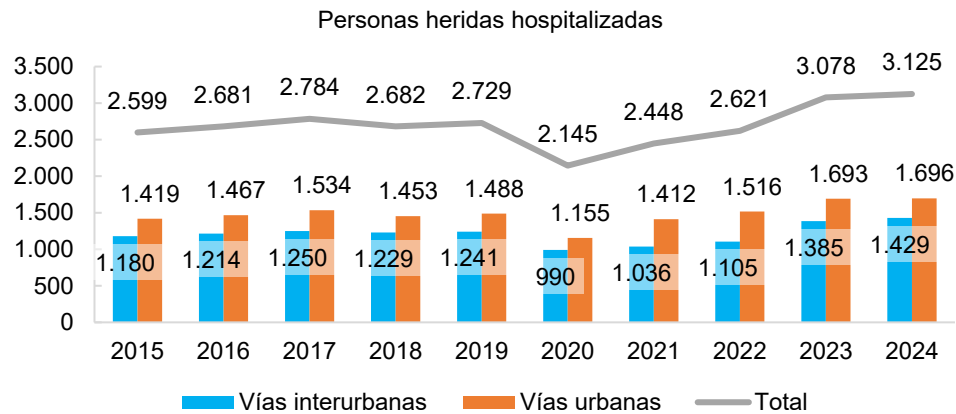


Tabla 18: Siniestros viales con motocicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

	Motocicletas							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	28.110	441	3.125	26.094	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías interurbanas	7.637	323	1.429	6.656	27%	73%	46%	26%
Vías urbanas	20.473	118	1.696	19.438	73%	27%	54%	74%

Turismos

En 2024 fallecieron 1.785 personas en siniestros viales, de las cuales 698 (39%) viajaban en turismo, como personas conductoras o pasajeras. En vías interurbanas se registraron 617 fallecidos en turismos, lo que supone un incremento del 7% respecto a 2019 (579 fallecidos). En vías urbanas, por su parte, el número de personas fallecidas pasó de 62 en 2019 a 81 en 2024, es decir, 19 más.

Las personas usuarias de turismos estuvieron implicadas en 74.115 siniestros viales con víctimas en 2024, lo que representa que estuvieron involucrados el 73% del total de siniestros. De ellos, el 63% del total de siniestros con víctimas se produjeron en vías urbanas; sin embargo, es en las vías interurbanas donde se concentró la mayor parte de las víctimas mortales: el 88% de las personas fallecidas en turismos (617 de 698).

En cuanto a la evolución, desde 2015 se observa una tendencia generalmente descendente en el número de personas heridas hospitalizadas en turismos. En 2019 se registraron 2.438 hospitalizados, mientras que en 2024 fueron 2.510, mostrando una ligera recuperación tras los descensos de años anteriores. Por el contrario, el indicador de personas fallecidas en turismos no refleja una tendencia clara, con oscilaciones interanuales y un repunte en 2024 respecto a 2019.

Gráfico 49: Evolución de las personas fallecidas en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

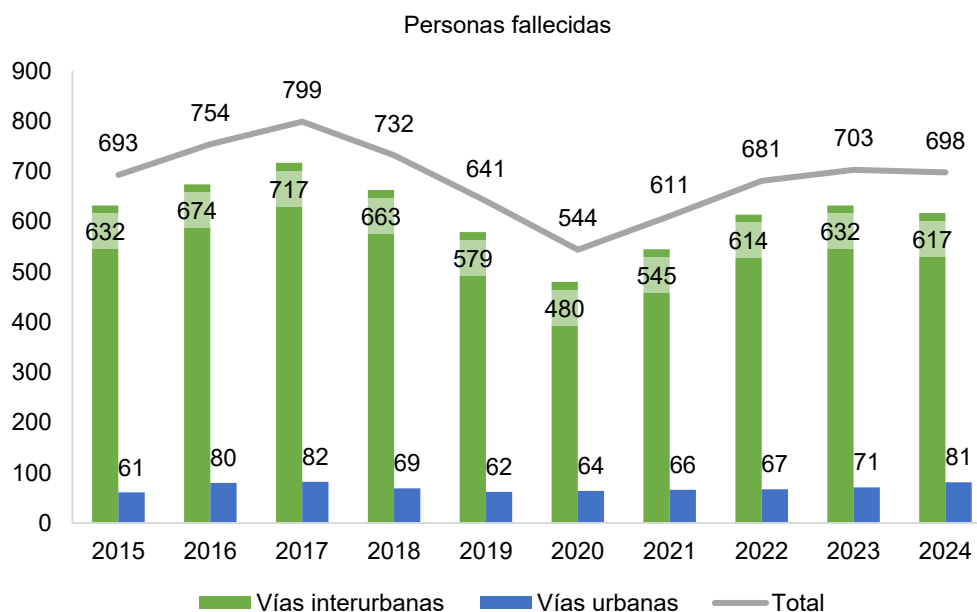


Gráfico 50: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

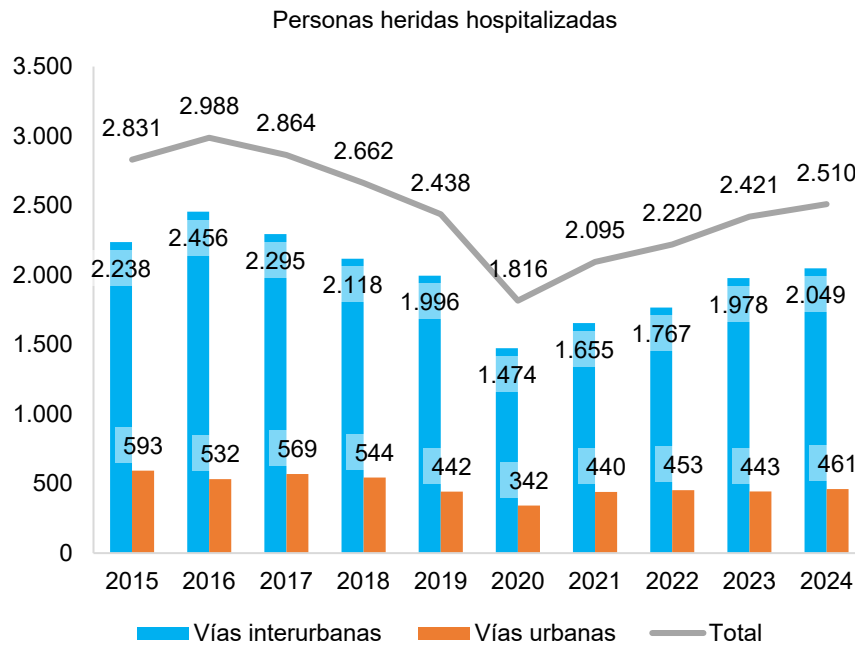


Tabla 19: Siniestros viales con turismos implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

	Turismos							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas
Total	74.115	698	2.510	60.224	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías interurbanas	27.516	617	2.049	34.579	37%	88%	82%	57%
Vías urbanas	46.599	81	461	25.645	63%	12%	18%	43%

Vehículos de transporte de mercancías y personas

Furgonetas

En 2024 fallecieron 89 personas ocupantes de furgonetas, lo que supone 9 personas más que en 2019. De ellas, la mayoría se registraron en vías interurbanas (82 fallecidos, el 92% del total).

En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, el total fue de 217, de las cuales el 86% se produjeron en vías interurbanas (186 personas). En relación con 2019, el número total de hospitalizados por siniestros con furgonetas muestra una disminución del 9% (239 en 2019 frente a 217 en 2024).

Respecto a las personas heridas no hospitalizadas (3.941 en 2024), el 61% se localizaron en vías interurbanas.

En total, las furgonetas estuvieron implicadas en 9.548 siniestros viales con víctimas en 2024, con un peso mayoritario en vías urbanas (62%), donde se concentra también el 8% de los fallecidos y el 14% de los heridos hospitalizados.

Gráfico 51: Evolución de las personas fallecidas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

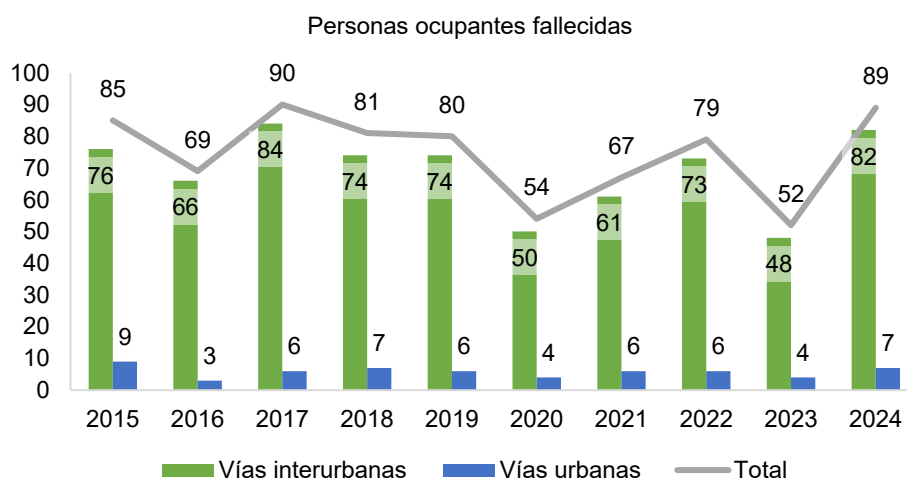


Gráfico 52: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

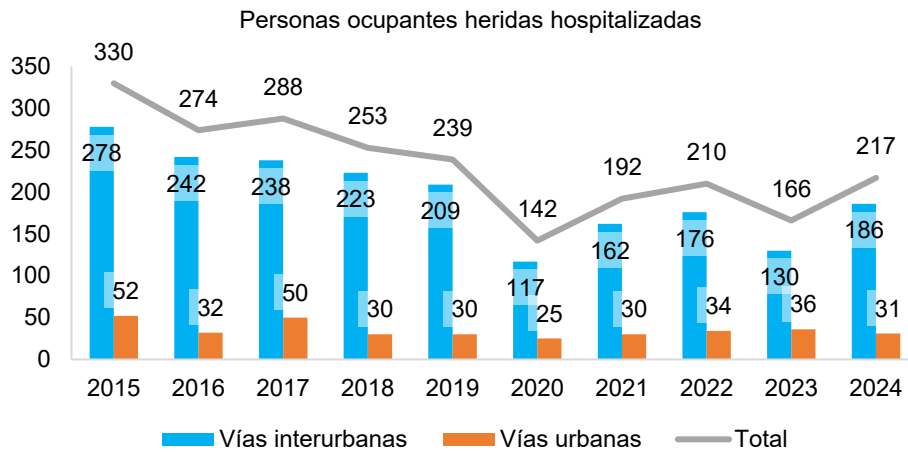


Tabla 20: Siniestros viales con furgonetas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

Furgonetas						
Cifras absolutas 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	9.548	223	89	134	217	3.941
Tipo de vía						
Vías interurbanas	3.631	165	82	83	186	2.387
Vías urbanas	5.917	58	7	51	31	1.554

Furgonetas						
Distribuciones 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía						
Vías interurbanas	38%	74%	92%	62%	86%	61%
Vías urbanas	62%	26%	8%	38%	14%	39%

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

En lo que respecta a los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, en 2024 se registraron 13 personas ocupantes fallecidas, lo que supone 7 más que en 2019 (6 fallecidos). Todas estas muertes se produjeron en vías interurbanas (13, el 100% del total de ocupantes fallecidos), frente a ninguna en vías urbanas.

En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, en 2024 se registraron 43 casos, lo que supone un aumento de 15 personas respecto a 2019 (28). De ellas, 40 (93%) se produjeron en vías interurbanas, mientras que únicamente 3 se produjeron en vías urbanas.

En relación con los siniestros viales con víctimas (1.614 en 2024), se observa que se concentran en mayor medida en vías urbanas (54%), aunque las consecuencias más graves (fallecimientos y hospitalizaciones) se producen principalmente en las vías interurbanas.

Gráfico 53: Evolución de las personas fallecidas en camiones de hasta 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

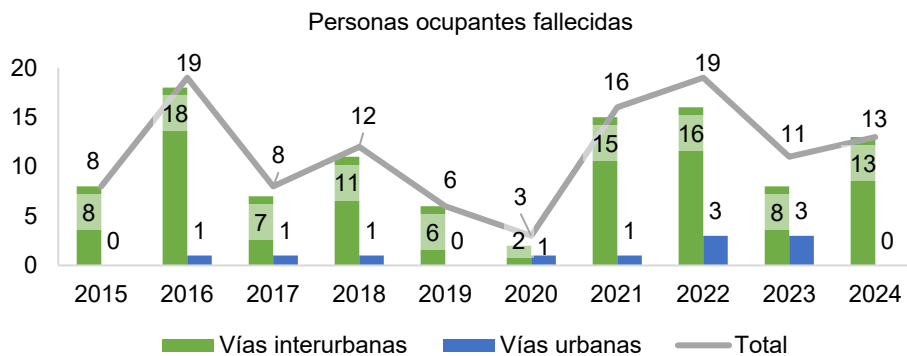


Gráfico 54: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en camiones de hasta 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

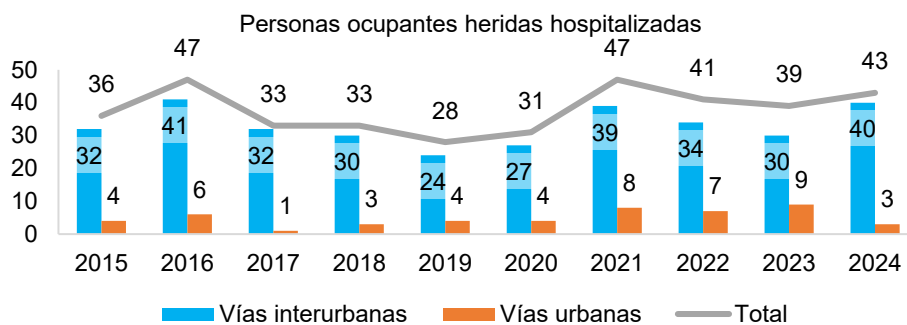


Tabla 21: Siniestros viales con camiones de hasta 3.500 kg de MMA implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

Camiones de hasta 3.500kg de MMA						
Cifras absolutas 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	1.614	61	13	48	43	547
Tipo de vía						
Vías interurbanas	746	50	13	37	40	367
Vías urbanas	868	11	0	11	3	180

Camiones de hasta 3.500kg de MMA						
Distribuciones 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía						
Vías interurbanas	46%	82%	100%	77%	93%	67%
Vías urbanas	54%	18%	0%	23%	7%	33%

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

En 2024 fallecieron 39 personas ocupantes de camiones de más de 3.500 kg de MMA, lo que supone 16 menos que en 2019 (55). La gran mayoría de los fallecimientos se produjeron en vías interurbanas (36, el 92% del total).

En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, en 2024 se registraron 112 casos, lo que representa 6 menos que en 2019 (118). De ellas, 103 (92%) se produjeron en vías interurbanas.

El total de siniestros con víctimas ascendió a 3.653, de los cuales el 74% ocurrieron en vías interurbanas. Por su parte, las personas heridas no hospitalizadas fueron 954, de las cuales 835 (88%) se produjeron también en vías interurbanas.

Gráfico 55: Evolución de las personas fallecidas en camiones de más de 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

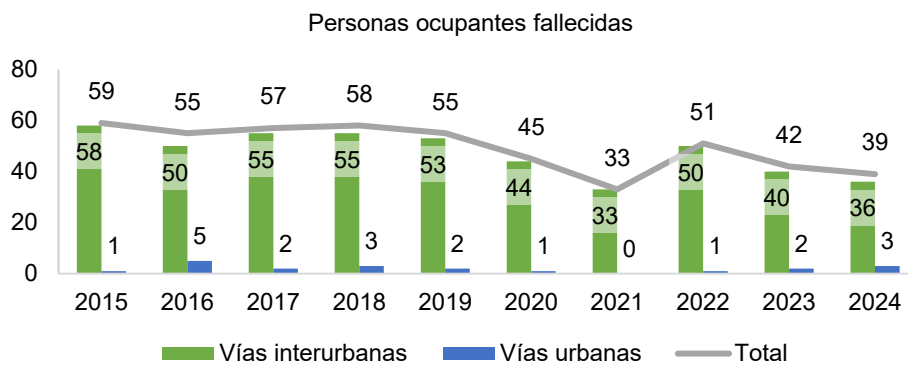


Gráfico 56: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

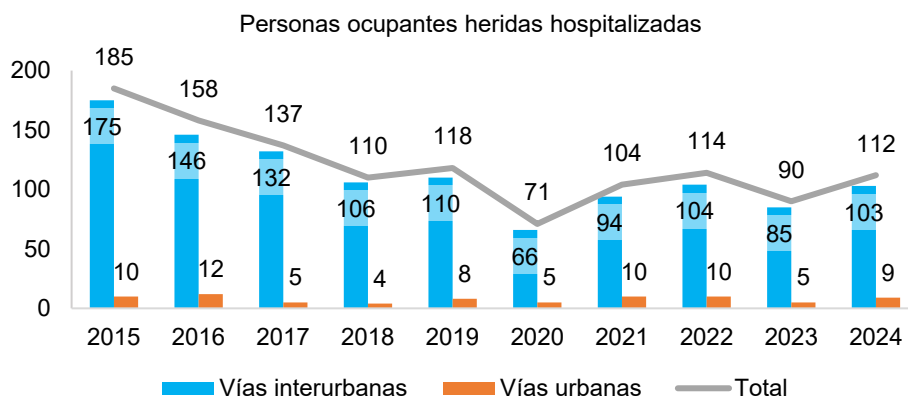


Tabla 22: Siniestros viales con personas implicadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

Camiones de más de 3.500kg de MMA						
Cifras absolutas 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	3.653	243	39	204	112	954
Tipo de vía						
Vías interurbanas	2.714	213	36	177	103	835
Vías urbanas	939	30	3	27	9	119

Camiones de más de 3.500kg de MMA						
Distribuciones 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía						
Vías interurbanas	74%	88%	92%	87%	92%	88%
Vías urbanas	26%	12%	8%	13%	8%	12%

Autobuses

En 2024 fallecieron 6 personas ocupantes de autobuses, lo que supone 3 más que en 2019. La mayoría de los fallecimientos se produjeron en vías urbanas (4 personas, el 67% del total).

En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, se registraron 77 en total, lo que supone un incremento de 41 personas respecto a 2019. De ellas, 18 se produjeron en vías interurbanas y 59 en vías urbanas, reflejando que estas últimas concentran el 77% de los casos.

En lo que respecta a los siniestros viales con víctimas con autobuses implicados, en 2024 se produjeron 2.855 siniestros, de los cuales el 89% tuvieron lugar en vías urbanas. También la mayoría de las personas heridas no hospitalizadas (2.781 en total) se concentraron en vías urbanas, con un 88% del total (2.448 personas).

Gráfico 57: Evolución de las personas fallecidas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

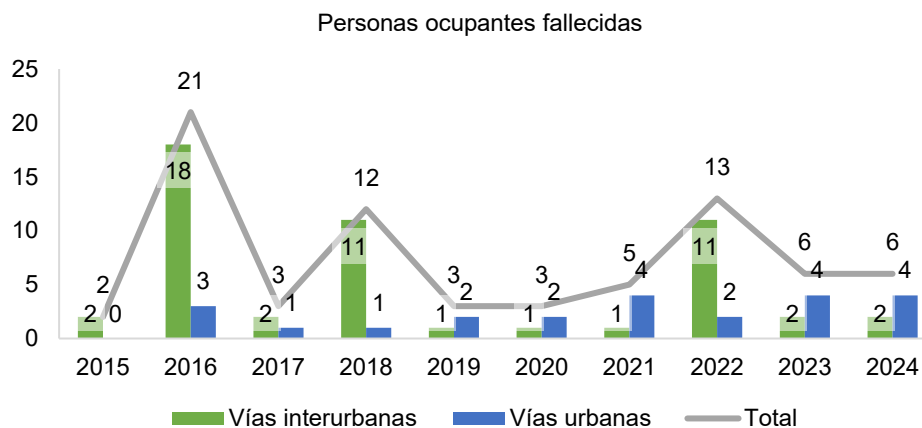


Gráfico 58: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.

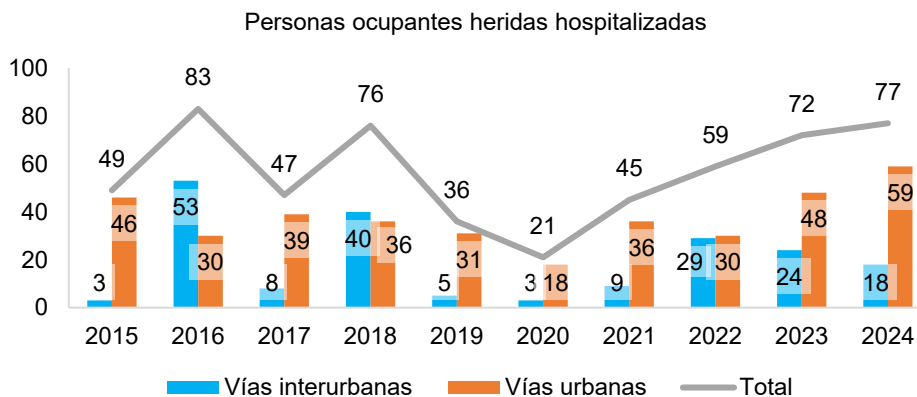


Tabla 23: Siniestros viales con autobuses implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.

Autobuses						
Cifras absolutas 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	2.855	44	6	38	77	2.781
Tipo de vía						
Vías interurbanas	302	20	2	18	18	333
Vías urbanas	2.553	24	4	20	59	2.448

Autobuses						
Distribuciones 2024						
	Siniestros con víctimas	Personas fallecidas	Personas ocupantes fallecidas	Personas fallecidas terceros	Personas ocupantes heridas hospitalizadas	Personas ocupantes heridas no hospitalizadas
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía						
Vías interurbanas	11%	45%	33%	47%	23%	12%
Vías urbanas	89%	55%	67%	53%	77%	88%

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 54.568 personas víctimas habidas en 2024 en vías interurbanas y a las 81.862 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 15% 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 (22%).
- 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 24: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías interurbanas. España, 2024.

Personas víctimas - Matriz de colisión														
	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	147	0	0	6	2	3	25	492	59	15	29	11	37	826
Bicicleta	219	949	9	161	2	4	41	855	103	18	28	7	29	2.425
VMP	5	51	1	0	4	1	5	127	13	2	7	0	4	220
Ciclomotor	11	280	2	2	1	14	12	265	35	2	8	4	6	642
Motocicleta	517	3.848	14	26	2	12	327	3.033	360	63	101	24	81	8.408
Turismo	7.864	11.824	15	9	2	16	226	13.760	1.418	278	1.434	133	266	37.245
Furgoneta	558	741	1	1	0	0	12	874	165	29	229	16	29	2.655
Camión hasta 3500 kg	112	133	0	0	0	0	3	109	19	4	33	2	5	420
Camión más 3500 kg	129	531	1	0	0	0	2	115	27	9	124	4	32	974
Autobús	51	150	0	0	0	0	0	75	22	9	45	0	1	353
Otro vehículo	45	197	3	2	0	0	9	92	9	7	15	5	16	400
Total	9.658	18.704	46	207	13	50	662	19.797	2.230	436	2.053	206	506	54.568

Tabla 25: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías urbanas. España, 2024.

Personas víctimas - Matriz de colisión														
	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	578	4	0	391	591	143	722	8.020	1.043	138	115	348	466	12.559
Bicicleta	144	1.447	160	241	142	20	179	2.575	241	37	34	41	95	5.356
VMP	78	1.894	131	144	180	29	168	3.534	312	27	21	54	113	6.685
Ciclomotor	146	1.200	75	17	37	51	125	2.322	228	25	21	37	50	4.334
Motocicleta	1.203	4.138	413	180	152	114	840	12.015	1.387	190	160	156	304	21.252
Turismo	4.710	2.832	129	30	50	83	479	14.862	1.575	256	441	380	360	26.187
Furgoneta	296	163	11	4	3	4	24	860	123	25	41	24	14	1.592
Camión hasta 3500 kg	30	33	4	0	1	0	1	89	10	2	6	4	3	183
Camión más 3500 kg	20	43	3	0	0	0	4	35	7	1	11	3	4	131
Autobús	66	1.100	76	33	36	14	28	897	100	27	9	57	68	2.511
Otro vehículo	59	288	18	9	4	5	29	523	50	6	9	7	65	1.072
Total	7.330	13.142	1.020	1.049	1.196	463	2.599	45.732	5.076	734	868	1.111	1.542	81.862

Tabla 26: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías interurbanas. España, 2024.

Personas fallecidas y heridas hospitalizadas - Matriz de colisión														
	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	68	0	0	0	0	0	11	162	23	5	18	2	16	305
Bicicleta	47	157	0	10	0	1	10	140	21	5	10	4	10	415
VMP	1	9	0	0	1	0	1	10	2	1	2	0	1	28
Ciclomotor	5	36	0	0	0	1	1	45	6	1	4	1	2	102
Motocicleta	141	815	2	1	0	1	69	563	83	17	33	9	18	1.752
Turismo	414	1.067	0	0	0	0	8	812	112	34	184	14	21	2.666
Furgoneta	41	92	1	0	0	0	0	68	6	1	50	3	6	268
Camión hasta 3500 kg	14	15	0	0	0	0	0	11	2	0	9	2	0	53
Camión más 3500 kg	31	56	0	0	0	0	0	13	4	3	24	1	7	139
Autobús	0	15	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	20
Otro vehículo	1	55	0	0	0	0	3	14	2	0	2	0	2	79
Total	763	2.317	3	11	1	3	103	1.838	262	68	339	36	83	5.827

Tabla 27: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías urbanas. España, 2024.

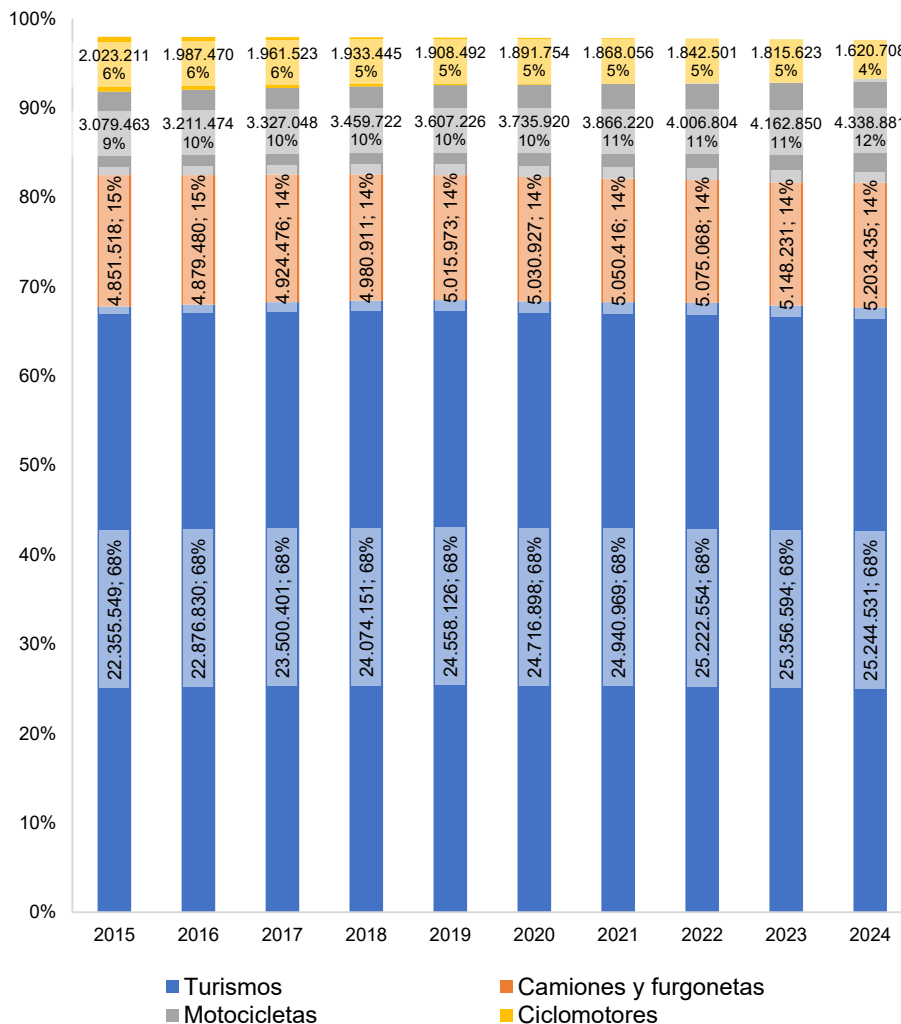
Personas fallecidas y heridas hospitalizadas - Matriz de colisión														
	Más de un vehículo	Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	VMP	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión hasta 3500 kg	Camión más 3500 kg	Autobús	Otro vehículo	Total
Peatón	108	0	0	30	46	19	117	1.088	171	31	40	86	54	1.790
Bicicleta	15	168	14	19	10	1	8	143	17	5	10	8	9	427
VMP	8	175	10	4	4	2	10	201	18	2	1	6	9	450
Ciclomotor	14	88	3	0	1	4	9	138	27	1	3	7	2	297
Motocicleta	127	425	27	5	8	10	56	958	116	19	28	13	22	1.814
Turismo	89	244	7	0	0	0	4	142	23	4	15	6	8	542
Furgoneta	7	10	1	0	0	0	1	14	1	1	3	0	0	38
Camión hasta 3500 kg	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Camión más 3500 kg	3	6	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	12
Autobús	1	43	1	0	1	0	0	14	1	0	0	0	2	63
Otro vehículo	4	35	0	1	0	0	2	25	7	1	0	2	6	83
Total	377	1.196	63	59	70	36	207	2.725	381	64	101	128	112	5.519

Indicadores de exposición

Parque de vehículos

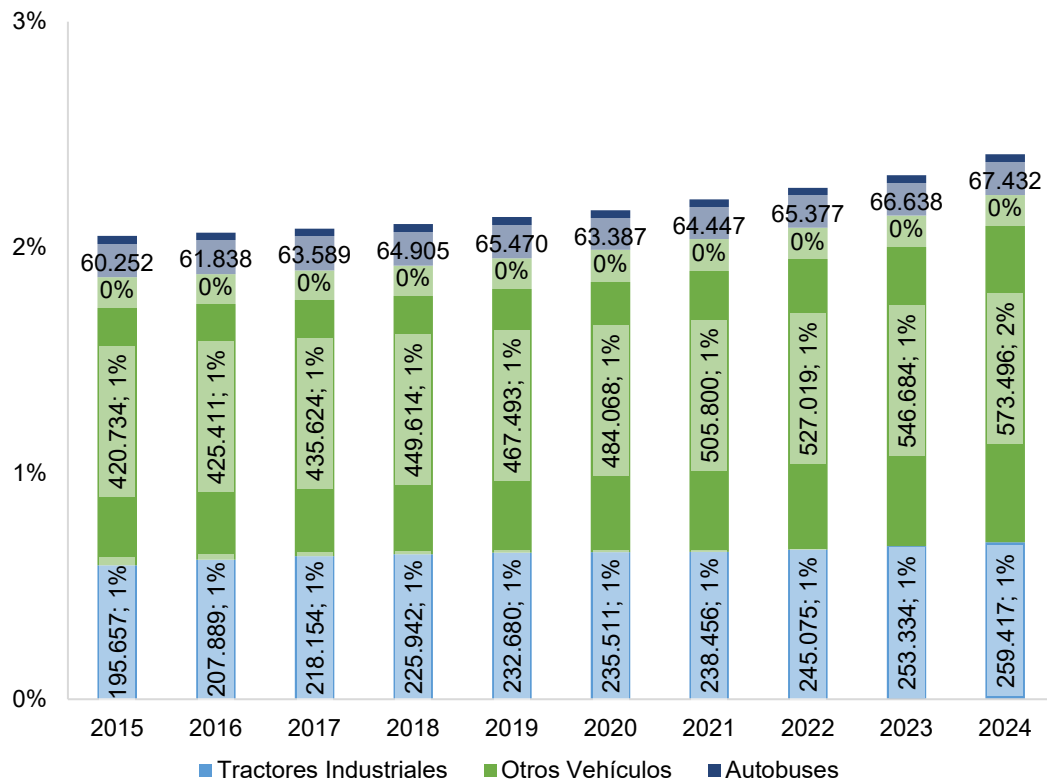
El parque de vehículos en 2024 asciende a 37.307.900 unidades, lo que supone un ligero descenso del 0,1% (-42.054 vehículos) respecto al año anterior. El mayor peso lo siguen teniendo los turismos, con 25.244.531 unidades (68% del total), seguidos de los camiones y furgonetas, con 5.203.435 (14%), las motocicletas, con 4.338.881 (12%), y los ciclomotores, con 1.620.708 (4%). En categorías minoritarias figuran los tractores industriales, con 259.417 (1%), los autobuses, con 67.432 (0,2%), y otros vehículos, con 573.496 (1,5%).

Gráfico 59: Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años. España, años 2015- 2024.



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.

Gráfico 60: Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años desglosando las categorías de menos de 10%. España, años 2015- 2024.



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.

Kilómetros anualizados estimados 2023

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

Kilómetros anualizados – Cifras absolutas								
	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 29: Evolución de kilómetros anualizados de los vehículos que se someten a una ITV.

Kilómetros anualizados – Evolutivo								
	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones (<=3500Kg MMA)	Camiones (>3500Kg MMA)	Autobuses	Tractores Industriales
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
2024								

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 30: Kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante del Año 2023.

	Kilómetros anualizados – Estimación							
	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones (<=3500Kg MMA)	Camiones (>3500Kg MMA)	Autobuses	Tractores Industriales
VEH-KM (-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 31: Kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante del Año 2023, desagregado por antigüedad del vehículo.

Kilómetros anualizados – Cifras absolutas								
	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones (<=3500Kg MMA)	Camiones (>3500Kg MMA)	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 32: Exposición al riesgo por tipo de vehículo. Personas fallecidas del Año 2023.

Exposición al riesgo – Cifras absolutas							
	Ciclomotores	Motocicletas	Turismos	Furgonetas	Camiones (<=3500Kg MMA)	Camiones (>3500Kg MMA)	Autobuses
Fallecidos	30	455	703	52	11	42	6
VEH-KM (-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

Indicadores de desempeño

Antigüedad del parque automóvil

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

1. Se excluyen del cálculo de la antigüedad del parque los ciclomotores, dado que su matriculación no fue obligatoria hasta el 27 de julio de 1999, fecha de la entrada en vigor del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/98) y cuyo último plazo para la matriculación de ciclomotores usados finalizó el 27 de enero de 2002.
2. Existen vehículos que seguramente no circulan y no han sido dados de baja por sus titulares, y por tanto las cifras del parque están sobrestimadas, siendo mayor dicha sobrestimación cuanto más antiguos sean los vehículos.

Tabla 33: Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2024.

		Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos*	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	5.203.435	67.432	25.244.531	4.338.881	259.417	573.496	35.687.192
	Media	19	15	15	17	12	18	16
	Dev. Est	13	15	10	15	11	11	11
	Coef. Variación	68	99	71	85	92	60	74
Menor de 25 años	Total	3.941.605	57.677	22.446.106	3.394.726	234.637	464.191	30.418.086
	Media	13	10	12	11	9	14	12
	Dev. Est	7	6	7	7	7	8	7
	Coef. Variación	56	65	58	64	74	52	59
Menor de 15 años	Total	2.039.726	42.876	13.545.064	2.169.879	184.521	180.738	17.851.298
	Media	7	7	7	6	6	6	7
	Dev. Est	4	4	4	4	4	4	4
	Coef. Variación	61	62	57	67	65	71	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 50% 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 13,5 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 34: Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2024.

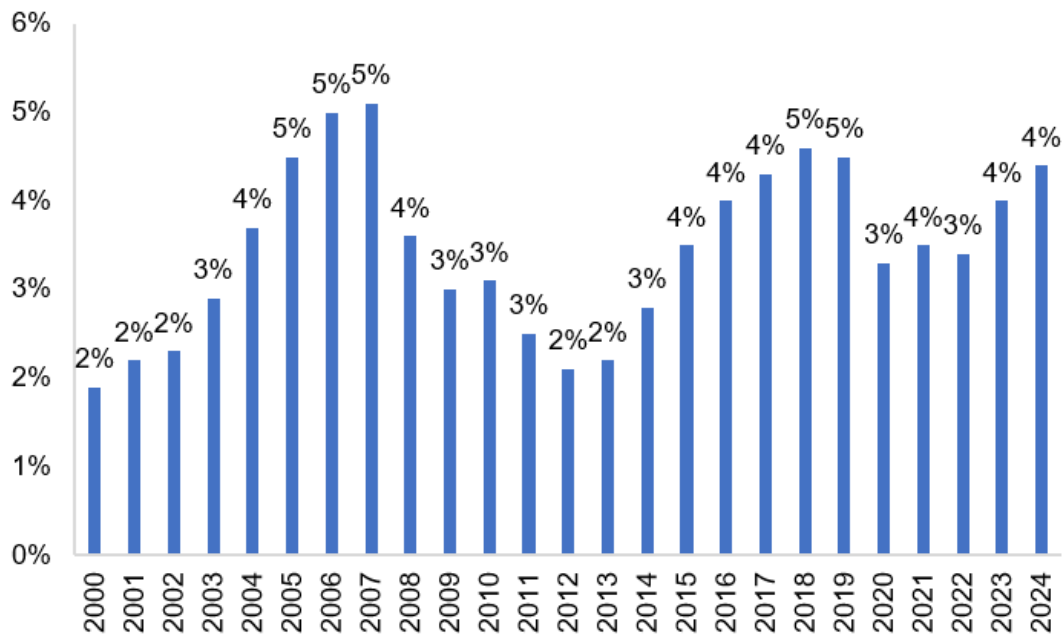
	Edad del parque - Percentiles								
	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y furgonetas	3,5	6,5	9,5	14,5	17,5	19,5	22,5	26,5	34,5
Autobuses	1,5	3,5	6,5	7,5	9,5	13,5	16,5	19,5	34,5
Turismos	2,5	5,5	7,5	9,5	13,5	16,5	18,5	20,5	25,5
Motocicletas	2,5	4,5	7,5	10,5	14,5	17,5	19,5	25,5	37,5
Tractores Industriales	1,5	2,5	3,5	5,5	7,5	9,5	13,5	18,5	23,5
Otros Vehículos*	2,5	5,5	9,5	16,5	18,5	19,5	20,5	23,5	29,5
Total	2,5	5,5	7,5	10,5	14,5	17,5	19,5	22,5	28,5

Tabla 35: Antigüedad del parque de automóviles*. España, años 2015 y 2024.

	Edad del parque – Cifras absolutas						
	Camiones ≤3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2015	12	13	9	12	10	11	10
2024	15	14	9	12	10	12	11

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

Gráfico 61: Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2024.

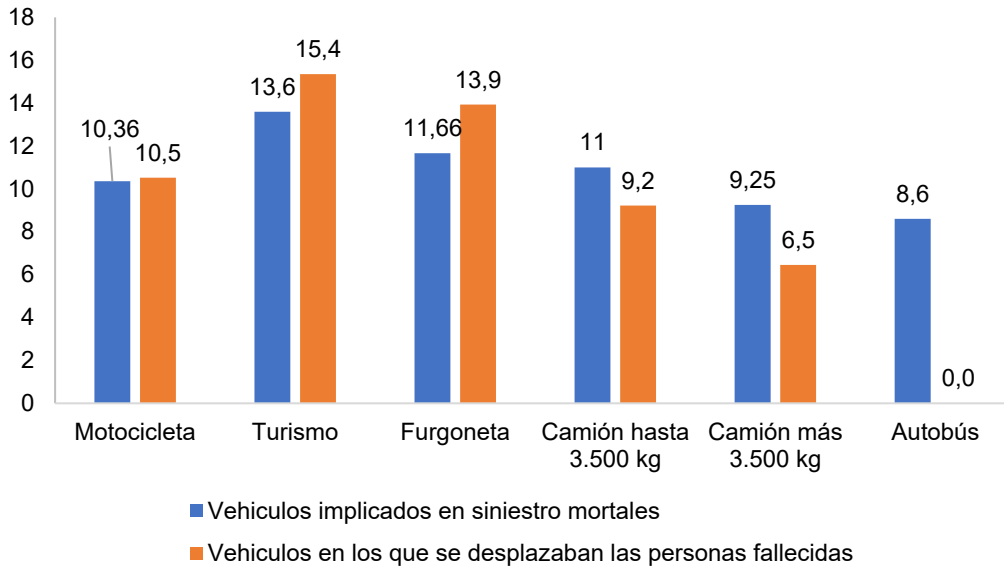


Antigüedad de los vehículos implicados en siniestros mortales

En las vías interurbanas en 2024, para el caso de las motocicletas, los turismos, y las 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.

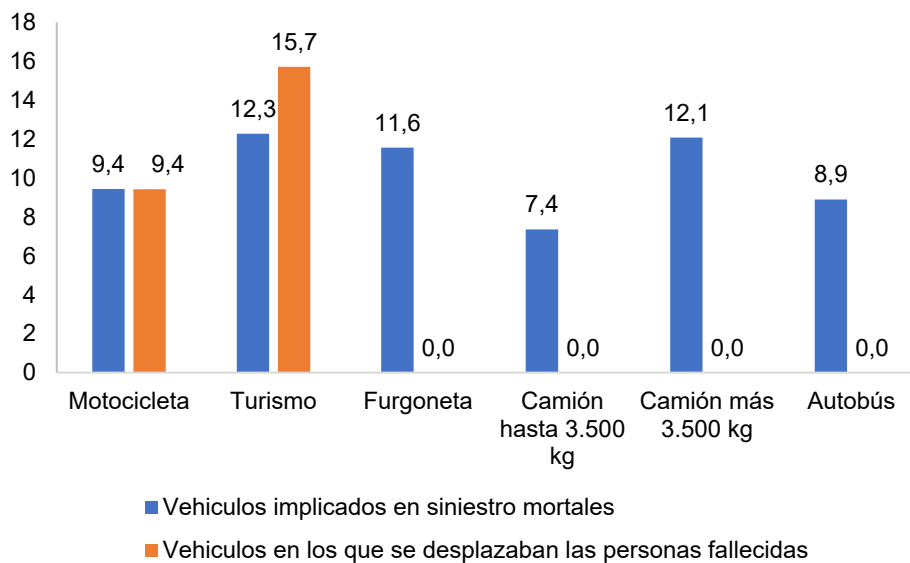
En vías urbanas, en turismos, la diferencia es de 12,3 años de antigüedad media en los vehículos implicados en siniestros y 15,7 años en los que viajaban las personas fallecidas.

Gráfico 62: Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías interurbanas. España, 2024.



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

Gráfico 63: Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías urbanas. España, 2024.

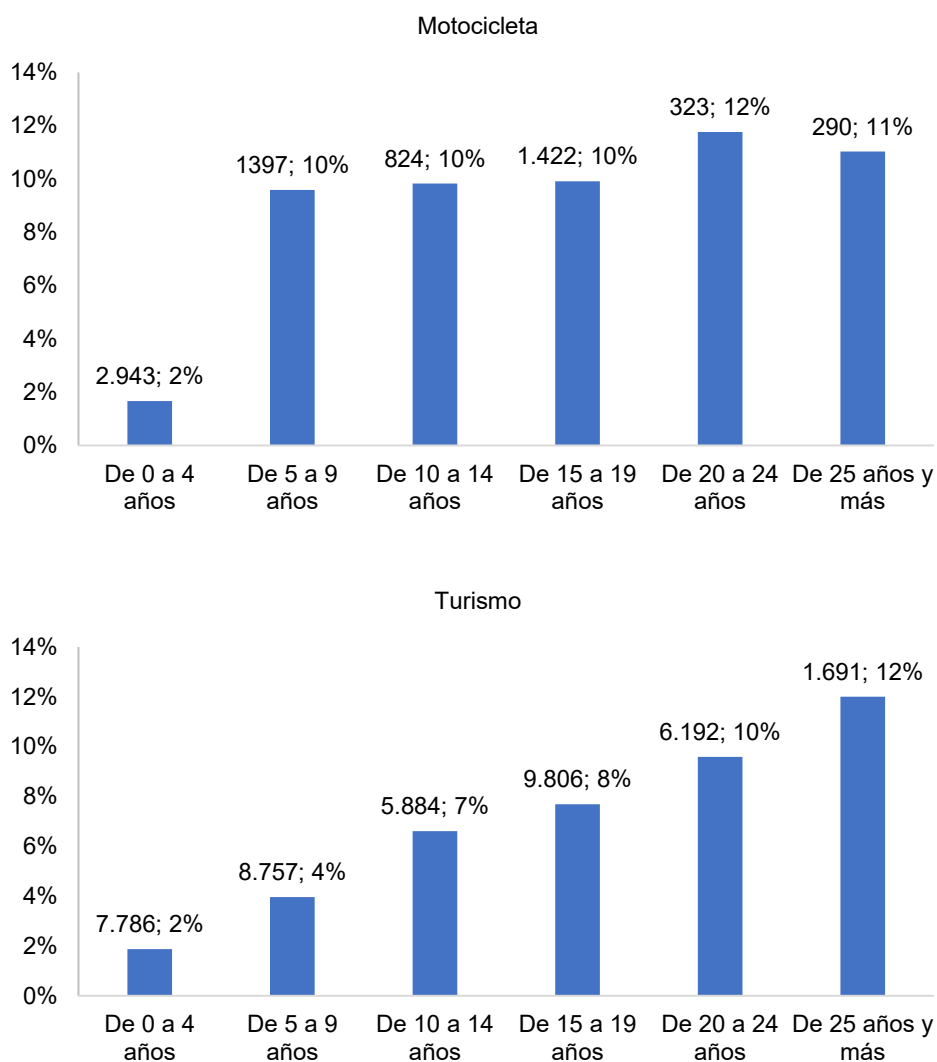


(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

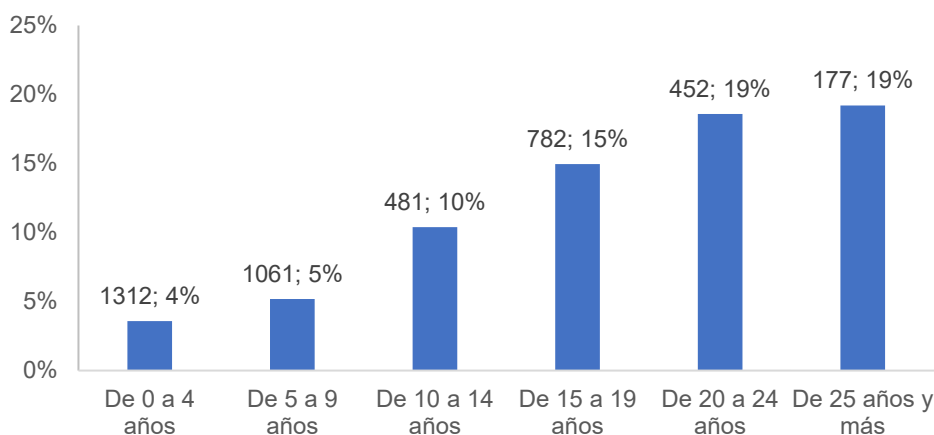
Inspección técnica del vehículo en los vehículos implicados en siniestros

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 2% 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 15% a partir de los 15 años. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 1% (caso 0-4 años) y un 9% (más de 15 años).

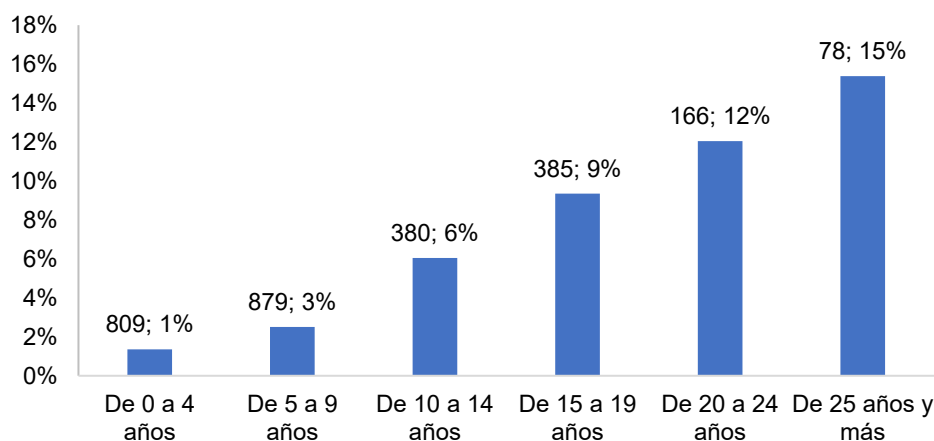
Gráfico 64: Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2024.



Furgonetas y camiones hasta 3.500kg

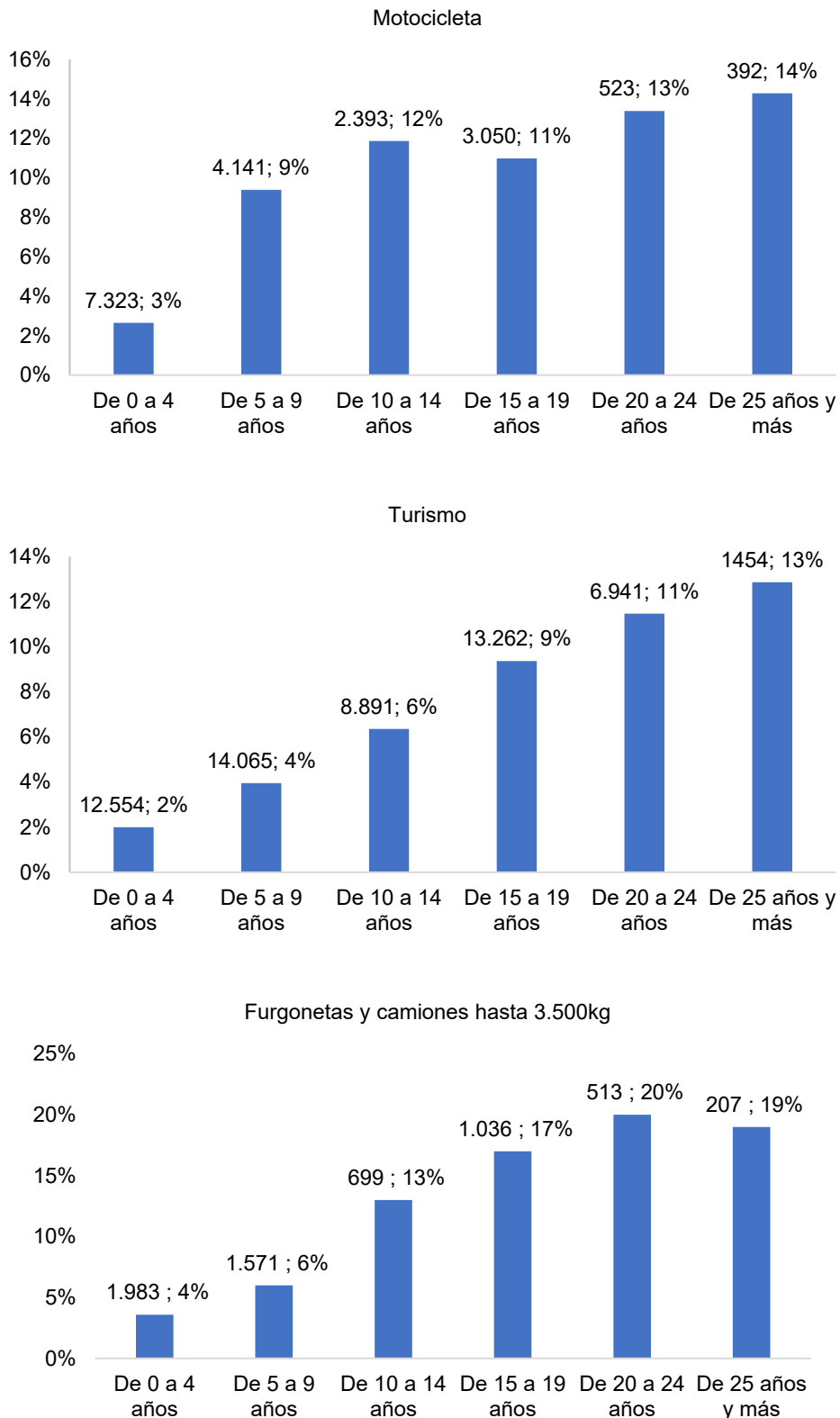


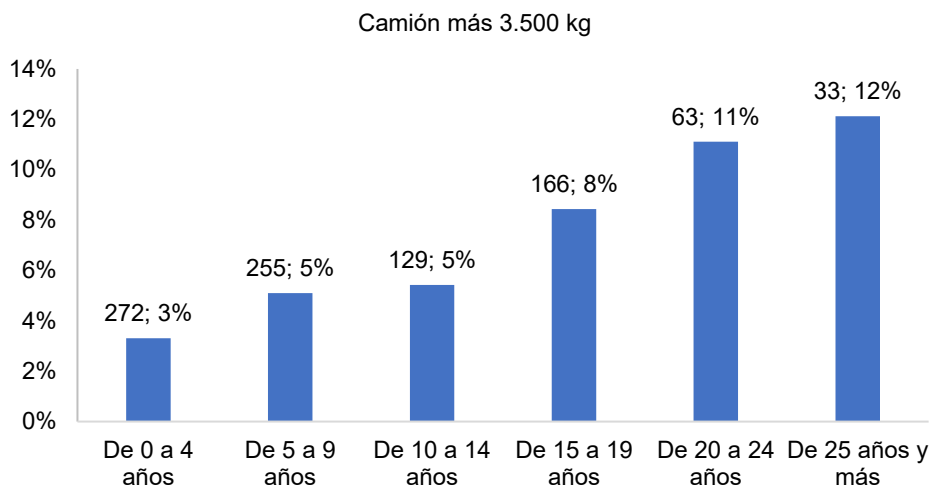
Camión más 3.500 kg



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 12% 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, alcanza el 20% en los vehículos con la inspección caducada de 20 a 24 años de antigüedad. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 3% (0-4 años) y un 8% (más de 15 años).

Gráfico 65: 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, 2024.





Estado del seguro en los vehículos implicados en siniestros

El porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro presenta diferencias según la vía y el tipo de vehículo.

En vías interurbanas, los valores son más altos en motocicletas con más de 20 años de antigüedad (4%). De igual forma, los turismos, las furgonetas y los camiones también crecen con la antigüedad, alcanzando el 3% en más de 20 años en el caso de las furgonetas, el 4% y el 1% en el caso de los camiones.

En vías urbanas, las motocicletas registran el mayor porcentaje en los tramos de 20 a 24 años (5%). Los turismos, las furgonetas y los camiones, al igual que en vías interurbanas, crecen con la antigüedad, alcanzando máximos a partir de los 20 años de antigüedad.

Tabla 36: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2024.

		Siniestros viales – Porcentajes					
		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
Vías interurbanas	Motocicleta	1%	1%	3%	3%	4%	4%
	Turismo	1%	1%	1%	2%	3%	3%
	Furgoneta	0%	1%	1%	1%	4%	4%
	Camión hasta 3.500 kg	1%	1%	0%	2%	1%	3%
	Furgonetas y camiones hasta 3.500kg	0%	1%	1%	1%	3%	3%
	Camión más 3.500 kg	0%	0%	1%	0%	1%	1%

Tabla 37: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2024.

		Siniestros viales – Porcentajes					
		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
Vías urbanas	Motocicleta	1%	2%	2%	3%	5%	3%
	Turismo	1%	1%	1%	2%	3%	3%
	Furgoneta	1%	1%	1%	2%	3%	3%
	Camión hasta 3.500 kg	1%	1%	0%	2%	0%	0%
	Furgonetas y camiones hasta 3.500kg	1%	1%	1%	2%	3%	2%
	Camión más 3.500 kg	0%	1%	0%	2%	3%	3%

Propulsión del vehículo

Respecto a los vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión en 2024, la mayoría se concentran en los Gasolina (48%) y Diésel (49%), con un peso prácticamente equilibrado. En términos evolutivos desde 2019, los vehículos Diésel disminuyen un 13% (-10.630 unidades) y los Gasolina crecen ligeramente un 2% (+1.445). Los vehículos eléctricos mantienen la tendencia creciente, duplicando con creces su presencia respecto a 2019 (+123%, +1.536), mientras que los propulsados por Gas también aumentan de forma significativa (+51%, +712).

En vías interurbanas, predominan los vehículos Diésel (56%), seguidos de los Gasolina (42%). Destaca el incremento de los vehículos eléctricos, que multiplican por más de cinco su presencia respecto a 2019 (+552%, +353 unidades), así como los propulsados a Gas (+142%, +290).

En vías urbanas, la situación se invierte: los Gasolina concentran el 51% de los vehículos implicados en siniestros viales, frente al 44% de los Diésel. Los eléctricos (3%) y los a Gas (2%) aumentan de forma sostenida respecto a 2019 (+100% y +35% respectivamente), aunque todavía representan una proporción reducida.

Tabla 38: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Vehículos implicados – Cifras absolutas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Diésel	80.999	70.200	71.635	70.369	-13%	-10.630	-2%	-1.266	49%
Eléctrico	1.250	2.146	2.334	2.786	123%	1.536	19%	452	2%
Gas	1.406	1.697	1.856	2.118	51%	712	14%	262	1%
Gasolina	67.089	63.852	67.609	68.534	2%	1.445	1%	925	48%
Otros	36	28	25	17	-53%	-19	-32%	-8	0%
Sin especificar	190	141	187	161	-15%	-29	-14%	-26	0%
Total	150.970	138.064	143.646	143.985	-5%	-6.985	0%	339	100%

Tabla 39: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Vehículos implicados – Cifras absolutas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías interurbanas	Diesel	36.824	30.768	31.760	31.194	-15%	-5.630	-2%	-566	56%
	Eléctrico	64	212	328	417	552%	353	27%	89	1%
	Gas	204	316	384	494	142%	290	29%	110	1%
	Gasolina	22.436	20.760	22.958	23.422	4%	986	2%	464	42%
	Otros	3	4	3	7	133%	4	133%	4	0%
	Sin especificar	144	114	146	135	-6%	-9	-8%	-11	0%
	Total	59.675	52.174	55.579	55.669	-7%	-4.006	0%	90	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 40: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Siniestros viales – Cifras absolutas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías urbanas	Diesel	44.175	39.432	39.875	39.173	-11%	-5.002	-2%	-702	44%
	Eléctrico	1.186	1.934	2.006	2.369	100%	1.183	18%	363	3%
	Gas	1.202	1.381	1.472	1.624	35%	422	10%	152	2%
	Gasolina	44.653	43.092	44.651	45.114	1%	461	1%	463	51%
	Otros	33	24	22	10	-70%	-23	-55%	-12	0%
	Sin especificar	46	27	41	26	-43%	-20	-37%	-15	0%
	Total	91.295	85.890	88.067	88.316	-3%	-2.979	0%	249	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 41: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Siniestros mortales – Cifras absolutas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
	Diesel	1.389	1.392	1.379	1.386	0%	-3	1%	7	57%
	Eléctrico	5	11	14	15	200%	10	7%	1	1%
	Gas	12	13	27	21	75%	9	-22%	-6	1%
	Gasolina	930	883	1.019	993	7%	63	-3%	-26	41%
	Otros	1	0	0	0	-100%	-1	-	0	0%
	Sin especificar	10	10	10	12	20%	2	20%	2	0%
	Total	2.347	2.309	2.449	2.427	3%	80	-1%	-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 42: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Vehículos implicados – Cifras absolutas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías interurbanas	Diesel	1.059	1.129	1.083	1.084	2%	25	0%	1	60%
	Eléctrico	2	4	5	3	50%	1	-40%	-2	0%
	Gas	5	3	17	11	120%	6	-35%	-6	1%
	Gasolina	656	607	720	704	7%	48	-2%	-16	39%
	Otros	0	0	0	0	-	0	-	0	0%
	Sin especificar	8	6	8	12	50%	4	50%	4	1%
	Total	1.730	1.749	1.833	1.814	5%	84	-1%	-19	100%

Tabla 43: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.

		Siniestros mortales – Cifras absolutas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Vías urbanas	Diesel	330	263	296	302	-8%	-28	2%	6	49%
	Eléctrico	3	7	9	12	300%	9	33%	3	2%
	Gas	7	10	10	10	43%	3	0%	0	2%
	Gasolina	274	276	299	289	5%	15	-3%	-10	47%
	Otros	1	0	0	0	-100%	-1	-	0	0%
	Sin especificar	2	4	2	0	-100%	-2	-100%	-2	0%
	Total	617	560	616	613	-1%	-4	0%	-3	100%

Indicadores clave del rendimiento

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).

Usuarios

Indicadores de resultado: siniestros y personas víctimas

En relación con la variable sexo, los hombres registran un número claramente superior de personas fallecidas en siniestros viales, con 1.422 casos (80% del total), frente a las 361 mujeres (20%).

Por grupos de edad, el que concentra más personas fallecidas es el de 45 a 54 años (327; 18%), seguido del grupo de 55 a 64 años (271; 15%). El grupo con menor número de fallecidos es el de 0 a 14 años, con 29 personas (2%).

Si se cruzan las variables de sexo y edad, los hombres de 45 a 54 años destacan como el grupo con mayor número de personas fallecidas, con 281 casos, lo que representa el 20% del total masculino. Le siguen los hombres de 55 a 64 años (221; 16%) y de 35 a 44 años (215; 15%).

En cuanto a las tasas de fallecidos por millón de habitantes, los hombres presentan cifras más elevadas en todos los grupos de edad. Destacan especialmente los hombres de 85 y más años, con una tasa de 115, seguidos de los de 75 a 84 años (93) y de 45 a 54 años (70). La tasa conjunta de los hombres de 65 y más años alcanza los 80 fallecidos por millón.

En las mujeres, las tasas más altas corresponden también a los grupos de mayor edad: 85 y más años (34) y 75 a 84 años (26).

Edad y sexo

Gráfico 66: Personas fallecidas por grupos de edad y sexo. España, 2024.

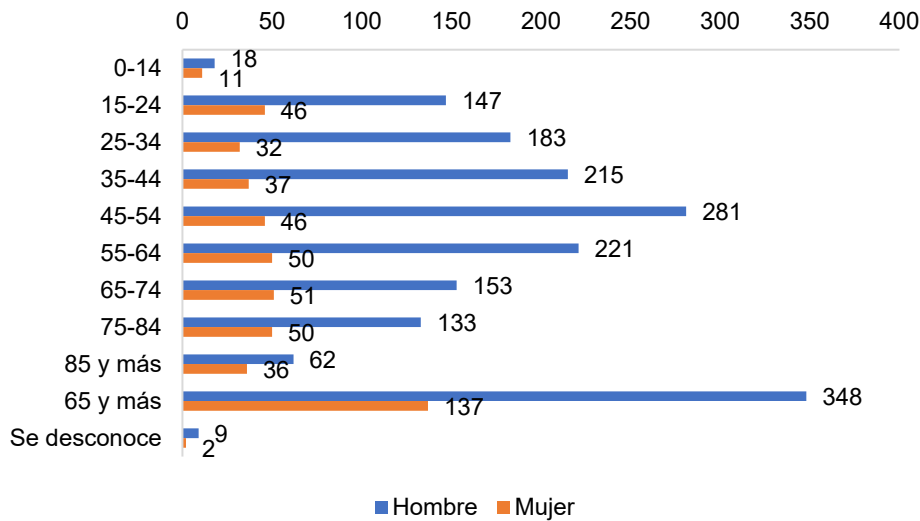
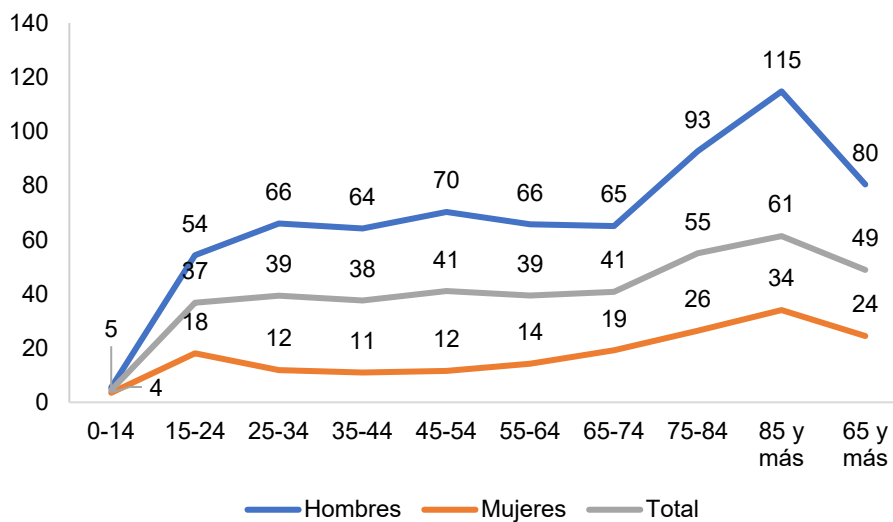


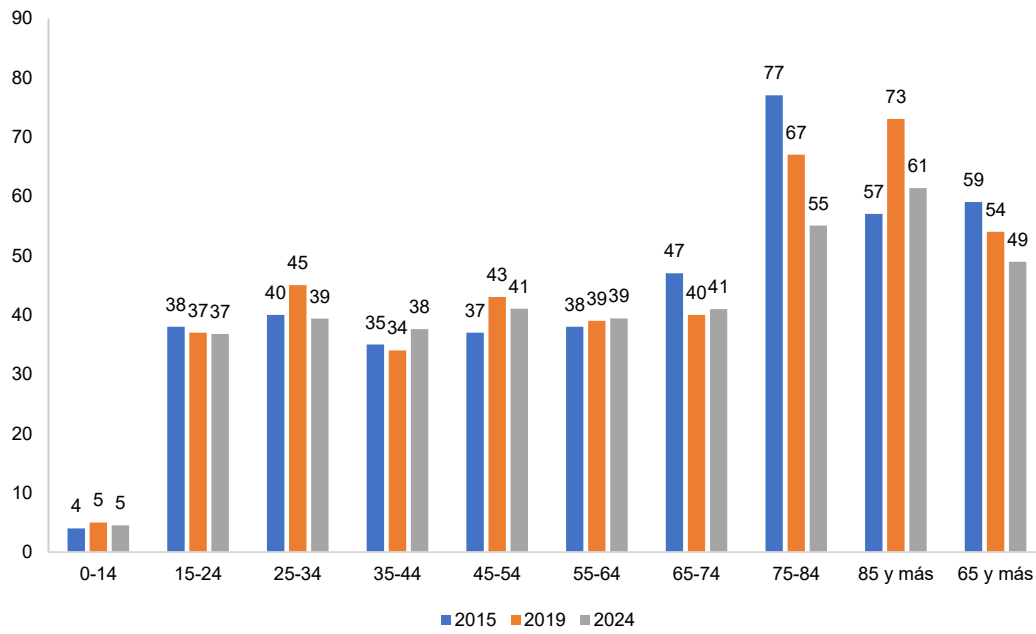
Gráfico 67: Tasa de fallecimientos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2024.



Atendiendo a las tasas totales de personas fallecidas por millón de habitantes, se observa en 2024 una disminución respecto a 2019 en los grupos de 25-34 años (de 45 a 39), 45-54 años (de 43 a 41), 75-84 años (de 67 a 55), 85 y más años (de 73 a 61) y en el agregado de 65 y más años (de 73 a 61).

Por el contrario, se aprecia un aumento respecto a 2019 en los grupos de 35 a 44 años (de 34 a 38) y 65-74 años (de 40 a 41).

Gráfico 68: Tasa de fallecimientos por grupos de edad por millón de habitantes. España, 2015,2019,2024.



Las personas menores de 15 años

El grupo de menores de 15 años registró en 2024 un total de 29 personas fallecidas, lo que supone el 2% del total. En cuanto a la lesividad, se contabilizaron 276 personas heridas hospitalizadas (3%) y 5.555 personas heridas no hospitalizadas (4%), lo que eleva la cifra de víctimas a 5.860 personas (4% del total). El índice de letalidad en este grupo fue de 0,49, claramente inferior al del resto de edades (1,34).

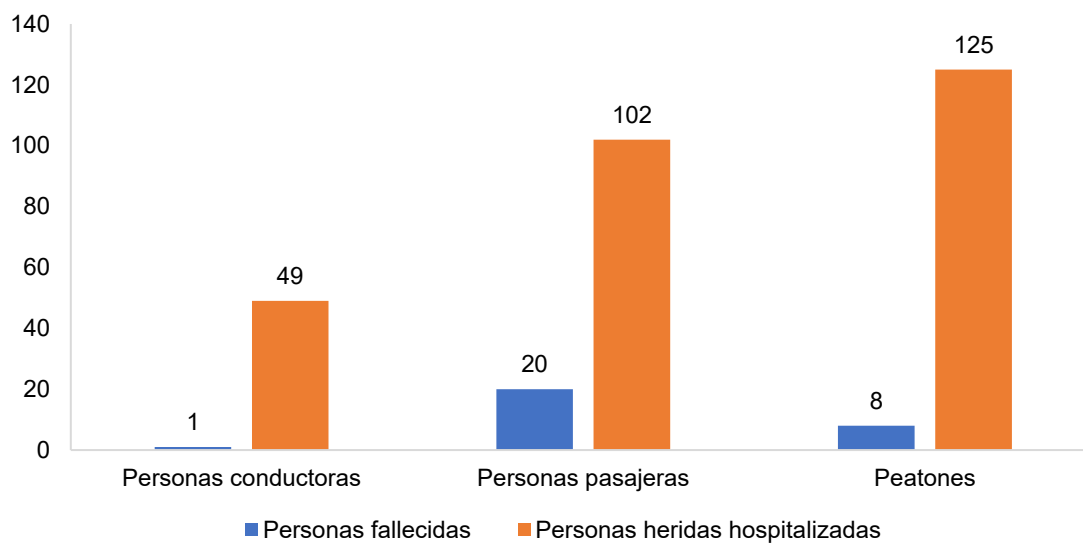
La distribución de las personas fallecidas menores de 15 años por tipo de usuario muestra que la mayoría eran pasajeras (20, 69%), seguidas de peatones (8, 28%) y en menor medida conductoras (1, 3%).

En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, predominan los peatones (125, 45%), seguidos de las personas pasajeras (102, 37%) y finalmente las personas conductoras (49, 18%).

Tabla 44: Comparación de la lesividad por siniestro vial en las personas menores de 15 años respecto del resto de población. España, 2024

	Personas menores de 15 años		
	Lesividad - Cifras absolutas		Distribución
	Total	Resto de edades	% sobre el total de edades
Personas fallecidas	29	1.756	2%
Personas heridas hospitalizadas	276	9.285	3%
Personas heridas no hospitalizadas	5.555	119.529	4%
Total de personas víctimas	5.860	130.570	4%
Índice de letalidad	0,49	1,34	1,31
Tasa de fallecimientos por millón de población	4,51	41,62	36,71
Tasa de personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	42,92	220,08	196,65

Gráfico 69: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas menores de 15 años según tipo de persona usuaria. España, 2024.



Las personas jóvenes de 15 a 24 años

El grupo de edad de entre 15 y 24 años ha registrado 193 personas fallecidas, lo que supone un 11% del total. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, se contabilizan 1.426 (15%), mientras que las personas heridas no hospitalizadas ascienden a 22.090 (18%), sumando un total de 23.709 víctimas (17%). Esto representa un índice de letalidad de 0,81, inferior al del resto de edades (1,41).

La distribución de las personas fallecidas jóvenes según el tipo de persona usuaria muestra que la mayoría eran personas conductoras (106, el 55%), seguidas de 62 personas pasajeras (32%) y 25 peatones (13%). Con respecto a las personas heridas hospitalizadas, la mayoría también corresponde a personas conductoras (908, el 64%), seguidas de 361 pasajeras (25%) y 157 peatones (11%).

En términos de tasas, la de fallecimientos entre jóvenes de 15 a 24 años se sitúa en 36,8 por millón de habitantes, similar a la del resto de edades. Dentro de este grupo, destacan las personas de entre 21 y 24 años, con la mayor tasa de mortalidad (63 por millón).

En relación con variables de temporalidad, los datos muestran que, entre los jóvenes de 15 a 24 años, el 44% de los fallecimientos ocurren de noche, frente al 34% del resto de edades. Además, el 48% de las muertes en este grupo se producen durante el fin de semana, en comparación con el 41% en el resto de edades, evidenciando una mayor exposición al riesgo en esos periodos.

Tabla 45: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas jóvenes de 15 a 24 años y resto de población. España, 2024.

	Personas jóvenes de 15 a 24 años		
	Lesividad - Cifras absolutas		Distribución
	Total	Resto de edades	% sobre el total de edades
Personas fallecidas	193	1.592	11%
Personas heridas hospitalizadas	1.426	8.135	15%
Personas heridas no hospitalizadas	22.090	102.994	18%
Total de personas víctimas	23.709	112.721	17%
Índice de letalidad	0,81	1,41	1,31
Tasa de fallecimientos por millón de población	36,78	36,71	36,71
Tasa de personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	271,74	187,56	196,65

Gráfico 70: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas de 15 a 24 años según tipo de persona usuaria. España, 2024.

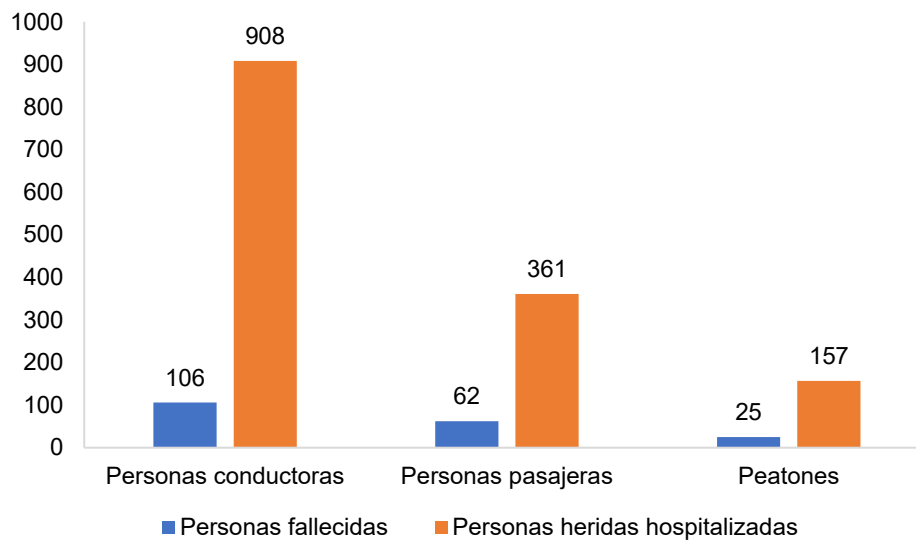


Gráfico 71: Tasa de fallecimientos en personas jóvenes de 15 a 24 años por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2024.

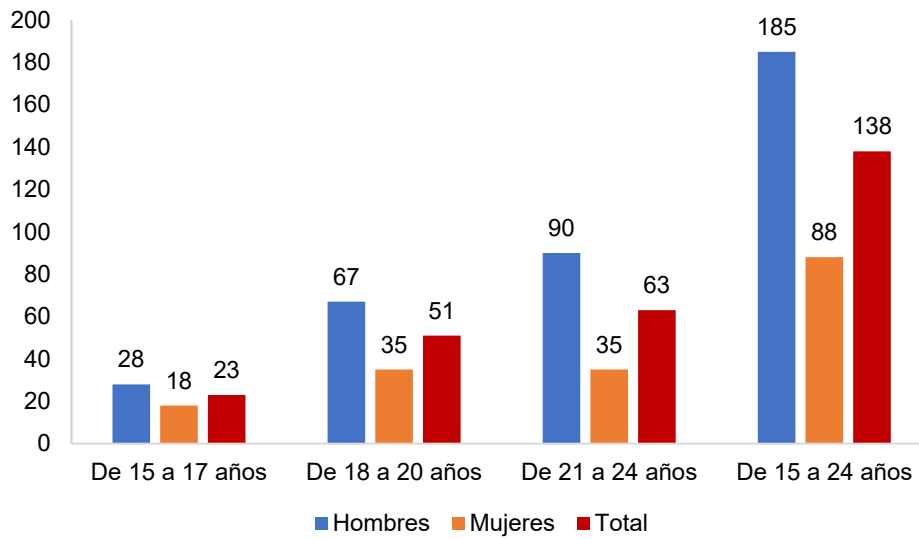
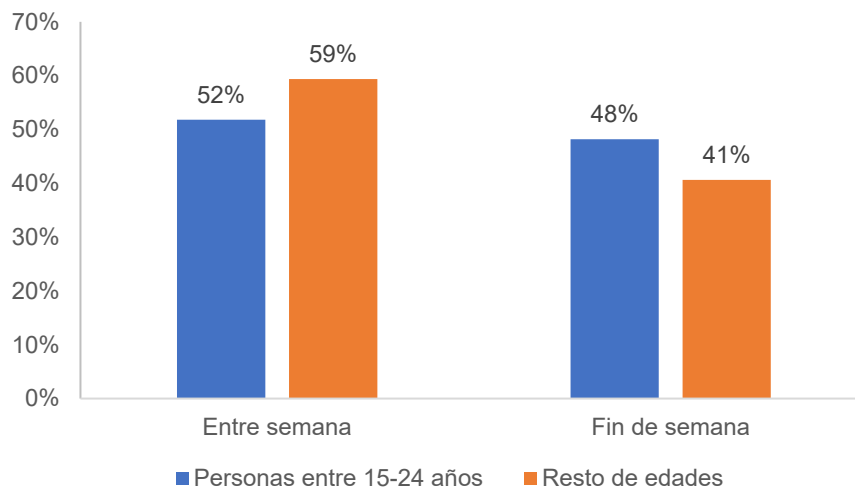
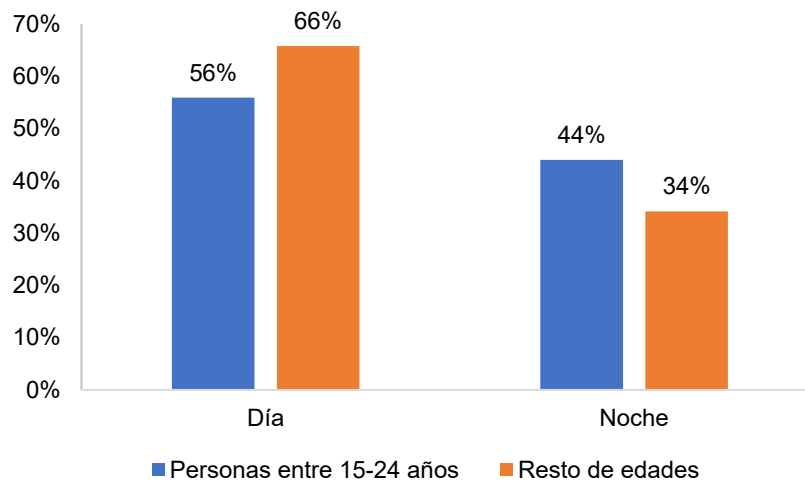


Gráfico 72: Distribución porcentual de las personas fallecidas jóvenes de 15 a 24 años y del resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana/no fin de semana. España, 2024.



Las personas mayores de 64 años

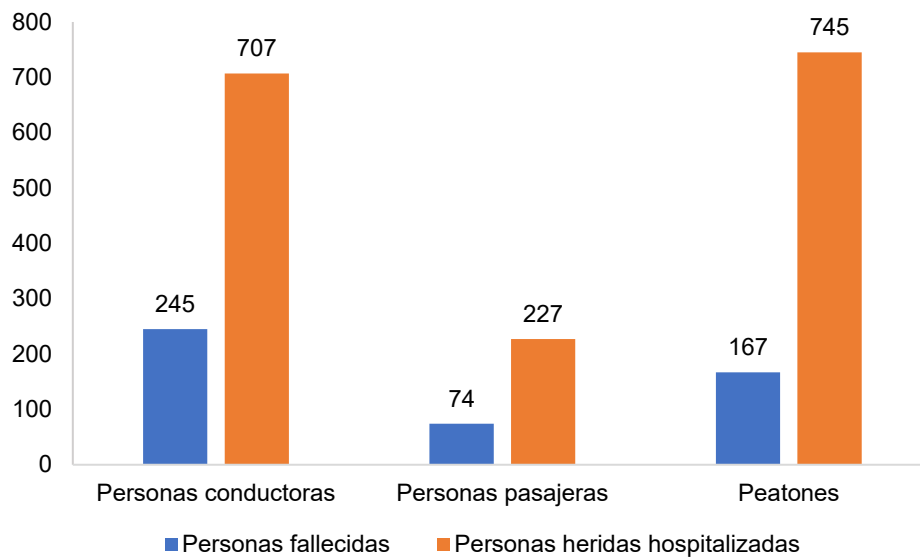
Las personas mayores de 64 años han registrado 486 personas fallecidas, lo que representa el 27% del total. En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, ascienden a 1.679 (18%), mientras que las personas heridas no hospitalizadas alcanzan las 12.414 (10%), sumando un total de 14.579 personas víctimas (11%). Este grupo presenta un índice de letalidad de 3,33, muy superior al del resto de edades (1,07).

La distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años según el tipo de persona usuaria muestra que la mayoría eran personas conductoras (245, el 50%), seguidas de 167 peatones (34%) y 74 personas pasajeras (15%). En cuanto a las personas heridas hospitalizadas, predominan los peatones (745, el 44%), seguidos de 707 personas conductoras (42%) y 227 pasajeras (14%).

Tabla 46: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas mayores de 64 años y resto de población. España, 2024.

	Personas mayores de 64 años		
	Lesividad - Cifras absolutas		Distribución
	Total	Resto de edades	% sobre el total de edades
Personas fallecidas	486	1.299	27%
Personas heridas hospitalizadas	1.679	7.882	18%
Personas heridas no hospitalizadas	12.414	112.670	10%
Total de personas víctimas	14.579	121.851	11%
Índice de letalidad	3,33	1,07	1,31
Tasa de fallecimientos por millón de población	48,95	33,57	36,71
Tasa de personas heridas hospitalizadas por millón de habitantes	169,11	203,71	196,65

Gráfico 73: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas mayores de 64 años según tipo de persona usuaria. España, 2024



El 57% de las personas fallecidas mayores de 64 años se registraron en vías interurbanas (278), mientras que el 43% restante se produjo en vías urbanas (208). Sin embargo, la distribución varía en función del tipo de persona usuaria.

En vías interurbanas, las víctimas eran principalmente personas conductoras (187, que representan el 67% del total en este entorno), seguidas por las personas pasajeras (60, un 22%). Los peatones representan un 11% con 31 fallecidos.

En las vías urbanas, el perfil cambia de forma clara: la mayoría de las víctimas eran peatones (136, el 65% del total en vías urbanas), seguidos por personas conductoras (58, un 28%) y en menor medida personas pasajeras (14, un 7%).

Gráfico 74: Personas fallecidas mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de persona usuaria. España, 2024.

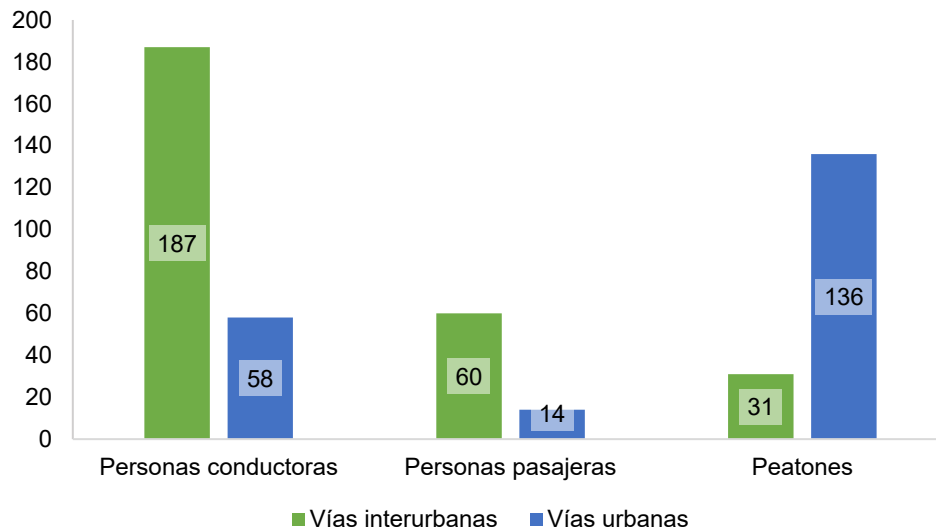


Gráfico 75: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías interurbanas, 2024.

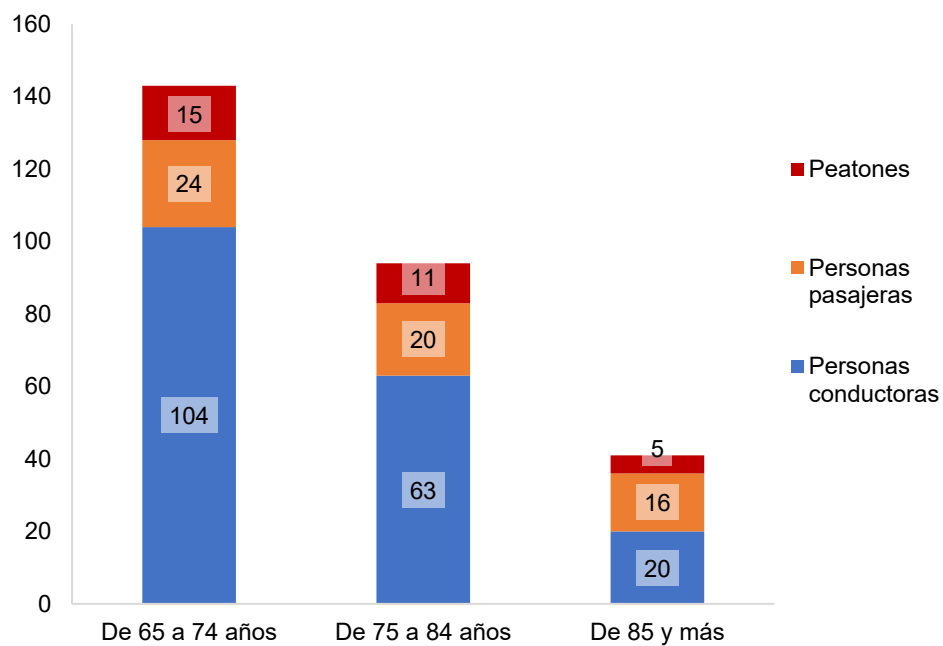
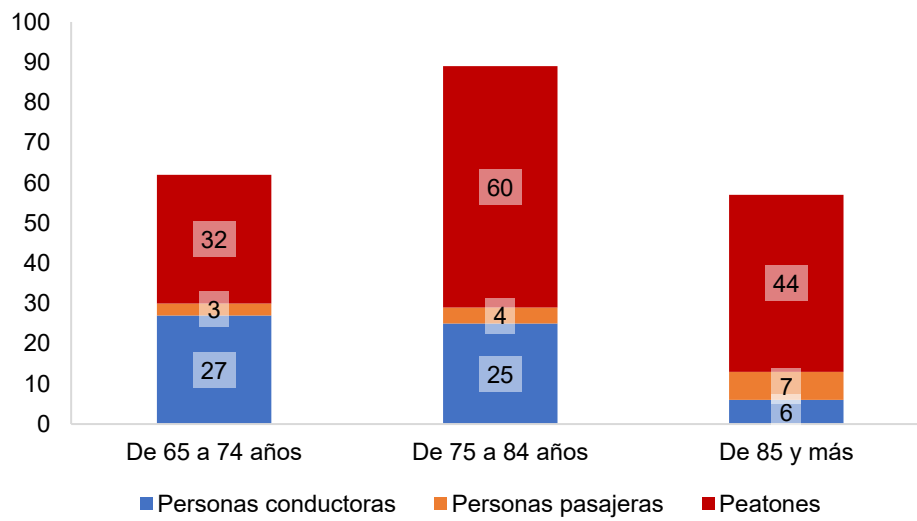


Gráfico 76: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías urbanas, 2024.



Las personas conductoras

Las personas conductoras fallecidas representan de manera constante la mayoría de las víctimas mortales en siniestros viales. En 2024 ascendieron a 1.186, lo que supone el 66% del total de personas fallecidas (1.785). Esta proporción se mantiene estable en los últimos años, en un rango entre el 61% y el 67%.

En cuanto al sexo, la gran mayoría de las personas conductoras fallecidas son hombres. En 2024, el 90% de los fallecidos eran varones frente al 10% de mujeres. El grupo de edad con mayor proporción femenina es el de 25 a 34 años, donde las mujeres alcanzan un 13% del total de conductores fallecidos.

Respecto a la edad, la tasa de personas conductoras fallecidas por mil personas censadas es especialmente elevada entre los más jóvenes. Destaca el grupo de 15 a 17 años, con una tasa de 45, muy por encima de la tasa global (6). Le siguen los grupos de 18 a 20 años (15) y 21 a 24 años (11). A medida que aumenta la edad, las tasas descienden de manera progresiva, situándose en 3 para las personas conductoras de 65 años o más.

Tabla 47: Personas conductoras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizadas e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.

	Personas conductoras							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Índice de letalidad	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Índice de letalidad
Total	1.186	6.349	84.188	1,29	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías urbanas	251	3.035	50.951	0,46	21%	48%	61%	-
Vías interurbanas	935	3.314	33.237	2,49	79%	52%	39%	-

Gráfico 77: Evolución de las personas conductoras fallecidas y del total. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

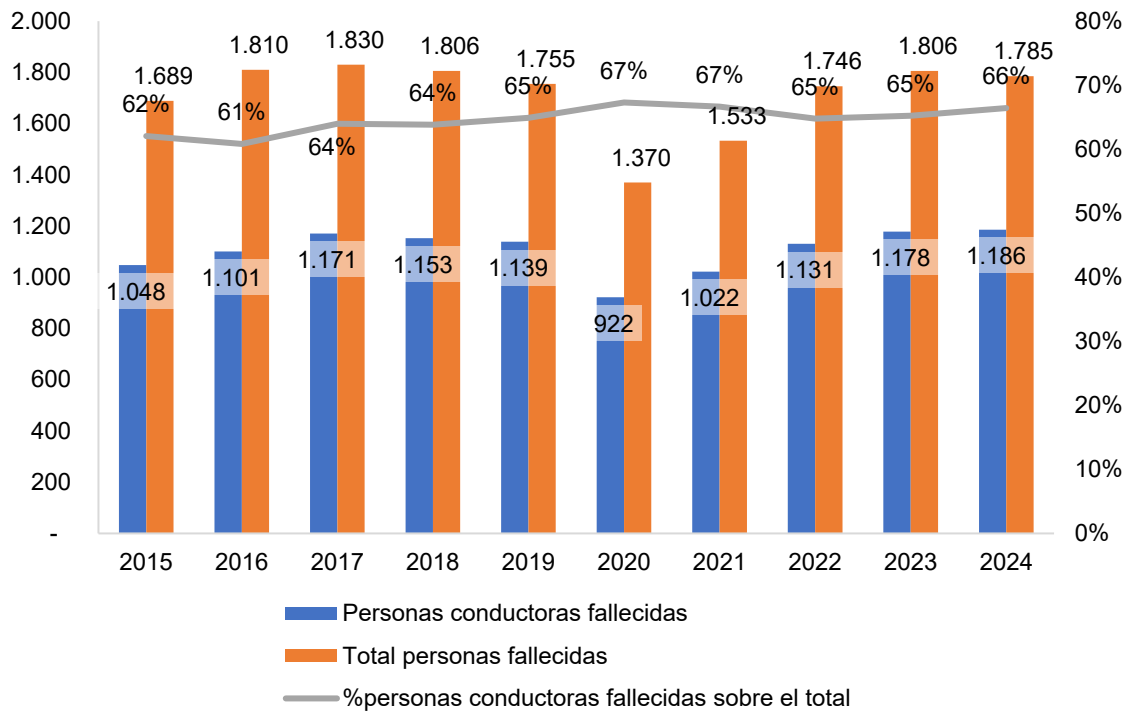
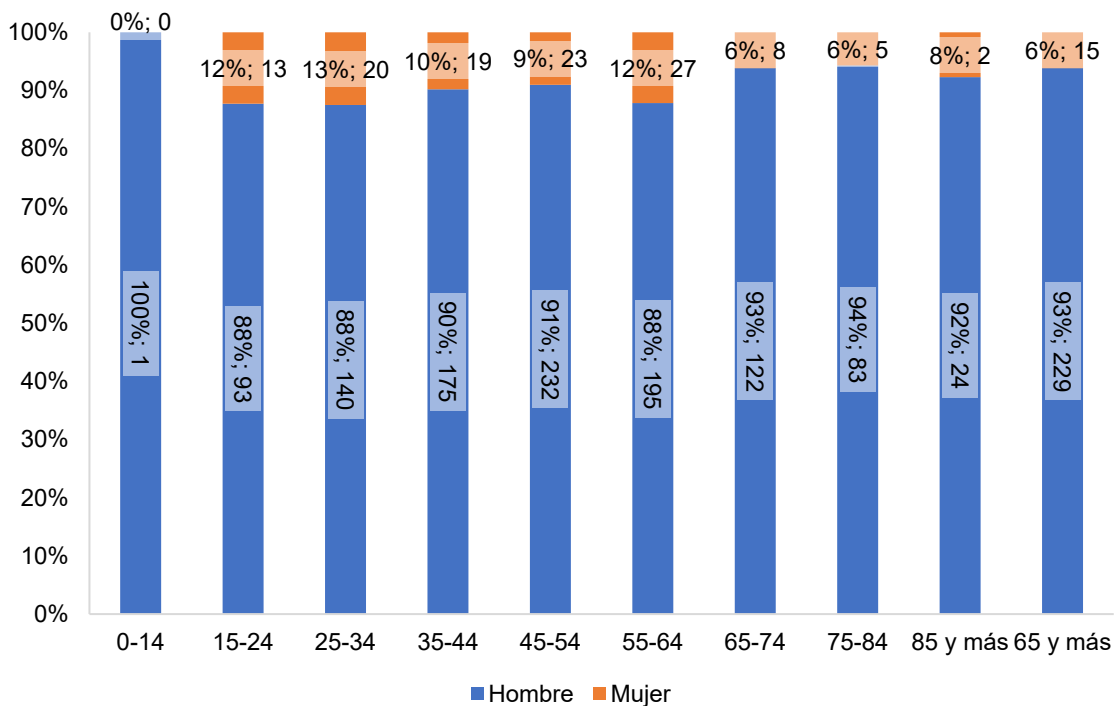
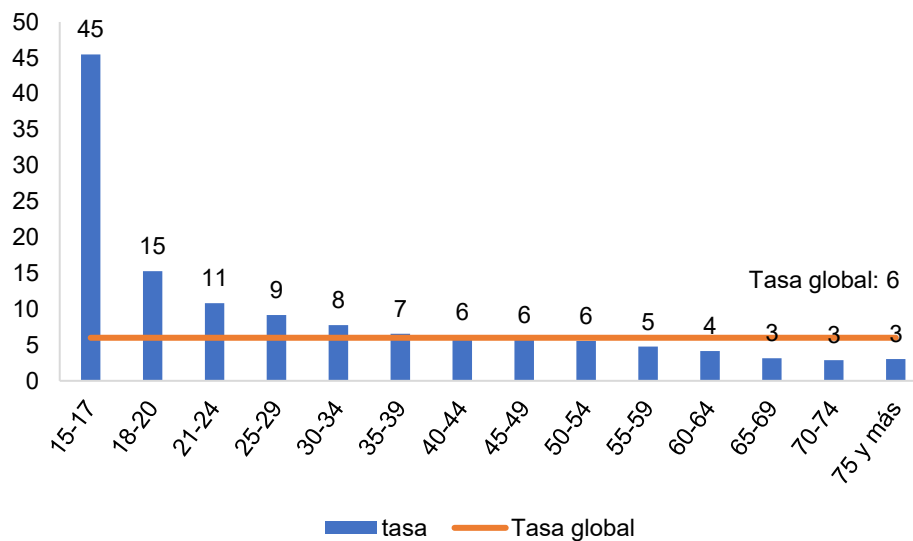


Gráfico 78: Proporción de las personas conductoras fallecidas según grupos de edad y sexo. España, 2024.



Nota: Los porcentajes se han calculado sobre el total de fallecidos con sexo conocido y/o desconocido.

Gráfico 79: Tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. España, 2024.



Las personas pasajeras

Las personas pasajeras registran un total de 279 personas fallecidas, representando el 16% del total de personas fallecidas, mayoritariamente en vías interurbanas (87%) y con mayoría de hombres (51% frente al 49% de mujeres). Las personas heridas hospitalizadas pasajeras son 1.437 (72% en vías interurbanas y 28% en vías urbanas) y las personas heridas no hospitalizadas 29.606 (51% en vías interurbanas y 49% en vías urbanas).

En relación con la edad y el sexo, los gráficos muestran que, en los grupos de mayores de 55 años, predominan las mujeres pasajeras fallecidas frente a los hombres. En cambio, en los grupos de 0 a 54 años, son los hombres pasajeros quienes registraron un mayor número de fallecimientos respecto a las mujeres pasajeras.

Tabla 48: Personas pasajeras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizadas e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.

	Personas pasajeras							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Índice de letalidad	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Índice de letalidad
Total	279	1.437	29.606	0,89	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías urbanas	36	407	14.623	0,24	13%	28%	49%	-
Vías interurbanas	243	1.030	14.983	1,49	87%	72%	51%	-

Gráfico 80: Evolución de personas pasajeras fallecidas y del total. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

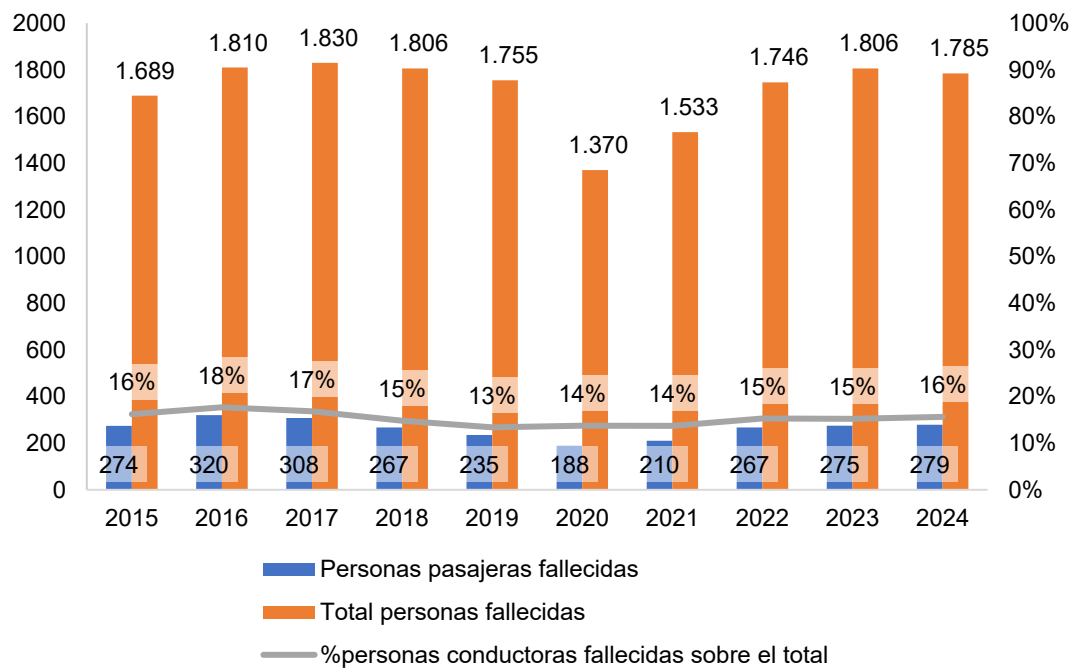
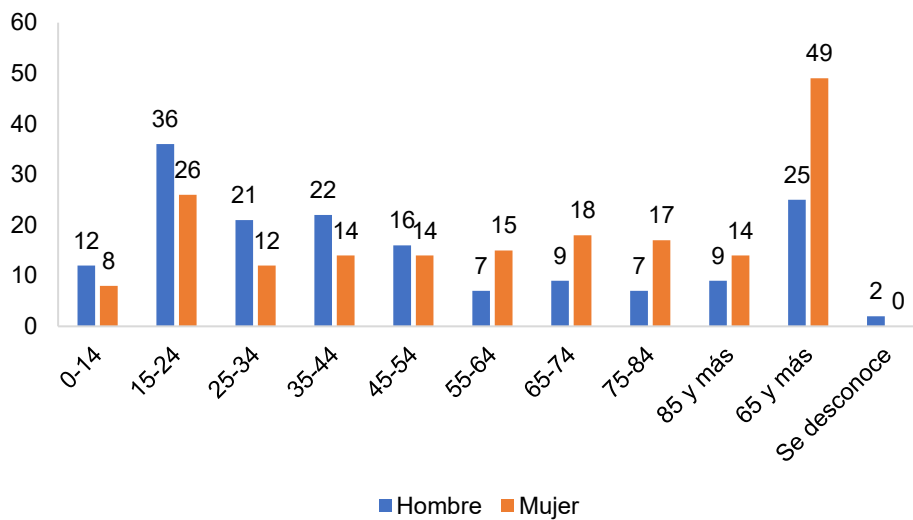


Gráfico 81: Número de personas pasajeras fallecidas según grupo de edad y sexo. España, 2024.



Los peatones

En 2024 los peatones registraron 320 fallecidos (18% del total), con mayor concentración en vías urbanas (65%) frente a interurbanas (35%). Además, se contabilizaron 1.775 personas heridas hospitalizadas y 11.290 no hospitalizadas, la mayoría también en vías urbanas (89% y 95%, respectivamente). El índice de letalidad fue de 2,39, destacando el valor mucho más elevado en interurbanas (13,68) frente a urbanas (1,65).

En relación con la evolución por edad en vías interurbanas, se observa un aumento respecto a 2019 en los grupos de 15 a 24 años (de 7 a 18 fallecidos) y de 35 a 44 años (de 15 a 20 fallecidos). Por el contrario, se registraron descensos en los grupos de 0 a 14 años (de 3 a 1), 25 a 34 años (de 17 a 16), 45 a 54 años (de 32 a 19), de 55 a 64 años (de 13 a 7), de 65 a 74 años (de 17 a 15), de 75 a 84 años (de 17 a 11) y de 85 y más años (de 11 a 15).

En vías urbanas, los gráficos reflejan un descenso en los grupos de 0 a 14 años, 35 a 44 años, 55 a 64 años, 65 a 74 años, 75 a 84 años y 85 y más años, mientras que se registraron incrementos en 25 a 34 años y 45 a 54 años.

Tabla 49: Personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas e índice de letalidad referidos a peatones. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.

	Peatones							
	Cifras absolutas 2024				Distribuciones 2024			
	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Índice de letalidad	Personas fallecidas	Personas heridas hospitalizadas	Personas heridas no hospitalizadas	Índice de letalidad
Total	320	1.775	11.290	2,39	100%	100%	100%	100%
Tipo de vía								
Vías urbanas	207	1.583	10.769	1,65	65%	89%	95%	-
Vías interurbanas	113	192	521	13,68	35%	11%	5%	-

Gráfico 82: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2015, 2019 y 2024.

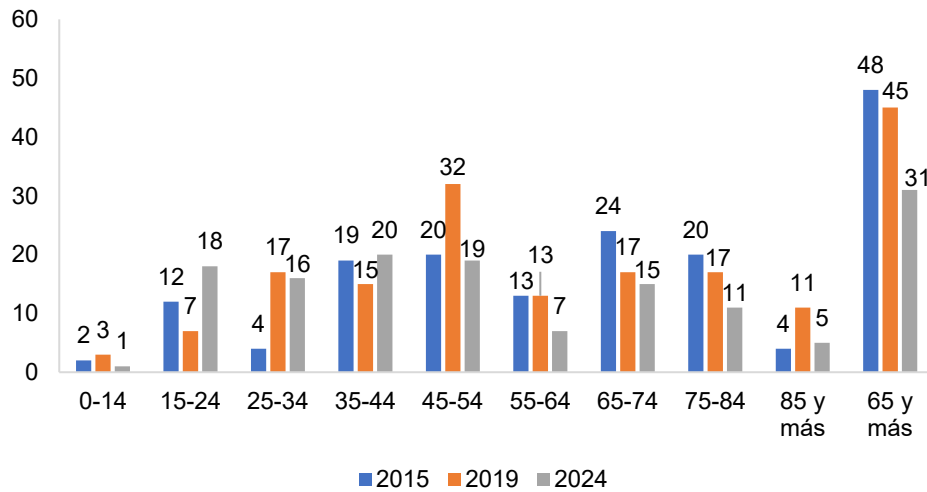
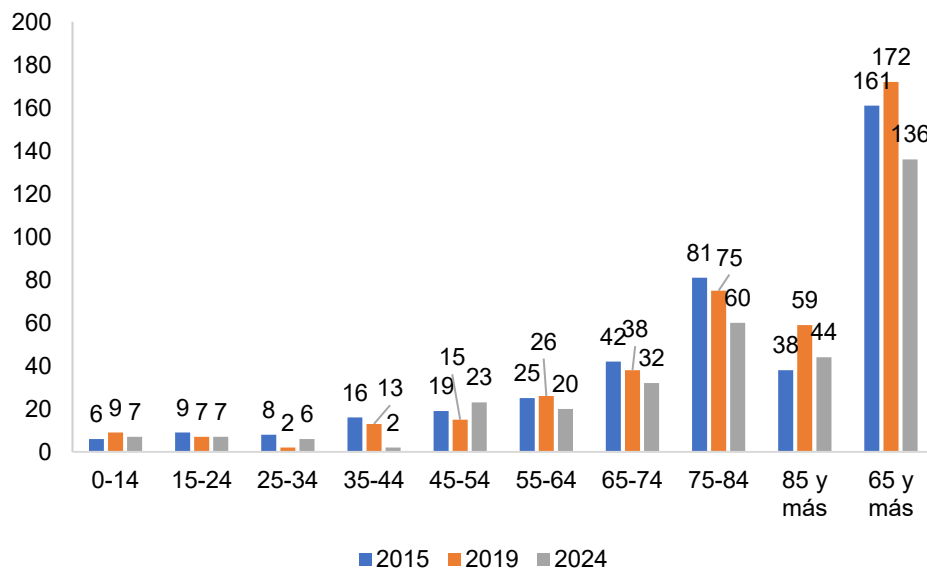


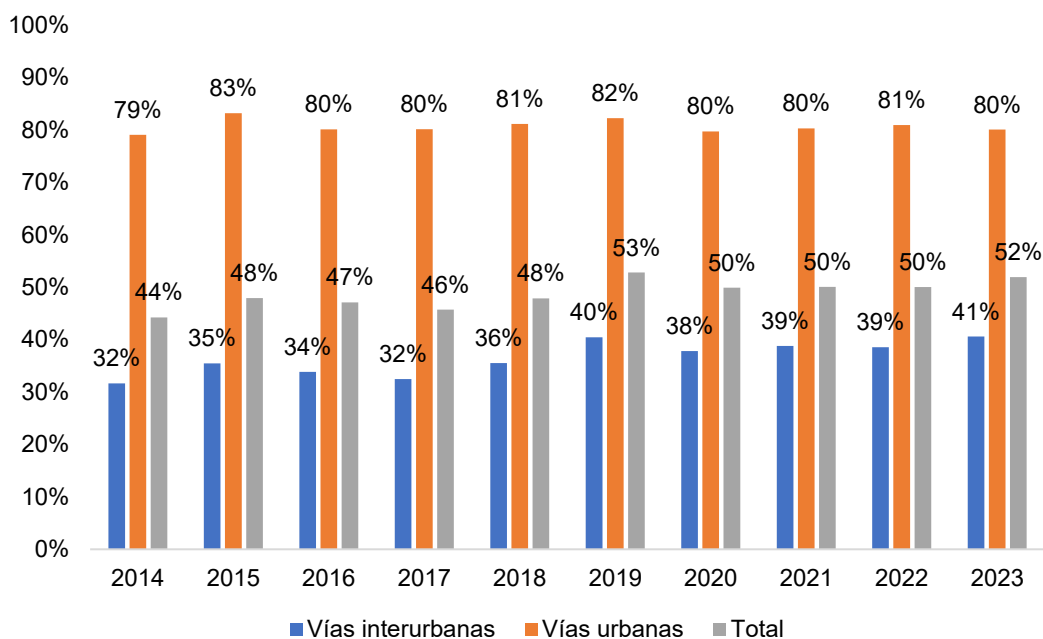
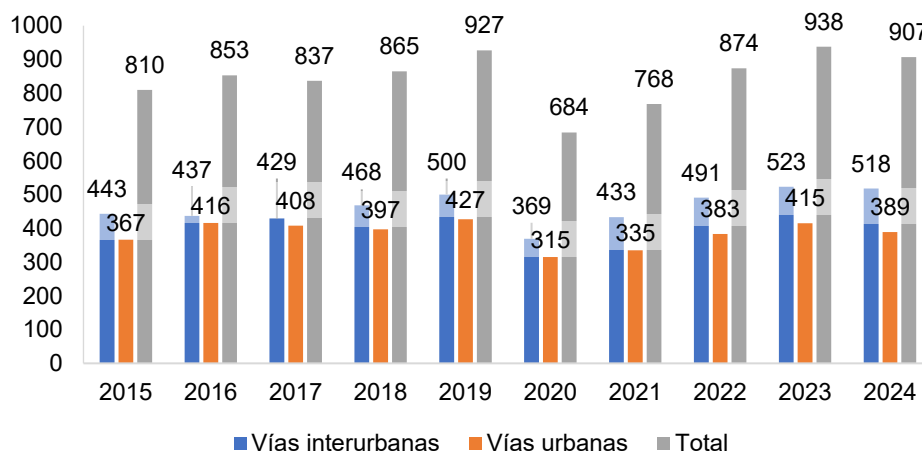
Gráfico 83: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.



Las personas usuarias de medios vulnerables

En 2024 se registraron 907 personas fallecidas usuarias de medios vulnerables (peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas), lo que supone el 51% del total de fallecidos. La distribución muestra que el 52% de estas muertes se produjeron en vías interurbanas y el 80% en vías urbanas, manteniéndose una proporción similar a la observada en los últimos años. Desde el año 2019, al menos la mitad de las personas fallecidas corresponden a las personas usuarias vulnerables.

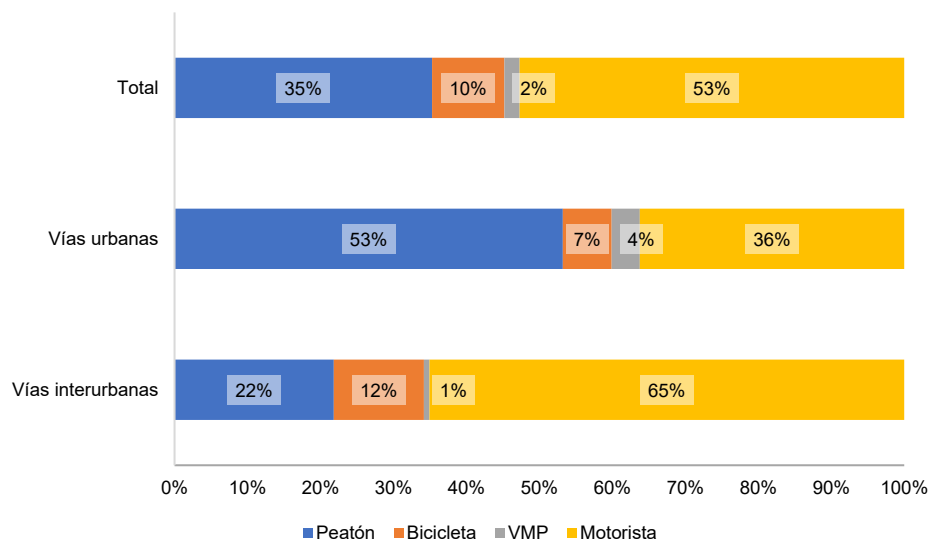
Gráfico 84: Evolución del número de personas fallecidas y del porcentaje respecto del total de personas fallecidas en medios vulnerables según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.



En 2024, los motoristas (usuarios de motocicleta y ciclomotor) registraron las cifras más altas entre las personas usuarias de medios vulnerables fallecidas, representando un 53% del total de personas vulnerables. En segundo lugar se situaron los peatones, con un 35%, seguidos de los ciclistas (10%) y los usuarios de VMP (2%).

Este orden se mantiene en las vías interurbanas, donde los motoristas alcanzaron un 65% de las personas fallecidas vulnerables, seguidos de los peatones (22%), ciclistas (12%) y VMP (1%). Sin embargo, la distribución cambia en las vías urbanas, en las que los peatones concentraron el mayor porcentaje de fallecidos (53%), seguidos de los motoristas (36%), ciclistas (7%) y VMP (4%).

Gráfico 85: Porcentaje de personas usuarias de medios vulnerables fallecidas según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2024.



Los factores concurrentes

En 2024, el factor concurrente más frecuente en los siniestros viales fue la distracción, presente en el 18% de los casos (13.164), y también el más relevante en los siniestros mortales, con un 30% (406). Le siguen el consumo de alcohol, implicado en el 12% de los siniestros viales (3.627) y en el 28% de los mortales (273), y la velocidad inadecuada, que aparece en el 7% de los siniestros viales (5.067) y alcanza el 22% en los mortales (307), y

El análisis en vías interurbanas confirma esta tendencia: la distracción es el factor más frecuente en los informes policiales de siniestros mortales (34%), seguida del alcohol (29%) y la velocidad inadecuada (24%).

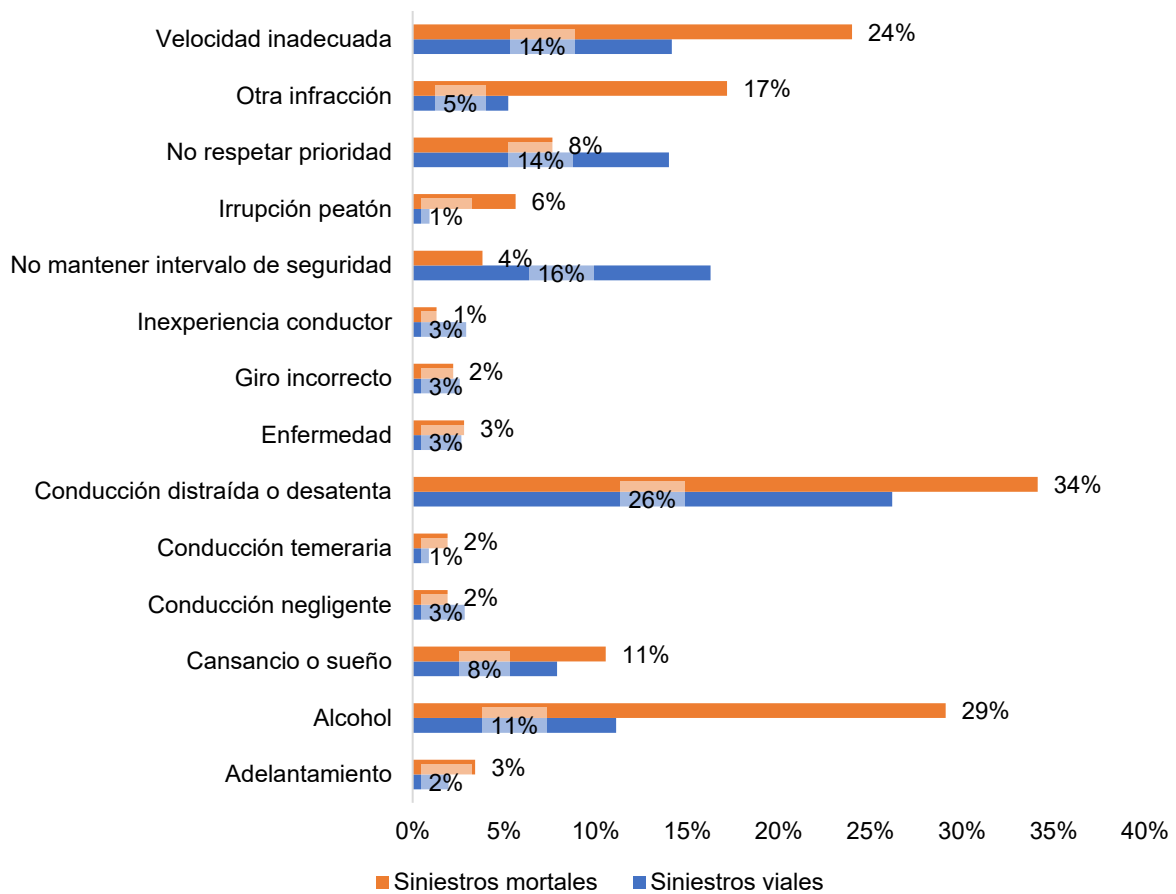
Tabla 50: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Siniestros viales		Siniestros mortales	
	Nº de casos	%	Nº de casos	%
Alcohol	3.609	12%	273	28%
Distracción	13.164	18%	406	30%
Velocidad inadecuada	5.067	7%	307	22%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.727 y el total de siniestros mortales es 1.373. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 30.509 siniestros viales y una muestra de 990 siniestros 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 86: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)



Nota: El total de siniestros viales considerado es 24.907 y el total de siniestros mortales es 996. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

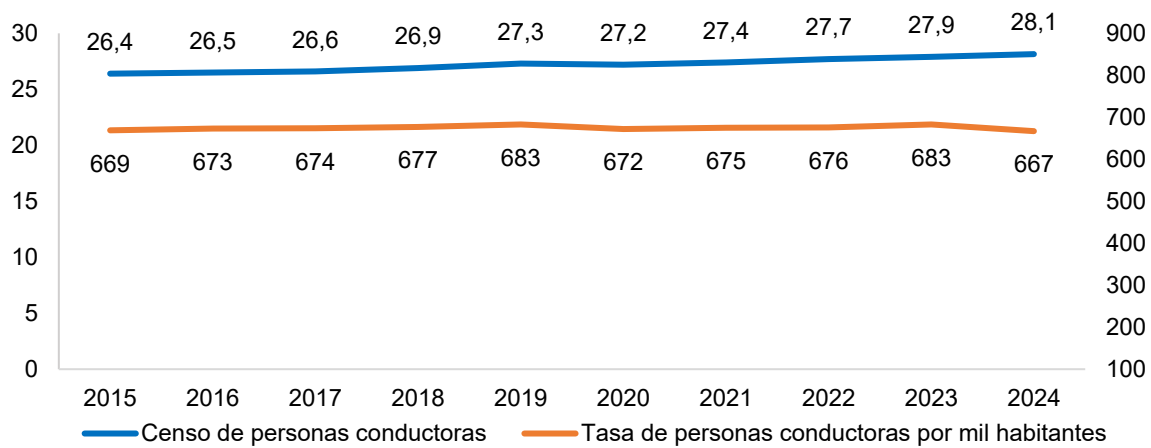
* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 18.809 siniestros viales y una muestra de 742 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.

Indicadores de exposición

Censo de personas conductoras

En 2024, el censo de personas con al menos un permiso o licencia de conducción alcanzó los 28,1 millones, lo que equivale a una tasa de 667 personas conductoras por cada 1.000 habitantes. Esto supone un ligero incremento en el número absoluto de personas conductoras respecto a 2023 (0,7%), disminuyendo de igual forma la tasa en comparación con el año anterior (683 en 2023).

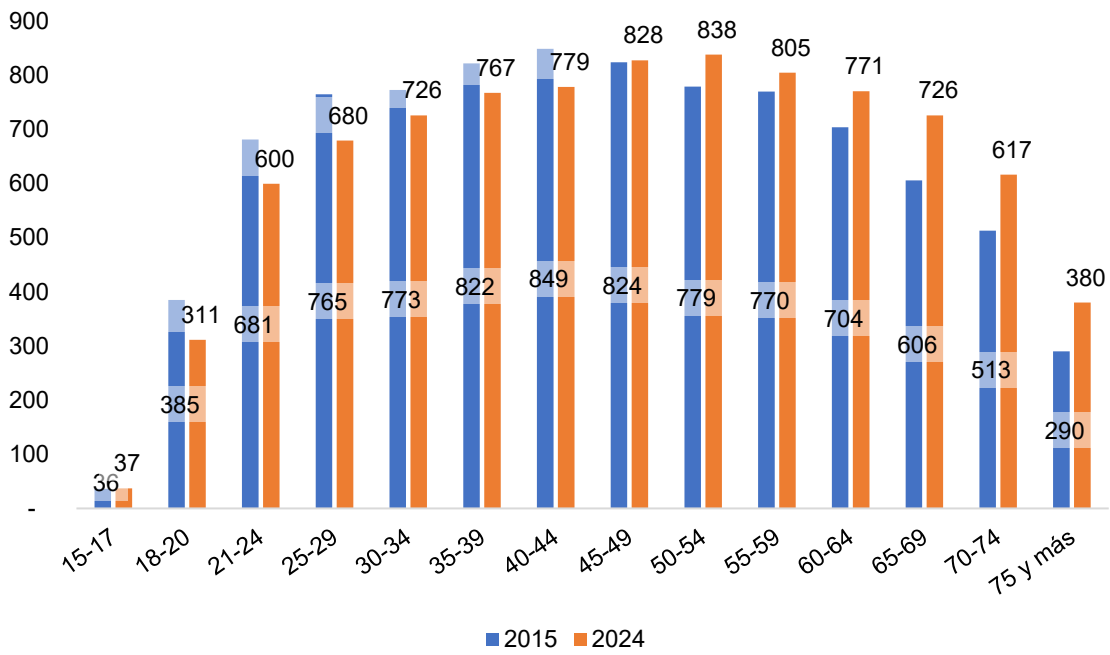
Gráfico 87: Evolución del censo de personas conductoras por millón de habitantes. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción (millones). Evolución de la tasa de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.



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

En relación con los grupos de edad, en 2024 la mayor tasa de personas conductoras por 1.000 habitantes se concentra en la franja de 50 a 54 años (838). El análisis comparado con 2015 refleja un descenso en las tasas de los grupos más jóvenes (18 a 44 años), mientras que se observa un incremento sostenido en los tramos de mayor edad, especialmente a partir de los 45 años, lo que confirma la tendencia al envejecimiento de la población conductora.

Gráfico 88: Censo de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, años 2015 y 2024.

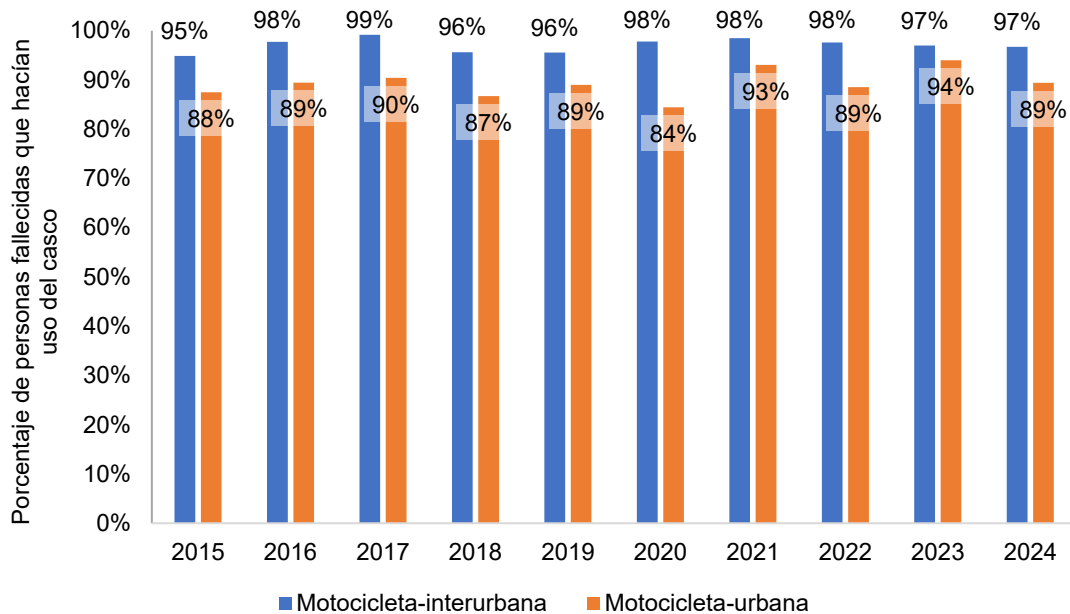


Indicadores de desempeño

El cinturón de seguridad y el casco

En 2024, el **11% de los usuarios de motocicleta fallecidos en vías urbanas no hacía uso del casco**, mientras que en las vías interurbanas la cifra fue del **3%**. Analizando la serie de los últimos diez años, se observa que el uso del casco entre los motociclistas fallecidos se mantiene en niveles muy altos en ambos entornos, aunque de manera más consistente en las **vías interurbanas (95%-99%)** que en las **urbanas (84%-94%)**, donde las fluctuaciones son algo mayores.

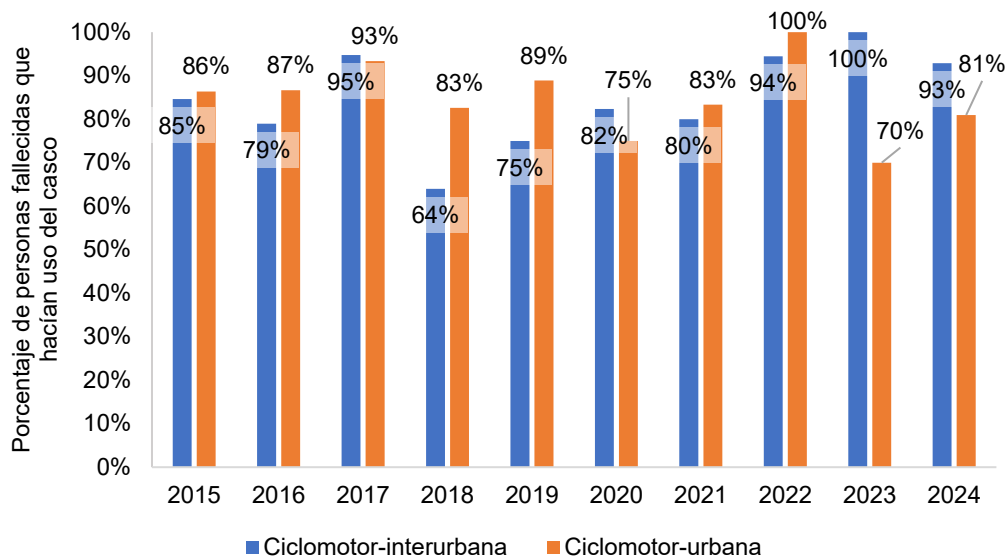
Gráfico 89: Personas fallecidas usuarias de motocicleta en relación con el uso del casco. España, 2014-2024



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 2024, el 93% de los usuarios de ciclomotor fallecidos en vías interurbanas hacía uso del casco, manteniendo los niveles altos que caracterizan la última década, con valores que en la mayoría de los años se sitúan por encima del 80%. Por el contrario, en las vías urbanas, el 19% de los fallecidos no utilizaba casco, lo que supone un aumento en el uso del casco con respecto al mínimo registrado en 2023 (30%).

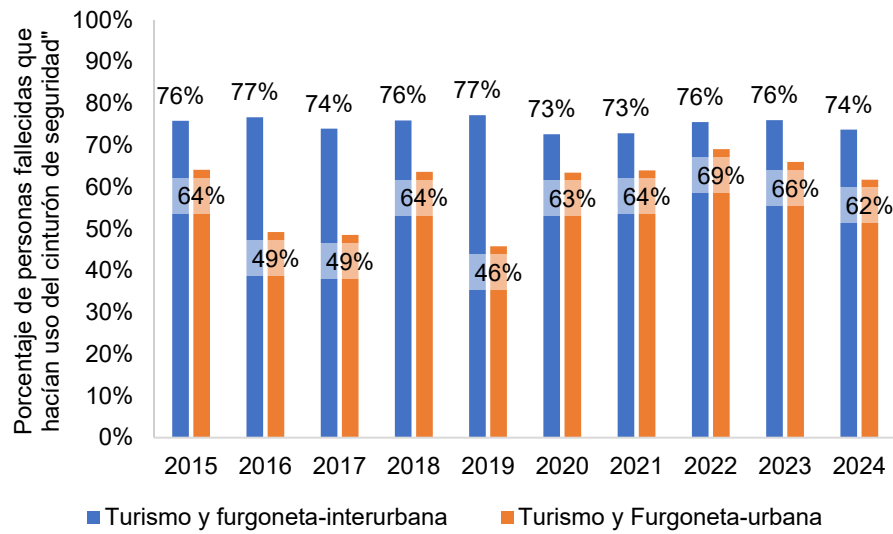
Gráfico 90: Personas fallecidas usuarias de ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2014 -2024



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 2024, el 74% de las personas fallecidas en turismos y furgonetas en vías interurbanas hacía uso del cinturón de seguridad, frente al 62% en vías urbanas. Estas cifras se mantienen en valores similares a los registrados en los últimos años, mostrando una mayor utilización del cinturón en interurbanas que en urbanas. En vías interurbanas, en el año 2024, de las 15 personas fallecidas menores de 12 años usuarias de turismos y furgonetas, 5 no usaban sistema de seguridad — sistema de retención infantil o cinturón de seguridad. En vías urbanas no hubo ninguna persona fallecida menor de 12 años usuaria de turismo y furgoneta.

Gráfico 91: Personas fallecidas ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación con el uso del cinturón.
España, 2014 -2024



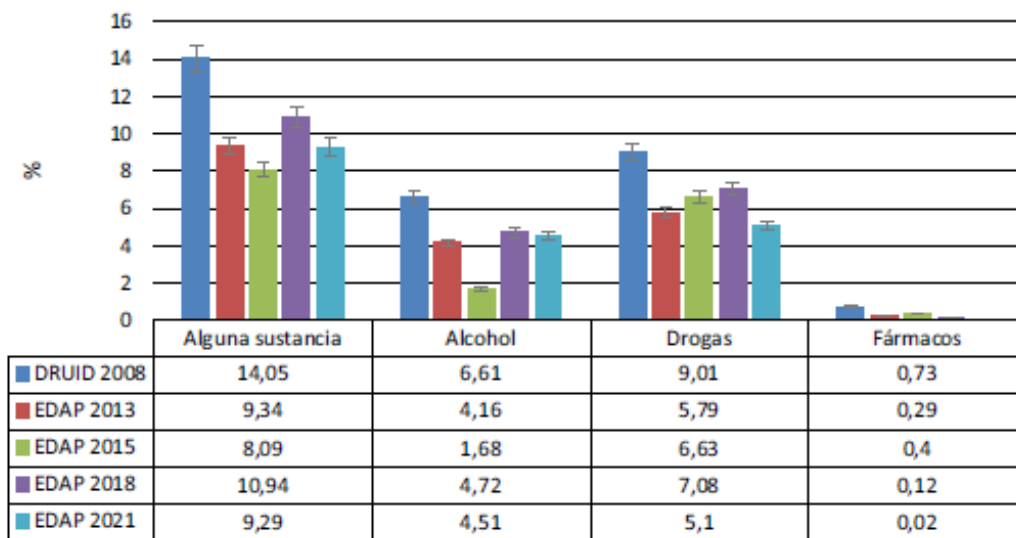
Nota: Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.

El alcohol y las drogas

Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en personas conductoras

El estudio de prevalencia de consumo de sustancia psicoactivas realizado en conductores en el año 2021 registró una presencia del 9% en el consumo de alguna sustancia, siendo del 5% en drogas, del 5% alcohol, e inferior al 1% en fármacos.

Gráfico 92: Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (Años 2008, 2013, 2015, 2018, 2021)



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

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, en 2024 el 28% de las personas fallecidas (218 de las 774) dio positivo en la prueba de alcoholemia, realizada al 79% del total. En el caso de las personas heridas hospitalizadas, un 12% (186 de 1.545) obtuvo un resultado positivo, aunque la prueba solo se efectuó en un 79% de los casos. Entre las personas heridas no hospitalizadas, un 8% (2.269 de 27.180) presentó un resultado positivo, con un 45% de pruebas realizadas. Finalmente, entre quienes no recibieron asistencia sanitaria, el 8% dio positivo, mientras que en las personas con lesividad no asignada la cifra fue del 7%.

En conjunto, las pruebas realizadas a conductores implicados en siniestros con víctimas alcanzaron al 46% del total, con un 8% de positivos en alcoholemia.

Tabla 51: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Personas fallecidas	977	774	79% (68%)	218	28% (29%)
Personas heridas hospitalizadas	4.765	1.545	32% (26%)	186	12% (15%)
Personas heridas no hospitalizadas	60.386	27.180	45% (36%)	2.269	8% (9%)
Personas sin asistencia sanitaria	55.437	27.084	49% (42%)	1.716	6% (7%)
Personas con lesividad no asignada	2.543	246	10% (14%)	17	7% (5%)
Total	124.108	56.829	46% (38%)	4.406	8% (4%)

Desagregando los datos en función del tipo de vía, se observa que las pruebas de alcoholemia a personas conductoras fallecidas se realizan en mayor medida en vías interurbanas (83%) que en urbanas (26%). En cuanto a los resultados, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, el 28% de los conductores fallecidos resultó positivo en la prueba de alcoholemia.

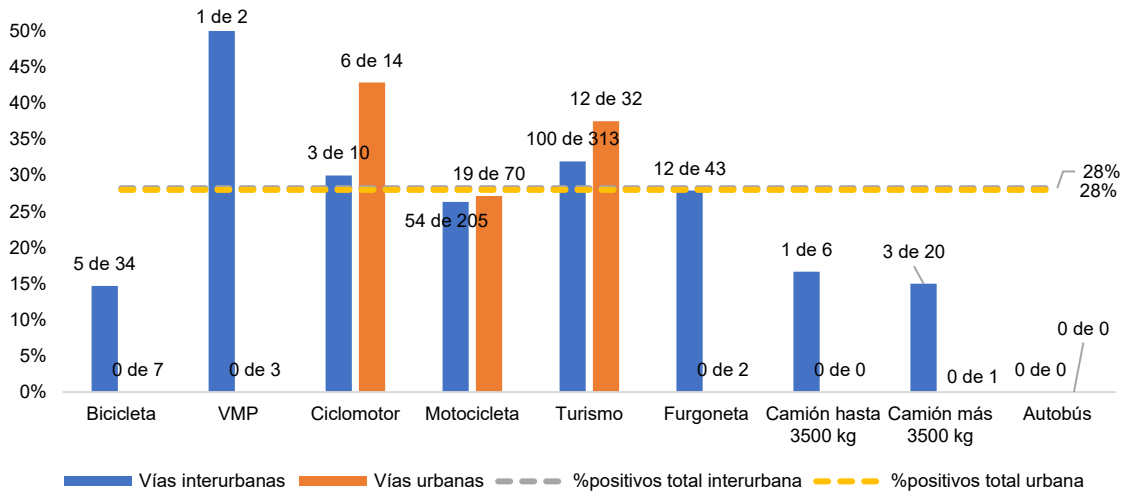
Tabla 52: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías interurbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Vías interurbanas	Personas fallecidas	786	641	82% (69%)	181	28% (28%)
	Personas heridas hospitalizadas	2.527	1.153	46% (38%)	108	9% (11%)
	Personas heridas no hospitalizadas	22.727	18.444	81% (75%)	1.291	7% (7%)
	Personas sin asistencia sanitaria	16.034	14.917	93% (91%)	661	4% (4%)
	Personas con lesividad no asignada	381	112	29% (42%)	3	3% (2%)
Total		42.455	35.267	83% (79%)	2.244	6% (6%)

Tabla 53: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

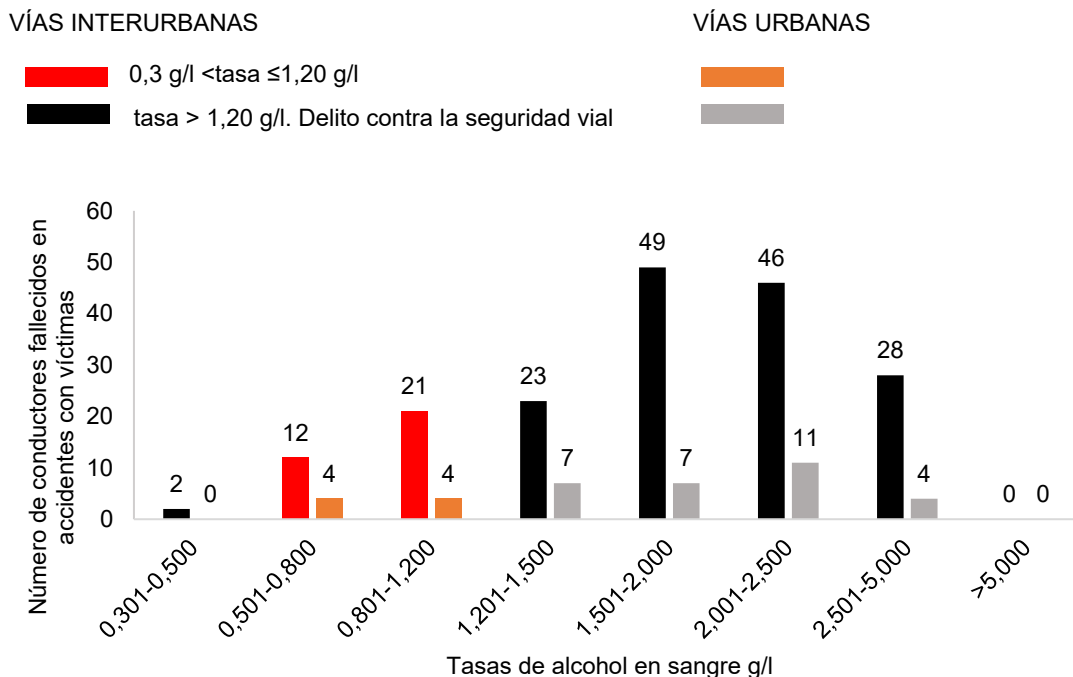
		Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Vías urbanas	Personas fallecidas	191	133	70% (62%)	37	28% (41%)
	Personas heridas hospitalizadas	2.238	392	18% (10%)	78	20% (35%)
	Personas heridas no hospitalizadas	37.659	8.736	23% (10%)	978	11% (20%)
	Personas sin asistencia sanitaria	39.403	12.167	31% (18%)	1.055	9% (13%)
	Personas con lesividad no asignada	2.162	134	6% (7%)	14	10% (11%)
Total		81.653	21.562	26% (14%)	2.162	10% (16%)

Gráfico 93: Porcentaje de personas conductoras fallecidas en siniestros viales con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)



La tasa de alcohol en sangre más frecuente entre las personas conductoras fallecidas en vías interurbanas se sitúa entre 1,501 y 2,000 g/l (49 personas), mientras que en vías urbanas destaca el intervalo de 2,001 a 2,500 g/l (11 personas). Estos resultados deben tomarse con cautela, ya que no a todas las personas fallecidas se les realizó la prueba de alcoholemia.

Gráfico 94: Tasa de alcohol en sangre en personas conductoras fallecidas en siniestros viales con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)



En 2024 se registraron 292 personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora resultó positiva en la prueba de alcoholemia, lo que supone un aumento del 9% más que en 2023 y del 24% respecto a 2019. Estos fallecimientos representan el 72% del total de siniestros mortales, porcentaje que aumenta respecto a años anteriores.

Por tipología de vía, en vías interurbanas fallecieron 230 personas, un 8% más que en 2023 y un 32% más que en 2019, representando el 20% de los siniestros mortales ocurridos en este tipo de vías. En contraste, en vías urbanas se registraron 62 personas fallecidas, aumentando respecto a 2023 un 13% y un incremento del 2% respecto al año 2019, alcanzando el 66% de los siniestros mortales en zona urbana.

Tabla 54: 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 2019-2024 (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Cifras absolutas y relativas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
Personas fallecidas en siniestros viales	235	283	268	292	24%	57	9%	24
% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	67%	70%	69%	72%	8%	5%	4%	3%

Tabla 55: 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 2019-2024 (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Cifras absolutas y relativas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
Vías interurbanas	Personas fallecidas en siniestros viales	174	209	213	230	32%	56	8%	17
	% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	68%	73%	73%	74%	9%	6%	2%	1%

Tabla 56: 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 2019-2024 (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Cifras absolutas y relativas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
		Vías urbanas	Personas fallecidas en siniestros viales	61	74	55	62	2%	1
% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	64%		61%	58%	66%	3%	2%	12%	7%

En 2024 se realizaron pruebas de alcohol o drogas al 79% de las personas conductoras fallecidas, de las cuales el 7% resultó positivo. En vías interurbanas, la constancia de prueba alcanzó el 81%, con un 6% de positivos; mientras que en vías urbanas se realizaron al 63% de las personas fallecidas, con un 8% de positivos.

Tabla 57: Resultados de las pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas en siniestros viales. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total personas conductoras fallecidas	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Vías interurbanas	786	636	81% (70%)	39	6% (18%)
Vías urbanas	191	132	69% (63%)	11	8% (25%)
Total	977	768	79% (69%)	50	7% (30%)

En lo referente a las personas conductoras a las que se ha realizado tanto la prueba de alcoholemia y/o la prueba de drogas, el 33% dio positivo en ambas, lo que supone una disminución respecto al año 2023 (-5 puntos porcentuales) y respecto al año 2019 (-6 puntos porcentuales).

Tabla 58: 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 2024 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

	Con constancia de prueba alcohol y/o drogas	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	% prueba positiva alcohol y/o drogas
Personas conductoras fallecidas	774	256	33% (39%)

Peatones

En 2024, el 62% de los peatones fallecidos fueron sometidos a una prueba de alcoholemia, de los cuales el 19% dio positivo (32 personas). En vías interurbanas, se realizó la prueba al 75% de los peatones fallecidos, con un 30% de positivos (23 personas). En vías urbanas, la prueba se realizó al 54% de los peatones fallecidos, resultando positivo en el 10% de los mismos (9 personas).

Tabla 59: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas. Año 2024 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

	Total peatones fallecidos	Peatones con constancia de prueba	%	Peatones con prueba positiva (>0,5 g/l)	%
Vías interurbanas	101	76	75% (59%)	23	23 de 76 (21 de 66)
Vías urbanas	166	90	54% (38%)	9	9 de 90 (9 de 72)
Total	267	166	62% (46%)	32	19% (22%)

Indicadores de actividad

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC¹)

Alcohol

Durante 2024, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 7.378.103 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 10% más que las realizadas durante 2023. De las 6.297.695 pruebas de control preventivas realizadas, el 1 % resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

Drogas

En el marco de la actividad de la ATGC, durante 2024 se realizaron 122.938 pruebas de determinación de drogas, frente a 101.927 realizadas en 2023, lo que supone un aumento del 21%. De las 96.716 pruebas de control preventivas realizadas, el 49% resultaron positivas.

Velocidad

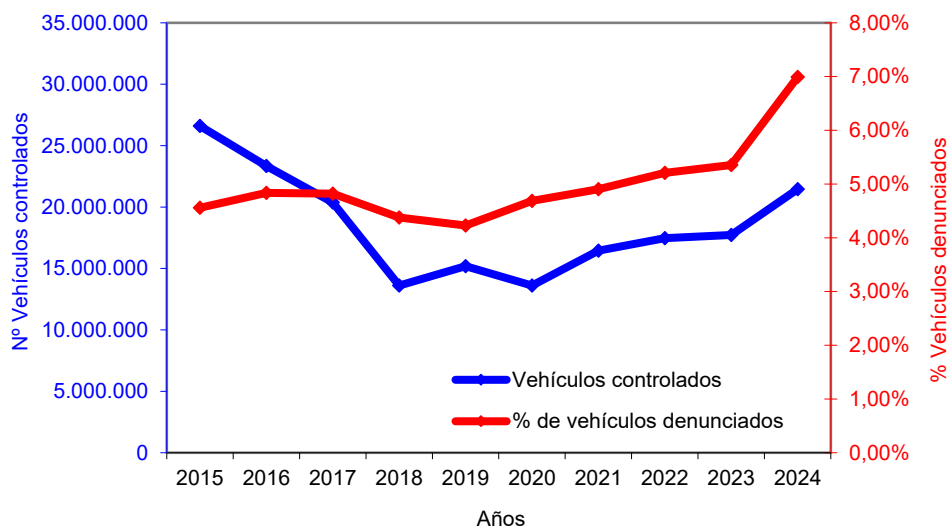
En el año 2024 el total de denuncias de la DGT fue de 5.433.655. De estas, el 63% estaban vinculadas a la velocidad. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y a través de radares fijos, de tramo y helicópteros.

La ATGC² realizó en el año 2024 controles de velocidad a 21,4 millones de vehículos, resultando denunciados 1.500.276 vehículos. Respecto a 2023, se han controlado 551.445 vehículos más y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 6,99%.

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

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

Gráfico 95: Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año España, años 2015 - 2024.



Otros

El tipo de siniestro vial

En relación con el tipo de siniestro vial, el 35% de las personas fallecidas se han producido por salida de la vía (630 personas), valor parecido a los de 2022 y 2023 y un 10% superior respecto al año 2019. En segundo lugar, se encuentra el atropello a peatón que representa el 17% del total de personas fallecidas (304), identificándose una disminución del 9% respecto al 2023 y una disminución 18% respecto a 2019.

Específicamente en vías interurbanas, la salida de vía es la tipología de siniestro de ocasiona mayor número de personas fallecidas (523 que representan el 41% del total), seguido de colisión frontal (273 que representan el 21%). En vías urbanas, el 41% de las personas fallecidas son por atropellos a peatón (204), seguido de salida de vía (107 que representan el 22% del total).

Tabla 60: Personas fallecidas por tipología del siniestro. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Colisión frontal	209	284	282	263	297	5%	13	13%	34	17%
Colisión lateral y frontolateral	190	228	213	249	227	0%	-1	-9%	-22	13%
Colisión trasera y múltiple	169	146	150	149	166	14%	20	11%	17	9%
Salida de la vía	522	573	645	642	630	10%	57	-2%	-12	35%
Vuelco	16	32	18	20	30	-6%	-2	50%	10	2%
Atropello a peatón	306	373	325	334	304	-18%	-69	-9%	-30	17%
Otro tipo	277	119	113	149	131	10%	12	-12%	-18	7%
Total	1.689	1.755	1.746	1.806	1.785	2%	30	-1%	-21	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 interurbanas España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Colisión frontal	195	263	263	245	273	4%	10	11%	28	21%
Colisión lateral y frontolateral	140	152	150	166	162	7%	10	-2%	-4	13%
Colisión trasera y múltiple	136	125	137	135	145	16%	20	7%	10	11%
Salida de la vía	464	482	533	539	523	9%	41	-3%	-16	41%
Vuelco	12	23	14	12	15	-35%	-8	25%	3	1%
Atropello a peatón	97	128	123	119	100	-22%	-28	-16%	-19	8%
Otro tipo	204	63	53	72	73	16%	10	1%	1	6%
Total	1.248	1.236	1.273	1.288	1.291	4%	55	0%	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 62: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías urbanas España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Colisión frontal	14	21	19	18	24	14%	3	33%	6	5%
Colisión lateral y frontolateral	50	76	63	83	65	-14%	-11	-22%	-18	13%
Colisión trasera y múltiple	33	21	13	14	21	0%	0	50%	7	4%
Salida de la vía	58	91	112	103	107	18%	16	4%	4	22%
Vuelco	4	9	4	8	15	67%	6	88%	7	3%
Atropello a peatón	209	245	202	215	204	-17%	-41	-5%	-11	41%
Otro tipo	73	56	60	77	58	4%	2	-25%	-19	12%
Total	441	519	473	518	494	-5%	-25	-5%	-24	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.

El componente temporal en los siniestros viales

Por periodos del año

En relación al componente temporal, el mes que acumula mayor porcentaje de personas fallecidas es agosto con el 10% del total, por su parte, febrero y abril acumulan el 7% del total cada uno, siendo los meses con menor porcentaje. Así, se ha producido una media mensual de 149 personas fallecidas al mes, cifra más alta que en 2019 (146).

Tabla 63: Personas fallecidas por periodos. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

	Personas fallecidas - Cifras absolutas					Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023		Distribución
	2015	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta	2024
Enero-Marzo	345	429	380	380	404	-6%	-25	6%	24	23%
Abril-Junio	402	373	425	443	427	14%	54	-4%	-16	24%
Julio-Septiembre	516	491	495	518	499	2%	8	-4%	-19	28%
Octubre-Diciembre	426	462	446	465	455	-2%	-7	-2%	-10	25%
Total	1.689	1.755	1.746	1.806	1.785	2%	30	-1%	-21	100%

Los meses

Gráfico 96: Distribución de personas fallecidas por meses. España, 2024.

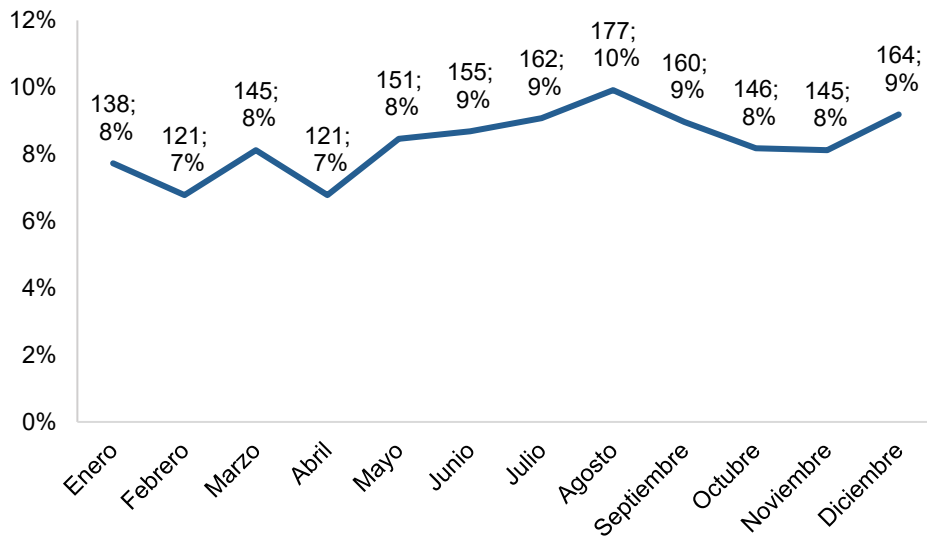


Gráfico 97: Distribución de personas fallecidas por meses. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.

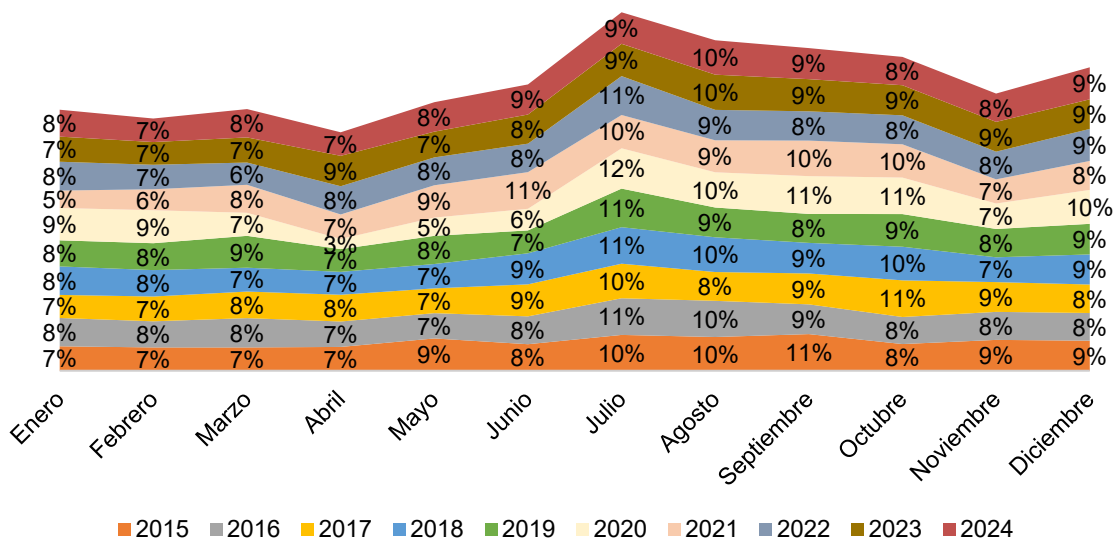
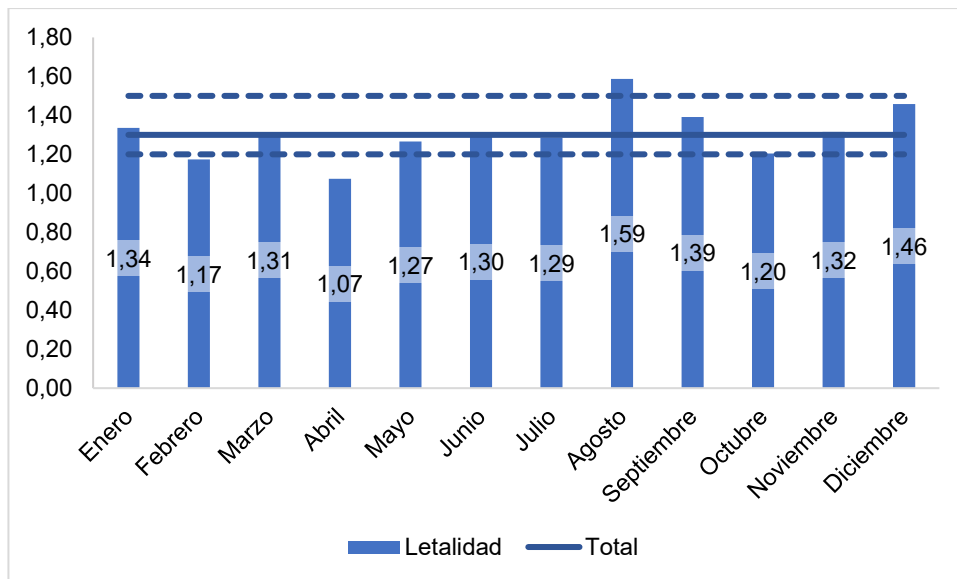


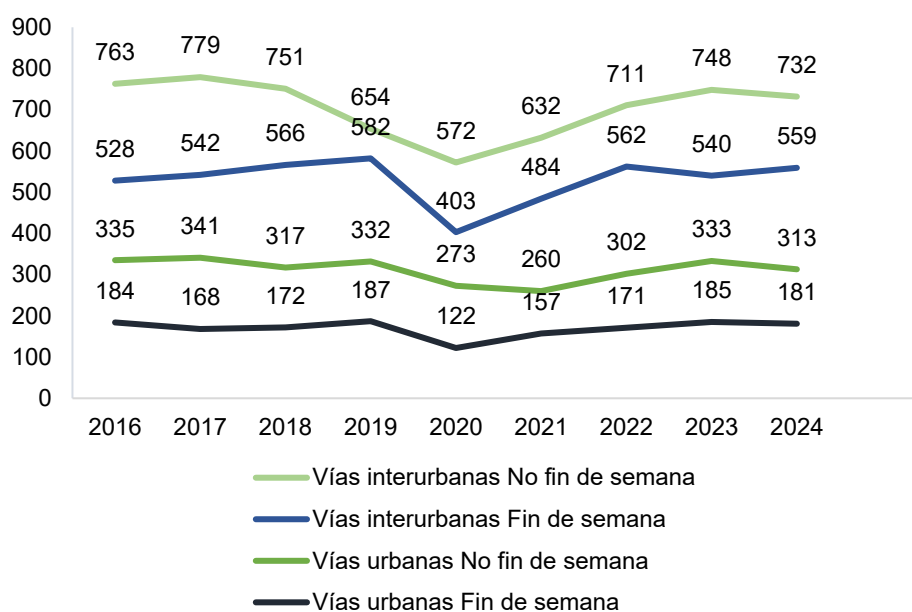
Gráfico 98: Índice de letalidad por meses. España, 2024.



Los días de la semana

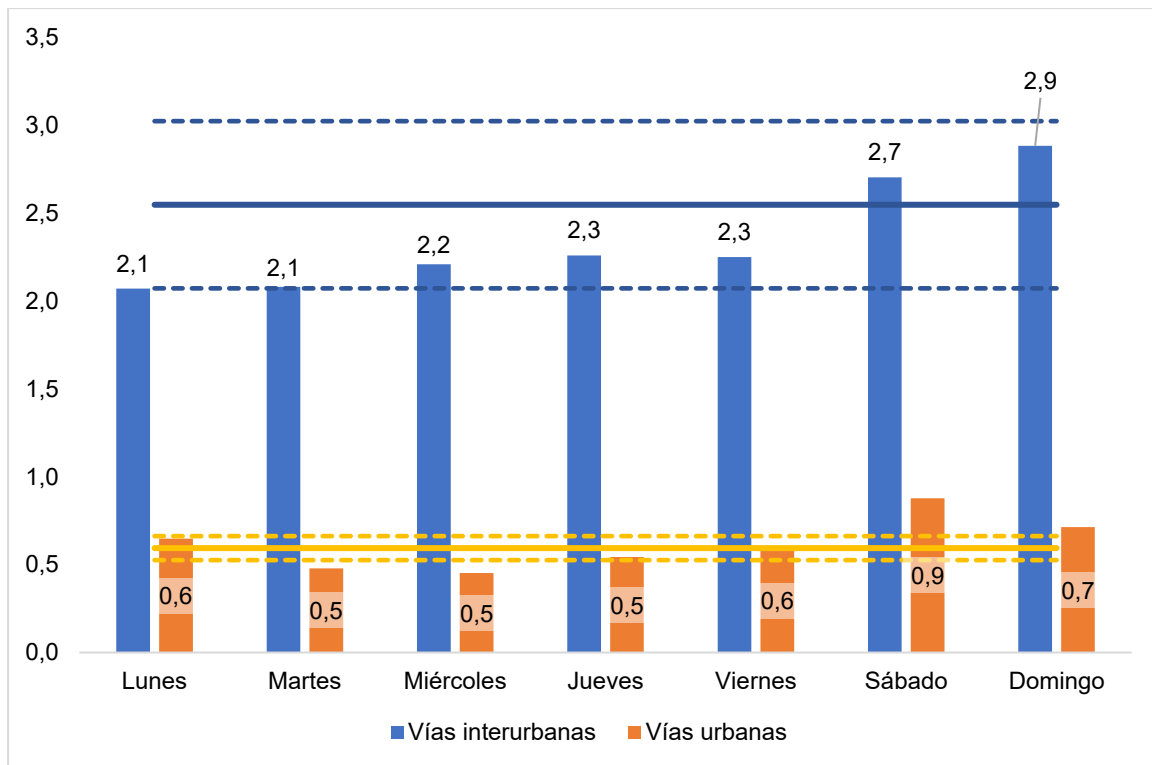
La mayoría de las personas fallecidas se registran en vías interurbanas tanto los días entre semana (732), como los fines de semana (559). En vías urbanas, se producen 313 personas fallecidas los días entre semana y 181 personas fallecidas los fines de semana. Los días con mayor índice de letalidad son el domingo (2,8 en vías interurbanas) y el sábado (0,9 en vías urbanas).

Gráfico 99: Personas fallecidas según si el siniestro se produce en fin de semana o no, en vías interurbanas y urbanas. España, 2024.



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

Gráfico 100: Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2024.



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

Las horas del día

Por su parte, se han registrado 1.159 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 626 personas fallecidas, habiéndose producido una disminución en las horas nocturnas respecto al año 2019 y respecto al año 2023.

Gráfico 101: Personas fallecidas según tramos horarios. España, 2015 - 2024.

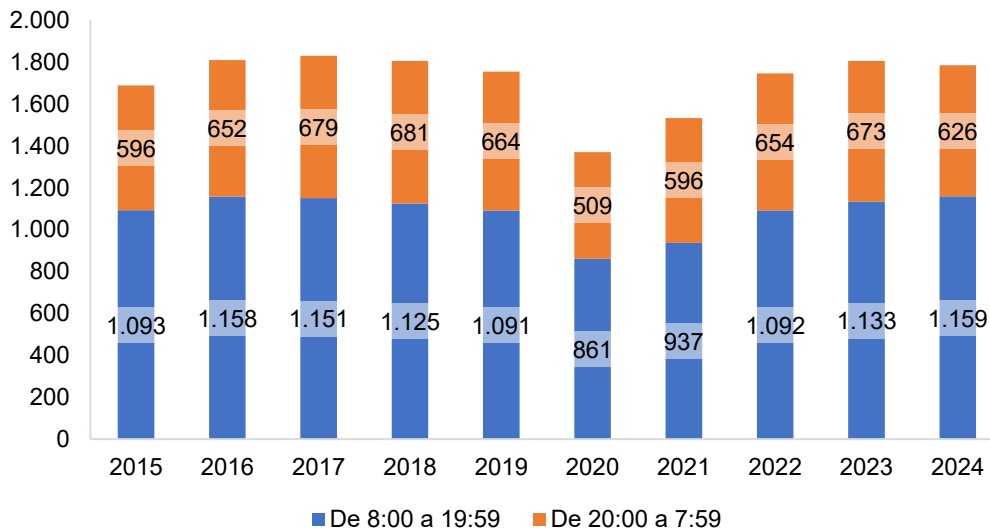
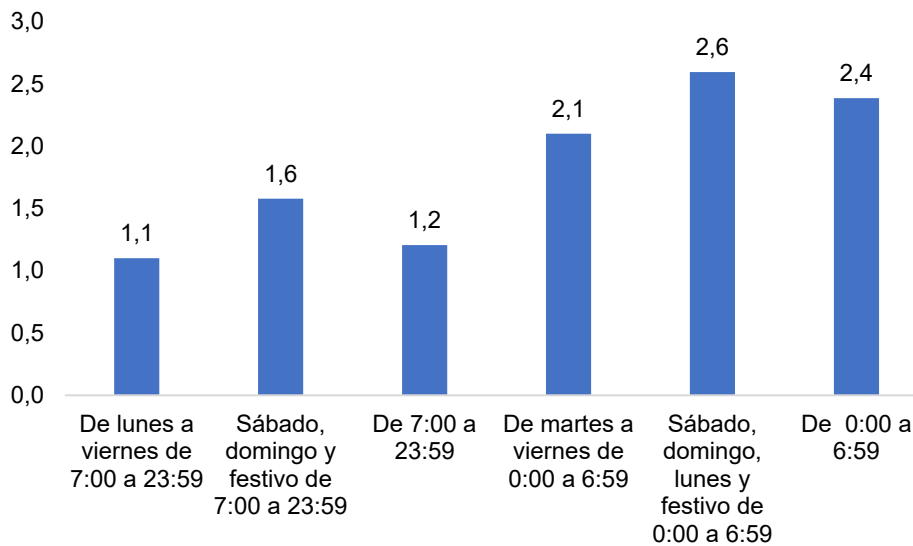


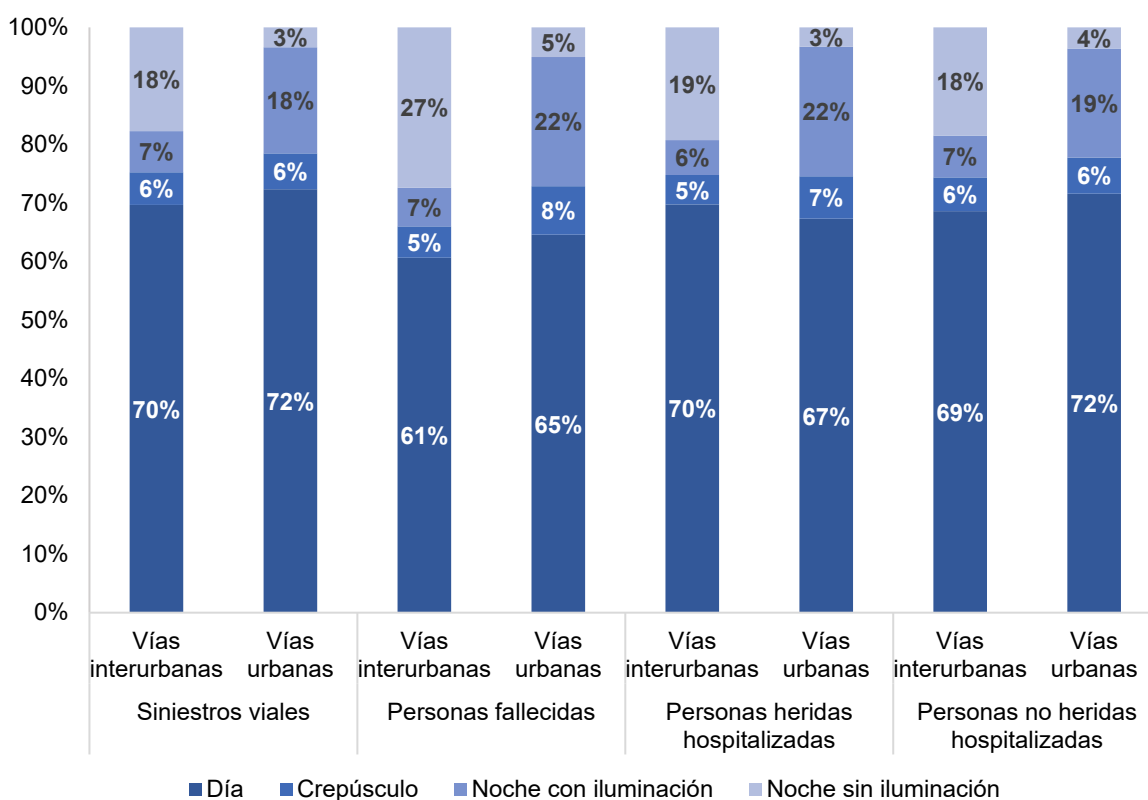
Gráfico 102: Índice de letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2024.



La luminosidad

En cuanto a la luminosidad, el 70% de los siniestros viales en vías interurbanas y el 72% 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 18% de los siniestros en estas condiciones. De igual forma, en vías interurbanas el 61% de las personas fallecidas se registran durante el día, y el 27% se registran en las horas de noche sin iluminación. Mientras que, en vías urbanas, el 65% de las personas fallecidas se producen de día, y el 5% se registran en la noche sin iluminación.

Gráfico 103: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.



Las lesiones relacionadas con el tráfico

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 2023, 6.735 personas hospitalizadas presentaron una gravedad MAIS igual o superior a 3, siendo 14,0 la tasa de incidencia por 100.000 habitantes.

Las cifras anteriores suponen un aumento del 11% en el valor absoluto y de un 10% en la tasa de incidencia respecto de 2022 y un aumento del 9% en el valor absoluto y del 7% 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, 18,6, y los grupos segundo y tercero son los de 25 a 34 y 45 a 54 años, con 17,4 y 16,4, respectivamente. Las menores tasas las presentan el grupo de menos de 1 año, 2,1 y el de 1 a 14 años, 3,3. Los hombres presentaron una incidencia de 21,8 y las mujeres de 6,5; la tasa de los hombres es 3,3 veces la de las mujeres.

En comparación a las tasas de 2022, se observan leves subidas en todos los grupos de edad. Las subidas más pronunciadas se dan en los grupos de 15 a 24 y 25 a 34 años, donde son de 16,6 a 18,6 y de 15,5 a 17,4, respectivamente. En relación al sexo las tasas también son algo mayores que en 2022, habiendo aumentado la de hombres de 19,9 a 21,8 y la de mujeres de 5,9 a 6,5.

Tabla 64: Personas heridas graves (MAIS 3+) según grupos de edad, tasa de incidencia por 100.000 habitantes. España, 2023.

Edad (en años)	Personas heridas graves (MAIS 3+)	% Personas heridas graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia MAIS3+ por 100.000 habitantes
Menor de 1	7	0%	2,1
1 a 14	207	3%	3,3
15 a 24	942	14%	18,6
25 a 34	936	14%	17,4
35 a 44	923	14%	13,5
45 a 54	1.289	19%	16,4
55 a 64	1.049	16%	15,6
65 a 74	728	11%	14,8
75 a 84	497	7%	15,6
Más de 84	157	2%	9,8
Total	6.735	100%	14,0

Gráfico 104: Personas heridas graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según grupos de edad. España, 2019, 2022, 2023.

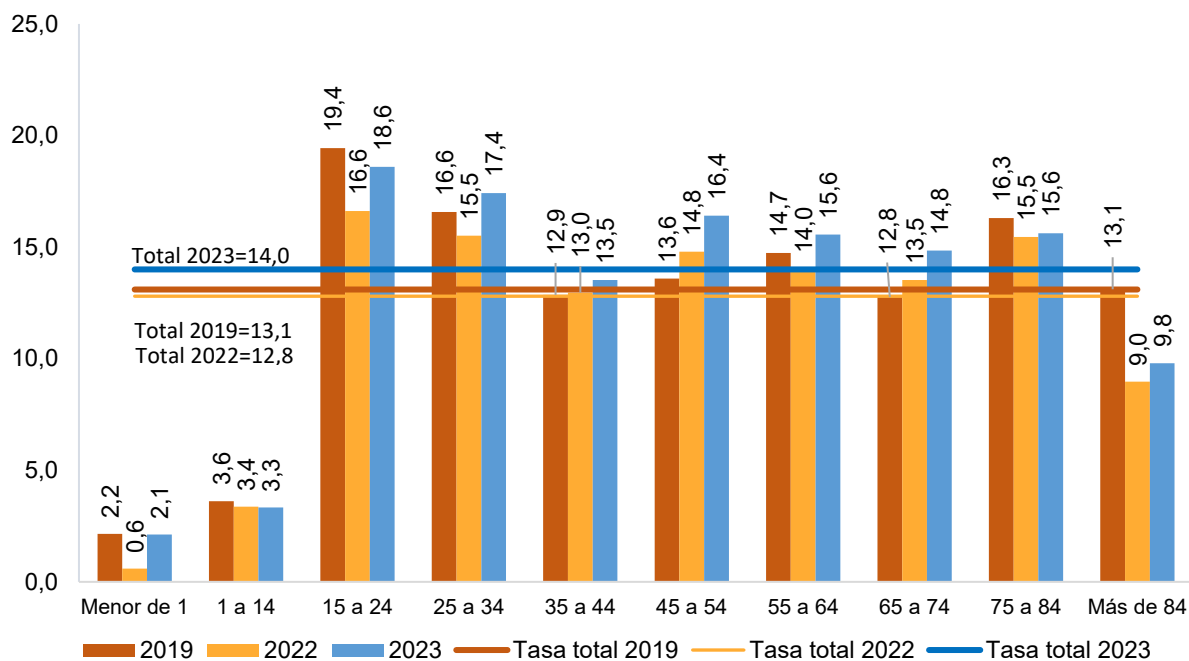
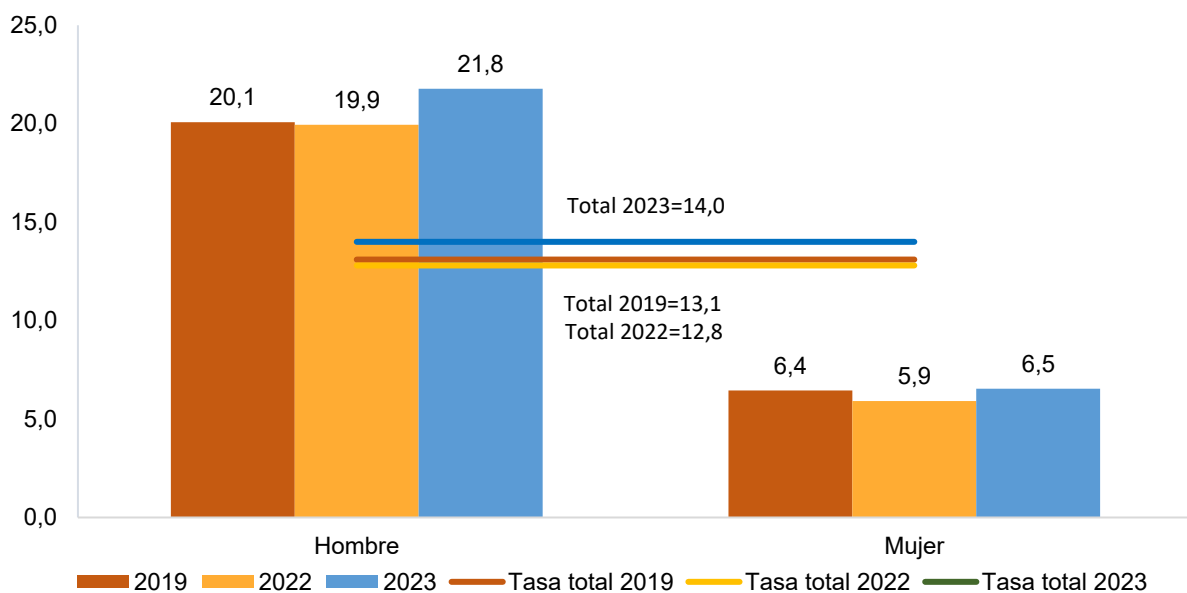


Tabla 65: Personas heridas graves (MAIS 3+) según sexo. España, 2023.

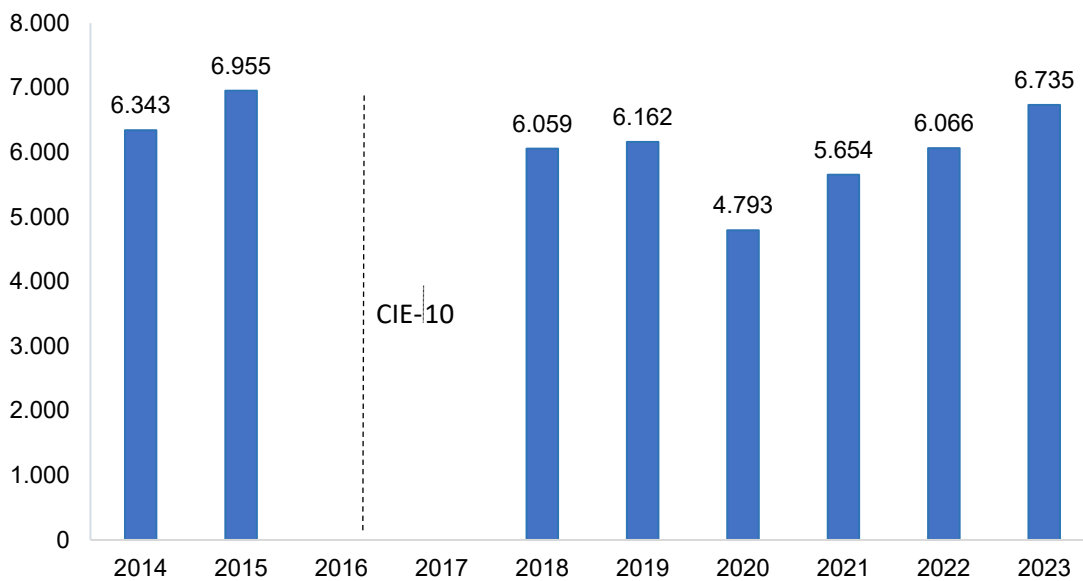
Sexo	Personas heridas graves (MAIS 3+)	%	Tasa de incidencia MAIS3+ por 100.000 habitantes
Hombre	5.131	76%	21,8
Mujer	1.604	24%	6,5
Desconocido	0	0%	
Total	6.735	100%	14

Gráfico 105: Personas heridas graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según sexo. España, 2019,2022,2023.



La evolución del número de heridos MAIS3+ muestra un patrón ascendente en los últimos años. 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 2022 6.066 y en 2023 de 6.735, siendo la cifra de 2023 un 11% superior a la de 2022 y un 9% a la de 2019. Los descensos en las cifras de siniestralidad vial en el año 2020 están condicionados por las restricciones a la movilidad por causa del COVID-19.

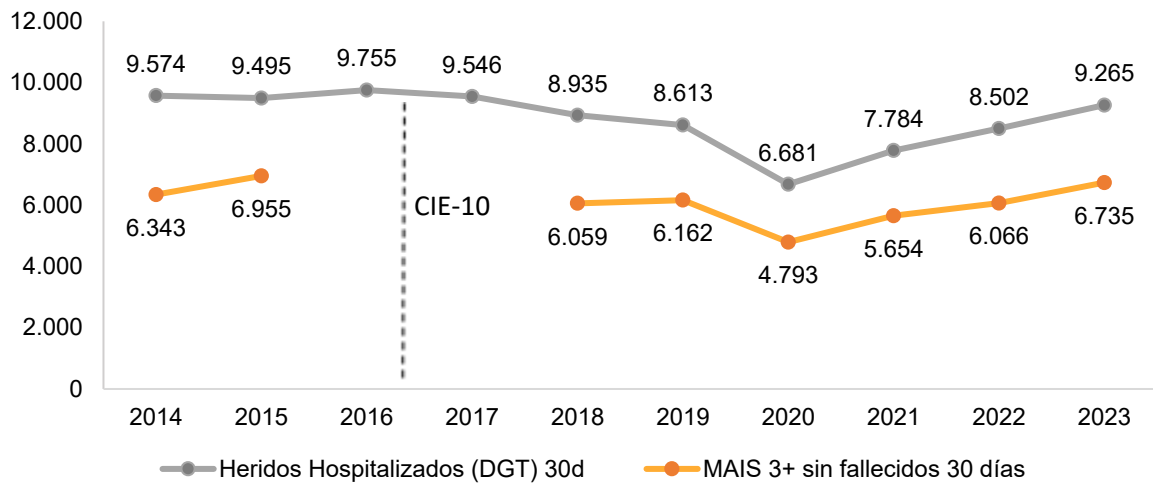
Gráfico 106: Evolución de las cifras de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2014-2023



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

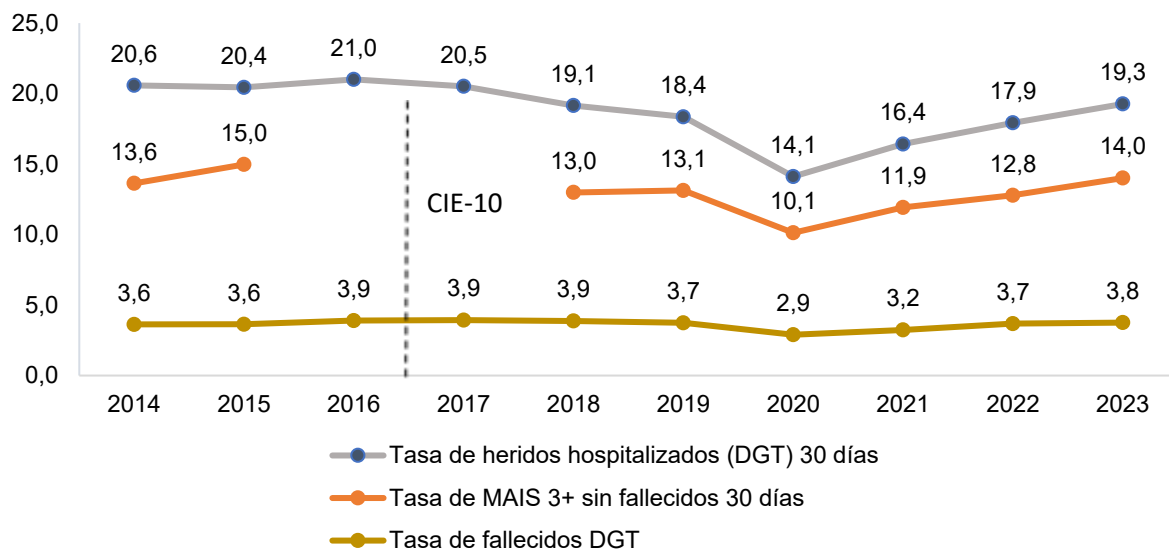
La evolución del número de heridos MAIS 3+ muestra un patrón descendente desde el año 2013 al año 2020. Los heridos hospitalizados obtenidos en base a los registros policiales muestran también un patrón descendente en ese periodo. Este patrón se observa también cuando se calcula la tasa de incidencia 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 2023, 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 107: Evolución de las personas heridas graves por siniestros viales (MAIS 3+) y de las personas heridas hospitalizadas de los registros policiales. España, 2014-2023.



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

Gráfico 108: 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, 2014 - 2023.



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

Lesiones relacionadas con el tráfico

Para aproximarnos al conocimiento del tipo de lesión tras un 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 Disease and Control Prevention)³

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

En el año 2023 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 22.342 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Si se excluye del análisis los fallecidos en los hospitales, el número de personas dadas de alta fue de 21.809, con 64.543 lesiones, lo que supone 3,0 lesiones por persona.

Los fallecidos a causa del tráfico en los centros hospitalarios fueron 533 y el número de lesiones que presentaron fue 3.479, esto es 6,5 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 29% 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 algo superior a la de los no fallecidos, 36% frente a 29%.

³ [/nchs/injury/injury_matrices.htm](https://www.nchs.gov/injury/injury_matrices.htm)

Para los lesionados hospitalizados excluyendo fallecidos, 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 10%. En el caso de los fallecidos los porcentajes son los siguientes: 6% de lesiones en extremidades inferiores, 6% en extremidades superiores y 13% en columna.

Tabla 66: Matriz IMD*, CIE-10-MC, distribución de las lesiones por siniestro vial en personas no fallecidas. España, 2023 (21.809 altas y 64.543 lesiones).

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	2.111	0	4.447	1.167	0	0	0	0	0	0	41	374	8.140	
		Otro en cabeza	2.094	31	0	51	2	4	643	0	4	9	85	22	2.945	
		Cuello	47	0	0	29	0	16	82	0	0	3	68	27	272	
		Cabeza, cuello y otro	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	16	
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0	0	406	0	0	0	0	0	0	0	0	0	406	
		Columna vertebral cervical	5.930	147	7	0	0	23	0	0	0	0	299	0	6.406	
	Torso	Tórax	6.671	3	4.194	34	0	65	434	1	0	55	74	295	11.826	
		Abdomen	0	0	2.121	87	0	89	235	0	0	0	0	0	2.532	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	2.580	64	623	50	2	39	288	0	0	0	0	0	3.646	
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0	0	0	0	0	22	86	2	0	0	96	152	358	
		Otro en tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	57	56	0	0	113	
	Extremidades	Extremidades superiores	9.506	793	0	390	48	57	549	3	98	0	671	76	12.191	
		Cadera	982	93	0	10	0	0	138	0	0	0	12	0	1.235	
		Extremidades inferiores	10.075	309	0	882	40	79	814	40	93	0	1.018	90	13.440	
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	744	744	
		Afectación sistémica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	
	Sin especificar	No especificado	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	223	267	
	Total			39.996	1.440	11.798	2.700	92	394	3.269	46	312	123	2.370	2.003	64.543

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

Tabla 67: Matriz IMD*, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2023 (21.809 altas y 64.543 lesiones)

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	3,3%	0,0%	6,9%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,6%	12,6%
		Otro en cabeza	3,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	4,6%	
		Cuello	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%	
		Cabeza, cuello y otro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	
		Columna vertebral cervical	9,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	9,9%	
	Torso	Tórax	10,3%	0,0%	6,5%	0,1%	0,0%	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,5%	18,3%	
		Abdomen	0,0%	0,0%	3,3%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	4,0%	0,1%	1,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	
		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%	0,1%	0,2%	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	14,7%	1,2%	0,0%	0,6%	0,1%	0,1%	0,9%	0,0%	0,2%	0,0%	1,0%	0,1%	18,9%	
		Cadera	1,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	
		Extremidades inferiores	15,6%	0,5%	0,0%	1,4%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,1%	0,0%	1,6%	0,1%	20,8%	
	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%	1,2%	1,2%	
		Afectación sistémica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
	Sin especificar	No especificado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,4%	
Total			62,0%	2,2%	18,3%	4,2%	0,1%	0,6%	5,1%	0,1%	0,5%	0,2%	3,7%	3,1%	100,0%	

Tabla 68: Matiz IMD*, CIE-10-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2023 (533 fallecidos y 3.479 lesiones)

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	346	0	601	38	0	0	0	0	0	0	1	8	994	
		Otro en cabeza	176	2	0	4	0	0	23	0	0	0	5	1	211	
		Cuello	5	0	0	4	0	6	3	0	0	0	2	0	20	
		Cabeza, cuello y otro	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	Médula espinal y columna vertebral	Médula espinal	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	
		Columna vertebral cervical	416	13	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	435	
	Torso	Tórax	336	0	327	1	0	12	5	1	0	14	1	16	713	
		Abdomen	0	0	236	5	0	18	8	0	0	0	0	0	267	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	154	5	49	3	0	10	9	0	0	0	0	0	230	
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	9	7	19	
		Otro en tronco	0	0	0	0	0	0	0	0	8	25	0	0	33	
	Extremidades	Extremidades superiores	213	2	0	17	3	0	9	2	4	0	2	1	253	
		Cadera	25	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	29	
		Extremidades inferiores	146	0	0	13	5	7	11	0	6	0	5	4	197	
	No clasificable en una región	Múltiples regiones del cuerpo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	
		Afectación sistémica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	Sin especificar	No especificado	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	10	12	
	Total			1.817	25	1.260	85	8	59	68	5	21	39	28	64	3.479

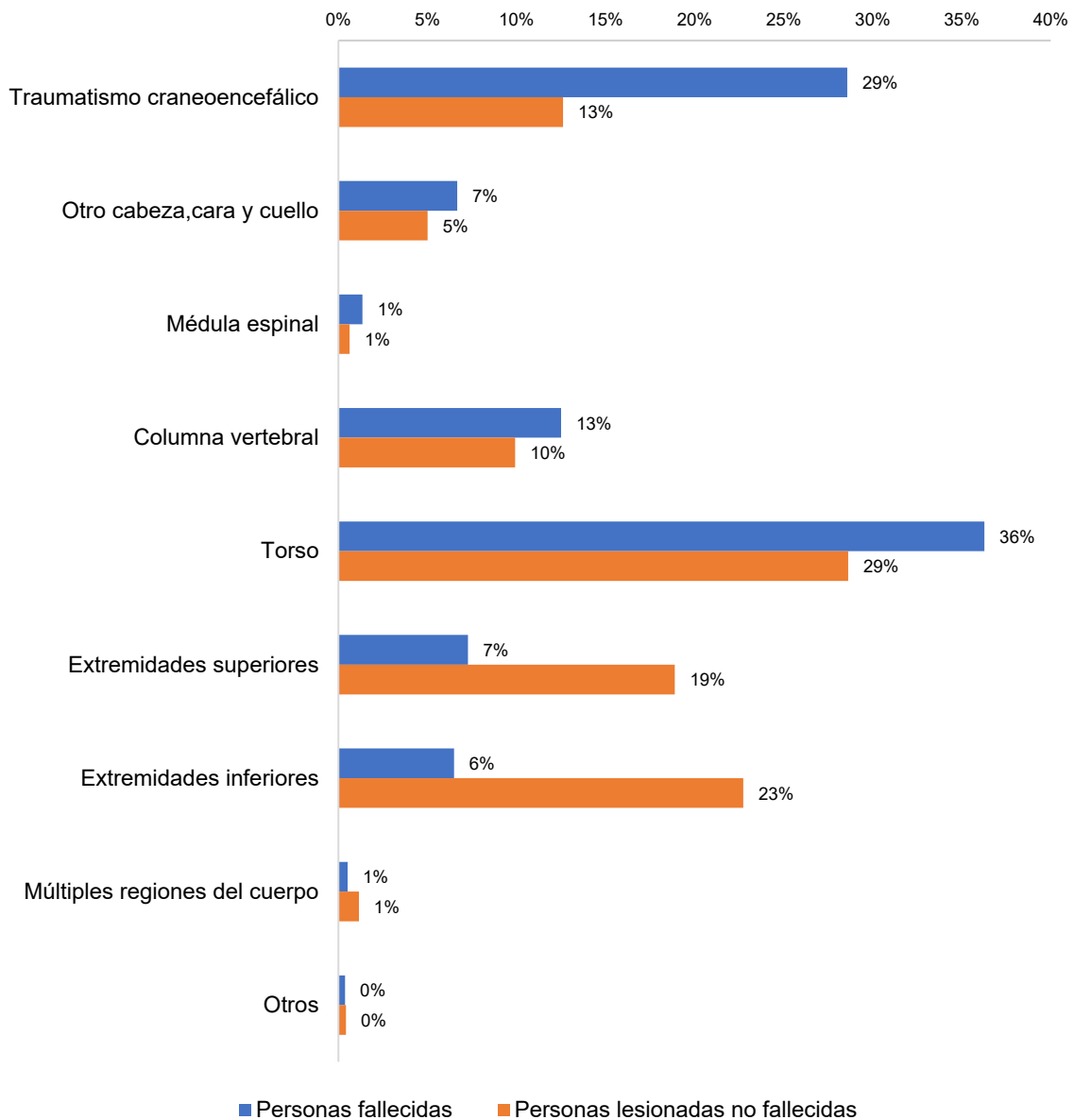
*Subgrup3.024o: Fallecidos al alta hospitalaria por accidente de tráfico. Fuente RAE-CMBD

Tabla 69: Matiz IMD*, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2023

			Mecanismo lesión											Total		
			Fractura	Dislocación	Heridas órganos internos	Heridas abiertas	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Cuerpo extraño	Otros especificados		No especificados	
Localización lesión	Cabeza y Cuello	Traumatismo craneoencefálico	9,9%	0,0%	17,3%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	28,6%	
		Otro en cabeza	5,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	6,1%	
		Cuello	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,6%	
		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%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	
		Columna vertebral cervical	12,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	
	Torso	Tórax	9,7%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,5%	20,5%	
		Abdomen	0,0%	0,0%	6,8%	0,1%	0,0%	0,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	
		Pelvis y columna dorso-lumbar	4,4%	0,1%	1,4%	0,1%	0,0%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%	
		Abdomen, columna dorso-lumbar y pelvis	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,2%	0,5%	
		Otro en tronco	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,9%	
	Extremidades	Extremidades superiores	6,1%	0,1%	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	7,3%	
		Cadera	0,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	
		Extremidades inferiores	4,2%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,2%	0,3%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	5,7%	
	No clasificable en una	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%	0,5%	0,5%	
		Afectación sistémica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
	Sin especificar	No especificado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	
	Total			52,2%	0,7%	36,2%	2,4%	0,2%	1,7%	2,0%	0,1%	0,6%	1,1%	0,8%	1,8%	100,0%

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

Gráfico 111: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas y en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2023 (64.543 lesiones en personas lesionadas no fallecidas y 3.479 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 34% en 2023.

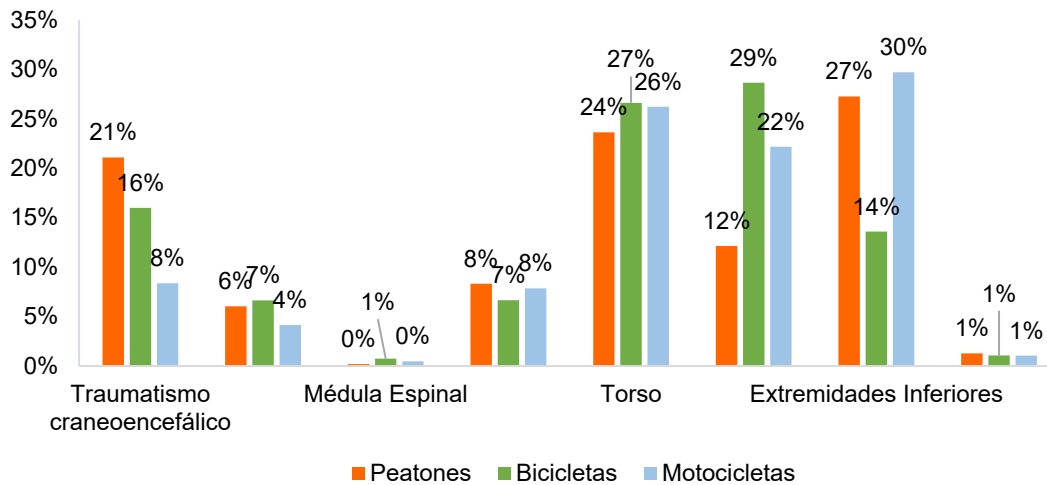
Tabla 70: Clasificación de la localización las lesiones de las personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas en medios vulnerables según Matriz IMD*, CIE-10-MC. España, 2023

	Lesiones - Cifras absolutas		
	Peatones	Bicicletas	Motocicletas
Traumatismo craneoencefálico	1.328	947	1.689
Cabeza, cara y cuello	380	393	837
Médula Espinal	12	44	94
Columna vertebral cervical	524	394	1.585
Torso	1.488	1.575	5.293
Extremidades Superiores	764	1.696	4.477
Extremidades Inferiores	1.716	805	5.996
Otros	81	63	214
Total	6.293	5.917	20.185
N personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas (altas)	1.942	2.460	6.333
Lesiones por alta	3,2	2,4	3,2

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

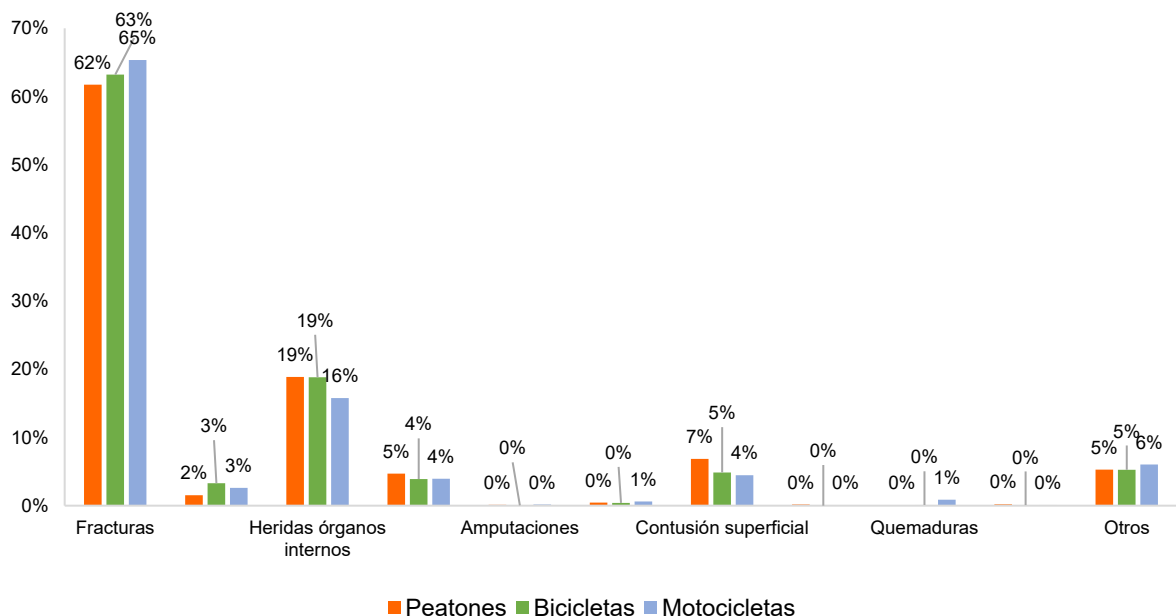
Observando la localización de las lesiones de las personas lesionadas no fallecidas en 2023, los traumatismos craneoencefálicos tienen una mayor representación en peatones (21%) y ciclistas (16%) que en motoristas (8%). Las extremidades superiores tienen mayor representación en los ciclistas (29%) y motoristas (22%) que en los peatones (12%). Las extremidades inferiores tienen mayor representación en peatones (27%) y motoristas (14%) que en ciclistas (30%).

Gráfico 112: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2023.



Respecto de los mecanismos de lesión, la distribución en peatones y ciclistas es muy parecida: 62% y 63% respectivamente son fracturas y el 19% y 19% son heridas en órganos internos. Los motoristas presentan una distribución algo distinta: 65% son fracturas y 16% heridas en órganos internos.

Gráfico 113: Distribución porcentual por mecanismo de lesión en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2023



En cuanto a la evolución de las cifras totales de lesiones en los años 2019, 2022 y 2023 se observa que la distribución de lesiones en función de la localización y mecanismo de lesión de las mismas no han experimentado variaciones significativas en el periodo citado.

Tabla 71: Clasificación de la localización de las lesiones de todas las personas lesionadas no fallecidas según Matriz IMD*, CIE-10-MC, España, 2019, 2022 y 2023.

	Lesiones - Cifras absolutas			Distribución		
	2019	2022	2023	2019	2022	2023
Traumatismo craneoencefálico	8.080	7.508	8.140	13%	13%	13%
Cabeza, cara y cuello	3.173	3.116	3.233	5%	5%	5%
Médula Espinal	413	387	406	1%	1%	1%
Columna vertebral cervical	5.736	5.564	6.406	10%	9%	10%
Torso	16.205	16.524	18.475	27%	28%	29%
Extremidades Superiores	11.693	11.334	12.191	19%	19%	19%
Extremidades Inferiores	14.191	13.420	14.675	24%	23%	23%
Otros	711	843	1.017	1%	1%	2%
Total	60.202	58.696	64.543	100%	100%	100%

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

Tabla 72: Clasificación de los mecanismos de lesión de todas las personas lesionadas no fallecidas según Matriz IMD*, CIE-10-MC, España, 2019, 2022 y 2023

	Lesiones - Cifras absolutas			Distribución		
	2019	2022	2023	2019	2022	2023
Fractura	36.948	36.136	39.996	61%	62%	62%
Dislocación	1.349	1.294	1.440	2%	2%	2%
Heridas órganos internos	10.744	10.585	11.798	18%	18%	18%
Heridas abiertas	2.853	2.610	2.700	5%	4%	4%
Amputaciones	84	98	92	0%	0%	0%
Vasos sanguíneos	284	360	394	0%	1%	1%
Contusión superficial	3.359	3.023	3.269	6%	5%	5%
Aplastamiento	48	56	46	0%	0%	0%
Quemaduras	363	177	312	1%	0%	0%
Cuerpo Extraño	93	113	123	0%	0%	0%
Otros efectos de causas externas	0	4	3	0%	0%	0%
Otros especificados	2.301	2498	2367	4%	4%	4%
No especificados	1.776	1.742	2.003	3%	3%	3%
Total	60.202	58.696	64.543	100%	100%	100%

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

El coste de los siniestros viales

En el año 2023 la Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los siniestros viales, utilizando el método de disposición al pago. Como resultado, una persona fallecida supondría un coste de 1.965.580 €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, etc.) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un siniestro vial, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a una persona herida hospitalizada, 385.480 € y una persona herida no hospitalizada, 8.507 €.

Aplicando los costes anteriores al número de personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas en siniestros viales en el año 2023 se obtiene que los costes asociados a las personas víctimas se cifran en al menos 8.178 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 13.563 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado el 1 de enero de 2023⁴ fue 1.498.324 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,55%, aunque es más que razonable asumir el 0,91%, que se obtiene analizando conjuntamente las fuentes de información de los sectores transporte y salud.

⁴ Avance del Instituto Nacional de Estadística (publicado en Diciembre 2023)

Tabla 73: Cálculo del coste asociado a los siniestros viales. España, 2023

	Coste unitario (€ 2023)	Personas víctimas		Coste total € (2023)	
		Si solo se cuentan las contabilizadas por el sector transporte ¹	Si se cuentan las contabilizadas por los sectores transporte y salud ²	Si solo se cuentan las contabilizadas por el sector transporte ¹	Si se cuentan las contabilizadas por los sectores transporte y salud ²
Personas fallecidas	1.965.850	1.806	1.806	3.550.325.100	3.550.325.100
Personas heridas hospitalizadas	385.480	9.265	19.195	3.571.472.200	7.399.288.600
Personas heridas no hospitalizadas	8.507	124.266	307.246	1.057.130.862	2.613.741.722
				8.178.928.162	13.563.355.422

¹Las cifras de las personas víctimas correspondientes al Sector del Transporte son del año 2023.

²Las cifras de las personas fallecidas corresponde al año 2023, la de las personas heridas hospitalizadas 2021 y la de las heridas no hospitalizadas a 2020.

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 2024.

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 la sección DGT en cifras. 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 y Movilidad Sostenible 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

<i>Tabla 1: Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	18
<i>Tabla 2: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas. España, 2024.</i>	24
<i>Tabla 3: Variaciones interanuales de 2024 respecto a 2023 y 2019.</i>	26
<i>Tabla 4: Siniestros viales en vías interurbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	31
<i>Tabla 5: Personas fallecidas en vías interurbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	31
<i>Tabla 6: Personas heridas hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	32
<i>Tabla 7: Siniestros viales en vías urbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	34
<i>Tabla 8: Personas fallecidas en vías urbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	34
<i>Tabla 9: Personas heridas hospitalizadas en vías urbanas según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	34
<i>Tabla 10: Evolución de las personas fallecidas por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	38
<i>Tabla 11: Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, años 2015, 2019, 2022 y 2023.</i>	41
<i>Tabla 12: Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2023.</i>	41
<i>Tabla 13: Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	44
<i>Tabla 14: Siniestros viales con peatones implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	59
<i>Tabla 15: Siniestros viales con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	61
<i>Tabla 16: Siniestros viales con vehículos de movilidad personal implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	63

<i>Tabla 17: Siniestros viales con ciclomotores implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	65
<i>Tabla 18: Siniestros viales con motocicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	67
<i>Tabla 19: Siniestros viales con turismos implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	69
<i>Tabla 20: Siniestros viales con furgonetas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	71
<i>Tabla 21: Siniestros viales con camiones de hasta 3.500 kg de MMA implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	73
<i>Tabla 22: Siniestros viales con personas implicadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	75
<i>Tabla 23: Siniestros viales con autobuses implicados en vías urbanas e interurbanas. España, 2024.</i>	77
<i>Tabla 24: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías interurbanas. España, 2024.</i>	79
<i>Tabla 25: Matriz de colisión de las personas víctimas en siniestros viales. Vías urbanas. España, 2024.</i>	79
<i>Tabla 26: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías interurbanas. España, 2024.</i>	80
<i>Tabla 27: Matriz de colisión de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas. Vías urbanas. España, 2024.</i>	80
<i>Tabla 28. Distribución de kilómetros anualizados de los vehículos que se someten a una ITV, años España, años 2014-2023. (hasta julio).</i>	83
<i>Tabla 29: Evolución de kilómetros anualizados de los vehículos que se someten a una ITV.</i>	83
<i>Tabla 30: Kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante del Año 2023.</i>	84
<i>Tabla 31: Kilómetros anualizados estimados para el parque móvil circulante del Año 2023, desagregado por antigüedad del vehículo.</i>	85
<i>Tabla 32: Exposición al riesgo por tipo de vehículo.</i>	85
<i>Tabla 33: Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2024.</i>	86

<i>Tabla 34: Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2024.</i>	87
<i>Tabla 35: Antigüedad del parque de automóviles*. España, años 2015 y 2024.</i>	87
<i>Tabla 36: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías interurbanas. España, 2024.</i>	95
<i>Tabla 37: Porcentaje de vehículos con el seguro caducado en el momento del siniestro. Vehículos implicados en siniestros viales en vías urbanas. España, 2024.</i>	96
<i>Tabla 38: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	97
<i>Tabla 39: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	98
<i>Tabla 40: Evolución de vehículos implicados en siniestros viales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	98
<i>Tabla 41: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	98
<i>Tabla 42: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías interurbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	99
<i>Tabla 43: Evolución de vehículos implicados en siniestros mortales por tipo de propulsión de vehículo en vías urbanas. España, años 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	99
<i>Tabla 44: Comparación de la lesividad por siniestro vial en las personas menores de 15 años respecto del resto de población. España, 2024.</i>	104
<i>Tabla 45: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas jóvenes de 15 a 24 años y resto de población. España, 2024.</i>	107
<i>Tabla 46: Comparación de la lesividad por siniestro vial en personas mayores de 64 años y resto de población. España, 2024.</i>	109
<i>Tabla 47: Personas conductoras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizadas e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.</i>	113

<i>Tabla 48: Personas pasajeras fallecidas, heridas hospitalizadas, heridas no hospitalizadas e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.</i>	116
<i>Tabla 49: Personas fallecidas, heridas hospitalizadas y heridas no hospitalizadas e índice de letalidad referidos a peatones. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.</i>	118
<i>Tabla 50: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	122
<i>Tabla 51: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	130
<i>Tabla 52: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías interurbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	131
<i>Tabla 53: Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	132
<i>Tabla 54: 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 2019-2024 (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	134
<i>Tabla 55: 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 2019-2024 (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	134
<i>Tabla 56: 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 2019-2024 (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	135
<i>Tabla 57: Resultados de las pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas en siniestros viales. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	135

<i>Tabla 58: 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 2024 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).</i>	136
<i>Tabla 59: Peatones fallecidos, pruebas de alcoholemia realizadas y resultados de las pruebas. Año 2024 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).</i>	137
<i>Tabla 60: Personas fallecidas por tipología del siniestro. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	140
<i>Tabla 61: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías interurbanas España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	141
<i>Tabla 62: Personas fallecidas por tipología del siniestro. Vías urbanas España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	141
<i>Tabla 63: Personas fallecidas por periodos. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	142
<i>Tabla 64: Personas heridas graves (MAIS 3+) según grupos de edad, tasa de incidencia por 100.000 habitantes. España, 2023.</i>	151
<i>Tabla 65: Personas heridas graves (MAIS 3+) según sexo. España, 2023.</i>	152
<i>Tabla 66: Matriz IMD, CIE-10-MC, distribución de las lesiones por siniestro vial en personas no fallecidas. España, 2023.</i>	157
<i>Tabla 67: Matriz IMD, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2023</i>	158
<i>Tabla 68: Matiz IMD, CIE-10-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2023</i>	159
<i>Tabla 69: Matiz IMD, CIE-10-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2023</i>	159
<i>Tabla 70: Clasificación de la localización las lesiones de las personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas en medios vulnerables según Matriz IMD*, CIE-10-MC. España, 2023.</i>	163
<i>Tabla 71: Clasificación de la localización de las lesiones de todas las personas lesionadas no fallecidas según Matriz IMD*, CIE-10-MC, España, 2019, 2022 y 2023.</i>	165

<i>Tabla 72: Clasificación de los mecanismos de lesión de todas las personas lesionadas no fallecidas según Matriz IMD*, CIE-10-MC, España, 2019, 2022 y 2023</i>	166
<i>Tabla 73: Cálculo del coste asociado a los siniestros viales. España, 2023</i>	168
<i>Gráfico 1: Evolución de las personas fallecidas en siniestros viales. España, 1960-2024.</i>	16
<i>Gráfico 2: Evolución de las personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en siniestros viales. España, 1960-2024.</i>	17
<i>Gráfico 3: Evolución del número de las personas víctimas en siniestros viales. España, 1960-2024.</i>	17
<i>Gráfico 4: Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo*. España, años 2015-2024.</i>	19
<i>Gráfico 5: Tasa de fallecimientos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2019 y 2024.</i>	22
<i>Gráfico 6: Distribución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas según tipo de vía. España, 2024.</i>	28
<i>Gráfico 7: Evolución del número de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías interurbanas y urbanas. España 2015-2024.</i>	29
<i>Gráfico 8: Evolución del número de los siniestros viales, personas fallecidas y heridas en vías interurbanas. España, años 2015-2024.</i>	30
<i>Gráfico 9: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2024</i>	31
<i>Gráfico 10: Evolución del índice de letalidad y el número de personas fallecidas por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	32
<i>Gráfico 11: Evolución del número de siniestros viales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías urbanas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	33
<i>Gráfico 12: Siniestros viales por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.</i>	36
<i>Gráfico 13: Personas fallecidas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.</i>	36

Gráfico 14: Personas heridas hospitalizadas por tamaño del municipio en vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.....	36
Gráfico 15: Personas fallecidas y diferencia absoluta respecto a 2023 por comunidad autónoma, en vías interurbanas y urbanas. España, 2024.	37
Gráfico 16: Personas fallecidas según localización del siniestro vial. Año 2024	39
Gráfico 17: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías interurbanas. Año 2024	40
Gráfico 18: Personas fallecidas según localización del siniestro vial en vías urbanas. Año 2024	40
Gráfico 19: Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, años 2014 - 2023.	42
Gráfico 20: Evolución de los movimientos de largo recorrido y el número de personas fallecidas. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.	43
Gráfico 21: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas por medio de desplazamiento. España, años 2015-2024.....	46
Gráfico 22: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas de los colectivos vulnerables. España, años 2015-2024.	46
Gráfico 23: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en Turismos y Furgonetas. España, años 2015-2024.	47
Gráfico 24: Evolución de la distribución de personas fallecidas y heridas hospitalizadas en autobuses, camiones y otros vehículos. España, años 2015-2024.	47
Gráfico 25: Evolución de la distribución de personas fallecidas de los colectivos vulnerables. España, años 2015-2024.	49
Gráfico 26: Evolución de la distribución de personas fallecidas en turismos y furgonetas. España, años 2015-2024.....	49
Gráfico 27: Evolución de la distribución de personas fallecidas en autobuses, camiones y otros vehículos. España, años 2015-2024.	50
Gráfico 28: Evolución de las personas fallecidas por medio de desplazamiento. Base 2015=100. España, años 2015-2024.	51
Gráfico 29: Distribución porcentual del número de personas fallecidas colectivos y medios vulnerables según medio de desplazamiento y edad. España, 2024. ...	52
Gráfico 30: Evolución de las personas fallecidas en turismos y furgonetas según medio de desplazamiento y edad. España, año 2024.	52

<i>Gráfico 31: Evolución de las personas fallecidas en autobuses, camiones y otros vehículos por medio de desplazamiento y edad. España, año 2024.</i>	53
<i>Gráfico 32: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas colectivos y medios vulnerables por medio de desplazamiento. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	53
<i>Gráfico 33: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas en turismos y furgonetas por medio de desplazamiento. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	54
<i>Gráfico 34: Evolución de la distribución de personas heridas hospitalizadas en autobuses, camiones y otros vehículos por medio de desplazamiento. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	55
<i>Gráfico 35: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas según medio de desplazamiento y edad. Base 2015=100. España, 2024.</i>	55
<i>Gráfico 36: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas en colectivos y medios vulnerables según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.</i>	56
<i>Gráfico 37: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas en turismos y furgonetas según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.</i>	56
<i>Gráfico 38: Distribución porcentual del número de personas heridas hospitalizadas en autobuses, camiones y otros vehículos según medio de desplazamiento y edad. España, 2024.</i>	57
<i>Gráfico 39: Evolución de los peatones fallecidos en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	58
<i>Gráfico 40: Evolución de los peatones heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	59
<i>Gráfico 41: Evolución de las personas fallecidas en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	60
<i>Gráfico 42: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	60
<i>Gráfico 43: Evolución de las personas fallecidas en vehículos de movilidad personal en vías interurbanas y urbanas. España, 2020-2024</i>	62
<i>Gráfico 44: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en vehículos de movilidad personal en vías interurbanas y urbanas. España, 2020-2024</i>	63

<i>Gráfico 45: Evolución de las personas fallecidas en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	64
<i>Gráfico 46: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	65
<i>Gráfico 47: Evolución de las personas fallecidas en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	66
<i>Gráfico 48: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	67
<i>Gráfico 49: Evolución de las personas fallecidas en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	68
<i>Gráfico 50: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	69
<i>Gráfico 51: Evolución de las personas fallecidas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	70
<i>Gráfico 52: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	71
<i>Gráfico 53: Evolución de las personas fallecidas en camiones de hasta 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	72
<i>Gráfico 54: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en camiones de hasta 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	72
<i>Gráfico 55: Evolución de las personas fallecidas en camiones de más de 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	74
<i>Gráfico 56: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en camiones de más de 3.500 kg de MMA vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	74
<i>Gráfico 57: Evolución de las personas fallecidas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	76
<i>Gráfico 58: Evolución de las personas heridas hospitalizadas en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, años 2015-2024.</i>	76
<i>Gráfico 59: Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años. España, años 2015- 2024.</i>	81
<i>Gráfico 60: Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años desglosando las categorías de menos de 10%. España, años 2015- 2024.</i>	82

<i>Gráfico 61: Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2024.</i>	88
<i>Gráfico 62: Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías interurbanas. España, 2024.</i>	89
<i>Gráfico 63: Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas. Vías urbanas. España, 2024.</i>	90
<i>Gráfico 64: 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, 2024.</i>	91
<i>Gráfico 65: 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, 2024.</i>	93
<i>Gráfico 66: Personas fallecidas por grupos de edad y sexo. España, 2024.</i>	102
<i>Gráfico 67: Tasa de fallecimientos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2024.</i>	102
<i>Gráfico 68: Tasa de fallecimientos por grupos de edad por millón de habitantes. España, 2015,2019,2024.</i>	103
<i>Gráfico 69: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas menores de 15 años según tipo de persona usuaria. España, 2024.</i>	105
<i>Gráfico 70: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas de 15 a 24 años según tipo de persona usuaria. España, 2024.</i>	107
<i>Gráfico 71: Tasa de fallecimientos en personas jóvenes de 15 a 24 años por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2024.</i>	108
<i>Gráfico 72: 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, 2024.</i>	108
<i>Gráfico 73: Personas fallecidas y heridas hospitalizadas mayores de 64 años según tipo de persona usuaria. España,2024</i>	110
<i>Gráfico 74: Personas fallecidas mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de persona usuaria. España, 2024.</i>	111

<i>Gráfico 75: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías interurbanas. España, 2024.</i>	111
<i>Gráfico 76: Distribución de las personas fallecidas mayores de 64 años en función del grupo de edad y del tipo de persona usuaria. Vías urbanas. España, 2024.</i>	112
<i>Gráfico 77: Evolución de las personas conductoras fallecidas y del total. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	114
<i>Gráfico 78: Proporción de las personas conductoras fallecidas según grupos de edad y sexo. España, 2024.</i>	114
<i>Gráfico 79: Tasa de personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. España, 2024.</i>	115
<i>Gráfico 80: Evolución de personas pasajeras fallecidas y del total. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	117
<i>Gráfico 81: Número de personas pasajeras fallecidas según grupo de edad y sexo. España, 2024.</i>	117
<i>Gráfico 82: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2015, 2019 y 2024.</i>	118
<i>Gráfico 83: Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2015, 2019 y 2024.</i>	119
<i>Gráfico 84: Evolución del número de personas fallecidas y del porcentaje respecto del total de personas fallecidas en medios vulnerables según tipo de vía. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	120
<i>Gráfico 85: Porcentaje de personas usuarias de medios vulnerables fallecidas según el medio de desplazamiento por tipo de vía. España, 2024.</i>	121
<i>Gráfico 86: Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	123
<i>Gráfico 87: 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, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.</i>	124

<i>Gráfico 88: Censo de personas conductoras por 1.000 habitantes. España, años 2015 y 2024.....</i>	125
<i>Gráfico 89: Personas fallecidas usuarias de motocicleta en relación con el uso del casco. España, 2014-2024.....</i>	126
<i>Gráfico 90: Personas fallecidas usuarias de ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2014 -2024.....</i>	127
<i>Gráfico 91: Personas fallecidas ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación con el uso del cinturón. España, 2014 -2024.....</i>	128
<i>Gráfico 92: Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (Años 2008, 2013, 2015, 2018, 2021)</i>	129
<i>Gráfico 93: Porcentaje de personas conductoras fallecidas en siniestros viales con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos).....</i>	133
<i>Gráfico 94: Tasa de alcohol en sangre en personas conductoras fallecidas en siniestros viales con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)</i>	133
<i>Gráfico 95: Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año España, años 2015 - 2024.</i>	139
<i>Gráfico 96: Distribución de personas fallecidas por meses. España, 2024.</i>	143
<i>Gráfico 97: Distribución de personas fallecidas por meses. España, años 2015, 2019, 2022, 2023 y 2024.....</i>	143
<i>Gráfico 98: Índice de letalidad por meses. España, 2024.</i>	144
<i>Gráfico 99: Personas fallecidas según si el siniestro se produce en fin de semana o no, en vías interurbanas y urbanas. España, 2024.</i>	145
<i>Gráfico 100: Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2024.</i>	146
<i>Gráfico 101: Personas fallecidas según tramos horarios. España, 2015 - 2024.</i>	147
<i>Gráfico 102: Índice de letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2024.</i>	147
<i>Gráfico 103: Siniestros viales, personas fallecidas, heridas hospitalizadas y no hospitalizadas según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2024.</i>	148

Gráfico 104: Personas heridas graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según grupos de edad. España, 2019, 2022, 2023.....	151
Gráfico 105: Personas heridas graves (MAIS 3+) por 100.000 habitantes según sexo. España, 2019,2022,2023.	152
Gráfico 106: Evolución de las cifras de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2014-2023	153
Gráfico 107: Evolución de las personas heridas graves por siniestros viales (MAIS 3+) y de las personas heridas hospitalizadas de los registros policiales. España, 2014-2023.	154
Gráfico 108: 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, 2014 – 2023.	154
Gráfico 109: Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2023 (64.543 lesiones)	161
Gráfico 110: Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2023. (3.479 lesiones).....	161
Gráfico 111: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas y en personas fallecidas al alta hospitalaria. España, 2023 (64.543 lesiones en personas lesionadas no fallecidas y 3.479 lesiones en personas fallecidas).....	162
Gráfico 112: Distribución porcentual por localización de las lesiones en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2023.....	164
Gráfico 113: Distribución porcentual por mecanismo de lesión en personas lesionadas hospitalizadas no fallecidas. España, 2023.....	164