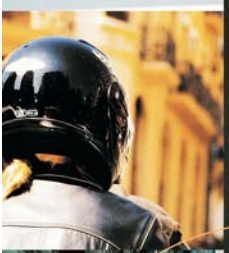
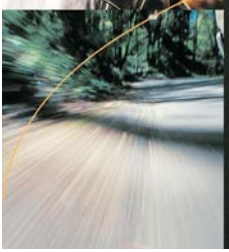
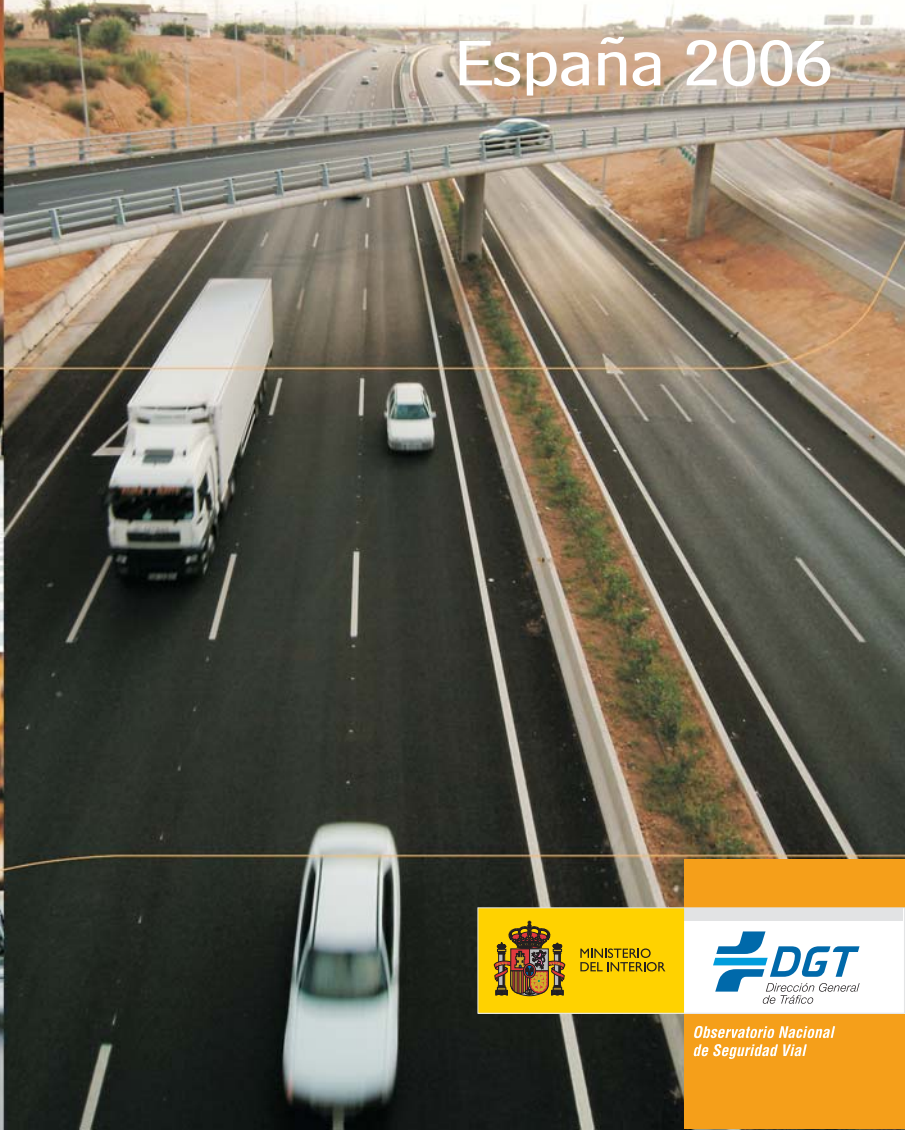




Las principales cifras de la Siniestralidad Vial

España 2006



MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Las principales cifras de la Siniestralidad Vial

España 2006

Edita: Dirección General de Tráfico
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
C/ Josefa Valcarcel, 28 28027 Madrid

NIPO: 128-07-082-3

Maquetación y Diseño: Inma Peiró - disgrup projectes s.l.
Fotografía principal portada: Juanjo Benajes- fotostylo

índice

2 Presentación

4 Las cifras de 2006

5 La evolución del periodo 2003-2006
- Tipología de los accidentes
- Parque de automóviles
- Censo de conductores
- Red de carreteras

11 Las tendencias

13 El entorno
- La carretera
- La zona urbana
- Los meses del año
- Los días de la semana
- Las horas del día

24 Las personas
- Los niños
- Los jóvenes
- Las personas mayores
- Los conductores

30 Los vehículos
- Las bicicletas
- Los ciclomotores
- Las motocicletas
- Los turismos
- Los vehículos de mercancías y pasajeros

37 Los factores concurrentes
- La velocidad
- El alcohol
- La distracción
- Las infracciones
- El cinturón de seguridad y el casco

44 El contexto europeo
- La evolución

En el año 2006, y por tercer año consecutivo, las víctimas mortales por accidente de tráfico han disminuido y el descenso acumulado desde 2003 es ya del 24%. En 2006 se registraron 4.104 fallecidos, 1.295 muertos menos que en 2003, año que terminó con 5.399 muertos.

Presentamos la cuarta edición de "Las principales cifras de la siniestralidad vial", documento que se editó por primera vez en el año 2003, con el propósito de divulgar la realidad de los accidentes de tráfico para promover la necesaria complicidad entre los ciudadanos y la Administración, y conseguir un cambio de tendencias en las preocupantes cifras de muertos y heridos por accidentes de tráfico que había en España. Entre los años 2003 y 2006 hemos podido observar como descendían la mayoría de los indicadores de la accidentalidad.

Los descensos más significativos se han producido en los usuarios de turismo, de ciclomotores y peatones. Sin embargo, los muertos en motocicleta se han incrementado. En cuanto a la edad, el mayor descenso se produce en las franjas de edad de 15 a 24 años y de 25 a 34 años. El descenso más importante de accidentalidad se ha producido en los desplazamientos de verano; en los fines de semana y en los nocturnos. Las salidas de la vía continúan siendo el accidente que produce más víctimas mortales.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, elaborado siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, ha sido la hoja de ruta que ha guiado la política de Seguridad Vial del Gobierno, centrando los esfuerzos en los elementos básicos de la seguridad vial, como son el alcohol y la conducción, el uso del cinturón y del casco, la velocidad y los reincidentes.

Hoy, los positivos de alcoholemia son la mitad de hace cuatro años, los porcentajes de uso del cinturón de seguridad y del casco en carretera están por encima del 90%, homologable a los estándares europeos, y las velocidades medias han bajado entre 3 y 4 kilómetros por hora, según el tipo de vía.

Y para los reincidentes, el 1 de julio de 2006, se puso en marcha el permiso por puntos con un amplio consenso social. El concepto sencillo de que el permiso de conducción no es un derecho absoluto, sino que es un crédito de confianza que otorga la sociedad para compartir la vía pública, y que se va agotando con la comisión de infracciones y la idea de que, apelando a su responsabilidad, cada conductor administra sus puntos, ha ayudado sin duda, a su consolidación, como herramienta útil y novedosa, en el marco de la lucha contra los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Estas medidas, junto con un esfuerzo sustantivo en la vigilancia y control de la disciplina por las políticas de tráfico, acompañadas de las correspondientes campañas informativas y formativas, han permitido ir consolidando el cambio de comportamientos en la conducción que, a su vez, está teniendo, un reflejo positivo en las cifras de siniestralidad.

Alfredo Pérez Rubalcaba
Ministro del Interior

volver al índice

En el año 2006 se produjeron en España 99.797 accidentes de circulación con víctimas, entendiéndose como tal aquél en el que una o varias personas resultan muertas o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

En esos accidentes fallecieron 4.104 personas dentro de los 30 días siguientes al accidente, resultaron heridas 143.450, de ellas 21.382 lo fueron gravemente, es decir, necesitaron más de 24 horas de hospitalización.

El índice de gravedad de los accidentes en el año 2006 fue de 4,1 muertos por cada 100 accidentes con víctimas y el de letalidad de 2,8 muertos por cada 100 víctimas. En el año 2006 en el 10,0% de los accidentes mortales hubo más de un muerto y en el 0,8% de ellos hubo más de tres.

	CARRETERA	ZONA URBANA	TOTAL
Accidentes con víctimas	49.221	50.576	99.797
Fallecidos	3.367	737	4.104
Heridos graves	14.763	6.619	21.382
Heridos leves	62.306	59.762	122.068
Fallecidos por 100 accidentes	6,8	1,5	4,1

Fallecidos por millón de población	93
Parque automóvil (ciclomotores incluidos)	30.497.773
Parque automóvil por mil habitantes	693
Censo de conductores (licencias incluidas)	24.143.483

volver al índice

La evolución del periodo 2003-2006

En estos cuatro años, la cifra de muertos en accidente de circulación se ha reducido en un 24%, es decir, en 2006 han fallecido 1.295 personas menos que en 2003. El número de heridos graves también se ha reducido considerablemente en el periodo considerado; en 2006 se han registrado 4.923 heridos graves menos que en 2003, esto es, un descenso del 19%.

Sin embargo, las cifras de accidentes con víctimas y de heridos leves se han visto incrementadas este último año, debiendo hacerse aquí mención expresa a la implantación, precisamente en 2006, de un **nuevo sistema de recogida de información de accidentes** que utiliza las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías -registrándose el accidente desde el mismo momento y lugar de su ocurrencia- y que ha incrementado el registro de los accidentes más leves.

Total	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	9%	0%
Fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	-8%	-24%
Heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	-2%	-19%
Heridos leves	124.330	116.578	110.950	122.068	10%	-2%
Fallecidos por 100 accidentes	5,4	5,0	4,9	4,1		

Las cifras de fallecidos en 2006 respecto de 2005 han descendido tanto en carretera como en zona urbana. En el periodo considerado se viene constatando que es en la carretera donde se aprecian los descensos más importantes. En cuanto a los heridos graves, se aprecia un estancamiento sobre todo en carretera.

Carretera	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Accidentes con víctimas	47.567	43.787	42.624	49.221	15%	3%
Fallecidos	4.480	3.841	3.652	3.367	-8%	-25%
Heridos graves	19.006	14.631	14.920	14.763	-1%	-22%
Heridos leves	60.466	56.459	53.869	62.306	16%	3%
Fallecidos por 100 accidentes	9,4	8,8	8,6	6,8		

volver al índice

Zona Urbana	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Accidentes con víctimas	52.420	50.222	48.563	50.576	4%	-4%
Fallecidos	919	900	790	737	-7%	-20%
Heridos graves	7.299	7.174	6.939	6.619	-5%	-9%
Heridos leves	63.864	60.119	57.081	59.762	5%	-6%
Fallecidos por 100 accidentes	1,8	1,8	1,6	1,5		

TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES

Dada la diferente tipología de los accidentes en carretera y zona urbana se analizarán por separado ambas zonas.

Fallecidos en carretera	2003	2004	2005	2006	Distribución % 2006	2006/2005	2006/2003
Salida de la vía	1.707	1.466	1.386	1.191	35%	-14%	-30%
Colisión frontal	843	693	688	618	18%	-10%	-27%
Colisión lateral y frontolateral	907	826	745	560	17%	-25%	-38%
Colisión trasera múltiple	364	303	284	332	10%	17%	-9%
Atropello peatón	407	319	334	284	8%	-15%	-30%
Vuelco	71	70	46	57	2%	24%	-20%
Otro tipo de accidente	181	164	169	325	10%	92%	80%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	100%	-8%	-25%

En CARRETERA en 2006, el 35% de las víctimas mortales se produjeron en accidentes cuyo tipo fue la salida de la vía, el 18% en colisiones frontales y el 17% en laterales y frontolaterales. Respecto de 2005 se han reducido significativamente las cifras de fallecidos en colisiones laterales y frontolaterales (-25%), los atropellos a peatón (-15%) y las víctimas mortales en salidas de la vía (-14%). Por el contrario han aumentado los vuelcos (24%) y las colisiones traseras y múltiples (17%).

En relación al año 2003, los fallecidos en carretera han descendido un 25% y en relación a las cifras registradas por tipo de accidente han descendido por encima de este porcentaje los fallecidos en colisiones laterales y frontolaterales (-38%), en salidas de la vía (-30%), en atropellos (-30%) y en colisiones frontales (-27%).

En ZONA URBANA en 2006, el 38% de las víctimas mortales se produjeron por atropello, el 22% en colisiones laterales y frontolaterales y el 15% en salidas de la vía. Respecto de 2005 se han reducido significativamente las cifras de fallecidos en atropellos (-14%), en salidas de la vía (-12%), en colisiones laterales y frontolaterales y en las frontales (-11%).

volver al índice

En relación al año 2003, los fallecidos en zona urbana han descendido un 20% y en relación a las cifras registradas por tipo de accidente han descendido por encima de este porcentaje los fallecidos en colisiones laterales y frontolaterales (-28%), en salidas de la vía (-26%), en atropellos (-22%) y en colisiones frontales (-23%).

Fallecidos en Zona Urbana	2003	2004	2005	2006	Distribución % 2006	2006/2005	2006/2003
Salida de la vía	146	158	123	108	15%	-12%	-26%
Colisión frontal	52	51	45	40	5%	-11%	-23%
Colisión lateral y frontolateral	225	228	183	163	22%	-11%	-28%
Colisión trasera múltiple	40	37	42	38	5%	-10%	-5%
Atropello peatón	360	333	326	281	38%	-14%	-22%
Vuelco	11	20	20	19	3%	-5%	73%
Otro tipo de accidente	85	73	51	88	12%	73%	4%
Total	919	900	790	737	100%	-7%	-20%

PARQUE DE AUTOMÓVILES

Parque	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Camiones y furgonetas	4.188.910	4.418.039	4.655.413	4.835.670	4%	15%
Autobuses	55.993	56.957	58.248	58.286	0%	4%
Turismos	18.688.320	19.541.918	20.250.377	20.636.738	2%	10%
Motocicletas	1.513.526	1.612.082	1.805.827	2.042.298	13%	35%
Ciclomotores	2.143.593	2.242.046	2.311.773	2.343.124	1%	9%
Tractores Industriales	174.507	185.379	194.206	196.866	1%	13%
Otros Vehículos	241.354	287.333	339.259	384.791	13%	59%
Total	27.006.203	28.343.754	29.615.103	30.497.773	3%	13%

El parque de automóviles (incluyendo ciclomotores) en el año 2006 superó los 30 millones de vehículos, de los cuales 20 millones eran turismos. La tasa de vehículos por mil habitantes fue de 693.

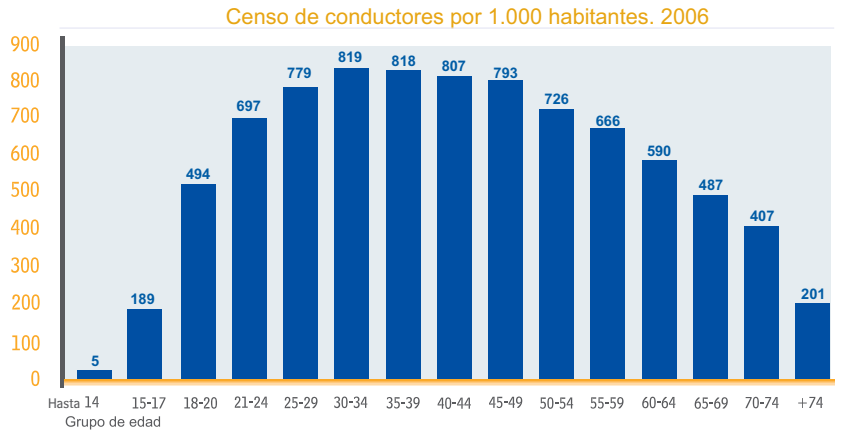
Respecto de 2005 el parque se ha incrementado en un 3%, manteniendo la tendencia de crecimiento de los últimos años. Destaca el incremento que el número de motocicletas ha tenido en 2006 (13%) y que ya se había manifestado en el año 2005 en el que se registró un incremento del 12%.

volver al índice

CENSO DE CONDUCTORES

El número de conductores superó en el año 2006 los 24 millones y de ellos, el 48% tenía menos de 40 años. La tasa de conductores por mil habitantes fue 549, observándose que entre los 30 y los 44 años esa tasa es superior a 800.

Respecto de 2005, el censo de conductores se incrementó en un 2%, porcentaje de crecimiento similar al de los años más recientes. Las tasas de conductores por mil habitantes agrupados por edades no han presentado cambios sustanciales en el periodo 2003-2006.



Censo

2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	2,21 %	8 %

volver al índice

RED DE CARRETERAS

De los 166.339 km de la red de carreteras españolas, correspondientes al año 2006, 25.804 km eran de titularidad estatal, el 15% del total, 70.995 km pertenecían a las Comunidades Autónomas, el 43 % y 69.540 a las Diputaciones y Cabildos, el 42 % del total.

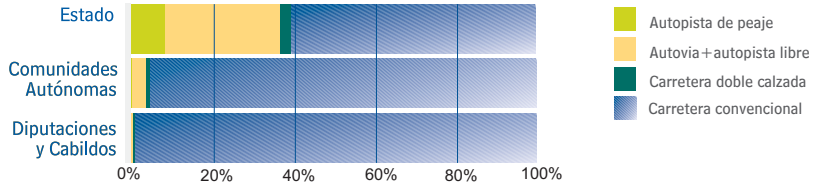
El 39% de las vías de titularidad estatal son de gran capacidad (autopista, autovía y carretera de doble calzada), en el caso de las Comunidades Autónomas ese porcentaje es el 4% y en el caso de Diputaciones y Cabildos el 1%.

Kilómetros de red de carreteras

Año 2006	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.338	351	126	2.815
Autovía + autopista libre	7.013	1.670	575	9.258
Carretera doble calzada	730	791	278	1.799
Carretera convencional	15.723	68.183	68.561	152.467
Total	25.804	70.995	69.540	166.339

Fuente: Anuario de Fomento. Año 2006.

Longitud de la Red de carreteras distribuido por titularidad y tipo de vía

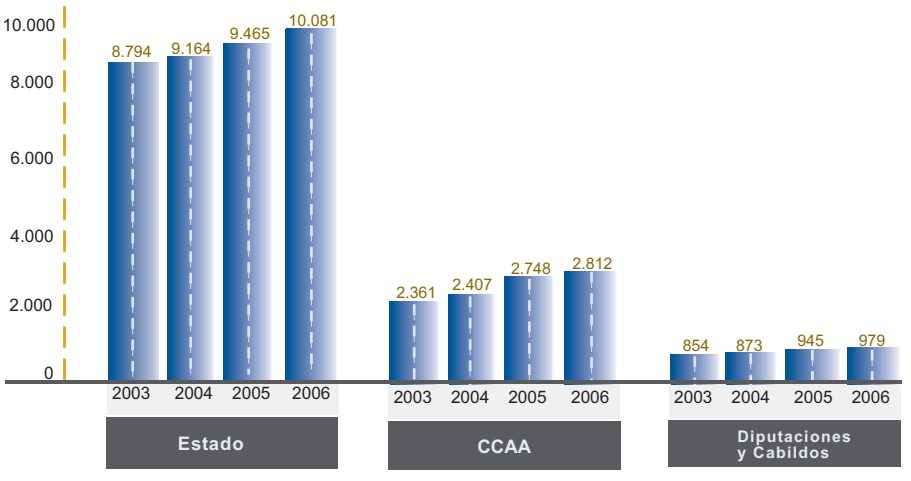


volver al índice

Entre 2006 y 2003 el kilometraje de autopistas de peaje se incrementó en 298 kilómetros, 290 de ellos en la red de carreteras del Estado. El kilometraje de autovías y autopistas libres aumentó en 1.479 kilómetros, de ellos 986 en la red de carreteras del Estado.

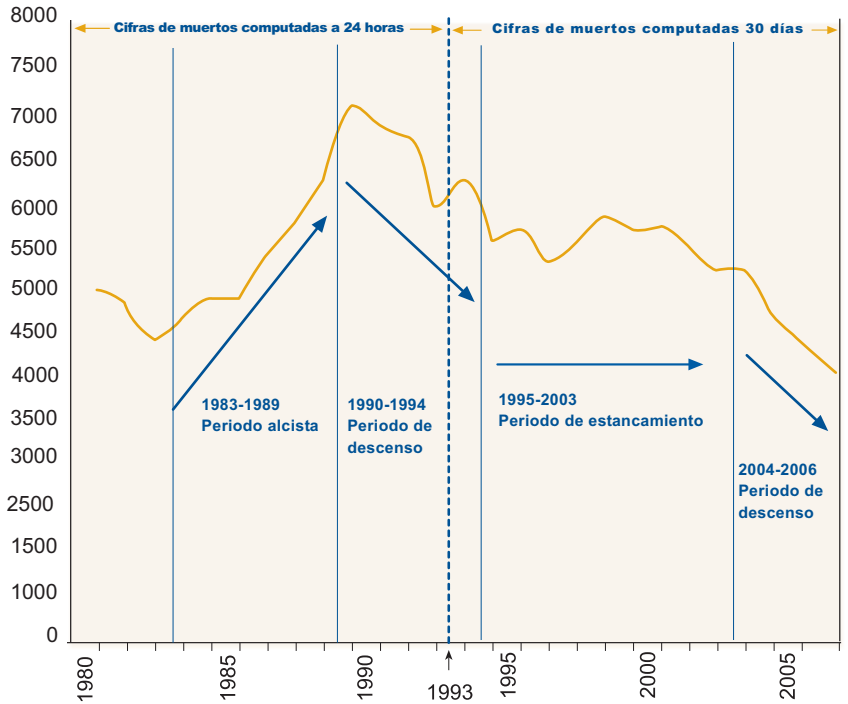
Incremento kilómetros entre 2003 y 2006	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopistas de peaje	290	-1	9	298
Autovía y autopistas libres	986	396	97	1.479
Carreteras de doble calzada	11	56	19	86
Vías de gran capacidad	1.287	451	125	1.863

Evolución del kilometraje en vías de gran capacidad



volver al índice

El siguiente gráfico muestra la evolución de las cifras de víctimas mortales desde 1980 a 2006. En él se pueden distinguir diferentes periodos: entre 1983 y 1989 se observa un periodo alcista en el que se produce un incremento de muertos en accidente de circulación del 54%; entre 1990 y 1994 se observa un periodo de descenso, en 4 años se consigue una reducción del 33%; entre 1995 y 2003 no hay una tendencia clara (±5%); entre 2003 y 2006 se vuelve a producir un periodo de descenso, en tres años se ha conseguido una reducción del 24%.



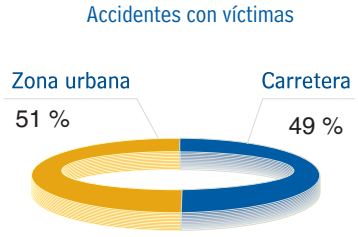
volver al índice

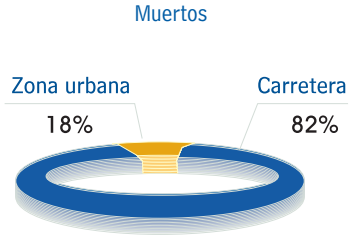
Tomando como base el año 2000, se observan los siguientes descensos: 2% en la cifra de accidentes con víctimas, 29% en la cifra de fallecidos y 23% en la de heridos graves. La cifra de los heridos leves se iguala a la de 2000. Por el contrario, el parque automóvil aumentó en ese periodo un 23%, el censo de conductores un 13% y la movilidad en carretera un 19%. De lo anterior se puede afirmar que en un escenario de crecimiento de las variables de exposición citadas se han producido reducciones en todas las cifras de siniestralidad.

	2000	2003	2004	2005	2006	Diferencia 2006/2000	Diferencia % 2006/2000
Accidentes con víctimas	101.729	99.987	94.009	91.187	99.797	-1.932	-2%
Muertos	5.776	5.399	4.741	4.442	4.104	-1.672	-29%
Heridos graves	27.764	26.305	21.805	21.859	21.382	-6.382	-23%
Heridos leves	122.017	124.330	116.578	110.950	122.068	51	0%
Fallecidos por millón de población	143	128	110	102	93		
Fallecidos por 100 accidentes	5,7	5,4	5	4,9	4,1		
Promedio diario de muertos	16	15	13	12	11		
Parque automóvil	24.825.478	27.006.203	28.343.754	29.624.879	30.497.773	5.672.295	23%
Fallecidos por millón de vehículos de parque automóvil	233	200	167	150	135		
Censo de conductores	21.417.106	22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	2.726.377	13%
Longitud de la red de carreteras	163.557	164.544	165.152	165.646	166.339	2.782	2%
Vías de gran capacidad	10.443	11.973	12.444	13.156	13.872	3.429	33%
Vh-km-año x 10^6 (carretera)	208.508	236.355	241.715	245.073	247.877	39.369	19%

volver al índice

DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES Y DE MUERTOS SEGÚN ZONA





LA CARRETERA

En 2006 en carretera se registraron el 49% de los accidentes (49.221) y en ellos se produjeron el 82% de las víctimas mortales (3.367). El número de muertos en carretera ha descendido un 8% respecto del año 2005.

Los 166.339 km de carreteras españolas soportaron en 2006 un tráfico de 247.877 millones de veh-km, cifra que supone un incremento del 1,1% respecto del año anterior.

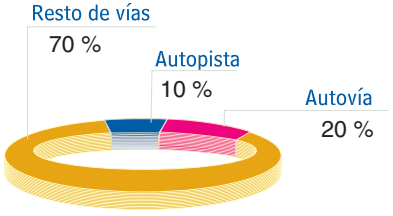
De los 49.221 accidentes que ocurrieron en carretera, 4.771 se produjeron en autopista y en ellos fallecieron 232 personas, cifra que supone un incremento del 6% respecto del año anterior; en autovía se registraron 9.726 accidentes en los que se contabilizaron 565 muertos, lo que supone un descenso del 11% respecto de 2005.

El kilometraje de autopistas y autovías en 2006 ha crecido un 5,6% respecto del año anterior y el número de muertos en esas vías ha descendido un 6,4%.

volver al índice

Distribución del número de accidentes y muertos en carretera según tipo de vía

Accidentes con víctimas



Muertos en carretera

Tipo de vía	Número	%
Autopistas	232	7%
Autovía	565	17%
Resto de vías	2.570	76%
Total	3.367	100%

En el periodo 2003-2006, las víctimas mortales ocurridas en autopista se han reducido en un 37%, en autovía en un 21% y en el resto del viario interurbano en un 24%.

Muertos en carretera	2003	2004	2005	2006	Variación % 2006/2005	Variación % 2006/2003
Autopista	370	279	219	232	6%	-37%
Autovía	713	651	633	565	-11%	-21%
Resto vías	3.397	2.911	2.800	2.570	-8%	-24%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	-8%	-25%

volver al índice

En zona urbana se registraron el 51% del total de accidentes con víctimas (50.576) y el 18% del total de fallecidos (737).

Las ciudades de más de 500.000 habitantes registraron el 53% de los accidentes (26.804) y el 23% de las víctimas mortales (172) ocurridas en zona urbana.

En el periodo 2003-2006, las víctimas mortales ocurridas en zona urbana han descendido un 25% y en el caso de las ciudades de más de 500.000 habitantes el porcentaje de descenso ha sido superior, un 39%.

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	Variación % 2006/2005	Variación % 2006/2003
TOTAL ZONA URBANA	919	900	790	737	-8%	-25%
Ciudades de más de 500.000 habitantes	281	178	227	172	-24%	-39%

En las travesías sucedieron 2% de los accidentes ocurridos en zona urbana y el 10% de las víctimas mortales.

volver al índice

LOS MESES DEL AÑO

En 2006 se produjeron descensos en el número de muertos en todos los meses excepto en enero y abril. El mayor descenso se produjo en el mes de agosto (20%) y, por segundo año consecutivo, en agosto se registra una cifra menor de muertos que en el mes de julio.

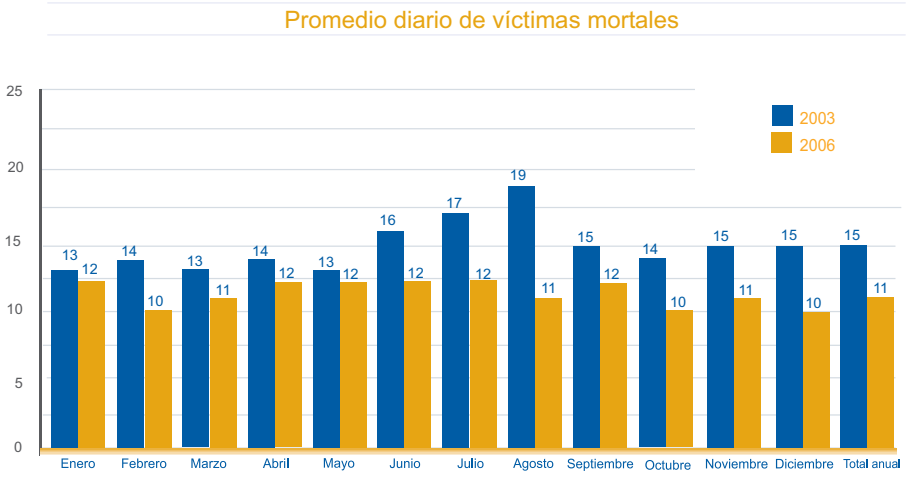
Víctimas mortales por meses	2003	2004	2005	2006	Diferencias 2006/2005	Diferencias % 2006/2005	Diferencias % 2006/2003
Enero	407	373	344	375	31	9%	-8%
Febrero	380	335	341	282	-59	-17%	-26%
Marzo	398	361	365	339	-26	-7%	-15%
Abril	410	388	340	368	28	8%	-10%
Mayo	395	400	372	367	-5	-1%	-7%
Junio	490	428	402	352	-50	-12%	-28%
Julio	524	459	443	380	-63	-14%	-27%
Agosto	595	459	414	331	-83	-20%	-44%
Septiembre	444	364	363	350	-13	-4%	-21%
Octubre	435	455	372	317	-55	-15%	-27%
Noviembre	453	345	324	319	-5	-2%	-30%
Diciembre	468	374	362	324	-38	-10%	-31%
Total anual	5.399	4.741	4.442	4.104	-338	-8%	-24%

Considerando el periodo 2003-2006, se aprecian descensos en todos los meses. Los meses de marzo y abril no son enteramente comparables, ya que incluyen la semana santa.

Promedio diario de víctimas mortales	2003	2004	2005	2006
	15	13	12	11

Partiendo de 15 muertos diarios en 2003, en el año 2006 esa cifra ha descendido a 11, es decir, cada día se registran 4 fallecimientos menos. En los meses de julio y agosto de 2006 el promedio diario ha sido muy similar al del resto de meses del año, suavizándose así los repuntes que tradicionalmente presentaba el verano; algo que ya venía observándose el año anterior, pero que la puesta en marcha del permiso por puntos el 1 de julio de 2006 ha reforzado.

volver al índice



Tanto en **carretera** como en **zona urbana** se constata que el verano de 2006 (julio y agosto) presenta unos promedios diarios de fallecidos similares a los del resto del año. Concretamente, en **carretera** el promedio ha sido 9,5 mientras que en el resto del año fue 9,2; en el año 2003 estos promedios fueron 15,2 en el verano y 11,7 en el resto del año.

En la **zona urbana** en 2006, el promedio de víctimas mortales ha permanecido constante en ambos periodos del año; en el año 2003 estos promedios fueron 2,9 en el verano y 2,4 en el resto del año.

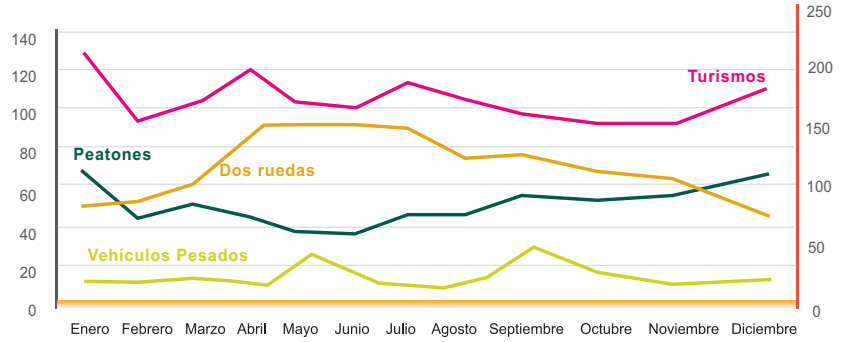
Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Verano	1.119	918	857	711	-17%	-36%
No verano	4.280	3.823	3.585	3.393	-5%	-21%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	-8%	-24%

volver al índice

Relacionando la siniestralidad estacional y el tipo de vehículo implicado en accidente se observa lo siguiente:

En cuanto a los **turismos**, en el mes de enero se registraron las cifras más elevadas de muertos (216), el 10% de su respectivo total anual; en el mes de abril se observa otro repunte (9% del total de fallecidos) coincidiendo con la semana santa y lo mismo sucede en el mes de julio (9% del total de fallecidos). Las cifras menores de fallecidos en turismo se registraron en los meses de octubre y noviembre. Los **vehículos pesados** registraron en los meses de mayo y septiembre las cifras más altas de víctimas mortales.

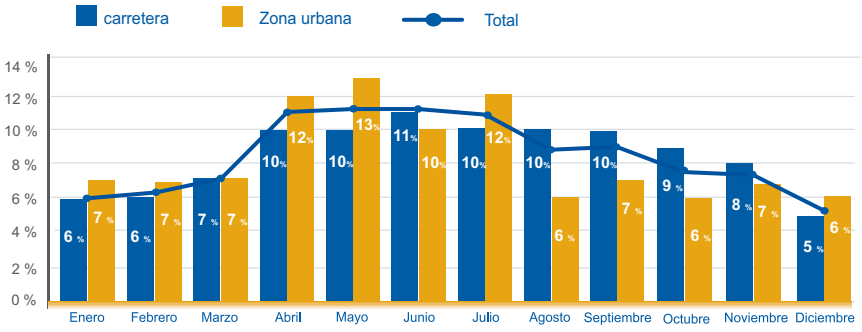
Número de muertos en función de los meses del año y del tipo de usuario



Con respecto a los **vehículos de dos ruedas**, en los que fallecieron 864 personas, es en el periodo comprendido entre abril y julio cuando se han registrado el 44% de esas víctimas. En carretera el 60% de los muertos en vehículos de dos ruedas se registraron entre los meses de abril y septiembre. Diciembre es el mes con menos mortalidad en este tipo de vehículos. Se observa, pues, un incremento de la mortalidad en los meses de primavera y verano, que parece lógico dado que las condiciones climáticas son más propicias para la utilización de este tipo de vehículos y el número de desplazamientos de los mismos crece.

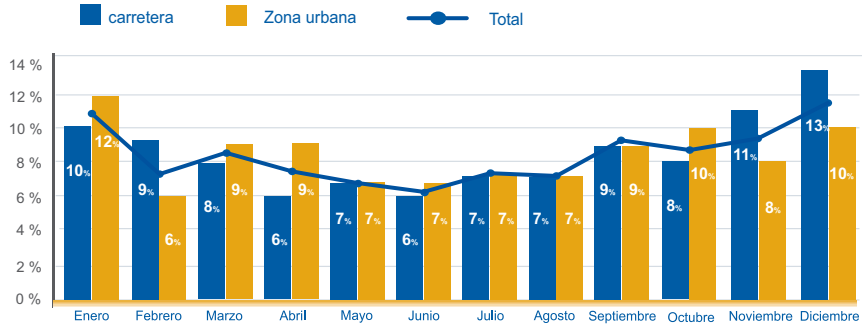
volver al índice

Fallecidos en vehículos de dos ruedas



En cuanto a los **peatones**, la cifra de fallecidos en 2006 fue de 613 y, al contrario que en los vehículos de dos ruedas, son los meses de otoño e invierno aquellos en los que mayor mortalidad se registra. Diciembre es el mes con mayor número de peatones muertos (el 12% del total), y junio el que presentó el menor porcentaje (6%). En carretera y zona urbana se observa una tendencia similar, a excepción del mes de febrero que en zona urbana registró el menor número de muertos del año.

Peatones fallecidos



volver al índice

LOS DÍAS DE LA SEMANA

El viernes es el día de la semana en que ocurren más accidentes con víctimas, en el año 2006 se han registrado 16.265, el 16% del total, porcentaje que se mantiene desde 2003.

En sábado y domingo es cuando se registran más víctimas mortales, concretamente en 2006, 747 y 725 respectivamente (36% del total).

En el periodo 2003-2006 el número de muertos ha descendido en todos los días de la semana, especialmente los miércoles, jueves y domingos. Respecto de 2005, en 2006 el único día en que el número de muertos no ha descendido ha sido el viernes.

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Lunes	667	630	614	525	-14%	-21%
Martes	635	580	519	492	-5%	-23%
Miércoles	665	551	551	456	-17%	-31%
Jueves	671	599	573	477	-17%	-29%
Viernes	774	751	644	682	6%	-12%
Sábado	977	798	780	747	-4%	-24%
Domingo	1.010	832	761	725	-5%	-28%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	-8%	-24%

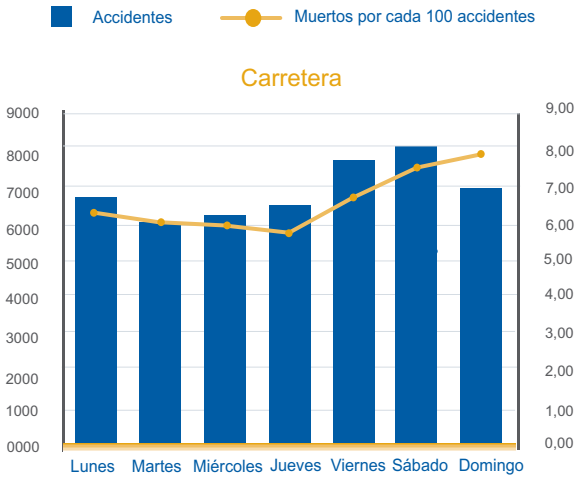
En **carretera** es durante el fin de semana, entendiendo como tal sábado y domingo, cuando se contabilizan proporcionalmente más víctimas mortales. En 2006 se registraron 1.257 muertos, es decir el 37% del total. Respecto de 2005, ha descendido en mayor proporción la cifra de víctimas mortales fuera de fin de semana (10%) y, sin embargo, en el periodo 2003-2006 tanto las cifras de fallecidos en fin de semana como fuera de él presentan un descenso similar (26% y 24% respectivamente).

Víctimas mortales en carretera	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Fin de semana	1.692	1.375	1.320	1.257	-5%	-26%
No fin semana	2.788	2.466	2.332	2.110	-10%	-24%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	-8%	-25%

volver al índice

En carretera durante el fin de semana se registran más accidentes, y éstos son más graves. Calculando el índice de gravedad muertos por cada 100 accidentes para el año 2006, se observa que entre el viernes y el domingo se alcanzan los valores más altos.

Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días



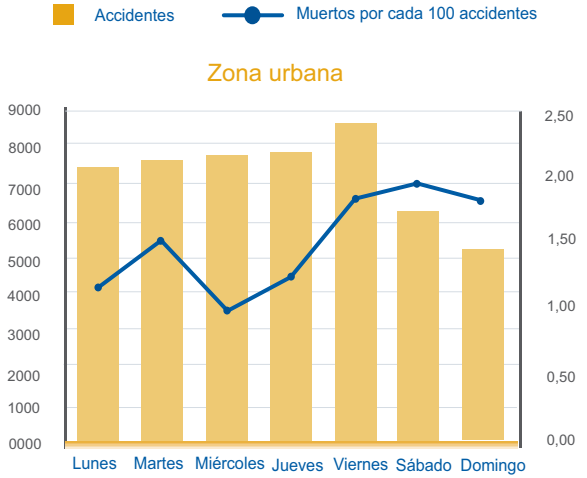
En **zona urbana**, en 2006, durante el fin de semana, se registraron 215 muertos, es decir el 29% de los ocurridos en ese ámbito. Respecto de 2005, igual que ha sucedido en carretera, ha descendido en mayor proporción la cifra de víctimas mortales fuera de fin de semana (8%). Sin embargo, en el periodo 2003-2006 es el número de fallecidos en fin de semana el que más ha descendido, un 27%, mientras que el de fallecidos fuera de fin de semana lo ha hecho un 16%.

Víctimas mortales en zona urbana	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Fin de semana	295	255	221	215	-3%	-27%
No fin semana	624	645	569	522	-8%	-16%
Total	919	900	790	737	-7%	-20%

volver al índice

En zona urbana es durante el fin de semana cuando se contabilizan menos accidentes que en el resto de la semana y, sin embargo, son más graves, de tal manera que el índice de peligrosidad muertos por 100 accidentes es mayor los viernes, sábados y domingos.

Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días



LAS HORAS DEL DÍA

En el año 2006, el 59% de los muertos registrados en accidentes de circulación con víctimas tiene lugar entre las 8 y las 19 horas. Siendo la noche el periodo del día con más baja intensidad de tráfico es, sin embargo, el más peligroso, computando el 41% de las víctimas mortales (entre las 20:00 y las 07:00).

Respecto de 2005, las víctimas mortales han descendido en parecida proporción en los tramos de 8:00 a 19:00 y de 20:00 a 7:00. En el periodo 2003-2006 es el número de fallecidos durante la noche el que más ha descendido, un 27%, mientras que el de fallecidos en el resto del día lo ha hecho en un 21%.

volver al índice

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
De 8 a 19 horas	3.053	2.732	2.586	2.401	-7%	-21%
De 20 a 7 horas	2.346	2.009	1.856	1.703	-8%	-27%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	-8%	-24%

El 44% de los muertos contabilizados en 2006 se produjeron entre las 15 horas del viernes y las 24 horas del domingo. Sólo hay dos franjas horarias en las que se superaron los 50 muertos: el viernes entre las 17:00 y las 18:00 y el domingo entre las 18:00 y las 19:00 horas.

volver al índice

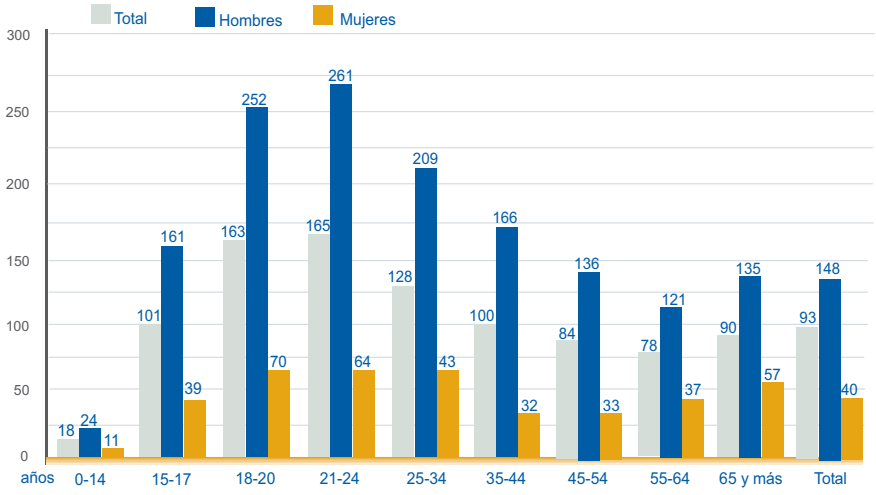
En términos absolutos, los muertos por accidente de circulación se concentran en el grupo de edad comprendido entre los 25 y los 34 años, con casi mil muertos, seguido de los grupos de 15 a 24 años y de 35 a 44 años con 741 y 717 muertos respectivamente. En **carretera** las cifras más altas se presentan en esos tres grupos y en ese mismo orden. Sin embargo, en **zona urbana** el grupo más afectado es el de 65 años y más, que supone el 25% de los fallecidos.

Número de muertos por edad	Carretera	Zona urbana	Total	Total muertos por millón de población
0-14	81	34	115	18
15-24	582	159	741	148
25-34	816	139	955	129
35-44	632	85	717	100
45-54	443	51	494	84
55-64	308	60	368	78
65 y más	480	187	667	90
Sin especificar	25	22	47	-
Total	3.367	737	4.104	93

La tasa más alta de fallecidos por millón de población se encuentra en el grupo de edad de 15 a 24 años, y dentro de ese grupo hay diferencias muy grandes entre los grupos de 15 a 17, de 18 a 20 y de 21 a 24 años, y también entre sexos, por lo que merece la pena detenerse en los resultados que se muestran en el siguiente gráfico.

volver al índice

Número de muertos en función de la edad y del sexo por millón de habitantes (2006)



En el periodo 2003-2006 el número de muertos se ha reducido en todos los grupos de edad. El descenso mayor en porcentaje y valor absoluto se produce en el grupo de 15-24, en el que se ha producido una reducción de 426 víctimas mortales.

Víctimas Mortales	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
0-14	153	124	121	115	-5%	-25%
15-24	1.167	968	873	741	-15%	-37%
25-34	1.220	1.089	995	955	-4%	-22%
35-44	808	725	700	717	2%	-11%
45-54	616	556	537	494	-8%	-20%
55-64	460	421	429	368	-14%	-20%
65 y más	811	738	713	667	-6%	-18%
Sin especificar	164	120	74	47	-36%	-71%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	-8%	-24%

volver al índice

Comparando las tasas de muertos por millón de población del año 2006 respecto de 2003, se observa que todos los grupos de edad han experimentado descensos. La tendencia durante estos cuatro años ha sido claramente la reducción en el número de muertos por millón de habitantes.

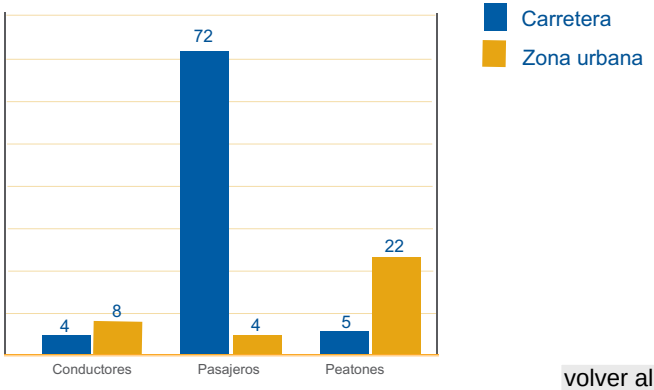
Muertos por millón de población	2003	2004	2005	2006
0-14	25	20	19	18
15-24	216	184	170	148
25-34	168	147	134	128
35-44	121	105	100	100
45-54	115	100	94	84
55-64	106	94	93	78
65 y más	114	102	98	90
Total	128	110	102	93

LOS NIÑOS

El mayor número de muertos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos. De los 115 niños fallecidos en accidente, 76 eran pasajeros, 27 eran peatones y 12 eran conductores de bicicleta o ciclomotor.

En **carretera**, murieron 81 niños y 72 de ellos eran pasajeros, representando esta cifra el 89% de los fallecidos en ese grupo de edad.

En **zona urbana**, donde murieron 34 niños, el 65% fallecieron a consecuencia de un atropello.



volver al índice

LOS JÓVENES

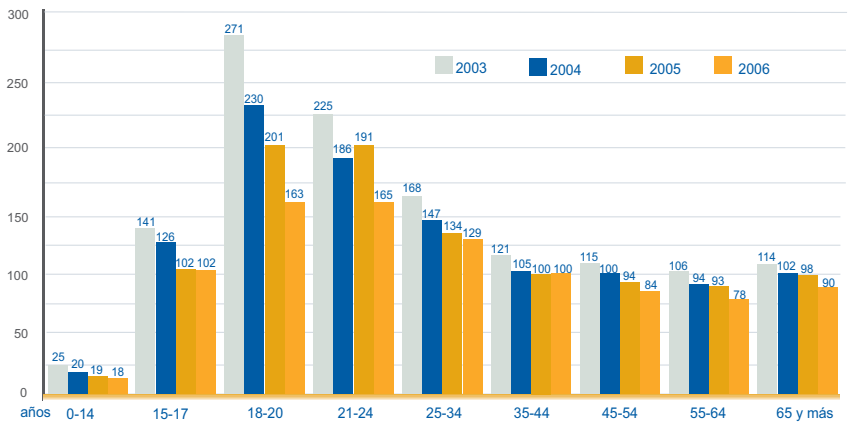
Los accidentes de circulación siguen siendo la primera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 24 años. El 37% de los fallecimientos de este grupo en el año 2005 fueron por esa causa. No obstante es importante resaltar que en el año 2000 los accidentes de circulación motivaron el 42% de los fallecimientos de ese grupo de edad por lo que se aprecia un descenso considerable.

Los jóvenes de 15 a 24 años representan el 11% de la población española y el 10% del censo de conductores, a pesar de lo cual suponen el 18% de los fallecidos y el 24% de los heridos graves. La tasa de fallecidos por millón de población para ese grupo de edad es 148.

En el periodo 2003-2006, aunque la cifra de muertos de 15 a 24 años ha sido la que más ha descendido (-37%) sigue siendo ese grupo de edad el que presenta la tasa más alta de muertos por millón de población (148).

Dentro de los jóvenes hay diferencias muy grandes entre los grupos de edad de 15 a 17 años (102 muertos por millón de población), de 18 a 20 años (tasa de 163) y de 21 a 24 años (tasa de 165), observándose que entre 2003 y 2006 son los grupos de edad que más han reducido su tasa, -39, -108 y -60 respectivamente. La tasa de muertos por millón de población del grupo de edad de 18 a 20 años es la que más se ha reducido en el periodo considerado.

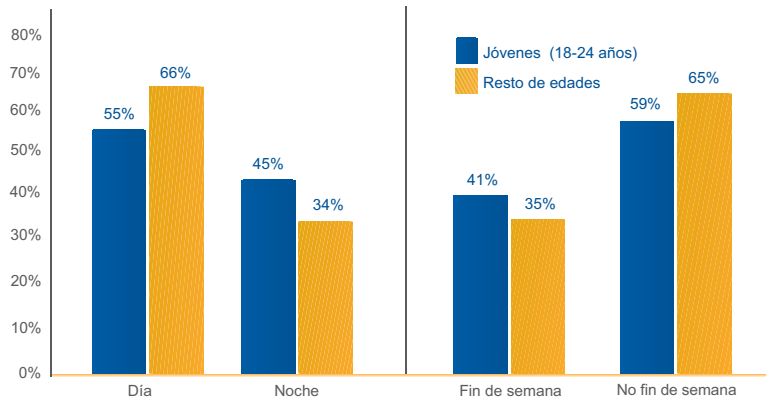
Evolución de las tasa de muertos por millón de población



volver al índice

El fin de semana y la noche suponen un mayor riesgo para los jóvenes. Durante el sábado y domingo se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 41% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje es del 35%. Durante la noche el porcentaje para los jóvenes es del 45% y para el resto de la población el 35%.

Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades, en función de los parámetros día/noche y fin de semana/no fin de semana



LAS PERSONAS MAYORES

En 2006 fallecieron 667 personas de más de 64 años, 257 conducían un vehículo, 156 eran pasajeros y 254 eran peatones.

Si consideramos las cifras de peatones fallecidos, el 43% de éstos pertenecían al grupo de edad de más de 64 años, pero son los mayores de 74 años los que mayor riesgo tienen de morir atropellados (el 25% de los peatones fallecidos tenían más de 74 años).

La cifra de fallecidos en zona urbana para el grupo de más de 64 años no ha sido superada en 2006 por ningún otro grupo de edad, y es como peatones cuando se registran las cifras más altas, de hecho, de las 187 personas fallecidas en zona urbana de más de 64 años, 152 eran peatones, es decir el 81%.

volver al índice

LOS CONDUCTORES

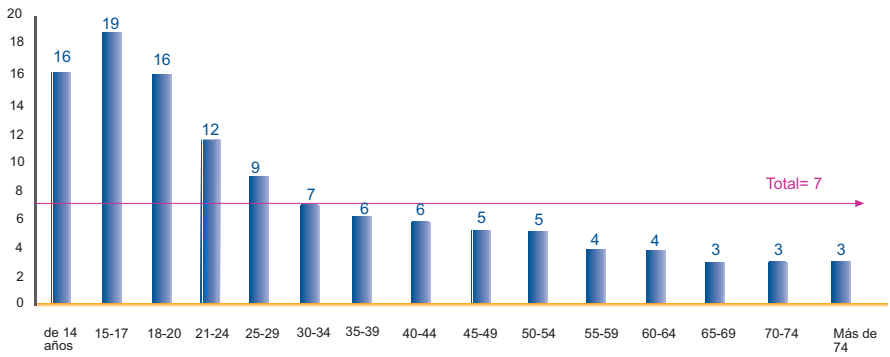
En 2006 se vieron implicados en accidente 172.004 conductores, el 79% de ellos eran hombres, el 49% tenían menos de 35 años y eran mayoritariamente (63%) conductores de turismos.

La cifra de conductores muertos en 2006 fue 2.569, que suponen el 63% del total de víctimas mortales. Aunque la cifra de conductores muertos ha ido descendiendo gradualmente desde el año 2000, no lo ha hecho con la misma intensidad que la cifra total de fallecidos.

	Total muertos	Conductores muertos	% Conductores muertos sobre total
2000	5.776	3.349	57,98%
2001	5.517	3.220	58,37%
2002	5.347	3.140	58,72%
2003	5.399	3.196	59,20%
2004	4.741	2.861	60,35%
2005	4.442	2.738	61,64%
2006	4.104	2.569	62,60%

La tasa de conductores implicados en accidentes por cada mil conductores censados es 7 para el total de conductores. Los grupos de edad por debajo de 30 años presentan tasas más elevadas, especialmente los grupos de 15 a 17 años, con una tasa de 19, y de 18 a 20 años, con una tasa de 16.

Número de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados



volver al índice

Distribución porcentual de los accidentes con víctimas en los que al menos está implicado uno de los siguientes tipos de vehículos:

Accidentes con víctimas	2003	2004	2005	2006
Bicicleta	2%	3%	3%	3%
Ciclomotor	20%	20%	19%	18%
Motocicleta	10%	11%	13%	15%
Turismo	82%	81%	80%	79%
Vehículos mercancías	18%	18%	18%	18%
Autobús	2%	2%	2%	2%
Total accidentes	100%	100%	100%	100%

Nota. 1: En un accidente puede haber implicado más de un vehículo del mismo tipo y más de un tipo de vehículo

En el año 2006 la implicación de los ciclomotores y de los turismos descendió respecto del año anterior. Las motocicletas han vuelto a verse implicadas en un mayor porcentaje de accidentes con víctimas. Respecto de 2003, se observa un descenso de 2 puntos en los ciclomotores y de 3 puntos en los turismos; las motos presentan un incremento de 5 puntos y el resto de vehículos no presenta cambios.

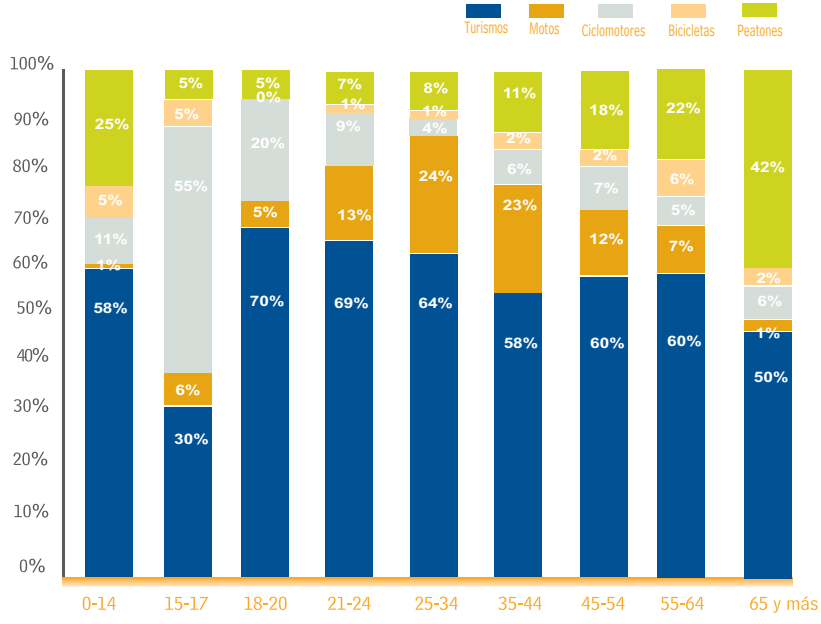
En cuanto a los fallecidos por tipo de vehículo en 2006 respecto del año anterior, descienden los fallecidos en turismo (-295), en bicicleta (-7), en ciclomotor (-5) y los peatones (-67); aumentan las víctimas mortales en motocicleta (9), autobús (9) y vehículos de mercancías (18).

Respecto de 2003, destacan los descensos de fallecidos en turismo (- 1.116) y de peatones (-174) y los incrementos de los fallecidos en motocicleta (114) y en autobús (8).

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2006/2005	2006/2003
Bicicleta	78	89	82	75	-9%	-4%
Ciclomotor	391	361	313	308	-2%	-21%
Motocicleta	367	400	472	481	2%	31%
Turismo	3.211	2.692	2.390	2.095	-12%	-35%
Vehículos mercancías	476	442	385	403	5%	-15%
Autobús	27	4	26	35	35%	30
Otros vehículos	62	70	94	94	0%	52
Peatones	787	683	680	613	-10%	-22%
Total accidentes	5.399	4.741	4.442	4.104	-8%	-24%

volver al índice

Distribución porcentual del número de muertos por tipo de vehículo y edad



LAS BICICLETAS

Las bicicletas se vieron implicadas en 2.520 accidentes de circulación con víctimas y en ellos fallecieron 75 ciclistas y resultaron heridos 2.366. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en zona urbana (63%) y, por el contrario, el mayor número de fallecidos se produjeron en carretera (73%).

Tanto en carretera como en zona urbana, los accidentes son mayoritariamente colisiones con otros vehículos, en carretera en el 63% de los casos y en zona urbana en el 75%.

De los 75 fallecidos en bicicleta el 93% eran hombres, el 23% tenían entre 55 y 64 años y el 17% entre 35 y 44 años.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	937	37%	55	73%	926	39%
Zona Urbana	1.583	63%	20	27%	1.440	61%
Total	2.520	100%	75	100%	2.366	100%

volver al índice

LOS CICLOMOTORES

Los accidentes en que se vieron implicados ciclomotores fueron 18.300, es decir, el 18% del total de accidentes, porcentaje bastante elevado si consideramos que la participación de los ciclomotores en el parque automóvil es del 8%. Los accidentes en los que se vio implicado al menos un ciclomotor se produjeron mayoritariamente en zona urbana (79%). En cuanto a la tipología de los accidentes en carretera, las colisiones con otros vehículos supusieron el 58% de los accidentes y en zona urbana ese porcentaje fue del 74%; las salidas de la vía y los vuelcos fueron el 30% en carretera y el 11% en zona urbana.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	3.889	21%	175	57%	4.316	21%
Zona Urbana	14.411	79%	133	43%	15.849	79%
Total	18.300	100%	308	100%	20.165	100%

En 2006 fallecieron 308 usuarios de ciclomotor, el 57% de ellos en carretera y resultaron heridos 20.165, el 79% de ellos en zona urbana. El 24% de los fallecidos tenían entre 15 y 17 años y entre los 10 y los 24 años han fallecido el 54% del total de víctimas mortales de este tipo de vehículo.

LAS MOTOCICLETAS

Las motocicletas participaron en el 15% del total de accidentes, esto es en 15.448 accidentes se vio involucrada al menos una motocicleta, siendo su participación en el parque del 7 %. Los accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron mayoritariamente en zona urbana (67%). El 73 % de los accidentes en zona urbana son colisiones con otros vehículos, tipo de accidente que en carretera supone el 47%. Las salidas de la vía y los vuelcos en zona urbana suponen el 10% de los casos y en carretera el 43%.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	5.095	33%	368	77%	5.315	33%
Zona Urbana	10.353	67%	113	23%	10.704	67%
Total	15.448	100%	481	100%	16.019	100%

481 motociclistas fallecieron y 16.019 resultaron heridos. El 58% de los fallecidos tenían entre 25 y 39 años y el 12% entre 40 y 44 años.

volver al índice

LOS TURISMOS

Los turismos se vieron implicados en 78.618 accidentes, esto es, en el 79% de los casos registrados en 2006, siendo su participación en el parque automóvil del 72%. El 51% de los accidentes se produjeron en zona urbana; el 93% de los fallecidos y el 69% de los heridos en turismo fueron en accidentes ocurridos en carretera.

Las colisiones entre vehículos supusieron el 55% de los accidentes registrados en carretera y el 73% de los de zona urbana. Las salidas de la vía y los vuelcos supusieron el 37% de los accidentes ocurridos en carretera y el 5% de los registrados en zona urbana.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	38.817	49%	1.941	93%	54.301	69%
Zona Urbana	39.801	51%	154	7%	24.935	31%
Total	78.618	100%	2.095	100%	79.236	100%

De los 4.104 fallecidos en accidente de circulación en 2006, el 51% eran ocupantes de turismos, es decir, 2.095 personas fallecieron cuando viajaban en ese tipo de vehículo. De esas víctimas mortales ocurridas en turismo, el 49% eran menores de 35 años y el grupo de edad de 25 a 34 años supuso el 25% del total de muertos en este tipo de vehículo.

De los 143.450 heridos en accidente en 2006, el 55% eran usuarios de turismo (79.236) y de ellos, el 53% tenía menos de 35 años.

volver al índice

Accidentes con víctimas

	Furgonetas	%	Camiones < 3.500 Kg.	%	Camiones > 3.500 Kg.	%
Carretera	6.021	59%	1.986	59%	5.102	91%
Zona Urbana	4.214	41%	1.381	41%	496	9%
Total	10.235	100%	3.367	100%	5.598	100%

Muertos total

	Furgonetas	%	Camiones < 3.500 Kg.	%	Camiones > 3.500 Kg	%
Carretera	384	91%	136	74%	629	95%
Zona Urbana	38	9%	49	26%	35	5%
Total	422	100%	185	100%	664	100%

Muertos ocupantes

	Furgonetas	%	Camiones < 3.500 Kg.	%	Camiones > 3.500 Kg.	%
Carretera	225	98%	37	97%	135	100%
Zona Urbana	5	2%	1	3%	0	0%
Total	230	100%	38	100%	135	100%

Muertos terceros

	Furgonetas	%	Camiones < 3.500 Kg.	%	Camiones > 3.500 Kg.	%
Carretera	159	83%	99	67%	494	93%
Zona Urbana	33	17%	48	33%	35	7%
Total	192	100%	147	100%	529	100%

% Muertos terceros sobre el total de accidentes con al menos uno de estos vehículos implicados

	Furgonetas	Camiones < 3.500 Kg.	Camiones > 3.500 Kg.
Carretera	41%	73%	79%
Zona Urbana	87%	98%	100%
Total	45%	79%	80%

volver al índice

El porcentaje de accidentes con víctimas en los que estuvo implicada una furgoneta es muy similar en carretera y en zona urbana. Sin embargo, de los 230 ocupantes fallecidos en este tipo de vehículo, 225 ocurrieron en carretera, es decir el 98%.

Los camiones de menos de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 3.367 accidentes y también en este caso el porcentaje de los sucedidos en carretera y zona urbana es muy similar. En esos accidentes fallecieron 185 personas, de las cuales 38 (el 21%) eran ocupantes de ese tipo de vehículo. Las víctimas mortales se registraron en carretera en el 74% de los casos.

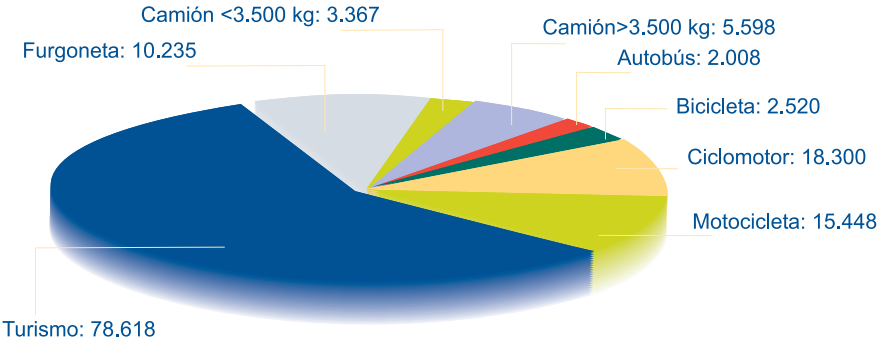
Los camiones de más de 3.500 kg de MMA participaron en 5.598 accidentes y el 91% de estos accidentes ocurrieron en carretera. En el total de accidentes fallecieron 664 personas, de las cuales 135 (el 20%) eran ocupantes de ese tipo de vehículo. Las víctimas mortales se registraron en carretera en el 95% de los casos.

Accidentes con víctimas	AUTOBUSES	%
Carretera	480	24%
Zona Urbana	1.528	76%
Total	2.008	100%
Muertos total		
Carretera	84	84%
Zona Urbana	16	16%
Total	100	100%
Muertos ocupantes		
Carretera	34	97%
Zona Urbana	1	3%
Total	35	100%

Muertos terceros	AUTOBUSES	%
Carretera	50	77%
Zona Urbana	15	23%
Total	65	100%

% de muertos terceros sobre el total de muertos en accidentes con un autobús implicado	AUTOBUSES %
Carretera	60%
Zona Urbana	94%
Total	65%

Los autobuses se vieron implicados en 2.008 accidentes con víctimas, de los cuales el 76% sucedieron en zona urbana. En esos accidentes fallecieron 100 personas, de las cuales 35 (el 35%) eran ocupantes de ese tipo de vehículo. Las víctimas mortales se registraron en carretera en un 84% de los casos.



volver al índice

LA VELOCIDAD

La velocidad inadecuada está presente en el 15% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2006 y este porcentaje se eleva al 21% cuando el accidente con víctimas sucede en carretera. Cuando se trata de accidentes mortales, en el 27% de los casos se apreció que la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

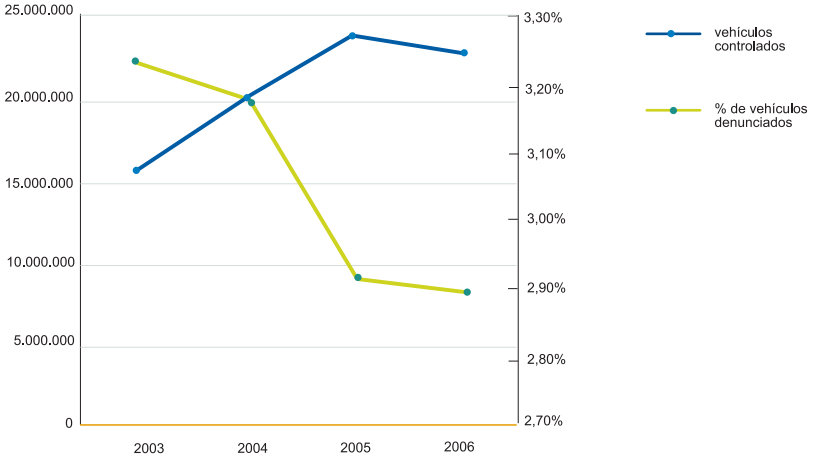
En el año 2006 respecto de 2003, en autopista y autovía se observa que el porcentaje de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada ha descendido 2 puntos. En las carreteras convencionales se ha producido un descenso de 1 punto.

Tipo de vía	% de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada			
	2003	2004	2005	2006
Autopista	17%	17%	16%	15%
Autovía	19%	21%	20%	17%
Vía convencional	24%	24%	26%	23%
Camino vecinal	32%	35%	35%	28%
Vía de servicio	22%	21%	20%	19%
Ramal de enlace	30%	29%	32%	30%
Total Carretera	15%	15%	16%	15%

En 2006 se realizaron por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil más de 20 millones de controles de velocidad por radar en carretera, resultando denunciados 648.481 vehículos, lo que supone el 3% del total de vehículos controlados. Entre 2003 y 2006 se han controlado 6 millones y medio de vehículos más y la tasa de vehículos denunciados ha pasado del 3,23% al 2,88%.

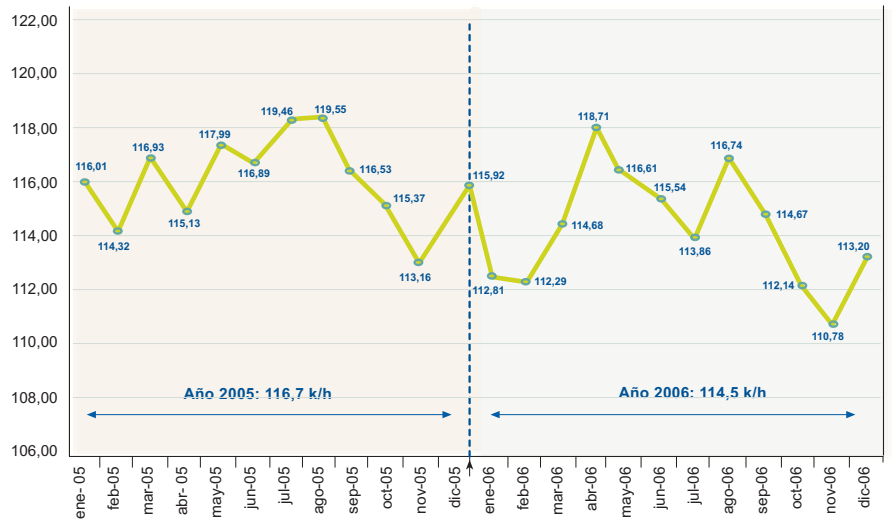
volver al índice

Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil



El siguiente gráfico muestra la evolución mensual de las velocidades medias entre enero de 2005 y diciembre de 2006. Se aprecia una tendencia descendente en las velocidades medias observadas, de tal forma que la velocidad media en 2006, que era de 114,5 km/h, se ha reducido en 2 km/h respecto a 2005, en que la velocidad era 116,7 km/h.

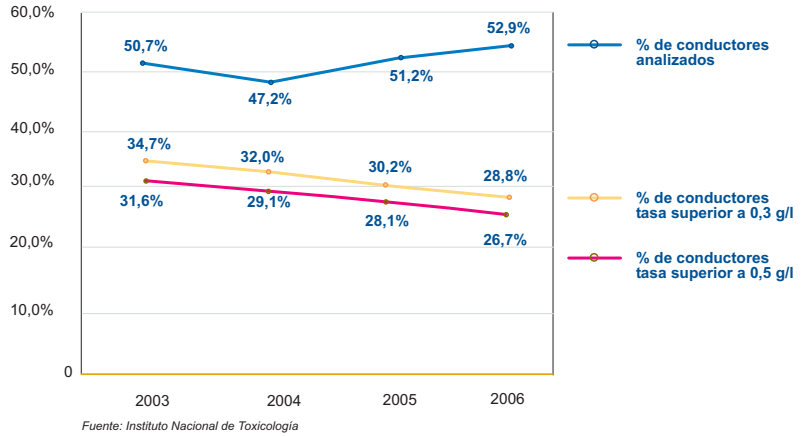
Evolución de las velocidades medias



En el año 2006 se realizaron análisis toxicológicos a 1.360 conductores fallecidos en accidente de circulación, de ellos, 391 superaban la tasa de 0,3 g/l (28,8%); 363 superaban la tasa de 0,5 g/l (26,7%) y 333 superaban la tasa de 0,8 g/l (24,5%).

En el periodo 2003-2006 el porcentaje de conductores analizados sobre el total de fallecidos ha pasado del 50,7% en 2003 al 52,9% en 2006. El porcentaje de conductores cuya tasa superaba 0,3 g/l ha descendido de 34,7% en 2003 a 28,8% en 2006. También el porcentaje de conductores que superaban la tasa de 0,5 g/l ha descendido, de 31,6% en 2003 a 26,7% en 2006.

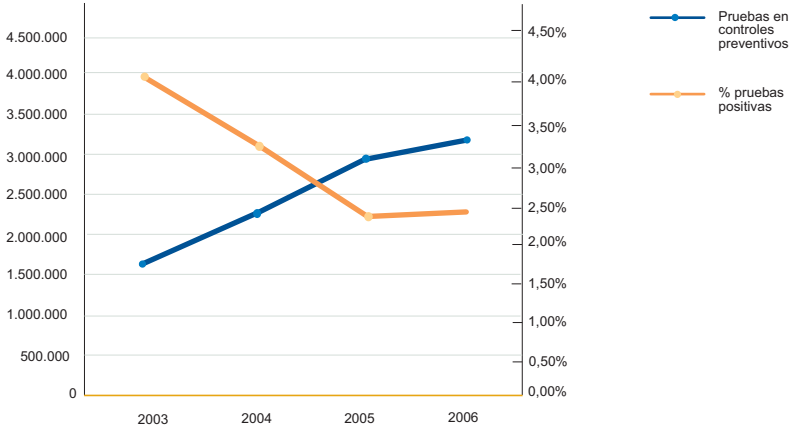
Conductores fallecidos a los que se les ha realizado análisis toxicológico



Fuente: Instituto Nacional de Toxicología

Entre 2003 y 2006 el número de pruebas de alcoholemia realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil prácticamente se ha doblado y la tasa de positivos se ha reducido en un 40%. En el año 2003, se realizan 1.700.000 pruebas resultando positivas 71.685, el 4,18%; en 2006 el número de pruebas realizadas ha sido de 3.347.015, resultando positivas 82.729, el 2,47%. Las pruebas de alcoholemia realizadas por accidente resultaron positivas en un 6,73%, las realizadas por infracción en un 1,48% y las realizadas por control preventivo en un 2,47% de los casos.

volver al índice



LA DISTRACCIÓN

La distracción aparece como factor concurrente en un 36% de los accidentes. En carretera la distracción se presenta como factor en un 42% de los casos y en zona urbana en un 31%.

En el año 2006 se formularon en carretera 91.385 denuncias por utilización del teléfono móvil durante la conducción, cifra que supone un incremento del 26% en relación al año anterior y más del doble de las que se formularon en 2003.

LAS INFRACCIONES

En el año 2006, el 67% de los conductores implicados en accidentes con víctimas había cometido alguna infracción. En carretera ese porcentaje fue del 58%, lo que ha supuesto una reducción respecto de 2003 de 9 puntos. En la zona urbana el porcentaje observado en 2006 ha sido del 75%, lo que ha significado una reducción de 3 puntos respecto de 2003.

volver al índice

% de conductores implicados en accidentes con víctimas que habían cometido alguna infracción

	2003	2004	2005	2006
Carretera	67%	67%	65%	58%
Zona urbana	78%	79%	74%	75%
Total	73%	73%	70%	67%

EL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y EL CASCO

En carretera, en el año 2006, el 29% de los fallecidos usuarios de turismo no utilizaban el cinturón de seguridad. En zona urbana este porcentaje fue del 32%.

Los usuarios de motocicleta fallecidos en carretera no utilizaban casco en el 7% de los casos, en zona urbana ese porcentaje se eleva al 16%.

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, no utilizaban casco en carretera el 34% y no lo hacían en zona urbana el 36%.

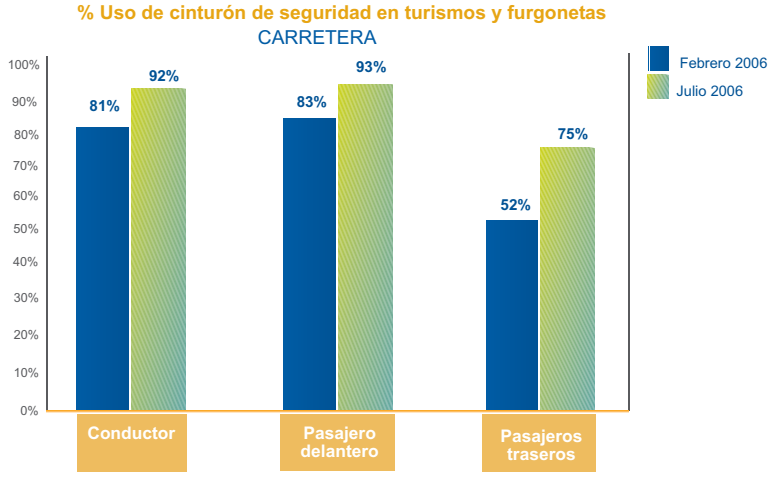
Muertos

	CARRETERA	ZONA URBANA
No utilizaban el cinturón	29%	32%
No utilizaban el casco en moto	7%	16%
No utilizaban el casco en ciclomotor	34%	36%

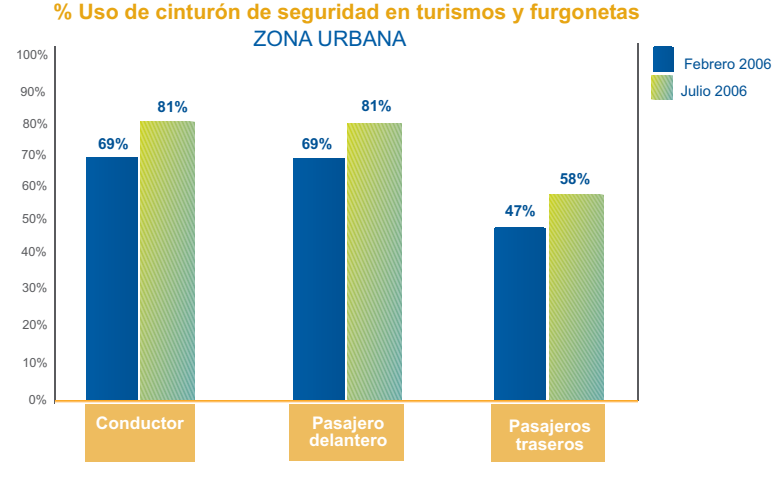
Para conocer el comportamiento de los usuarios en cuanto al uso de accesorios de seguridad se han realizado, desde comienzos del año 2006, estudios basados en observaciones de campo y cuyos resultados se exponen a continuación.

volver al índice

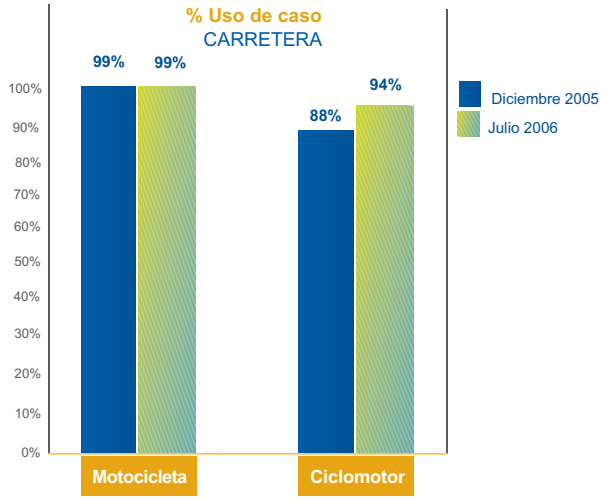
En CARRETERA, en julio de 2006, se observó un claro incremento en los porcentajes de uso de cinturón en todas las posiciones del vehículo, especialmente en las plazas traseras.



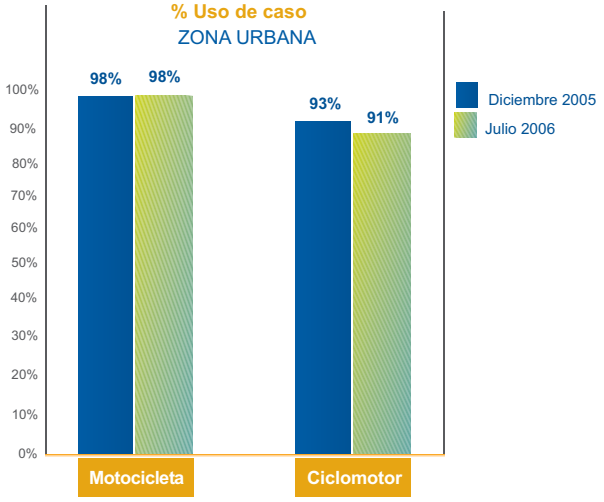
En ZONA URBANA, en julio de 2006, se observó también un claro incremento de los porcentajes de uso de cinturón en todas las posiciones del vehículo, siendo éste muy similar en todas ellas.



En CARRETERA, en julio de 2006, se observó un claro incremento en los porcentajes de uso de casco en ciclomotor. Los porcentajes de uso de casco en motocicletas se consideran óptimos.



En ZONA URBANA, en julio de 2006, se observó un descenso en el uso del casco tanto en los motoristas como en los ciclomotoristas, si bien hay que considerar que las tomas de datos se han realizado en meses climáticamente diferentes: los primeros resultados se refieren al mes de diciembre de 2005 y los segundos al mes de julio de 2006.



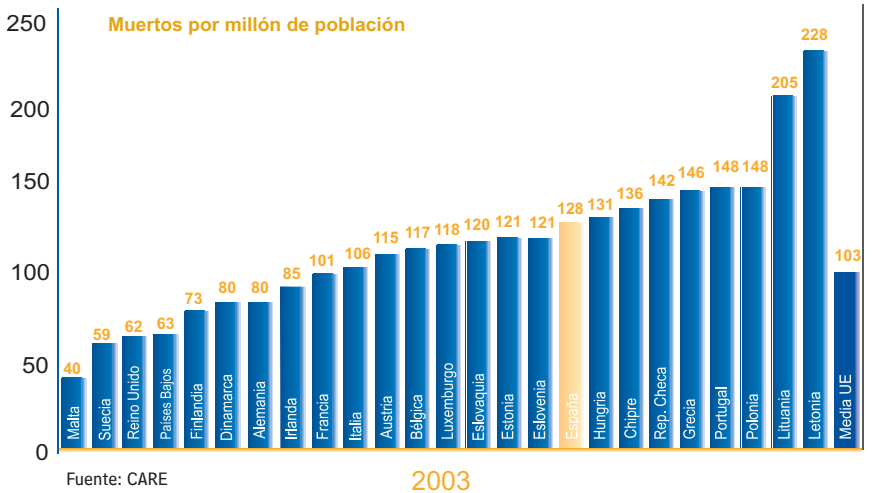
volver al índice

Fuente: Care (Community Road Accident Database).

En la Unión Europea (25 miembros) en el año 2005 se produjeron más de 1.255.768 accidentes en los que fallecieron 41.391 personas. En España sucedieron el 7% de esos accidentes y en ellos se computaron el 11% de las víctimas mortales europeas.

Para realizar comparaciones internacionales se adopta la definición de muerto a 30 días (persona que, como consecuencia de un accidente de circulación, fallece en el acto o dentro de los 30 días siguientes) y se calculan tasas que relacionan las cifras absolutas de muertos con variables de influencia, como es el caso de la población de cada país. Así la tasa número de muertos por millón de población se cifró en el año 2005 para España en 102 y para la Unión Europea en 91, situándonos todavía bastante lejos de los países que, tradicionalmente, han obtenido los mejores resultados como son Suecia, Reino Unido o Países Bajos.

Aunque en la fecha de edición de esta publicación no se habían hecho públicas por la Comisión Europea las cifras oficiales de siniestralidad del año 2006, sí se habían publicado las tasas estimadas para 2006 para cada uno de los Estados Miembros. En el caso de España, las tasas han evolucionado de tal forma que en el año 2003, con una tasa de 128, España ocupaba el lugar 17 dentro de la Europa de los 25 y en 2006, ocupa el puesto 14 con una tasa estimada de 93.



Fuente: CARE

volver al índice

LA EVOLUCIÓN

El Libro Blanco sobre el transporte (La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, 2001) proponía el objetivo de reducir a la mitad el número de muertos en accidente de tráfico para el año 2010 y el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial adoptado en el año 2003, insistía en ese objetivo. En el año 2001, en la Europa de los 25 se registraron 50.000 víctimas mortales, siendo por tanto el objetivo común para 2010, que esa cifra no supere los 25.000 muertos al año.

La Comisión ha elaborado el Balance Intermedio del Programa de Acción Europeo, en el que recoge, entre otras cuestiones, que el hecho de haberse registrado en 2005 una cifra aproximada de muertos de 41.300, supone una reducción insuficiente para alcanzar el objetivo 2010. Si se mantiene el ritmo de estos últimos 4 años (el 17,5% en el periodo 2001-2005), en la UE en 2010 se producirían 32.500 víctimas mortales en lugar de las 25.000 como máximo que es el objetivo establecido.

volver al índice

	2001	2006	Diferencias	Diferencias %
Bélgica	1.486	1.069	-417	-28%
República Checa	1.334	1.063	-271	-20%
Dinamarca	431	306	-125	-29%
Alemania	6.977	5.091	-1.886	-27%
Estonia	199	204	5	-3%
Irlanda	412	368	-44	-11%
Grecia	1.880	1.657	-223	-12%
España	5.517	4.104	-1.413	-26%
Francia	8.162	4.709	-3.453	-42%
Italia	6.691	sin datos		
Chipre	98	86	-12	-12%
Letonia	558	407	-151	-27%
Lituania	706	759	53	8%
Luxemburgo	70	36	-34	-49%
Hungría	1.239	1.305	66	5%
Malta	16	10	-6	-38%
Holanda	993	730	-263	-26%
Austria	958	730	-228	-24%
Polonia	5.534	5.243	-291	-5%
Portugal	1.670	969	-701	-42%
Eslovenia	278	262	-16	-6%
Eslovaquia	614	579	-35	-6%
Finlandia	433	336	-97	-22%
Suecia	583	445	-138	-24%
Reino Unido	3.598	3.297	-301	-8%
Total UE	50.437	33.765	-16.672	-33%

Entre los Estados miembros existen diferencias que no reflejan las cifras globales de la UE. Los países que más han reducido en el periodo 2001-2006 la cifra de víctimas mortales, porcentualmente, han sido:

Luxemburgo (-49%), Portugal y Francia (42%), Malta (-38%), Dinamarca (-29%), Bélgica (-28%), Alemania y Letonia (-27%), España y Holanda (-26%), Austria y Suecia (-24%) y República Checa (-20%).

En cifras absolutas, los países que más han reducido respecto de 2001, el número de víctimas mortales han sido:

Francia, 3.453 muertos menos que en 2001; Alemania, 1.886; España 1.413; Portugal, 701; Bélgica, 417; Reino Unido, 301 y los demás países por debajo de 300.

volver al índice

MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT Dirección General de Tráfico
Josefa Valcárcel, 28 - 28071 Madrid
www.dgt.es