

Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2007

ESTE DOCUMENTO ES NAVEGABLE

COLÓQUESE SOBRE LA OPCIÓN QUE DESEA CONSULTAR,
CUANDO APAREZCA EL ÍCONO DE LA MANO CON EL
INDICADOR DE ÍNDICE PULSE EL BOTON IIZQUIERDO DEL
RATÓN Y ACCEDERÁ A LA PÁGINA CORRESPONDIENTE.
PARA VOLVER AL ÍNDICE PULSE SOBRE LA OPCIÓN ÍNDICE

Edita: Dirección General de Tráfico

Observatorio Nacional de Seguridad Vial C/ Josefa Valcarcel, 44 28027 Madrid

NIPO: 128-08-186-8

Creación y Diseño: Inma Peiró disgrup projectes s.l. Maquetación: Jose Argente Vidal Fotografía: Juanjo Benajes



Índice

4	Presenta	ción

7____Las cifras de 2007

13 Las tendencias

15 El entorno

La carretera La zona urbana

Los meses del año

Los días de la semana y las horas del día

26 Las personas

Los niños Los jóvenes

Las personas mayores

Los conductores

32 Los vehículos

Las bicicletas

Los ciclomotores

Las motocicletas

Los turismos

Los vehículos de mercacías y pasajeros

40 Los factores concurrentes

La velocidad

El alcohol

La distracción

Las infracciones

El cinturón de seguridad y el casco

47

El contexto europeo

Situación de España

La evolución



En 2007 se registraron 100.508 accidentes de tráfico con el resultado de 3.823 víctimas mortales, 19.295 heridos graves y 123.226 heridos leves.

Por cuarto año consecutivo las víctimas mortales por accidente de tráfico han disminuido. El descenso es del 7% respecto al año anterior y el acumulado desde el 2003 ya es del 29%

Esta es una buena noticia porque cuatro años consecutivos constituyen ya una tendencia consolidada; porque por primera vez la tasa de 86 muertos por millón de habitantes nos sitúa por debajo de la media europea; y porque es mucho sufrimiento ahorrado: Pero conviene no olvidar el drama que hay detrás de las 3.823 fallecidos y de los 19.295 heridos graves.

Esta edición de "Las principales cifras de la siniestralidad vial" continúa la línea de divulgación de los datos relacionados con los accidentes, iniciada hace cinco años. Al mismo tiempo, ofrece un resumen de los indicadores más importantes de la accidentalidad de 2007 y realiza una comparación con el año de referencia del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. Dicho Plan se marcó como objetivo reducir en un 40% las víctimas mortales ocurridas en accidente de tráfico partiendo de la situación del año 2003 y con el horizonte del año 2008.

Los accidentes con víctimas se distribuyen al 50% entre zona urbana y carretera y las víctimas mortales en carretera suponen el 81% y en la zona urbana el 19%. Ya son cuatro los meses con menos de 300 fallecidos (enero-febrero y noviembrediciembre). Se confirma el mayor descenso de fallecidos en fin de semana y en horario nocturno así como en el verano. Finalmente, destaca el fuerte aumento del 31% en los fallecidos en moto, que contrasta con el descenso generalizado en el resto de vehículos.

Sigue confirmándose el cambio hacia comportamientos más seguros en los controles de alcoholemia y en los de uso del cinturón y del casco así como una contención de las velocidades. Este cambio de comportamiento tiene un claro reflejo en la evolución de los índices de siniestralidad.

volver al índice

El 1 de junio del 2006 entró en vigor el Permiso por Puntos, y podemos afirmar que el 2007 ha sido el año de su puesta en marcha. Esto ha ayudado a abrir el debate sobre los accidentes de tráfico y a cambiar comportamientos. También ha puesto de manifiesto los problemas que se esconden tras la denuncia por un procedimiento sancionador desfasado y poco ágil que afecta a su eficacia.

El año 2007 ha sido el de la incorporación de la administración de justicia a la política de seguridad vial, mediante la creación de la figura del Fiscal de Sala Coordinador para los delitos contra la seguridad vial, tan largamente reivindicada por las asociaciones de víctimas. Esta fiscalía ha entrado con fuerza cubriendo un espacio propio y necesario. La reforma del Código Penal en lo que se refiere a los delitos contra la seguridad vial supone el cumplimiento del compromiso adquirido por el Gobierno con las asociaciones de víctimas y era necesaria para encuadrar como delito a los que condujeren habiendo perdido el permiso por haber agotado los puntos, nos ha permitido acercarnos a los estándares europeos en lo referente a los grandes excesos de alcohol y velocidad, y ha dado una solución razonable a los que conducen sin haber obtenido nunca ningún tipo de permiso de conducir.

El duro dato del aumento en un 53% de los motoristas fallecidos en carretera durante el verano, hizo saltar las alarmas y, la máxima prioridad otorgada y ordenada sobre este tema por el Ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, está detrás del Plan de Seguridad Vial para Motocicletas, presentado en el mes de diciembre. El debate abierto sobre las motocicletas y el desarrollo de las medidas recogidas en el Plan, abren una nueva etapa que otorga un mayor protagonismo a los desplazamientos en moto y a su seguridad.

Hay que destacar, así mismo, el Acuerdo del Consejo de Ministros aprobado el 30 de junio del 2006 sobre las medidas especiales en materia de seguridad vial que incluía, entre otras, el compromiso de aumentar en 2.000 nuevos agentes la plantilla de la policía de tráfico. Este hecho es reflejo, una vez más, de la prioridad política otorgada por el Gobierno a la lucha contra los accidentes de tráfico. Su desarrollo nos está permitiendo un aumento sustancial de la vigilancia y control de la disciplina en nuestras carreteras, que debe redundar en una mayor seguridad.

Estas medidas, junto con el trabajo y el compromiso de las asociaciones de víctimas y de las asociaciones de usuarios, así como con la complicidad de los medios de comunicación, nos han de permitir continuar avanzando para, entre todos, conseguir una país más moderno y más seguro también en nuestras vías públicas.

Pere Navarro Olivella Director General de Tráfico







Las cifras del 2007

En el año 2007 se produjeron en España 100.508 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 3.823 personas dentro de los 30 días siguientes al accidente y 142.521 resultaron heridas, de las cuales, 19.295 lo fueron gravemente, es decir, necesitaron más de 24 horas de hospitalización.

El índice de gravedad de los accidentes en el año 2007 fue de 3,8 muertos por cada 100 accidentes con víctimas y el de letalidad de 2,6 muertos por cada 100 víctimas. En el año 2007, en el 9,3% de los accidentes mortales hubo más de un muerto y en el 0,4% de ellos hubo más de tres.

	CARRETERA	ZONA URBANA	TOTAL
Accidentes con víctimas	49.820	50.688	100.508
Fallecidos	3.082	741	3.823
Heridos graves	13.201	6.094	19.295
Heridos leves	63.587	59.639	123.226
Fallecidos por 100	6,2	1,5	3,8
accidentes			
Fallecidos por millón de poblaci	ión		86
Parque automóvil (ciclomotores	incluidos)		32.344.012
Parque automóvil por mil habita			731
Censo de conductores (licencia	s incluidas)		24.712.280

La evolución de las cifras de fallecidos y heridos graves en el periodo 2003-2007 puede considerarse muy positiva. En 2007 han fallecido 1.576 personas menos en accidente de circulación que en 2003, lo que supone una reducción del 29%. El número de heridos graves también muestra un descenso considerable: en 2007 se han registrado 7.010 heridos graves menos que en 2003, esto es, un descenso del 27%. El aumento en la cifra de heridos leves que se inicia en el año 2006 se debe, en parte, a la implantación de un nuevo sistema de recogida de información de accidentes que ha incrementado el registro de los accidentes más leves.

Respecto del año anterior, en 2007 se observan descensos importantes en las cifras de fallecidos y heridos graves, con una reducción del 7% y del 10% respectivamente. En cuanto a los heridos leves se registra un incremento del 1%.

Total	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	1%	1%
Fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-7%	-29%
Heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	-10%	-27%
Heridos leves	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	1%	-1%
Fallecido por 100 accidentes	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8		

En el periodo considerado se viene constatando que es en la carretera donde más han descendido los accidentes graves. En 2007 ha habido un 8% menos de fallecidos en carretera que el año anterior y en zona urbana ha habido un 1% más.

Respecto de 2003 el descenso en las cifras de fallecidos y heridos graves en carretera es muy superior al que se ha producido en zona urbana.

Carretera	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Accidentes con víctimas	47.567	43.787	42.624	49.221	49.820	1%	5%
Fallecidos	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	-8%	-31%
Heridos graves	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	-11%	-31%
Heridos leves	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	2%	5%
Fallecido por 100 accidentes	9,4	8,8	8,6	6,8	6,2		

Zona Urbana	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Accidentes con víctimas	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	0%	-3%
Fallecidos	919	900	790	737	741	1%	-19%
Heridos graves	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	-8%	-17%
Heridos leves	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	0%	-7%
Fallecido por 100 accidentes	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5		



8



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	Distribución 2003 2004 2005 2006 2007 % 2007 2007/2006						2007/2003	
Salida de la vía	1.707	1.466	1.386	1.191	1.063	34%	-11%	-38%
Colisión frontal	843	693	688	618	501	16%	-19%	-41%
Colisión lateral y frontolateral	907	826	745	560	578	19%	3%	-36%
Colisión trasera y múltiple	364	303	284	332	259	8%	-22%	-29%
Atropello peatón	407	319	334	284	262	9%	-8%	-36%
Vuelco	71	70	46	57	64	2%	12%	-10%
Otro tipo de accidente	181	164	169	325	355	12%	9%	96%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	100%	-8%	-31%

En **CARRETERA** en **2007**, el 34% de las víctimas mortales se produjeron en accidentes cuyo tipo fue la salida de la vía, el 16% en colisiones frontales y el 19% en laterales y frontolaterales. Respecto de 2006 se han reducido significativamente las cifras de fallecidos en colisiones traseras y múltiples (-22%), en colisiones frontales (-19%) y salidas de la vía (-11%). Por el contrario han aumentado los vuelcos (12%).

En relación al año 2003, las reducciones significativas se han registrado en colisiones frontales (-41%), salidas de la vía (-38%), colisiones laterales y frontolaterales (-36%) y en atropellos (-36%).

Fallecidos en Zona Urbana	Distribución 2003 2004 2005 2006 2007 % 2007 2007/2006 20						2007/2003	
Salida de la vía	146	158	123	108	87	16%	-19%	-40%
Colisión frontal	52	51	45	40	29	4%	-28%	-44%
Colisión lateral y frontolateral	225	228	183	163	149	20%	-9%	-34%
Colisión trasera y múltiple	40	37	42	38	63	8%	66%	58%
Atropello peatón	360	333	326	281	286	39%	2%	-21%
Vuelco	11	20	20	19	22	3%	16%	100%
Otro tipo de accidente	85	73	51	88	105	14%	19%	24%
Total	919	900	790	737	741	100%	1%	-19%

En **ZONA URBANA en 2007**, el 39% de las víctimas mortales se produjeron por atropello, el 20% en colisiones laterales y frontolaterales y el 16% en salidas de la vía. Respecto de 2006 se han reducido significativamente las cifras de fallecidos

por colisión frontal (-28%) y por salida de la vía (-19%). Por el contrario, han aumentado considerablemente los fallecidos en colisiones traseras y múltiples (66%).

Respecto de 2003, las reducciones más importantes se han producido en colisiones frontales (-44%), salidas de la vía (-40%), colisiones laterales y frontolaterales (-34%) y en atropellos (-21%).

Parque de automóviles

Parque	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Camiones y furgonetas	4.188.910	4.418.039	4.655.413	4.910.257	5.140.586	5%	23%
Autobuses	55.993	56.957	58.248	60.385	61.039	1%	9%
Turismos	18.688.320	19.541.918	20.250.377	21.052.559	21.760.174	3%	16%
Motocicletas	1.513.526	1.612.082	1.805.827	2.058.022	2.311.346	12%	53%
Ciclomotores	2.143.593	2.242.046	2.311.773	2.343.124	2.430.414	4%	13%
Tractores Industriales	174.507	185.379	194.206	204.094	212.697	4%	22%
Otros Vehículos	241.354	287.333	339.259	388.597	427.756	10%	77%
Total	27.006.203	28.343.754	29.615.103	31.017.038	32.344.012	4%	20%

El parque de automóviles (incluyendo ciclomotores) en el año 2007 superó los 32 millones de vehículos, de los cuales más de 21 millones eran turismos. La tasa de vehículos por mil habitantes fue de 730.

Respecto de 2006 el parque se ha incrementado en un 4%, manteniendo la tendencia de crecimiento de los últimos años. Destaca el incremento del número de motocicletas, un 12% respecto de 2006 y un 53% respecto de 2003.

Censo de conductores

Censo

10

Número de titulares de permisos de conducir

2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	2 %	10 %

El número de conductores superó en el año 2007 los 24 millones y medio y de ellos el 47% tenía menos de 40 años. La tasa de conductores por mil habitantes fue 558, observándose que entre los 30 y los 44 años esa tasa es superior a 800.



volver al índice





Red de carreteras

De los 166.011 km de la red de carreteras españolas correspondientes al año 2007, 25.846 km eran de titularidad estatal, el 15% del total, 71.084 km pertenecían a las Comunidades Autónomas, el 43%, y 69.081 km a las Diputaciones y Cabildos, el 42% del total.

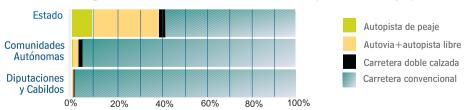
Kilómetros de red de carreteras

Año 2007	Estado	CCAA	Diputaciones	Total
Autopista de peaje	2.479	350	143	2.972
Autovía + autopista libre	7.311	2.158	572	10.041
Carretera doble calzada	736	658	282	1.676
Carretera convencional	15.320	67.918	68.084	151.322
Total	25.846	71.084	69.081	166.011

Fuente: Anuario de Fomento. Año 2007.

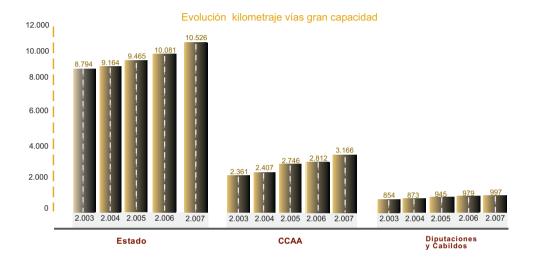
Por competencia de la vía, el porcentaje de kilómetros de vías de gran capacidad es desigual: mientras que el 41% de las vías de titularidad estatal son de gran capacidad, en el caso de las Comunidades Autónomas ese porcentaje es el 4% y en el caso de Diputaciones y Cabildos el 1%.

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



Entre 2007 y 2003 el kilometraje de autopistas de peaje se incrementó en 455 kilómetros, 431 de ellos en la red de carreteras del Estado. El kilometraje de autovías y autopistas libres aumentó en 2.262 kilómetros, de ellos 1.284 en la red de carreteras del Estado.

Incremento kilómetros entre 2003 y 2007	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopistas de peaje	431	-2	26	455
Autovía y autopistas libres	1.284	884	94	2.262
Carreteras de doble calzada	17	-77	23	-37
Vías de gran capacidad	1.732	805	143	2.680

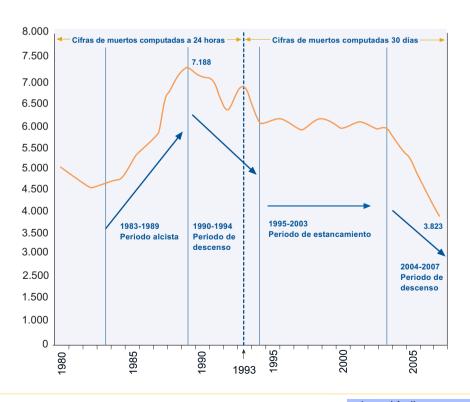






Las tendencias

El siguiente gráfico muestra la evolución de las cifras de víctimas mortales desde 1980 a 2007. 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 2007 se vuelve a producir un periodo de descenso, en los últimos cuatro años se ha alcanzado una reducción del 29%.



Tomando como base el año 2000 se observan los siguientes descensos: 34% en la cifra de víctimas mortales y 31% en la de heridos graves. Por el contrario, el parque automóvil aumentó en ese periodo un 30%, el censo de conductores un 15% y la movilidad en carretera un 23%. 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	2007	Diferencia 2007/2000	Diferencia % 2007/2000
Accidentes con víctimas	101.729	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	-1.221	-1%
Muertos	5.776	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-1.953	-34%
Heridos graves	27.764	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	-8.469	-31%
Heridos leves	122.017	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	1.209	1%
Fallecidos por millón de población	143	128	110	102	93	86		
Fallecidos por 100 accidentes	5,7	5,4	5	4,9	4,1	3,8		
Promedio diario de muertos	16	15	13	12	11	10		
Parque automóvil	24.825.478	27.006.203	28.343.754	29.624.879	30.497.773	32.344.012	7.518.534	30%
Fallecidos por millón de vehículos de parque automóvil	233	200	167	150	135	118		
Censo de conductores	21.417.106	22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	3.295.174	15%
Longitud de la red de carreteras	163.557	164.544	165.152	165.646	166.339	166.011	2.454	2%
Vías de gran capacidad	10.443	11.973	12.444	13.156	13.872	14.689	4.246	41%
Vh-km-año *10 (carretera)	208.508	236.355	241.715	245.073	247.877	256.660	48.152	23%





El entorno

DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES Y DE MUERTOS SEGÚN ZONA



La carretera

En 2007, la mitad de los accidentes (49.820) se registraron en carretera y en ellos se produjeron el 81% de las víctimas mortales (3.082). El número de muertos en carretera descendió un 7% respecto del año 2006, debiendo considerarse que respecto del año anterior el tráfico de vehículos computado en las carreteras aumentó un 3,5%.

De los 49.820 accidentes que ocurrieron en carretera, 3.094 se produjeron en autopista y en ellos fallecieron 164 personas, lo que supone una reducción de víctimas mortales respecto del año pasado del 29%; en autovía se registraron 8.612 accidentes en los que se contabilizaron 453 muertos, lo que supone un descenso del 20% respecto de 2006.

El kilometraje de autopistas y autovías ha crecido un 5,9% en 2007 respecto del año anterior y el número de muertos en esas vías ha descendido un 23%.

DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES Y DE MUERTOS EN CARRETERA SEGÚN TIPO DE VÍA

Accidentes con víctimas

Resto de vías

77 %

Autopista

6 %

Autovía

17 %

Tino do vío	Muertos en carretera			
Tipo de vía	Número	%		
Autopistas	164	5%		
Autovías	453	15%		
Resto de vías	2.465	80%		
Total	3.082	100%		

En el periodo 2003-2007, las víctimas mortales ocurridas en autopista se han reducido en un 56%, en autovía en un 36% y en el resto del viario interurbano en un 27%.

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	Variación % 2007/2006	Variación % 2007/2003
Autopistas	370	279	219	232	164	-29%	-56%
Autovías	713	651	633	565	453	-20%	-36%
Resto de vías	3.397	2.911	2.800	2.570	2.465	-4%	-27%
Total							
CARRETERA	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	-8%	-31%







La zona urbana

En zona urbana se registraron un total de 50.688 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 741 personas (el 19% del total). Dentro de la zona urbana se incluyen las travesías, vías en las que sucedieron el 2% de los accidentes ocurridos en zona urbana y el 9% de las víctimas mortales.

En el periodo 2003-2007, las víctimas mortales ocurridas en zona urbana han descendido un 19%, aunque en el 2007 murieron 4 personas más que el año anterior, lo que supone un aumento del 1%.





En 2007, se produjeron aumentos en el número de fallecidos en los meses de marzo, julio, agosto, septiembre y octubre. El mayor descenso se produjo en los meses de noviembre (25% y enero (24%).

Considerando el periodo 2003-2007, se aprecian descensos en todos los meses. Los meses de marzo y abril no son enteramente comparables, ya que incluyen la Semana Santa.

Víctimas mortales por meses	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006 (Diferencias)	2007/2006 (Diferencias %)	2007/2003 (Diferencias %)
Enero	407	373	344	375	286	-89	-24%	-30%
Febrero	380	335	341	282	264	-18	-6%	-31%
Marzo	398	361	365	339	351	12	4%	-12%
Abril	410	388	340	368	303	-65	-18%	-26%
Mayo	395	400	372	367	324	-43	-12%	-18%
Junio	490	428	402	352	313	-39	-11%	-36%
Julio	524	459	443	380	385	5	1%	-27%
Agosto	595	459	414	331	363	32	10%	-39%
Septiembre	444	364	363	350	361	11	3%	-19%
Octubre	435	455	372	317	337	20	6%	-23%
Noviembre	453	345	324	319	239	-80	-25%	-47%
Diciembre	468	374	362	324	297	-27	-8%	-37%
TOTAL ANUAL	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-281	-7%	-29%

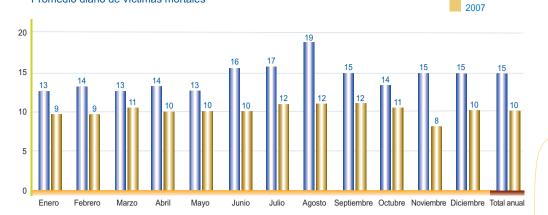
Partiendo de 15 muertos diarios en 2003, en el año 2007 esa cifra ha descendido a 10, es decir, cada día se registran 5 fallecimientos menos. En los meses del verano de 2007, julio y agosto, el promedio diario ha sido de 12 muertos -dos por encima de la cifra anual- siendo este dato muy inferior a los promedios de esos meses en el año 2003.

	2003	2004	2005	2006	2007
Promedio diario de víctimas mortales	15	13	12	11	10



2003

Promedio diario de víctimas mortales



En **carretera**, el verano de 2007 (julio y agosto) presenta unos promedios diarios de fallecidos superiores a los del resto del año. Concretamente, el promedio ha sido 10,1 mientras que en el resto del año fue 8,1; 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 2007, el promedio de víctimas mortales ha permanecido constante en ambos periodos del año (2,2 en verano y 2,0 el resto del año); en el año 2003 estos promedios fueron 2,9 en el verano y 2,4 en el resto del año.



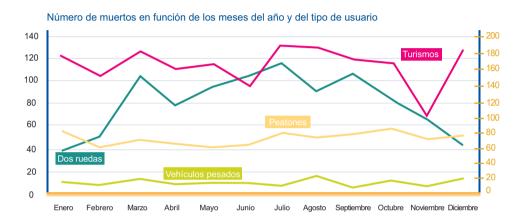
Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Verano	1.119	918	857	711	748	5%	-33%
No Verano	4.280	3.823	3.585	3.393	3.075	-9%	-28%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-7%	-29%

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

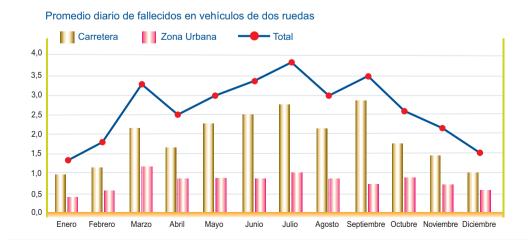
En cuanto a los **turismos**, los meses de verano (julio y agosto) registraron las cifras más elevadas de muertos (176 cada mes), donde una de cada cinco

víctimas mortales murió en estos meses. En el mes de diciembre fallecieron 169 personas (9% del total de fallecidos). Las cifras menores de fallecidos en turismo se registraron en los meses de febrero, junio y noviembre, siendo este último mes el único con menos de 100 víctimas mortales.

Las cifras de fallecidos en **vehículos pesados** se mantuvieron en un número que oscilaba entre los 8 y los 11 muertos por mes, excepto los meses de agosto (13) y los meses de septiembre (4) y noviembre (5).

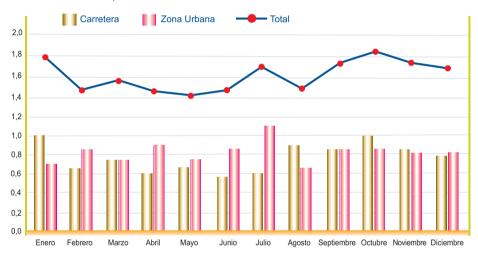


Con respecto a los **vehículos de dos ruedas**, en los que fallecieron 969 personas, fueron los meses de marzo, mayo a julio y septiembre los que registraron más víctimas mortales. En carretera, donde el promedio diario de muertos fue 1,9, se superó esa cifra en los meses de marzo y entre mayo y septiembre. En zona urbana el promedio diario de muertos fue 0,8, cifra que se superó en los meses de marzo, julio y octubre.



En cuanto a peatones fallecidos en 2007, 591 perdieron la vida, lo que supone un promedio diario de 1,6 fallecidos al día. En los meses de abril (44), mayo (44) y junio (43) se han producido las cifras más bajas de peatones fallecidos y en el mes de octubre la más alta con 58 muertos. En zona urbana el promedio diario de fallecidos fue 0,8 y solamente en el mes de julio hubo más de un peatón fallecido por día. En carretera el promedio diario es el mismo que en zona urbana y fueron los meses de enero y octubre, los que registraron el promedio diario más alto.

Promedio diario de peatones fallecidos





El viernes es el día de la semana en que ocurren más accidentes con víctimas. En el año 2007 se han registrado 15.959, el 16% del total, porcentaje que se mantiene desde 2003.

En sábado y domingo es cuando se registran más victimas mortales, concretamente en 2007, 719 y 714 respectivamente (37,5% del total). En el periodo 2003 2007 el número de muertos ha descendido en todos los días de la semana de una manera uniforme (en torno al 29% en todos ellos). Respecto de 2006, el número de fallecidos en 2007 ha descendido todos los días de la semana, siendo más significativa la reducción en el caso de los viernes, donde ha disminuido un 21%.

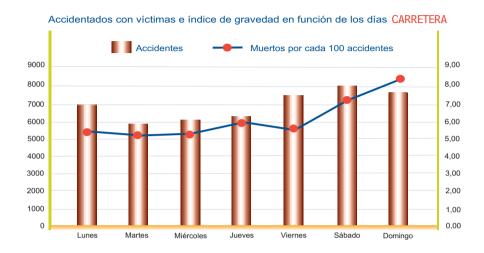
Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Lunes	667	630	614	525	479	-9%	-28%
Martes	635	580	519	492	450	-9%	-29%
Miércoles	665	551	551	456	453	-1%	-32%
Jueves	671	599	573	477	466	-2%	-31%
Viernes	774	751	644	682	542	-21%	-30%
Sábado	977	798	780	747	719	-4%	-26%
Domingo	1.010	832	761	725	714	-2%	-29%
TOTAL	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-7%	-29%

En **carretera** es durante el fin de semana, entendiendo como tal sábado y domingo, cuando se contabilizan proporcionalmente más víctimas mortales. En 2007, se registraron 1.192 muertos, es decir el 38,7% del total. Respecto de 2006, ha descendido en mayor proporción la cifra de víctimas mortales fuera del fin de semana (10%). Sin embargo, en el periodo 2003-2007, tanto las cifras de fallecidos en fin de semana como fuera de él presentan un descenso similar (30% y 32% respectivamente).

22

Víctimas mortales en carretera	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Fin de semana	1.692	1.375	1.320	1.257	1.192	-5%	-30%
No fin de semana	2.788	2.466	2.332	2.110	1.890	-10%	-32%
Total	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	-8%	-31%

Es durante el fin de semana cuando se registran más accidentes, siendo éstos además de más gravedad. Calculando el índice de gravedad -muertos por cada cien accidentes- para el año 2007, se observa que en estos dos días se alcanzan los valores más altos (7,25 el sábado y 8,03 el domingo).



En zona urbana, en 2007, durante el fin de semana se registraron el 32,5% de los fallecidos (241). Respecto de 2006, la cifra de víctimas mortales en fin de semana ha aumentado (12%). En el periodo 2003-2007 la disminución del número de fallecidos ha sido aproximadamente similar en ambos casos (fin de semana y días fuera de éste).

Víctimas mortales en zona urbana	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Fin de semana	295	255	221	215	241	12%	-18%
No fin de semana	624	645	569	522	500	-4%	-20%
Total	919	900	790	737	741	1%	-19%



En zona urbana durante el fin de semana se contabilizan menos accidentes que en el resto de la semana, pero son más graves, de tal manera que el índice de gravedad aumenta.



Los horas del día

Los fallecidos han disminuido de manera uniforme en los tramos de 8 a 20 horas y de 20 a 8 en el último año. En el período 2003-2007, el número de víctimas mortales ha disminuido un 32% durante la noche, mientras que durante el día decreció un 27%.

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
De 8 a 19 horas	3.053	2.732	2.586	2.401	2.229	-7%	-27%
De 20 a 7 horas	2.346	2.009	1.856	1.703	1.594	-6%	-32%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-7%	-29%



Siendo la noche (entre las 20:00 y las 8:00) el periodo del día con más baja intensidad de tráfico es, sin embargo, el más peligroso, computando el 42% de las víctimas mortales. El índice de gravedad varía bastante entre la noche y el día: mientras que por la noche es 4,54, por el día desciende hasta el 3,41.

2007	Intervalo 8h - 19h	Intervalo 20h - 7h	Total
Muertos	2.229	1.594	3.823
Porcentaje	58%	42%	100%
Accidentes	65.368	35.140	100.508
Peligrosidad	3,41	4,54	3,8

Peligrosidad: Muertos por cada 100 accidentes

En carretera, el 41% de las víctimas mortales tuvieron el accidente entre las 20 horas y las 8 horas del día siguiente. Sin embargo, el índice de gravedad fue mayor durante la noche (7,37 durante la noche frente a un 5,57 para el resto del día).

Carretera	Intervalo 8h - 19h	Intervalo 20h - 7h
Muertos	1.821	1.261
Porcentaje	59%	41%
Accidentes	32.703	17.117
Peligrosidad	5,6	7,4

Peligrosidad: Muertos por cada 100 accidentes

En zona urbana, 333 muertos (el 45% del total) fallecieron en un accidente ocurrido en este intervalo (20 horas - 8 horas). También aquí el índice de gravedad fue mayor durante la noche (1,85 frente a 1,25).

En zona Urbana	Intervalo 8h - 19h	Intervalo 20h - 7h
Muertos	408	333
Porcentaje	55%	45%
Accidentes	32.665	18.023
Peligrosidad	1,2	1,8

Peligrosidad: Muertos por cada 100 accidentes

El 45% de los muertos de 2007 se produjeron en accidentes ocurridos entre las 15 horas del viernes y las 24 horas del domingo. Sólo hay dos franjas horarias en las que se superaron los 45 muertos: el sábado de 17 a 18 horas (47) y el domingo a las 19 a 20 horas (46).



Las Personas

En términos absolutos los accidentes de circulación con resultado de muerte afectan principalmente al grupo de edad comprendido entre 25 y 34 años con casi 900 muertos, seguido del grupo de edad 15 a 24 años con 690. En carretera fallecieron más personas en el grupo de edad de 25 a 34 años. En zona urbana el grupo más afectado fue el de mayores de 65 años con 180 muertos seguido del de 15 a 24 años con 158 fallecidos.

Número de muertos									
por edad	Carretera	Zona Urbana	Total	Total muertos por millón de población					
0-14	71	37	108	17					
15-24	532	158	690	142					
25-34	762	135	897	122					
35-44	568	78	646	89					
45-54	403	69	472	78					
55-64	306	61	367	77					
65 y más	422	180	602	80					
Sin especificar	18	23	41						
TOTAL	3.082	741	3.823	86					
	"								

La tasa más alta de fallecidos por millón de población se encuentra en el grupo de edad de 15 a 24 años. Dentro de ese grupo hay diferencias muy grandes en los tramos de edad 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 resultados que se muestran en el siguiente gráfico.



En el periodo 2003-2007 el número de muertos se ha reducido en todos los grupos de edad. El descenso mayor en porcentaje y en valor absoluto se produce en el grupo de 15 a 24 años, en el que se han registrado 477 fallecidos menos.

35-44

45-54

55-64

65 y más

25-34

0

18-20

21-24

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2006
0-14	153	124	121	115	108	-6%	-29%
15-24	1.167	968	873	741	690	-7%	-41%
25-34	1.220	1.089	995	955	897	-6%	-26%
35-44	808	725	700	717	646	-10%	-20%
45-54	616	556	537	494	472	-4%	-23%
55-64	460	421	429	368	367	0%	-20%
65 y más	811	738	713	667	602	-10%	-26%
Sin especificar	164	120	74	47	41	-13%	-75%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-7%	-29%

Comparando las tasas de muertos por millón de población del año 2007 respecto de 2003 se observa que todos los grupos de edad han experimentado descensos. Respecto del 2006, las tasas que mas han disminuido han sido la de las personas de 35 a 44 años y las mayores de 64 años.





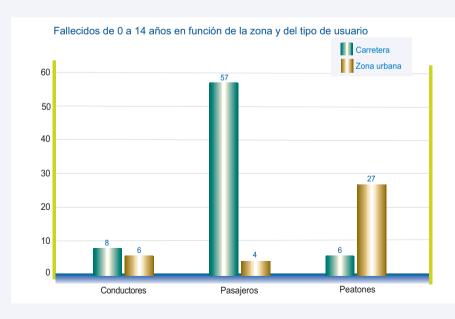
Muertos po	or milló	n de			
población	2003 2004 2		2005	2006	2007
0-14	25	20	19	18	17
15-24	216	184	170	148	142
25-34	168	147	134	128	122
35-44	121	105	100	100	89
45-54	115	100	94	84	78
55-64	106	94	93	78	77
65 y más	114	102	98	90	80
Total	128	110	102	03	86

Los niños

El mayor número de muertos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos. De los 108 niños fallecidos en accidente, 71 eran pasajeros, 33 eran peatones y 10 eran conductores de bicicleta o ciclomotor.

En carretera, murieron 71 niños y 57 de ellos eran pasajeros, representando esta cifra el 80% de los fallecidos en ese grupo de edad.

En zona urbana, un atropello fue la causa del fallecimiento del 73 % de los niños que murieron en el año 2007.



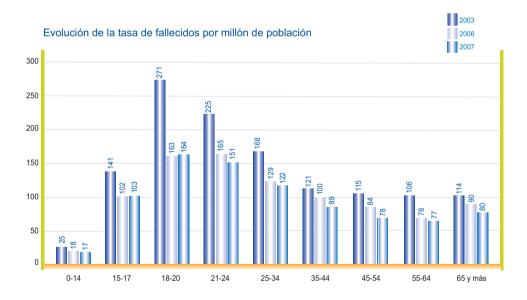
Los jóvenes

Los accidentes de circulación siguen siendo la primera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 24 años. En el año 2000 el 42% de los fallecimientos eran por accidente de circulación y en 2006 el porcentaje ha descendido al 37%.

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 25% de los heridos graves.

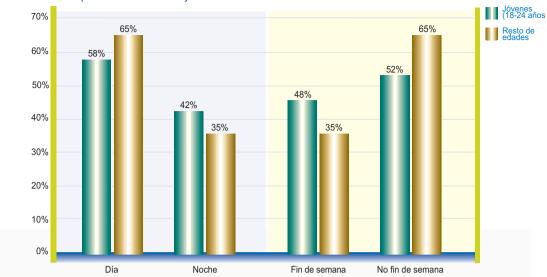
La tasa de fallecidos por millón de población para ese grupo de edad es 142, si desglosamos esta tasa en función del sexo las diferencias son considerables: 220 en el caso de los varones y 59 en las mujeres. También hay diferencias en función de la edad, así el grupo de 18 a 20 años presenta la tasa de mortalidad más alta (164), seguido del grupo de 15 a 17 años (103).

Entre 2003 y 2007 son los jóvenes el grupo de población que mayor descenso presenta en la tasa de fallecidos por millón de población.



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 48% 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 42% 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 2007 fallecieron 602 personas de más de 64 años, 242 conducían un vehículo, 115 eran pasajeros y 245 eran peatones.

Si consideramos las cifras de peatones fallecidos, el 41% 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 27% de los peatones fallecidos tenían más de 74 años).

El número de fallecidos en zona urbana para el grupo de mayores de 64 años fue 180, siendo el grupo de edad que más fallecidos ha computado en áreas urbanas y 152 de ellas eran peatones, es decir el 84%.

Los conductores

30

En 2007 se vieron implicados en accidente 175.413 conductores, el 77% de ellos eran hombres, el 48% tenían menos de 35 años y eran mayoritariamente (63%) conductores de turismos.

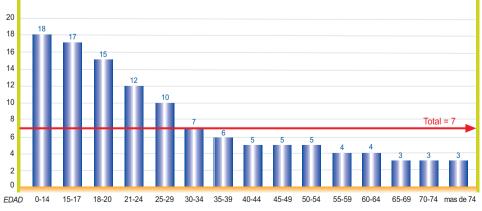
La cifra de conductores muertos en 2007 fue 2.425, que supone el 63% del total de víctimas mortales. Aunque la cifra de conductores muertos ha ido descendiendo gradualmente desde el año 2000, no lo ha hecho con la misma intensidad que la cifra total de fallecidos. De hecho, la proporción de conductores fallecidos sobre el total de víctimas mortales ha ido creciendo desde dicho año.

,			
	Total de muertos	Conductores muertos	% Conductores muertos sobre el 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%
2007	3.823	2.425	63,43%

La tasa conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados es 7 para el total de conductores. Por grupos de edad vemos que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los menores de 30 años tienen tasas superiores a la del total.











Los Vehículos

El porcentaje de accidentes en los que se vieron implicadas las motocicletas ha vuelto a incrementarse en el año 2007. Por el contrario la participación de los ciclomotores ha disminuido. El porcentaje de accidentes en los que estaban involucrados turismos permaneció constante.

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	2007
Bicicleta	2%	3%	3%	3%	3%
Ciclomotor	20%	20%	19%	18%	17%
Motocicleta	10%	11%	13%	15%	18%
Turismo	82%	81%	80%	79%	79%
Vehículos mercancias	18%	18%	18%	18%	19%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

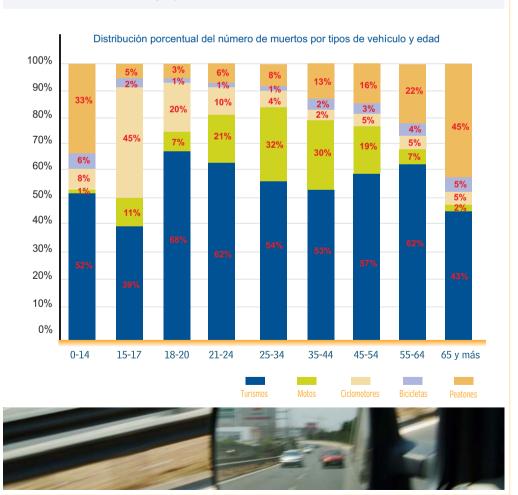
Las cifras de víctimas mortales en 2007 descienden respecto de 2006 y de 2003 en todos los tipos de vehículo, exceptuando los ciclistas y los motoristas. En cuanto a los ciclistas fallecidos en los años considerados no se observa una tendencia clara mientras que respecto de los motorista fallecidos la tendencia es claramente al alza, registrándose en 2007 un 31% más de motoristas fallecidos que en 2006. El mayor descenso, con 1.390 muertos menos que en 2003, lo presentan los turismos.

Víctimas mortales	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Bicleta	78	89	82	75	89	19%	14%
Ciclomotor	391	361	313	308	248	-19%	-37%
Motocicleta	367	400	472	481	632	31%	72%
Turismo	3.211	2.692	2.390	2.095	1.821	-13%	-43%
Vehículos mercancias	476	442	385	403	322	-20%	-32%
Autobús	27	4	26	35	15	-57%	-44%
Otros vehículos	62	70	94	94	105	12%	69%
Peatones	787	683	680	613	591	-4%	-25%
Total	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	-7%	-29%

En cuanto a la distribución por edad y tipo de vehículo:

El grupo de 0 a 14 años presenta los mayores porcentajes como peatón y como pasajeros de turismo. El grupo de 15 a 17 años como ciclomotorista, el de 18 a 20 años como usuario de turismo y los mayores de 64 años como peatones.

Como motoristas los grupos de edad más afectados son los de 26 a 44 años.



Las bicicletas

Las bicicletas se vieron implicadas en 2.701 accidentes, en los que fallecieron 89 ciclistas y resultaron heridos 2.568. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en zona urbana y el mayor número de ciclistas fallecidos se produjo en carretera (75%).

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLE	CIDOS	HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	990	37%	67	75%	995	39%
Zona Urbana	1.711	63%	22	25%	1.573	61%
Total	2.701	100%	89	100%	2.568	100%

En 2007 la cifra de ciclistas fallecidos ha aumentado respecto de 2006 y lo ha hecho más en carretera que en zona urbana. Sin embargo respecto de 2003, el incremento ha sido mayor en la zona urbana que en la carretera.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Carretera	63	68	59	55	67	22%	6%
Zona Urbana	15	21	23	20	22	10%	47%
Total	78	89	82	75	89	19%	14%





Los ciclomotores

Los accidentes en que se vieron implicados ciclomotores fueron 17.148, un 17% del total y, a pesar de que han sido un 6% menos que el año pasado, el porcentaje es bastante elevado si consideramos que los ciclomotores constituyen el 7,5% del parque automóvil. Los accidentes en los que se vio implicado al menos un ciclomotor se produjeron mayoritariamente en zona urbana (78%) y fueron colisiones con otro vehículo el 69% del total.

El número de ciclomotoristas fallecidos en 2007 fue 248 y el de heridos 18.833. El 41% de los fallecidos tenían entre 15 y 20, siendo el tipo de vehículo en el que ha habido más fallecidos en la franja de entre 15 y 17 años.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLE	CIDOS	HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	3.699	22%	141	57%	4.136	22%
Zona Urbana	13.449	78%	107	43%	14.697	78%
Total	17.148	100%	248	100%	18.833	100%

En 2007 la cifra de ciclomotoristas fallecidos ha disminuido paralelamente en carretera y en zona urbana y lo mismo ha sucedido respecto de 2003.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Carretera	220	186	174	175	141	-19%	-36%
Zona Urbana	171	175	139	133	107	-20%	-37%
Total	391	361	313	308	248	-19%	-37%

Las motocicletas

Las motocicletas participaron en el 18% del total de accidentes, esto es en 18.307 accidentes participó al menos una motocicleta. La colisión con otros vehículos es el tipo de accidente mayoritario, 61% de los casos. Dos de cada tres accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en zona urbana, donde se registraron la cuarta parte de los fallecimientos.

De los 632 motoristas fallecidos el 41% tenía entre 25 y 34 años.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLE	CIDOS	HERIDOS		
	Número	%	Número	%	Número	%	
Carretera	6.237	34%	471	75%	6.543	34%	
Zona Urbana	12.070	66%	161	25%	12.430	66%	
Total	18.307	100%	632	100%	18.973	100%	

La cifra de fallecidos en motocicleta en 2007 respecto de 2006 ha aumentado más en zona urbana que en carretera. En el periodo 2003 - 2007 se ha registrado aumentos en ambas localizaciones, siendo el incremento sufrido en carretera mayor que el de zona urbana. Se concluye que la accidentalidad en motocicleta sigue una tendencia contraria a la del resto de usuarios.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Carretera	266	304	358	368	471	28%	77%
Zona Urbana	101	96	114	113	161	42%	59%
Total	367	400	472	481	632	31%	72%





Los turismos

Los turismos se vieron implicados en 79.371 accidentes, esto es, en el 79% de los casos registrados en 2007, siendo su participación en el parque automóvil del 67%. Los tipos de accidente más frecuentes fueron colisión frontolateral (26%) y salida de la vía (20%). La mitad de los accidentes en los que estaba implicado al menos un turismo se produjeron en zona urbana.

	ACCIDENTES	CON VÍCTIMAS	FALLE	CIDOS	HERIDOS		
	Número	%	Número	%	Número	%	
Carretera	39.355	50%	1.695	93%	53.971	69%	
Zona Urbana	40.016	50%	126	7%	24.073	31%	
Total	79.371	100%	1.821	100%	78.044	100%	

El 47% del total de fallecidos en accidente de circulación en el año 2007 eran ocupantes de turismos, es decir, 1.821 personas fallecieron cuando viajaban en ese tipo de vehículo.

El 48% de las víctimas mortales ocurridas en turismos eran menores de 35 años y el grupo de edad de 25 a 34 años supuso el 24% del total de muertos en este tipo de vehículo.

El 59% del total de los heridos eran usuarios de turismo y, dentro de este grupo, el 47% tenía entre 18 y 35 años.

Las cifras de fallecidos en turismo han descendido de 2007 respecto de 2006 y también respecto de 2003 y lo han hecho de forma similar en carretera y en zona urbana. Los descensos registrados en las cifras de fallecidos en este tipo de vehículo son mayores que los del resto de usuarios.

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2003
Carretera	2.972	2.466	2.242	1.941	1.695	-13%	-43%
Zona Urbana	239	226	148	154	126	-18%	-47%
Total	3.211	2.692	2.390	2.095	1.821	-13%	-43%

El porcentaje de accidentes con víctimas en furgoneta es mayor en carretera que en zona urbana. En la carretera se producen también la mayoría de fallecidos usuarios de furgonetas o terceros ocupantes de otros vehículos.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		MUERTOS TOTAL		MUERTOS OCUPANTES		MUERTOS TERCEROS		(*)
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	%
Carretera	6.078	59%	391	88%	196	98%	195	81%	50%
Zona Urbana	4.221	41%	51	12%	5	2%	46	19%	90%
Total	10.299	100%	442	100%	201	100%	241	100%	55%

(*) % Muertos terceros sobre el total de fallecidos en accidentes con al menos una furgoneta implicada.

Los camiones de hasta 3.500 kg. de MMA se vieron implicados en un número mayor de accidentes en carretera que en zona urbana. Respecto de los fallecidos ocupantes se observa que la totalidad fallecieron en accidentes en carretera. En zona urbana, los 41 muertos registrados en accidentes de camiones de este tipo iban en otro vehículo o eran peatones.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		MUERTOS TOTAL		MUERTOS OCUPANTES		MUERTOS TERCEROS		(*)
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	%
Carretera	1.835	57%	116	74%	29	100%	87	68%	75%
Zona Urbana	1.371	43%	41	26%	0	0%	41	32%	100%
Total	3.206	100%	157	100%	29	100%	124	100%	79%

(*) % Muertos terceros sobre el total de fallecidos en accidentes con al menos un camión de hasta 3500 Kg. implicado.

Los camiones de más de 3.500 Kg. de MMA participaron mayoritariamente en accidentes sucedidos en carretera, donde se han registrado también la mayoría de los fallecidos ocupantes y terceros.



volver al índice

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		MUERTOS TOTAL		MUERTOS OCUPANTES		MUERTOS TERCEROS		(*)
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	%
Carretera	5.099	92%	519	93%	92	100%	427	91%	82%
Zona Urbana	473	8%	42	7%	0	0%	42	9%	100%
Total	5.572	100%	561	100%	92	100%	469	100%	84%

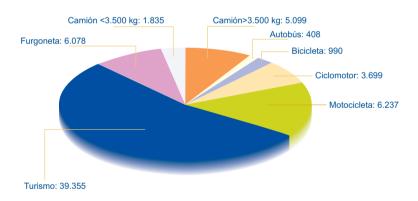
(*) % Muertos terceros sobre el total de fallecidos en accidentes con al menos un camión de más de 3500 Kg. implicado.

La accidentalidad de los autobuses se registra sobre todo en zona urbana. Sin embargo es en carretera donde se producen la mayoría de los fallecidos ocupantes de estos vehículos. En cuanto a los terceros fallecidos lo son mayoritariamente en zona urbana.

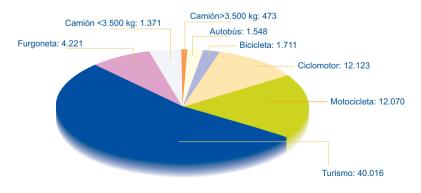
	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		MUERTOS TOTAL		MUERTOS OCUPANTES		MUERTOS TERCEROS		(*)
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	%
Carretera	408	21%	40	56%	14	93%	26	46%	65%
Zona Urbana	1.548	79%	31	44%	1	7%	30	54%	97%
Total	1.956	100%	71	100%	15	100%	56	100%	79%

(*) % Muertos terceros sobre el total de fallecidos en accidentes con al menos un autobús implicado.

Distribución de los accidentes en función del tipo de vehículo implicado (Carretera)



Distribución de los accidentes en función del tipo de vehículo implicado (Zona urbana)





Los factores concurrentes

La velocidad

La velocidad inadecuada está presente en el 14% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2007 y este porcentaje se eleva al 21% cuando el accidente con víctimas sucede en carretera. En el caso de los accidentes mortales en un 29% de ellos se apreció que la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

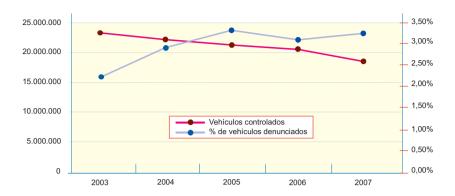
En el año 2007 respecto de 2003, en autopista, autovía y vía convencional se observa que el porcentaje de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada ha descendido 3 puntos.

% de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada

Tipo de Vía	2003	2004	2005	2006	2007
Autopista	17%	17%	16%	15%	14%
Autovía	19%	21%	20%	17%	16%
Vía convencional	24%	24%	26%	23%	21%
Camino vecinal	32%	35%	35%	28%	34%
Vía de servicio	22%	21%	20%	19%	20%
Ramal de enlace	30%	29%	32%	30%	19%
Total	15%	15%	16%	15%	14%

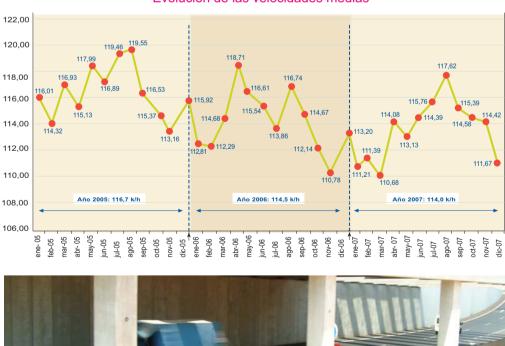
En 2007 se realizaron más de 23 millones de controles de velocidad por radar en carretera por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil resultando denunciados 621.114 vehículos. Respecto de 2006 se han controlado 700.000 vehículos más y, por el contrario, se han denunciado a un 4,2% menos de vehículos. Entre 2003 y 2007 se han controlado unos 7 millones más de vehículos y la tasa de vehículos denunciados ha pasado del 3,23% al 2,68%.

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 2007. Se observa una tendencia descendente en las velocidades medias observadas, de tal forma que la velocidad media en 2007, que era de 114,0 km/h, se ha reducido en 2,7 km/h respecto a 2005 en que la velocidad media era 116,7 km/h.

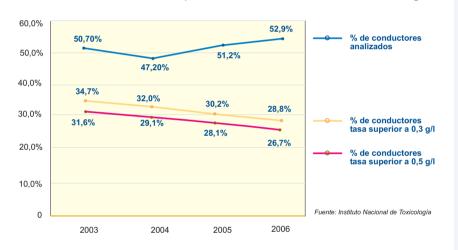
Evolución de las velocidades medias



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

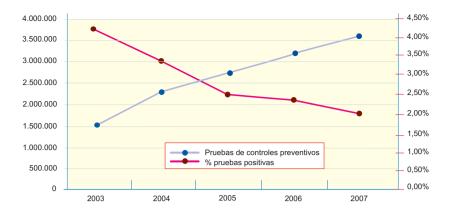
En el periodo 2003-2006 el porcentaje de conductores analizados sobre el total de fallecidos ha pasado del 50,7% en 2003 al 52,9% en 2006. El porcentaje de conductores cuya tasa superaba 0,3 g/l ha pasado del 34,7% en 2003 a 28,8% en 2006. También el porcentaje de conductores que superaban la tasa de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

Conductores fallecidos a los que se les ha realizado análisis toxicológico



Entre 2003 y 2007 el número de pruebas preventivas de alcoholemia prácticamente ha aumentado en más de 2 millones y la tasa de positivos se ha reducido prácticamente a la mitad. En el año 2003, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 1.700.000 pruebas preventivas resultando positivas 71.685, el 4,18%; en 2007 el número de pruebas preventivas realizadas ha sido de 3.759.574, resultando positivas 80.155, el 2,13%. En cuanto a las pruebas de alcoholemia realizadas en 2007 a causa de un accidente fueron positivas el 6,54% y respecto de las realizadas por comisión de alguna infracción el porcentaje de positivas fue del 1,4.





La distracción

La distracción aparece como factor concurrente en un 36% de los accidentes. En carretera la distracción se presenta como factor en un 43% de los casos y en zona urbana en un 29%.

Uno de los motivos que conlleva la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2007 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formuló 95.872 denuncias por utilización del teléfono móvil, esta cifra supone un 5% más que el año anterior y se formularon en carretera 93.593 denuncias, 2.000 más que en 2006 y más del doble de las que se formularon en 2003.

Las infracciones

En el año 2007, el 66% de los conductores implicados en accidentes con víctimas había cometido alguna infracción. En carretera ese porcentaje fue del 59%, lo que ha supuesto un descenso respecto de 2003 de 8 puntos. En la zona urbana el porcentaje observado en 2006 ha sido del 72%, lo que ha significado una reducción de 3 puntos respecto del año anterior y de 6 puntos respecto del 2003.

% Conductores implicados en accidentes con víctimas que habían cometido alguna infracción

	2003	2004	2005	2006	2007
Carretera	67%	67%	65%	58%	59%
Zona urbana	78%	79%	74%	75%	72%
Total	73%	73%	70%	67%	66%

En cuanto a los peatones, el 28% de las víctimas de este tipo cometían alguna infracción cuando se produjo el accidente, ascendiendo hasta el 57% en el caso de los fallecidos. Por grupos de edad, el 39% de los menores de 15 años cometieron alguna infracción en el momento del accidente, mientras que para el resto de grupos el porcentaje es de un 26% - 27%.

El cinturón de seguridad y el casco

En carretera, en el año 2007, el 26% de los fallecidos usuarios de turismo no utilizaban el cinturón de seguridad. En zona urbana este porcentaje subió hasta el 44%.

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, el 28% no utilizaban casco, tanto en carretera como en zona urbana.

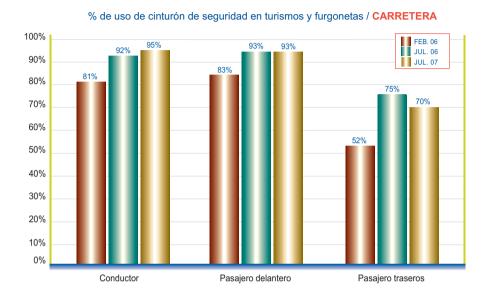
Muertos	Carretera	Zona urbana
No utilizaban cinturón	26%	44%
No utilizaban casco en moto	7%	16%
No utilizaban casco en ciclomotor	28%	28%

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.

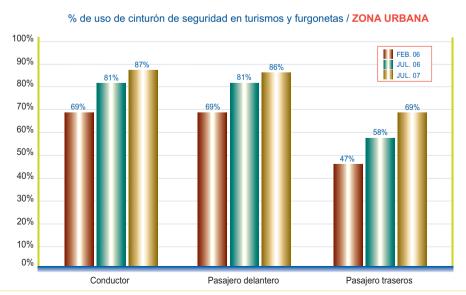


Uso de cinturón en turismo y furgonetas

En **CARRETERA**, en julio de 2007, se observó un incremento en los porcentajes de uso de cinturón en el conductor y permaneció constante en el pasajero delantero. Sin embargo, en los pasajeros traseros el porcentaje de uso de cinturón sufrió una disminución de 5 puntos respecto a julio de 2006.



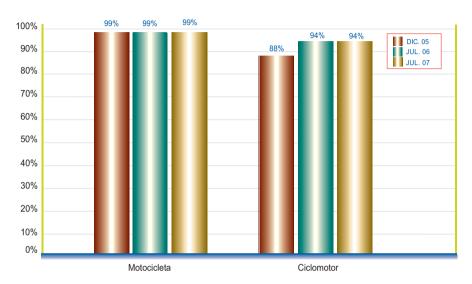
En **ZONA URBANA**, en julio de 2007, se observó un claro incremento de los porcentajes de uso de cinturón en todas las posiciones del vehículo, siendo este aumento más significativo en los pasajeros traseros.



Uso de casco en motocicleta y ciclomotor

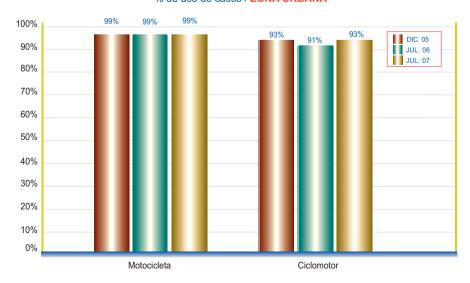
En **CARRETERA**, el uso del casco en motocicleta se considera óptimo. En cuando a los ciclomotores en los últimos dos años el porcentaje de uso ha sido el mismo,





En **ZONA URBANA**, en julio de 2007, se observa que el porcentaje de uso de los usuarios de motocicleta y ciclomotor es muy parecido al de años anteriores, si bien los ciclomotoristas han incrementado el porcentaje de uso en 2 puntos respecto de 2006.

% de uso de casco / ZONA URBANA





El Contexto Europeo

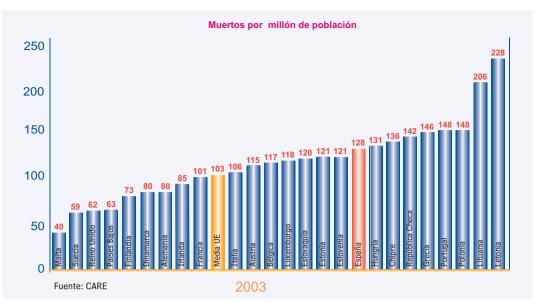
Situación en España

Fuente: Care (Community Road Accident Database).

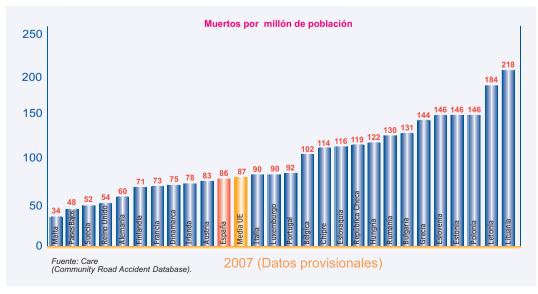
En la Unión Europea (27 miembros) en el año 2006 se produjeron más de 1.270.000 accidentes en los que fallecieron 42.952 personas. En España sucedieron el 8% de esos accidentes y en ellos se computaron el 9,6% de las víctimas mortales europeas.

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 las variables de exposición, como es el caso de la población de cada país.

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 2007, si se saben las tasas estimadas de fallecidos por millón de población para ese año para cada uno de los Estados Miembros. En el caso de España las tasas han evolucionado de 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 2007 ocupa el puesto 11 con una tasa de 86 muertos por millón de población, lo que sitúa a España por debajo de la media europea (87 muertos por cada millón de habitantes).







El objetivo de reducir a la mitad para el año 2010 la cifra de fallecidos por accidente de tráfico en la Unión Europea, que proponía el Libro Blanco sobre el transporte (La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, 2001), parece que no va a ser alcanzado a la vista de la insuficiente reducción que muestran las cifras de 2007 respecto de 2001. En 2007, la Europa de los 27 ha reducido la cifra de víctimas mortales en un 21% cuando debería haberlo hecho en un 37%.

Entre los Estados Miembros existen diferencias que no reflejan las cifras globales de la UE. Los países que presentan una reducción mayor han sido Francia (43%), Portugal (42%), Luxemburgo (39%), España (31%), Alemania y Países Bajos (29%), Austria y Bélgica (28%) y Letonia y Malta (25%).

En cifras absolutas la contribución al objetivo global de la UE también es diferente: Francia en 2007 ha tenido 3.542 muertos menos que en 2001; Alemania, 2.028; España, 1.694; Portugal, 696 y el Reino Unido, 540. Sin embargo, Lituania, Polonia, Rumania, Eslovaquia y Eslovenia han incrementado su cifra de fallecidos respecto a 2001.

	2001	2007*	Diferencias	Diferencias %
Bélgica	1.486	1.067	-419	-28%
Bulgaria	1.011	1.006	-5	0%
República Checa	1.334	1.221	-113	-8%
Dinamarca	431	406	-25	-6%
Alemania	6.977	4.949	-2.028	-29%
Estonia	199	196	-3	-2%
Irlanda	412	338	-74	-18%
Grecia	1.880	1.580	-300	-16%
España	5.517	3.823	-1.694	-31%
Francia	8.162	4.620	-3.542	-43%
Italia	6.691	s/d		
Chipre	98	89	-9	-9%
Letonia	558	419	-139	-25%
Lituania	706	739	33	5%
Luxemburgo	70	43	-27	-39%
Hungría	1.239	1.232	-7	-1%
Malta	16	12	-4	-25%
Paises Bajos	993	709	-284	-29%
Austria	958	691	-267	-28%
Polonia	5.534	5.583	49	1%
Portugal	1.670	974	-696	-42%
Rumanía	2.461	2.794	333	14%
Eslovenia	278	292	14	5%
Eslovaquia	614	627	13	2%
Finlandia	433	380	-53	-12%
Suecia	583	471	-112	-19%
Reino Unido	3.598	3.058	-540	-15%
Total UE-27	53.909	42.500	-11.409	-21%

Fuente: Care (Community Road Accident Database).

(*) DATOS PROVISIONALES



Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid