



Las principales cifras
de la

Siniestralidad Vial

España 2010



Edita: Dirección General de Tráfico
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
C/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid

NIPO: 128-11-046-1

Fotografía: Dirección General de Tráfico
Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado

Índice

- 4** Presentación
- 7** Las cifras de 2010
- 15** Las tendencias
- 17** El entorno
 - La carretera
 - La zona urbana
 - Los meses del año
 - Los días de la semana
 - Las horas del día
- 27** Las personas
 - Los niños
 - Los jóvenes
 - Las personas mayores
 - Los conductores
 - Los peatones
- 35** Los vehículos
 - Las bicicletas
 - Los ciclomotores
 - Las motocicletas
 - Los turismos
 - Los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros
- 41** Los factores concurrentes
 - La velocidad
 - El alcohol
 - La distracción
 - Las infracciones
 - El cinturón de seguridad y el casco
- 47** El contexto europeo
 - Situación en España
 - La evolución
- 51** Las Comunidades Autónomas



En el año 2003 se inició la publicación de «Las principales cifras de la siniestralidad vial» convencidos de que la divulgación de la realidad de los accidentes de tráfico y sus consecuencias y la transparencia, son elementos esenciales para la concienciación social sobre la magnitud del problema y con la intención de promover el necesario debate para conseguir la complicidad de los ciudadanos.

Así pues, esta es la octava edición de una publicación que se ha ido consolidando a lo largo de estos años como referente para las intervenciones, presentaciones y ponencias en los congresos, jornadas y encuentros sobre seguridad vial en nuestro país.

En el año 2010 se han registrado 85.503 accidentes de tráfico con víctimas con el resultado de 2.478 víctimas mortales, 11.995 heridos graves y 108.350 heridos leves.

Respecto al año anterior supone un descenso del 9% de las víctimas mortales y del 14% de los heridos graves.

4

Hay más accidentes con víctimas en zona urbana donde se registran el 54%, pero la gravedad sigue estando en la carretera con el 78% de los fallecidos y el 64% de los heridos graves.

Este año debemos llamar la atención por la significativa mejora de la seguridad de los motoristas. En el año 2010 han fallecido 386 motoristas lo que supone un descenso del 9% respecto a los 438 motoristas fallecidos en el año 2009 y un descenso del 39% respecto a los 632 motoristas fallecidos en el año 2007. Siguen siendo demasiados pero una reducción del 39% de las víctimas mortales en moto en tres años es una buena noticia para todos y especialmente para los motoristas.

Los datos del 2010 nos permiten hacer un balance de la década en el que se destaca la reducción en un 55% de los fallecidos en accidente de tráfico y del 55% de los heridos graves en relación con el año 2001, así como el descenso continuado desde el año 2004, es decir, estamos ante un ciclo de siete años consecutivos de descensos en las cifras de siniestralidad, lo que sin duda permite hablar de la consolidación de una tendencia iniciada en años anteriores.

Para hacernos una idea de la evolución en la década basta señalar que en el año 2010 ha habido 3.039 fallecidos menos que en el año 2001 o, dicho de otra manera, en el año 2001 se registraban 15 víctimas mortales cada día y en el año 2010 han sido 7 víctimas mortales cada día. Es decir, en el año 2010 ha habido 8 víctimas mortales menos cada día que las que se produjeron en el año 2001, esto los 365 días del año.

En la década los fallecidos en carretera han descendido en un 58% mientras que en zona urbana lo han hecho en un 44%. Lo que confirma que los resultados de la política de seguridad vial empiezan por las carreteras y más adelante se van trasladando a las ciudades donde todo es más complejo, al convivir los diversos modos de desplazamientos urbanos.

Es obligado hacer un especial reconocimiento a la Unión Europea que a través del Libro Blanco del Transporte nos marcó el ambicioso objetivo de reducir en un 50% las víctimas mortales por accidente de tráfico en el período 2001-2010 y que con el Programa de Acción Europeo del año 2003 nos daba las recomendaciones para conseguirlo. Sin su ayuda y colaboración no habría sido posible obtener los resultados en la evolución de la siniestralidad que hoy presentamos en esta publicación.

En la comparativa europea, utilizando la tasa de muertos por millón de habitantes, España con una tasa de 54 en el año 2010 está situada por debajo de la media de la U.E. (62) y por debajo de la tasa de países de larga trayectoria en las políticas de seguridad vial como son Francia (62), Austria (66) o Bélgica (77).

Un discurso razonable y comprensible para el ciudadano, la adopción de medidas que abordaban las principales causas de la accidentalidad del momento y daban credibilidad al discurso y la necesaria movilización social han conformado los ejes de la política de seguridad vial a lo largo de estos años.

Entre las medidas cabe recordar la creación del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial, la puesta en marcha del permiso de conducir por puntos, la implantación del sistema de radares para el control de velocidad, la creación de la Fiscalía Especial para los delitos contra la seguridad vial, la modificación del Código Penal, el aumento de los efectivos de la policía de tráfico, la reciente reforma del procedimiento sancionador y el esfuerzo realizado en formación e información, entre otras medidas, han ayudado al cambio de hábitos y comportamientos de los conductores hacia una mayor seguridad y, como no podía ser de otra manera, han tenido su correspondiente reflejo en la positiva evolución de los índices e indicadores de siniestralidad.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 centró los esfuerzos en los elementos básicos y fundamentales de la seguridad vial como son el alcohol y la conducción, el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención infantil, el control de la velocidad, las distracciones y los reincidentes a través del Permiso de Conducir por Puntos. Los resultados han sido razonables aunque habrá que seguir insistiendo.

Ahora la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 aprobada por el Consejo de Ministros del 25 de febrero de 2011 nos lleva a una nueva fase donde habrá que concentrar los esfuerzos en los colectivos y temas estratégicos.

El mapa de la siniestralidad en nuestro país a grandes rasgos nos marca el camino. Tenemos 500 peatones fallecidos (200 en carretera y 300 en ciudad), 500 motoristas fallecidos (350 en carretera y 150 en ciudad), 70 ciclistas fallecidos (50 en carretera y 20 en ciudad), 500 mayores de 65 años fallecidos (350 en carretera y 150 en ciudad) y 1.100 fallecidos en turismo en la carretera de los que 550 corresponden a salidas de la vía, 250 a colisiones frontales y 200 a colisiones fronto-laterales. Estos son los temas en los que habrá que concentrar los esfuerzos y en la estrategia se recogen 172 actuaciones para seguir avanzando, porque 2.478 fallecidos por accidente de tráfico son 2.478 buenas razones para hacerlo.

Los datos que ahora tienen en sus manos constatan el inmenso camino recorrido por la sociedad española para conseguir un país más seguro en sus desplazamientos.

Al presentar el balance de la década hemos de hacer una especial mención a la Comisión de Seguridad Vial de Congreso de los Diputados por su excepcional implicación en la política de seguridad vial; a las administraciones territoriales, los departamentos ministeriales y a las universidades por asumir el reto de trabajar por la reducción de los accidentes; a las asociaciones de víctimas por su continua presencia y ejemplo para que nunca nadie más pase por lo que ellos han pasado; a las asociaciones de automovilistas, motoristas y ciclistas por su compromiso y complicidad con la administración; a los medios de comunicación porque sin ellos hoy en día es imposible el cambio de comportamiento; a las policías de tráfico por su profesionalidad en la no fácil tarea de garantizar la vigilancia y la disciplina y sobre todo a los conductores por su ayuda, porque ellos son los auténticos protagonistas de la política de seguridad vial y a ellos corresponde el posible mérito de los resultados.

Pere Navarro Olivella
Director General de Tráfico

1 Las cifras de 2010



7

En el año 2010 se produjeron en España 85.503 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 2.478 personas dentro de los 30 días siguientes al accidente y 120.345 resultaron heridas, de las cuales, 11.995 lo fueron gravemente, es decir, necesitaron más de 24 horas de hospitalización.

El índice de gravedad de los accidentes en el año 2010 fue de 2,9 muertos por cada 100 accidentes con víctimas y el de letalidad de 2,02 muertos por cada 100 víctimas. En el año 2010, en el 7,8% 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	39.174	46.329	85.503
Fallecidos	1.928	550	2.478
Heridos graves	7.642	4.353	11.995
Heridos leves	52.247	56.103	108.350
Fallecidos por 100 accidentes	4,9	1,2	2,9
Fallecidos por millón de población			54
Parque automóvil (ciclomotores incluidos)			32.961.569
Parque automóvil por mil habitantes			717
Censo de conductores (licencias incluidas)			25.799.005

La evolución del periodo 2001-2010

La evolución de las cifras de fallecidos y heridos graves en el periodo 2001-2010 puede considerarse muy positiva. En 2010 han fallecido 3.039 personas menos en accidente de circulación que en 2001, lo que supone una reducción del 55%. El número de heridos graves también muestra un descenso considerable: en 2010 se han registrado 14.571 heridos graves menos que en 2001, esto es, un descenso del 55%. La cifra de heridos leves ha descendido un 12% durante este período, registrándose 14.683 heridos leves menos en 2010 que en el año 2001.

Respecto de 2003, las reducciones registradas con relación a 2010 son muy similares a la registradas con respecto a 2001 con una disminución para el período 2003-2010 del 54% en la cifra tanto de fallecidos como de heridos graves y del 13% de los heridos leves.

Respecto de 2009, se observan descensos importantes en las cifras de fallecidos y heridos graves, con una reducción del 9% y del 14% respectivamente. En cuanto a los heridos leves, la cifra de estos desciende por tercer año consecutivo, produciéndose una caída del 2%.

Total	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Accidentes con víctimas	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503	-3%	-14%	-15%
Fallecidos	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%
Heridos graves	26.566	26.156	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	-14%	-54%	-55%
Heridos leves	123.033	120.761	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350	-2%	-13%	-12%
Fallecidos por 100 accidentes	5,5	5,4	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,3	3,1	2,9			

8

En el período 2001-2010 se viene constatando una significativa reducción en todas las categorías de lesividad –fallecidos, heridos graves y leves– siendo en la carretera donde más ha descendido el número de fallecidos y de heridos graves.

Respecto de 2001, las cifras de fallecidos y heridos graves en carretera presentan reducciones superiores al 50%. En zona urbana las reducciones han sido sensiblemente inferiores, con un 45% de descenso en las cifras de fallecidos y de heridos graves.

En 2010 se han producido un 9% menos de fallecidos en carretera que el año anterior mientras que en la zona urbana el descenso ha sido del 6%.

Carretera	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Accidentes con víctimas	45.483	44.871	47.567	43.787	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	-4%	-18%	-14%
Fallecidos	4.543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	-9%	-57%	-58%
Heridos graves	18.468	18.225	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	-13%	-60%	-59%
Heridos leves	56.689	55.857	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	-4%	-14%	-8%
Fallecidos por 100 accidentes	10,0	9,9	9,4	8,8	8,6	6,8	6,2	5,6	5,2	4,9			

Zona Urbana	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Accidentes con víctimas	54.910	53.562	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	-2%	-12%	-16%
Fallecidos	974	912	919	900	790	737	741	634	584	550	-6%	-40%	-44%
Heridos graves	8.098	7.931	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	-16%	-40%	-46%
Heridos leves	66.344	64.904	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103	-1%	-12%	-15%
Fallecidos por 100 accidentes	1,8	1,7	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5	1,3	1,2	1,2			

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	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Distribución % 2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Salida de la vía	1.737	1.691	1.707	1.466	1.386	1.191	1.063	975	834	690	36%	-17%	-60%	-60%
Colisión frontal	772	793	843	693	688	618	501	443	342	335	17%	-2%	-60%	-57%
Colisión lateral y frontolateral	958	905	907	826	745	560	578	464	371	341	18%	-8%	-62%	-64%
Colisión trasera y múltiple	332	378	364	303	284	332	259	208	179	197	10%	10%	-46%	-41%
Atropello a peatón	445	420	407	319	334	284	262	210	191	179	9%	-6%	-56%	-60%
Vuelco	83	74	71	70	46	57	64	41	55	48	2%	-13%	-32%	-42%
Otro tipo de accidente	216	174	181	164	169	325	355	125	158	138	7%	-13%	-24%	-36%
Total	4.543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	100%	-9%	-57%	-58%

En **CARRETERA en 2010**, el 36% de las víctimas mortales se produjeron en accidentes cuyo tipo fue la salida de la vía, aún así, se observa una reducción del 17% de los fallecidos en carretera por esta tipología con respecto al 2009. Además, el 17% de los fallecidos en 2010 se registraron en colisiones frontales y el 18% en laterales y frontolaterales.

En relación al año 2003, los fallecidos por atropellos a peatón, salidas de la vía, colisiones frontales y colisiones laterales y frontolaterales se han visto reducidas en más de un 50%. La misma situación se observa en relación al año 2001.

Fallecidos en Zona Urbana	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Distribución % 2010	2010/2009	2010/2003	2010/2001
Salida de la vía	164	148	146	158	123	108	87	87	69	62	11%	-10%	-58%	-62%
Colisión frontal	61	58	52	51	45	40	29	29	28	15	3%	-46%	-71%	-75%
Colisión lateral y frontolateral	215	213	225	228	183	163	149	152	100	87	16%	-13%	-61%	-60%
Colisión trasera y múltiple	50	51	40	37	42	38	63	38	44	30	5%	-32%	-25%	-40%
Atropello a peatón	372	341	360	333	326	281	286	240	268	270	49%	1%	-25%	-27%
Vuelco	14	18	11	20	20	19	22	21	15	18	3%	20%	64%	29%
Otro tipo de accidente	98	83	85	73	51	88	105	67	60	68	12%	13%	-20%	-31%
Total	974	912	919	900	790	737	741	634	584	550	100%	-6%	-40%	-44%

En **ZONA URBANA en 2010**, el 49% de las víctimas mortales se produjeron por atropello, el 16% en colisiones laterales y frontolaterales y el 11% en salidas de la vía. Respecto de 2009 se han reducido considerablemente las cifras de fallecidos por colisión frontal (-46%). Por el contrario, han aumentado, los fallecidos en vuelcos (3%) y los atropellos (1%).

Respecto de 2003, las reducciones más importantes se han producido en colisiones frontales y colisiones laterales y frontolaterales. Con respecto a 2001, además de las anteriores tipologías, habría que añadir las salidas de vía.

Parque de automóviles

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2009	2010/2003	2010/2001
Camiones y furgonetas	3.949.001	4.091.875	4.188.910	4.418.039	4.655.413	4.910.257	5.140.586	5.192.219	5.136.214	5.103.980	-1%	22%	29%
Autobuses	56.146	56.953	55.993	56.957	58.248	60.385	61.039	62.196	62.663	62.445	0%	12%	11%
Turismos	18.150.880	18.732.632	18.688.320	19.541.918	20.250.377	21.052.559	21.760.174	22.145.364	21.983.485	22.147.455	1%	19%	22%
Motocicletas	1.483.442	1.517.208	1.513.526	1.612.082	1.805.827	2.058.022	2.311.346	2.500.819	2.606.674	2.707.482	4%	79%	83%
Ciclomotores	1.806.758	2.044.242	2.143.593	2.242.046	2.311.773	2.343.124	2.430.414	2.410.685	2.352.205	2.290.207	-3%	7%	27%
Tractores Industriales	155.957	167.014	174.507	185.379	194.206	204.094	212.697	213.366	206.730	199.486	-4%	14%	28%
Otros Vehículos	454.445	500.050	241.354	287.333	339.259	388.597	427.756	436.631	447.363	450.514	1%	87%	-1%
Total	26.056.629	27.109.974	27.006.203	28.343.754	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	1%	22%	26%

El parque automóvil (incluyendo ciclomotores) en el año 2010 consta de 32.961.569 vehículos.

Respecto de 2009, el parque se ha incrementado un 1%. Por tipo de vehículo, tanto las motocicletas como los turismos han aumentado un 4% en el caso de las motocicletas y un 1% en el de los turismos.

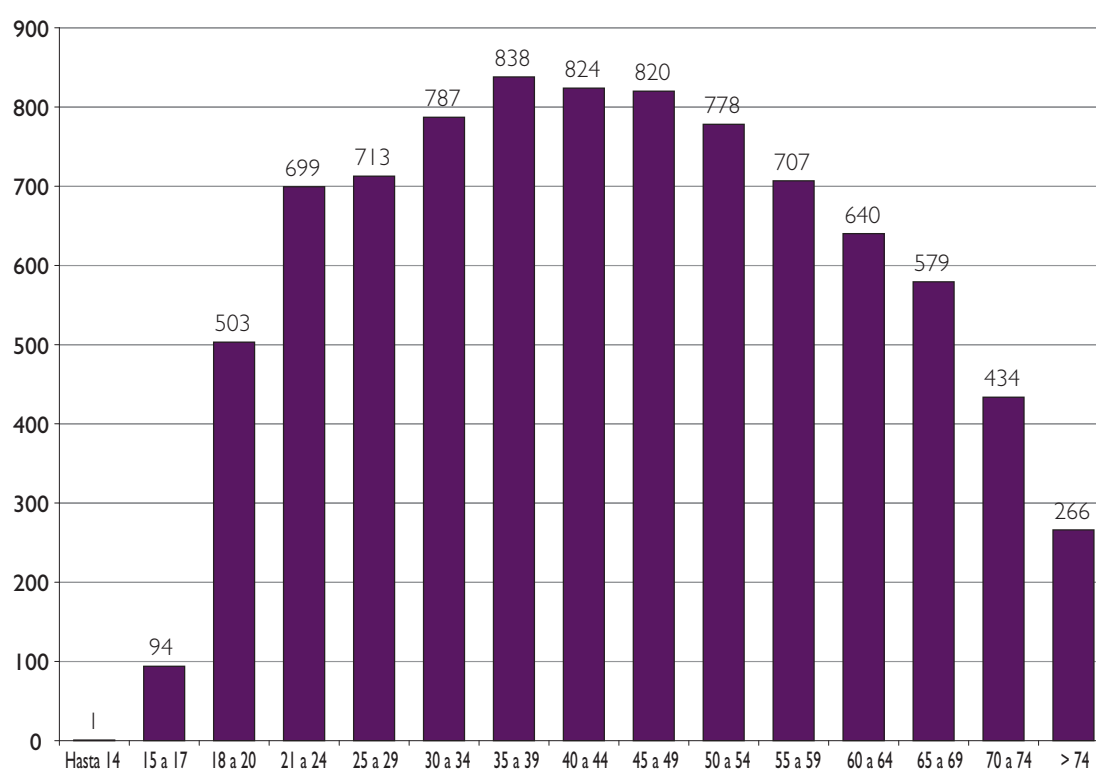
Censo de conductores

Número de titulares de permisos de conducción

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
21.548.439	21.967.507	22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	25.495.368	25.732.387	25.799.005	0%	15%	20%

El censo de conductores en 2010 alcanzó los 25.799.005 conductores, de ellos el 43,5% tenía menos de 40 años. La tasa de conductores por mil habitantes fue 561, observándose que entre los 35 y los 49 años esa tasa supera los 800 conductores por cada 1.000 habitantes.

Censo de conductores por 1.000 habitantes. 2010



11

Red de carreteras

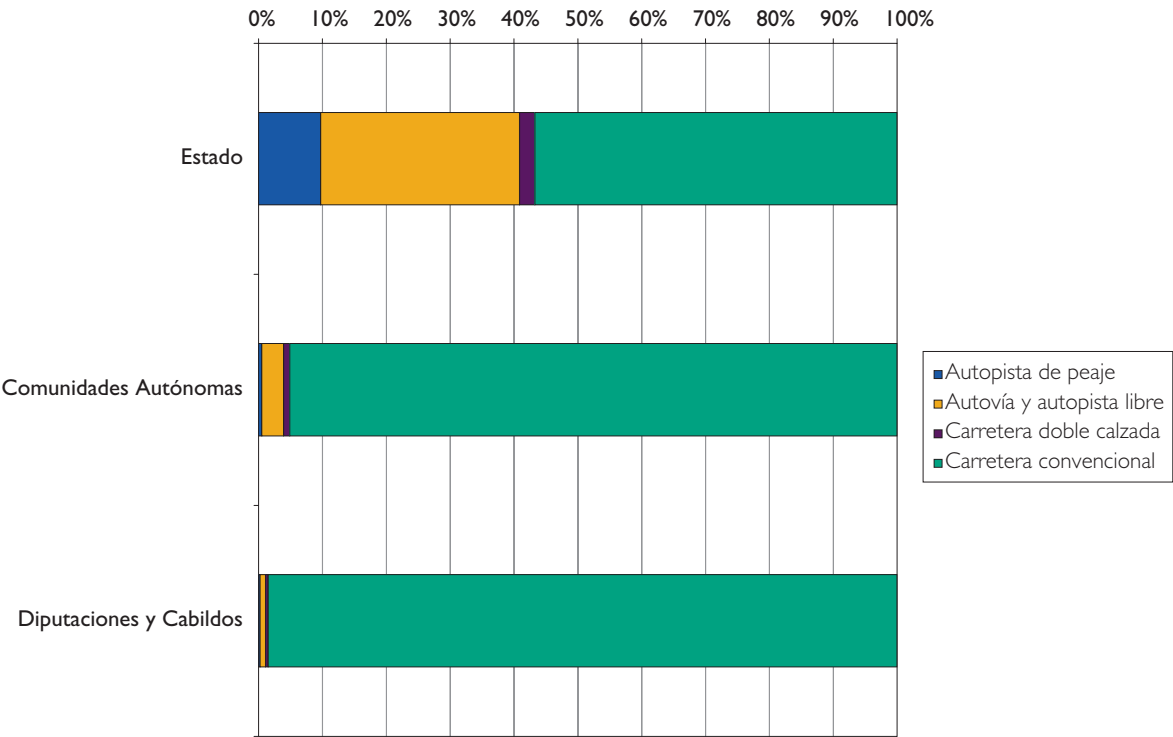
De los 165.466 km de la red de carreteras españolas correspondientes al año 2009, 25.633 km eran de titularidad estatal, el 15% del total, 71.076 km pertenecían a las Comunidades Autónomas, el 43 % y 68.757 km a las Diputaciones y Cabildos, el 42% del total.

2009	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.493	350	173	3.016
Autovía y autopista libre	7.985	2.436	584	11.005
Carretera doble calzada	618	697	284	1.599
Carretera convencional	14.537	67.592	67.716	149.845
Total	25.633	71.076	68.757	165.466

Fuente: Anuario de Fomento. Año 2009.

Por competencia de la vía, el porcentaje de kilómetros de vías de gran capacidad es desigual: mientras que el 43% de las vías de titularidad estatal son de gran capacidad, en el caso de las Comunidades Autónomas ese porcentaje es el 5% y en el caso de Diputaciones y Cabildos el 1,5%.

Longitud de la Red de carreteras distribuidas por titularidad y tipo de vía. Año 2009



12

Entre 2009 y 2003 el kilometraje de autopistas de peaje se incrementó en 499 kilómetros, 445 de ellos en la red de carreteras del Estado. El kilometraje de autovías y autopistas libres aumentó en 3.226 kilómetros, de ellos 1.958 en la red de carreteras del Estado.

Incremento de kilómetros entre 2003 y 2009

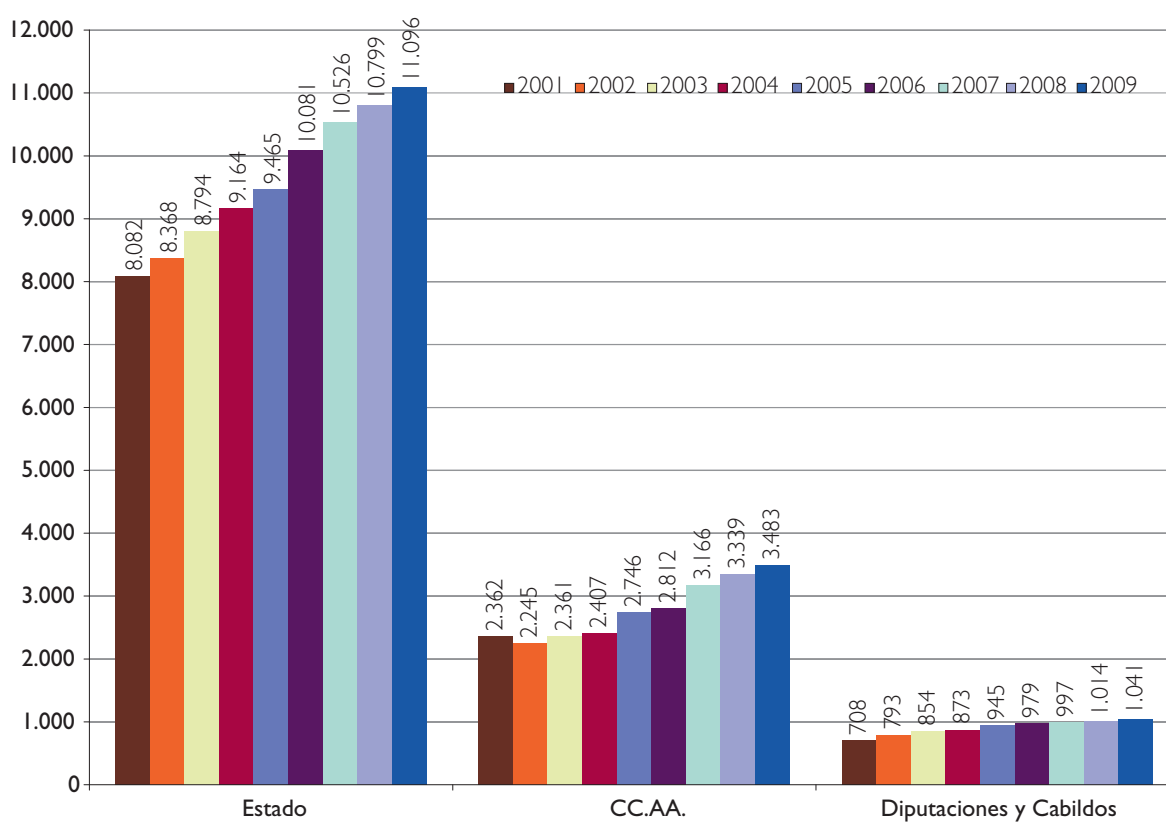
2009	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	445	-2	56	499
Autovía y autopista libre	1.958	1.162	106	3.226
Carretera doble calzada	-101	-38	25	-114
Vías de gran capacidad	2.302	1.122	187	3.611

Con relación a 2001, en 2009 el kilometraje de autopistas de peaje se incrementó en 739 kilómetros y el de autovías y autopistas libres aumentó en 3.711 kilómetros.

Incremento de kilómetros entre 2001 y 2009

	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopistas de peaje	673	4	62	739
Autovías y autopistas libres	2.421	1.095	195	3.711
Carreteras de doble calzada	-80	22	76	18
Vías de gran capacidad	3.014	1.121	333	4.468

Evolución kilometraje en vías gran capacidad



Las tendencias

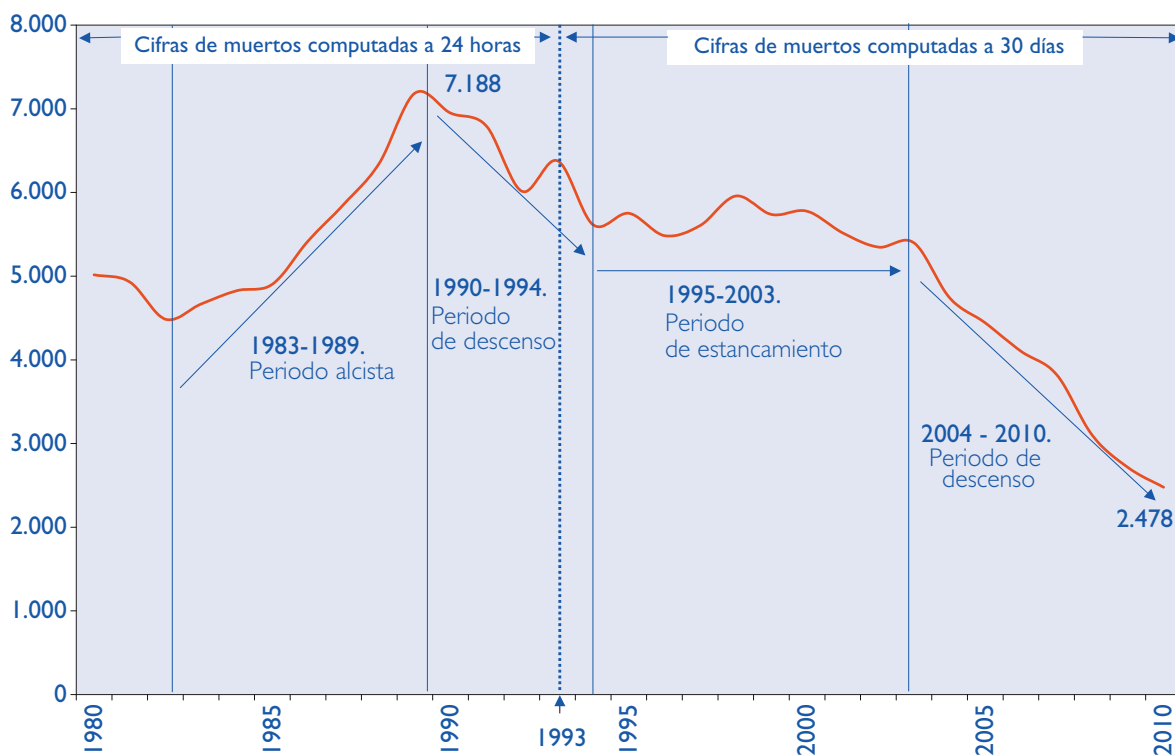
2



15

El siguiente gráfico muestra la evolución de las cifras de víctimas mortales desde 1980 a 2010. 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 ($\pm 5\%$); entre 2003 y 2010 se vuelve a producir un periodo de descenso, en los últimos siete años se ha alcanzado una reducción del 54%.

Fallecidos en accidente de tráfico. Evolución



Tomando como base el año 2000 se observan los siguientes descensos: 57% en la cifra de víctimas mortales y en la de heridos graves. Por el contrario, el parque automóvil aumentó en ese periodo un 33% y el censo de conductores un 20%

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Diferencia 2010/ 2000	Diferencia % 2010/ 2000
Accidentes con víctimas	101.729	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503	-16.226	-16%
Muertos	5.776	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-3.298	-57%
Heridos graves	27.764	26.566	26.156	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	-15.769	-57%
Heridos leves	122.017	123.033	120.761	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350	-13.667	-11%
Fallecidos por millón de población	143	135	128	128	110	102	93	86	68	59	54	-89	-62%
Fallecidos por 100 accidentes	5,7	5,5	5,4	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,3	3,1	2,9	-3	-49%
Promedio diario de muertos	16	15	15	15	13	12	11	10	8	7	7	-9	-57%
Parque automóvil	24.825.478	25.791.134	26.822.754	27.006.203	28.343.754	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	8.136.091	33%
Fallecidos por millón de vehículos de parque automóvil	233	214	199	200	167	150	132	118	94	83	75	-157	
Censo de conductores	21.417.106	21.548.439	21.967.507	22.381.585	23.019.420	23.621.906	24.143.483	24.712.280	25.495.368	25.732.387	25.799.005	4.381.899	20%
Longitud de la red de carreteras	163.557	163.799	163.139	164.584	165.152	165.646	166.339	166.011	165.008	165.466	165.802	2.245	1%
Vías gran capacidad	10.443	11.152	11.406	11.973	12.444	13.156	13.872	14.689	15.105	15.621	15.966	5.523	53%
Vh-km-año *10 ⁶ (carretera)	208.508	217.682	228.172	236.355	241.715	245.073	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	32.623	16%

Además de la información basada en las definiciones que se aplican en el sector transporte, existen fuentes de información que provienen de otros sectores y que aplican diferentes definiciones, como es el caso de la estadística de defunciones según causa de muerte que elabora el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La siguiente tabla contrasta las dos fuentes citadas, no siendo posible hacerlo para 2010 al no disponer el INE del dato en la fecha de elaboración de esta publicación.

Evolución del número de fallecidos

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
(1) Estadística DGT: fallecidos a 30 días	5.776	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714
(2) Estadística INE	6.098	5.744	5.496	5.514	4.888	4.522	4.144	3.811	3.030	2.588

Fuentes:

(1) Base de datos de accidentes con víctimas en carretera y zona urbana (DGT). Estadística elaborada a partir de la información suministrada por los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico. El año de referencia es el de la ocurrencia del accidente. Plazo de cómputo 30 días.

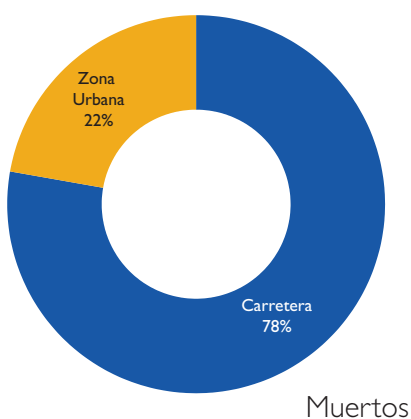
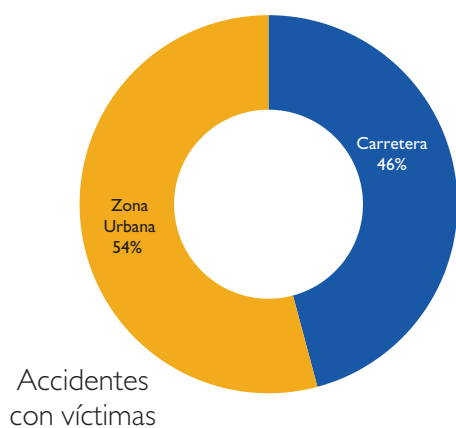
(2) Estadística de Defunciones según Causa de Muerte (INE). Estadística elaborada a partir de la Información Forense. El año de referencia es el de la ocurrencia de la defunción. No hay plazo de cómputo.

El entorno

3



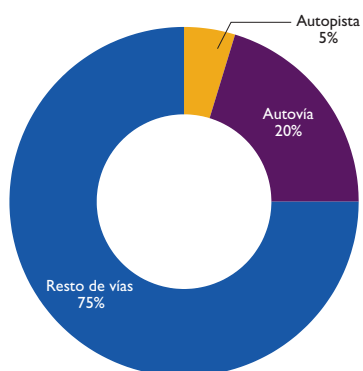
Distribución del número de accidentes y de muertos según zona



La carretera

En el año 2010 el 46% de los accidentes de tráfico se registraron en carretera (39.174) y en ellos se produjeron el 78% de las víctimas mortales (1.928). Siguiendo la evolución decreciente que se viene observando a lo largo de estos años, en 2010 el número de fallecidos en carretera descendió en 202 personas respecto de 2009, lo que supone un significativo descenso del 9,5%.

De los 39.174 accidentes que ocurrieron en carretera, 1.896 se produjeron en autopista y en ellos fallecieron 89 personas, cantidad que coincide con la que se registro el año anterior; en autovía se registraron 7.866 accidentes en los que se contabilizaron 325 muertos, lo que supone un descenso del 12% respecto de 2009.



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

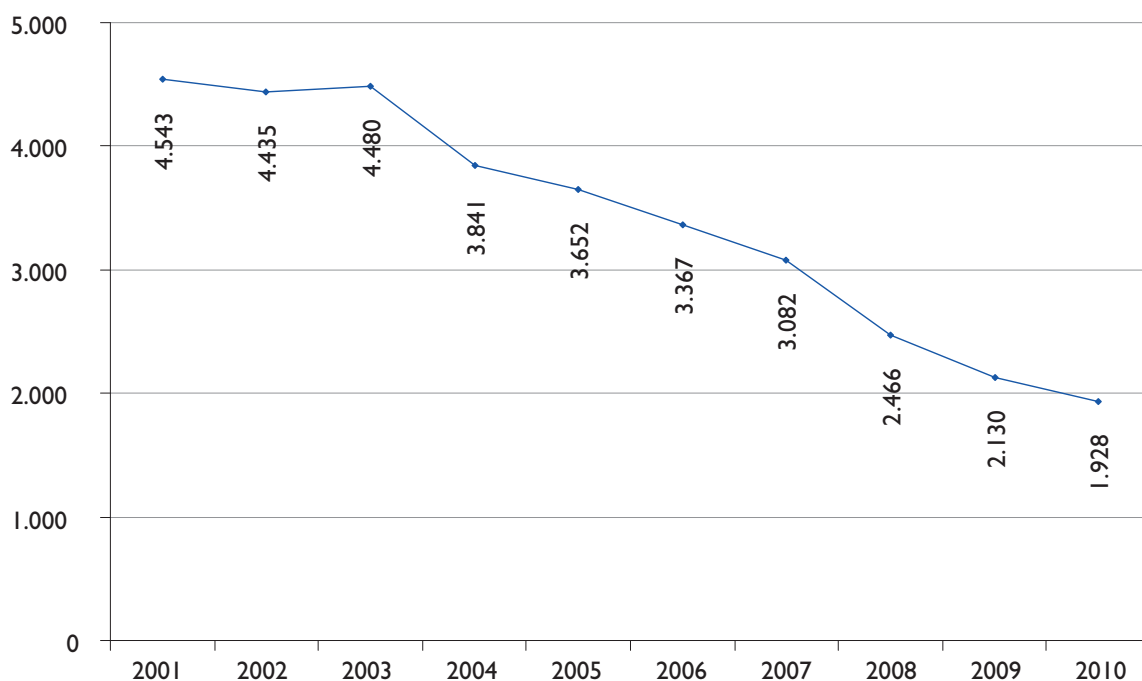
Muertos en carretera

Tipo de vía	Número	%
Autopista	89	4,6%
Autovía	325	16,9%
Resto de vías	1.514	78,5%
Total	1.928	100%

En el periodo 2003-2010, las víctimas mortales ocurridas en autopista se han reducido en un 76%, en autovía en un 46% y en el resto del viario interurbano en un 51%. Para el periodo 2001-2010, estas reducciones han sido del 76% en autopista, del 58% en autovía y del 55% en el resto del viario interurbano.

Víctimas mortales	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación % 2010/2009	Variación % 2010/2003	Variación % 2010/2001
Autopista	376	322	369	278	219	232	164	109	89	89	0%	-76%	-76%
Autovía	772	786	693	643	631	535	447	378	371	325	-12%	-46%	-58%
Resto vías	3.395	3.327	3.418	2.920	2.802	2.600	2.471	1.979	1.670	1.514	-9%	-51%	-55%
Total CARRETERA	4.543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	-9%	-52%	-58%

Fallecidos en carretera



La zona urbana

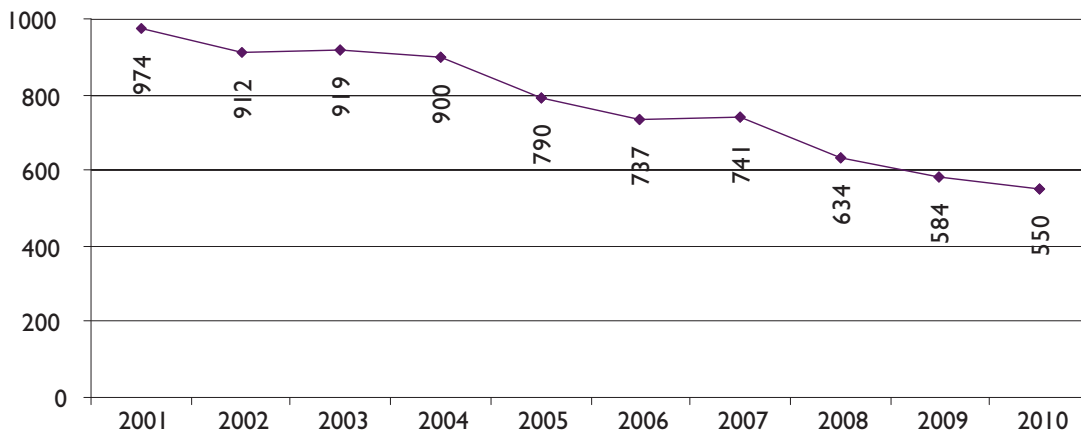
En zona urbana se registraron un total de 46.329 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 550 personas (el 22% del total). Dentro de la zona urbana se incluyen las travessías, vías en las que sucedieron el 1,3% de los accidentes ocurridos en zona urbana y el 11% de las víctimas mortales.



En el periodo 2001-2010, las víctimas mortales ocurridas en zona urbana han descendido un 44%, porcentaje de variación muy parecido al registrado entre 2003 y 2010 (-40%).

En comparación con el año 2009 el número de víctimas mortales se ha reducido en 34 personas, lo que supone una disminución del 6%.

Fallecidos en zona urbana



Los meses del año

Con respecto a 2009, en 2010 se observa una disminución anual en el número de fallecidos de 236 personas. Se observan descensos en todos los meses salvo en los meses de septiembre a noviembre que presentan incrementos en torno al 8% con respecto al mismo mes del año anterior. El mayor descenso se registró en el mes de febrero (29%). Se debe tener en cuenta que los meses de marzo y abril no son enteramente comparables, ya que incluyen la Semana Santa.

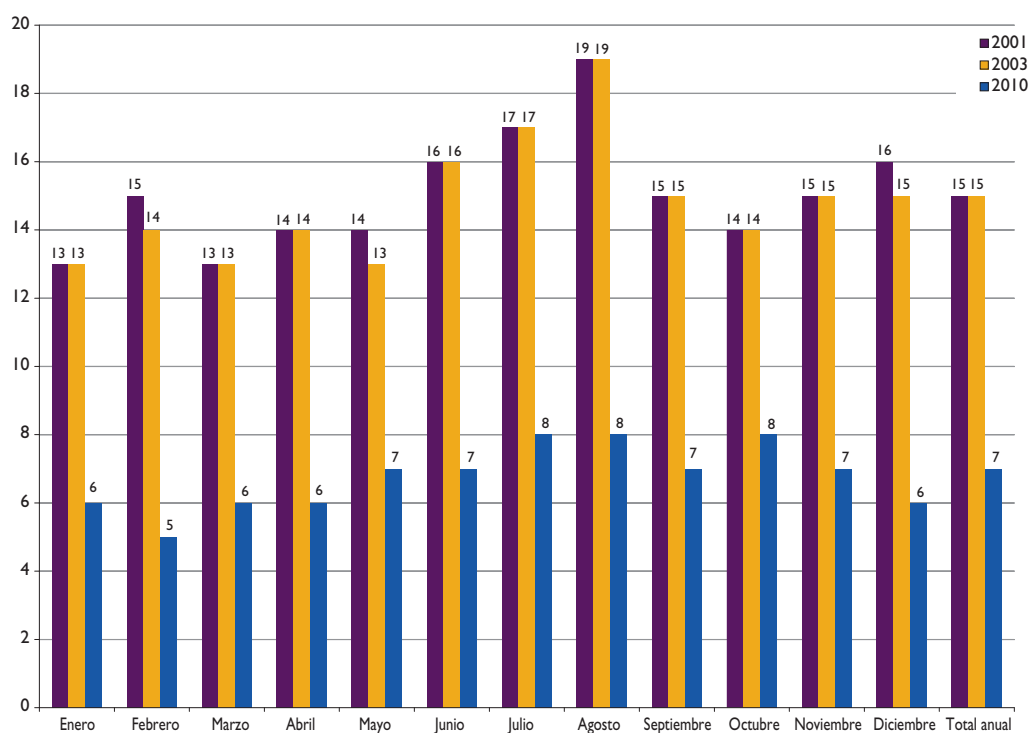
Considerando el periodo 2003-2010, se aprecian descensos en torno al 50% en todos los meses, descensos muy parecidos a los registrados en el periodo 2001-2010.

Victimas mortales por meses	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2009 (Diferencias)	2010/2009 (Diferencias %)	2010/2003 (Diferencias %)	2010/2001 (Diferencias %)
Enero	403	472	407	373	344	375	286	265	222	197	-25	-11%	-52%	-51%
Febrero	413	377	380	335	341	282	264	235	208	148	-60	-29%	-61%	-64%
Marzo	418	429	398	361	365	339	351	241	233	174	-59	-25%	-56%	-58%
Abril	422	360	410	388	340	368	303	247	201	172	-29	-14%	-58%	-59%
Mayo	442	406	395	400	372	367	324	265	237	211	-26	-11%	-47%	-52%
Junio	487	471	490	428	402	352	313	261	244	202	-42	-17%	-59%	-59%
Julio	525	505	524	459	443	380	385	311	259	251	-8	-3%	-52%	-52%
Agosto	576	558	595	459	414	331	363	302	274	258	-16	-6%	-57%	-55%
Septiembre	453	437	444	364	363	350	361	229	205	221	16	8%	-50%	-51%
Octubre	432	448	435	455	372	317	337	268	223	242	19	9%	-44%	-44%
Noviembre	459	435	453	345	324	319	239	241	193	206	13	7%	-55%	-55%
Diciembre	487	449	468	374	362	324	297	235	215	196	-19	-9%	-58%	-60%
Total anual	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-236	-9%	-54%	-55%

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Promedio diario de víctimas mortales	15	15	15	13	12	11	10	8	7	7

Partiendo de 15 muertos diarios en 2001 y 2003, en el año 2010 esa cifra ha descendido a 7, es decir, cada día se registran 8 fallecimientos menos. Este promedio diario anual se ha mantenido prácticamente constante a lo largo de los meses del año.

Promedio diario de víctimas mortales



En los meses de julio y agosto el promedio diario ha sido de 8 muertos, algo menos de la mitad del promedio de diario de víctimas mortales registrado en estos meses en el año 2001 y 2003 (18).

En **carretera**, el promedio diario de víctimas mortales en 2010 fue de 5,3 presentando en verano (julio y agosto) unos promedios diarios de fallecidos algo superiores a los del resto del año. Concretamente, el promedio ha sido 6,5 en verano mientras que en el resto del año fue 5; 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 2010, el promedio diario de víctimas mortales fue de 1,5. Para el verano este promedio fue de 1,7, siendo de 1,5 para el resto del año. En el año 2003 estos promedios fueron 2,9 en el verano y 2,4 en el resto del año.

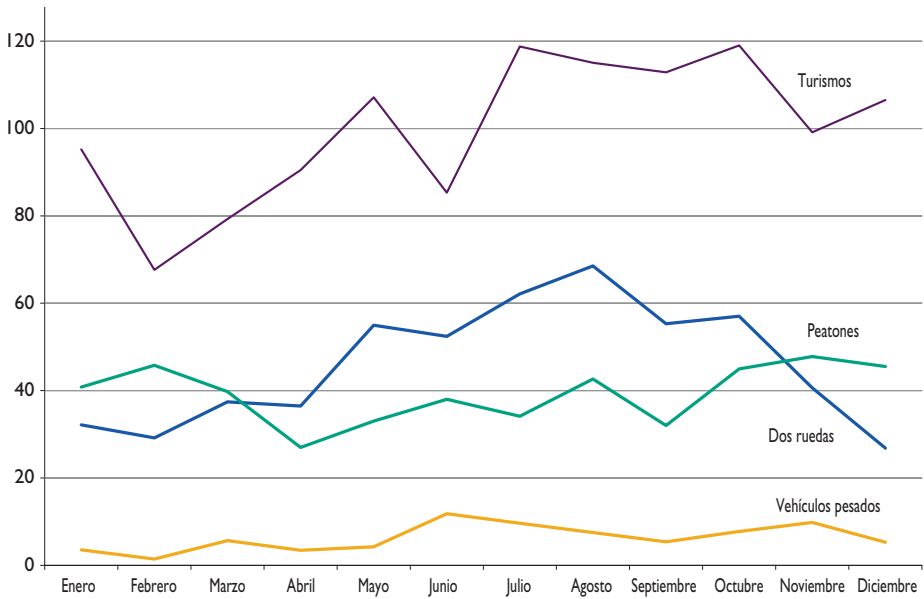
Victimas mortales	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación % 2010/2009	Variación % 2010/2003	Variación % 2010/2001
Verano	1.101	1.063	1.119	918	857	711	748	613	533	509	-5%	-55%	-54%
No Verano	4.416	4.284	4.280	3.823	3.585	3.393	3.075	2.487	2.181	1.969	-10%	-54%	-55%
Total	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%

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

En cuanto a los **turismos**, los meses que registraron las cifras más elevadas de muertos se observan en los meses comprendidos entre julio y octubre. Una de cada cinco víctimas mortales que viajaba en turismo se registró en los meses de verano (julio y agosto). Las cifras menores de fallecidos en turismo se registraron en los meses de febrero y marzo.

Las cifras de fallecidos en **vehículos pesados** se mantuvieron en un número que oscilaba entre el muerto registrado en febrero y los 12 fallecidos de junio.

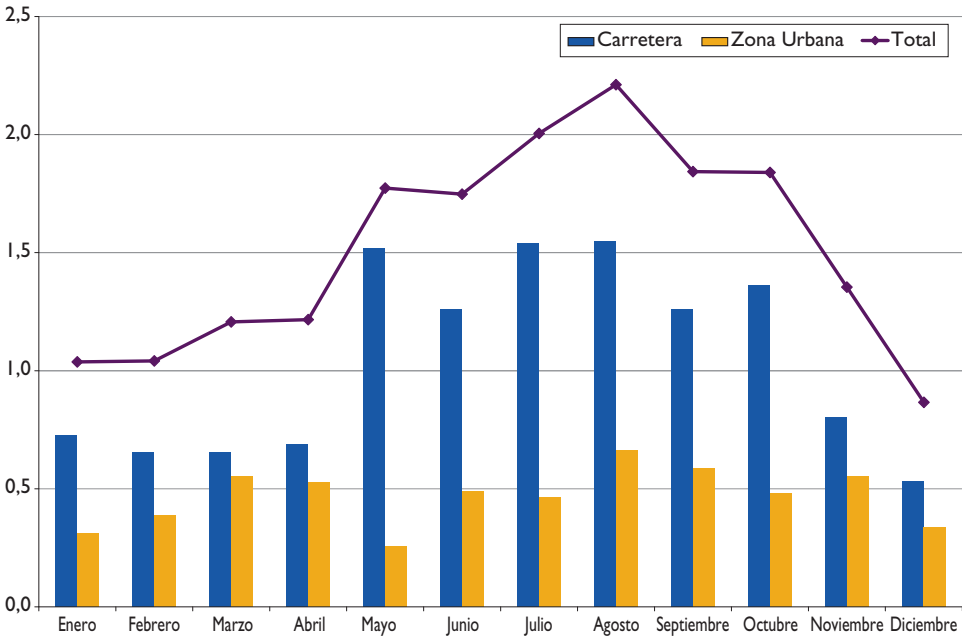
Número de muertos en función de los meses del año y del tipo de usuario



Con respecto a los **vehículos de dos ruedas**, en los que fallecieron 648 personas, fueron los meses de julio y agosto los que registraron más víctimas mortales superando el promedio de 2 víctimas mortales

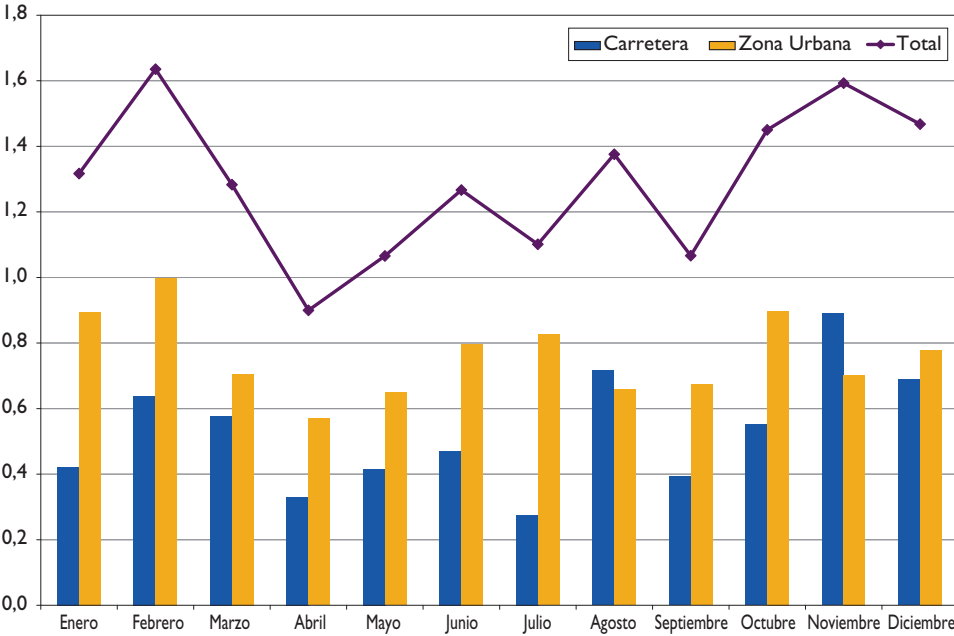
diarias. En carretera el promedio diario de muertos fue 1 superándose dicho promedio en los meses comprendidos entre mayo y octubre. Por otro lado, en zona urbana el promedio diario de muertos fue 0,5.

Promedio diario de fallecidos en vehículos de 2 ruedas



En cuanto a peatones fallecidos en 2010, 471 perdieron la vida, lo que supone un promedio diario de 1,3 fallecidos al día. El mes de abril presenta la cifra más baja de peatones fallecidos (27), con un promedio diario de peatones fallecidos inferior a la unidad. Por el contrario, los meses de febrero y noviembre, con 48 y 46 peatones fallecidos respectivamente registran las cifras más altas. En zona urbana el promedio diario de fallecidos fue 0,8 y solamente en el mes de febrero hubo más de un peatón fallecido por día. En carretera este promedio es de 0,5 y fue el mes de noviembre el que registra el promedio diario más alto (0,9).

Promedio diario de peatones fallecidos



Los días de la semana

El viernes sigue siendo el día de la semana en que ocurrieron más accidentes con víctimas, el 16% del total, porcentaje que se mantiene desde 2003, pero es el sábado junto con el domingo cuando se registran más víctimas mortales, el 33% del total.

Tanto en el periodo 2001-2010 como en el periodo 2003-2010 el número de muertos ha descendido en todos los días de la semana, especialmente el sábado y el domingo. Respecto de 2009, el número de fallecidos en 2010 también ha descendido todos los días de la semana, siendo el sábado y el domingo los días de la semana en los que la reducción de fallecidos es mayor.

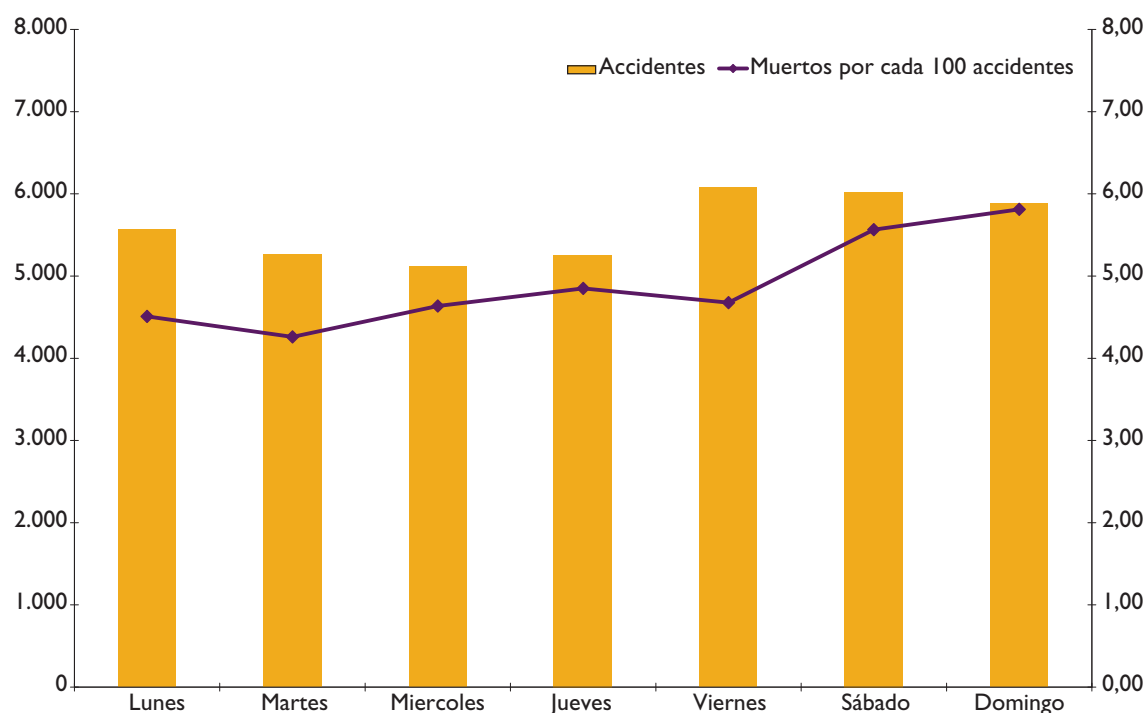
Victimas mortales	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación % 2010/2009	Variación % 2010/2003	Variación % 2010/2001
Lunes	678	681	667	630	614	525	479	411	347	323	-7%	-52%	-52%
Martes	601	616	635	580	519	492	450	379	312	303	-3%	-52%	-50%
Miércoles	650	653	665	551	551	456	453	374	342	313	-8%	-53%	-52%
Jueves	678	621	671	599	573	477	466	401	354	337	-5%	-50%	-50%
Viernes	802	819	774	751	644	682	542	466	384	374	-3%	-52%	-53%
Sábado	1032	977	977	798	780	747	719	522	489	418	-15%	-57%	-59%
Domingo	1076	980	1.010	832	761	725	714	547	486	410	-16%	-59%	-62%
Total	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%

En **carretera** es durante el fin de semana, entendiendo como tal sábado y domingo, cuando se contabilizan proporcionalmente más víctimas mortales. En 2010, el 36% de los accidentes con víctimas en carretera se concentraron en el fin de semana y en ellos se registraron 677 muertos, es decir, el 35% del total. Por otro lado, comparado con 2009, la cifra de víctimas mortales se ha reducido tanto en el fin de semana (17%) como en el resto de días de la semana (5%). Para los periodos 2001-2010 y 2003-2010, tanto las cifras de fallecidos en fin de semana como fuera de él presentan un descenso porcentual muy similar.

Victimas mortales en carretera	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación % 2010/2009	Variación % 2010/2003	Variación % 2010/2001
Fin de semana	1781	1.659	1.692	1.375	1.320	1.257	1.192	881	818	677	-17%	-60%	-62%
No fin de semana	2762	2.776	2.788	2.466	2.332	2.110	1.890	1.585	1.312	1.251	-5%	-55%	-55%
Total	4543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	-9%	-57%	-58%

Es durante el fin de semana junto con el viernes cuando se registran más accidentes. Calculando el índice de gravedad -muertos por cada cien accidentes- para el año 2010, se observa que en el fin de semana se alcanzan los valores más altos (5,56 el sábado y 5,81 el domingo).

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



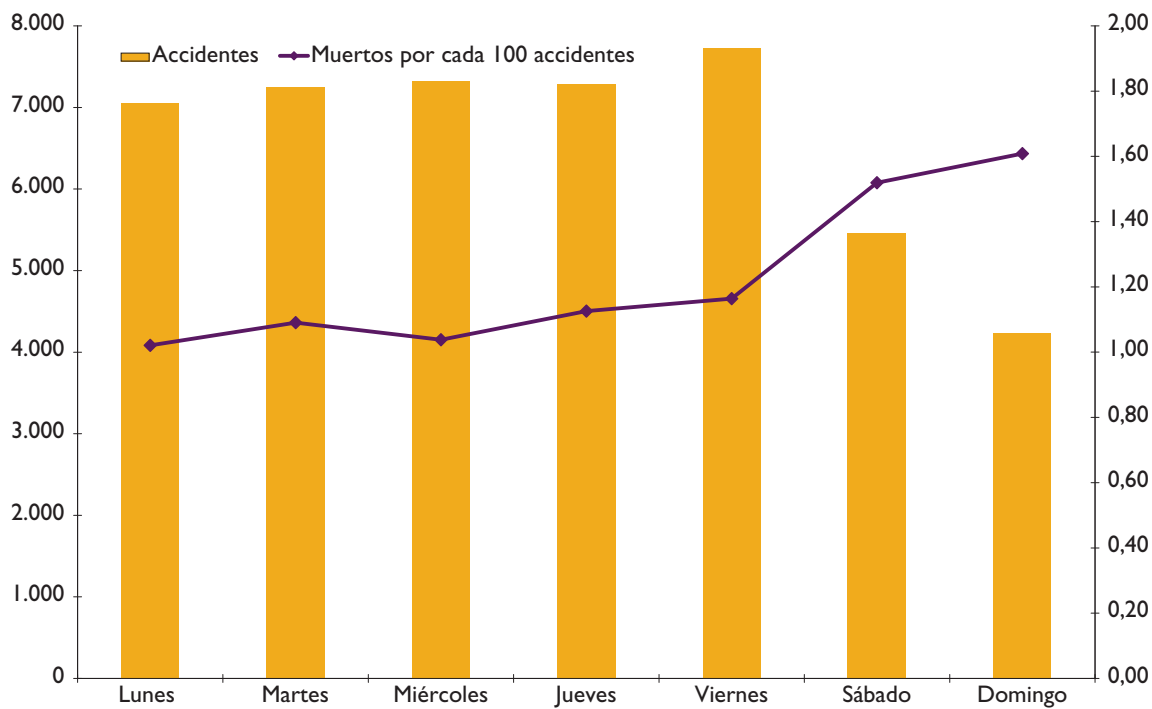
En **zona urbana**, en 2010, durante el fin de semana se registraron el 27,5% de los fallecidos (151). Respecto de 2009, ha descendido en mayor proporción la cifra de víctimas mortales fuera del fin de semana (7%). Tanto para el periodo 2001-2010 como para el periodo 2003-2010 la disminución del número de fallecidos ha sido más significativa en el fin de semana (54% para el primer periodo y 49% para el segundo) que fuera de éste (38% y 36% respectivamente).

24

Victimas mortales en zona urbana	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación % 2010/2009	Variación % 2010/2003	Variación % 2010/2001
Fin de semana	327	298	295	255	221	215	241	188	157	151	-4%	-49%	-54%
No fin de semana	647	614	624	645	569	522	500	446	427	399	-7%	-36%	-38%
Total	974	912	919	900	790	737	741	634	584	550	-6%	-40%	-44%

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.

Accidentes con víctimas e índice de gravedad en función de los días. Zona urbana



Las horas del día

En 2010, el 61% de los fallecidos en accidente se produjeron entre el tramo de 8 a 20 horas. En el último año, el número de víctimas mortales ha disminuido en proporción parecida en los tramos de 8 a 20 horas y de 20 a 8. En el periodo 2001-2010 el número de fallecidos ha disminuido en ambos tramos horarios siendo este descenso del 60% por la noche y del 52% durante el día. Para el periodo 2003-2010, estos porcentajes de reducción son muy parecidos, del 59% por la noche y del 51% por el día.

Víctimas mortales	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación % 2010/2009	Variación % 2010/2003	Variación % 2010/2001
De 8 a 19 horas	3.115	2.979	3.053	2.732	2.586	2.401	2.229	1.911	1.663	1.509	-9%	-51%	-52%
De 20 a 7 horas	2.402	2.368	2.346	2.009	1.856	1.703	1.594	1.189	1.051	969	-8%	-59%	-60%
Total	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%

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 39% de las víctimas mortales. El índice de gravedad varía bastante entre la noche y el día: mientras que por la noche es de 3,8 muertos por cada 100 accidentes, por el día dicho índice desciende hasta 2,5.

2010	Intervalo 8h-19h	Intervalo 20h-7h	Total
Muertos:	1.509	969	2.478
Porcentaje:	61%	39%	100%
Accidentes:	60.258	25.245	85.503
Peligrosidad:	2,5	3,8	2,9

*Peligrosidad: Muertos por cada 100 accidentes

En **carretera**, se registran más víctimas mortales durante la horas diurnas, con 1.175 fallecidos (el 61% del total), frente a las 753 víctimas mortales que han tenido lugar en las horas nocturnas. Por el contrario, el índice de gravedad es mayor en el tramo horario nocturno, 6,3 muertos por cada 100 accidentes, frente a 4,3 fallecidos por cada 100 accidentes para el resto del día.

En **zona urbana**, el 39% de las víctimas mortales se registraron en accidentes ocurridos entre las 20 horas y las 8 del día siguiente. De igual manera el índice de gravedad es mayor en ese tramo horario, 1,6 fallecidos por cada 100 accidentes.

Carretera	Intervalo 8h-19h	Intervalo 20h-7h	Zona Urbana	Intervalo 8h-19h	Intervalo 20h-7h
Muertos:	1.175	753	Muertos:	334	216
Porcentaje:	61%	39%	Porcentaje:	61%	39%
Accidentes:	27.230	11.944	Accidentes:	33.028	13.301
Peligrosidad:	4,3	6,3	Peligrosidad:	1,0	1,6

*Peligrosidad: Muertos por cada 100 accidentes

*Peligrosidad: Muertos por cada 100 accidentes

El 41,9% de los muertos de 2010 se produjeron en accidentes ocurridos entre las 15 horas del viernes y las 24 horas del domingo.



Las personas

4



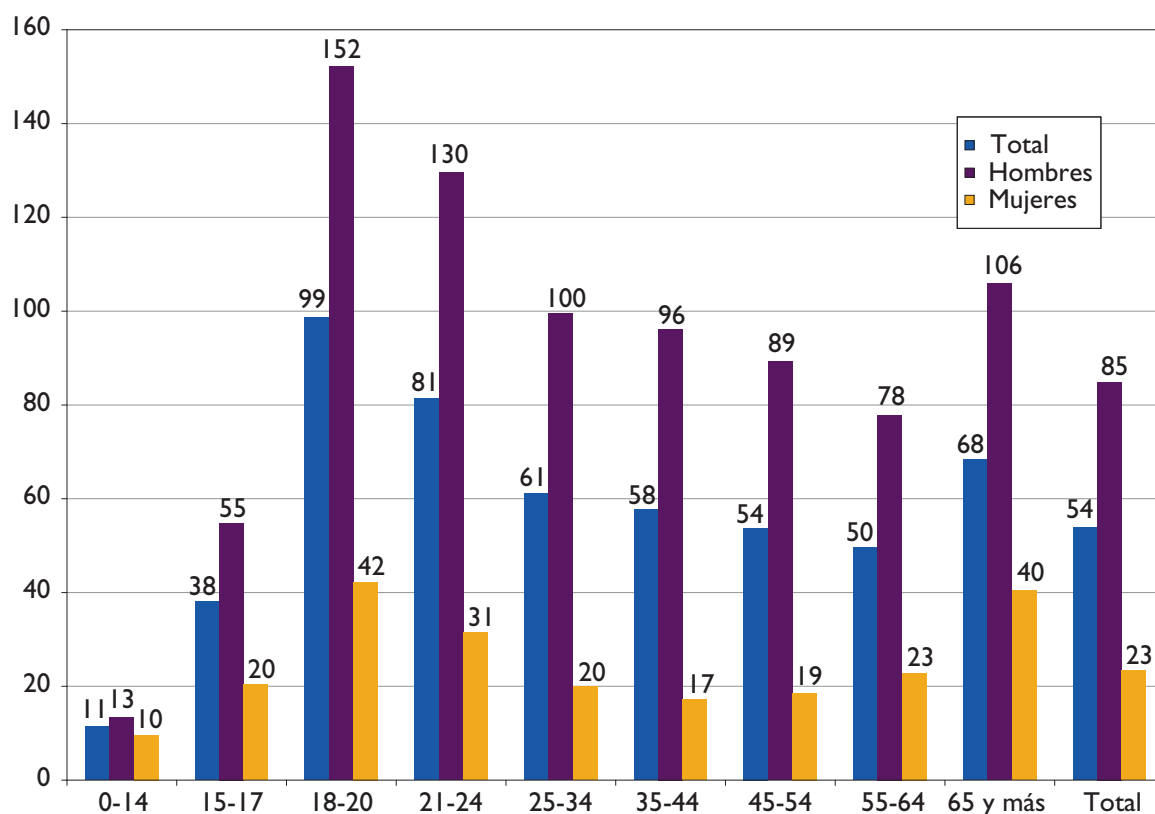
27

En términos absolutos, los accidentes de circulación con resultado de muerte afectan principalmente al grupo de edad comprendido entre 25 y 34 años con 453 muertos, seguido por el grupo de edad de 35 a 44 años con 442. 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 179 muertos seguido del de 25 a 34 años con 89 fallecidos.

Número de muertos por edad	Carretera	Zona Urbana	Total	Total muertos por millón de población
0-14	55	24	79	11
15-24	294	69	363	75
25-34	364	89	453	61
35-44	356	86	442	58
45-54	293	53	346	54
55-64	206	42	248	50
65 y más	350	179	529	68
Sin especificar	10	8	18	
Total	1.928	550	2.478	54

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 los resultados que se muestran en el siguiente gráfico.

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



28

En el periodo 2001-2010 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 811 fallecidos menos (una reducción del 63%).

Víctimas mortales	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2009	2010/2003	2010/2001
0-14	159	147	153	124	121	115	108	84	60	79	32%	-48%	-50%
15-24	1.174	1.112	1.167	968	873	741	690	561	434	363	-16%	-69%	-69%
25-34	1.148	1.174	1.220	1.089	995	955	897	644	572	453	-21%	-63%	-61%
35-44	852	835	808	725	700	717	646	512	490	442	-10%	-45%	-48%
45-54	662	609	616	556	537	494	472	403	368	346	-6%	-44%	-48%
55-64	504	493	460	421	429	368	367	292	256	248	-3%	-46%	-51%
65 y más	864	830	811	738	713	667	602	551	501	529	6%	-35%	-39%
Sin especificar	154	147	164	120	74	47	41	53	33	18	-45%	-89%	-88%
Total	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%

Comparando las tasas de muertos por millón de población del año 2010 respecto de 2001 se observa que todos los grupos de edad han experimentado descensos alcanzando una disminución de algo más del 50% en todos los grupos de edad excepto en el grupo de más de 64 años. Este grupo y el de 0 a 14 años, son los que tienen una tasa superior a la del año pasado.

Muertos por millón de población	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
0-14	27	25	25	20	19	18	17	13	9	11
15-24	215	212	216	184	170	148	142	111	87	75
25-34	167	170	168	147	134	128	122	84	75	61
35-44	137	131	121	105	100	100	89	69	65	58
45-54	132	120	115	100	94	84	78	66	58	54
55-64	123	118	106	94	93	78	77	60	52	50
65 y más	125	119	114	102	98	90	80	73	66	68
Total	137	131	128	110	102	93	86	68	59	54

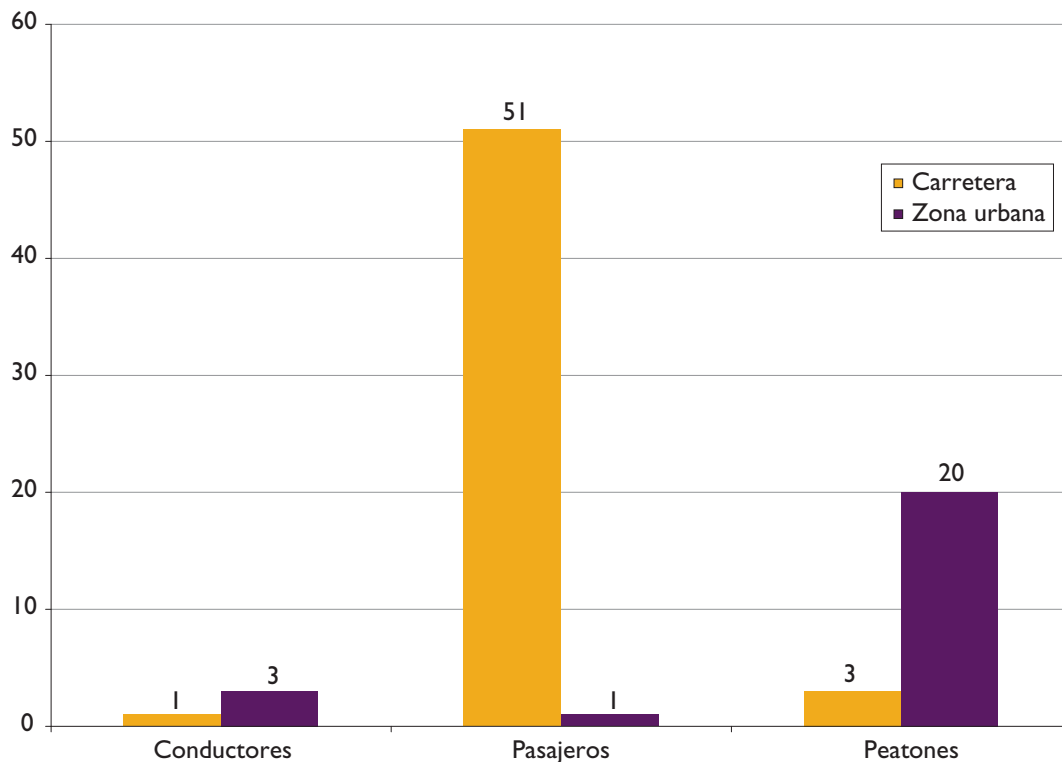
Los niños

El mayor número de muertos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos. De los 79 niños fallecidos en accidente, 52 eran pasajeros, 23 eran peatones y 4 eran conductores.

En **carretera**, murieron 55 niños. De ellos 51 eran pasajeros, un 42% más que en 2009. Esta cifra representa el 93% de los fallecidos en carretera en ese grupo de edad.

En **zona urbana**, donde murieron 24 niños, 20 fallecieron a consecuencia de un atropello, uno más que el año anterior.

Fallecidos de 0 a 14 años en función de la zona y del tipo de usuario



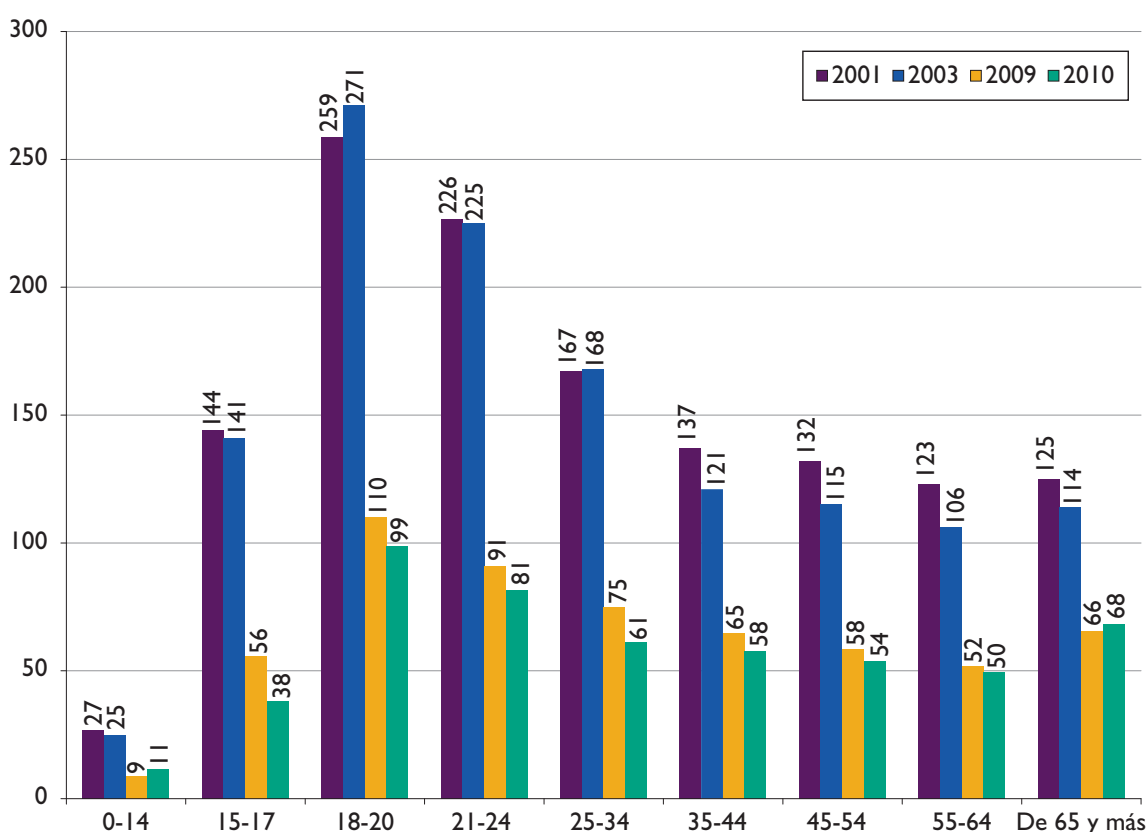
Los jóvenes

Según datos del Instituto Nacional de Estadística, los accidentes de circulación fueron la primera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 29 años en el año 2009.

Los jóvenes de 15 a 24 años representan el 10,6% de la población española y el 9% del censo de conductores, a pesar de lo cual suponen el 15% de los fallecidos y el 18% de los heridos graves.

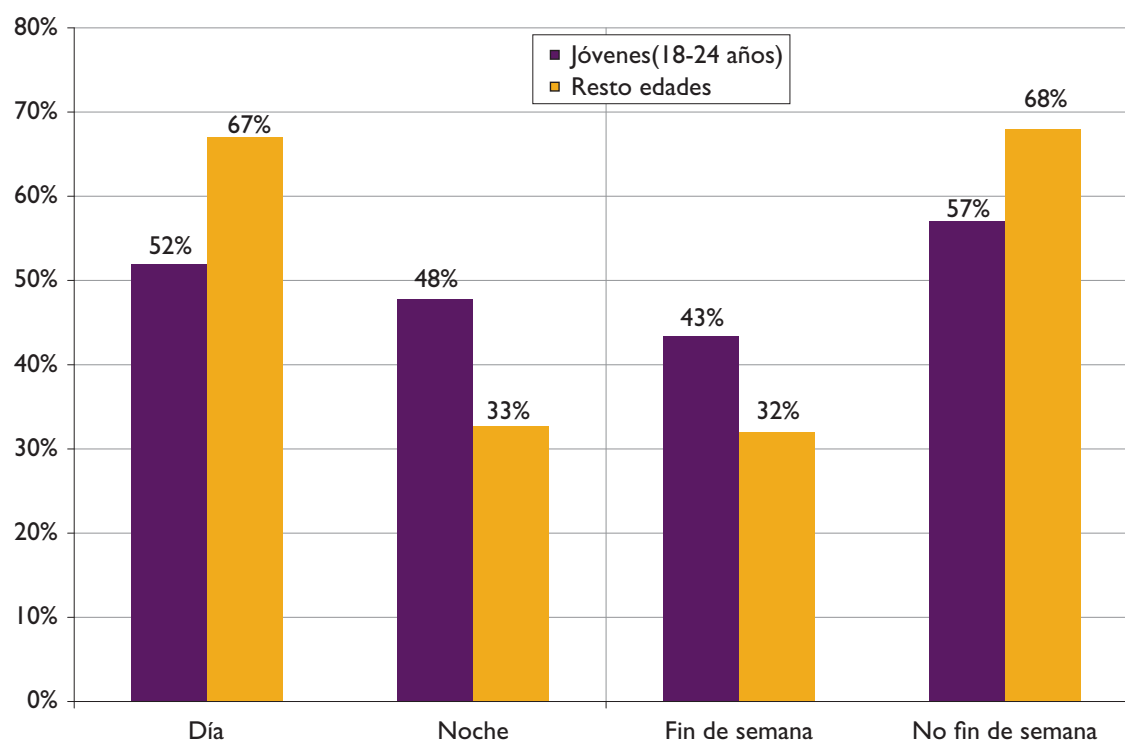
La tasa de fallecidos por millón de población para ese grupo de edad es 75, si desglosamos esta tasa en función del sexo las diferencias son considerables: 116 en el caso de los varones y 32 en las mujeres. También hay diferencias en función de la edad, así el grupo de 18 a 20 años presenta la tasa de mortalidad más alta (99, la franja de edad con mayor tasa de fallecidos por millón de habitantes), seguido del grupo de 21 a 24 años (81).

Evolución de 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 43% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje es del 32%. Durante la noche el porcentaje para los jóvenes es del 48% y para el resto de la población del 33%.

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 2010 fallecieron 529 personas de más de 64 años (lo que supone un aumento del 6% respecto a 2009) de las cuales 227 conducían un vehículo, 90 eran pasajeros y 212 eran peatones.

Si consideramos las cifras de peatones fallecidos, el 45% 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 30% 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 179 (13 fallecidos más que en el año 2009) y 150 de ellos eran peatones, es decir el 84%. Este es el grupo de edad que más fallecidos ha computado en la zona urbana.

El 22% de los fallecidos en zona urbana tenían más de 74 años. De las 122 personas fallecidas de este grupo de edad, 106 han fallecidos como peatones (87%).

Los conductores

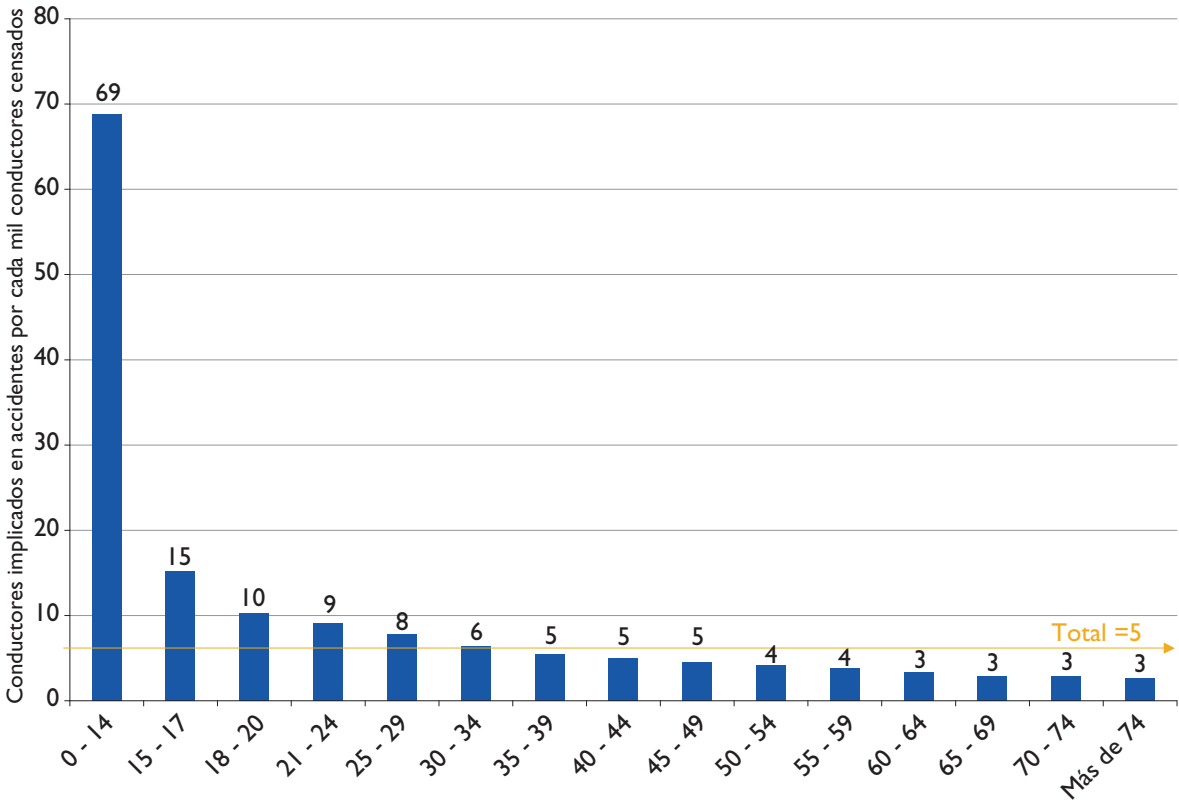
En 2010 se vieron implicados en accidente 138.756 conductores, el 79% de ellos eran hombres (los hombres son el 60% del censo de conductores), el 43% tenían menos de 35 años (este colectivo forma el 31% del censo) y eran mayoritariamente (66%) conductores de turismos.

La cifra de conductores fallecidos en 2010 fue 1.511, que supone el 61% del total de víctimas mortales. La cifra de conductores muertos ha ido descendiendo gradualmente desde el año 2000 y aunque desde el año 2006 al 2009 se fue estabilizando alrededor del 62-63%, en este año 2010 el porcentaje ha bajado al 61%.

	Total muertos	Conductores muertos	% Conductores muertos sobre el total
2000	5.776	3.349	58%
2001	5.517	3.220	58%
2002	5.347	3.140	59%
2003	5.399	3.196	59%
2004	4.741	2.861	60%
2005	4.442	2.738	62%
2006	4.104	2.569	63%
2007	3.823	2.425	63%
2008	3.100	1.929	62%
2009	2.714	1.692	62%
2010	2.478	1.511	61%

La tasa conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados es 5 para el total de conductores. Por grupos de edad vemos que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los menores de 35 años tienen tasas superiores a la del total.

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



Los peatones

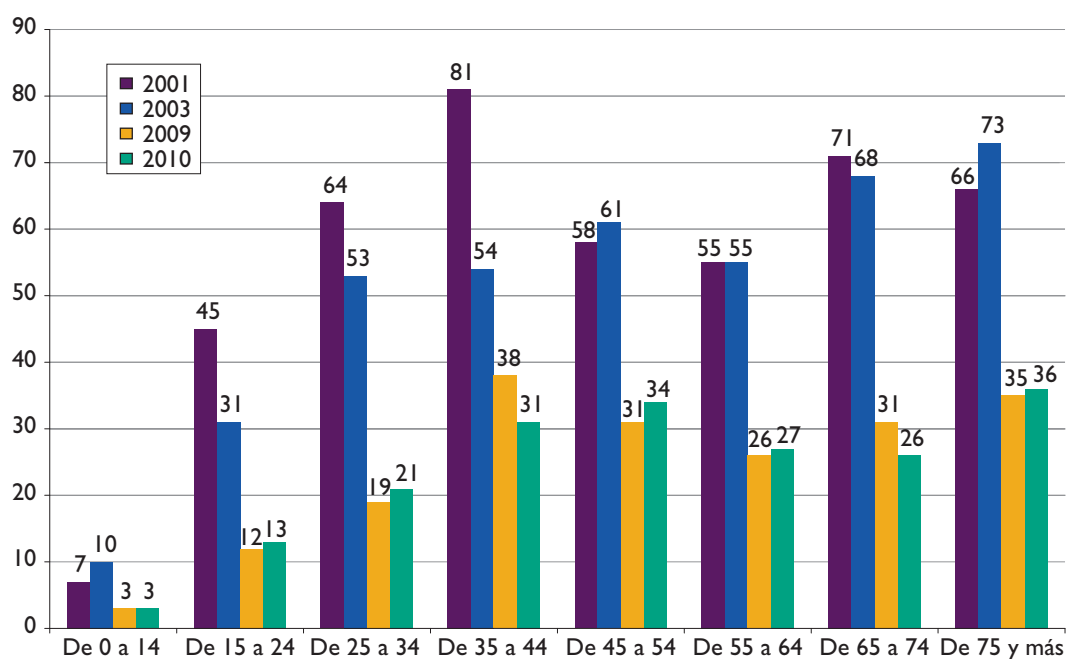
En 2010 fallecieron 471 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 19% del total de fallecidos. Este porcentaje es superado con creces si nos situamos en el contexto de la zona urbana, donde uno de cada dos fallecidos por accidente de tráfico era un peatón. Por su parte, en carretera supone el 10% de los fallecidos totales.

	Carretera		Zona Urbana		Total	
	Peatones muertos	% Peatones muertos sobre el total	Peatones muertos	% Peatones muertos sobre el total	Peatones muertos	% Peatones muertos sobre el total
2000	451	10%	447	42%	898	16%
2001	469	10%	377	39%	846	15%
2002	433	10%	343	38%	776	15%
2003	424	9%	363	40%	787	15%
2004	340	9%	343	38%	683	14%
2005	348	10%	332	42%	680	15%
2006	317	9%	296	40%	613	15%
2007	287	9%	304	41%	591	15%
2008	236	10%	266	42%	502	16%
2009	201	9%	269	46%	470	17%
2010	193	10%	278	51%	471	19%

33

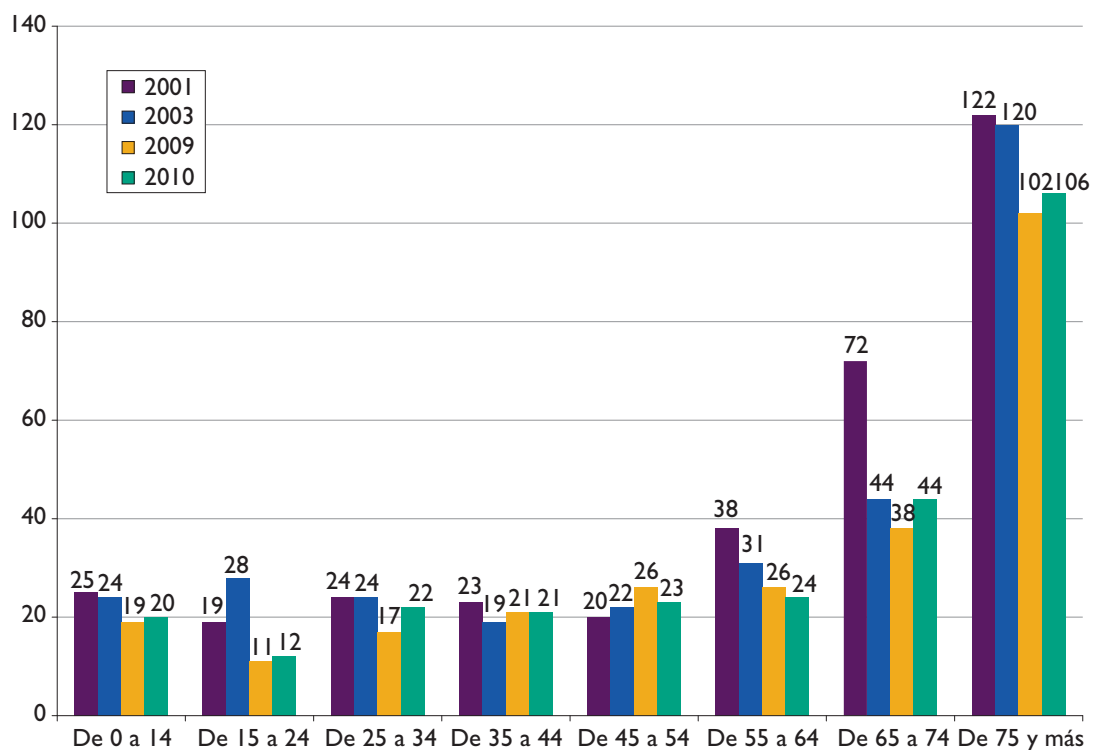
En el período 2001-2010 el número de peatones fallecidos en carretera se ha reducido en todos los grupos de edad con descensos superiores al 50% salvo los grupos de 45 a 54 años y de más de 74 años. El mayor descenso en porcentaje se produce en la franja de 15 a 24 años, aunque en 2010 ha habido un muerto más que en 2009.

Número de peatones fallecidos en función de la edad Carretera



En zona urbana, el 38% del total de peatones fallecidos tenían más de 74 años (106 de los 278 peatones fallecidos). En el período 2001-2010 el mayor descenso en el número de peatones fallecidos se registra en el grupo de edad de 65 a 74 años (39%) seguido de los de 15 a 24 años y de los de 55 a 64 (37%). Con respecto a 2009, todos los grupos de edad presentan incrementos salvo el intervalo de 45 a 64.

Número de peatones fallecidos en función de la edad. Zona Urbana



5

Los vehículos



35

Los turismos han estado involucrados en cuatro de cada cinco accidentes con víctimas. Esta proporción se ha mantenido aproximadamente constante durante la última década. El porcentaje de motocicletas involucradas ha pasado de un 10% al 21% entre 2001 y 2010. Por el contrario, en ese mismo período el porcentaje de ciclomotores ha bajado de un 24% a un 11%.

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

Accidentes con víctimas	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bicicleta	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	4%
Ciclomotor	24%	22%	20%	20%	19%	18%	17%	15%	13%	11%
Motocicleta	10%	10%	10%	11%	13%	15%	18%	19%	20%	21%
Turismo	81%	81%	82%	81%	80%	79%	79%	79%	79%	80%
Vehículos mercancías	17%	17%	18%	18%	18%	18%	19%	17%	15%	15%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Total accidentes	100%	100%	100%	100%	100%	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 2010 descienden respecto de 2009 en todos los tipos de vehículo, excepto las bicicletas. Por segundo año consecutivo, el número de fallecidos que usaban este medio de desplazamiento se ha visto incrementado. El número de peatones que han perdido la vida ha sido aproximadamente el mismo que el del año pasado.

Con respecto a 2001, el único medio de desplazamiento en el que se ha visto aumentado el número de fallecidos que viajaban en él ha sido las motocicletas, un 4% más.

Fallecidos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Bicicleta	100	96	78	89	82	75	89	54	56	67	20%	-14%	-33%
Ciclomotor	463	383	391	361	313	308	248	183	156	100	-36%	-74%	-78%
Motocicleta	370	401	367	400	472	481	632	495	438	386	-12%	5%	4%
Turismo	3.146	3.105	3.211	2.692	2.390	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	-5%	-63%	-62%
Veh. mercancías	474	515	476	442	385	403	322	263	239	185	-23%	-61%	-61%
Autobús	50	15	27	4	26	35	15	27	21	4	-81%	-85%	-92%
Otros vehículos	68	56	62	70	94	94	105	75	71	68	-4%	10%	0%
Peatones	846	776	787	683	680	613	591	502	470	471	0%	-40%	-44%
Total muertos	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%

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

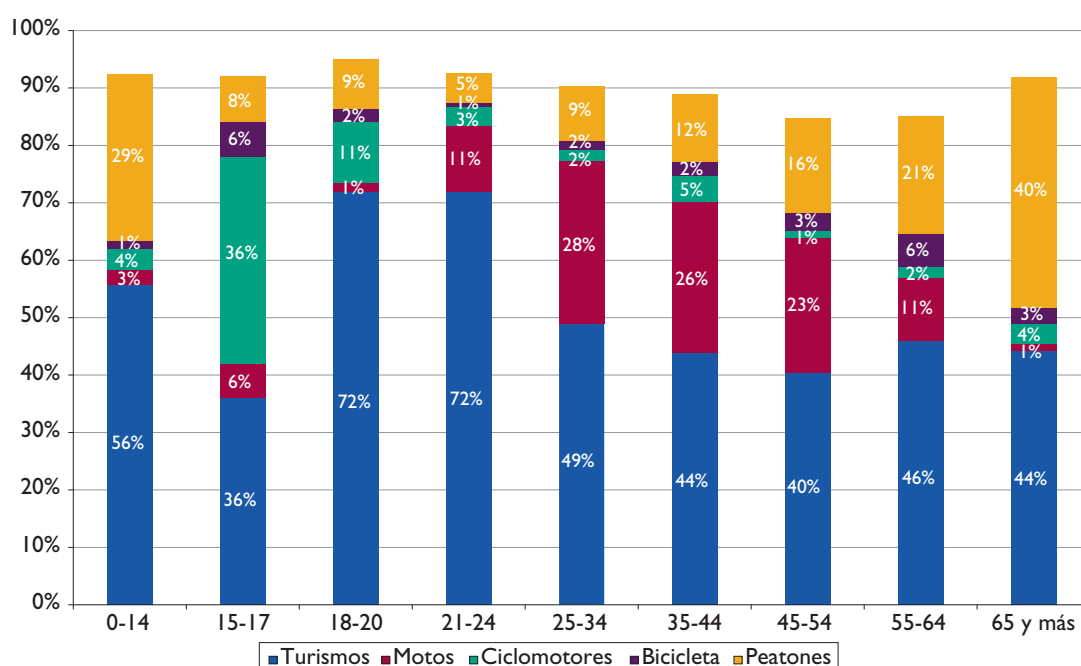
El grupo de 0 a 14 años presenta los mayores porcentajes como pasajero de turismos y como peatón. Por su parte, los grupos de edad de 18 a 24 años presentan su porcentaje mayor como usuarios de turismos.

Como motoristas, los grupos de edad más afectados son los de 25 a 44 años mientras que, el grupo de edad de 15 a 17, resulta ser el grupo más afectado en los ciclomotores.

36

Por su parte, los mayores de 64 años presentan los porcentajes más altos como peatones.

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



Las bicicletas

Las bicicletas se vieron implicadas en 3.606 accidentes, en los que fallecieron 67 ciclistas y resultaron heridos 3.429. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en zona urbana (69%) y el mayor número de ciclistas fallecidos se produjo en carretera (73%).

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	1.105	31%	49	73%	1.139	33%
Zona Urbana	2.501	69%	18	27%	2.290	67%
Total	3.606	100%	67	100%	3.429	100%

En 2010 la cifra de ciclistas fallecidos ha aumentado respecto a 2009 un 20%. Respecto de 2001, la reducción global ha sido del 33%, siendo mayor en carretera que en zona urbana.

Fallecidos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Carretera	78	78	63	68	59	55	67	43	43	49	14%	-22%	-37%
Zona Urbana	22	18	15	21	23	20	22	11	13	18	38%	20%	-18%
Total	100	96	78	89	82	75	89	54	56	67	20%	-14%	-33%

Los ciclomotores

Los accidentes en que se vieron implicados ciclomotores fueron 9.283, un 11% del total. Este porcentaje es bastante elevado si consideramos que los ciclomotores constituyen el 7% del parque automóvil. Los accidentes en los que se vio implicado al menos un ciclomotor se produjeron mayoritariamente en zona urbana (82%) y fueron colisiones con otro vehículo el 69% del total.

El número de ciclomotoristas fallecidos en 2010 fue 100 y el de heridos 9.932. El 33% de los fallecidos tenían entre 15 y 20 años. Este tipo de vehículo es, junto al turismo, el medio de desplazamiento en el que ha habido más fallecidos en la franja de entre 15 y 17 años.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	1.706	18%	54	54%	1.872	19%
Zona Urbana	7.577	82%	46	46%	8.060	81%
Total	9.283	100%	100	100%	9.932	100%

La cifra de ciclomotoristas fallecidos ha disminuido algo más en carretera que en zona urbana en los últimos años.

Fallecidos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Carretera	269	210	220	186	174	175	141	105	88	54	-39%	-75%	-80%
Zona Urbana	194	173	171	175	139	133	107	78	68	46	-32%	-73%	-76%
Total	463	383	391	361	313	308	248	183	156	100	-36%	-74%	-78%

Las motocicletas

Las motocicletas participaron en el 21% del total de accidentes, esto es en 17.702 accidentes participó al menos una motocicleta. La colisión con otros vehículos es el tipo de accidente mayoritario, 63% de los casos. El 70% de los accidentes en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en zona urbana, registrándose el 28% de los fallecidos.

De los 386 motoristas fallecidos el 33% tenía entre 25 y 34 años y el 30% entre 35 y 44 años.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	5.334	30%	279	72%	5.620	31%
Zona Urbana	12.368	70%	107	28%	12.717	69%
Total	17.702	100%	386	100%	18.337	100%

En 2010 la cifra de fallecidos en motocicleta desciende en carretera y zona urbana respecto del año anterior; continuando el descenso que se inició en el año 2008. El número de fallecidos en zona urbana es el mismo que el que se produjo en 2001.

Fallecidos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Carretera	263	293	266	304	358	368	471	359	325	279	-14%	5%	6%
Zona Urbana	107	108	101	96	114	113	161	136	113	107	-5%	6%	0%
Total	370	401	367	400	472	481	632	495	438	386	-12%	5%	4%

Los turismos

Los turismos se vieron implicados en 68.490 accidentes, esto es, en el 80% de los casos registrados en 2010, siendo su participación en el parque automóvil del 67%. Los tipos de accidente más frecuentes fueron colisión frontolateral (23%) y colisión por alcance (20%). El 54% de los accidentes en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en zona urbana.

	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		FALLECIDOS		HERIDOS	
	Número	%	Número	%	Número	%
Carretera	31.559	46%	1.113	93%	43.613	64%
Zona Urbana	36.931	54%	84	7%	24.865	36%
Total	68.490	100%	1.197	100%	68.478	100%

El 48% del total de fallecidos en accidente de circulación en el año 2010 eran ocupantes de turismos, es decir, 1.197 personas fallecieron cuando viajaban en ese tipo de vehículo.

El 43% de las víctimas mortales ocurridas en turismos eran menores de 35 años y el grupo de edad de 25 a 34 años supuso el 19% del total de muertos en este tipo de vehículo.

El 56% del total de los heridos eran usuarios de turismo, representando, este medio de transporte, para el grupo de edad de 18 a 34 años, el 45% de los heridos en ese intervalo de edad.

En 2010 las cifras de fallecidos en turismo han descendido paralelamente en carretera y en zona urbana respecto de 2003 y lo mismo ha sucedido respecto de 2001. Los descensos registrados en las cifras de fallecidos en este tipo de vehículo son mayores que los del resto de usuarios.

Fallecidos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Carretera	2.901	2.862	2.972	2.466	2.242	1.941	1.695	1.378	1.162	1.113	-4%	-63%	-62%
Zona Urbana	245	243	239	226	148	154	126	123	101	84	-17%	-65%	-66%
Total	3.146	3.105	3.211	2.692	2.390	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	-5%	-63%	-62%

Los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

39

El porcentaje de accidentes con víctimas en furgoneta es ligeramente 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	%	(*)
Carretera	4.163	53%	222	84%	101	97%	121	76%	55%
Zona urbana	3.719	47%	42	16%	3	3%	39	24%	93%
Total	7.882	100%	264	100%	104	100%	160	100%	61%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos 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 mayoritariamente fallecieron en accidentes en carretera. En zona urbana, los 23 muertos registrados en accidentes con camiones de este tipo involucrados iban en otro vehículo o eran peatones.

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	1.191	53%	70	75%	11	100%	59	72%	84%
Zona urbana	1.059	47%	23	25%	0	0%	23	28%	100%
Total	2.250	100%	93	100%	11	100%	82	100%	88%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos 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.

	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	2.940	89%	315	95%	68	97%	247	94%	78%
Zona urbana	373	11%	18	5%	2	3%	16	6%	89%
Total	3.313	100%	333	100%	70	100%	263	100%	79%

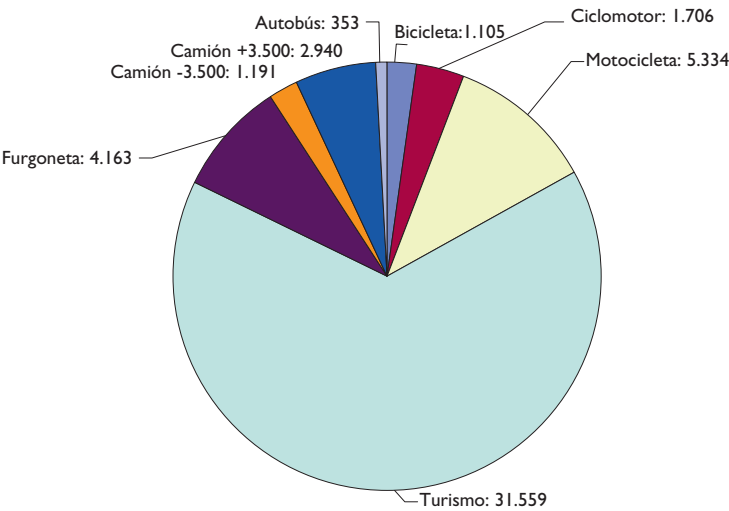
* % Muertos terceros sobre el total de muertos en accidentes con al menos un camión de más de 3500 kg implicado.

La accidentalidad de los autobuses se registra sobre todo en zona urbana (80%). El número de fallecidos en este tipo de accidentes es superior en carretera.

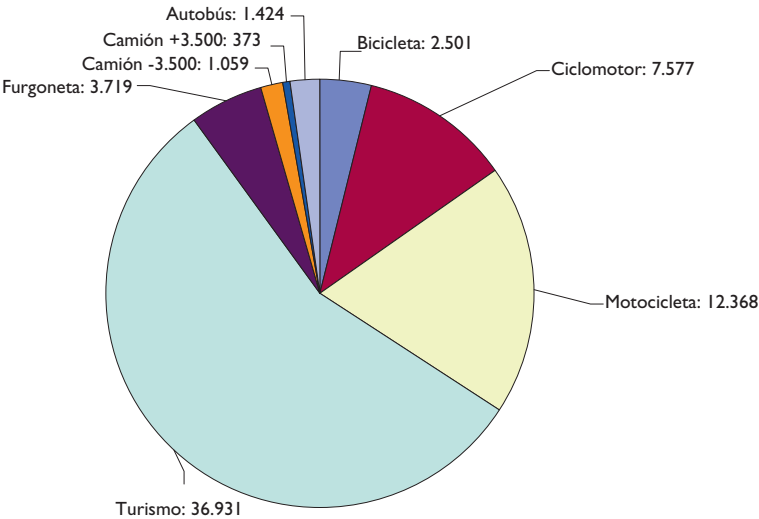
	Accidentes con víctimas	%	Muertos total	%	Muertos ocupantes	%	Muertos terceros	%	(*)
Carretera	353	20%	28	56%	2	50%	26	57%	93%
Zona urbana	1.424	80%	22	44%	2	50%	20	43%	91%
Total	1.777	100%	50	100%	4	100%	46	100%	92%

* % Muertos terceros sobre el total de muertos 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)



6

Los factores concurrentes



41

La velocidad

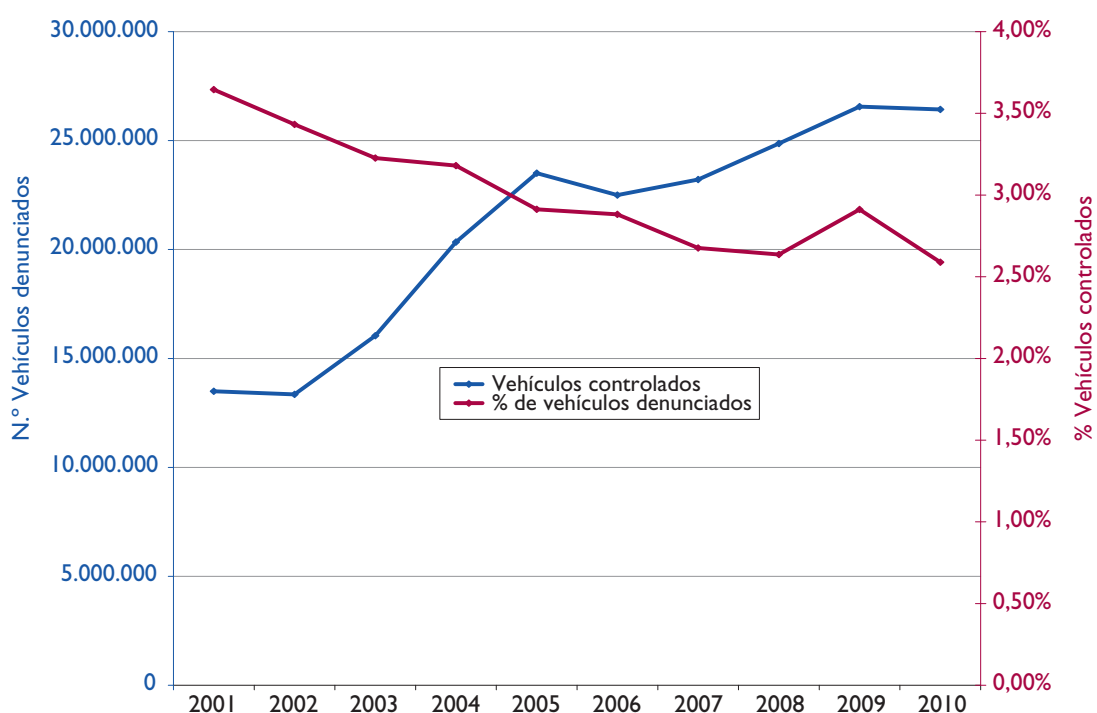
La velocidad inadecuada está presente en el 13% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2010 y este porcentaje se eleva al 20% cuando el accidente con víctimas sucede en carretera (un punto menos que en 2009). En el caso de los accidentes mortales en un 27% de ellos se apreció que la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

En el año 2010 respecto de 2001, en autopista se observa que el porcentaje de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada ha descendido 2 puntos, en autovía permanece igual y en las vías convencionales se aprecia un descenso de 4 puntos en el periodo considerado.

Tipo de vía	% de accidentes en los que se apreció velocidad inadecuada									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Autopista	16%	19%	17%	17%	16%	15%	14%	14%	14%	14%
Autovía	19%	21%	19%	21%	20%	17%	16%	16%	18%	19%
Vía convencional	24%	24%	24%	24%	26%	23%	21%	20%	20%	20%
Camino vecinal	34%	35%	32%	35%	35%	28%	34%	33%	31%	27%
Vía de servicio	25%	18%	22%	21%	20%	19%	20%	23%	18%	20%
Ramal de enlace	29%	26%	30%	29%	32%	30%	19%	14%	13%	9%
Total (ctra+urbana)	15%	15%	15%	15%	16%	15%	15%	14%	13%	13%

En 2010 se realizaron unos 26 millones y medio de controles de velocidad en carretera por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil resultando denunciados 684.385 vehículos. Respecto de 2009, se han controlado 88.759 vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha descendido del 2,9% en 2009 al 2,6% en 2010. Entre 2001 y 2010 se han controlado 13 millones más de vehículos y la tasa de vehículos denunciados ha pasado del 3,6% en 2001 al 2,6% en 2010.

Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil



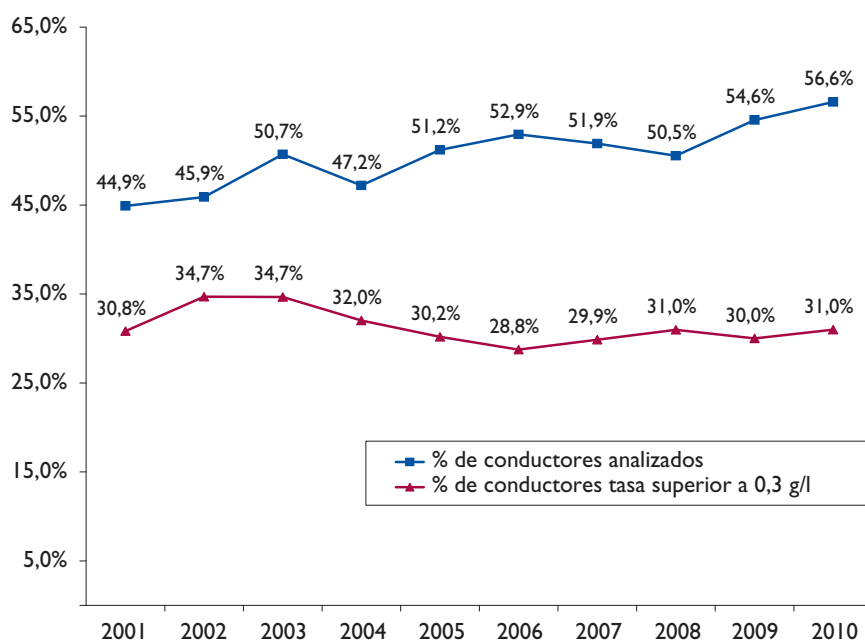
El alcohol

42

En el año 2010, se realizaron análisis toxicológicos a 855 conductores fallecidos en accidente de circulación, presentando 265 una tasa superior a 0,3 g/l, es decir el 31,0%. De entre los 265 conductores fallecidos con resultado positivo a alcohol, 60 resultaron positivos a drogas y/o medicamentos. Con respecto al resto de análisis toxicológicos podemos señalar que, según fuentes del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, en el 18,47% de los conductores analizados el resultado del test toxicológico fue positivo a drogas.

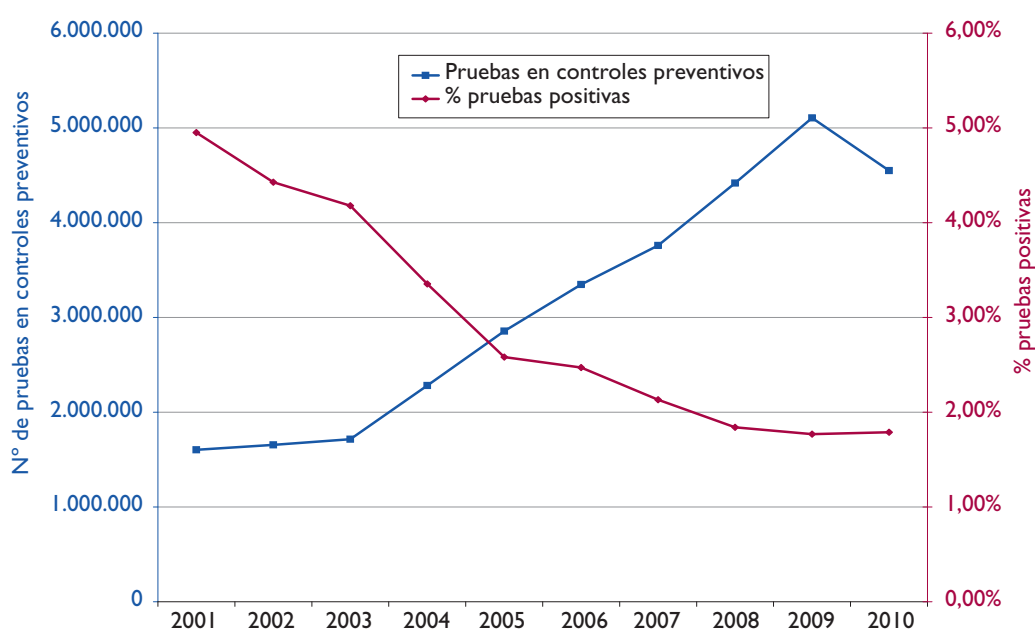
En el periodo 2001-2010 el porcentaje de conductores analizados sobre el total de fallecidos ha pasado del 44,9% en 2001 al 56,6% en 2010. El porcentaje de conductores cuya tasa de alcohol era superior a 0,3 g/l ha sufrido variaciones entre 2001 y 2010 que pueden observarse en los datos del siguiente gráfico, donde se muestra un incremento entre 2001 y 2003, seguido de un descenso entre 2003 y 2006; un repunte de un punto porcentual en 2009 (30%), siendo el porcentaje de conductores fallecidos en 2010 del 31%.

Conductores fallecidos a los que se les ha realizado análisis toxicológico



Entre 2001 y 2010, se han realizado cerca de tres millones más de pruebas preventivas de alcoholemia, reduciéndose a la mitad la tasa de positivos. En el año 2001, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 1.602.648 pruebas preventivas resultando positivas el 5%; en 2010 el número de pruebas preventivas realizadas ha sido de 4.550.000, resultando positivas el 1,8%. En cuanto a las pruebas de alcoholemia realizadas en 2010 a causa de un accidente, fueron positivas el 5,5% y el porcentaje de positivas por comisión de alguna infracción ha sido del 1,1%.

Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil



La distracción

La distracción aparece como factor concurrente en un 39% de los accidentes. En carretera la distracción se presenta como factor en un 45% de los casos y en zona urbana en un 33%.

Uno de los motivos que conlleva la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2010 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formuló 116.540 denuncias por utilización del teléfono móvil, esta cifra supone un 16% menos que el año anterior.

Las infracciones

En el año 2010, el 65% de los conductores implicados en accidentes habían cometido alguna infracción, lo que supone un descenso de 3 puntos respecto de 2001. En carretera, en 2010, el porcentaje de conductores infractores fue del 58%, 10 puntos menos que en 2001 y en zona urbana los conductores infractores implicados en accidente supusieron el 71%, 4 puntos más que en 2001. Respecto de 2003, se observa una reducción en carretera similar a la de 2001 y en zona urbana en lugar de un incremento podemos ver un descenso de 7 puntos.

	% Conductores implicados en accidentes con víctimas que habían cometido alguna infracción									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carretera	68%	68%	67%	67%	65%	58%	59%	59%	58%	58%
Zona urbana	67%	77%	78%	79%	74%	75%	72%	72%	70%	71%
Total	68%	73%	73%	73%	70%	67%	66%	66%	65%	65%

En cuanto a los peatones, el 26% de las víctimas de este tipo cometían alguna infracción cuando se produjo el accidente, ascendiendo hasta el 53% en el caso de los fallecidos. Por grupos de edad, el 36% de los menores de 15 años cometieron alguna infracción en el momento del accidente, mientras que para el resto de grupos el porcentaje se sitúa en el entorno del 24%.

44

El cinturón de seguridad y el casco

En carretera, en el año 2010, el 23% de los fallecidos usuarios de turismo no utilizaban el cinturón de seguridad. En zona urbana este porcentaje subió hasta el 35%.

Los usuarios de motocicleta fallecidos en carretera no utilizaban casco en el 6% de los casos, en zona urbana ese porcentaje se eleva al 9%.

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, el 24% no utilizaban casco, tanto en carretera como en zona urbana.

Muertos. CARRETERA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
No utilizaban cinturón	37%	36%	32%	39%	26%	23%	22%	23%
No utilizaban casco en motocicleta	10%	11%	8%	7%	7%	5%	3%	6%
No utilizaban casco en ciclomotor	46%	45%	47%	34%	28%	32%	27%	24%

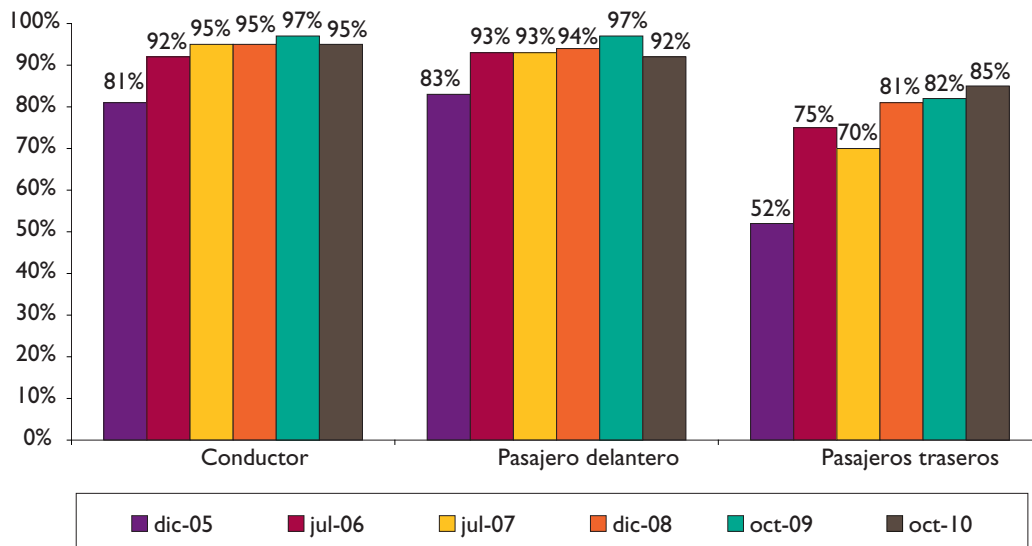
Muertos. ZONA URBANA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
No utilizaban cinturón	39%	42%	47%	32%	44%	37%	34%	35%
No utilizaban casco en motocicleta	19%	18%	19%	16%	16%	16%	13%	9%
No utilizaban casco en ciclomotor	27%	34%	34%	36%	28%	14%	18%	24%

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 turismos y furgonetas

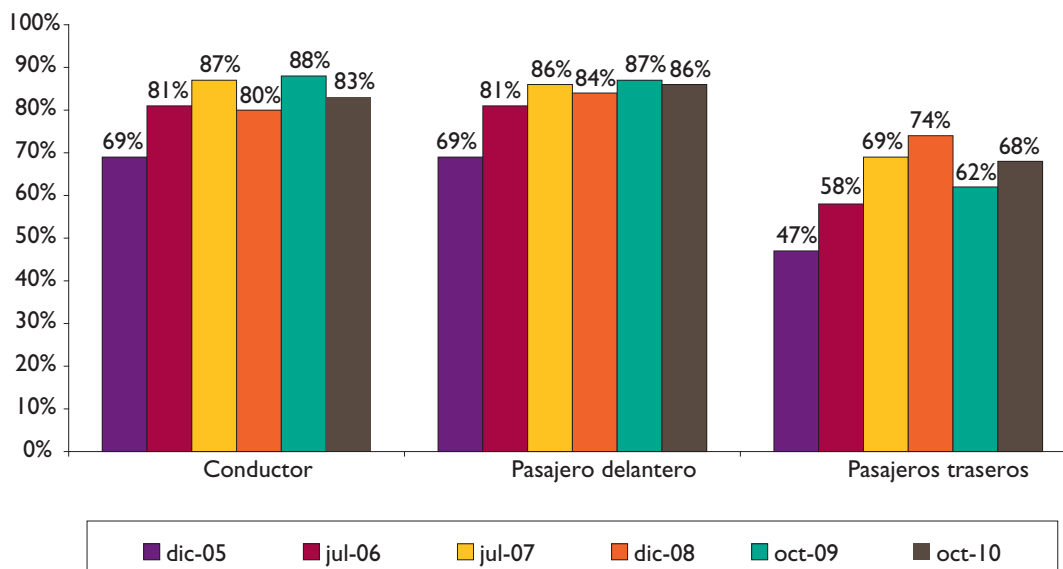
En CARRETERA, en 2010, se observa que se ha incrementado el uso del cinturón en pasajeros traseros. En los pasajeros delanteros el porcentaje ha bajado cinco puntos porcentuales.

% de uso de cinturón de seguridad en turismos y furgonetas / CARRETERA



En ZONA URBANA, en 2010, se observa que los porcentajes de uso de cinturón han bajado tanto en conductores como en pasajeros delanteros respecto del año anterior. En los pasajeros traseros, después de la bajada de 12 puntos del 2009, en este año el porcentaje ha subido hasta el 68%.

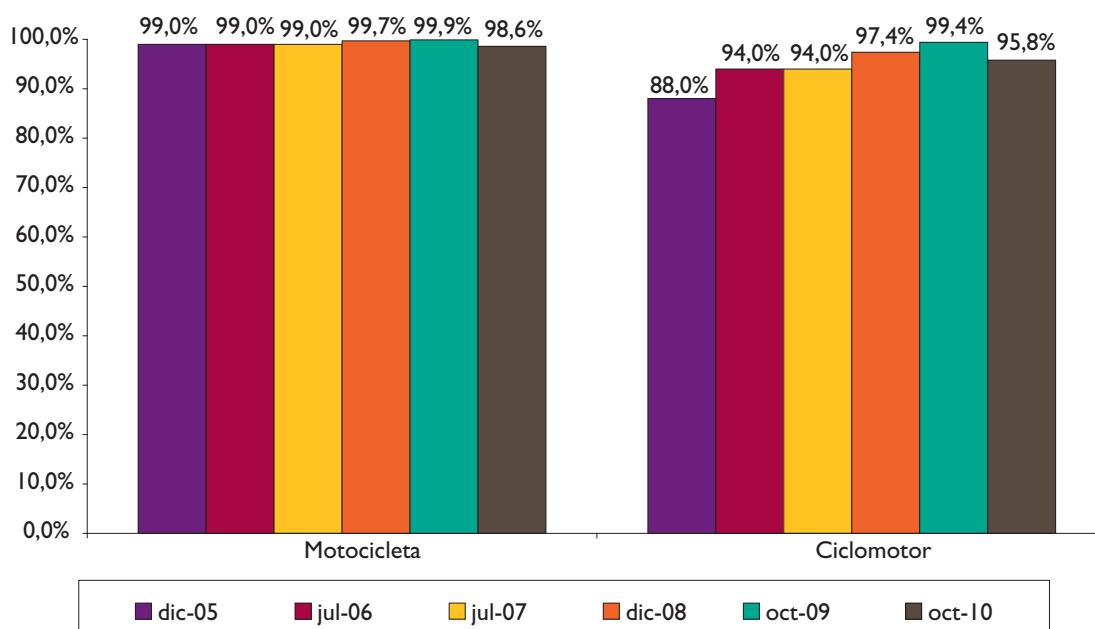
% de uso de cinturón de seguridad en turismos y furgonetas / ZONA URBANA



Uso de casco en motocicleta y ciclomotor

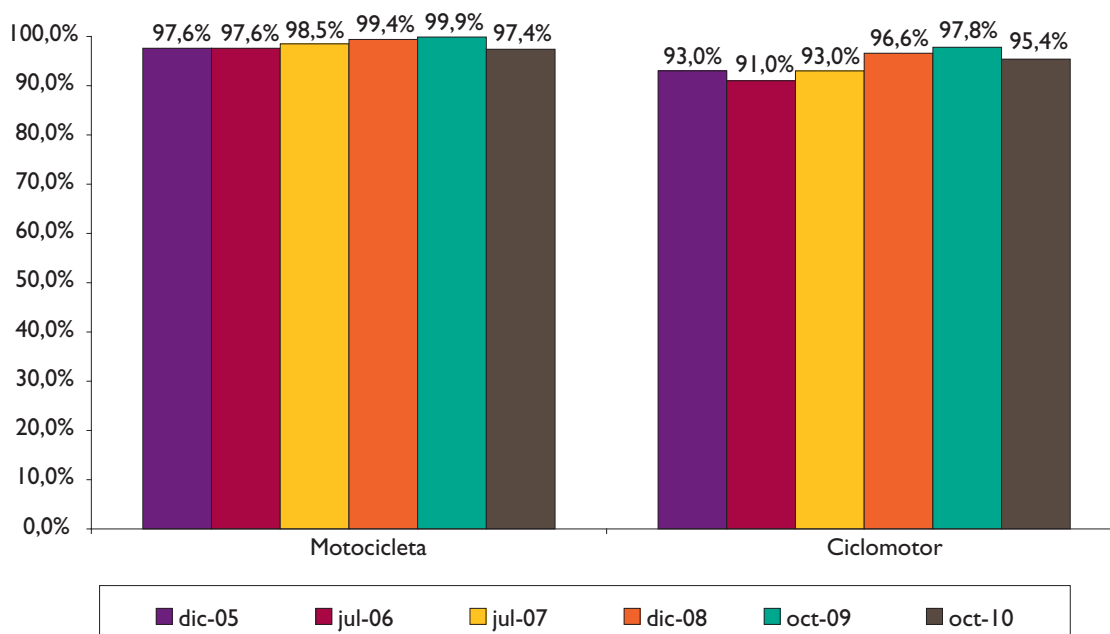
En CARRETERA, el uso del casco en motocicleta se considera óptimo. En cuando a los ciclomotores, en 2010, el porcentaje de uso fue del 95,8%.

% de uso de casco en motocicleta y ciclomotor / CARRETERA



En ZONA URBANA, como en carretera el uso de casco en motocicleta se considera óptimo también. En ciclomotor el uso se ha ido incrementando hasta 2009 hasta el 97,8%, bajando en 2010 al 95,4%.

% de uso de casco en motocicleta y ciclomotor / ZONA URBANA



El contexto europeo

7



47

Situación de España

Fuente: CARE y ETSC.

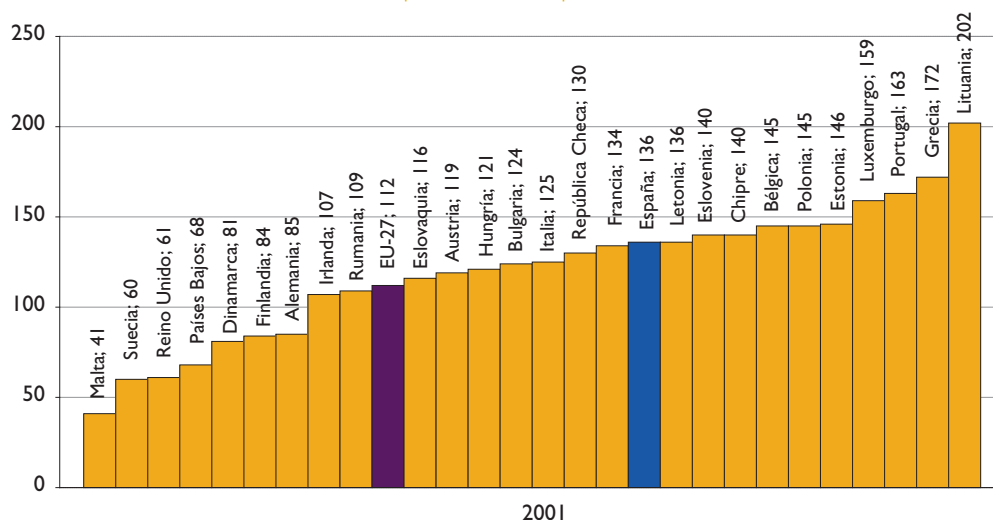
En la Unión Europea (27 miembros) en el año 2010 se produjeron más de 31.000 fallecidos en accidentes de tráfico, registrándose en España el 8% de ellos.

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 2010, si se saben las tasas estimadas de fallecidos por millón de población para ese año para cada uno de los Estados Miembros.

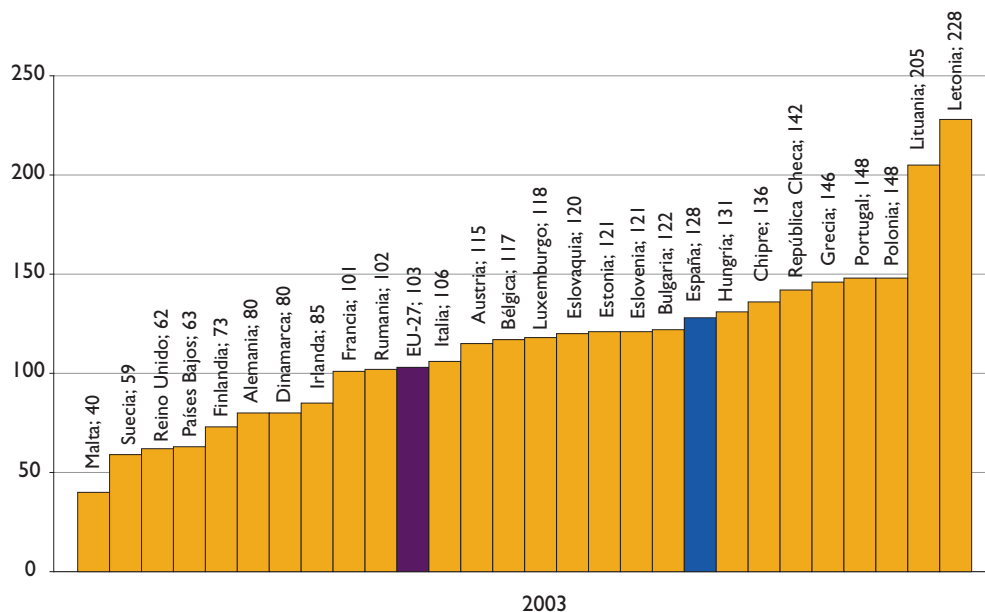
En el caso de España las tasas han evolucionado de forma que en el año 2001 ocupaba el puesto 18 dentro de los 27 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa de 136 muertos por millón de habitantes y en el 2010 esta tasa bajó hasta los 54 muertos por millón de habitantes, ocupando el puesto número 9, por debajo de la media europea (62).

Muertos por millón de población



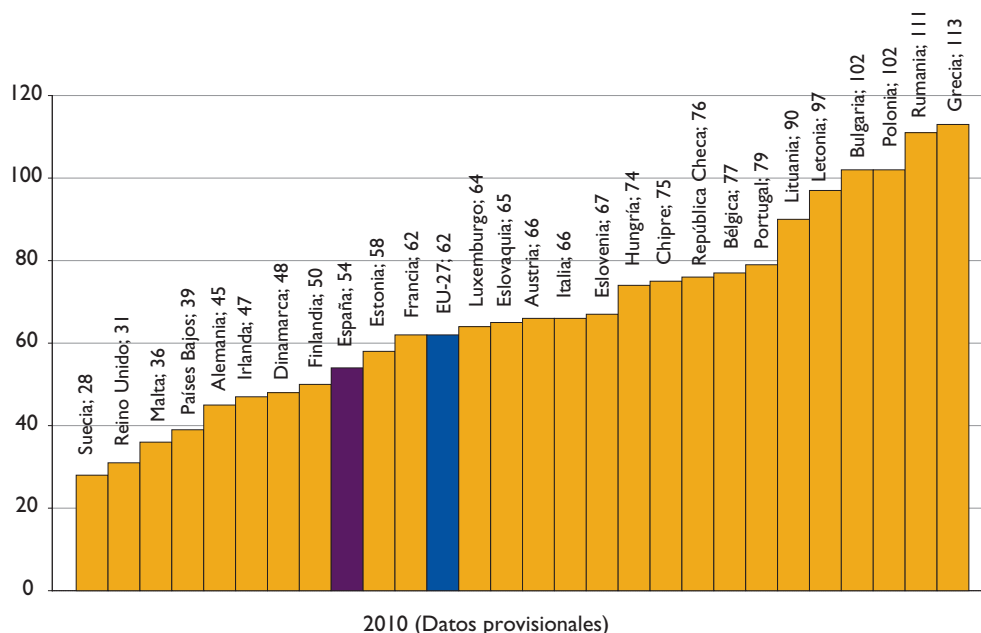
Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN).

Muertos por millón de población



Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN).

Muertos por millón de población



Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN).

La evolución

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), no ha sido alcanzado. El descenso de fallecidos en este período ha sido del 43%, pasando de 54.302 a 31.033 fallecidos.

Si desagregamos por países, vemos que 8 países han cumplido el objetivo de reducir en un 50% el número de fallecidos en sus respectivos territorios. Estos son: Estonia, Letonia, Lituania, España, Suecia, Luxemburgo, Francia y Eslovenia.

En cifras absolutas la contribución al objetivo global de la UE también es diferente: los países que han aportado un descenso de más de 3.000 fallecidos han sido Francia, Alemania, Italia y España.

	2001	2003	2010	Diferencias	2010/2001 (%)	2010/2003 (%)
Alemania	6.977	6.613	3.657	-3.320	-48%	-45%
Austria	958	931	552	-406	-42%	-41%
Bélgica	1.486	1.214	840	-646	-43%	-31%
Bulgaria	1.011	960	775	-236	-23%	-19%
República Checa	1.333	1.447	802	-531	-40%	-45%
Chipre	98	97	60	-38	-39%	-38%
Dinamarca	431	432	265	-166	-39%	-39%
Eslovaquia	614	645	353	-261	-43%	-45%
Eslovenia	278	242	138	-140	-50%	-43%
España	5.517	5.400	2.478	-3.039	-55%	-54%
Estonia	199	164	78	-121	-61%	-52%
Finlandia	433	379	270	-163	-38%	-29%
Francia	8.162	6.058	3.992	-4.170	-51%	-34%
Grecia	1.880	1.605	1.281	-599	-32%	-20%
Hungría	1.239	1.326	739	-500	-40%	-44%
Irlanda	412	337	212	-200	-49%	-37%
Italia	7.096	6.563	3.998	-3.098	-44%	-39%
Letonia	558	532	218	-340	-61%	-59%
Lituania	706	709	300	-406	-58%	-58%
Luxemburgo	70	53	32	-38	-54%	-40%
Malta	16	16	15	-1	-6%	-6%
Países Bajos	993	1.028	640	-353	-36%	-38%
Polonia	5.534	5.642	3.907	-1.627	-29%	-31%
Portugal	1.670	1.542	845	-825	-49%	-45%
Reino Unido	3.598	3.658	1.943	-1.655	-46%	-47%
Rumania	2.450	2.229	2.377	-73	-3%	7%
Suecia	583	529	266	-317	-54%	-50%
EU-27	54.302	50.351	31.033	-23.269	-43%	-38%

Fuente: CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE). 2010 Datos provisionales.

8

Las Comunidades Autónomas

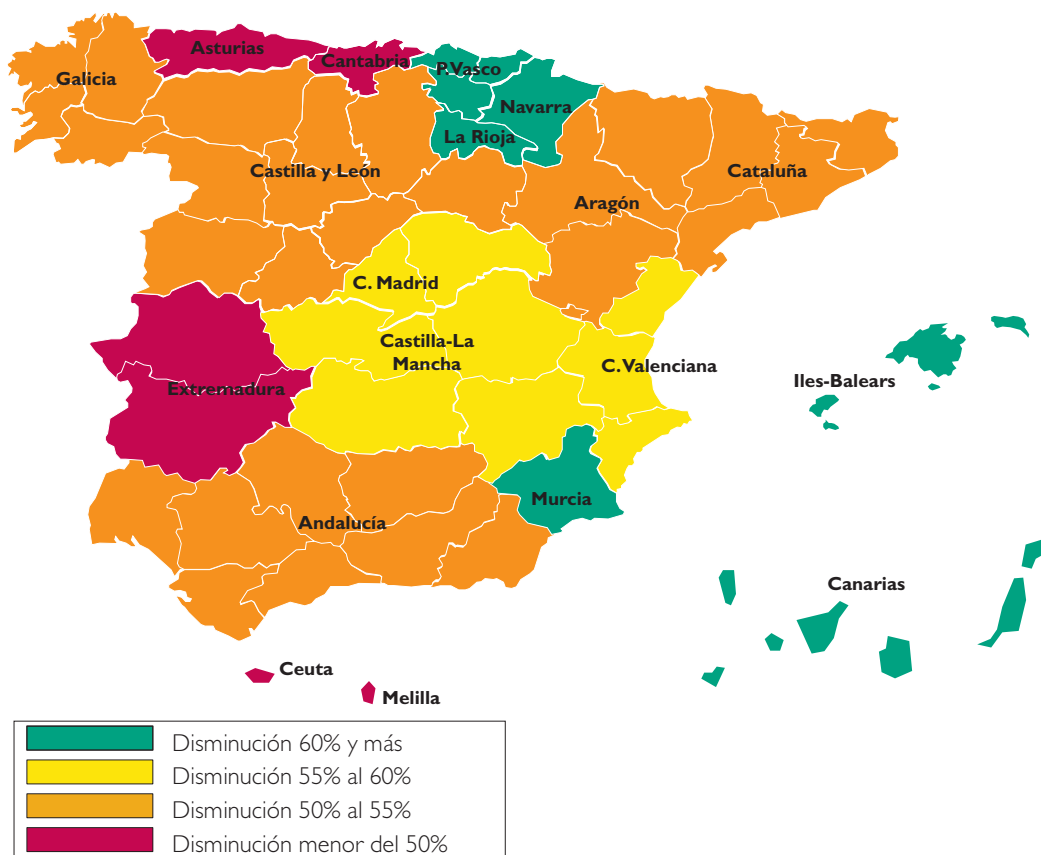
51

Se observa que, año tras año, el número de fallecidos en accidente de tráfico ha venido experimentando descensos en prácticamente todas las Comunidades. Puntualmente en alguna de ellas se incrementan estas cifras con respecto al año anterior para decrecer al año siguiente.

Muertos TOTAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Andalucía	869	818	859	830	759	737	650	522	449	399	-11%	-54%	-54%
Aragón	229	223	276	224	214	181	179	153	122	108	-11%	-61%	-53%
Principado de Asturias	97	120	148	108	105	93	75	59	57	64	12%	-57%	-34%
Illes Balears	170	125	140	137	131	117	120	82	56	63	13%	-55%	-63%
Canarias	193	176	178	165	157	119	123	85	72	76	6%	-57%	-61%
Cantabria	52	69	55	43	32	48	39	25	30	28	-7%	-49%	-46%
Castilla-La Mancha	382	365	401	299	354	342	288	234	195	172	-12%	-57%	-55%
Castilla y León	599	602	518	469	440	419	385	318	270	286	6%	-45%	-52%
Cataluña	817	813	769	674	647	569	523	450	417	391	-6%	-49%	-52%
Extremadura	159	165	157	176	118	126	127	107	95	85	-11%	-46%	-47%
Galicia	473	456	450	366	355	360	331	266	246	237	-4%	-47%	-50%
Madrid	385	366	358	300	274	269	281	201	194	157	-19%	-56%	-59%
Región de Murcia	187	158	173	168	166	140	133	93	88	61	-31%	-65%	-67%
Comunidad Foral de Navarra	106	91	83	83	83	50	42	48	39	39	0%	-53%	-63%
La Rioja	70	54	60	69	51	41	51	30	34	22	-35%	-63%	-69%
Comunidad Valenciana	512	517	538	471	441	378	385	323	263	213	-19%	-60%	-58%
País Vasco	214	223	234	156	110	110	90	102	83	75	-10%	-68%	-65%
Ceuta y Melilla	3	6	2	3	5	5	1	2	4	2	-50%	0%	-33%
Total	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	-9%	-54%	-55%

En el año 2010, con respecto al 2001, la cifra de fallecidos ha descendido en todas las comunidades, siendo más grande éste en La Rioja, Región de Murcia y País Vasco.

Diferencia porcentual en la cifra de fallecidos 2009/2001



En CARRETERA, la evolución entre el año 2001 y 2010 del número de fallecidos en accidentes de tráfico ha disminuido en todas las CCAA, siendo esta disminución de más del 65% en la Región de Murcia, La Rioja y País Vasco. En el lado contrario, en el Principado de Asturias y Cantabria los descensos han sido inferiores al 50%.

Muertos CARRETERA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Andalucía	752	704	751	684	649	632	551	440	374	327	-13%	-56%	-57%
Aragón	192	194	238	186	177	161	153	128	99	83	-16%	-65%	-57%
Principado de Asturias	77	103	123	88	84	72	56	51	48	52	8%	-58%	-32%
Illes Balears	133	95	108	114	104	89	90	66	47	51	9%	-53%	-62%
Canarias	139	147	155	124	129	101	105	66	58	53	-9%	-66%	-62%
Cantabria	43	57	44	39	26	45	36	23	26	22	-15%	-50%	-49%
Castilla-La Mancha	351	339	367	275	321	304	265	212	173	156	-10%	-57%	-56%
Castilla y León	515	514	445	393	369	348	343	264	222	233	5%	-48%	-55%
Cataluña	607	610	570	479	444	400	360	319	298	271	-9%	-52%	-55%
Extremadura	149	142	143	150	105	102	105	92	74	71	-4%	-50%	-52%
Galicia	410	399	393	320	321	301	290	218	206	201	-2%	-49%	-51%
Madrid	243	233	236	203	200	195	170	116	116	90	-22%	-62%	-63%
Región de Murcia	161	137	144	137	144	107	109	76	74	54	-27%	-63%	-66%
Comunidad Foral de Navarra	90	85	75	68	80	45	38	37	35	33	-6%	-56%	-63%
La Rioja	58	47	47	61	42	34	40	28	31	17	-45%	-64%	-71%
Comunidad Valenciana	437	445	448	402	359	329	293	251	189	157	-17%	-65%	-64%
País Vasco	186	184	193	118	98	102	78	79	60	57	-5%	-70%	-69%
Ceuta y Melilla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4.543	4.435	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	-9%	-57%	-58%

En ZONA URBANA, con respecto al año 2001, en 2010 sólo se han incrementado los muertos en accidentes de tráfico en Extremadura. El resto de Comunidades presentan descensos que van desde el 25% de la Comunidad Valenciana hasta el 73% de descenso en la Región de Murcia.

Muertos ZONA URBANA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	2010/ 2003	2010/ 2001
Andalucía	117	114	108	146	110	105	99	82	75	72	-4%	-33%	-38%
Aragón	37	29	38	38	37	20	26	25	23	25	9%	-34%	-32%
Principado de Asturias	20	17	25	20	21	21	19	8	9	12	33%	-52%	-40%
Illes Balears	37	30	32	23	27	28	30	16	9	12	33%	-63%	-68%
Canarias	54	29	23	41	28	18	18	19	14	23	64%	0%	-57%
Cantabria	9	12	11	4	6	3	3	2	4	6	50%	-45%	-33%
Castilla-La Mancha	31	26	34	24	33	38	23	22	22	16	-27%	-53%	-48%
Castilla y León	84	88	73	76	71	71	42	54	48	53	10%	-27%	-37%
Cataluña	210	203	199	195	203	169	163	131	119	120	1%	-40%	-43%
Extremadura	10	23	14	26	13	24	22	15	21	14	-33%	0%	40%
Galicia	63	57	57	46	34	59	41	48	40	36	-10%	-37%	-43%
Madrid	142	133	122	97	74	74	111	85	78	67	-14%	-45%	-53%
Región de Murcia	26	21	29	31	22	33	24	17	14	7	-50%	-76%	-73%
Comunidad Foral de Navarra	16	6	8	15	3	5	4	11	4	6	50%	-25%	-63%
La Rioja	12	7	13	8	9	7	11	2	3	5	67%	-62%	-58%
Comunidad Valenciana	75	72	90	69	82	49	92	72	74	56	-24%	-38%	-25%
País Vasco	28	39	41	38	12	8	12	23	23	18	-22%	-56%	-36%
Ceuta y Melilla	3	6	2	3	5	5	1	2	4	2	-50%	0%	-33%
Total	974	912	919	900	790	737	741	634	584	550	-6%	-40%	-44%



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid