

Las principales cifras
de la

Siniestralidad Vial

España 2014



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Edita: Dirección General de Tráfico

NIPO: 128-15-069-X

ISSN: 2445-0219

Depósito Legal: M-40612-2004

Fotografía: Dirección General de Tráfico

Imprime: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

En esta publicación se ha utilizado papel reciclado libre de cloro de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública.

7	Presentación
9	Resumen ejecutivo
15	Progreso de los indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020
17	I. LAS CIFRAS DEL 2014
17	1. Los accidentes de tráfico con víctimas en 2014
21	2. La evolución
	Evolución desde 1960 a 2014
	Evolución de los principales indicadores 2005-2014
	Datos Generales
	Parque de automóviles
	Censo de conductores
	Red viaria
	Volumen de tráfico
35	3. El lugar del accidente con víctimas
	Las vías interurbanas
	Puntos Negros
	Las vías urbanas
	Datos municipales
	Las comunidades autónomas y las provincias
67	4. El componente temporal de los accidentes con víctimas
	Los meses
	Los días de la semana
	Las horas del día
	La luminosidad
75	5. El tipo de accidente con víctimas
79	6. Las víctimas
	El sexo y la edad
	Los niños
	Los jóvenes
	Las personas mayores

Los conductores
Los peatones

- 125** 7. Los vehículos implicados en los accidentes con víctimas
- Usuarios de bicicletas
 - Usuarios de ciclomotores
 - Usuarios de motocicletas
 - Usuarios de turismos
 - Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros
 - Los usuarios de furgonetas
 - Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)
 - Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)
 - Los usuarios de autobuses

- 147** 8. Otros factores concurrentes
- La velocidad
 - El alcohol y las drogas
 - Prevalencia de consumo de sustancias en conductores
 - Presencia de sustancias psicoactivas en conductores y peatones fallecidos en accidente de tráfico
 - Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)
 - Alcohol
 - Drogas
 - La distracción
 - El cinturón de seguridad y el casco
 - Las motocicletas
 - Los ciclomotores
 - Los turismos y las furgonetas
 - Otros comportamientos de riesgo
 - La reincidencia
 - La antigüedad del vehículo
 - La inspección técnica del vehículo

- 171** 9. El contexto europeo
- Situación de España
 - La evolución

175 II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD

- 175** 1. Pirámide de las lesiones relacionadas con el tráfico

- 177** 2. Mortalidad por lesiones relacionadas con el tráfico y otras causas

- 181** 3. Años potenciales de vida perdidos (APVP)

-
- 183** 4. Lesiones relacionadas con el tráfico
Morbilidad Hospitalaria
Matriz de Barell
- 191** 5. Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)
- 197** 6. El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

201 ANEXOS

201 Anexo I. Relación de puntos negros. Año 2014

216 Anexo II. Cobertura de la información en vías urbanas

222 Anexo III. Notas metodológicas
Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe
Definición de los principales indicadores
Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días
Metodología utilizada para la obtención de altas hospitalarias por tráfico y MAIS 3+

227 Índice de tablas

235 Índice de figuras



Aunque desde el año 1960 la Dirección General de Tráfico ha venido publicando el Anuario Estadístico de Accidentes, fue a partir del año 2003 cuando se inició la publicación de “Las principales cifras de la siniestralidad vial” con el convencimiento de que la divulgación de la información sobre accidentes de tráfico y las consecuencias de los mismos, no solo son un ejercicio de transparencia, sino también, un instrumento esencial para la toma de decisiones encaminadas a lograr el objetivo de cero lesionados y cero fallecidos por accidentes de tráfico.

En este informe que se presenta del año 2014, hay algunos aspectos que de manera especial quiero señalar. Por una parte, se ha producido una estabilización de la tendencia descendente, que venía observándose desde el año 2003, en el número de fallecidos. Diferentes factores han podido interactuar para dar lugar a esta situación en nuestro país y sin lugar a dudas, entre ellos estaría el envejecimiento del parque de automóviles y un incremento de la movilidad. Este hecho no ha sido exclusivo de nuestro país, ya que también en 2014 ha habido cambios importantes en otros países de la Unión Europea, así se han observado aumentos en el número de fallecidos en Suecia (4%), Francia (4%), Irlanda (3%), Reino Unido (2%) y Alemania (1%).

España continúa presentando una cifra de accidentalidad muy por debajo de la media Europea, y sigue encontrándose entre los países que, gracias a sus políticas públicas de intervención, tienen una de las mejores situaciones respecto a la accidentalidad por tráfico. En 2014, España ha sido el sexto país con menor número de fallecidos por población. Así mismo, España ha presentado cifras inferiores a otros países con importantes niveles de desarrollo como Estados Unidos, Japón y Australia. La constatación de esta realidad es un estímulo para seguir implementando acciones que nos hagan de nuevo avanzar en la reducción del número de víctimas como se había venido haciendo hasta ahora, hasta conseguir el objetivo de cero víctimas.

También en 2014 se han abordado aspectos como la profundización en el conocimiento de la accidentalidad en vías urbanas, y se ha avanzado en la mejora de la calidad de nuestro sistema de información, en especial la mejora de la exhaustividad en la notificación de accidentes ocurridos en el ámbito municipal. Este es el segundo año, en el que se publica en nuestra página web, una ficha de situación en relación a la siniestralidad por tráfico de cada uno de los municipios españoles. Una ficha individualizada que incluye información, no solo sobre la siniestralidad, sino también sobre la antigüedad del parque automovilístico, las sanciones con detracción de puntos impuestas a los conductores en el ámbito municipal y los vehículos que no han pasado la inspección técnica (ITV).

En la elaboración de este informe se ha seguido contando con la colaboración estrecha de las dos Comunidades Autónomas con competencias en materia de vigilancia del tráfico: País Vasco y Cataluña, así como de los Ayuntamientos con policías propias. También hemos contado con la colaboración del Instituto Nacional de Estadística para determinar los fallecidos a 30 días; el Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad

para obtener la información sobre el número de víctimas que han requerido ingreso hospitalario, así como de sus características y gravedad de las lesiones, con el Ministerio de Fomento para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad y con el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Aprovecho este prólogo para agradecer a todas estas instituciones su colaboración y las facilidades que nos han dado para contar con la información disponible que tenían consolidada.

Confío en que no pase desapercibido el hecho de que hemos seguido realizando un esfuerzo para profundizar en el conocimiento de la exposición al tráfico, incluyendo por primera vez en nuestra historia datos de vehículos-kilómetros derivados de las estaciones de ITV.

Los hallazgos contenidos en este informe son un nuevo motivo de reflexión, especialmente por los cambios detectados en nuestro país y a nivel europeo de las tendencias en la mortalidad, y les aseguro que todo nuestro esfuerzo se centra en identificar e implementar aquellas medidas que reduzcan la siniestralidad por tráfico de nuestra población.

Deseo, por último, en este documento dar las gracias a todas las personas que hacen posible la elaboración del mismo, y especialmente a las policías, a los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de manera extensiva a todos los profesionales implicados en el mismo.

María Seguí Gómez
Directora General de Tráfico

Resumen ejecutivo

La mayoría de los accidentes de tráfico que se producen anualmente en nuestro país ocasionan únicamente daños materiales originando importantes pérdidas económicas. Sin embargo, por su trascendencia para la salud de la población lo que resulta fundamental es conocer el número de accidentes con alguna víctima, las características en relación a la gravedad de las lesiones y los factores que desencadenan los accidentes.

Durante el año 2014, las diferentes policías notificaron 91.570 **accidentes con víctimas**. Estos accidentes ocasionaron 1.688 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 9.578 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 117.058 resultaron heridos no hospitalizados, según fuentes policiales. Estas cifras, aun siendo elevadas, han supuesto una estabilización con respecto al año anterior en el número de fallecidos (0%) y una reducción del número de heridos hospitalizados (-5%) y un aumento en los accidentes con víctimas y en el número de heridos no hospitalizados (2%). Aunque como ya venimos haciendo desde hace varios años, también hemos identificado otras fuentes de datos para mejor caracterizar la carga que los accidentes de tráfico suponen para nuestra población.

El parque de automóviles ha crecido más de 4 millones en el último decenio en todas las categorías de vehículos, y los turismos representan el 68% del mismo. En el año 2014 se observa una estabilización del parque en relación al año anterior; con la excepción de las motocicletas que han aumentado un 3% y el descenso de los ciclomotores (-2%) y camiones y furgonetas (-1%). La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 11,4 de los camiones y furgonetas, siendo la antigüedad media para los turismos de 10,2 años y de 9,4 para las motocicletas.

El censo de conductores en el año 2014 con respecto al año anterior ha descendido un 1%, siendo la tasa de conductores por 1000 habitantes con edad habilitada para conducir de 665. Se sigue observando un envejecimiento paulatino de la población con permiso de conducir; que avanza en paralelo al envejecimiento de la población, el 13,6% de los conductores tienen 65 o más años. Los conductores que cuentan con un permiso inferior a cinco años han pasado del 24% en el 2008 al 17% en el año 2014.

Respecto a **los fallecidos**, destacar que el 76% eran varones, el 59% tenían 45 años de edad o más, el 43% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 74% tuvo un accidente en vía interurbana y en concreto, un 57% de los accidentes se produjo en vías convencionales. El 62% de los fallecidos eran conductores y el 20% peatones. El 76% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedieron en días laborables y, en un 63% de estos, el accidente fue entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde. El 32% de las víctimas mortales fallecieron en un accidente por una salida de la vía. En 2014, los fallecidos en accidentes de tráfico en España se distribuyeron de manera uniforme a lo largo de los días, semanas y meses. El número medio diario de fallecidos fue de 4,6 y en concreto la media fue de 3,4 fallecidos en vías interurbanas y 1,2 en vías urbanas, cifras idénticas a las observadas en el año 2013.

En el año 2014 han fallecido 8 personas más que en el año anterior; lo que supone un 0% más que en el año 2013. Es importante señalar que las variaciones no han sido homogéneas, han descendido los fallecidos peatones un 11%, un 5% los usuarios de motocicletas y un 2% los usuarios de ciclomotores, han aumentado los fallecidos en vehículos de mercancías un 44%, en turismos un 1%, y en bicicletas y autobuses. Este año han fallecido 6 personas más en bicicleta y 15 usuarios de autobuses al comparar con el año anterior: Por edades, disminuyen en todos los grupos con la excepción del grupo de edad de 45 a 54 que aumenta un 19%, de 55 a 64 que aumenta un 7% y de 85 y más en el que fallecen 9 personas más que el año anterior.

Según **el lugar del accidente**, en el año 2014 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 7 comunidades autónomas: Principado de Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad de Madrid, La Rioja y País Vasco, en una comunidad autónoma, Cataluña, no se ha producido ningún cambio y en 9 el número de víctimas mortales ha aumentado: Andalucía, Aragón, Illes Balears, Canarias, Extremadura, Galicia, Región de Murcia, Comunidad Foral de Navarra y Comunitat Valenciana. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla no han tenido ninguna víctima mortal.

El 26% de los fallecidos se produjeron en vías urbanas, un 2% menos que el año anterior. Por tamaño del municipio se observa que el 28% de los fallecidos se producen en municipios con una población entre 100.001 y 500.000 habitantes, el 17% en los dos municipios con más de 1.000.000 de habitantes y el 37% en municipios menores de 60.001 habitantes.

En 2014 España ocupó la sexta posición en el ranking de tasas de víctimas mortales con un valor de 36 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 51 fallecidos por millón de habitantes y también por debajo de la tasa objetivo en relación a los fallecidos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

En los **heridos hospitalizados** informados por las policías, hay que resaltar que el 70% eran varones, el 53% tenían menos de 45 años, el 31% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 34% como usuarios de motocicleta o ciclomotor y el 20% como peatón. El 50% tuvo un accidente en vía interurbana y, en concreto, un 40% lo tuvo en vías secundarias. Un 50% de los heridos hospitalizados se ocasionaron en vías urbanas. El 69% de los accidentes con heridos hospitalizados sucedieron en días laborables.

En 2014, el número total de heridos hospitalizados ha descendido un 5%, la excepción han sido los grupos de edad de 45 a 54 años y de 65 a 74, en donde se observa un aumento del 8% y 6% respectivamente.

Los **heridos no hospitalizados** han aumentado un 2% respecto al año anterior, ocasionándose el 58% en el ámbito urbano. Los heridos no hospitalizados aumentaron un 8% en zona urbana y descendieron un 5% en interurbana.

En el año 2014 fallecieron 37 **niños** de 0 a 14 años por accidente de tráfico, hubo 9 fallecidos menos que el año 2013. En vías interurbanas fallecieron 25 niños y 12 en vías urbanas. De los 37 fallecidos, 23 eran pasajeros, 13 peatones y 1 conductor. Fallecieron como pasajeros 22 niños en vías interurbanas y como peatón 10 en vías urbanas.

En este año se hospitalizaron a 351 niños por un accidente de tráfico, cifra inferior a la observada el año anterior; 373 niños hospitalizados. Del total de niños hospitalizados el 66% tuvo el accidente en vía urbana y el 56% era un peatón.

En relación al uso de sistemas de retención infantil, en niños menores de 12 años que viajaban en turismos y furgonetas, 2 de los 14 niños fallecidos no los utilizaban, ni tampoco los usaban 9 de los 82 heridos hospitalizados, ni 107 de los 2.724 heridos no hospitalizados.

Los **mayores** de 65 han mantenido una tasa semejante a la del año anterior, habiendo fallecido 5 personas menos de este grupo de edad. Los mayores se vieron implicados en 10.344 accidentes en los que fallecieron 477 de ellos, 1.571 resultaron heridos hospitalizados y 9.770 heridos no hospitalizados. Las personas

mayores han contribuido porcentualmente al 11% de los accidentes con víctimas, siendo el 28% de los fallecidos, el 16% de los heridos hospitalizados y el 8% del total de heridos no hospitalizados. Este colectivo supone el 18% de la población española y el 14% del censo de conductores. El 45% de los fallecidos eran conductores, el 37% peatones y el 18% pasajeros.

Los **usuarios de bicicletas** se vieron implicados en 6.890 accidentes en los que fallecieron 75 ciclistas (6 fallecidos más que el año anterior) y resultaron heridos hospitalizados 670 (4% más que el año anterior) y 5.887 no hospitalizados (23% más que el año anterior). El 72% de los accidentes tuvieron lugar en vías urbanas. En estas vías se produjeron el 71% del total de los heridos no hospitalizados y el 53% de los heridos hospitalizados. Sin embargo fue en las vías interurbanas donde se produjo el mayor número de fallecidos con 54. En el año 2014, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta las cifras más elevadas de víctimas mortales en bicicleta, seguido del grupo de 35 a 44 años. En este último grupo de edad es en el que se han producido más heridos hospitalizados (20%) y no hospitalizados (21%).

Los accidentes ocurridos en los **puntos negros** suman el 8,5% del total en vías interurbanas, por lo que resulta fundamental la localización de los mismos para detectar las causas y aplicar posibles soluciones. El número de fallecidos en estos puntos se ha reducido pasando de 44 fallecidos en el año 2012 a 32 fallecidos en el 2013 y 24 fallecidos en el 2014.

Respecto del análisis de los **factores que inciden en la seguridad**, cabe destacar que la **velocidad** inadecuada estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas y que este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso especial de los accidentes con víctimas mortales se observa que este factor estuvo presente en el 21% de los accidentes.

En el año 2014 el total de denuncias de la DGT¹ fue de 4.259.659. De estas el 58% estaban vinculadas a la velocidad, 2.456.240. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.

Conducir después del consumo de **sustancias psicoactivas** es, desafortunadamente, un hecho frecuente en España, el 12% de los españoles que conducen turismo han consumido alguna droga de comercio ilegal y/o alcohol, antes de conducir.

El 39% de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo el alcohol en el 67% de los casos, drogas de comercio ilegal en el 34% y psicofármacos en el 27%, según el informe del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Este informe también determina que el 40% de los peatones presentaron resultados positivos a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol.

La **distracción** aparece como un factor concurrente en un 30% de los accidentes con víctimas, siendo esta proporción del 36% en las vías interurbanas y 26% en las urbanas. Uno de los motivos que produce la distracción es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2014 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formuló 135.852 denuncias por utilización del teléfono móvil, un 7% más que en el año 2013.

Las **infracciones**, en el año 2014, al menos el 44% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción, un 3% menor que el observado el año anterior. En vía urbana, este porcentaje fue del 56%, un 6% menor que el año anterior.

Al comparar los infractores e infractores reincidentes en población general y en conductores implicados en un accidente, se observa una proporción mayor de infractores e infractores reincidentes en los conductores implicados en accidentes, siendo esta del 11%.

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

El **cinturón de seguridad y el casco**. El 23% de los fallecidos y el 9% de los heridos hospitalizados usuarios de turismo y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad en las vías interurbanas y tampoco lo utilizaban 23 fallecidos de los 76 que murieron en vías urbanas y 17% de los heridos hospitalizados en estas vías.

Los usuarios de motocicleta fallecidos en vías interurbanas no utilizaban el casco en el 3% de los casos y en las vías urbanas este porcentaje se triplica llegando a 10 de 99 fallecidos. En cuanto al casco y ciclomotor, todos los fallecidos usaban casco en vías interurbanas y un fallecido no lo utilizaba en vías urbanas.

En el año 2014 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de automóviles de los últimos años. La **antigüedad del vehículo** supone un factor de riesgo al carecer este de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso. Al igual que lo observado en el año 2013, el riesgo de fallecer o resultar herido hospitalizado se multiplica por dos al comparar los accidentes ocurridos en vehículos de menos de 5 años de antigüedad con vehículos de 15 a 19 años de antigüedad. La tasa de fallecidos y de heridos hospitalizados muestra una correlación positiva con la antigüedad del turismo.

Los **años potenciales de vida perdidos por accidente** de tráfico (APVP). Los accidentes de tráfico en el año 2013, hicieron que se perdiesen 41.343 años de vida en los hombres y 11.015 en las mujeres. En relación al año anterior, se observa una disminución del 11,6% en los varones y una estabilización en las mujeres. Si se considera el valor promedio de APVP, los accidentes de tráfico son la tercera causa de fallecimiento en los varones con un valor de 34 años y la cuarta causa de fallecimiento para las mujeres con un promedio de 32 años de APVP.

Como se ha mencionado al principio de este resumen, la información proporcionada por las policías ha de ser complementada con **fuentes sanitarias** ya que recogen por un lado los heridos hospitalizados en accidentes de tráfico que no han sido informados por las policías y, por otro, la información de las lesiones de las víctimas en accidentes de tráfico.

Las distintas fuentes de información reflejan diferencias en la **relación entre fallecidos y heridos**. En 2014, según fuentes policiales, por cada fallecido hubo 6 heridos hospitalizados y 69 heridos no hospitalizados, considerando herido hospitalizado a aquella persona que requirió ingreso hospitalario superior a 24 horas. Por otro lado, la consulta de los últimos datos de información sanitaria disponibles, año 2013, indican que por cada fallecido por lesiones resultantes de un accidente de tráfico, hubo al menos 12 personas que requirieron ingreso hospitalario y 283 que requirieron asistencia en urgencias o ambulatoria.

Los **costes directos e indirectos** asociados con estos accidentes y el resultado de los mismos, fallecidos o heridos, se estiman en el año 2014 en unos 5.205 millones de euros, pero si se exploran otros sistemas de información estos podrían ser de 9.688 millones, lo que supondría el 1% del Producto Interior Bruto de España para el año 2014.

En el año 2013 se dieron de **alta en los hospitales** españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 20.525 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Estas personas presentaron un total de 52.045 lesiones, lo que supone una media de 2,5 lesiones por persona. El 77% de los fallecimientos por tráfico se produjeron en el lugar del accidente o en los servicios de urgencias antes de que transcurriera el tiempo necesario para dar lugar a un ingreso hospitalario; por lo tanto los datos procedentes de los hospitales recogen únicamente una parte limitada de la mortalidad por accidente de tráfico. Si se excluye del análisis los fallecidos tras el ingreso, el número de personas dadas de alta fue de 20.103, con 49.956 lesiones y una media de 2,5 lesiones por persona.

Las lesiones más frecuentes y su localización son muy diferentes, al estudiar fallecidos o heridos.

Para las altas hospitalarias, excluyendo fallecidos, nos encontramos que las fracturas son las lesiones que se producen con mayor frecuencia tras un accidente de tráfico, el 54% de las lesiones son fracturas, seguidas de las lesiones internas, el 17%. En las altas hospitalarias en donde el motivo del alta fue fallecimiento, también se

observa que las fracturas son la causa de lesión más frecuente, el 52%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran también una frecuencia muy elevada, el 31%, lo que pone de manifiesto la necesidad de priorizar en la prevención de lesiones.

En relación a la localización se observa que en los fallecidos el 21% fueron lesiones cerebrales, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción fue del 10%.

Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+). El nuevo acuerdo de la Unión Europea, para homogeneizar la definición de herido grave, modifica sustancialmente las cifras de heridos graves, ya que identifica al grupo de pacientes lesionados hospitalizados cuyas heridas son de una especial gravedad (MAIS 3+). El número de heridos graves en 2013 en base a la definición, MAIS 3+, fue de 6.613. Por edades, los mayores de 85 han presentado lesiones más graves, el 54% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 44% y de 65 a 74 con el 41%. Según el sexo, el 30% de las mujeres y el 34% de los varones presentaron un MAIS 3+. La utilización del MAIS 3+ presenta un amplio consenso internacional en la obtención de una definición común de herido grave y permite comparar entre diferentes países, siendo España uno de los países pioneros en obtener datos aplicando dicha definición.

Progreso de los indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

15

Los objetivos de mejora de la seguridad vial en nuestro país se plasmaron en la “Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020”, aprobada por Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, que incluye la concreción de 13 retos. La siguiente tabla muestra los correspondientes indicadores, su valor en el año base, 2009, su valor en el año final, 2020, en el año de referencia de esta publicación, 2014 y en el año inmediatamente anterior, 2013.

Tabla 1. Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.
España, 2009, 2013, 2014, 2020

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2013	Cifra 2014	Cifra objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59	36	36	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35% ²	13.923	10.086	9.574	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil ³	12	4	2	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	345	360	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	182	213	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	349	310	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,5	1,6	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	72	71	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves de usuarios de motocicleta	3.473	2.811	2.870	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	285	277	364
11. 30% menos de fallecidos <i>in itinere</i>	170	100	99	119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l	6,7%	4,1%	No disponible. Estudio bienal	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv. 90) 16,4% (conv. 100)	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv. 90) 8,2% (conv. 100)

² En los indicadores 2, 4 y 9, se entiende por herido grave toda persona herida en un accidente de circulación cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

³ Niños de menos de 12 años.

I. LAS CIFRAS DEL 2014

1

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2014

17

El número de accidentes de tráfico con víctimas ha aumentado un 2% en el año 2014 al compararlo con el año anterior. En los últimos tres años se ha producido un aumento paulatino de los accidentes de tráfico con víctimas, aumento que ha ido en paralelo al aumento de los heridos no hospitalizados. En el año 2014 el incremento de los heridos no hospitalizados fue también del 2%. La mejora en la notificación en el ámbito urbano es probablemente el factor que ha ocasionado el aumento en ambos indicadores, puesto que en vías interurbanas se redujeron un 6% los accidentes con víctimas y un 5% los heridos no hospitalizados, mientras que en vías urbanas aumentaron un 8% tanto los accidentes con víctimas como los heridos no hospitalizados.

Respecto a las víctimas de mayor gravedad, ha habido 8 fallecidos más que en el año anterior y 512 heridos hospitalizados menos, lo que ha supuesto un descenso del 5%. En vías interurbanas, la evolución ha sido de un aumento del 1% de los fallecidos y una reducción del 7% de los heridos hospitalizados. Por su parte, en vías urbanas se han producido descensos del número de fallecidos y heridos hospitalizados del 2% y 3%, respectivamente.

Atendiendo al número de fallecidos, hay ciertos aspectos destacables. En primer lugar, una evolución diferente en días laborables —reducción del 4%— y fines de semana —aumento del 9%—. Respecto al modo de desplazamiento, ha habido un aumento del 44% del número de fallecidos en vehículos de mercancías. En el lado opuesto, los fallecidos en motocicleta descendieron un 5%, y el número de peatones fallecidos un 11%. En cuanto a la edad de los fallecidos, los mayores aumentos se observan en los grupos de 45 a 54 años (19%) y 55 a 64 años (7%), mientras que las mayores reducciones se producen en los grupos de 15 a 24 y 65 a 74 (6%) y en el grupo de 25 a 34 (13%).

Aunque la mayoría de accidentes con víctimas y heridos no hospitalizados ocurren en vías urbanas, el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados se presentan en carreteras convencionales. El 76% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose el 66% de los fallecidos. En cuanto al tipo de accidente, aunque las colisiones laterales, traseras y múltiples suponen más de la mitad de los accidentes, son las salidas de la vía las que provocan un mayor porcentaje de fallecidos. A pesar de que en el 77% de los accidentes con víctimas está implicado un turismo, los fallecidos en este tipo de vehículo suponen el 43% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, están implicados en un 13% de accidentes con víctimas pero alcanzan el 20% del total de fallecidos. Le siguen las motocicletas, implicadas en el 24% de los accidentes con el 17% de fallecidos. En relación a la edad se observa que el 18% de los fallecidos tenían una edad comprendida entre 45 y 54 años y una edad media de 51 años. En el 69% de los accidentes con víctimas estaba implicado al menos un varón.

Tabla 2. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en 2014. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2014

	2014				Variación ¹ 2014/2013			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	91.570	1.688	9.574	117.058	2%	0%	-5%	2%
Localización								
Interurbana	35.147	1.247	4.834	48.693	-6%	1%	-7%	-5%
Autopista	2.369	64	263	3.391	-4%	1	-2%	-6%
Autovía	8.411	226	758	12.755	-3%	0%	-7%	-1%
Carretera Convencional	24.367	957	3.813	32.547	-7%	2%	-7%	-7%
Urbana	56.423	441	4.740	68.365	8%	-2%	-3%	8%
Travesía	1.443	43	205	1.807	88%	5	34%	108%
Calles	54.935	392	4.529	66.506	7%	-5%	-5%	7%
Autopista/autovía urbana ²	45	6	6	52	-	-	-	-
Días de la semana								
Laborables	69.566	1.114	6.628	87.394	2%	-4%	-6%	2%
Fin de semana	22.004	574	2.946	29.664	3%	9%	-3%	3%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	2.907	225	705	4.480	9%	1%	-10%	11%
Colisión lateral y frontolateral	24.797	204	1.957	32.713	-1%	-17%	-16%	-1%
Colisión trasera y múltiple	22.371	145	1.017	35.615	3%	-5%	-14%	3%
Salida de la vía	16.081	548	2.122	19.102	-2%	8%	-2%	-1%
Vuelco	2.375	17	197	2.420	-29%	-13	-55%	-27%
Atropello a peatón ³	11.724	310	1.786	11.121	6%	-11%	-6%	9%
Otro tipo	11.315	239	1.790	11.607	19%	39%	37%	12%
Medio de desplazamiento ⁴								
Bicicleta	6.890	75	670	5.887	18%	6	4%	23%
Ciclomotor	7.548	53	638	7.311	1%	-1	-22%	5%
Motocicleta	21.654	287	2.583	19.919	9%	-5%	3%	11%
Turismo	70.306	722	2.993	63.821	-2%	1%	-10%	-4%
Vehículo de mercancías	14.857	160	549	7.065	25%	44%	15%	27%
Autobús	1.951	26	124	1.685	7%	15	50	3%
Usuario ⁴								
Conductor	72.370	1.043	6.014	73.758	2%	3%	-5%	3%
Pasajero	23.579	309	1.658	32.675	-2%	7%	-1%	-1%
Peatón ²	12.033	336	1.902	10.625	4%	-11%	-7%	7%

	2014				Variación ¹ 2014/2013			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Edad⁴								
0-14	5.080	37	351	5.610	0%	-9	-14%	2%
15-24	17.441	154	1.356	20.169	2%	-6%	-3%	3%
25-34	24.992	211	1.607	26.974	0%	-13%	-12%	0%
35-44	23.680	277	1.770	24.261	3%	0%	-9%	4%
45-54	17.357	298	1.667	16.838	6%	19%	8%	6%
55-64	10.242	216	1.070	9.853	6%	7%	-2%	7%
65-74	6.036	188	808	5.713	10%	-6%	6%	12%
75-84	3.722	204	579	3.250	-3%	-1%	-14%	-1%
85 y más	1.045	85	184	807	3%	9	-1%	2%
Sexo⁴								
Hombre	63.166	1.290	6.663	68.276	1%	1%	-6%	1%
Mujer	41.411	398	2.897	48.389	4%	2%	-2%	5%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

² En el año 2014 se han incluido las autopistas y autovías urbanas como un valor nuevo en la catalogación de las vías urbanas.

³ Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

⁴ En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.

Tabla 3. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2014

	2014				Distribución porcentual 2014			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	91.570	1.688	9.574	117.058	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	35.147	1.247	4.834	48.693	38%	74%	50%	42%
Autopista	2.369	64	263	3.391	3%	4%	3%	3%
Autovía	8.411	226	758	12.755	9%	13%	8%	11%
Carretera Convencional	24.367	957	3.813	32.547	27%	57%	40%	28%
Urbana	56.423	441	4.740	68.365	62%	26%	50%	58%
Travesía	1.443	43	205	1.807	2%	3%	2%	2%
Calles	54.935	392	4.529	66.506	60%	23%	47%	57%
Autopista/autovía urbana ¹	45	6	6	52	0%	0%	0%	0%
Días de la semana								
Laborables	69.566	1.114	6.628	87.394	76%	66%	69%	75%
Fin de semana	22.004	574	2.946	29.664	24%	34%	31%	25%

	2014				Distribución porcentual 2014			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Tipo de accidente								
Colisión frontal	2.907	225	705	4.480	3%	13%	7%	4%
Colisión lateral y frontolateral	24.797	204	1.957	32.713	27%	12%	20%	28%
Colisión trasera y múltiple	22.371	145	1.017	35.615	24%	9%	11%	30%
Salida de la vía	16.081	548	2.122	19.102	18%	32%	22%	16%
Vuelco	2.375	17	197	2.420	3%	1%	2%	2%
Atropello a peatón ²	11.724	310	1.786	11.121	13%	18%	19%	10%
Otro tipo	11.315	239	1.790	11.607	12%	14%	19%	10%
Medio de desplazamiento ³								
Bicicleta	6.890	75	670	5.887	8%	4%	7%	5%
Ciclomotor	7.548	53	638	7.311	8%	3%	7%	6%
Motocicleta	21.654	287	2.583	19.919	24%	17%	27%	17%
Turismo	70.306	722	2.993	63.821	77%	43%	31%	55%
Vehículo de mercancías	14.857	160	549	7.065	16%	9%	6%	6%
Autobús	1.951	26	124	1.685	2%	2%	1%	1%
Usuario ³								
Conductor	72.370	1.043	6.014	73.758	79%	62%	63%	63%
Pasajero	23.579	309	1.658	32.675	26%	18%	17%	28%
Peatón ²	12.033	336	1.902	10.625	13%	20%	20%	9%
Edad ³								
0-14	5.080	37	351	5.610	6%	2%	4%	5%
15-24	17.441	154	1.356	20.169	19%	9%	14%	17%
25-34	24.992	211	1.607	26.974	27%	13%	17%	23%
35-44	23.680	277	1.770	24.261	26%	16%	18%	21%
45-54	17.357	298	1.667	16.838	19%	18%	17%	14%
55-64	10.242	216	1.070	9.853	11%	13%	11%	8%
65-74	6.036	188	808	5.713	7%	11%	8%	5%
75-84	3.722	204	579	3.250	4%	12%	6%	3%
85 y más	1.045	85	184	807	1%	5%	2%	1%
Sexo ³								
Hombre	63.166	1.290	6.663	68.276	69%	76%	70%	58%
Mujer	41.411	398	2.897	48.389	45%	24%	30%	41%

¹ En el año 2014 se han incluido las autopistas y autovías urbanas como un valor nuevo en la catalogación de las vías urbanas.

² Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

³ En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.

2

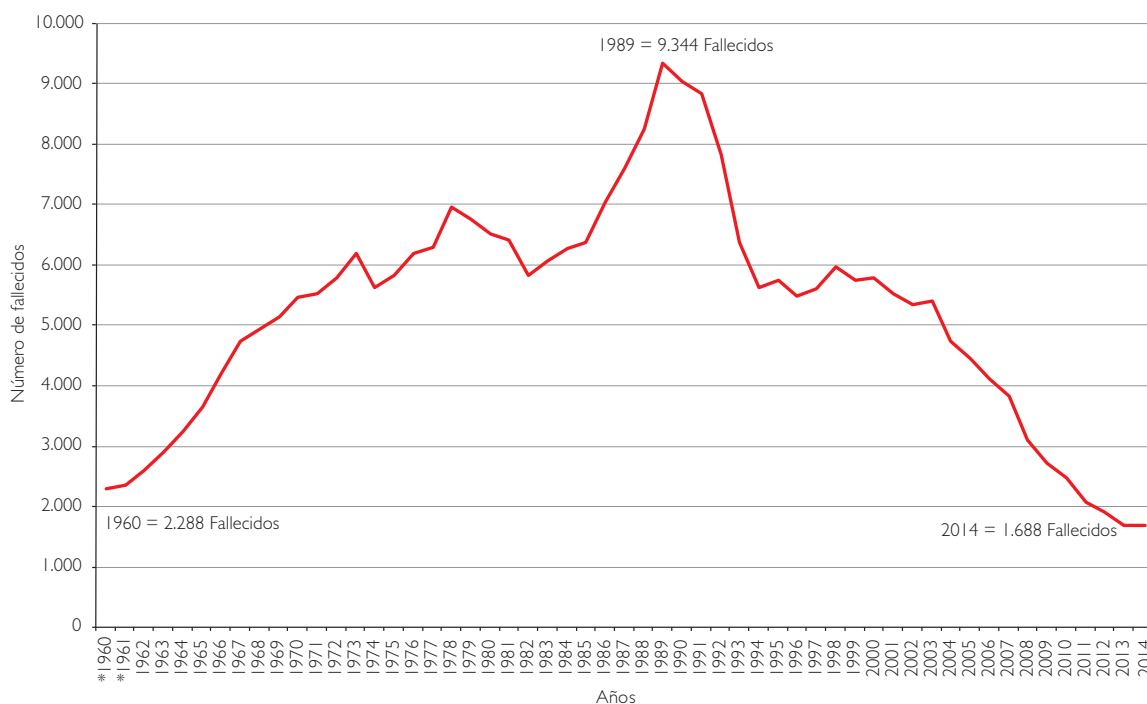
La evolución

21

Evolución desde 1960 a 2014

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013 con 1.680 fallecidos. En el último año documentado en este informe, 2014, el número de fallecidos ha sido 1.688, es decir, 8 fallecidos más que en 2013.

Figura 1. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2014

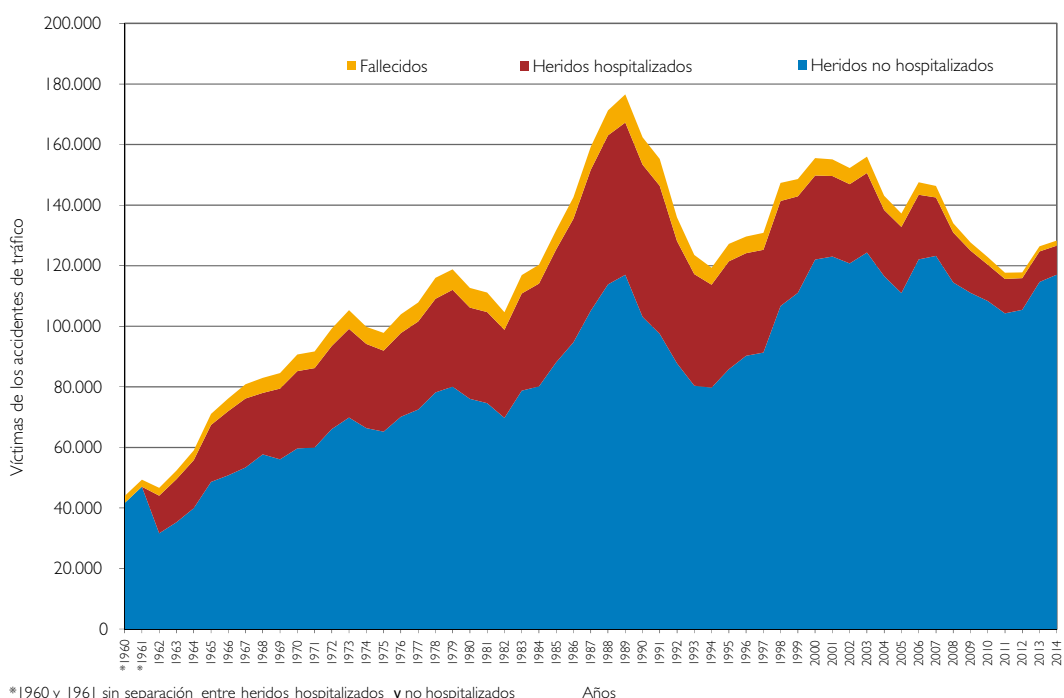


Desde el año 1962 se cuenta con información diferenciada por gravedad de la lesión, clasificándose en heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. La distribución proporcional de fallecidos,

heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados, según los informes preliminares elaborados por los cuerpos policiales, ha variado desde 1962 a 2014. En 1962 las proporciones eran 5% fallecidos, 27% heridos hospitalizados y 68% heridos no hospitalizados y se mantienen prácticamente hasta 1998, año en el que esa proporción fue 4% fallecidos, 24% heridos hospitalizados y 72% heridos no hospitalizados. En 2003 la proporción cambia reduciéndose la de fallecidos al 3% y la de heridos hospitalizados al 17% y vuelve a cambiar a partir de 2004 descendiendo la proporción de fallecidos y de heridos hospitalizados hasta 2014, año en el que esta proporción ha sido del 1% los fallecidos, 8% los heridos hospitalizados y 91% los heridos no hospitalizados.

La mejora en la notificación en el ámbito urbano es seguramente un factor que ha influido en el aumento de las proporciones de las víctimas menos graves y de los accidentes.

Figura 2. Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2014

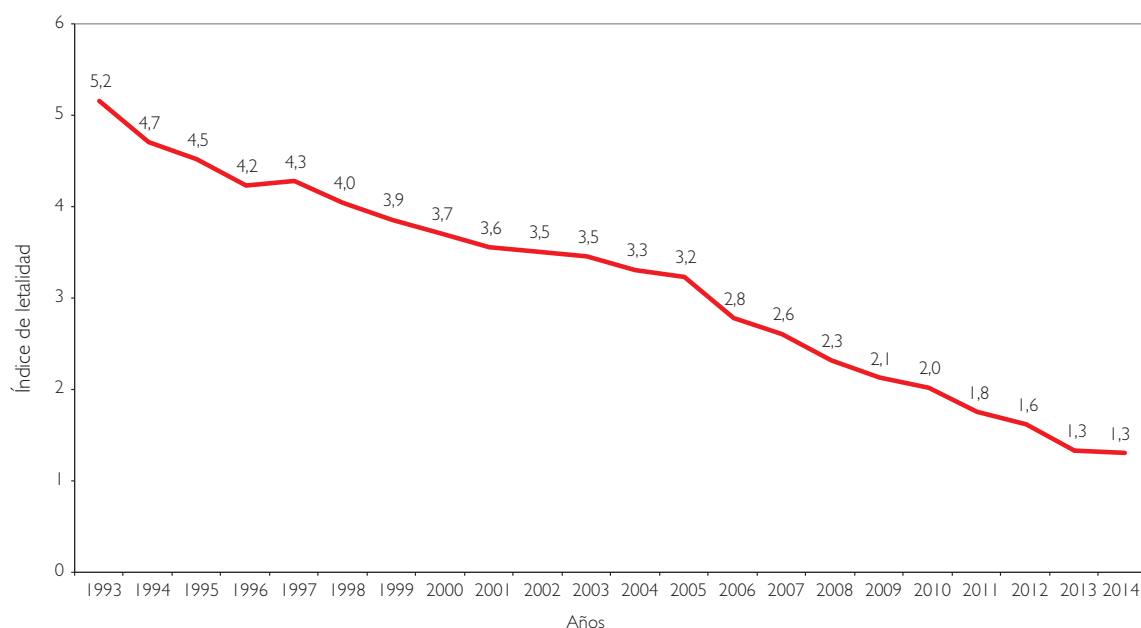


En la figura siguiente se han utilizado datos desde 1993, año en el que entra en vigor un nuevo cuestionario estadístico de accidentes de tráfico con víctimas, con nuevas definiciones y procedimientos regulados en la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría de Gobierno de 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de tráfico y se introduce una nueva aplicación informática.

La letalidad, definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas ha disminuido desde 1993, no solo debido a la disminución de los fallecidos, sino también al aumento de los registros de heridos no hospitalizados que en 2014 suponen el 91% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 eran el 65%.

En esta figura se observa el descenso sostenido de la letalidad, que fue de 1,3 en los últimos dos años.

Figura 3. Evolución de la letalidad (n.º de fallecidos/ n.º de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2014



Evolución de los principales indicadores 2005-2014

Datos Generales

En la comparación del año 2014 con el 2013, se observa que los heridos hospitalizados han disminuido un 5%, los fallecidos no han experimentado ninguna variación y los accidentes con víctimas y los heridos no hospitalizados han aumentado un 2%. En estos últimos diez años los accidentes con víctimas han presentado descensos e incrementos, al igual que los heridos no hospitalizados, este patrón puede estar relacionado con cambios en los hábitos de notificación, o lo que es lo mismo, cambios en la cobertura del sistema de información.

Tabla 4. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Diferencia ¹ 2014/2013	Variación interanual 2005-2014
Accidentes con víctimas	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	2%	0%
Fallecidos	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%
Heridos hospitalizados	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	-5%	-9%
Heridos no hospitalizados	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	2%	1%
Fallecidos por millón de población	103	93	85	68	59	53	44	41	36	36	0	

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Diferencia ¹ 2014/2013	Variación interanual 2005-2014
Promedio diario de fallecidos	12	11	10	8	7	7	6	5	5	5	0	
Parque automóvil	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	0%	1%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	150	132	118	94	83	75	62	58	52	52	0	
Índice de letalidad	3,2	2,8	2,6	2,3	2,1	2	1,8	1,6	1,3	1,3		
Heridos hospitalizados por millón de población	505	486	431	361	301	258	243	223	216	206	-10	
Tráfico vehículo-km 106 *	245.073	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	222.689	0%	-1%

* Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento. Datos referidos a vías interurbanas.

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

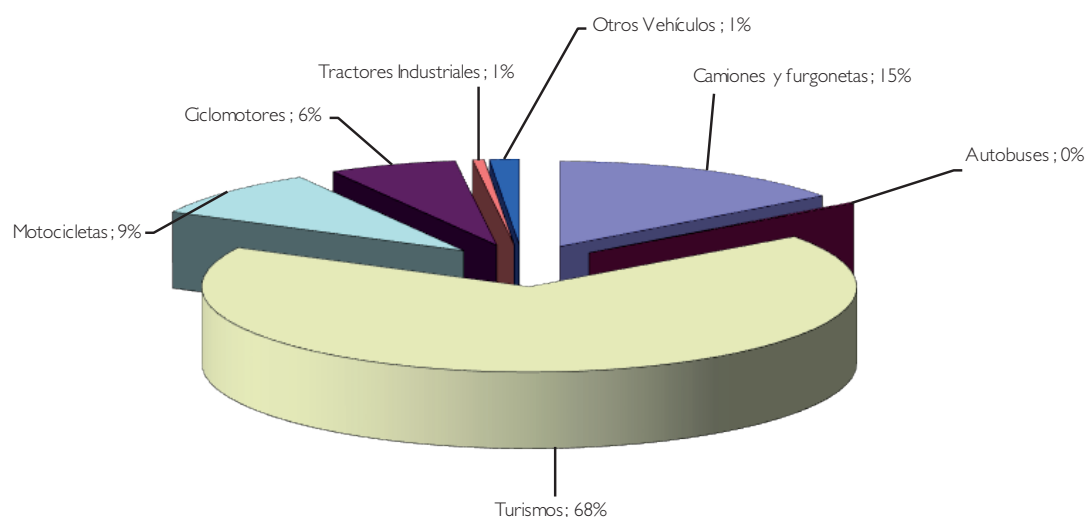
Parque de automóviles

El parque de automóviles ha crecido en más de 3 millones en el último decenio contando todas las categorías de vehículos. En 2014 se observa un crecimiento en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. La mayor subida en cifras absolutas se produce en motocicletas con un saldo positivo de 80.961, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 3%. En términos porcentuales le sigue en orden la categoría de otros vehículos con otro 3% de subida interanual. Con saldo negativo destaca la categoría de camiones y furgonetas, la cual desciende en 47.868 unidades lo que supone un 1% de descenso. En orden le sigue la categoría de ciclomotores, con un descenso del 2%. El parque de automóviles está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 22 millones de unidades, lo que supone un 68% del parque de automóviles; siguen los camiones y furgonetas, con un 15% del parque total, y las motocicletas, con un 9%.

Tabla 5. Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años España, 2005-2014

Parque	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Camiones y furgonetas	4.655.413	4.910.257	5.140.586	5.192.219	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	4.887.352	4.839.484	-1%	0%
Autobuses	58.248	60.385	61.039	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	0%	0%
Turismos	20.250.377	21.052.559	21.760.174	22.145.364	21.983.485	22.147.455	22.277.244	22.247.528	22.024.538	22.029.512	0%	1%
Motocicletas	1.805.827	2.058.022	2.311.346	2.500.819	2.606.674	2.707.482	2.798.043	2.852.297	2.891.204	2.972.165	3%	6%
Ciclomotores	2.311.773	2.343.124	2.430.414	2.410.685	2.352.205	2.290.207	2.229.418	2.169.668	2.107.116	2.061.044	-2%	-1%
Tractores Industriales	194.206	204.094	212.697	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	2%	0%
Otros Vehículos	339.259	388.597	427.756	436.631	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	3%	4%
Total	29.615.103	31.017.038	32.344.012	32.961.280	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	0%	2%

Figura 4. Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2014



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

1. El Reglamento General de Vehículos (RD 2822/98) que entró en vigor el 27 de julio de 1999 implantó la obligación de matricular los ciclomotores, tanto los nuevos como los que ya venían circulando. El propio Reglamento estableció para la matriculación de los ciclomotores usados una serie de plazos, el último de los cuales finalizó el 27 de enero de 2002.
2. Existen vehículos que seguramente no circulan y no han sido dados de baja por sus propietarios y por tanto las cifras del parque están sobrestimadas, siendo mayor dicha sobrestimación cuanto más antiguos sean los vehículos.

Por los motivos anteriores, un estudio en detalle de la antigüedad del parque de automóviles requiere excluir los ciclomotores y considerar distintos grupos según la antigüedad de los vehículos que supongan una aproximación al verdadero parque de automóviles. El parque de automóviles con menos de 25 años representa el 89% de la totalidad de los vehículos censados y los vehículos con menos de 15 años suponen el 71% del censo.

Tabla 6. Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2014

Edad del Parque	Medida	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	4.839.484	59.799	22.779.000	2.972.165	186.060	475.872	30.562.892
	Media antigüedad (años)	14,27	13,63	12,71	14,75	10,28	12,10	13,13
	Desv. Est.	9,65	12,05	9,65	13,00	8,49	8,50	10,04
	Coef.Variación	67,64%	88,45%	75,90%	88,14%	82,55%	70,29%	76,44%
Menor de 25 años	Total	4.244.252	52.418	19.930.090	2.398.100	173.220	432.856	27.230.936
	Media antigüedad (años)	11,45	9,71	10,20	9,41	8,52	10,02	10,31
	Desv. Est.	5,78	5,41	5,50	6,26	5,33	5,32	5,64
	Coef.Variación	50,47%	55,69%	53,94%	66,50%	62,56%	53,06%	54,69%
Menor de 15 años	Total	3.111.662	43.176	16.051.431	1.974.673	153.198	365.934	21.700.074
	Media antigüedad (años)	8,70	7,90	8,24	6,99	7,24	8,35	8,19
	Desv. Est.	3,75	3,92	4,01	3,49	4,12	3,67	3,94
	Coef.Variación	43,10%	49,64%	48,63%	49,93%	56,87%	43,96%	48,18%

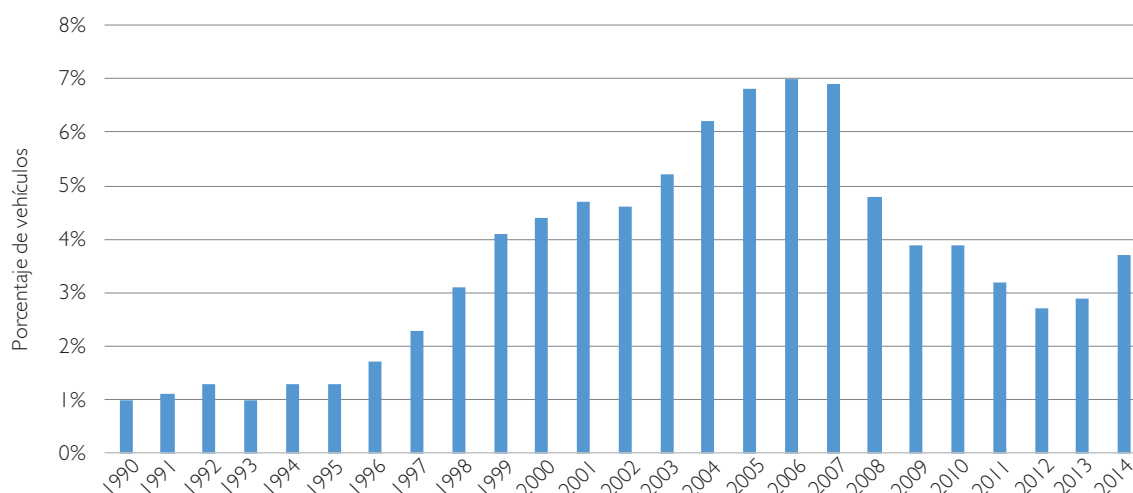
La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 11,4 años de los camiones y furgonetas. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,2 años, ligeramente por encima de los 9,4 años de las motocicletas.

Otras medidas estadísticas que resultan especialmente útiles para evitar el problema de los vehículos más antiguos que posiblemente no circulan son los percentiles, especialmente la mediana o percentil 50. Así, en la siguiente tabla, en la que se han calculado los percentiles para la totalidad del parque, se puede observar que la mitad de los turismos tienen una antigüedad igual o superior a 10,5 años. Para el resto de vehículos, las medianas oscilan entre el 8,5 de motocicletas y tractores industriales y el 11,5 de camiones y furgonetas:

Tabla 7. Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2014

Tipo vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y Furgonetas	4,5	7,5	8,5	10,5	11,5	14,5	16,5	20,5	26,5
Autobuses	3,5	5,5	7,5	8,5	10,5	12,5	14,5	17,5	31,5
Turismos	3,5	5,5	7,5	9,5	10,5	12,5	14,5	16,5	24,5
Motocicletas	2,5	5,5	6,5	8,5	9,5	11,5	17,5	24,5	34,5
Tractores Industriales	1,5	3,5	6,5	7,5	8,5	10,5	11,5	14,5	19,5
Otros	3,5	6,5	8,5	9,5	9,5	11,5	13,5	16,5	24,5
Todos sin ciclomotor	3,5	5,5	7,5	9,5	10,5	12,5	14,5	17,5	25,5

Figura 5. Distribución porcentual del parque de automóviles menor de 25 años sin ciclomotores por año de matriculación. España, 2014



Censo de conductores

En 2014 el censo de conductores que mantiene la DGT se situó en 26.217.202, una cifra que supone un descenso porcentual del 1% con respecto de 2013. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 665. Entre los 35 y los 49 años la tasa supera los 800 conductores por 1.000 habitantes, para los grupos de edad de 21 a 34 años y de 50 a 59 años la tasa se aproxima o supera los 700 conductores por 1.000 habitantes, en el grupo de 60 a 64 años la tasa supera los 660 y en el grupo de 65 a 69 años la tasa es de casi 600.

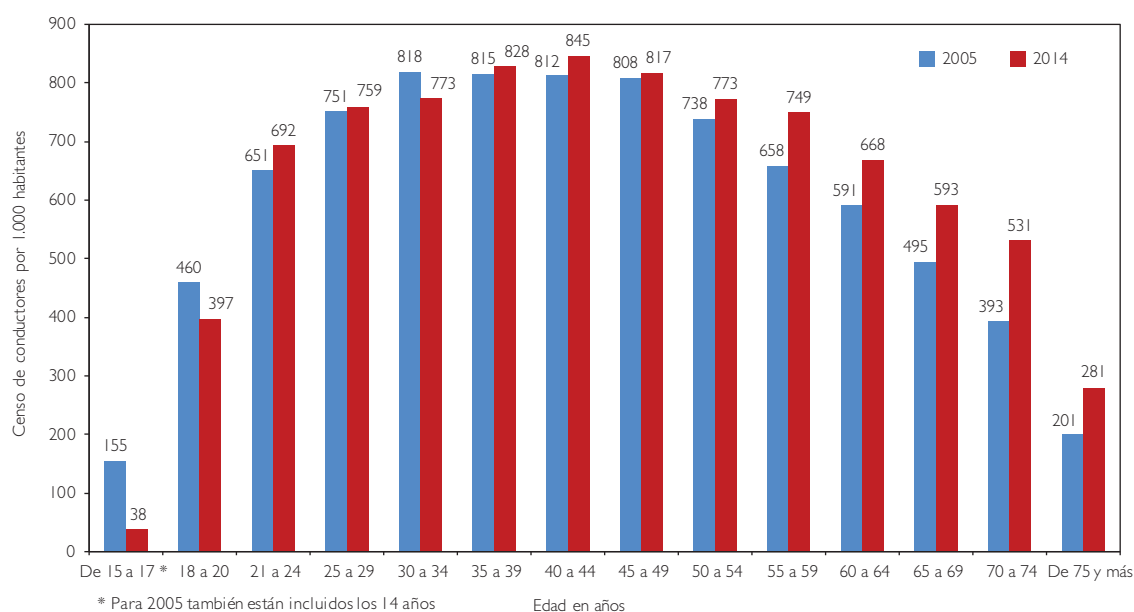
Tabla 8. Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso de conducción. España, 2005-2014

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2013	Variación interanual 2005-2014
23.621.906	24.143.483	24.712.280	25.495.368	25.732.387	25.799.005	26.133.510	26.323.971	26.401.660	26.217.202	-1%	1%

Tabla 9. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España (2005-2014)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
630	634	639	647	646	652	659	662	666	665

Figura 6. Censo de conductores por 1.000 habitantes. España, 2005-2014



Con el nuevo Reglamento de Conductores aprobado el 8 de mayo de 2009 y que entró en vigor el 8 de noviembre del 2009 se modifican, entre otros puntos, las edades de acceso a algunos de los permisos de conducción. A partir de la entrada en vigor del nuevo permiso de ciclomotor AM, el cual sustituye a la licencia de ciclomotor LCC, la edad de acceso al mismo es de 15 años. Por este motivo, la distribución por edades del censo cambia al comparar el año 2014 con años anteriores al citado cambio normativo.

28

Si se observan las pirámides de población de los años 2005 y 2014, se ve como en el año 2014 en el caso de los hombres, el cambio más notable reside en el aumento del grupo de edad de 75 y más años, el cual pasa de un 4% en el 2004 a un 7% del total de hombres del censo en cada año.

En el caso de las mujeres, se puede observar como el reparto censal entre los primeros grupos de edad pasa a ser más uniforme en el 2014, comparando con el año 2005.

Figura 7. Censo de conductores y población por sexos. España, 2005

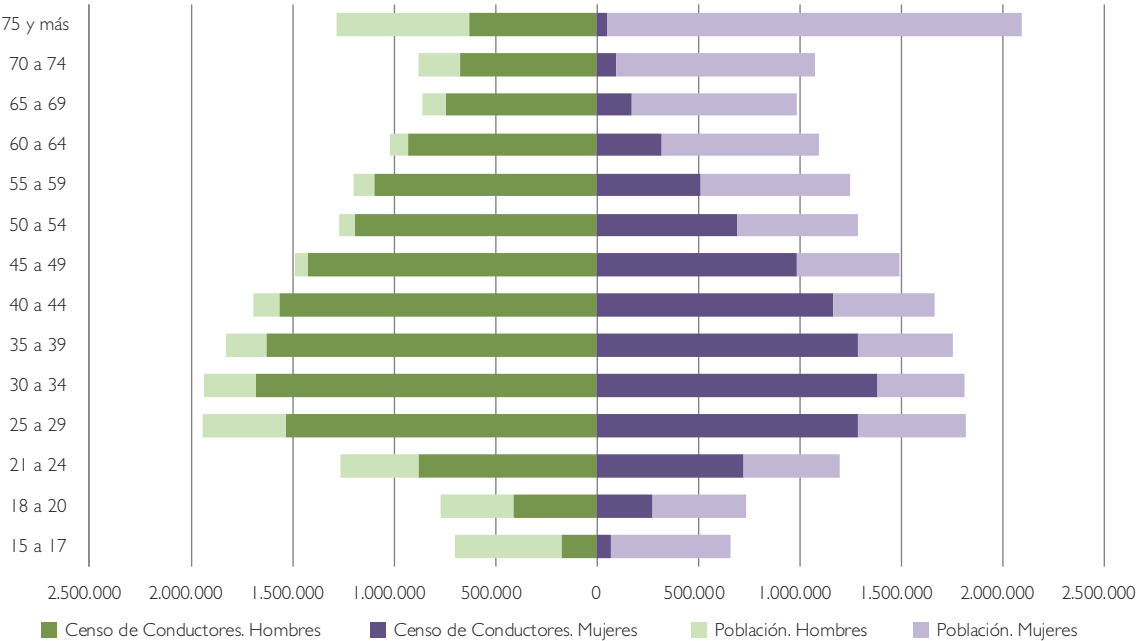
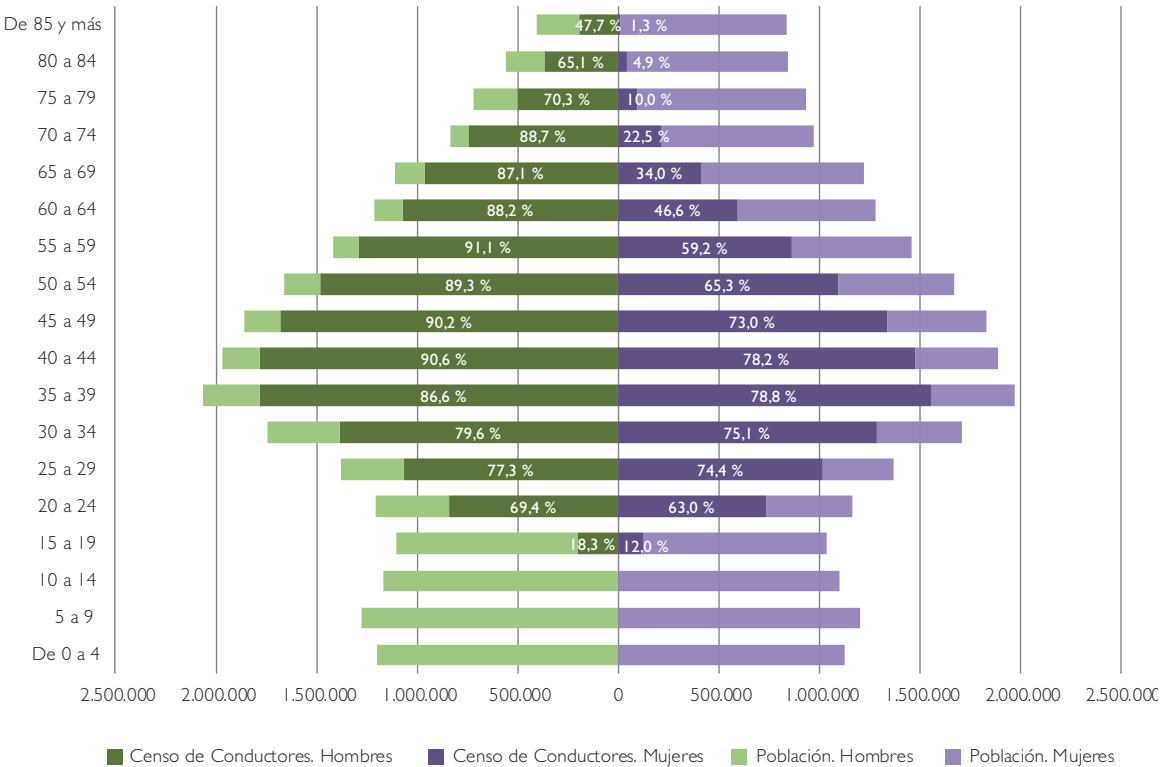
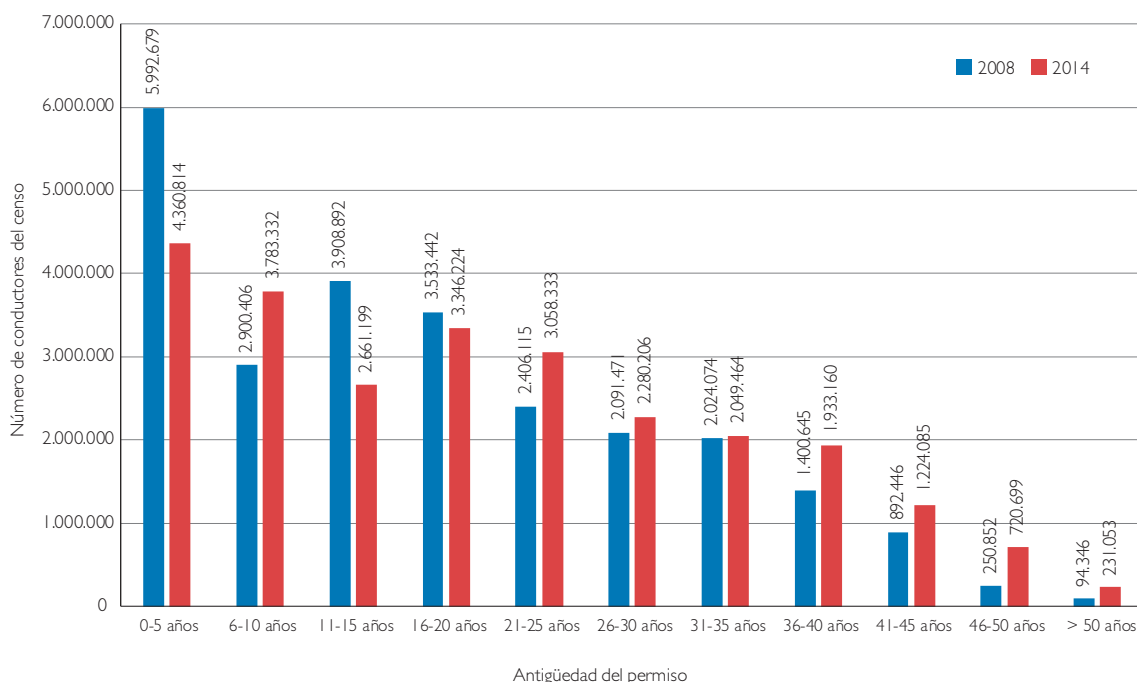


Figura 8. Porcentaje de conductores por población y sexos. España, 2014



Por último, en la distribución del censo en los últimos siete años se observa como el porcentaje de conductores con poca antigüedad del permiso, 0-5 años, ha descendido notablemente entre 2008 y 2014, pasando de un 24% en el 2008 a un 17% del total en el 2014.

Figura 9. Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2008-2014



30

Por otra parte hay que recordar que en España, al igual que en el resto de países de la Unión Europea (UE), son válidos todos los permisos de conducción expedidos en cualquier país de la UE y también son válidos, con carácter temporal, los permisos de residentes de otros países que nos visitan. Esta situación ocasiona que en periodos vacacionales el número de conductores y vehículos circulantes aumente en relación a la información obtenida de nuestros registros. En este sentido se estima que 20 millones de vehículos con matrícula extranjera visitaron España en el año 2014.

Red viaria

Se estima que la red viaria pública española asciende a más de 660.000 km, de los cuales más de 489.000 corresponden a los ayuntamientos (siendo 361.000 interurbanos y 128.000 urbanos) y 11.300 a otros organismos, según una encuesta realizada en el año 1998.

Los 166.284 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, correspondientes al año 2014 están recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento, mientras que del resto de kilómetros del viario no se recoge con precisión ni su extensión ni sus características.

De los 166.284 km de vías interurbanas mencionados en el párrafo anterior, eran autopistas de peaje 3.020 km, el 2% del total; autopistas libres y autovías 12.029 km, el 7%; carreteras de doble calzada 1.656 km, el 1%; y 149.549 km corresponden al resto de vías, el 90% del total.

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

Tipo de vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Diferencia km 2014/2013
Autopista de peaje	2.648	2.815	2.972	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	-6
Autovía y autopista libre	8.784	9.258	10.041	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	74
Carretera doble calzada	1.724	1.799	1.676	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	54
Resto de vías	152.490	152.467	151.322	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	149.579	801
Total	165.646	166.339	166.011	165.008	165.463	165.787	165.885	165.595	165.361	166.284	923

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento.

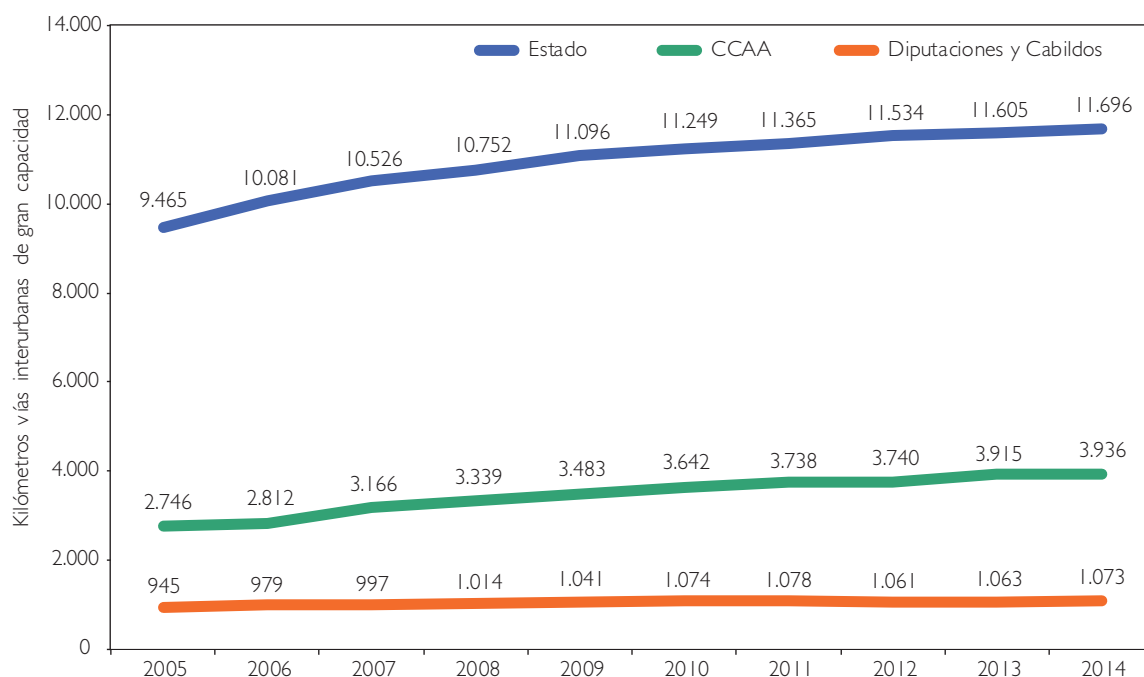
Los titulares de las vías interurbanas pueden ser el Estado (Red de Carreteras del Estado), las Comunidades Autónomas, las Diputaciones Provinciales y Cabildos. La Red de Carreteras del Estado tenía en 2014 26.124 km, de los cuales el 45% son de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 11. Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2014

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.539	321	160	3.020
Autovía y autopista libre	8.583	2.882	563	12.028
Carretera doble calzada	574	733	350	1.657
Resto de vías	14.428	67.461	67.690	149.579
Total	26.124	71.397	68.763	166.284

Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Figura 10. Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2005-2014



Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Volumen de tráfico

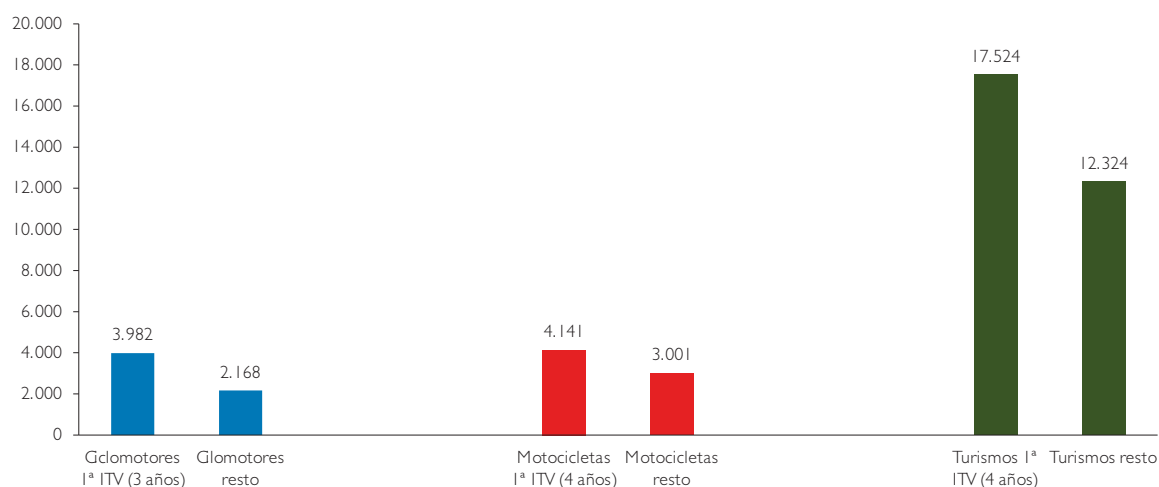
32

Este año se ha desarrollado, por primera vez, un análisis de los recorridos efectuados por los vehículos que han sido sometidos a una inspección técnica. Las estaciones de ITV anotan y transmiten al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico el kilometraje indicado por el cuentakilómetros u odómetro. Mediante comparación entre los kilometrajes anotados en dos inspecciones sucesivas del mismo vehículo puede determinarse el recorrido efectuado en un periodo de tiempo dado, y agregando los recorridos de todos los vehículos se obtienen los kilómetros efectuados por todo el parque. Debido a que algunos vehículos no han sido sometidos a inspección, bien por no estar obligados o por el incumplimiento de dicha obligación por parte de sus titulares, el cálculo de los recorridos del parque exige una labor de extrapolación.

Las siguientes figuras ilustran los recorridos medios anuales efectuados por los vehículos que han sido sometidos a inspección durante el año 2014. Para poder analizar el impacto de la antigüedad de un vehículo sobre el recorrido, los vehículos pertenecientes a cada tipo se dividen en, por una parte, aquellos que han debido ser sometidos a inspección por primera vez, y, por otra, el resto de vehículos, para los que constan al menos dos inspecciones. Los autobuses y camiones de más de 3.500kg presentan unos recorridos medios superiores a los 55.000 kilómetros; las furgonetas y camiones de hasta 3.500kg, de 15.076 y 17.040 kilómetros, respectivamente; los turismos, de 12.324 kilómetros; las motocicletas, de 3.001 kilómetros; y los ciclomotores, de 2.168 kilómetros.

La extrapolación de estos recorridos al parque de vehículos lleva a una estimación de 367.466 millones de vehículos-kilómetro, de los que un 71% corresponde a turismos, un 17% a camiones y un 8% a furgonetas.

Figura 11. Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2014



33

Figura 12. Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2014

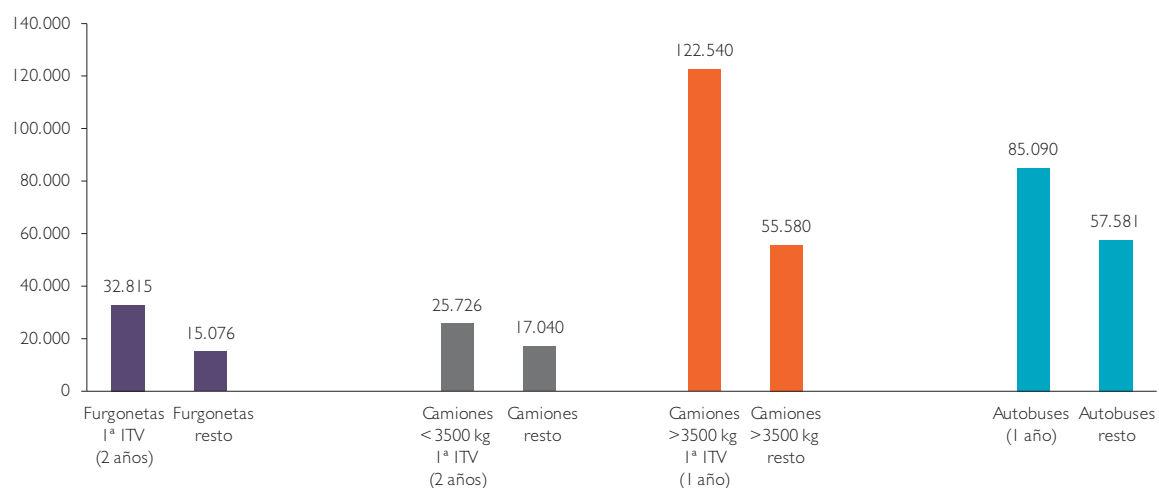
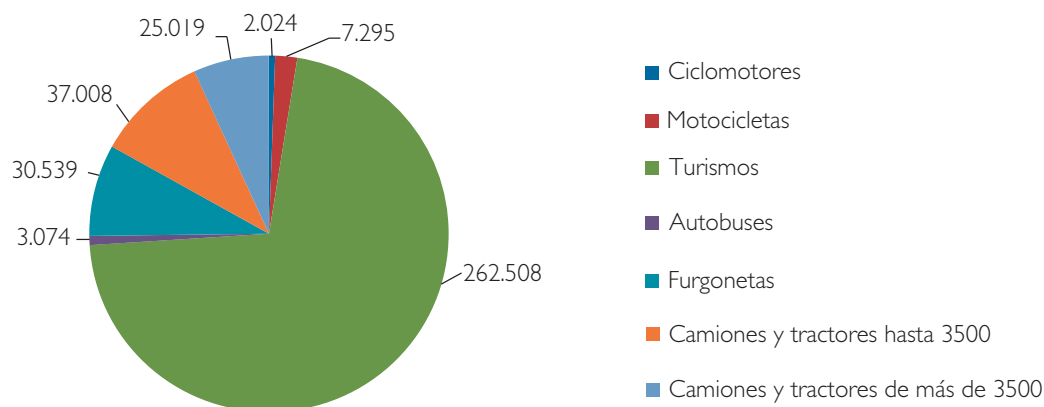


Figura 13. Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh-km. Año 2014

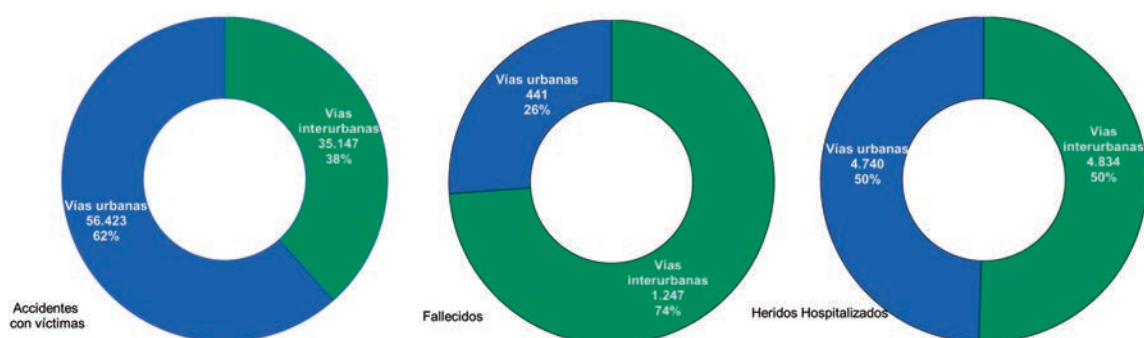


3

El lugar del accidente con víctimas

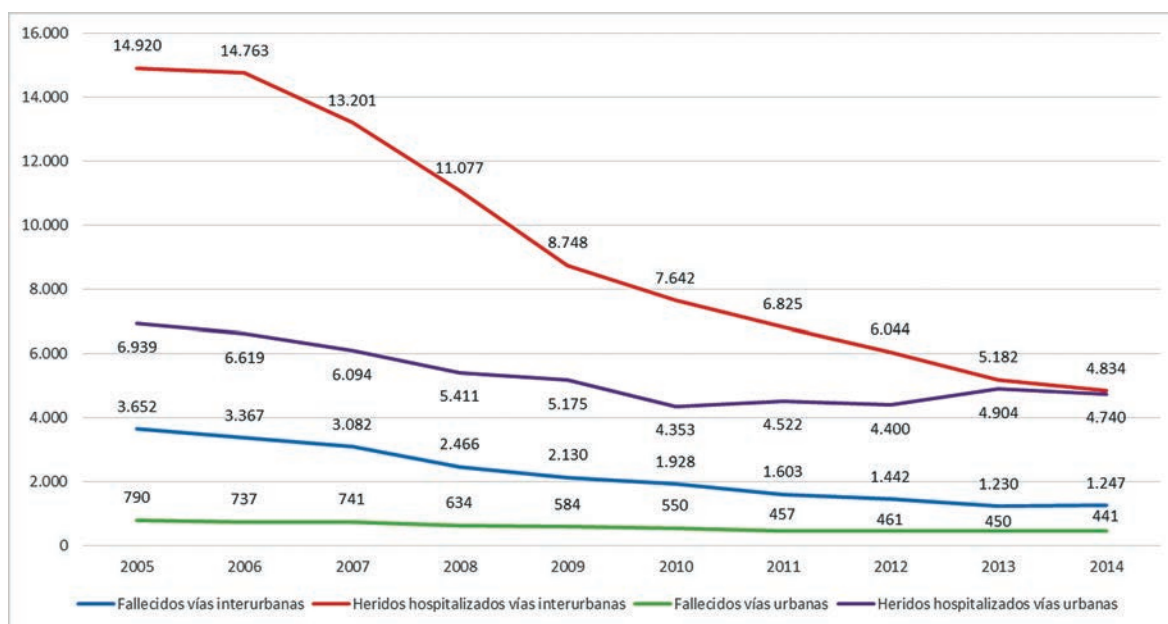
Durante 2014 la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose seis de cada diez accidentes en este tipo de vías. No obstante en vías interurbanas el número de fallecidos es casi tres veces superior al de vías urbanas. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en igual proporción en vías interurbanas y vías urbanas.

Figura 14. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2014



Durante los últimos diez años se han observado reducciones del número de fallecidos y heridos hospitalizados tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, si bien la magnitud de la reducción ha sido menor en estas últimas. Así, mientras en vías interurbanas el número de fallecidos ha disminuido un 66% entre 2005 y 2014, y el número de heridos hospitalizados lo ha hecho un 68% en el mismo periodo, las reducciones correspondientes a vías urbanas han sido un 44% y un 32%, respectivamente.

Figura 15. Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014



Las vías interurbanas

En el año 2014 el 38% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las vías interurbanas, alcanzando la cifra de 35.147 accidentes, y en ellos se produjeron el 74% de las víctimas mortales, 1.247 fallecidos. El índice de letalidad en 2014 en las vías interurbanas fue de 2,3, un valor superior a la letalidad para el conjunto de las vías que fue de 1,3.

Los fallecidos por accidente de tráfico en las vías interurbanas aumentaron un 1% respecto de 2013, los heridos hospitalizados disminuyeron un 7% y los heridos no hospitalizados lo hicieron en un 5%.

El número de fallecidos por cien millones de vehículos-km se había reducido de 1,5 a 0,6 en el periodo 2005-2014.

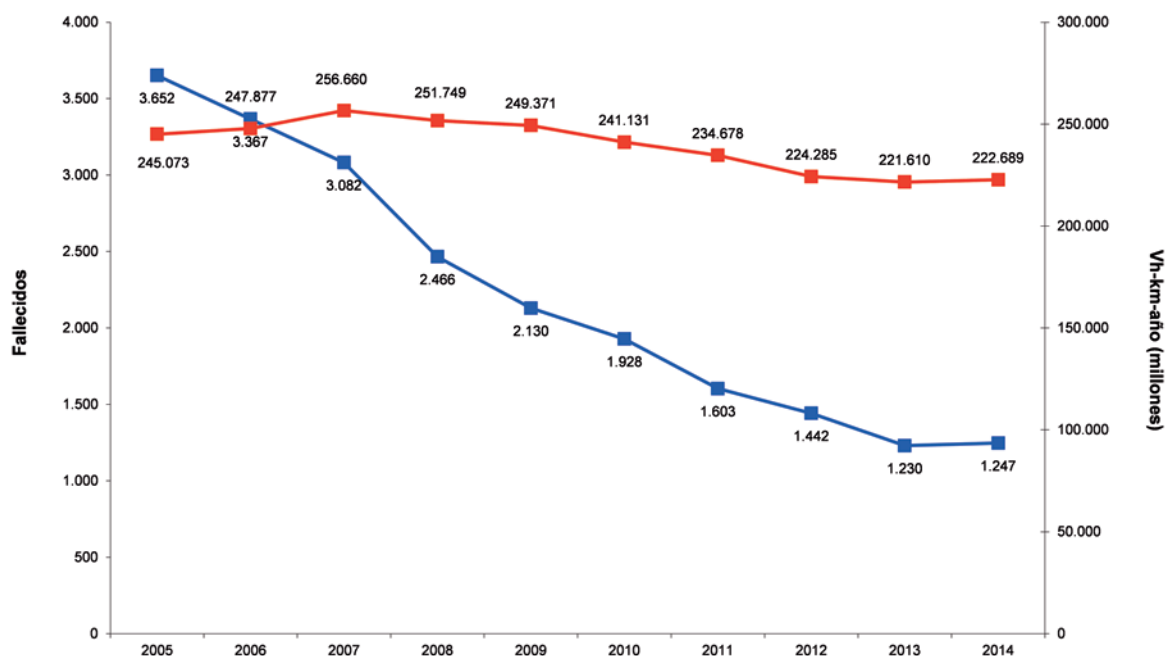
Tabla 12. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2005-2014

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Accidentes con víctimas	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	-6%	-2%
Fallecidos	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%
Heridos hospitalizados	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%
Heridos no hospitalizados	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	-5%	-1%
Índice de letalidad	5,0	4,2	3,9	3,5	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1	2,3		
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ (1)	245.073	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	236.065	224.285	221.610	222.689	0%	-1%
Fallecidos por cien millones vehículo km	1,5	1,4	1,2	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6		

(1) Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Si se analiza la evolución desde 2005 del volumen de tráfico —o exposición al riesgo— y el número de fallecidos en vías interurbanas, se observa que el volumen de tráfico ha venido cayendo desde el año 2008, si bien con una intensidad menor que el número de fallecidos, lo que se traduce en una reducción continua del número de fallecidos por cien millones de vehículo – km.

Figura 16. Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2005-2014

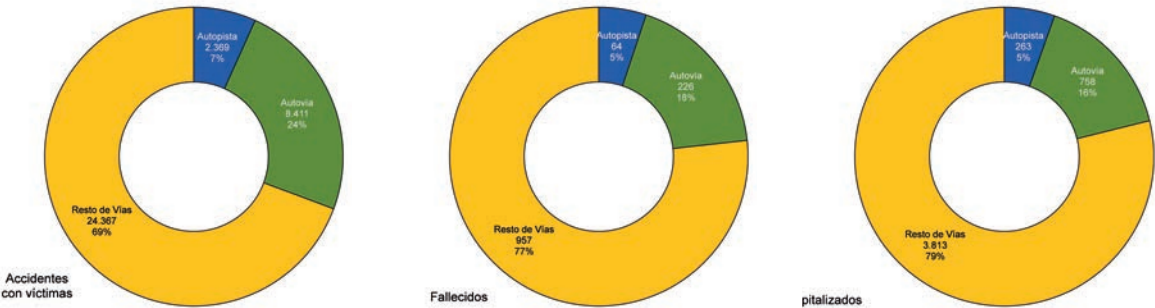


De los 35.147 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 2.369 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 64 personas y resultaron heridas 3.654, con un índice de letalidad para estas vías de 1,7. En autovía se registraron 8.411 accidentes, en los que se registraron 226 fallecidos y resultaron heridas 13.513 personas, siendo el índice de letalidad para estas vías 1,6. En el resto de vías interurbanas, en las que hubo 24.367 accidentes, se registraron 957 fallecidos y resultaron heridas 36.360, siendo su índice de letalidad 2,6, el mayor de los tres tipos de vía considerados.

Tabla 13. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014

	Autopista	Autovía	Resto de Vías	Total
Accidentes con víctimas	2.369	8.411	24.367	35.147
Fallecidos	64	226	957	1.247
Heridos hospitalizados	263	758	3.813	4.834
Heridos no hospitalizados	3.391	12.755	32.547	48.693
Total víctimas	3.718	13.739	37.317	54.774
Índice de letalidad	1,7	1,6	2,6	2,3

Figura 17. Distribución del número de accidentes con víctimas y de fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014



En cuanto a la evolución de la accidentalidad según el tipo de vía, los datos de 2014 y 2013 no son comparables a los de años anteriores, debido a actualizaciones en el catálogo de carreteras utilizado para clasificar las vías.

Tabla 14. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2005-2014*

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Autopista	3.299	4.871	3.094	2.211	1.913	1.896	2.550	2.221	2.456	2.369	-4%	-4%
Autovía	7.814	8.948	8.612	8.311	8.311	7.866	6.866	6.506	8.712	8.411	-3%	1%
Resto vías	31.511	35.402	38.114	33.309	30.565	29.412	26.462	26.698	26.129	24.367	-7%	-3%
Total Interurbana	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	-6%	-2%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

Tabla 15. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2005-2014*

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Autopista	219	232	164	109	89	89	65	67	63	64	1	-13%
Autovía	631	535	447	378	371	325	271	231	227	226	0%	-11%
Resto vías	2.802	2.600	2.471	1.979	1.670	1.514	1.267	1.144	940	957	2%	-11%
Total Interurbana	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 16. Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2005-2014*

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Autopista	884	949	658	504	351	319	263	261	268	263	-2%	-13%
Autovía	2.247	2.174	1.889	1.774	1.448	1.180	1.007	863	815	758	-7%	-11%
Resto vías	11.789	11.640	10.654	8.799	6.949	6.143	5.555	4.920	4.099	3.813	-7%	-12%
Total Interurbana	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

Tabla 17. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2005-2014*

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Autopista	4.705	6.803	4.293	3.145	2.765	2.716	3.790	3.353	3.612	3.391	-6%	-4%
Autovía	11.062	12.591	12.320	11.735	12.334	11.479	9.979	9.524	12.842	12.755	-1%	2%
Resto vías	38.102	42.912	46.974	41.342	39.081	38.052	33.923	35.059	34.866	32.547	-7%	-2%
Total Interurbana	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	-5%	-1%

* En 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores.

De los 35.147 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2014, 10.823 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 31%, y en ellos fallecieron 448 personas, 1.372 resultaron heridos hospitalizados y 16.181 heridos no hospitalizados. En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

En las vías cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, en 2014 se produjeron 9.677 accidentes con víctimas, el 28% de los ocurridos en vías interurbanas, y en esos accidentes fallecieron 464 personas, 1.805 resultaron heridos hospitalizados y 12.813 no hospitalizados. Respecto del año 2013, en las vías de las Comunidades Autónomas ha habido un 5% menos de accidentes y de heridos no hospitalizados, un 1% más de víctimas mortales y un 4% menos de heridos hospitalizados.

En las vías de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en 2014 se registraron 7.161 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 232 personas, 1.141 resultaron heridos hospitalizados y 9.302 heridos no hospitalizados. Respecto del año 2013, ocurrieron un 6% menos de accidentes con víctimas y de heridos no hospitalizados. Por su parte, el número de fallecidos aumentó un 6%, y el de heridos hospitalizados disminuyó un 7%.

Entre Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos se contabilizan más de 60 titulares.

Tabla 18. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Estado ¹	16.748	18.714	16.392	13.703	12.422	11.735	10.682	10.385	10.375	10.823 ²	4%	-5%
CCAA	14.160	17.110	14.212	12.611	11.792	11.246	10.897	10.316	10.199	9.677	-5%	-4%
Diputaciones y Cabildos	9.291	10.167	9.483	8.274	7.811	7.201	7.153	7.197	7.634	7.161	-6%	-3%
Otros titulares	2.425	3.230	9.733	9.243	8.764	8.992	7.146	7.527	9.089	7.486	-18%	13%
Total Interurbana	42.624	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	-6%	-2%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

² En 2014, hubo 150 accidentes con víctimas en vías urbanas de titularidad estatal (travesías y autopistas y autovías urbanas), haciendo un total de 10.973 accidentes con víctimas.

Tabla 19. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013 ²	Variación Interanual 2005-2014
Estado ¹	1.589	1.364	1.211	976	828	720	589	521	459	448	-2%	-13%
CCAA	1.314	1.266	1.165	878	786	716	611	523	459	464	1%	-11%
Diputaciones y Cabildos	559	553	531	447	353	332	266	267	218	232	6%	-9%
Otros titulares	190	184	175	165	163	160	137	131	94	103	9	-7%
Total Interurbana	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

² Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 20. Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Estado ¹	5.556	5.411	4.855	3.978	2.967	2.506	2.131	1.867	1.510	1.372	-9%	-14%
CCAA	5.451	5.334	4.635	3.980	3.192	2.875	2.632	2.183	1.885	1.805	-4%	-12%
Diputaciones y Cabildos	3.130	3.036	2.835	2.241	1.872	1.615	1.555	1.438	1.233	1.141	-7%	-11%
Otros titulares	783	982	876	878	717	646	507	556	554	516	-7%	-5%
Total Interurbana	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

Tabla 21. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014

Vías interurbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Estado ¹	22.427	25.400	21.945	18.501	17.558	16.457	15.130	14.723	15.017	16.181	8%	-4%
CCAA	17.253	21.158	17.442	15.433	14.974	14.434	13.753	13.468	13.424	12.813	-5%	-3%
Diputaciones y Cabildos	11.296	11.927	11.278	9.914	9.664	9.019	8.963	9.255	9.944	9.302	-6%	-2%
Otros titulares	2.893	3.821	12.922	12.374	11.984	12.337	9.846	10.490	12.935	10.397	-20%	15%
Total Interurbana	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	-5%	-1%

¹ En 2014 se ha modificado el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal, en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Los datos no son comparables a los de años anteriores.

Puntos Negros

No cabe duda de la importancia que tiene el estudio de los puntos de acumulación de accidentes para detectar sus causas y así poder buscar y aplicar posibles soluciones. Con este fin, la Dirección General de Tráfico ha elaborado una relación de tramos denominados puntos negros a partir de la información de los accidentes de tráfico con víctimas.

El punto negro se define de manera operativa como un tramo de la vía en el que deben haber sucedido al menos 3 o más accidentes con víctimas (fallecidos y/o heridos hospitalizados y/o heridos no hospitalizados), en una calzada perteneciente a la red de carreteras, en un periodo que abarque un año natural, con una separación máxima entre uno y otro accidentes con víctimas de 100 metros. Es importante advertir que la anterior definición de punto negro puede diferir de la establecida por otras Administraciones Públicas que también realizan tareas de identificación de tramos de concentración de accidentes, por lo que la calificación de un tramo como punto negro puede ser diferente y, por tanto, el mapa nacional que se genere distinto. En todo caso, la identificación de tramo de concentración de accidentes es competencia de los titulares de la vía.

Además, se debe tener en cuenta que la siguiente información no contiene los puntos negros de las comunidades autónomas de Cataluña ni el País Vasco.

En el año 2014 se han detectado 509 puntos negros en los que ha habido 2.183 accidentes con 3.506 víctimas: 24 fallecidos computados a 24 horas y 3.482 heridos. Los puntos negros aglutinan el 8,5% de los accidentes, el 2,5% de los fallecidos y el 8,8% de los heridos.

Tabla 22. Puntos Negros, accidentes con víctimas, fallecidos (24 horas) y heridos en esos puntos. 2013-2014

42

Año 2014	Número de Puntos Negros	Número de Accidentes	Número de fallecidos (24 horas)	Número de Heridos
Año 2013	600	5.641	32	4.148
% sobre el correspondiente total		9,6%	3,5%	9,9%
Año 2014	509	2.183	24	3.482
% sobre el correspondiente total*	---	8,5%	2,5%	8,8%

* Total de accidentes en vías interurbanas, 2013=27.366, 2014=25.598; total de fallecidos a 24 horas, 2013=922, 2014= 972; total de heridos, 2013=41.900, 2014= 39.489. Excluidas de estos totales las cifras correspondientes a Cataluña y País Vasco.

Figura 18. Mapa de puntos negros. Año 2014



En el Anexo I, se incluye la relación de puntos negros correspondiente al año 2014.

En el siguiente link: <http://www.dgt.es/es/el-traffic/puntos-negros/> se puede visualizar con mayor detalle la localización de los puntos negros.

Las vías urbanas

En el año 2014, las vías urbanas registraron un total de 56.423 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 441 personas (el 26% del total), 4.740 resultaron heridas con hospitalización y 68.365 heridas no hospitalizadas. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas y el de heridos no hospitalizados han crecido un 8%. El número de fallecidos ha disminuido en 9, un 2%, y el de heridos hospitalizados lo ha hecho un 3%. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2014 fue 0,6, inferior al de los tres anteriores años.

Tabla 23. Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2005-2014

Vías urbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Accidentes con víctimas	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	8%	2%
Fallecidos	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%	-6%
Heridos hospitalizados	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	-3%	-4%
Heridos no hospitalizados	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	8%	2%
Índice de letalidad	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6		

Dentro de las vías urbanas están incluidas la mayoría de las travesías, que presentan una mayor gravedad que el resto de las vías que transcurren por suelo urbano. Su índice de letalidad para el año 2014 fue 2,1 mientras que en el resto de vías urbanas fue 0,5. En las travesías, en 2014, sucedieron 1.443 accidentes, en los que fallecieron 43 personas, 205 resultaron heridas hospitalizadas y 1.807 heridas no hospitalizadas. Estas cifras suponen aumentos en el número de accidentes, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados al comparar con el año 2013.

Tabla 24. Evolución de los accidentes con víctimas en travesías. España, 2005-2014

Travesías	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Accidentes con víctimas	1.737	1.151	944	800	629	604	592	523	767	1.443	88%	-2%
Fallecidos	115	67	64	67	60	50	36	37	38	43	5	
Heridos hospitalizados	504	322	265	253	153	144	127	113	153	205	34%	-10%
Heridos no hospitalizados	1.850	1.300	1.048	870	683	645	675	579	869	1.807	108%	0%
Índice de letalidad	4,7	4,0	4,7	5,6	6,7	6,0	4,3	5,1	3,6	2,1		

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 25. Evolución de los accidentes con víctimas en el resto de vías urbanas. España, 2005-2014

Resto de vías urbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Accidentes con víctimas	46.826	49.425	49.744	48.530	46.833	45.725	46.557	47.167	51.455	54.935	7%	2%
Fallecidos	675	670	677	567	524	500	421	424	412	392	-5%	-6%
Heridos hospitalizados	6.435	6.297	5.829	5.158	5.022	4.209	4.395	4.287	4.751	4.529	-5%	-4%
Heridos no hospitalizados	55.231	58.462	58.591	57.367	56.180	55.458	55.913	56.931	62.445	66.506	7%	2%
Índice de letalidad	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5		

Datos municipales

En el año 2014 el 31% de los accidentes con víctimas en zona urbana se produjeron en los dos únicos municipios con más de un millón de habitantes: Madrid y Barcelona. Si ampliamos a los municipios de más de 100.000 habitantes, este porcentaje asciende al 66% (62 municipios).

Tabla 26. Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2014

Tamaño de la población	Total población*	Distribución	Nº de municipios
Menos de 5.000 hab.	5.883.356	13%	6.813
Entre 5.000 y 20.000 hab.	8.910.948	19%	905
Entre 20.001 y 60.000 hab.	8.662.661	19%	275
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.815.251	10%	62
Entre 100.001 y 500.000 hab.	11.015.433	24%	56
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	2.716.071	6%	4
Más de un millón de hab.	4.767.621	10%	2
Total	46.771.341	100%	8.117

* Padrón municipal de habitantes año 2014. INE.

Tabla 27. Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2005-2014

Tamaño de la población	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Dist. 2014
Menos de 5.000 hab.	1.067	1.146	1.219	1.072	1.105	961	1.012	974	1.050	1.096	2%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2.036	2.192	2.100	2.070	2.028	1.938	2.243	2.375	3.085	3.518	6%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	5.093	4.551	4.249	3.970	4.003	4.275	4.700	4.664	5.865	7.224	13%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.996	5.548	5.548	5.569	5.221	5.855	5.730	5.773	6.352	6.994	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	10.119	10.273	10.429	11.120	10.425	10.801	10.859	10.997	13.686	15.195	27%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	6.970	7.052	7.218	6.866	6.201	5.171	4.585	4.408	5.030	4.785	8%
Más de un millón de hab.	17.285	19.752	19.899	18.237	17.863	17.150	16.996	17.446	17.154	17.609	31%
Total	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	100%
Número de accidentes sin código de municipio	997	62	26	426	616	178	1.024	1.053	0	2	
% accidentes sin código de municipio	2%	0%	0%	1%	1%	0%	2%	2%	0%	0%	

En los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 17% de los fallecidos y el 28% de los heridos hospitalizados en vías urbanas. El segundo grupo de municipios con mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados es el de 100.001 a 500.000 habitantes, con el 28% y el 25% del total, respectivamente.

Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre unos municipios y otros. Como queda de manifiesto en el Anexo II, la cobertura poblacional de la información sobre accidentabilidad urbana ha pasado del 83% en 2005 al 92% en 2014. La aprobación de la Orden que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, debería resolver la falta de notificación de la accidentalidad urbana. Las variaciones en la cobertura podrían explicar, parcialmente, la evolución del número de heridos hospitalizados y no hospitalizados durante los últimos años.

Tabla 28. Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2005-2014

Tamaño de la población	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Dist. 2014
Menos de 5.000 hab.	70	61	74	57	64	49	49	48	46	38	9%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	88	84	77	66	55	67	49	47	49	55	12%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	90	99	89	93	69	60	55	65	61	72	16%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	77	83	81	69	55	61	43	54	46	39	9%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	197	188	188	149	137	149	121	110	128	123	28%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	101	80	88	82	75	57	50	32	38	38	9%
Más de un millón de hab.	126	139	143	110	121	107	85	102	82	76	17%
Total	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	100%
Número de fallecidos en accidentes sin código de municipio	41	3	1	8	8	0	5	3	0	0	
% fallecidos en accidentes sin código de municipio	5%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	

Tabla 29. Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2005-2014

Tamaño de la población	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Dist. 2014
Menos de 5.000 hab.	402	348	338	272	245	202	250	178	227	206	4%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	445	410	406	314	297	286	331	321	422	428	9%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	793	734	556	523	450	470	534	590	673	633	13%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	662	737	672	560	499	597	500	534	585	503	11%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1.720	1.449	1.249	1.207	1.115	1.103	1.003	1.027	1.279	1.164	25%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1.261	1.508	1.408	1.200	1.206	516	590	495	470	501	11%
Más de un millón de hab.	1.405	1.421	1.461	1.270	1.266	1.152	1.233	1.194	1.248	1.305	28%
Total	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	100%
Número de heridos hospitalizados en accidentes sin código INE	251	12	4	65	97	27	81	61	0	0	
% heridos hospitalizados en accidentes sin código de municipio	4%	0%	0%	1%	2%	1%	2%	1%	0%	0%	

El índice de letalidad es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. En el año 2014, el índice de letalidad fue 2,7 en el conjunto de los municipios con una población inferior a 5.000 habitantes, mientras que en los municipios de más de un millón de habitantes este índice fue 0,3. De nuevo, una parte de estas diferencias podría ser debida a variaciones en el nivel de comunicación de los accidentes no mortales.

Tabla 30. Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2005-2014

Tamaño de la población	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Menos de 5.000 hab.	4,8	4,0	4,6	4,0	4,5	4,0	3,8	3,7	3,4	2,7
Entre 5.000 y 20.000 hab.	3,3	2,9	2,9	2,5	2,1	2,7	1,7	1,5	1,2	1,2
Entre 20.001 y 60.000 hab.	1,4	1,7	1,6	1,8	1,4	1,1	0,9	1,1	0,8	0,8
Entre 60.001 y 100.000 hab.	1,1	1,1	1,1	0,9	0,8	0,8	0,6	0,7	0,5	0,4
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1,4	1,4	1,4	1,0	1,0	1,0	0,8	0,8	0,7	0,6
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1,1	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,5	0,6	0,6
Más de un millón de hab.	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3
Total índice de letalidad	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6

En el Anexo II, se muestran los porcentajes de cobertura de información de accidentes recabada en los cuestionarios desagregado por provincias.

Las comunidades autónomas y las provincias

Año tras año se observa que el número de fallecidos en accidentes de tráfico ha venido experimentando descensos en casi todas las comunidades. Puntualmente en alguna de ellas pueden observarse incrementos de estas cifras con respecto al año anterior, para disminuir al año siguiente. En el año 2014 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 7 comunidades autónomas —Principado de Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Comunidad de Madrid, La Rioja y País Vasco—, en 1 de ellas, Cataluña, no se ha producido ningún cambio y en 9 de ellas el número de víctimas mortales ha aumentado —Andalucía, Aragón, Illes Balears, Canarias, Extremadura, Galicia, Región de Murcia, Comunidad Foral de Navarra y Comunitat Valenciana—. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 0 víctimas mortales.

Tabla 3 I. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2005-2014

Comunidades autónomas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Andalucía	759	737	650	522	449	399	327	295	283	287	1%	-10%
Aragón	214	181	179	153	122	108	86	86	68	77	9	
Asturias, Principado de	105	93	75	59	57	64	42	42	46	38	-8	
Balears, Illes	131	117	120	82	56	63	50	60	45	50	5	
Canarias	157	119	123	85	72	76	47	61	48	57	9	
Cantabria	32	48	39	25	30	28	21	14	20	18	-2	
Castilla-La Mancha	354	342	288	234	195	172	152	140	120	107	-11%	-12%
Castilla y León	440	419	385	318	270	286	228	189	160	157	-2%	-11%
Cataluña	647	569	523	450	417	391	317	336	272	272	0%	-9%
Extremadura	118	126	127	107	95	85	76	62	47	56	9	
Galicia	355	360	331	266	246	237	186	157	132	139	5%	-10%
Madrid, Comunidad de	274	269	281	201	194	157	138	135	130	114	-12%	-9%
Murcia, Región de	166	140	133	93	88	61	71	50	57	61	4	
Navarra, Comunidad Foral de	83	50	42	48	39	39	28	44	31	41	10	
Rioja, La	51	41	51	30	34	22	22	13	16	11	-5	
Comunitat Valenciana	441	378	385	323	263	213	198	151	141	167	18%	-10%
País Vasco	110	110	90	102	83	75	69	68	63	36	-27	
Ceuta y Melilla	5	5	1	2	4	2	2	0	1	0	-1	
Total	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 32. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2005-2014

Comunidades autónomas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Andalucía	649	632	551	440	374	327	273	240	208	213	2%	-12%
Aragón	177	161	153	128	99	83	69	73	56	65	9	
Asturias, Principado de	84	72	56	51	48	52	33	34	34	29	-5	
Baleares, Illes	104	89	90	66	47	51	38	52	30	39	9	
Canarias	129	101	105	66	58	53	38	34	34	42	8	
Cantabria	26	45	36	23	26	22	18	11	15	15	0	
Castilla-La Mancha	321	304	265	212	173	156	136	128	100	91	-9	
Castilla y León	369	348	343	264	222	233	176	140	121	125	3%	-11%
Cataluña	444	400	360	319	298	271	222	225	186	157	-16%	-11%
Extremadura	105	102	105	92	74	71	67	52	38	52	14	
Galicia	321	301	290	218	206	201	161	130	109	122	12%	-10%
Madrid, Comunidad de	200	195	170	116	116	90	81	65	66	65	-1	
Murcia, Región de	144	107	109	76	74	54	58	37	40	44	4	
Navarra, Comunidad Foral de	80	45	38	37	35	33	25	33	25	37	12	
Rioja, La	42	34	40	28	31	17	16	8	14	8	-6	
Comunitat Valenciana	359	329	293	251	189	157	144	128	107	118	10%	-12%
País Vasco	98	102	78	79	60	57	48	52	47	25	-22	
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 33. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2005-2014

Comunidades autónomas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Andalucía	110	105	99	82	75	72	54	55	75	74	-1	
Aragón	37	20	26	25	23	25	17	13	12	12	0	
Asturias, Principado de	21	21	19	8	9	12	9	8	12	9	-3	
Baleares, Illes	27	28	30	16	9	12	12	8	15	11	-4	
Canarias	28	18	18	19	14	23	9	27	14	15	1	
Cantabria	6	3	3	2	4	6	3	3	5	3	-2	
Castilla-La Mancha	33	38	23	22	22	16	16	12	20	16	-4	
Castilla y León	71	71	42	54	48	53	52	49	39	32	-7	
Cataluña	203	169	163	131	119	120	95	111	86	115	29	-6%
Extremadura	13	24	22	15	21	14	9	10	9	4	-5	
Galicia	34	59	41	48	40	36	25	27	23	17	-6	
Madrid, Comunidad de	74	74	111	85	78	67	57	70	64	49	-15	
Murcia, Región de	22	33	24	17	14	7	13	13	17	17	0	
Navarra, Comunidad Foral de	3	5	4	11	4	6	3	11	6	4	-2	
Rioja, La	9	7	11	2	3	5	6	5	2	3	1	
Comunitat Valenciana	82	49	92	72	74	56	54	23	34	49	15	
País Vasco	12	8	12	23	23	18	21	16	16	11	-5	
Ceuta y Melilla	5	5	1	2	4	2	2	0	1	0	-1	
Total	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%	-6%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 34. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2005-2014

Comunidades autónomas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Andalucía	3.937	3.988	3.608	3.119	2.362	1.972	1.864	1.553	1.615	1.345	-17%	-11%
Aragón	944	905	969	826	561	564	508	426	392	364	-7%	-10%
Asturias, Principado de	365	361	301	298	241	227	219	220	237	254	7%	-4%
Baleares, Illes	613	651	544	432	310	286	304	311	374	340	-9%	-6%
Canarias	679	572	473	426	393	331	289	292	300	362	21%	-7%
Cantabria	170	166	172	158	126	111	79	68	97	56	-41	
Castilla-La Mancha	1.462	1.360	1.192	1.096	761	771	633	518	443	365	-18%	-14%
Castilla y León	2.151	2.039	1.832	1.592	1.363	1.116	1.060	924	746	657	-12%	-12%
Cataluña	3.518	2.850	2.493	2.119	2.011	1.955	1.829	1.938	1.867	1.851	-1%	-7%
Extremadura	548	484	500	383	352	278	307	277	209	208	0%	-10%
Galicia	1.795	1.744	1.603	1.170	980	1.035	822	806	679	697	3%	-10%
Madrid, Comunidad de	1.686	1.835	1.707	1.421	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	1.416	2%	-2%
Murcia, Región de	640	691	581	459	321	230	242	159	162	173	7%	-14%
Navarra, Comunidad Foral de	143	70	66	82	100	110	98	86	102	92	-10%	
Rioja, La	135	108	120	113	76	77	75	71	69	66	-3	
Comunitat Valenciana	2.519	3.049	2.625	2.138	1.890	1.091	1.176	1.056	950	919	-3%	-11%
País Vasco	527	482	477	624	585	488	438	404	428	387	-10%	-3%
Ceuta y Melilla	27	27	32	32	45	35	31	36	30	22	-8	
Total	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	-5%	-9%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 35. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2005-2014

Comunidades autónomas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Andalucía	2.941	3.090	2.786	2.398	1.747	1.434	1.296	1.024	854	752	-12%	-14%
Aragón	657	680	719	597	346	339	304	234	231	225	-3%	-11%
Asturias, Principado de	273	277	221	224	192	172	185	145	123	123	0%	-8%
Baleares, Illes	489	595	459	343	278	270	262	234	233	229	-2%	-8%
Canarias	496	465	417	326	280	247	236	255	207	221	7%	-9%
Cantabria	148	154	164	153	120	102	70	64	59	48	-11	
Castilla-La Mancha	1.233	1.157	994	929	639	625	523	405	319	256	-20%	-16%
Castilla y León	1.668	1.634	1.478	1.211	970	785	753	628	474	456	-4%	-13%
Cataluña	1.743	1.347	1.287	1.146	1.107	1.007	835	959	886	803	-9%	-8%
Extremadura	415	387	363	279	258	191	238	212	146	151	3%	-11%
Galicia	1.539	1.516	1.360	981	796	849	682	637	509	523	3%	-11%
Madrid, Comunidad de	612	630	473	354	407	312	276	235	206	191	-7%	-12%
Murcia, Región de	567	639	540	430	302	212	224	135	119	137	15%	-15%
Navarra, Comunidad Foral de	129	64	63	75	91	74	68	58	64	66	2	
Rioja, La	87	68	75	73	40	40	27	33	29	30	1	
Comunitat Valenciana	1.482	1.619	1.382	1.194	837	702	602	540	472	404	-14%	-13%
País Vasco	441	441	420	364	338	281	244	246	251	216	-14%	-8%
Ceuta y Melilla										3	3	
Total	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%

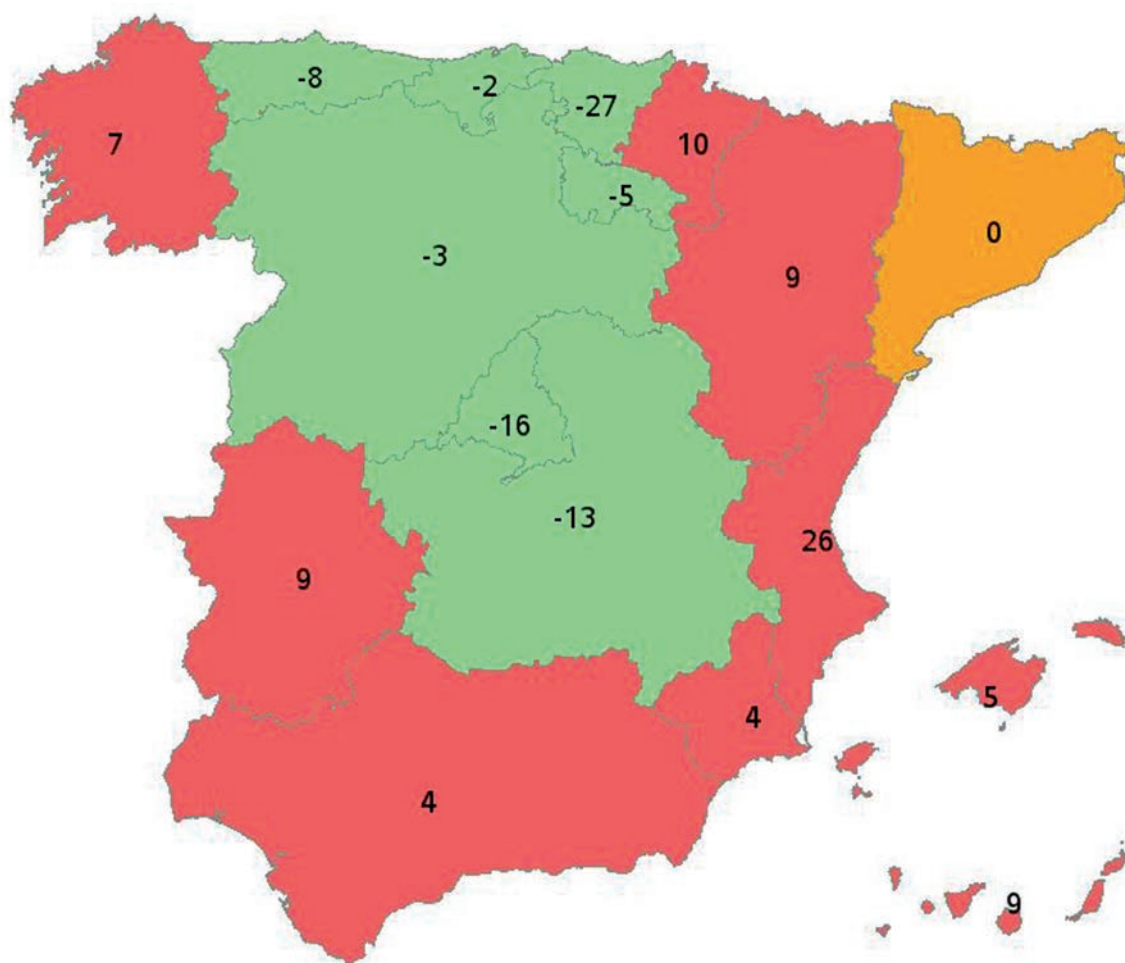
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 36. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2005-2014

Comunidades autónomas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Andalucía	996	898	822	721	615	538	568	529	761	593	-22%	-6%
Aragón	287	225	250	229	215	225	204	192	161	139	-14%	-8%
Asturias, Principado de	92	84	80	74	49	55	34	75	114	131	15%	
Baleares, Illes	124	56	85	89	32	16	42	77	141	111	-21%	-1%
Canarias	183	107	56	100	113	84	53	37	93	141	48	-3%
Cantabria	22	12	8	5	6	9	9	4	38	8	-30	
Castilla-La Mancha	229	203	198	167	122	146	110	113	124	109	-12%	-8%
Castilla y León	483	405	354	381	393	331	307	296	272	201	-26%	-9%
Cataluña	1.775	1.503	1.206	973	904	948	994	979	981	1.048	7%	-6%
Extremadura	133	97	137	104	94	87	69	65	63	57	-6	
Galicia	256	228	243	189	184	186	140	169	170	174	2%	-4%
Madrid, Comunidad de	1.074	1.205	1.234	1.067	1.039	1.006	1.097	1.064	1.180	1.225	4%	1%
Murcia, Región de	73	52	41	29	19	18	18	24	43	36	-7	
Navarra, Comunidad Foral de	14	6	3	7	9	36	30	28	38	26	-12	
Rioja, La	48	40	45	40	36	37	48	38	40	36	-4	
Comunitat Valenciana	1.037	1.430	1.243	944	1.053	389	574	516	478	515	8%	-7%
País Vasco	86	41	57	260	247	207	194	158	177	171	-3%	
Ceuta y Melilla	27	27	32	32	45	35	31	36	30	19	-11	
Total	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	-3%	-4%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Figura 19. Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España, diferencias 2014-2013



Del mismo modo, el análisis de la mortalidad a nivel provincial muestra fluctuaciones en la tendencia, dentro de un marco de descenso generalizado. En concreto y en este año 2014 la mayoría de las provincias descendieron, solo aumentaron sus cifras: Araba/Álava, Almería, Ávila, Burgos, Cáceres, Ciudad Real, A Coruña, Cuenca, Girona, Gipuzkoa, Huelva, Lleida, La Rioja, Madrid, Málaga, Asturias, Palencia, Cantabria, Valencia, Valladolid, Bizkaia, Zaragoza y Ceuta.

Tabla 37. Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014

Provincias	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013 ¹	Variación 2014/2010 ¹
Araba/Álava	13	13	17	17	5	-12	-8
Albacete	28	26	28	19	23	4	-5
Alicante/Alacant	63	54	48	42	67	25	4
Almería	36	35	38	30	19	-11	-17
Ávila	21	18	23	19	12	-7	-9
Badajoz	58	48	48	25	40	15	-18
Balears, Illes	63	50	60	45	50	5	-13
Barcelona	188	145	181	141	159	13%	-15%
Burgos	48	41	26	36	24	-12	-24
Cáceres	27	28	14	22	16	-6	-11
Cádiz	58	33	37	37	41	4	-17
Castellón/Castelló	43	34	31	22	29	7	-14
Ciudad Real	37	34	35	38	19	-19	-18
Córdoba	35	36	41	36	37	1	2
Coruña, A	84	63	55	73	55	-18	-29
Cuenca	33	25	21	30	17	-13	-16
Girona	85	71	61	47	27	-20	-58
Granada	47	40	43	33	49	16	2
Guadalajara	25	20	17	8	14	6	-11
Gipuzkoa	29	28	18	24	16	-8	-13
Huelva	30	21	24	26	19	-7	-11
Huesca	32	29	24	22	24	2	-8
Jaén	42	43	22	24	30	6	-12
León	55	41	43	26	32	6	-23
Lleida	44	40	55	42	37	-5	-7
Rioja, La	22	22	13	16	11	-5	-11
Lugo	43	35	33	14	33	19	-10
Madrid	157	138	135	130	114	-12%	-27%
Málaga	66	43	40	49	40	-9	-26
Murcia	61	71	50	57	61	4	0
Navarra	39	28	44	31	41	10	2
Ourense	38	34	17	14	18	4	-20
Asturias	64	42	42	46	38	-8	-26
Palencia	19	26	13	15	12	-3	-7
Palmas, Las	37	28	35	25	31	6	-6
Pontevedra	72	54	52	31	33	2	-39
Salamanca	35	28	24	12	13	1	-22
S.C.Tenerife	39	19	26	23	26	3	-13
Cantabria	28	21	14	20	18	-2	-10
Segovia	23	13	14	8	19	11	-4
Sevilla	85	76	50	48	52	4	-33
Soria	17	18	9	9	14	5	-3
Tarragona	74	61	39	42	49	7	-25
Teruel	14	10	14	6	14	8	0
Toledo	49	47	39	25	34	9	-15
Valencia/València	107	110	72	77	71	-6	-34%
Valladolid	36	25	28	22	13	-9	-23
Bizkaia	33	28	33	22	15	-7	-18
Zamora	32	18	9	13	18	5	-14
Zaragoza	62	47	48	40	39	-1	-23
Ceuta	1	1	0	1	0	-1	-1
Melilla	1	1	0	0	0	0	-1
Total	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-32%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 38. Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014

Provincias	2010	2011	2012	2013	2014	Diferencias 2014/2013	Diferencias 2014/2010
Araba/Álava	41	41	53	53	16	-37	-25
Albacete	70	65	70	48	58	10	-12
Alicante/Alacant	34	29	26	23	36	13	2
Almería	53	51	55	43	28	-15	-25
Ávila	121	104	134	112	72	-40	-49
Badajoz	84	70	69	36	58	22	-26
Balears, Illes	58	46	55	41	45	4	-13
Barcelona	34	26	33	26	29	3	-5
Burgos	128	110	70	98	66	-32	-62
Cáceres	66	68	34	54	39	-15	-27
Cádiz	47	27	30	30	33	3	-14
Castellón/Castelló	72	57	52	38	50	12	-22
Ciudad Real	70	65	67	73	37	-36	-33
Córdoba	44	45	51	45	46	1	2
Coruña,A	74	55	48	64	49	-15	-25
Cuenca	152	116	98	142	81	-61	-71
Girona	115	95	81	63	36	-27	-79
Granada	51	43	47	36	53	17	2
Guadalajara	100	79	66	31	55	24	-45
Gipuzkoa	41	40	25	34	23	-11	-18
Huelva	58	41	46	50	36	-14	-22
Huesca	141	128	106	98	107	9	-34
Jaén	63	64	33	36	46	10	-17
León	111	83	87	53	66	13	-45
Lleida	101	92	126	96	86	-10	-15
Rioja, La	69	69	41	50	35	-15	-34
Lugo	123	100	95	41	97	56	-26
Madrid	25	22	21	20	18	-2	-7
Málaga	42	27	25	30	25	-5	-17
Murcia	42	49	34	39	42	3	0
Navarra	62	44	69	49	64	15	2
Ourense	115	103	52	43	56	13	-59
Asturias	59	39	39	43	36	-7	-23
Palencia	111	152	76	89	72	-17	-39
Palmas, Las	35	26	32	23	28	5	-7
Pontevedra	76	57	54	33	35	2	-41
Salamanca	100	80	69	35	38	3	-62
S.C. Tenerife	40	19	26	23	26	3	-14
Cantabria	48	36	24	34	31	-3	-17
Segovia	141	80	86	50	119	69	-22
Sevilla	45	40	26	25	27	2	-18
Soria	179	190	95	96	151	55	-28
Tarragona	93	76	48	52	62	10	-31
Teruel	96	69	98	43	100	57	4
Toledo	71	67	55	36	49	13	-22
Valencia/València	42	43	28	30	28	-2	-14
Valladolid	68	47	53	41	25	-16	-43
Bizkaia	29	24	29	19	13	-6	-16
Zamora	165	93	47	69	97	28	-68
Zaragoza	64	48	49	41	40	-1	-24
Ceuta	13	12	0	12	0	-12	-13
Melilla	13	13	0	0	0	0	-13
Total	53	44	41	36	36	0	-17

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2014 ha sido 36, observándose que 17 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 22 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 11 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 20. Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2014

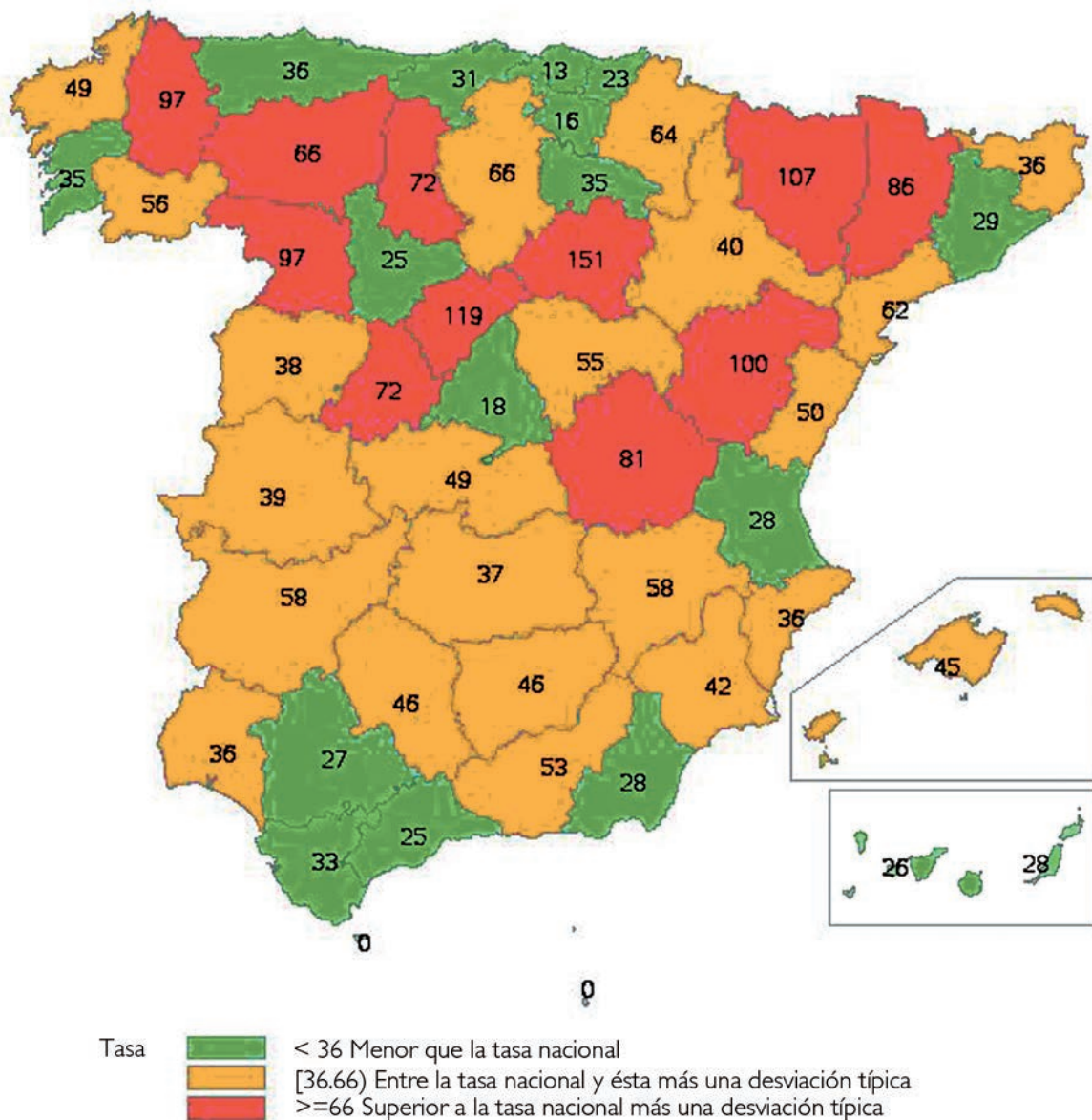


Tabla 39. Fallecidos en vías interurbanas y urbanas, año 2014. Tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km en vías interurbanas. España, 2014

Provincias	VÍA INTERURBANA 2014			VÍA URBANA 2014
	Fallecidos	Vehículo-km (Millones)*	Fallecidos por 100 millones vehículo-km	Fallecidos
Araba/Álava	4	1.742,2	0,2	1
Albacete	19	2.480,2	0,8	4
Alicante/Alacant	48	7.514,4	0,6	19
Almería	14	2.924,9	0,5	5
Ávila	9	1.276,5	0,7	3
Badajoz	37	3.351,2	1,1	3
Balears, Illes	39	7.721,2	0,5	11
Barcelona	72	18.684,2	0,4	87
Burgos	19	3.316,8	0,6	5
Cáceres	15	2.654,9	0,6	1
Cádiz	26	4.191,0	0,6	15
Castellón/Castelló	24	3.205,3	0,7	5
Ciudad Real	16	2.791,3	0,6	3
Córdoba	27	2.818,9	1,0	10
Coruña, A	51	6.438,8	0,8	4
Cuenca	13	2.579,0	0,5	4
Girona	21	4.827,6	0,4	6
Granada	47	4.868,6	1,0	2
Guadalajara	11	1.856,9	0,6	3
Gipuzkoa	12	3.291,0	0,4	4
Huelva	14	2.488,7	0,6	5
Huesca	22	2.093,9	1,1	2
Jaén	22	2.638,7	0,8	8
León	26	3.257,7	0,8	6
Lleida	29	3.257,0	0,9	8
Rioja, La	8	1.766,9	0,5	3
Lugo	31	2.718,1	1,1	2
Madrid	65	21.835,9	0,3	49
Málaga	24	6.755,3	0,4	16
Murcia	44	6.563,7	0,7	17
Navarra	37	3.785,5	1,0	4
Ourense	16	2.220,6	0,7	2
Asturias	29	5.240,3	0,6	9
Palencia	11	1.485,4	0,7	1
Palmas, Las	21	5.209,5	0,4	10
Pontevedra	24	5.440,4	0,4	9
Salamanca	8	1.973,0	0,4	5
S.C. Tenerife	21	5.313,0	0,4	5
Cantabria	15	3.997,6	0,4	3
Segovia	15	1.788,8	0,8	4
Sevilla	39	6.560,4	0,6	13
Soria	11	1.087,7	1,0	3
Tarragona	35	5.270,8	0,7	14
Teruel	14	1.206,1	1,2	0
Toledo	32	5.530,1	0,6	2
Valencia/València	46	10.625,0	0,4	25
Valladolid	11	2.930,8	0,4	2
Bizkaia	9	4.663,3	0,2	6
Zamora	15	1.794,4	0,8	3
Zaragoza	29	4.610,6	0,6	10
Ceuta	0	0,0		0
Melilla	0	0,0		0
Total	1.247			441

* Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento..

Tabla 40. Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2010-2014

Provincias	2010	2011	2012	2013	2014
Araba/Álava	0,6	0,6	0,6	0,7	0,2
Albacete	0,8	0,8	0,9	0,6	0,8
Alicante/Alacant	0,7	0,6	0,6	0,4	0,6
Almería	0,8	0,9	1,1	0,9	0,5
Ávila	1,2	1,2	1,3	1,3	0,7
Badajoz	1,4	1,1	1,1	0,6	1,1
Balears, Illes	0,7	0,5	0,7	0,4	0,5
Barcelona	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4
Burgos	1,1	1,0	0,6	0,8	0,6
Cáceres	0,7	0,9	0,5	0,7	0,6
Cádiz	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6
Castellón/Castelló	0,9	0,9	0,8	0,5	0,7
Ciudad Real	1,1	1,0	1,1	1,1	0,6
Córdoba	0,9	0,9	1,2	0,9	1,0
Coruña,A	1,1	0,7	0,7	0,9	0,8
Cuenca	1,0	0,8	0,8	0,9	0,5
Girona	1,2	1,0	0,9	0,8	0,4
Granada	0,8	0,7	0,8	0,6	1,0
Guadalajara	1,0	1,0	0,9	0,4	0,6
Gipuzkoa	0,6	0,5	0,4	0,5	0,4
Huelva	1,0	0,7	1,0	1,1	0,6
Huesca	1,3	1,1	1,1	1,0	1,1
Jaén	1,1	1,2	0,6	0,6	0,8
León	1,1	0,7	0,6	0,6	0,8
Lleida	1,0	0,9	1,4	1,0	0,9
Rioja, La	0,9	0,9	0,4	0,8	0,5
Lugo	1,1	1,3	1,0	0,4	1,1
Madrid	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
Málaga	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4
Murcia	0,8	0,8	0,5	0,6	0,7
Navarra	0,8	0,6	0,9	0,7	1,0
Ourense	1,5	1,4	0,7	0,5	0,7
Asturias	0,9	0,6	0,6	0,6	0,6
Palencia	1,1	1,6	0,8	0,7	0,7
Palmas, Las	0,6	0,5	0,3	0,3	0,4
Pontevedra	1,0	0,8	0,7	0,5	0,4
Salamanca	1,3	1,0	1,0	0,5	0,4
S.C.Tenerife	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4
Cantabria	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4
Segovia	1,0	0,6	0,5	0,3	0,8
Sevilla	1,0	0,9	0,6	0,6	0,6
Soria	1,4	1,2	0,7	0,6	1,0
Tarragona	1,1	1,1	0,6	0,7	0,7
Teruel	1,1	0,7	1,1	0,4	1,2
Toledo	0,7	0,7	0,6	0,4	0,6
Valencia/València	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4
Valladolid	0,8	0,4	0,8	0,5	0,4
Bizkaia	0,5	0,4	0,6	0,3	0,2
Zamora	1,3	0,8	0,5	0,6	0,8
Zaragoza	0,8	0,7	0,8	0,7	0,6
Ceuta					
Melilla					
Total	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6

Figura 21. Tasa de fallecidos por cien millones de vehículo-kilómetro. España, 2014

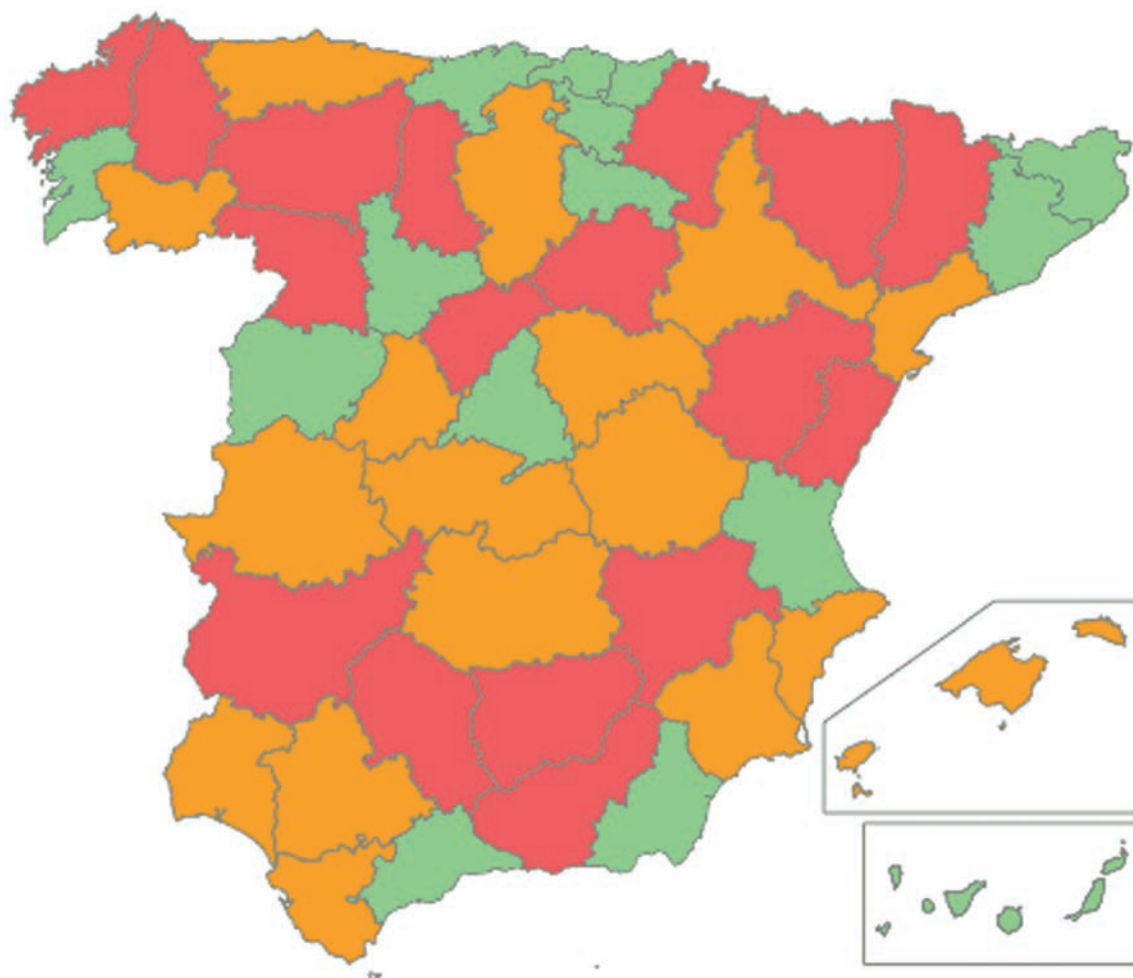


Tabla 41. Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014

Provincias	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación ¹ 2014/2010
Araba/Álava	77	74	75	86	80	-6	3
Albacete	93	94	84	87	101	14	8
Alicante/Alacant	319	338	314	341	268	-21%	-16%
Almería	169	213	170	121	94	-22%	-44%
Ávila	138	121	89	71	71	0	-49%
Badajoz	199	213	195	144	147	2%	-26%
Balears, Illes	286	304	311	374	340	-9%	19%
Barcelona	1.233	1.159	1.178	1.158	1.172	1%	-5%
Burgos	209	204	161	150	123	-18%	-41%
Cáceres	79	94	82	65	61	-4	-18
Cádiz	372	275	218	217	202	-7%	-46%
Castellón/Castelló	192	196	139	116	92	-21%	-52%
Ciudad Real	172	135	105	93	79	-14	-54%
Córdoba	176	219	202	199	151	-24%	-14%
Coruña,A	394	322	306	238	226	-5%	-43%
Cuenca	165	132	79	69	44	-25	-73%
Girona	275	258	264	258	261	1%	-5%
Granada	290	267	244	219	181	-17%	-38%
Guadalajara	109	101	77	52	24	-28	-78%
Gipuzkoa	202	177	158	174	202	16%	0%
Huelva	102	110	73	70	67	-3	-34%
Huesca	138	130	94	111	108	-3%	-22%
Jaén	172	178	137	114	119	4%	-31%
León	180	184	186	132	100	-24%	-44%
Lleida	172	174	230	218	194	-11%	13%
Rioja, La	77	75	71	69	66	-3	-11
Lugo	172	164	133	129	100	-22%	-42%
Madrid	1.318	1.373	1.299	1.386	1.416	2%	7%
Málaga	324	304	228	356	265	-26%	-18%
Murcia	230	242	159	162	173	7%	-25%
Navarra	110	98	86	102	92	-10%	-16%
Ourense	124	81	115	85	88	3	-29%
Asturias	227	219	220	237	254	7%	12%
Palencia	84	78	78	60	58	-2	-26
Palmas, Las	103	100	101	79	131	52	27%
Pontevedra	345	255	252	227	283	25%	-18%
Salamanca	128	105	100	87	103	16	-20%
S.C.Tenerife	228	189	191	221	231	5%	1%
Cantabria	111	79	68	97	56	-41	-50%
Segovia	84	84	81	54	38	-16	-46
Sevilla	367	298	281	319	266	-17%	-28%
Soria	70	67	45	26	21	-5	-49
Tarragona	275	238	266	233	224	-4%	-19%
Teruel	64	49	50	36	53	17	-11
Toledo	232	171	173	142	117	-18%	-50%
Valencia/València	580	642	603	493	559	13%	-4%
Valladolid	137	132	123	102	105	3%	-23%
Bizkaia	209	187	171	168	105	-38%	-50%
Zamora	86	85	61	64	38	-26	-48
Zaragoza	362	329	282	245	203	-17%	-44%
Ceuta	10	11	15	9	6	-3	-4
Melilla	25	20	21	21	16	-5	-9
Total	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	-5%	-20%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 42. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014

Provincias	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación ¹ 2014/2010
Araba/Álava	242	231	234	269	250	-19	8
Albacete	233	235	209	218	255	37	22
Alicante/Alacant	173	183	169	184	145	-39	-28
Almería	248	310	247	175	136	-39	-112
Ávila	796	700	519	419	424	5	-372
Badajoz	289	309	282	208	213	5	-76
Balears, Illes	264	278	283	337	305	-32	41
Barcelona	225	211	213	211	215	4	-10
Burgos	559	547	433	407	337	-70	-222
Cáceres	192	228	199	159	150	-9	-42
Cádiz	302	222	175	174	162	-12	-140
Castellón/Castelló	322	329	234	198	159	-39	-163
Ciudad Real	327	257	200	178	152	-26	-175
Córdoba	220	273	252	249	189	-60	-31
Coruña, A	346	282	268	209	199	-10	-147
Cuenca	762	610	368	326	211	-115	-551
Girona	371	345	351	344	351	7	-20
Granada	317	290	265	237	197	-40	-120
Guadalajara	435	397	299	202	94	-108	-341
Gipuzkoa	286	250	223	246	286	40	0
Huelva	198	212	140	134	128	-6	-70
Huesca	608	574	416	494	484	-10	-124
Jaén	258	267	205	172	181	9	-77
León	364	372	377	270	206	-64	-158
Lleida	396	398	525	500	449	-51	53
Rioja, La	241	234	221	217	209	-8	-32
Lugo	490	469	383	374	293	-81	-197
Madrid	207	215	202	216	222	6	15
Málaga	207	192	143	221	164	-57	-43
Murcia	158	166	109	111	118	7	-40
Navarra	174	154	134	160	145	-15	-29
Ourense	374	245	350	261	273	12	-101
Asturias	211	204	205	222	240	18	29
Palencia	489	455	458	356	347	-9	-142
Palmas, Las	97	93	93	72	119	47	22
Pontevedra	363	267	264	238	298	60	-65
Salamanca	365	299	286	251	299	48	-66
S.C.Tenerife	233	191	192	219	228	9	-5
Cantabria	189	134	115	164	95	-69	-94
Segovia	515	514	497	335	239	-96	-276
Sevilla	193	155	145	165	137	-28	-56
Soria	737	706	476	278	227	-51	-510
Tarragona	344	296	330	290	282	-8	-62
Teruel	441	339	350	255	380	125	-61
Toledo	335	244	245	202	168	-34	-167
Valencia/València	227	251	235	194	221	27	-6
Valladolid	258	248	231	192	199	7	-59
Bizkaia	181	162	148	146	92	-54	-89
Zamora	444	441	319	339	204	-135	-240
Zaragoza	372	338	289	252	210	-42	-162
Ceuta	126	135	179	106	71	-35	-55
Melilla	329	254	257	251	191	-60	-138
Total	258	243	223	216	206	-10	-52

4

El componente temporal de los accidentes con víctimas

63

Los meses

En el año 2014 falleció una media de 141 personas cada mes, oscilando esta media entre 99 fallecidos en febrero y 162 en septiembre. En los meses de julio y agosto se produjeron 309 fallecidos, cifra que supone el 18% de los fallecidos en todo el año.

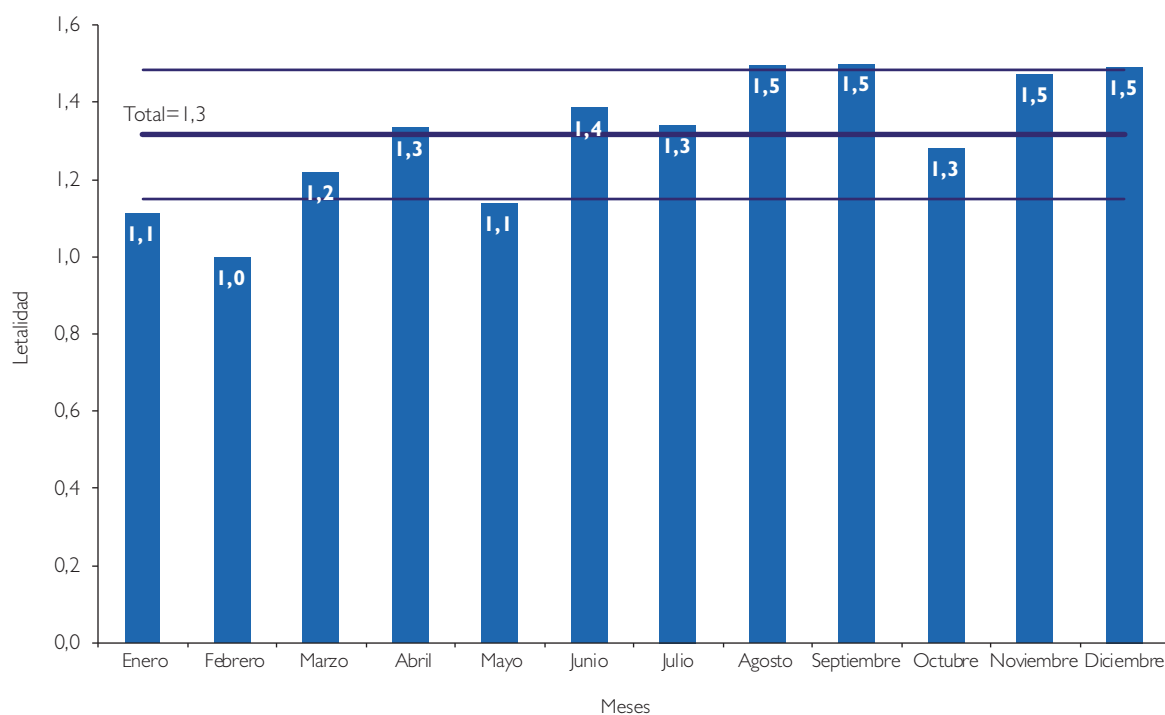
Respecto del año anterior, se observan descensos en los dos primeros meses del año, en los dos meses de verano y en octubre; en el resto de meses del año 2014 se han producido incrementos respecto del año anterior.

Tabla 43. Evolución de los fallecidos por meses. España, 2005-2014

Meses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Enero	344	375	286	265	222	197	159	147	131	113	-14%	-12%
Febrero	341	282	264	235	208	148	142	141	137	99	-28%	-13%
Marzo	365	339	351	241	233	174	142	154	124	132	6%	-11%
Abril	340	368	303	247	201	172	156	144	124	141	14%	-9%
Mayo	372	367	324	265	237	211	185	157	105	123	17%	-12%
Junio	402	352	313	261	244	202	148	174	138	153	11%	-10%
Julio	443	380	385	311	259	251	222	161	163	153	-6%	-11%
Agosto	414	331	363	302	274	258	216	190	171	156	-9%	-10%
Septiembre	363	350	361	229	205	221	186	202	159	162	2%	-9%
Octubre	372	317	337	268	223	242	169	147	154	143	-7%	-10%
Noviembre	324	319	239	241	193	206	173	135	130	158	22%	-8%
Diciembre	362	324	297	235	215	196	162	151	144	155	8%	-9%
Total	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%
Media mensual	370	342	319	258	226	207	172	159	140	141		

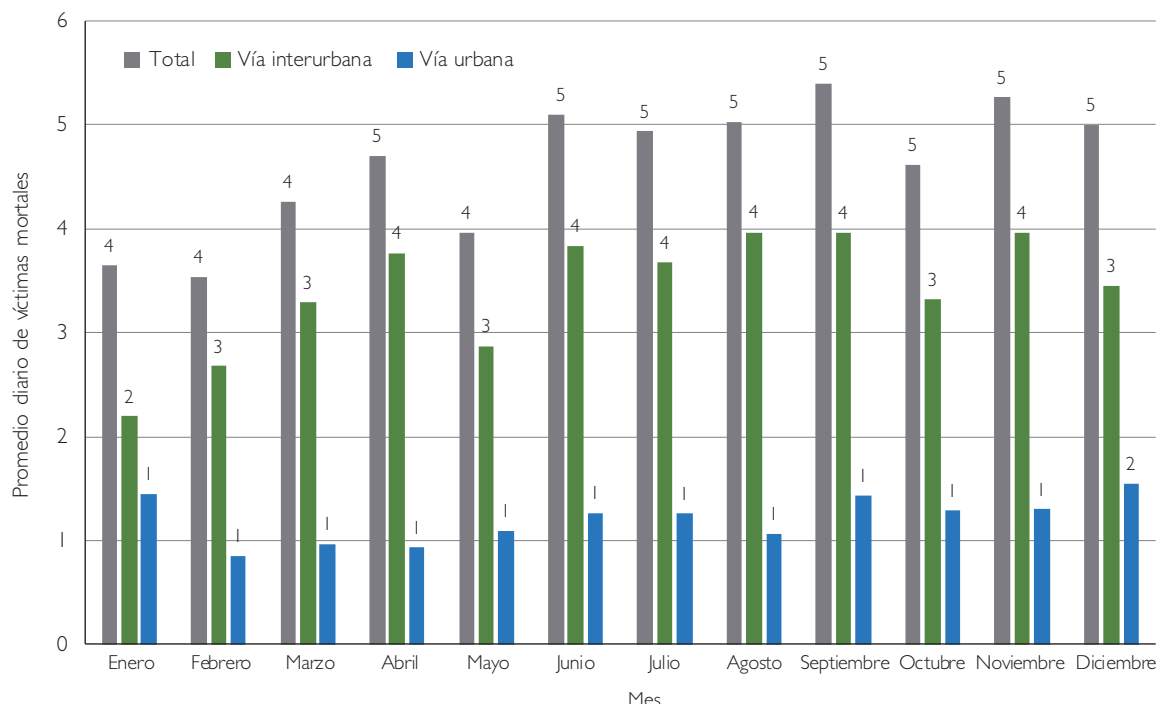
La letalidad en los accidentes de tráfico con víctimas en 2014 fue 1,3. Los meses con mayor letalidad fueron agosto, septiembre, noviembre y diciembre con una letalidad de 1,5. El mes de febrero, con una letalidad de 1,0, es el que ha presentado una tasa menor en 2014.

Figura 22. Letalidad por meses. España, 2014



El promedio diario de víctimas mortales en 2014 ha sido de 4,6, superándose esa cifra en los meses de abril, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre. En las vías interurbanas se ha registrado una media de 3,4 fallecidos diarios y en las vías urbanas de 1,2.

Figura 23. Promedio diario de víctimas mortales. España, 2014



El número de fallecidos y heridos hospitalizados según el modo de transporte presenta patrones diferentes de acuerdo a las estaciones del año. Estas diferencias probablemente están en relación con la luminosidad y con la meteorología.

Los peatones fallecidos presentan las cifras más altas en noviembre y diciembre, mientras que las de heridos hospitalizados fueron mayores en los meses de marzo, mayo, junio y noviembre en los que superaron los 170 hospitalizados.

Con respecto a los vehículos de dos ruedas: en el caso de las bicicletas, la cifra de fallecidos fue mayor en los meses de abril a junio (8 a 11 fallecidos) y menor en el mes de febrero (2 fallecidos); en el caso de los ciclomotores, los meses con mayor número de fallecidos fueron marzo y mayo; y en relación a las motocicletas, en el período comprendido entre mayo y agosto y en el mes de octubre se alcanzaron las cifras mensuales mayores de fallecidos en ese medio de desplazamiento. El número de ocupantes heridos hospitalizados en los medios de desplazamiento citados fue mayor entre los meses de mayo y septiembre.

El menor número de fallecidos en turismo en 2014 se registró en los meses de enero, febrero y mayo, y el mayor en los meses de agosto y septiembre. El mes con más heridos hospitalizados ocupantes de turismo fue agosto (301).

En los meses junio y julio fue donde se registró el mayor número de fallecidos en vehículos de transporte de mercancías. Los autobuses mantuvieron la cifra de fallecidos mensual entre 0 y 1, excepto el mes de noviembre, cuando hubo un accidente en el que fallecieron catorce personas.

Tabla 44. Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2014

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo Transporte mercancías	Autobús	Peatón
Enero	6	3	15	43	11	0	34
Febrero	2	2	14	48	9	0	23
Marzo	4	7	22	59	12	1	25
Abril	10	5	23	65	16	1	19
Mayo	8	7	29	43	10	5	17
Junio	11	2	31	65	19	0	23
Julio	6	2	29	60	23	0	31
Agosto	7	5	32	76	11	1	23
Septiembre	4	5	23	80	14	0	32
Octubre	7	5	34	56	9	4	25
Noviembre	4	5	15	58	15	14	44
Diciembre	6	5	20	69	11	0	40
Total	75	53	287	722	160	26	336

Tabla 45. Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2014

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo Transporte mercancías	Autobús	Peatón
Enero	35	33	135	192	45	4	169
Febrero	37	47	143	233	40	4	147
Marzo	57	64	214	239	36	26	179
Abril	60	58	227	241	53	3	139
Mayo	74	53	245	241	63	8	180
Junio	84	61	267	277	55	2	174
Julio	74	54	262	282	55	0	141
Agosto	58	66	257	301	55	14	123
Septiembre	72	50	231	246	41	2	144
Octubre	64	56	266	226	32	13	167
Noviembre	32	48	182	266	33	44	177
Diciembre	23	48	154	249	41	4	162
Total	670	638	2.583	2.993	549	124	1.902

Los días de la semana

El 34% de las víctimas mortales se producen en accidentes que ocurren en sábado y domingo, de modo que la mayoría ocurre de lunes a viernes. El martes y el miércoles han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año en esos días (206 y 205 respectivamente).

Respecto del año 2013, el número de fallecidos ha descendido en la mayoría de los días laborables de la semana, con la excepción de los lunes y los miércoles; en los fines de semana el número de fallecidos ha aumentado un 10%.

Tabla 46. Fallecidos según días de la semana. España, 2005-2014

Días de la semana	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Lunes	614	525	479	411	347	323	282	238	226	234	4%	-10%
Martes	519	492	450	379	312	303	252	238	220	206	-6%	-10%
Miércoles	551	456	453	374	342	313	280	246	187	205	10%	-10%
Jueves	573	477	466	401	354	337	248	253	263	224	-15%	-10%
Viernes	644	682	542	466	384	374	287	273	259	245	-5%	-10%
Sábado	780	747	719	522	489	418	341	341	264	290	10%	-10%
Domingo	761	725	714	547	486	410	370	314	261	284	9%	-10%
Total	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%

En lo que respecta al índice de letalidad del año 2014 según el día de la semana en que ocurrió el accidente, en las vías interurbanas los miércoles presentan una tasa inferior en una desviación típica con respecto a la media y los sábados y los domingos presentan una tasa superior en una desviación típica respecto de la media. En el caso de las vías urbanas los domingos presentan una letalidad superior en una desviación típica a la media.

Figura 24. Letalidad por accidente según días de la semana. España, 2014

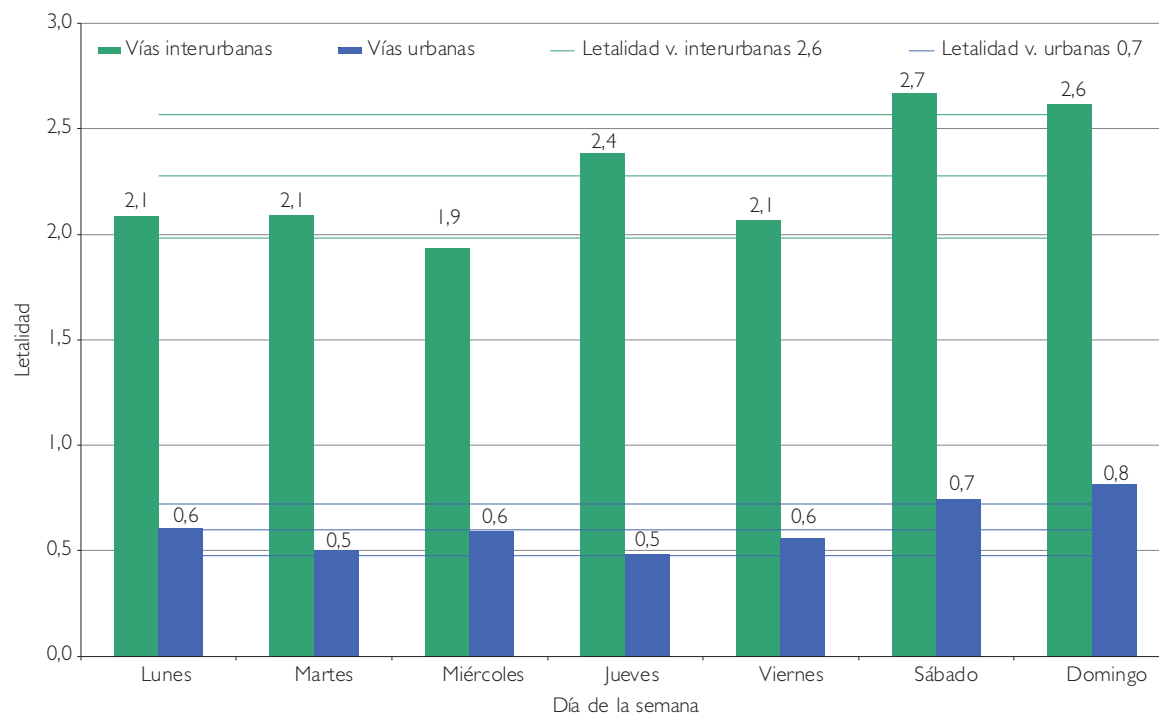


Tabla 47. Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2005-2014

Días de la semana	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Fin de semana	1.320	1.257	1.192	881	818	677	586	515	407	448	10%	-11%
No fin de semana	2.332	2.110	1.890	1.585	1.312	1.251	1.017	927	823	799	-3%	-11%
Total	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%

Tabla 48. Fallecidos según días de la semana, vías urbanas. España, 2005-2014

Días de la semana	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Fin de semana	221	215	241	188	157	151	125	140	118	126	7%	-6%
No fin de semana	569	522	500	446	427	399	332	321	332	315	-5%	-6%
Total	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%	-6%

Las horas del día

En 2014, el 63% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto de 2013, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 se redujo en un 4%, mientras que en la franja entre las 20:00 y las 07:59 aumentó un 9%.

Tabla 49. Fallecidos según tramos horarios. España, 2005-2014

Tramos horarios	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 8:00 a 19:59 horas	2.586	2.401	2.229	1.911	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	1.056	-4%	-9%
De 20:00 a 7:59 horas	1.856	1.703	1.594	1.189	1.051	969	807	700	579	632	9%	-11%
Total	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%

En cifras absolutas la mayoría de las víctimas ocurren en accidentes entre las 8:00 y las 19:59. Sin embargo es el período de la noche (entre las 20:00 y las 7:59) el que presenta un índice de letalidad más alto en vías interurbanas y en vías urbanas.

Tabla 50. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2014

Vías interurbanas y urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	1.056	632	1.688
	63%	37%	100%
Heridos	92.401	34.231	126.632
Porcentaje	73%	27%	100%
Índice de letalidad	1,1	1,8	1,3
Vías interurbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	790	457	1.247
Porcentaje	63%	37%	100%
Heridos	38.845	14.682	53.527
	73%	27%	100%
Índice de letalidad	2,0	3,0	2,3
Vías urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	266	175	441
Porcentaje:	60%	40%	100%
Heridos	53.556	19.549	73.105
	73%	27%	100%
Índice de letalidad	0,5	0,9	0,6

El mayor número de fallecimientos ocurre en accidentes que suceden entre las 7:00 y las 23:59 horas de lunes a viernes. En cambio en ese periodo la letalidad es menor, pudiendo observarse la mayor letalidad en las franjas horarias de las 24:00 a las 6:59, que es cuando el número de fallecidos es menor.

Tabla 51. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2014

Tramos horarios	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Letalidad
De lunes a viernes de 7:00 a 23:59	966	6.005	81.571	1,1
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	486	2.619	27.153	1,6
De 7:00 a 23:59	1.452	8.624	108.724	1,2
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	92	355	3.231	2,5
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	144	595	5.103	2,5
De 24:00 a 6:59	236	950	8.334	2,5

La luminosidad

En 2014, el 71% de los accidentes con víctimas, el 62% de los fallecidos y el 69% de los heridos hospitalizados en vías interurbanas ocurrieron durante el día. La distribución en vías urbanas presenta un resultado similar al de vías interurbanas.

Tabla 52. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Luminosidad	Vías interurbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Día	24.826	71%	777	62%	3.349	69%	34.053	70%
Crepúsculo	1.864	5%	70	6%	245	5%	2.622	5%
Noche con iluminación	2.844	8%	86	7%	301	6%	4.049	8%
Noche sin iluminación	5.613	16%	314	25%	939	19%	7.969	16%
Luminosidad	Vías urbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Día	41.046	73%	260	59%	3.197	67%	49.146	72%
Crepúsculo	3.147	6%	32	7%	319	7%	3.718	5%
Noche con iluminación	11.864	21%	126	29%	1.167	25%	15.038	22%
Noche sin iluminación	366	1%	23	5%	57	1%	463	1%

En vías interurbanas, el 61% de los peatones fallecidos estuvieron implicados en un accidente que tuvo lugar durante la noche, mientras que en vías urbanas la mayoría de los peatones fallecidos tuvieron el accidente durante el día.

Tabla 53. Lesividad de los peatones según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2014

	Fallecidos				Heridos hospitalizados				Heridos no hospitalizados			
	Día	Crepúsculo	Noche con iluminación suficiente	Noche otros	Día	Crepúsculo	Noche con iluminación suficiente	Noche otros	Día	Crepúsculo	Noche con iluminación suficiente	Noche otros
Vía interurb.	35%	4%	18%	43%	57%	8%	17%	19%	60%	8%	19%	13%
Vía urbana	61%	6%	28%	5%	69%	8%	22%	1%	73%	7%	19%	1%
Total	51%	5%	24%	20%	67%	8%	21%	3%	72%	7%	19%	1%

5

El tipo de accidente con víctimas

71

El tipo de accidente más frecuente en 2014 fue la salida de vía, en el que se produjo el 32% de los fallecimientos, seguido del atropello a peatón con un 18%.

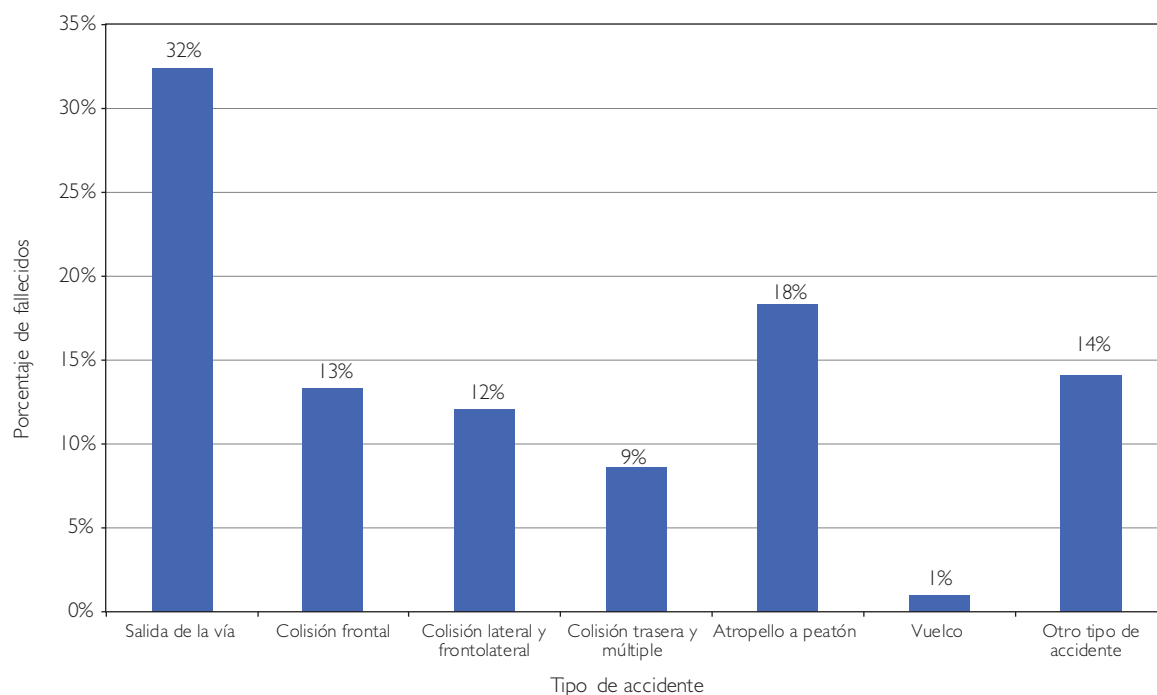
Tabla 54. Fallecidos por tipología del accidente. España, 2005-2014

Tipo de Accidente	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Salida de la vía	1.509	1.299	1.150	1.062	903	752	646	663	508	548	8%	-11%
Colisión frontal	733	658	530	472	370	350	336	250	222	225	1%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	928	723	727	616	471	428	329	282	246	204	-17%	-15%
Colisión trasera y múltiple	326	370	322	246	223	227	191	165	153	145	-5%	-9%
Atropello a peatón*	660	565	548	450	459	449	367	355	349	310	-11%	-8%
Vuelco	66	76	86	62	70	66	47	47	30	17	-13	-49
Otro tipo de accidente	220	413	460	192	218	206	144	141	172	239	39%	1%
Total	3.841	3.652	3.367	3.082	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%

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

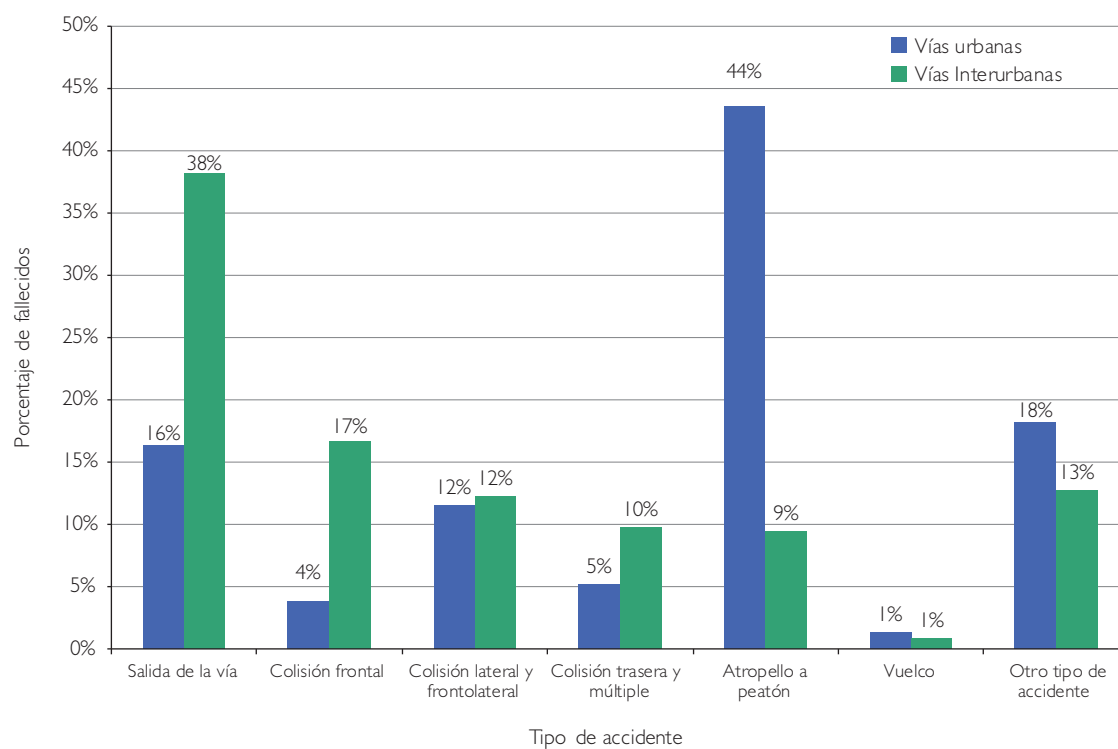
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Figura 25. Tipología del accidente. España, 2014



Dada la diferente tipología de los accidentes en vía interurbana y urbana se analizan por separado ambas zonas.

Figura 26. Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2014



En las vías interurbanas, el 38% de las víctimas mortales y de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía. Respecto de 2013, los fallecidos en salidas de la vía han aumentado un 8% mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 2%.

Tabla 55. Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2005-2014

Tipo de Accidente	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Salida de la vía	1.386	1.191	1.063	975	834	690	578	594	441	476	8%	-11%
Colisión frontal	688	618	501	443	342	335	322	232	214	208	-3%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	745	560	578	464	371	341	254	223	184	153	-17%	-16%
Colisión trasera y múltiple	284	332	259	208	179	197	163	136	132	122	-8%	-9%
Atropello a peatón*	334	284	262	210	191	179	150	132	135	118	-13%	-11%
Vuelco	46	57	64	41	55	48	38	30	26	11	-15	-35
Otro tipo de accidente	169	325	355	125	158	138	98	95	98	159	61	-1%
Total	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%

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

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 56. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2005-2014

Tipo de Accidente	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Salida de la vía	6.172	5.821	4.972	4.485	3.356	2.928	2.666	2.378	1.895	1.856	-2%	-12%
Colisión frontal	2.178	2.125	1.839	1.446	1.247	1.062	947	781	655	571	-13%	-14%
Colisión lateral y frontolateral	3.421	3.112	2.715	2.451	1.756	1.552	1.371	1.158	1.008	698	-31%	-16%
Colisión trasera y múltiple	1.527	1.673	1.549	1.246	993	911	806	633	647	502	-22%	-12%
Atropello a peatón*	562	492	494	424	352	348	284	277	223	229	3%	-9%
Vuelco	362	373	353	378	356	300	294	285	245	84	-66%	-15%
Otro tipo de accidente	698	1.167	1.279	647	688	541	457	532	509	894	76%	3%
Total	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%

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

En las vías urbanas, el 44% de los fallecidos y el 33% de los heridos hospitalizados ocurrieron a causa de un atropello a peatón, siendo el accidente más frecuente. En el caso de los fallecidos el segundo accidente más frecuente es la salida de la vía (16%), mientras que en el caso de los heridos hospitalizados el segundo accidente más frecuente es la colisión lateral y frontolateral (27%). Respecto del año 2013, los fallecidos en atropellos han disminuido un 10% y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 7%.

Tabla 57. Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Accidente	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Salida de la vía	123	108	87	87	69	62	68	69	67	72	5	-6%
Colisión frontal	45	40	29	29	28	15	14	18	8	17	9	-28
Colisión lateral y frontolateral	183	163	149	152	100	87	75	59	62	51	-11	-13%
Colisión trasera y múltiple	42	38	63	38	44	30	28	29	21	23	2	-19
Atropello a peatón*	326	281	286	240	268	270	217	223	214	192	-10%	-6%
Vuelco	20	19	22	21	15	18	9	17	4	6	2	-14
Otro tipo de accidente	51	88	105	67	60	68	46	46	74	80	6	29
Total	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%	-6%

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

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 58. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Accidente	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Salida de la vía	654	534	475	383	343	291	285	257	275	266	-3%	-10%
Colisión frontal	345	279	194	212	139	124	101	144	132	134	2%	-10%
Colisión lateral y frontolateral	2.525	2.470	1.974	1.888	1.742	1.270	1.330	1.233	1.308	1.259	-4%	-7%
Colisión trasera y múltiple	567	540	676	585	602	450	493	482	534	515	-4%	-1%
Atropello a peatón*	2.049	1.869	1.647	1.659	1.586	1.591	1.603	1.563	1.670	1.557	-7%	-3%
Vuelco	236	173	190	185	201	161	195	176	189	113	-40%	-8%
Otro tipo de accidente	563	754	938	499	562	466	515	545	796	896	13%	5%
Total	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	-3%	-4%

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

6

Las víctimas

75

El sexo y la edad

En 2014 fallecieron 1.290 hombres y 398 mujeres, de forma que el 76% de los fallecidos fueron hombres y el 24% mujeres. Estos porcentajes son idénticos en vías interurbanas y en vías urbanas.

La media de edad de los fallecidos en accidente del tráfico fue 51 años, en los heridos hospitalizados fue 44 años y en los heridos no hospitalizados fue 38 años. En relación al sexo, las mujeres han presentado una edad media superior a los varones en todas las categorías excepto en los heridos no hospitalizados, siendo la media de edad en fallecidos de 50 en varones y de 55 en mujeres, en heridos hospitalizados de 42 en varones y de 47 en mujeres y en heridos no hospitalizados de 38 en ambos sexos.

Para el total de las vías, la tasa de fallecidos por millón de población por sexo ha sido 56 para los hombres y 17 en el caso de las mujeres.

El índice de letalidad de los hombres es 1,7, el doble que el de las mujeres; siendo en las vías interurbanas las diferencias mayores.

Respecto de los heridos hospitalizados, el 70% eran hombres y en el caso de las vías interurbanas el porcentaje se eleva al 72%. En cuanto a los heridos no hospitalizados, el 58% eran hombres, no habiendo diferencias significativas entre las vías interurbanas y urbanas.

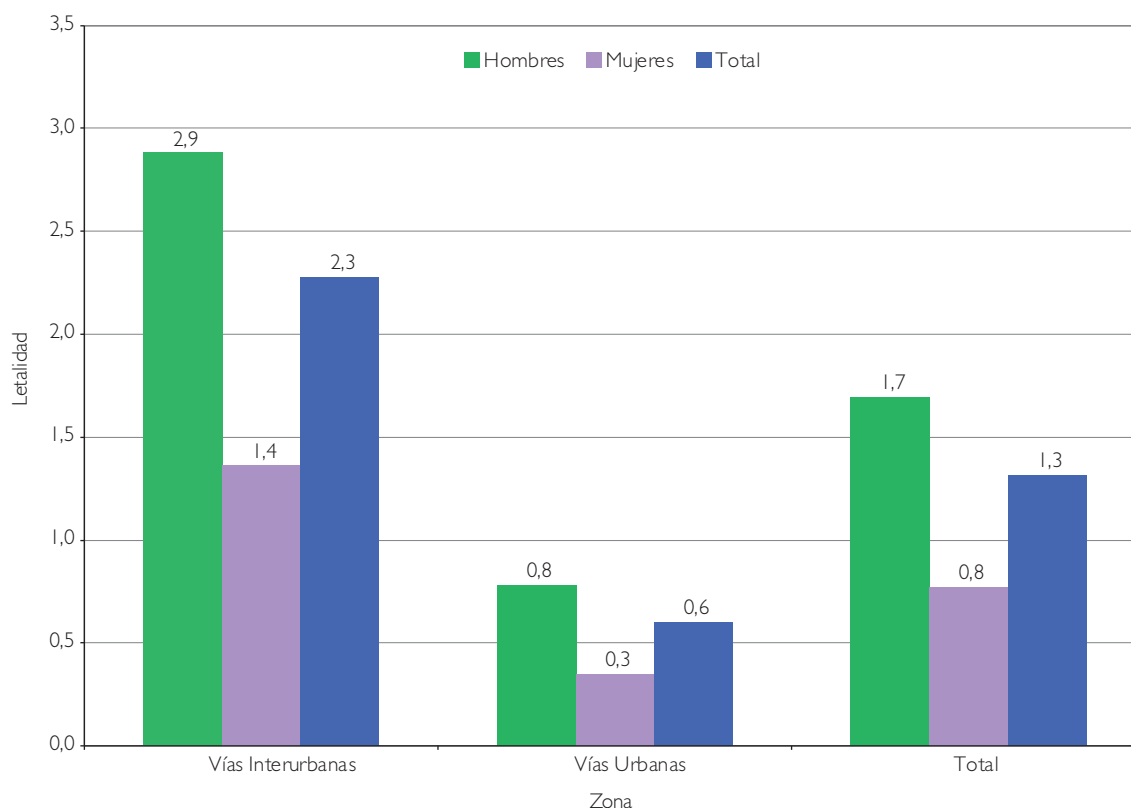
Tabla 59. Víctimas mortales y heridos por sexos. España, 2014

Sexo	Total							
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad	Total muertos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
Hombres	1.290	76%	6.663	70%	68.276	58%	1,7	56
Mujeres	398	24%	2.897	30%	48.389	41%	0,8	17
Sin especificar	0	0%	14	0%	393	0%	0,0	
Total	1.688	100%	9.574	100%	117.058	100%	1,3	36

Sexo	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	953	76%	3.491	72%	28.561	59%	2,9
Mujeres	294	24%	1.342	28%	19.972	41%	1,4
Sin especificar	0	0%	1	0%	160	0%	0,0
Total	1.247	100%	4.834	100%	48.693	100%	2,3

Sexo	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	337	76%	3.172	67%	39.715	58%	0,8
Mujeres	104	24%	1.555	33%	28.417	42%	0,3
Sin especificar	0	0%	13	0%	233	0%	0,0
Total	441	100%	4.740	100%	68.365	100%	0,6

Figura 27. Letalidad por sexos. España, 2014



En 2014 los varones del grupo de edad entre los 35 y los 44 años han sido los que, en el caso de los fallecidos y de los heridos hospitalizados han presentado una mayor frecuencia, con un 18% y un 20% respectivamente. En cuanto a la tasa de hombres fallecidos por millón de población son los grupos de edad de 75 a 84 años y de 85 y más los que presentan una tasa más alta, 114 y 113 respectivamente, más del doble de la tasa general de los hombres que ha sido 56.

En cuanto a las mujeres fallecidas por accidente de tráfico en 2014, el grupo de edad de 45 a 54 años ha sido el que ha presentado una frecuencia mayor, con un 16% de los casos. Es también ese grupo de edad el que ha concentrado un porcentaje mayor de mujeres hospitalizadas, el 15%. En cuanto a la tasa de mujeres fallecidas por millón de población son, como sucede en el grupo de los hombres, los grupos de edad de 75 a 84 años y de 85 y más los que presentan una tasa más alta, 33 y 46 respectivamente, siendo la tasa general de las mujeres 17.

Tabla 60. Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2014

Grupos de edad HOMBRES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad	Fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	24	2%	223	3%	3.000	4%	0,7	7
15-24	119	9%	969	15%	11.734	17%	0,9	52
25-34	178	14%	1.198	18%	15.763	23%	1,0	57
35-44	231	18%	1.358	20%	14.743	22%	1,4	57
45-54	236	18%	1.244	19%	10.149	15%	2,0	67
55-64	163	13%	729	11%	5.760	8%	2,5	62
65-74	135	10%	476	7%	3.193	5%	3,5	69
75-84	146	11%	293	4%	1.845	3%	6,4	114
85 y más	46	4%	83	1%	425	1%	8,3	113
Sin especificar	12	1%	90	1%	1.664	2%	0,7	
Total	1.290	100%	6.663	100%	68.276	100%	1,7	56
Media edad	50		42		38			

Grupos de edad MUJERES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad	Fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	13	3%	127	4%	2.592	5%	0,5	4
15-24	35	9%	387	13%	8.421	17%	0,4	16
25-34	33	8%	409	14%	11.198	23%	0,3	11
35-44	46	12%	412	14%	9.512	20%	0,5	12
45-54	62	16%	423	15%	6.684	14%	0,9	18
55-64	53	13%	341	12%	4.086	8%	1,2	19
65-74	53	13%	332	11%	2.519	5%	1,8	24
75-84	58	15%	286	10%	1.402	3%	3,3	33
85 y más	39	10%	101	3%	382	1%	7,5	46
Sin especificar	6	2%	79	3%	1.593	3%	0,4	
Total	398	100%	2.897	100%	48.389	100%	0,8	17
Media edad	55		47		38			

Según el medio en que se desplazaban se aprecian diferencias sustanciales entre los hombres y las mujeres en relación a la gravedad de las lesiones: para ambos sexos la mayor frecuencia de fallecidos se produce cuando viajan en turismos, un 39% en el caso de los hombres y un 54% en el caso de las mujeres, es decir 15 puntos de diferencia; cuando se desplazaban en motocicleta el porcentaje de varones fallecidos respecto de su total fue del 21% y en el caso de las mujeres del 4% y cuando se desplazaban a pie el porcentaje de hombres fallecidos fue del 17% mientras que el de mujeres fue del 30%.

Tabla 61. Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2014

Medio de desplazamiento HOMBRES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	71	6%	599	9%	4.856	7%	1,3
Ciclomotor	50	4%	514	8%	4.952	7%	0,9
Motocicleta	271	21%	2.296	34%	15.756	23%	1,5
Turismo	509	39%	1.775	27%	31.617	46%	1,5
Vehículo de mercancías	130	10%	467	7%	5.317	8%	2,2
Autobús	14	1%	44	1%	511	1%	2,5
Otro vehículo	28	2%	93	1%	517	1%	4,4
Peatones	217	17%	875	13%	4.750	7%	3,7
Total	1.290	100%	6.663	100%	68.276	100%	1,7

Medio de desplazamiento MUJERES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	4	1%	70	2%	1.010	2%	0,4
Ciclomotor	3	1%	124	4%	2.338	5%	0,1
Motocicleta	16	4%	286	10%	4.145	9%	0,4
Turismo	213	54%	1.215	42%	31.981	66%	0,6
Vehículo de mercancías	30	8%	82	3%	1.727	4%	1,6
Autobús	12	3%	80	3%	1.168	2%	1,0
Otro vehículo	1	0%	19	1%	214	0%	0,4
Peatones	119	30%	1.021	35%	5.806	12%	1,7
Total	398	100%	2.897	100%	48.389	100%	0,8

Tabla 62. Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2005-2014

Sexo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Hombres	3.473	3.197	2.976	2.418	2.086	1.925	1.598	1.440	1.281	1.290	1%	-10%
Mujeres	969	892	829	666	622	547	457	458	392	398	2%	-9%
Sin especificar	0	15	18	16	6	6	5	5	7	0	-7	
Total	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%
Razón hombres/ mujeres	3,6	3,6	3,6	3,6	3,4	3,5	3,5	3,1	3,3	3,2		

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

En 2014 el número de hombres fallecidos en accidentes de tráfico aumentó en un 1% y el de mujeres lo hace en un 2%. En los últimos 10 años la razón hombres fallecidos y mujeres fallecidas se sitúa en 3,4, es decir, por cada mujer que fallece en un accidente de tráfico mueren 3,4 hombres. El descenso interanual entre 2005 y 2014 ha sido del 10% para ambos sexos.

Figura 28. Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2005-2014

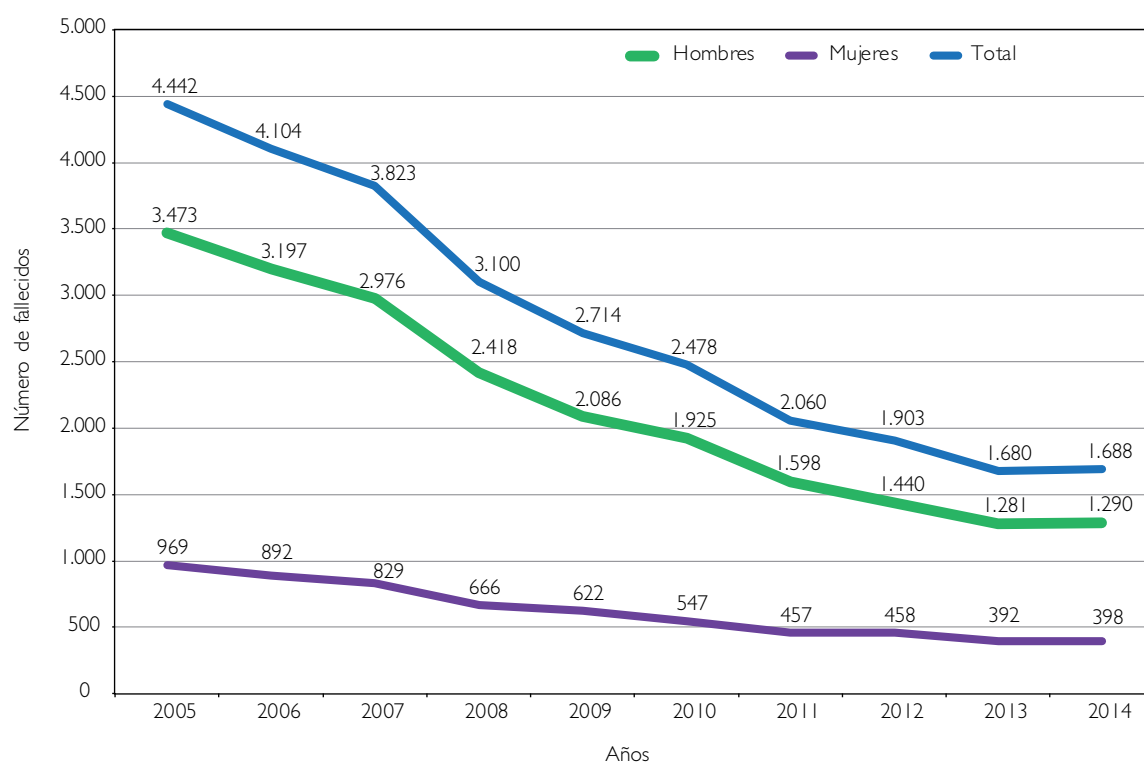
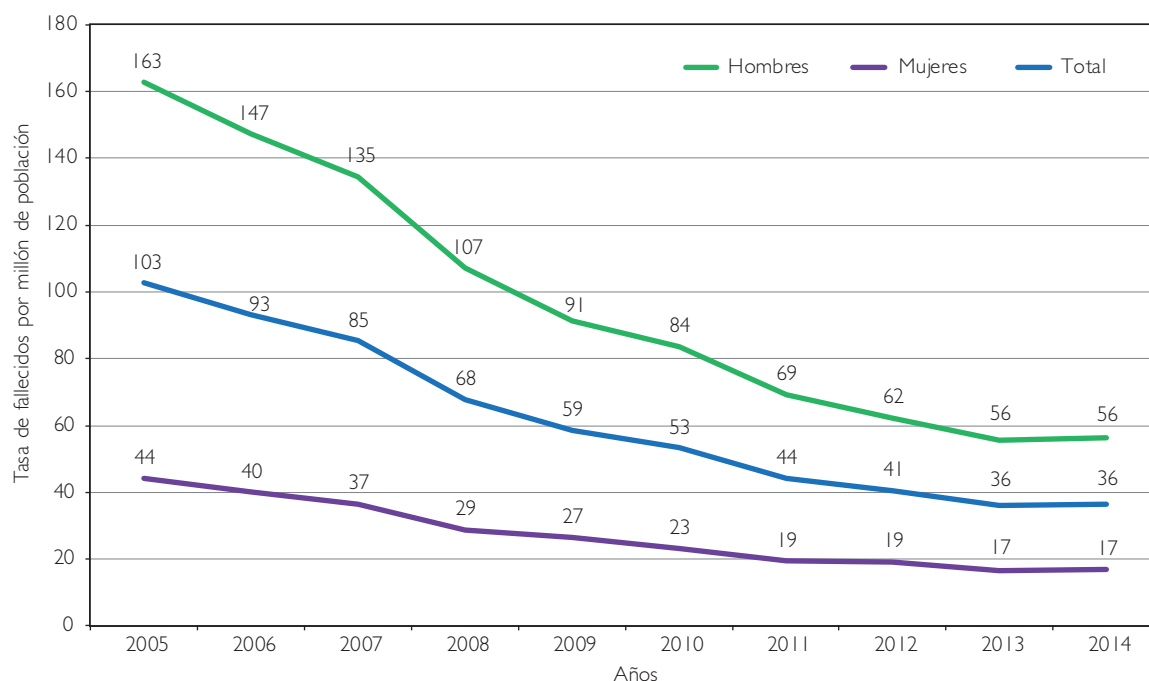


Figura 29. Evolución de la tasa de fallecidos por sexos, tasas por millón de población. España, 2005-2014



En 2014 la tasa de fallecidos por millón de población para los hombres ha sido 56 y para las mujeres 17. Respecto del año anterior la tasa se ha mantenido igual para los hombres y para las mujeres. En los últimos 10 años la razón entre las tasas es 3,5 similar a la de las cifras crudas.

Tabla 63. Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2005-2014

Sexo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Hombres	15.903	15.483	14.083	11.956	9.986	8.502	8.140	7.372	7.058	6.663	-6%	-9%
Mujeres	5.956	5.733	5.048	4.443	3.880	3.436	3.164	3.018	2.966	2.897	-2%	-8%
Sin especificar	0	166	164	89	57	57	43	54	62	14		
Total	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	-5%	-9%
Razón hombres/ mujeres	2,7	2,7	2,8	2,7	2,6	2,5	2,6	2,4	2,4	2,3		

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

En 2014 desciende en un 6% el número de hombres heridos hospitalizados en accidentes de tráfico y el de mujeres lo hace en un 2%.

En los últimos 10 años la razón hombres y mujeres que han resultado heridos hospitalizados por un accidente de tráfico se sitúa en 2,6, es decir ha habido 2,6 hombres heridos hospitalizados por cada mujer, resultando esta razón inferior a la de fallecidos que es 3,4.

El descenso interanual entre 2005 y 2014 en el caso de los heridos hospitalizados ha sido del 9% para ambos sexos, este descenso es inferior al de los fallecidos que era del 10% en ambos sexos.

Figura 30. Evolución de los heridos hospitalizados por sexos. España, 2005-2014

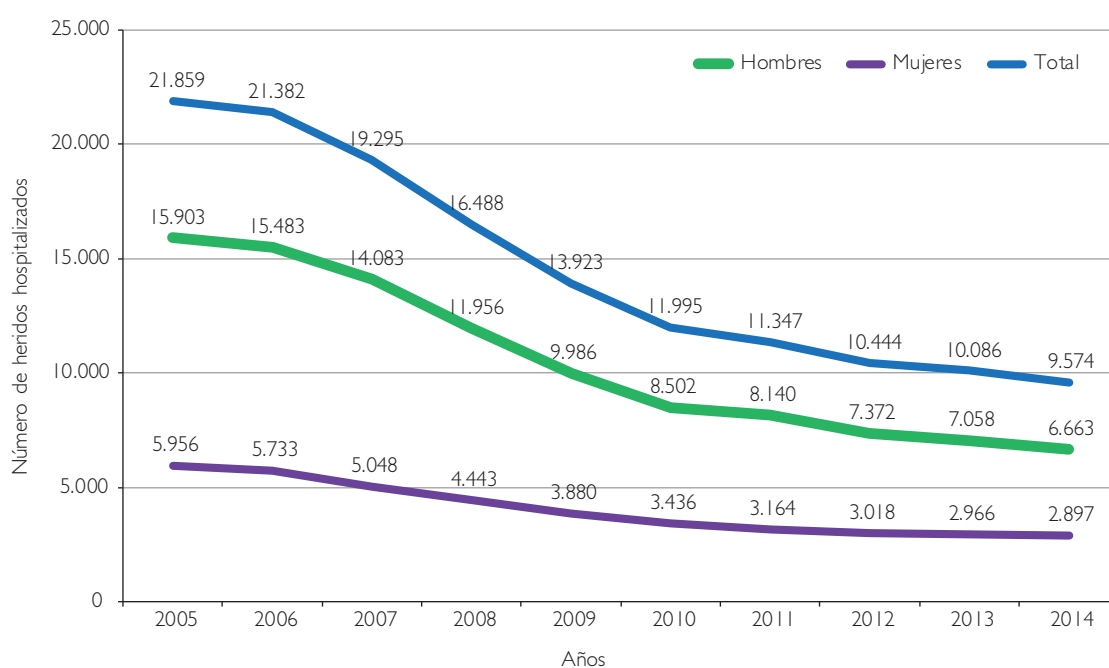
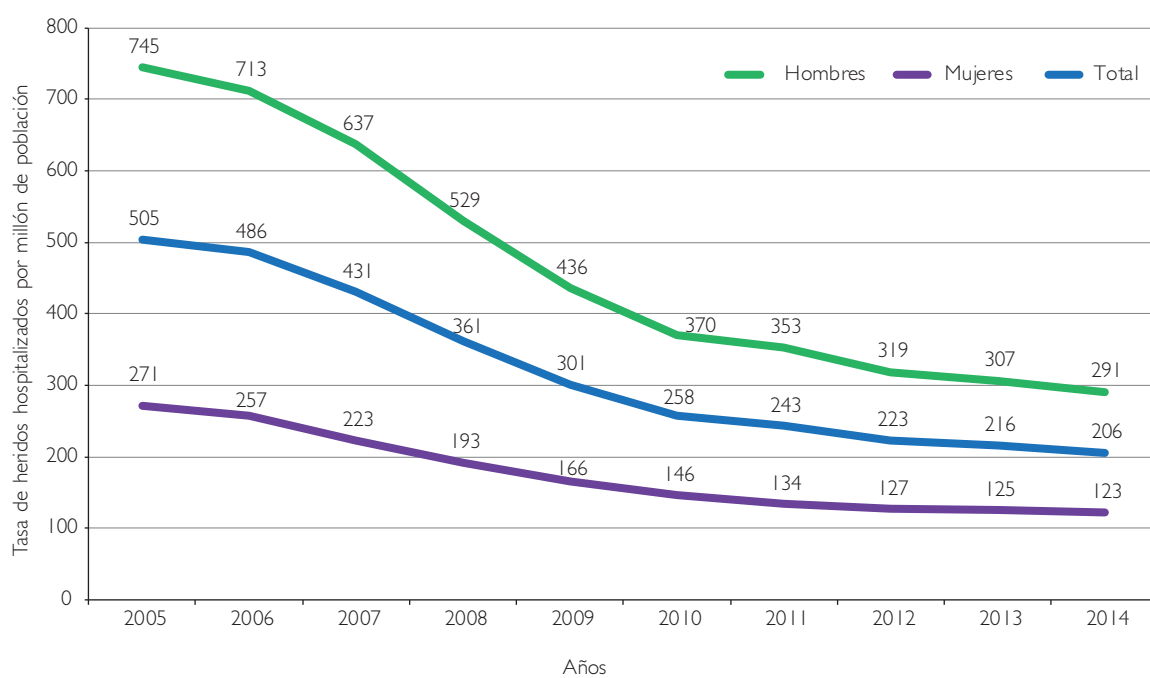


Figura 31. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por sexos, tasas por millón de población. España, 2005-2014



En 2014, en términos absolutos, los accidentes de circulación con resultado de muerte han afectado principalmente al grupo de edad comprendido entre los 45 y los 54 años, con 298 fallecidos. El grupo de edad que ha presentado más heridos hospitalizados ha sido el de 35 a 44 años, con 1.770 personas hospitalizadas.

Considerando la distribución porcentual de los fallecidos y los heridos hospitalizados según los grupos de edad se observa que el 59% de los fallecidos y el 45% de los heridos hospitalizados tenían 45 años o más.

La media de edad de las víctimas mortales de los accidentes de tráfico ocurridos en vías urbana es superior a la media de edad de las víctimas de accidentes sucedidos en vías interurbana, mientras que para los heridos la media de edad es similar en ambas zonas. La media de edad de los fallecidos en vía interurbana fue de 55 y en la interurbana de 50. Para los heridos hospitalizados la media de edad fue de 44 años en vía urbana y en vía interurbana, siendo estas cifras para los heridos no hospitalizados de 38 en urbana y 39 en interurbana.

También se observan diferencias en la media de edad en interurbana y urbana al comparar ambos sexos, siendo la media en mujeres superior a la de los varones. La media de edad de las mujeres que fallecieron en vías urbanas fue de 64 y la de los varones de 53; la media de edad en interurbana fue de 52 en mujeres y de 49 en varones.

En las vías interurbanas el grupo de edad de 45 a 54 años ha sido el más afectado con 243 fallecidos. En cuanto a los heridos hospitalizados, el grupo de edad de 35 a 44 años, con 987 personas hospitalizadas, ha sido el de mayor frecuencia.

En las vías urbanas el grupo de edad comprendido entre los 75 y 84 años es el que presenta una mayor frecuencia en los resultados mortales, con 88 fallecidos. Si consideramos los heridos de gravedad el grupo de edad con mayor incidencia es el de 35 a 44 años, con 783 heridos hospitalizados. El 50 % de los fallecidos y el 29% de los heridos hospitalizados en vías urbanas tenían 55 años o más.

Tomando la tasa de fallecidos por millón de población, el grupo de edad con la tasa más elevada es el de 85 años y más con 68 fallecidos por millón de población de esa edad, seguido por el de 75 a 84 años con una tasa de 67. El grupo de 65 a 74 años, ocupa el tercer lugar con 45 fallecidos por millón de población. Los niños, tomados hasta 14 años, han tenido en 2014 una tasa de 5 fallecidos por millón de población de esa franja etaria.

Tabla 64. Fallecidos por grupos de edad. España, 2014

Grupos de edad	Total							
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	37	2%	351	4%	5.610	5%	0,6	5
15-24	154	9%	1.356	14%	20.169	17%	0,7	34
25-34	211	13%	1.607	17%	26.974	23%	0,7	34
35-44	277	16%	1.770	18%	24.261	21%	1,1	35
45-54	298	18%	1.667	17%	16.838	14%	1,6	42
55-64	216	13%	1.070	11%	9.853	8%	1,9	40
65-74	188	11%	808	8%	5.713	5%	2,8	45
75-84	204	12%	579	6%	3.250	3%	5,1	67
85 y más	85	5%	184	2%	807	1%	7,9	68
Sin especificar	18	1%	182	2%	3.583	3%	0,5	
Total	1.688	100%	9.574	100%	117.058	100%	1,3	36

Media edad 51 44 38

Grupos de edad	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	25	2%	120	2%	2.090	4%	1,1
15-24	117	9%	648	13%	7.935	16%	1,3
25-34	163	13%	833	17%	11.211	23%	1,3
35-44	217	17%	987	20%	10.466	21%	1,9
45-54	243	19%	935	19%	7.241	15%	2,9
55-64	166	13%	583	12%	4.340	9%	3,3
65-74	144	12%	398	8%	2.697	6%	4,4
75-84	116	9%	227	5%	1.398	3%	6,7
85 y más	46	4%	54	1%	230	0%	13,9
Sin especificar	10	1%	49	1%	1.085	2%	0,9
Total	1.247	100%	4.834	100%	48.693	100%	2,3

Media edad 50 44 39

Grupos de edad	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	12	3%	231	5%	3.520	5%	0,3
15-24	37	8%	708	15%	12.234	18%	0,3
25-34	48	11%	774	16%	15.763	23%	0,3
35-44	60	14%	783	17%	13.795	20%	0,4
45-54	55	12%	732	15%	9.597	14%	0,5
55-64	50	11%	487	10%	5.513	8%	0,8
65-74	44	10%	410	9%	3.016	4%	1,3
75-84	88	20%	352	7%	1.852	3%	3,8
85 y más	39	9%	130	3%	577	1%	5,2
Sin especificar	8	2%	133	3%	2.498	4%	0,3
Total	441	100%	4.740	100%	68.365	100%	0,6

Media edad 55 44 38

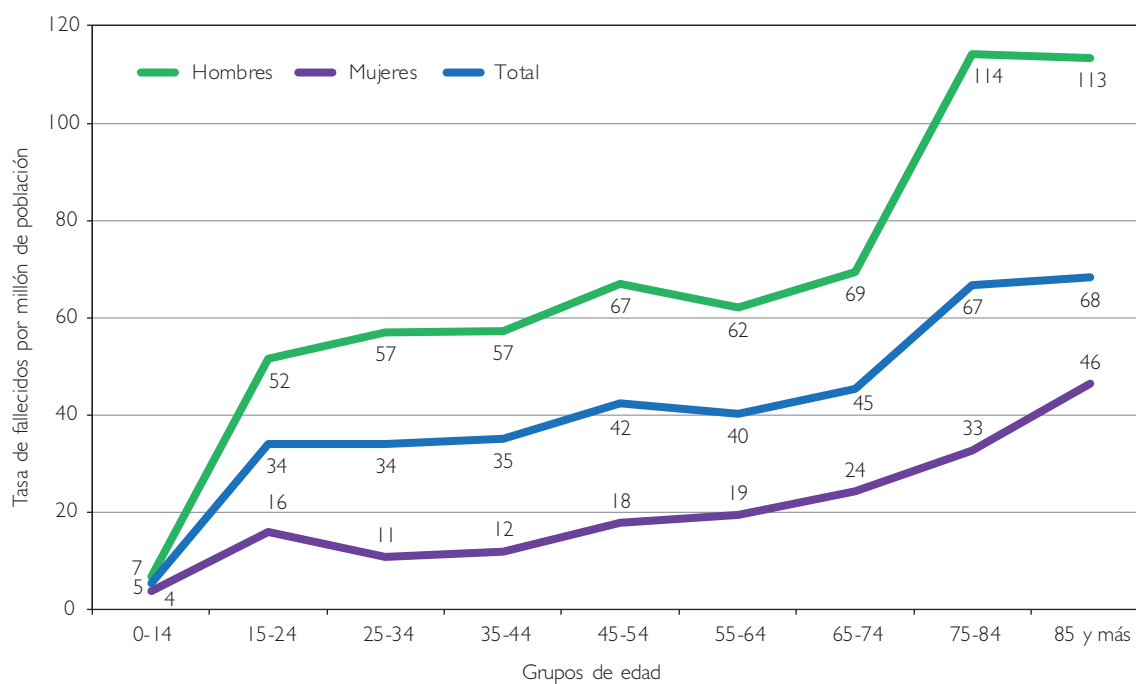
En relación a los fallecidos por grupos de edad, respecto del año 2013, se observan descensos en los grupos de edad que van desde 0 a 34 años y también en los de 65 a 84 años, presentando un aumento del 19% el grupo de edad de 45 a 54 años y del 7% el de 55 a 64 años. El grupo de 35 a 44 años no ha presentado ningún cambio.

Tabla 65. Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2005-2014

Grupos de Edad	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
0-14	121	115	108	84	60	79	42	52	46	37	-9	-12%
15-24	873	741	690	561	434	363	263	206	163	154	-6%	-18%
25-34	995	955	897	644	572	453	333	298	242	211	-13%	-16%
35-44	700	717	646	512	490	442	378	350	278	277	0%	-10%
45-54	537	494	472	403	368	346	313	274	250	298	19%	-6%
55-64	429	368	367	292	256	248	229	200	202	216	7%	-7%
65-74	380	331	285	245	230	240	200	196	200	188	-6%	-8%
75-84	274	281	265	245	201	211	210	236	206	204	-1%	-3%
85 y más	59	55	52	61	70	78	74	75	76	85	9	26
Sin especificar	74	47	41	53	33	18	18	16	17	18	1	-56
Total	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Figura 32. Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2014



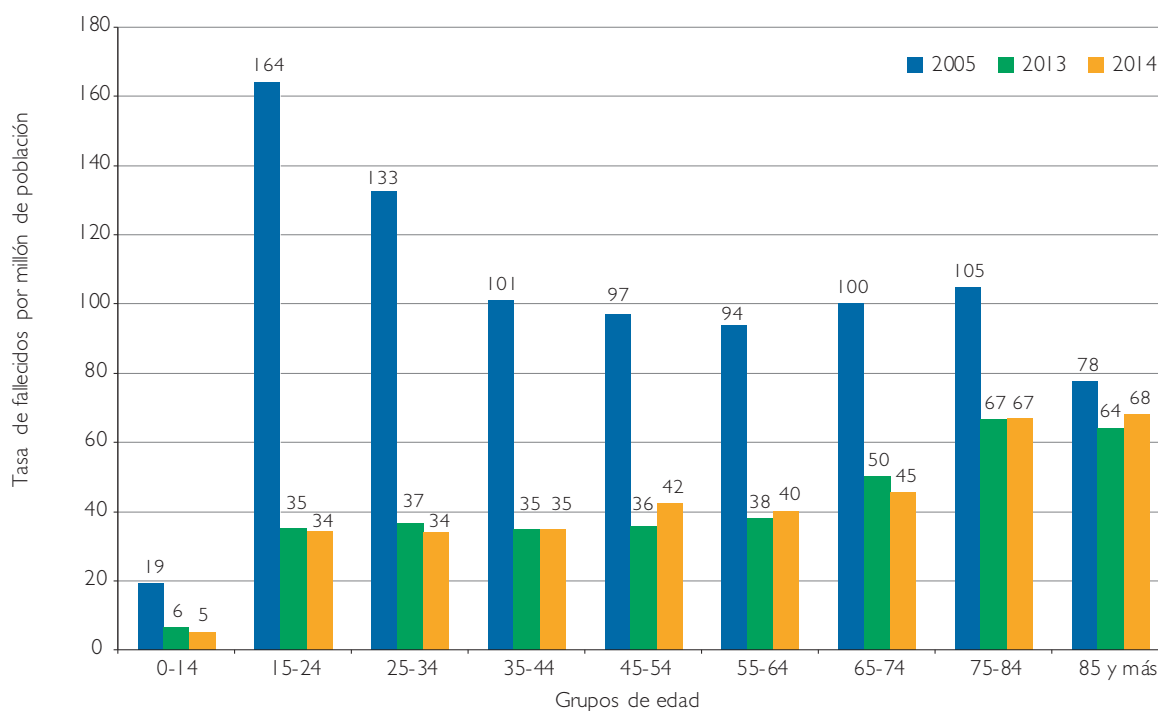
La figura anterior muestra las diferencias que hay en las tasas de fallecidos por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en los siguientes grupos de edad: de 25 a 34 y de 35 a 44 años en los que la tasa para hombres es 5 veces la de las mujeres, de 45 a 54 y de 75 a 84 años en el que la tasa para los hombres es 4 veces la de mujeres.

Entre los 25 y los 64 años las tasas para los hombres son similares, presentando un repunte entre los 75 a los 84 años y en los 85 y más. En el caso de las mujeres se observa una distribución en la que las tasas menores se encuentran en los grupos de 25 a 34 y de 35 a 44 años, y las tasas mayores a partir de los 65 años.

Tabla 66. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005-2014

Grupos de Edad	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0-14	19	18	17	13	9	11	6	7	6	5
15-24	170	148	142	111	87	75	55	44	35	34
25-34	134	128	122	84	75	61	46	43	37	34
35-44	100	100	89	69	65	58	49	45	35	35
45-54	94	84	78	66	58	54	48	41	36	42
55-64	93	78	77	60	52	50	45	39	38	40
65-74	99	88	76	65	61	63	52	50	50	45
75-84	104	104	96	87	70	72	71	79	67	67
85 y más	77	66	58	67	73	74	70	68	64	68
Total	102	93	86	68	59	54	45	41	36	36

Figura 33. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005, 2013 y 2014

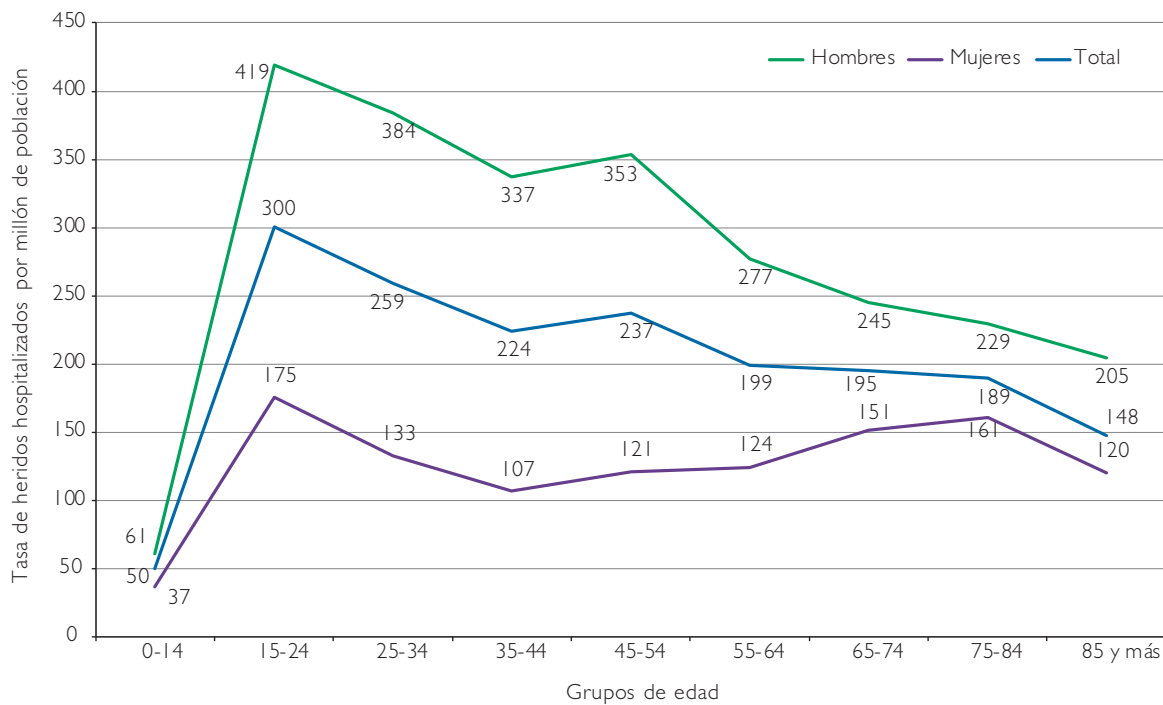


En relación a los heridos hospitalizados por grupos de edad, respecto del año 2013, se observa que la mayoría de ellos presentan descensos, salvo los grupos de 45 a 54 años, con un aumento del 8% y el de 65 a 74 años con un aumento del 6%.

Tabla 67. Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2005-2014

Grupos de Edad	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
0-14	860	764	605	591	489	410	457	373	410	351	-14%	-9%
15-24	5.591	5.125	4.547	3.608	2.771	2.168	1.850	1.575	1.398	1.356	-3%	-15%
25-34	5.210	5.266	4.732	3.957	3.217	2.452	2.303	1.955	1.832	1.607	-12%	-12%
35-44	3.431	3.503	3.208	2.842	2.552	2.229	2.132	2.036	1.948	1.770	-9%	-7%
45-54	2.282	2.198	2.137	1.953	1.743	1.780	1.671	1.671	1.547	1.667	8%	-3%
55-64	1.612	1.499	1.466	1.193	1.116	1.058	1.101	1.043	1.088	1.070	-2%	-4%
65-74	1.188	1.154	980	958	805	737	739	775	760	808	6%	-4%
75-84	812	733	734	714	692	701	637	626	671	579	-14%	-4%
85 y más	155	144	172	166	172	173	164	168	185	184	-1%	2%
Sin especificar	718	996	714	506	366	287	293	222	247	182	-26%	-14%
Total	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	-5%	-9%

Figura 34. Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2014



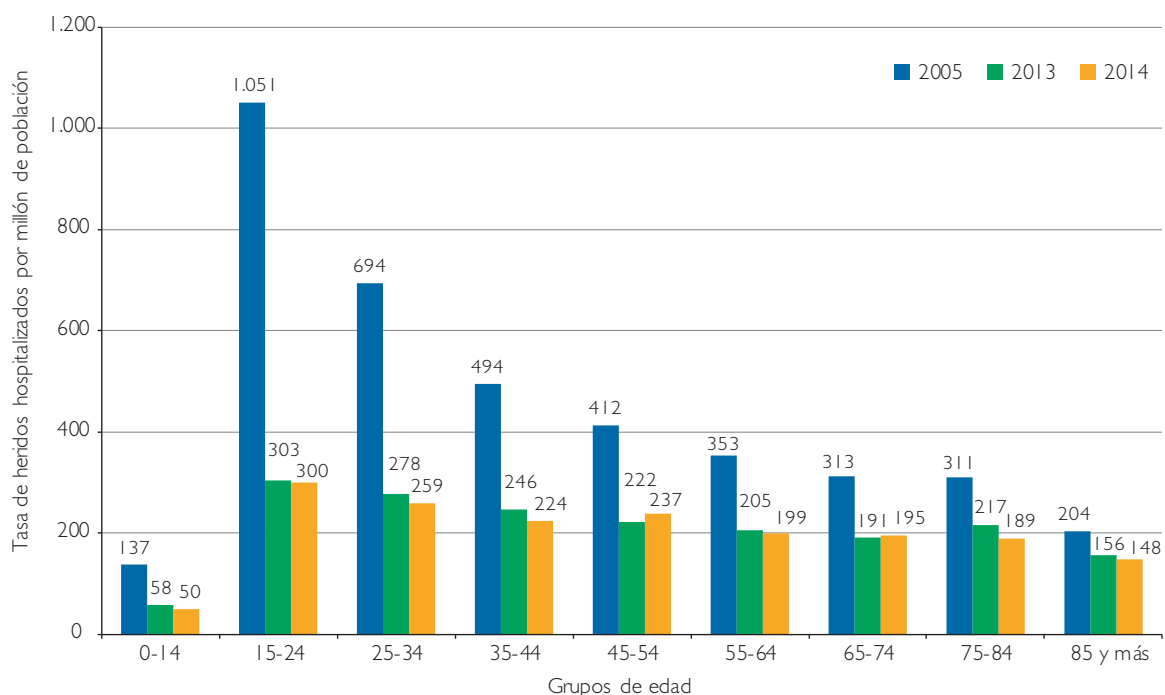
La figura anterior muestra las diferencias que hay en las tasas de heridos hospitalizados por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres entre los 25 y los 54 años, de forma que la tasa para los hombres triplica la de las mujeres.

No se observan similitudes en las tasas por grupos de edad para los hombres ni para las mujeres. En ambos sexos la mayor tasa se sitúa en el grupo de edad de 15 a 24 años.

Tabla 68. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005-2014

Grupos de Edad	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0-14	137	120	93	88	72	59	65	53	58	50
15-24	1.051	983	884	703	548	441	386	335	303	300
25-34	694	691	614	509	417	327	318	282	278	259
35-44	494	492	439	377	332	287	271	257	246	224
45-54	412	383	360	318	275	273	250	244	222	237
55-64	353	325	309	244	225	211	216	201	205	199
65-74	313	301	259	255	213	193	191	199	191	195
75-84	311	272	264	250	237	235	210	203	217	189
85 y más	204	181	203	184	180	170	152	147	156	148
Total	505	486	431	361	301	258	243	223	216	206

Figura 35. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005, 2013 y 2014



Los niños

En 2014 fallecieron por accidente de tráfico 37 niños, otros 351 fueron heridos hospitalizados y 5.610 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 2% del total de fallecidos, el 4% de los heridos hospitalizados y el 5% de los heridos no hospitalizados. El índice de letalidad para el grupo de edad hasta 14 años fue 0,6 cuando para el resto de edades fue 1,3; la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 5 mientras que para el conjunto complementario de edades fue 42 y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 50 mientras que para el resto fue 238.

Tabla 69. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2014

	Hasta 14 años % sobre el total	Resto de edades
Fallecidos	37	1.651
Heridos hospitalizados	351	9.403
Heridos no hospitalizados	5.610	111.448
Total víctimas	5.998	122.502
Índice de letalidad	0,6	1,3
Fallecidos por millón de población	5	42
Heridos hospitalizados por millón de población	50	238

Los niños varones presentan una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: 24 de los 37 niños fallecidos eran varones, como lo eran el 64% de los niños heridos hospitalizados y el 53% de los heridos no hospitalizados. En 2014 la tasa de fallecidos por millón de población en los niños fue 7 y en niñas fue 4 y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 61 y en las niñas 37.

Tabla 70. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2014

Sexo	Fallecidos*	Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número		Número	%		Número	%
Hombres	24	7	223	64%	61	3.000	53%
Mujeres	13	4	127	36%	37	2.592	46%
Sin especificar			1	0%		18	0%
Total	37	5	351	100%	50	5.610	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Dentro del grupo de 0 a 14 años se analizan a continuación los subgrupos en edades quinquenales, observándose que en 2014 la tasa de fallecidos por millón de población en el grupo de 0 a 4 años fue 4, igual a la del grupo de 5 a 9 e inferior a la del grupo de 10 a 14 años que fue 7. En cuanto a la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, el subgrupo de 10 a 14 años es el que presenta la mayor tasa, 71 heridos hospitalizados por millón de población, seguido del de 5 a 9 años con una tasa de 48 y del de 0 a 4 años con una tasa de 31.

Tabla 71. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2014

Grupos de edad	Fallecidos*	Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número		Número	%		Número	%
De 0 a 4 años	10	4	72	21%	31	1.382	25%
De 5 a 9 años	11	4	118	34%	48	1.931	34%
De 10 a 14 años	16	7	161	46%	71	2.297	41%
De 0 a 14 años	37	5	351	100%	50	5.610	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

La mayoría de los niños fallecieron a consecuencia de un accidente ocurrido en vías interurbanas, 25 de los 37 niños fallecidos, pero es en las vías urbanas donde los niños han tenido mayoritariamente los accidentes que han supuesto lesiones, el 66% de los heridos hospitalizados y el 63% de los heridos no hospitalizados de 0 a 14 años han sido a consecuencia de accidentes ocurridos en vías urbanas.

Tabla 72. Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.711	34%	25	120	34%	2.090	37%
Vías urbanas	3.369	66%	12	231	66%	3.520	63%
Total	5.080	100%	37	351	100%	5.610	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Sin distinguir entre las vías interurbanas y urbanas, el mayor número de fallecidos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos, 23 de los 37 niños fallecidos. Los niños resultaron más gravemente lesionados cuando eran peatones, el 56%, y el 34% como pasajeros. El niño que falleció como conductor llevaba una bicicleta.

Tabla 73. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2014

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	1	36	10%	329	6%
Pasajero	23	119	34%	3.787	68%
Peatón	13	196	56%	1.494	27%
Total	37	351	100%	5.610	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

En vías interurbanas, cualquiera que sea la gravedad de las lesiones, los niños han sufrido mayoritariamente las consecuencias del accidente como pasajeros: 22 niños fallecidos, 94 heridos hospitalizados (el 78% de los niños heridos hospitalizados en vías interurbanas) y 1.997 heridos no hospitalizados (el 96% de los niños heridos no hospitalizados en vías interurbanas).

Tabla 74. Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2014

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	0	8	7%	37	2%
Pasajero	22	94	78%	1.997	96%
Peatón	3	18	15%	56	3%
Total	25	120	100%	2.090	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

En vías urbanas, las lesiones más graves se han producido mayoritariamente cuando los niños eran peatones: 10 fallecidos y 178 heridos hospitalizados (el 77% de los niños heridos hospitalizados en vías urbanas). En el caso de los niños que resultaron heridos no hospitalizados la mayoría de los casos sucedieron cuando eran pasajeros, 1.790 (el 51% de los niños heridos no hospitalizados en vías urbanas).

Tabla 75. Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2014

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	1	28	12%	292	8%
Pasajero	1	25	11%	1.790	51%
Peatón	10	178	77%	1.438	41%
Total	12	231	100%	3.520	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Tomando el grupo de edad de menores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta, 2 de los 14 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil, tampoco lo hacían 9 de los 82 heridos hospitalizados ni 107 de los 2.724 heridos no hospitalizados.

Tabla 76. Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2014

Ocupantes de turismos o furgonetas de 0 a 11 años	Número
Fallecidos sin accesorio de seguridad	2
Total de Fallecidos	14
Heridos hospitalizados sin accesorio de seguridad	9
Total de Heridos hospitalizados	82
Heridos no hospitalizados sin accesorio de seguridad	107
Total de Heridos no hospitalizados	2.724

En vías interurbanas en 2014 ha habido menos niños fallecidos y heridos hospitalizados que en el año anterior; concretamente 6 niños fallecidos menos y 35 heridos hospitalizados menos que en 2013. El porcentaje de descenso de heridos hospitalizados de 0 a 14 años ha sido del 17%, superior al del conjunto de edades complementarias que ha sido del 6%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2014 ha habido 3 fallecidos menos que en 2013, observándose el mayor descenso en el caso de los peatones, con 3 fallecidos menos. Los niños heridos hospitalizados por accidentes ocurridos en vías urbanas en 2014 han disminuido un 13% respecto del año anterior 2013, siendo este descenso mayor que el del resto de edades que ha sido del 3%.

Tabla 77. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años.Vías interurbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013
Conductores	8	4	8	3	1	1	3	1	4	0	-4
Pasajeros	75	72	57	46	36	51	19	36	25	22	-3
Peatones	6	5	6	5	3	3	5	2	2	3	1
Total de 0 a 14 años	89	81	71	54	40	55	27	39	31	25	-6
Resto de edades	3.563	3.286	3.011	2.412	2.090	1.873	1.576	1.403	1.199	1.222	2%
Total	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 78. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años.Vías urbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013
Conductores	9	8	6	5	0	3	2	0	2	1	-1
Pasajeros	2	4	4	6	1	1	0	4	0	1	1
Peatones	21	22	27	19	19	20	13	9	13	10	-3
Total de 0 a 14 años	32	34	37	30	20	24	15	13	15	12	-3
Resto de edades	758	703	704	604	564	526	442	448	435	429	-1%
Total	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 79. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años.Vías interurbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Conductores	58	53	39	33	22	23	24	15	21	8	-13	-50
Pasajeros	361	360	242	260	180	141	134	117	105	94	-10%	-14%
Peatones	46	31	41	29	26	22	24	19	18	18	0	-28
Total de 0 a 14 años	465	444	322	322	228	186	182	151	144	120	-17%	-14%
Resto de edades	14.455	14.319	12.879	10.755	8.520	7.456	6.643	5.893	5.038	4.714	-6%	-12%
Total	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 80. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Conductores	84	48	55	50	43	27	39	31	26	28	2	-56
Pasajeros	55	57	46	39	30	28	31	14	29	25	-4	-30
Peatones	256	215	182	180	188	169	205	177	211	178	-16%	-4%
Total de 0 a 14 años	395	320	283	269	261	224	275	222	266	231	-13%	-6%
Resto de edades	6.544	6.299	5.811	5.142	4.914	4.129	4.247	4.178	4.638	4.509	-3%	-4%
Total	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	-3%	-4%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Los jóvenes

En 2014 fallecieron por accidente de tráfico 154 jóvenes de 15 a 24 años, 1.356 resultaron heridos hospitalizados y 20.169 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 9% del total de fallecidos, el 14% de los heridos hospitalizados y el 17% de los heridos no hospitalizados. Este colectivo representa el 10% de la población española y el 7% del censo de conductores.

Su índice de letalidad en 2014 fue 0,7 mientras que para el resto de edades fue 1,4. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 34 y para el conjunto complementario de edades fue 37, es decir ha sido inferior en 3 fallecidos por millón de población respecto del resto de las edades. Por otro lado, la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en el grupo de los jóvenes fue 300 mientras que para el resto fue 200, es decir ha habido 100 heridos hospitalizados más por millón de población en los jóvenes.

Tabla 81. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2014

	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	154	1.534
Heridos hospitalizados	1.356	8.398
Heridos no hospitalizados	20.169	96.889
Total víctimas	21.679	106.821
Índice de letalidad	0,7	1,4
Fallecidos por millón de población	34	37
Heridos hospitalizados por millón de población	300	200

Los jóvenes varones han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 77% de los fallecidos y el 71% de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años eran hombres; en el caso de los heridos no hospitalizados eran hombres el 58% de los jóvenes. En 2013 la tasa de fallecidos por millón de población en hombres jóvenes fue 52, mientras que en las mujeres de esa edad

fue 16 y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres jóvenes fue 419 y en las jóvenes de 15 a 24 años fue 175.

Tabla 82. Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2014

Sexo	Fallecidos		Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número	%		Número	%		Número	%
Hombres	119	77%	52	969	71%	419	11.734	58%
Mujeres	35	23%	16	387	29%	175	8.421	42%
Sin especificar	0	0%		0	0%		14	0%
Total	154	100%	34	1.356	100%	300	20.169	100%

En 2013 los jóvenes de 18 a 24 años estuvieron implicados en 17.441 accidentes, la mayoría de los cuales sucedieron en vías urbanas, el 62% de los accidentes. Sin embargo es en los accidentes ocurridos en las vías interurbanas en los que han fallecido más jóvenes, el 76% de los fallecidos de ese grupo de edad. En cuanto a los heridos hospitalizados, la proporción entre en ambas zonas es similar.

Tabla 83. Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (18 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	6.572	38%	117	76%	648	48%	7.935	39%
Vías urbanas	10.869	62%	37	24%	708	52%	12.234	61%
Total	17.441	100%	154	100%	1.356	100%	20.169	100%

La mayoría de los jóvenes fallecidos en accidente de tráfico eran conductores de algún vehículo, concretamente el 56% de los fallecidos de 18 a 24 años. En cuanto a los jóvenes que resultaron heridos hospitalizados ese porcentaje fue del 62% y para los heridos no hospitalizados fue del 56%.

Tabla 84. Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (18 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2014

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	87	56%	836	62%	11.350	56%
Pasajero	50	32%	361	27%	7.515	37%
Peatón	17	11%	159	12%	1.304	6%
Total	154	100%	1.356	100%	20.169	100%

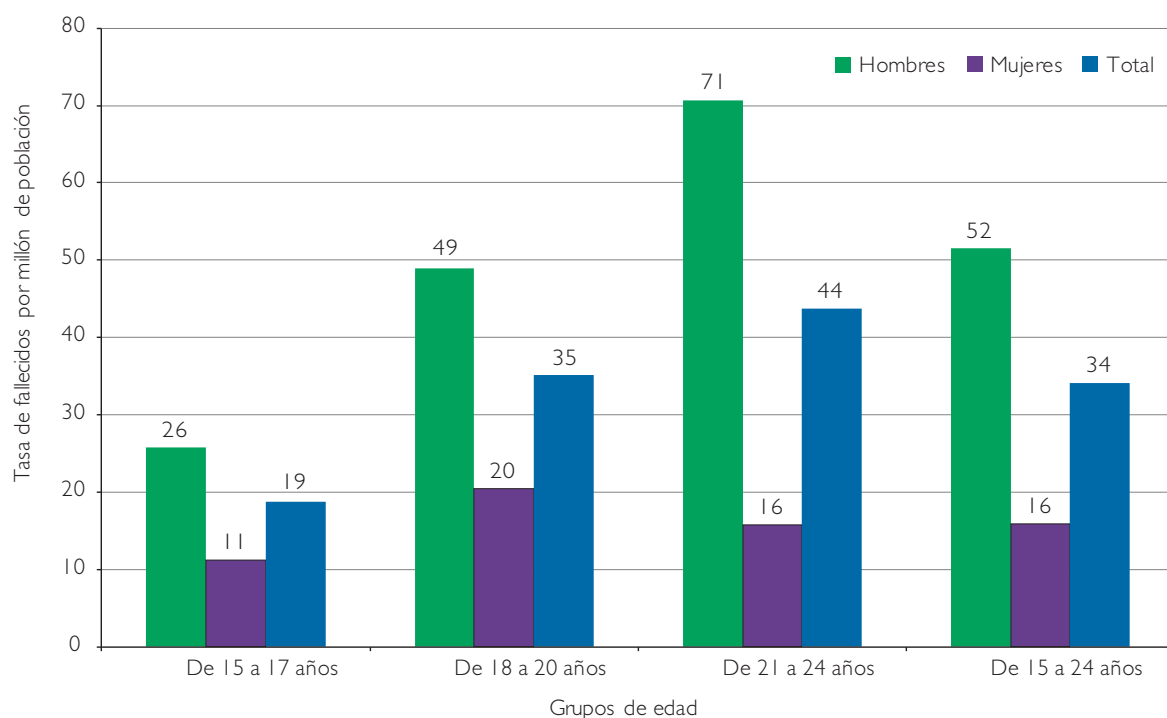
En 2014, dentro del grupo de 15 a 24 años se pueden observar diferencias en el subgrupo más joven, el de 15 a 17 años, ya que tanto su tasa de fallecidos por población como su tasa de heridos hospitalizados por población es menor que en los otros grupos de edad joven. El subgrupo de 21 a 24 años ha presentado, dentro del grupo de jóvenes, la tasa de mortalidad más alta (44) y el de 18 a 20 años es el que tuvo una mayor tasa de heridos hospitalizados por millón de población (358).

Tabla 85. Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población. España, 2014

	De 15 a 17 años	De 18 a 20 años	De 21 a 24 años	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	24	46	84	154	1.534
Heridos hospitalizados	264	469	623	1.356	8.218
Heridos no hospitalizados	2.979	6.434	10.756	20.169	96.889
Total víctimas	3.267	6.949	11.463	21.679	106.641
Índice de letalidad	0,7	0,7	0,7	0,7	1,4
Fallecidos por millón de población	19	35	44	34	37
Heridos hospitalizados por millón de población	206	358	324	300	196

El desglose de las tasas de fallecidos por millón de población en función del sexo muestra diferencias considerables, sobre todo en el grupo de edad de 21 a 24 años en el que los hombres presentan una tasa 4,5 veces mayor que las mujeres.

Figura 36. Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2014



Entre los 15 y los 17 años mayoritariamente los fallecidos y heridos no hospitalizados eran usuarios de turismos, 7 fallecidos y el 34% de los heridos no hospitalizados. En el caso de los heridos hospitalizados, la mayoría fueron usuarios de ciclomotores, el 36% de los heridos hospitalizados de esa edad.

Tabla 86. Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	7	56	407	21%	14%
Bicicletas	1	27	354	10%	12%
Ciclomotores	6	94	837	36%	28%
Motocicletas	2	30	210	11%	7%
Turismos	7	46	1.013	17%	34%
Otros vehículos	1	11	158	4%	5%
Total	24	264	2.979	100%	100%

Entre los 18 y los 20 años el mayor número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados se produce en accidentes como usuarios de turismos, siendo 31 de los 46 fallecidos de ese grupo de edad, el 50% de los heridos hospitalizados y el 59% de los no hospitalizados. El 18% de los heridos hospitalizados y el 16% de los heridos no hospitalizados circulaban en ciclomotores.

Tabla 87. Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	5	47	416	10%	6%
Bicicletas	3	29	348	6%	5%
Ciclomotores	2	85	1.023	18%	16%
Motocicletas	3	55	545	12%	8%
Turismos	31	234	3.817	50%	59%
Otros vehículos	2	19	285	4%	4%
Total	46	469	6.434	100%	100%

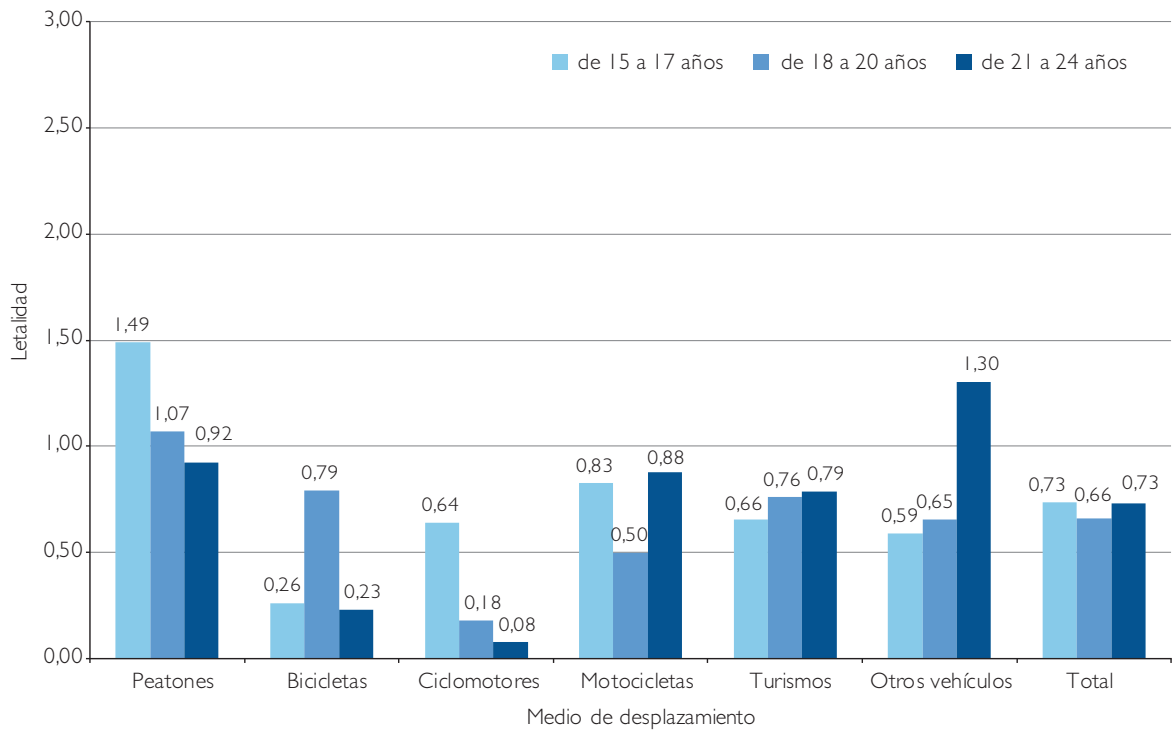
Entre los 21 y los 24 años el mayor número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocurre en accidentes en los jóvenes son usuarios de turismos: 54 de los 84 fallecidos de ese grupo de edad, el 41% de los heridos hospitalizados y el 61% de los heridos no hospitalizados. Como motociclistas fallecieron 15 jóvenes de 21 a 24 años y el 26% de los heridos hospitalizados y el 14% de los heridos no hospitalizados de ese grupo de edad eran motociclistas.

Tabla 88. Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de Desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	5	56	481	9%	4%
Bicicletas	1	27	403	4%	4%
Ciclomotores	1	88	1.209	14%	11%
Motocicletas	15	161	1.536	26%	14%
Turismos	54	255	6.557	41%	61%
Otros vehículos	8	36	570	6%	5%
Total	84	623	10.756	100%	100%

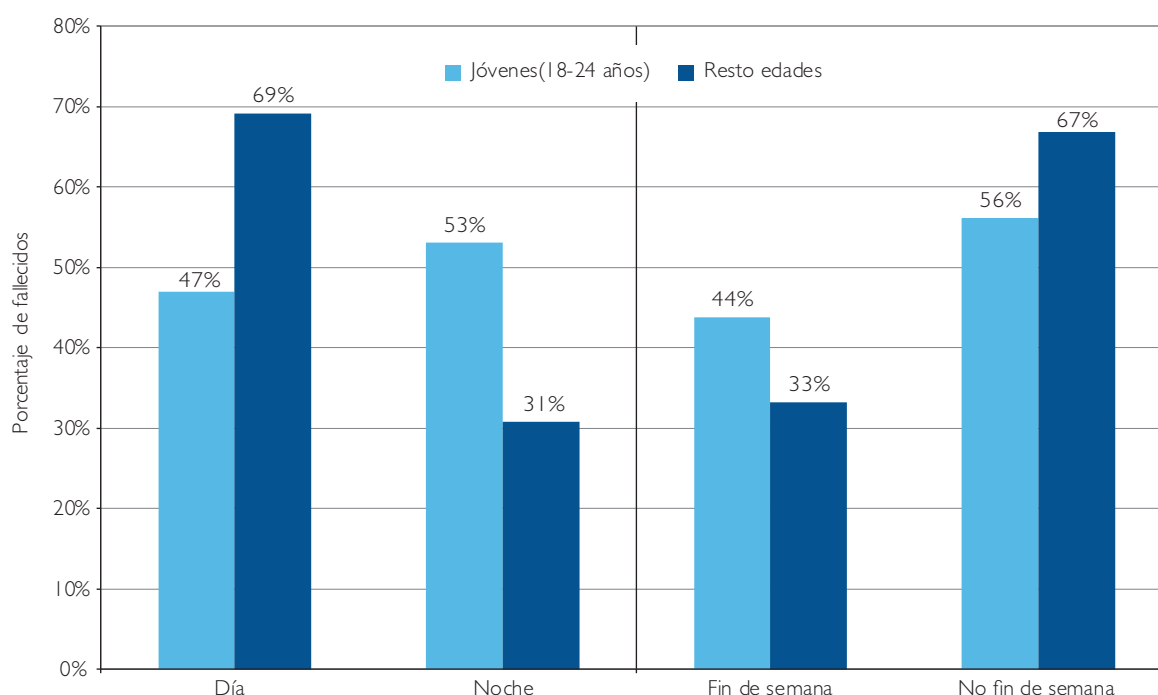
El índice de letalidad varía entre los tres grupos de edad y también dentro de cada grupo dependiendo del medio de desplazamiento utilizado. Se observa que los tres grupos de edad muestran como peatones el índice de letalidad más alto.

Figura 37. Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2014



El fin de semana y la noche suponen para los jóvenes un riesgo al comparar con el resto de la población. Durante la noche se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 53% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 31%. Durante el fin de semana el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 44% y para el resto de la población del 33%.

Figura 38. 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. España, 2014



En el año 2014 los fallecidos de 15 a 24 años en accidentes ocurridos en vías interurbanas disminuyeron un 6% respecto del año 2013, mientras que los fallecidos pertenecientes al conjunto complementario de edades han subido un 2%. Los heridos hospitalizados en accidentes ocurridos en vías interurbanas con edades comprendidas entre los 15 y 24 años disminuyeron un 7%, siendo este porcentaje de disminución el mismo que para el resto de edades.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2014 ha habido 2 fallecidos menos que en 2013. En cuanto a los heridos hospitalizados del grupo de 18 a 24 años se ha producido un aumento del 1%, mientras que los heridos hospitalizados del resto de edades han disminuido un 4%.

Tabla 89. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 15 a 17 años	95	86	89	62	48	32	13	22	12	17	5	
De 18 a 20 años	229	187	187	162	121	113	74	41	39	33	-6	-19%
De 21 a 24 años	371	309	256	207	163	149	115	96	73	67	-6	-17%
Total de 15 a 24 años	695	582	532	431	332	294	202	159	124	117	-6%	-18%
Resto de edades	2.957	2.785	2.550	2.035	1.798	1.634	1.401	1.283	1.106	1.130	2%	-10%
Total	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 90. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013
De 15 a 17 años	41	50	47	33	26	18	16	10	7	7	0
De 18 a 20 años	63	46	42	48	37	26	26	13	9	13	4
De 21 a 24 años	74	63	69	49	39	25	19	24	23	17	-6
Total de 15 a 24 años	178	159	158	130	102	69	61	47	39	37	-2
Resto de edades	612	578	583	504	482	481	396	414	411	404	-2%
Total	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 91. Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 15 a 17 años	647	647	603	438	321	213	182	136	140	90	-36%	-20%
De 18 a 20 años	1.158	1.107	946	763	578	481	399	275	240	245	2%	-16%
De 21 a 24 años	1.677	1.567	1.430	1.068	844	668	571	463	320	313	-2%	-17%
Total de 15 a 24 años	3.482	3.321	2.979	2.269	1.743	1.362	1.152	874	700	648	-7%	-17%
Resto de edades	11.438	11.442	10.222	8.808	7.005	6.280	5.673	5.170	4.482	4.186	-7%	-11%
Total	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	-7%	-12%

Tabla 92. Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 15 a 17 años	702	538	465	405	278	203	174	168	174	174	0%	-14%
De 18 a 20 años	708	632	539	486	373	268	267	217	220	224	2%	-12%
De 21 a 24 años	699	634	564	448	377	335	257	316	304	310	2%	-9%
Total de 15 a 24 años	2.109	1.804	1.568	1.339	1.028	806	698	701	698	708	1%	-11%
Resto de edades	4.830	4.815	4.526	4.072	4.147	3.547	3.824	3.699	4.206	4.032	-4%	-2%
Total	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	-3%	-4%

Las personas mayores

En 2014 las personas de más de 64 años se vieron implicadas en 10.344 accidentes en los que fallecieron 477 personas de ese grupo de edad, 1.571 resultaron heridas hospitalizadas y 9.770 no hospitalizadas. Las personas mayores han contribuido porcentualmente al 11% del total de accidentes

con víctimas, siendo el 28% de los fallecidos, el 16% de los heridos hospitalizados y el 8% del total de los heridos no hospitalizados. A nivel global los mayores son el 18% de la población española y el 14% del censo de conductores.

El índice de letalidad para ese colectivo en 2014 fue 4,0 superior al del resto de la población víctima de un accidente de tráfico. Este índice aumenta al aumentar la edad, de forma que para el grupo de edad de 65 a 74 años fue 2,8, para el de 75 a 84 años fue 5,1 y para el de 85 y más fue 7,9. La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 57 y para el conjunto complementario de edades fue 32, es decir ha sido superior en 25 fallecidos por millón de población respecto del resto de las edades. Su tasa de heridos hospitalizados por millón de población fue 186 mientras que para el resto fue 210, es decir ha habido 24 heridos hospitalizados menos por millón de población en las personas mayores que en el resto.

Tabla 93. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2014

	De 65 años y más	Resto de edades
Fallecidos	477	1.211
Heridos hospitalizados	1.571	8.003
Heridos no hospitalizados	9.770	107.288
Total víctimas	11.818	116.502
Índice de letalidad	4,0	1,0
Fallecidos por millón de población	57	32
Heridos hospitalizados por millón de población	186	210

Los hombres han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 69% de los fallecidos, el 54% de los heridos hospitalizados y el 56% de los heridos no hospitalizados de más de 65 años eran hombres. La tasa de fallecidos por millón de población para los hombres en 2013 fue 90, casi el triple que la de las mujeres que fue 31. La tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres fue 235, 1,6 veces la de las mujeres que fue 149.

Tabla 94. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2014

Sexo	Fallecidos		Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número	%		Número	%		Número	%
Hombres	327	69%	90	852	54%	235	5.463	56%
Mujeres	150	31%	31	719	46%	149	4.303	44%
Sin especificar		0%			0%		4	0%
Total	477	100%	57	1.571	100%	186	9.770	100%

El 58% de los accidentes de este colectivo se ha producido en las vías urbanas, sin embargo los fallecidos se han ocasionado mayoritariamente en las vías interurbanas (64%). Los heridos hospita-

lizados y los no hospitalizados han ocurrido en una mayor proporción en accidentes sucedidos en vías urbanas, el 57% y el 56% respectivamente.

Tabla 95. Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.302	42%	306	64%	679	43%	4.325	44%
Vías urbanas	6.042	58%	171	36%	892	57%	5.445	56%
Total	10.344	100%	477	100%	1.571	100%	9.770	100%

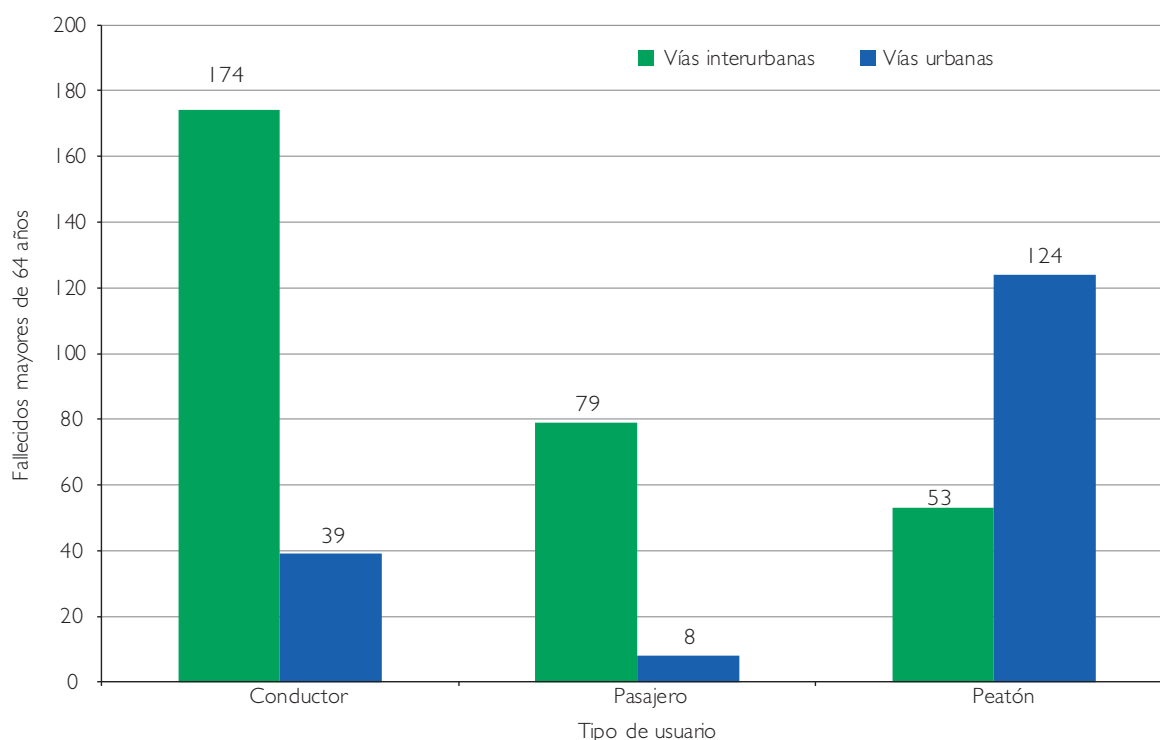
Como usuarios, el 45% de los mayores de 64 años fallecidos eran conductores, el 37% eran peatones y el 18% eran pasajeros. Resultaron heridos hospitalizados mayoritariamente como peatones (47%), en segundo lugar como conductores (35%) y finalmente como pasajeros (18%).

Tabla 96. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2014

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	213	45%	548	35%	4.282	44%
Pasajero	87	18%	283	18%	2.886	30%
Peatón	177	37%	740	47%	2.602	27%
Total	477	100%	1.571	100%	9.770	100%

El patrón de accidentalidad ha sido diferente en función del tipo de vía, en las interurbanas fallecieron mayoritariamente como conductores y en las vías urbanas como peatones.

Figura 39. Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2014



Dentro del amplio grupo de edad que estamos considerando hay importantes diferencias, que se observan tanto en su índice de letalidad como en su tasa por millón de población. Así, el grupo de 85 y más años, es el que menor número de víctimas presenta, pero su índice de letalidad es el mayor de la población, 7,9. El grupo de edad de 75 a 84 años presenta la cifra de fallecidos más alta, con una tasa de fallecidos por millón de habitantes de 67 y un índice de letalidad elevado (5,1). El grupo de edad de 65 a 74 años es el que contribuye con el mayor número absoluto de heridos hospitalizados y de heridos no hospitalizados, sin embargo su tasa de fallecidos por población y su índice de letalidad son los más bajos.

Tabla 97. Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de mortalidad. España, 2014

	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	Resto de edades
Fallecidos	188	204	85	1.211
Heridos hospitalizados	808	579	184	8.003
Heridos no hospitalizados	5.713	3.250	807	107.288
Total víctimas	6.709	4.033	1.076	116.502
Índice de letalidad	2,8	5,1	7,9	1,0
Fallecidos por millón de población	45	67	68	32
Heridos hospitalizados por millón de población	195	189	148	210

En el punto anterior referido al sexo y edad se constató la existencia de diferencias sustanciales entre hombres y mujeres, por lo que se detallan a continuación las diferencias en grupos de edad más reducidos: la tasa de fallecidos por millón de población para los hombres en los grupos de 75 a 84 y de 85 años y más es 1,6 veces la de hombres en el grupo de 65 a 74; la de las mujeres del grupo de 85 años y más es prácticamente el doble que la de las mujeres de 65 a 74 años.

En el grupo de 65 a 74 años la tasa de fallecidos varones por millón de población supera en casi 3 veces la de las mujeres, en el grupo de 75 a 84 años lo hace en 3,4 veces y en el de 85 años y más lo hace en 2,4 veces. Las tasas de heridos hospitalizados varones superan las de las mujeres en todos los grupos de edad considerados.

Tabla 98. Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de mortalidad, según sexo. España, 2014

Hombres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	135	146	46	327
Heridos hospitalizados	476	293	83	852
Heridos no hospitalizados	3193	1.845	425	5.463
Total víctimas	3.804	2.284	554	6.642
Índice de letalidad	3,5	6,4	8,3	4,9
Fallecidos por millón de población	69	114	113	90
Heridos hospitalizados por millón de población	245	229	205	235
Mujeres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	53	58	39	150
Heridos hospitalizados	332	286	101	719
Heridos no hospitalizados	2.519	1.402	382	4.303
Total víctimas	2.904	1.746	522	5.172
Índice de letalidad	1,8	3,3	7,5	2,9
Fallecidos por millón de población	24	33	46	31
Heridos hospitalizados por millón de población	151	161	120	149

Según tipo de usuario, el 53% de los 336 peatones fallecidos tenían más de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 41% del total de peatones fallecidos. Considerando los heridos hospitalizados, se observa que el 39% de los 1.902 peatones heridos hospitalizados eran mayores de 64 años, y el 23% eran mayores de 74 años.

Como conductores, el 18% de los fallecidos y el 9% de los heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 9% de los fallecidos y el 3% de los heridos hospitalizados.

Como pasajeros se observa que el 27% de los pasajeros fallecidos y el 16% de los pasajeros heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y que el 16% de los pasajeros fallecidos y el 7% de los heridos hospitalizados eran mayores de 74 años.

Tabla 99. Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2014

Fallecidos	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades	Total (todas las edades)
Conductores	111	78	24	213	830	1.043
% sobre el total	11%	7%	2%	20%	80%	
Pasajeros	35	33	19	87	222	309
% sobre el total	11%	11%	6%	28%	72%	
Peatones	42	93	42	177	159	336
% sobre el total	13%	28%	13%	53%	47%	
Subtotal edades	188	204	85	477	1.211	1.688
% sobre el total	11%	12%	5%	28%	72%	
Heridos hospitalizados	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades	Total (todas las edades)
Conductores	353	163	32	548	5.466	6.014
% sobre el total	6%	3%	1%	9%	91%	
Pasajeros	154	98	31	283	1.375	1.658
% sobre el total	9%	6%	2%	17%	83%	
Peatones	301	318	121	740	1.162	1.902
% sobre el total	16%	17%	6%	39%	61%	
Subtotal edades	808	579	184	1.571	8.003	9.574
% sobre el total	8%	6%	2%	16%	84%	

El papel como usuarios es distinto también para cada uno de estos grupos de edad, dependiendo de la localización de los accidentes. En vías interurbanas, los fallecidos y heridos hospitalizados en los grupos de 65 a 74 y de 75 a 84 años presentan la mayor frecuencia como conductores. El grupo de edad de 85 años y más presenta una mayor frecuencia como conductores en el caso de los fallecidos y como pasajeros en el caso de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas, los fallecidos y heridos hospitalizados de los tres grupos de edad considerados presentan la mayor frecuencia cuando actúan como peatón.

Figura 40. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2014

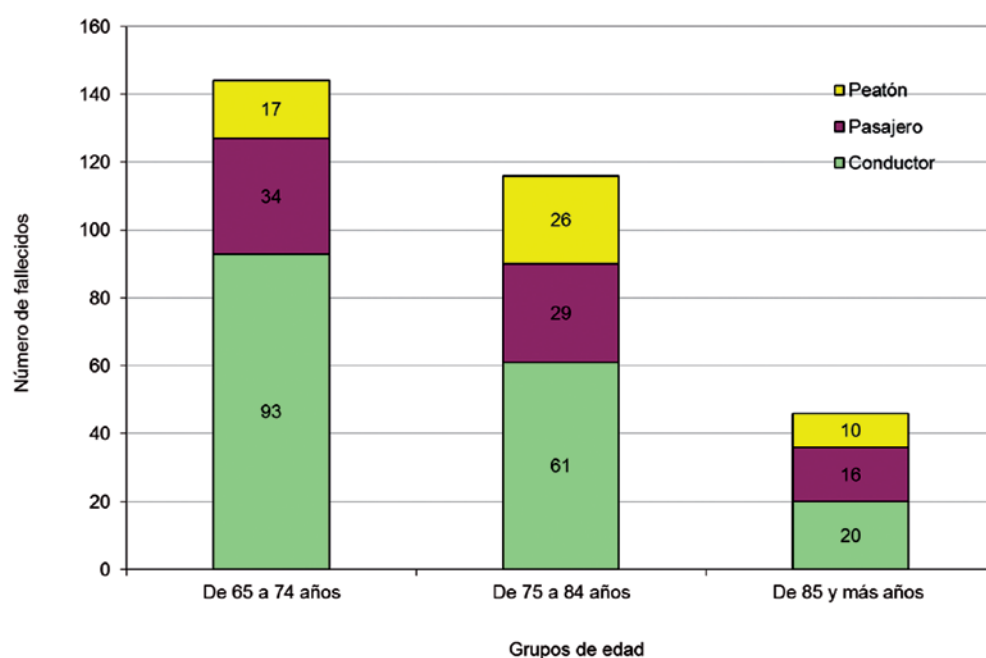


Figura 41. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2014

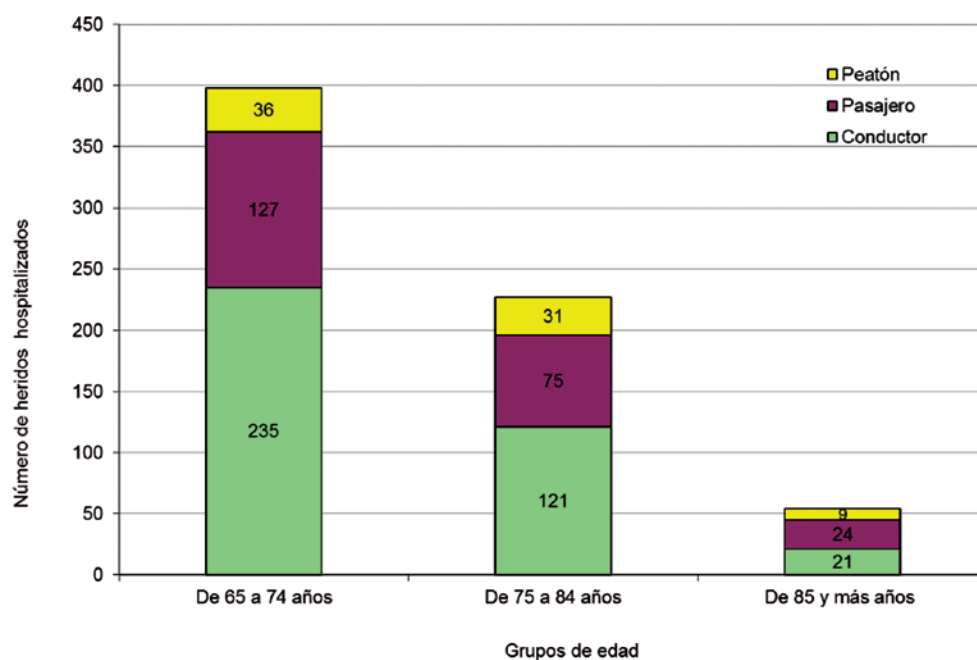


Figura 42. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2014

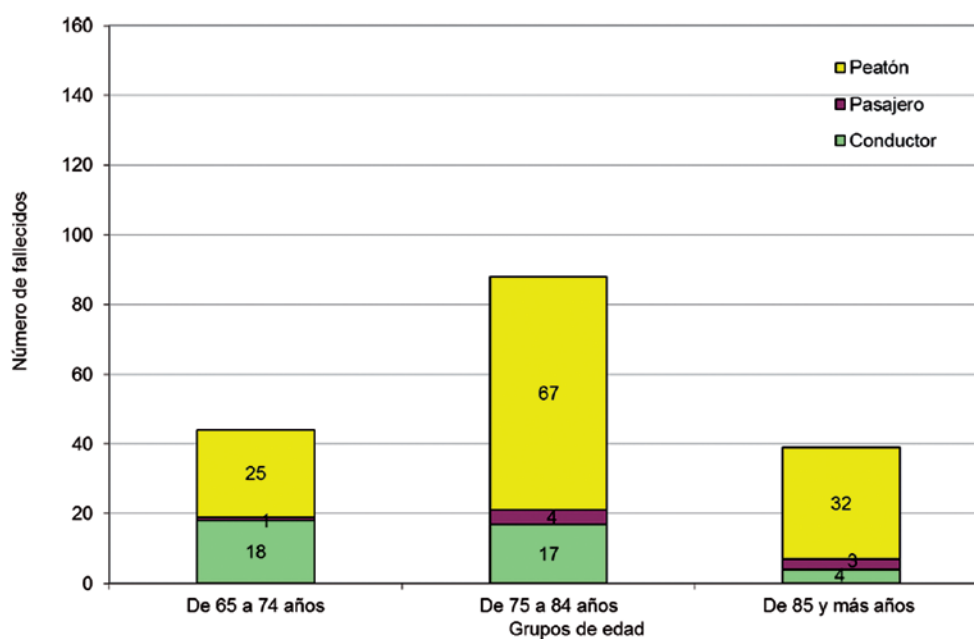
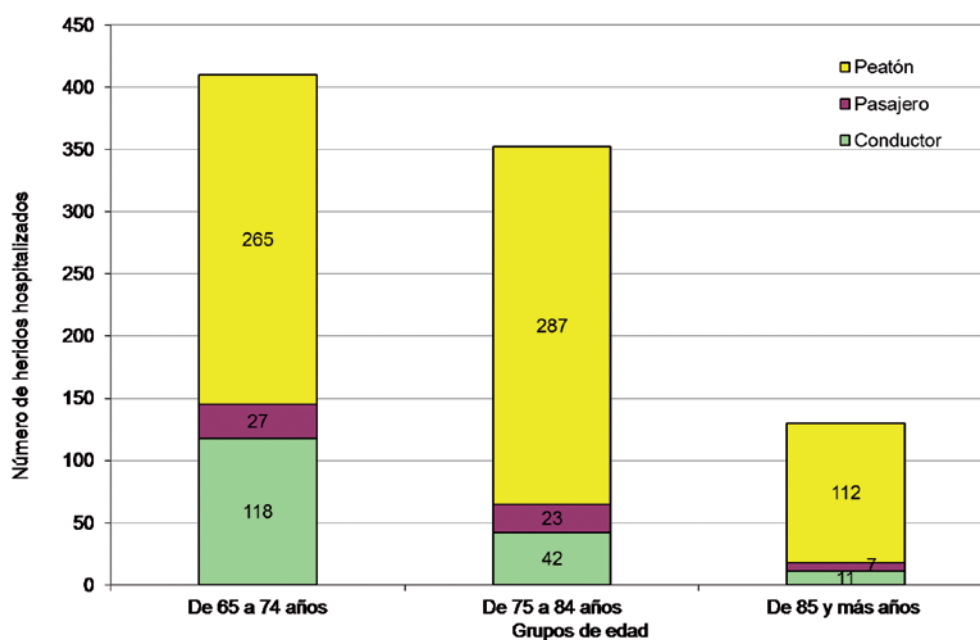


Figura 43. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2014



Según el medio de desplazamiento utilizado y el grupo de edad se observa que para las víctimas de 65 a 74 años la frecuencia mayor de fallecidos y de heridos hospitalizados se produjo cuando se desplazaban como peatones, y la de heridos no hospitalizados cuando viajaban en turismos. Para las víctimas de 75 a 84 años también la frecuencia mayor de fallecidos y heridos hospitalizados se

produjo cuando se desplazaban a pie, y la de heridos no hospitalizados cuando viajaban en turismos. Finalmente, en el caso de las víctimas de 85 años y más la mayor frecuencia se observa cuando eran peatones en todos los grados de gravedad.

Tabla 100. Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	42	301	1.201	22%	37%	21%
Bicicletas	17	75	313	9%	9%	5%
Ciclomotores	6	20	194	3%	2%	3%
Motocicletas	9	76	353	5%	9%	6%
Turismos	86	270	3.058	46%	33%	54%
Otros vehículos	28	66	594	15%	8%	10%
Total	188	808	5.713	100%	100%	100%

Tabla 101. Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	93	318	1.012	46%	55%	31%
Bicicletas	6	20	91	3%	3%	3%
Ciclomotores	7	21	99	3%	4%	3%
Motocicletas	1	12	55	0%	2%	2%
Turismos	86	174	1.577	42%	30%	49%
Otros vehículos	11	34	416	5%	6%	13%
Total	204	579	3.250	100%	100%	100%

Tabla 102. Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	42	121	389	66%	48%
Bicicletas	3	5	8	3%	1%
Ciclomotores	0	2	12	1%	1%
Motocicletas	0	1	4	1%	0%
Turismos	34	50	303	27%	38%
Otros vehículos	6	5	91	3%	11%
Total	85	184	807	100%	100%

* No se muestra la distribución % por ser el número total inferior a 100.

Tabla 103. Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	177	740	2.602	37%	47%	27%
Bicicletas	26	100	412	5%	6%	4%
Ciclomotores	13	43	305	3%	3%	3%
Motocicletas	10	89	412	2%	6%	4%
Turismos	206	494	4.938	43%	31%	51%
Otros vehículos	45	105	1.101	9%	7%	11%
Total	477	1.571	9.770	100%	100%	100%

109

En el año 2014 los fallecidos de 65 años y más en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 2% respecto del año 2013, si bien hay que distinguir entre los subgrupos de edad. Mientras que los fallecidos de 65 a 74 años aumentaron un 4% y los de 85 años y más también aumentaron, los de 75 a 84 años disminuyeron en un 10%. Los heridos hospitalizados de 65 años y más disminuyeron un 1% respecto del año 2013. También en este caso debemos distinguir entre los subgrupos de edad: mientras que los heridos hospitalizados de 65 a 74 años aumentaron un 3% y los de 85 años y más también aumentaron, los de 75 a 84 años disminuyeron en un 15%.

Respecto de los fallecidos ocurridos en accidentes en vías urbanas, los ocurridos en el grupo de edad de 65 años y más disminuyeron en un 6% respecto del año 2013. Dentro de los subgrupos solo aumentaron los fallecidos en el subgrupo de 75 a 84 años, con 11 fallecidos más que en 2013. En cuanto a los heridos hospitalizados disminuyeron un 4% respecto de 2013. Los heridos hospitalizados del grupo de 65 a 74 años aumentaron un 10% y los de los grupos de 75 a 84 años y de 85 años y más disminuyeron un 13% y un 12% respectivamente.

Tabla 104. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 65 a 74 años	310	252	222	196	178	183	151	131	138	144	4%	-8%
De 75 a 84 años	181	202	177	165	121	133	131	156	129	116	-10%	-5%
De 85 y más	26	26	23	25	36	34	31	36	34	46	12	20
Total	517	480	422	386	335	350	313	323	301	306	2%	-6%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 105. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013
De 65 a 74 años	70	79	63	49	52	57	49	65	62	44	-18
De 75 a 84 años	93	81	88	80	81	76	78	80	77	88	11
De 85 y más	33	27	29	36	33	46	44	39	42	39	-3
Total	196	187	180	165	166	179	171	184	181	171	-6%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 106. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 65 a 74 años	790	792	678	645	496	443	410	423	386	398	3%	-7%
De 75 a 84 años	409	394	365	370	343	346	277	275	266	227	-15%	-6%
De 85 y más	54	55	62	56	62	54	48	46	37	54	17	
Total	1.253	1.241	1.105	1.071	901	843	735	744	689	679	-1%	-7%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 107. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
De 65 a 74 años	399	364	304	309	310	297	329	352	374	410	10%	0%
De 75 a 84 años	400	335	367	348	345	357	360	351	405	352	-13%	-1%
De 85 y más	103	91	110	110	113	114	116	122	148	130	-12%	3%
Total	902	790	781	767	768	768	805	825	927	892	-4%	0%

Los conductores

En 2014 se vieron implicados en accidente 154.919 conductores, el 62% de ellos en accidentes ocurridos en vías urbanas. El 73% de los conductores eran hombres (los hombres son el 59% del censo de conductores), el 61% tenían menos de 45 años (este colectivo forma el 51% del censo) y eran mayoritariamente (64%) conductores de turismos.

En el año 2013 fallecieron 1.043 conductores por accidente de tráfico, estos conductores representan el 62% del total de fallecidos. El 90% de los conductores fallecidos son varones, el 45% tenían menos de 45 años y el 48% conducían un turismo. Además, el 80% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

El 63% de los heridos hospitalizados del año 2014 eran conductores, concretamente 6.014. En el caso de los heridos hospitalizados, los conductores son mayoritariamente hombres, el 85%, tenían menos de 45 años, el 58%, eran conductores de motocicleta el 40% y conductores de turismo el 31%. Además, el 56% de los conductores han resultado heridos hospitalizados en accidentes sucedidos en vías interurbanas.

Tabla 108. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2014

Tipo de vía	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	58.976	38%	836	80%	3.345	56%	31.429	43%
Vías urbanas	95.943	62%	207	20%	2.669	44%	42.329	57%
Total	154.919	100%	1.043	100%	6.014	100%	73.758	100%

Tabla 109. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2014

Sexo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	112.781	73%	939	90%	5.107	85%	51.233	69%
Mujeres	40.344	26%	104	10%	901	15%	22.443	30%
Desconocido	1.794	1%		0%	6	0%	82	0%
Total	154.919	100%	1.043	100%	6.014	100%	73.758	100%

Tabla 110. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2014

Edad	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14 años	438	0%	1	0%	36	1%	329	0%
De 15 a 24 años	19.618	13%	87	8%	836	14%	11.350	15%
De 25 a 34 años	36.423	24%	162	16%	1.200	20%	19.600	27%
De 35 a 44 años	38.773	25%	221	21%	1.389	23%	18.432	25%
De 45 a 54 años	28.362	18%	219	21%	1.239	21%	12.258	17%
De 55 a 64 años	15.675	10%	134	13%	693	12%	6.262	8%
De 65 a 74 años	7.564	5%	111	11%	353	6%	2.826	4%
Más de 74 años	3.676	2%	102	10%	195	3%	1.456	2%
Sin especificar	4.390	3%	6	1%	73	1%	1.245	2%
Total	154.919	100%	1.043	100%	6.014	100%	73.758	100%

Tabla 111. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2014

Tipo de vehículo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Bicicleta	7.329	5%	75	7%	667	11%	5.840	8%
Ciclomotor	7.613	5%	52	5%	574	10%	6.447	9%
Motocicleta	22.421	14%	275	26%	2.408	40%	18.015	24%
Turismo	98.444	64%	501	48%	1.878	31%	38.298	52%
Veh. Mercancías	15.862	10%	111	11%	388	6%	4.566	6%
Autobús	1.931	1%	1	0%	9	0%	109	0%
Otros vehículos	1.319	1%	28	3%	90	1%	483	1%
Total	154.919	100%	1.043	100%	6.014	100%	73.758	100%

El 98% de los conductores que se vieron implicados en un accidente en 2014 eran residentes en España. Ese porcentaje se reparte de la siguiente manera: el 92% eran españoles, el 3% de países de la Unión Europea y otro 3% de países no pertenecientes a la UE. El 2% de los conductores implicados en accidentes eran no residentes en España. En las vías interurbanas el porcentaje de no residentes fue del 3% mayor que en las vías urbanas en las que el porcentaje fue del 1%.

Tabla 112. Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2014

			VÍAS INTERURBANAS*	VÍAS URBANAS*	TOTAL*
Residente en España	Unión Europea	España	38.261	43.084	81.345
		Resto países	1.447	1.013	2.460
	No Unión Europea		1.332	1.306	2.638
		Total residentes en España	41.040	45.403	86.443
No residente en España		Total no residentes en España	1.089	422	1.511
		Total conductores	42.129	45.825	87.954
Residente en España	Unión Europea		VÍAS INTERURBANAS	VÍAS URBANAS	TOTAL
		España	91%	94%	92%
		Resto países	3%	2%	3%
	No Unión Europea		3%	3%	3%
		Total residentes en España	97%	99%	98%
No residente en España		Total no residentes en España	3%	1%	2%
		Total conductores	100%	100%	100%

* Las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco y los Ayuntamientos de San Cristóbal de la Laguna y Madrid no están incluidos.

La tasa de conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados en 2014 fue 5. Por grupos de edad se observa que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los meno-

res de 39 años tienen tasas superiores a la del total. Los conductores de 15 a 17 años son los que muestran la tasa mayor, 22 por mil conductores censados.

Utilizando la tasa de conductores implicados en accidentes en los que ha habido fallecidos o heridos hospitalizados se observa que las tasas son mayores que las del total hasta los 35 años de edad y que la del grupo de 15 a 17 años es la mayor. La diferencia entre las tasas para los conductores de los grupos de edad de más de 60 años respecto de la tasa total es menor cuando consideramos los conductores implicados en los accidentes graves en lugar de considerar todos los accidentes con víctimas.

Figura 44. Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2014

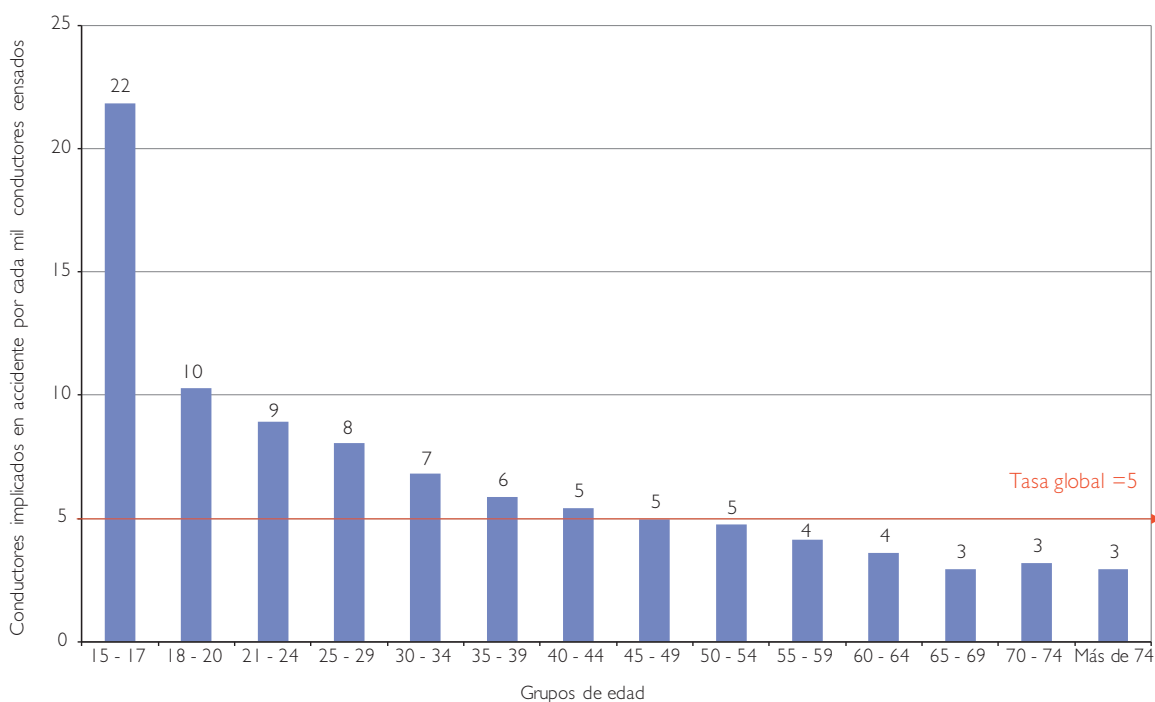
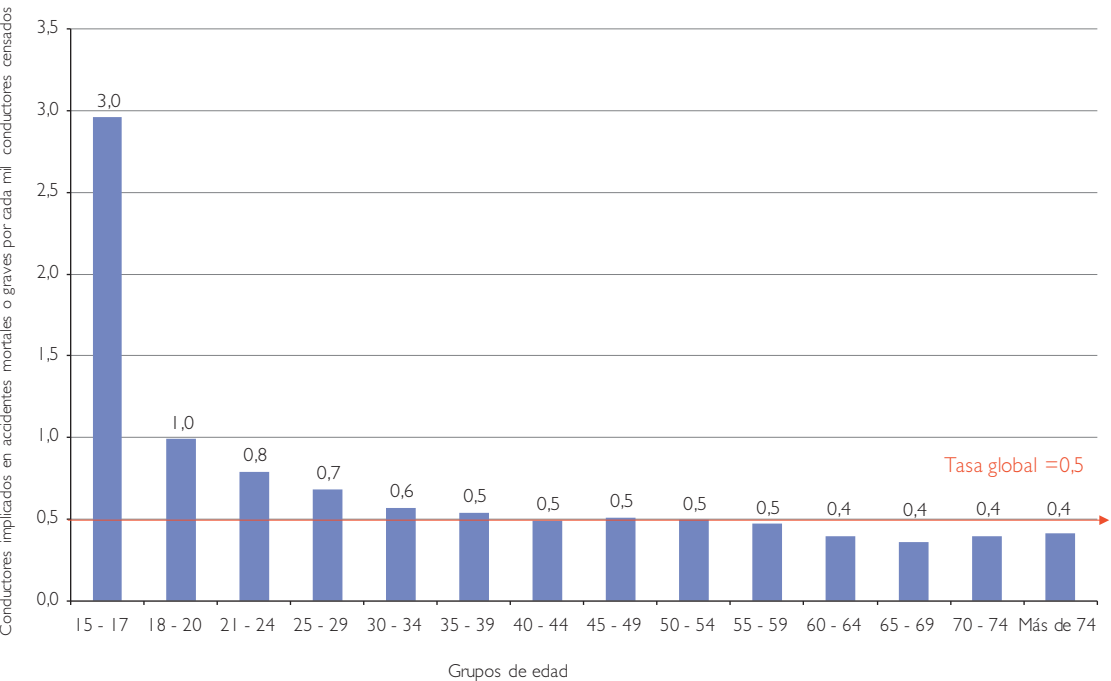


Figura 45. Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2014



En 2014 ha habido 8 personas fallecidas más que en 2013 y en el caso de los conductores fallecidos el aumento ha sido del 3%, 29 fallecidos más. La variación interanual de los últimos diez años en ambos casos ha sido del –10%, es decir la evolución ha sido similar. Si calculamos el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2014 es del 62%, siendo este porcentaje superior al de los últimos dos años.

Tabla I 13. Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2005-2014

Años	Total fallecidos	Conductores fallecidos	% Conductores fallecidos sobre el total
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%
2011	2.060	1.292	63%
2012	1.903	1.162	61%
2013	1.680	1.014	60%
2014	1.688	1.043	62%
Variación 2014/2013	0%	3%	
Variación Interanual 2005-2014	–10%	–10%	

En vías interurbanas en 2014 el número de conductores fallecidos ha aumentado un 4% mientras que en las vías urbanas se ha producido un descenso del 1%. En cuanto a los conductores heridos hospitalizados se ha producido una disminución del 5% en el año 2014 respecto de 2013; en los accidentes ocurridos en vías interurbanas ha disminuido el número de conductores heridos hospitalizados en un 9%, mientras que en los accidentes ocurridos en vías urbanas no ha habido ninguna variación.

Tabla 114. Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	2.357	2.203	2.054	1.626	1.433	1.278	1.099	977	805	836	4%	-11%
Vías urbanas	381	366	371	303	259	233	193	185	209	207	-1%	-7%
Total	2.738	2.569	2.425	1.929	1.692	1.511	1.292	1.162	1.014	1.043	3%	-10%

Tabla 115. Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	9.697	9.775	8.855	7.529	5.905	5.161	4.730	4.190	3.685	3.345	-9%	-11%
Vías urbanas	3.939	3.725	3.501	3.117	2.952	2.257	2.459	2.384	2.669	2.669	0%	-4%
Total	13.636	13.500	12.356	10.646	8.857	7.418	7.189	6.574	6.354	6.014	-5%	-9%

Los peatones

En 2014 fallecieron 336 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 20% del total de fallecidos, 1.902 resultaron heridos hospitalizados, el 20% del total de heridos hospitalizados y 10.625 fueron heridos no hospitalizados, el 9% del total correspondiente. Su índice de letalidad fue 2,6, el doble del índice para la totalidad de usuarios que fue 1,3. En las vías interurbanas fallecieron 132 peatones, suponiendo el 39% de los peatones fallecidos y el 11% del total de fallecidos en estas vías, y 787 resultaron heridos. El índice de letalidad de los peatones en vías interurbanas 14,4, más de 6 veces mayor que el índice para el total interurbano, que fue 2,3. En las vías urbanas fallecieron 204 peatones, el 61% del total de peatones fallecidos y 11.740 resultaron heridos. El índice de letalidad de los peatones en las vías urbanas fue 1,7, casi el triple de la tasa total en estas vías que fue 0,6. Además en las vías urbanas dos de cada cinco fallecidos por accidente de tráfico era un peatón.

Tabla I 16. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	132	39%	253	13%	534	5%	14,4
Vías urbanas	204	61%	1.649	87%	10.091	95%	1,7
Total	336	100%	1.902	100%	10.625	100%	2,6

En relación al sexo de los peatones fallecidos, los hombres fueron los que mayor porcentaje presentaron, el 65%, mientras que en el caso de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor, el 54% y el 55% respectivamente; el índice de letalidad fue 2 puntos mayor para los hombres que para las mujeres.

Tabla I 17. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Hombres	217	65%	875	46%	4.750	45%	3,7
Mujeres	119	35%	1.021	54%	5.806	55%	1,7
Desconocido		0%	6	0%	69	1%	0,0
Total	336	100%	1.902	100%	10.625	100%	2,6

En las vías interurbanas en 2014 han fallecido 132 peatones, de los cuales 36 eran mayores de 74 años, el 27%. El siguiente grupo de edad con mayor participación porcentual fue el de 65 a 74 años, con el 13%. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados el grupo de edad de 45 a 54 años es el que mayor participación ha tenido, el 17 %, seguido del de mayores de 74 años con un 16%.

Tabla I 18. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2014

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	3	2%	18	7%	56	10%	3,9
De 15 a 24	11	8%	23	9%	71	13%	10,5
De 25 a 34	10	8%	25	10%	66	12%	9,9
De 35 a 44	10	8%	32	13%	89	17%	7,6
De 45 a 54	20	15%	43	17%	67	13%	15,4
De 55 a 64	22	17%	30	12%	52	10%	21,2
De 65 a 74	17	13%	36	14%	56	10%	15,6
De 75 y más	36	27%	40	16%	59	11%	26,7
Desconocido	3	2%	6	2%	18	3%	11,1
Total	132	100%	253	100%	534	100%	14,4

En las vías urbanas fallecieron 204 peatones, el 49% de ellos tenían más de 74 años, el 14% tenían entre 55 y 64 años y el 12% entre 65 y 74 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el 24% tenía más de 74 años y el 16% entre 65 y 74 años.

Tabla I 19. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2014

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	10	5%	178	11%	1.438	14%	0,6
De 15 a 24	6	3%	136	8%	1.233	12%	0,4
De 25 a 34	4	2%	107	6%	1.037	10%	0,3
De 35 a 44	12	6%	134	8%	1.178	12%	0,9
De 45 a 54	15	7%	188	11%	1.174	12%	1,1
De 55 a 64	28	14%	192	12%	1.101	11%	2,1
De 65 a 74	25	12%	265	16%	1.145	11%	1,7
De 75 y más	99	49%	399	24%	1.342	13%	5,4
Desconocido	5	2%	50	3%	443	4%	1,0
Total	204	100%	1.649	100%	10.091	100%	1,7

En 2014 los peatones fallecidos en vías interurbanas supusieron el 11% de los fallecidos en esas vías, porcentaje inferior en 2 puntos al del año 2013. En cuanto a la participación en vías urbanas supusieron el 46% de los fallecidos en esas vías, un porcentaje inferior en 4 puntos al de los dos años anteriores.

Tabla 120. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Años	Vías interurbanas		Vías urbanas		Total	
	Peatones fallecidos	% Peatones fallecidos sobre el total	Peatones fallecidos	% Peatones fallecidos sobre el total	Peatones fallecidos	% Peatones fallecidos sobre el total
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%
2011	158	10%	222	49%	380	18%
2012	144	10%	232	50%	376	20%
2013	154	13%	224	50%	378	23%
2014	132	11%	204	46%	336	20%

118

Respecto de 2013 los peatones fallecidos han disminuido un 14% en las vías interurbanas y un 9% en las vías urbanas.

En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, en 2014 se ha producido también un descenso de los mismos: el 9% en vías interurbanas y el 7% en las vías urbanas.

Tabla 121. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

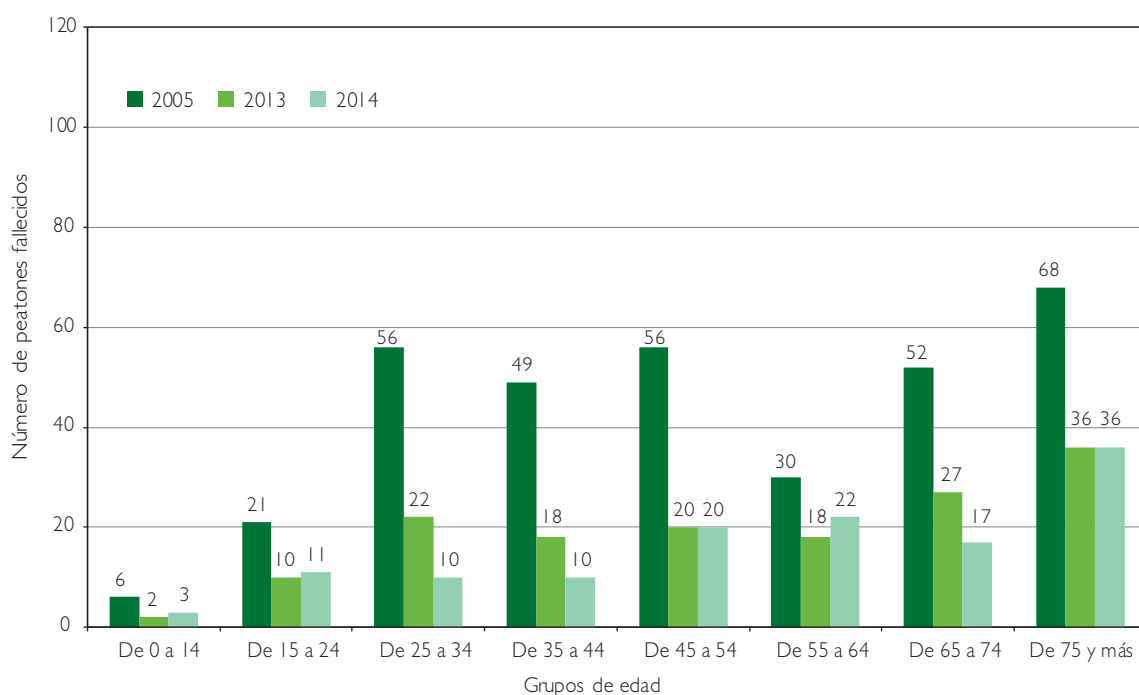
Tipo de vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	348	317	287	236	201	193	158	144	154	132	-14%	-10%
Vías urbanas	332	296	304	266	269	278	222	232	224	204	-9%	-5%
Total	680	613	591	502	470	471	380	376	378	336	-11%	-8%

Tabla 122. Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	575	540	529	428	368	373	300	317	278	253	-9%	-9%
Vías urbanas	2.051	1.919	1.783	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	-7%	-2%
Total	2.626	2.459	2.312	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	-7%	-4%

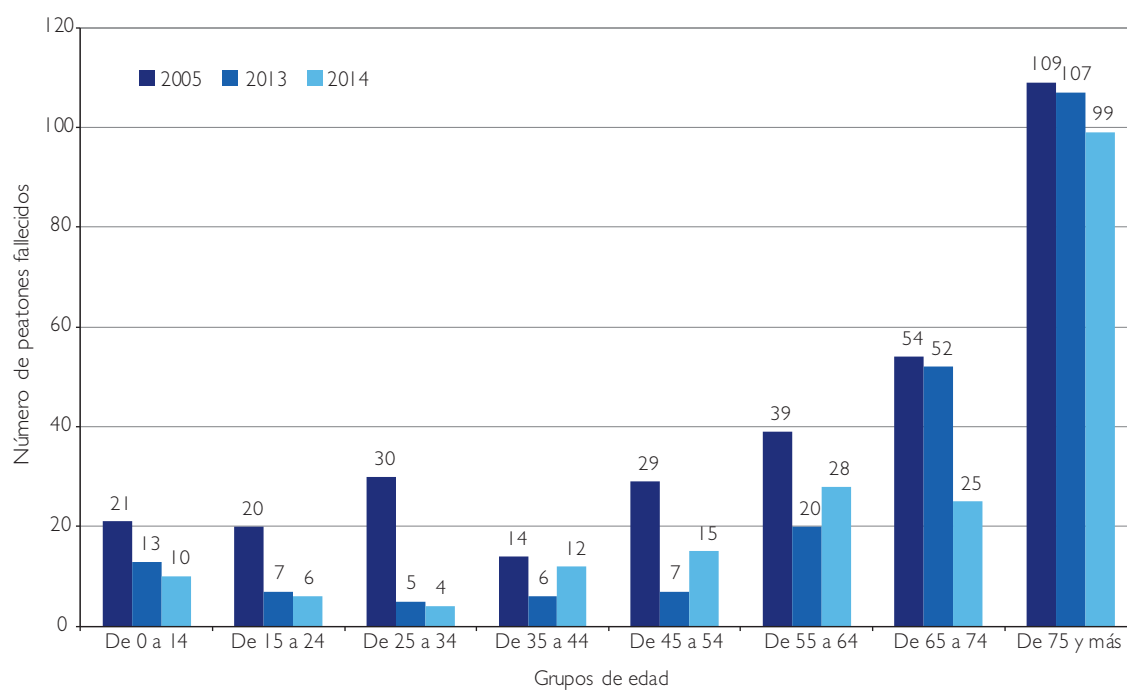
En la figura siguiente se muestra la evolución en cuanto al número de peatones fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata respecto de 2013 un aumento en el número de fallecidos en los grupos de edad de 0 a 14 años, de 15 a 24 años y de 55 a 64 años; descendiendo el número de peatones fallecidos en los grupos de edad de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 65 a 74 años. Los grupos de edad de 45 a 54 años y de 75 y más han permanecido sin variación.

Figura 46. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2005, 2013 y 2014



En relación a la evolución de las cifras de peatones fallecidos en vías urbanas según grupo de edad, respecto del año 2013 se observan aumentos en el número de peatones fallecidos de los grupos de edad de 35 a 44 años, de 45 a 54 años y de 55 a 64 años, experimentando descensos los demás grupos de edad.

Figura 47. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2005, 2013 y 2014



7

Los vehículos implicados en los accidentes con víctimas

121

El tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en los accidentes es el turismo. Según la información facilitada por las policías, en cuatro de cada cinco accidentes con víctimas hay al menos un turismo implicado, una proporción que se ha mantenido aproximadamente constante durante la última década. Entre los vehículos que muestran una participación creciente, podemos destacar las motocicletas, que en 2005 aparecían en un 13% de los accidentes y en 2014 lo hicieron en un 24%, y las bicicletas, presentes en 2014 en un 8% de los accidentes, frente a un 3% en 2005. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha bajado de un 19% a un 8%.

La tabla siguiente recoge el porcentaje de los accidentes con víctimas en los que está implicado al menos un vehículo de los relacionados:

Tabla 123. Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). España, 2005-2014

Tipo de Vehículo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bicicleta	3%	3%	3%	3%	4%	4%	5%	6%	7%	8%
Ciclomotor	19%	18%	17%	15%	13%	11%	10%	9%	8%	8%
Motocicleta	13%	15%	18%	19%	20%	21%	22%	22%	22%	24%
Turismo	80%	79%	79%	79%	79%	80%	80%	80%	80%	77%
Vehículo mercancías	18%	18%	19%	17%	15%	15%	14%	14%	13%	16%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%

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

En cuanto a la comparación con el año anterior, cabe destacar en 2014 los descensos observados en el número de motociclistas y peatones fallecidos y, por el contrario, los aumentos experimentados en los usuarios de autobús y de los vehículos de transporte de mercancías (furgonetas y camiones). En el caso de los fallecidos que se desplazaban en bicicleta y turismo, cabe hablar de un ligero aumento; mientras que el número de usuarios de ciclomotor fallecidos se ha mantenido prácticamente constante, aunque ha sido el que mayor descenso ha experimentado con relación a los heridos hospitalizados.

Tabla 124. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2005-2014

Tipo de Vehículo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Bicicleta	82	75	89	54	56	67	49	72	69	75	6	-7
Ciclomotor	313	308	248	183	156	100	74	66	54	53	-1	-18%
Motocicleta	472	481	632	495	438	386	348	302	301	287	-5%	-5%
Turismo	2.390	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	1%	-12%
Veh. mercancías	385	403	322	263	239	185	172	147	111	160	44%	-9%
Autobús	26	35	15	27	21	4	3	3	11	26	15	0
Otros vehículos	94	94	105	75	71	68	57	65	41	29	-12	-65
Peatones	680	613	591	502	470	471	380	376	378	336	-11%	-8%
Total fallecidos	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	0%	-10%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

En las vías interurbanas es donde se produce el mayor número de fallecidos en turismos, 651 fallecidos en 2014, seguidos de los fallecidos en motocicleta, 188 fallecidos en 2014 y de los peatones, 132. Respecto del año 2013 se observa un aumento de los fallecidos en bicicleta, en turismos, en furgonetas, en camiones de más de 3.500 kg y en autobuses.

En las vías urbanas es el colectivo de peatones el que presenta un mayor número de fallecidos, 204 en 2014, seguidos de los motociclistas, 99 fallecidos, y de los ocupantes de turismos, 71 fallecidos. En relación al año 2013 se observa un aumento de los fallecidos en ciclomotor; para el resto de usuarios las cifras han permanecido constantes.

Figura 48. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014

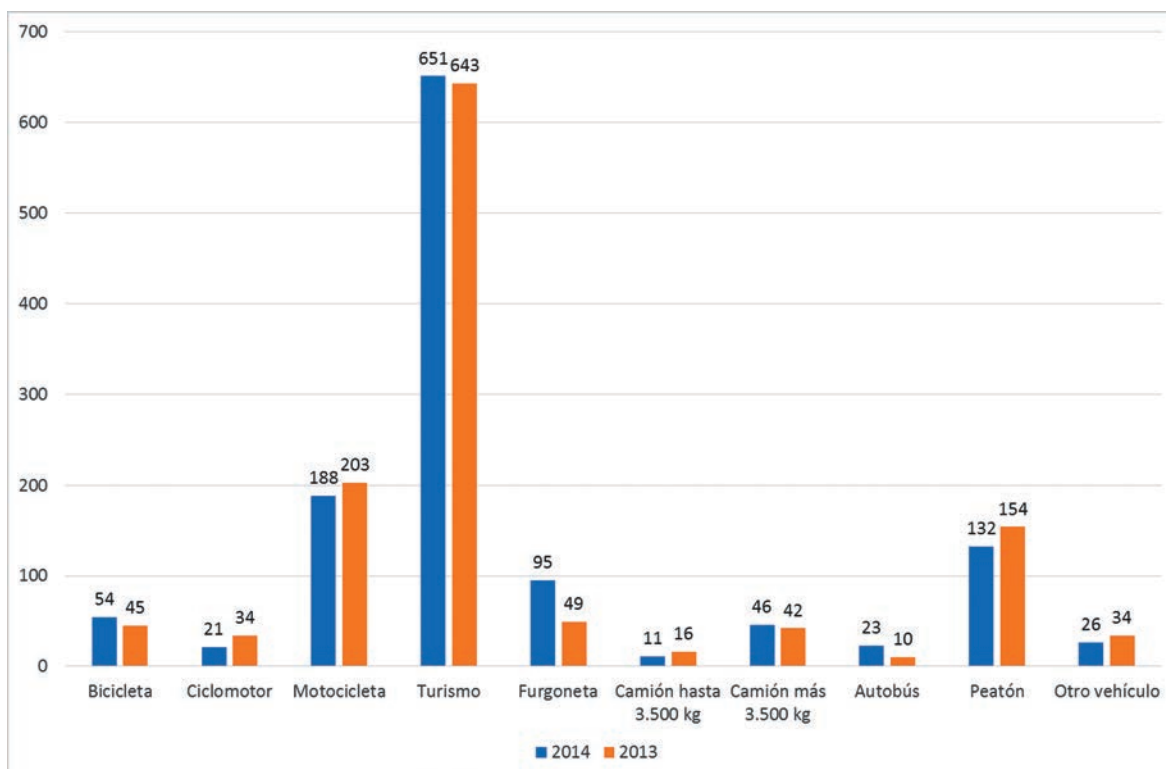


Figura 49. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014

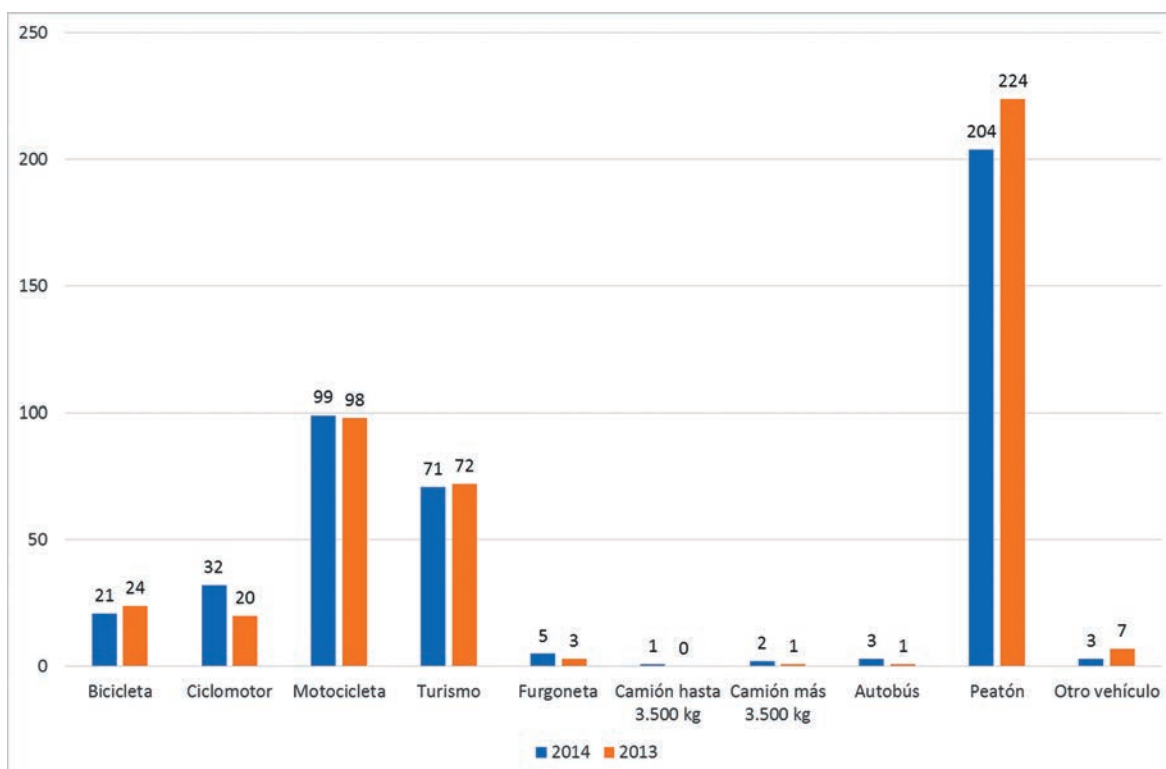


Tabla 125. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2005-2014

Tipo de Vehículo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Bicicleta	448	483	464	440	489	467	589	572	646	670	4%	5%
Ciclomotor	3.347	3.185	2.555	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	-22%	-17%
Motocicleta	2.677	3.152	3.478	3.099	3.035	2.530	2.618	2.458	2.510	2.583	3%	0%
Turismo	10.530	9.710	8.437	7.130	5.701	4.989	4.345	3.921	3.326	2.993	-10%	-13%
Veh. mercancías	1.702	1.775	1.561	1.302	880	714	667	538	477	549	15%	-12%
Autobús	153	187	95	91	123	77	65	43	74	124	50	-2%
Otros vehículos	376	431	393	341	278	245	189	225	182	115	-37%	-12%
Peatones	2.626	2.459	2.312	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	-7%	-4%
Total heridos hospitalizados	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	-5%	-9%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

El mayor número de heridos hospitalizados en las vías interurbanas en 2014 se produjo en turismos, 2.341 personas resultaron heridas requiriendo hospitalización. Los motoristas son el segundo colectivo con mayor número de heridos hospitalizados con 1.125 motociclistas. En relación al año 2013 ha habido más heridos hospitalizados ciclistas, usuarios de furgonetas, de camiones de menos y de más de 3.500 kg y de usuarios de autobús.

En las vías urbanas son los peatones el colectivo con el mayor número de heridos hospitalizados, 1.649 en el año 2014, seguidos de los motoristas con 1.458 heridos hospitalizados. En relación al año 2013 ha habido menos heridos hospitalizados ciclomotoristas, ocupantes de turismos, ocupantes de autobús y peatones. Para el resto de usuarios ha aumentado el número de heridos hospitalizados.

Figura 50. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014

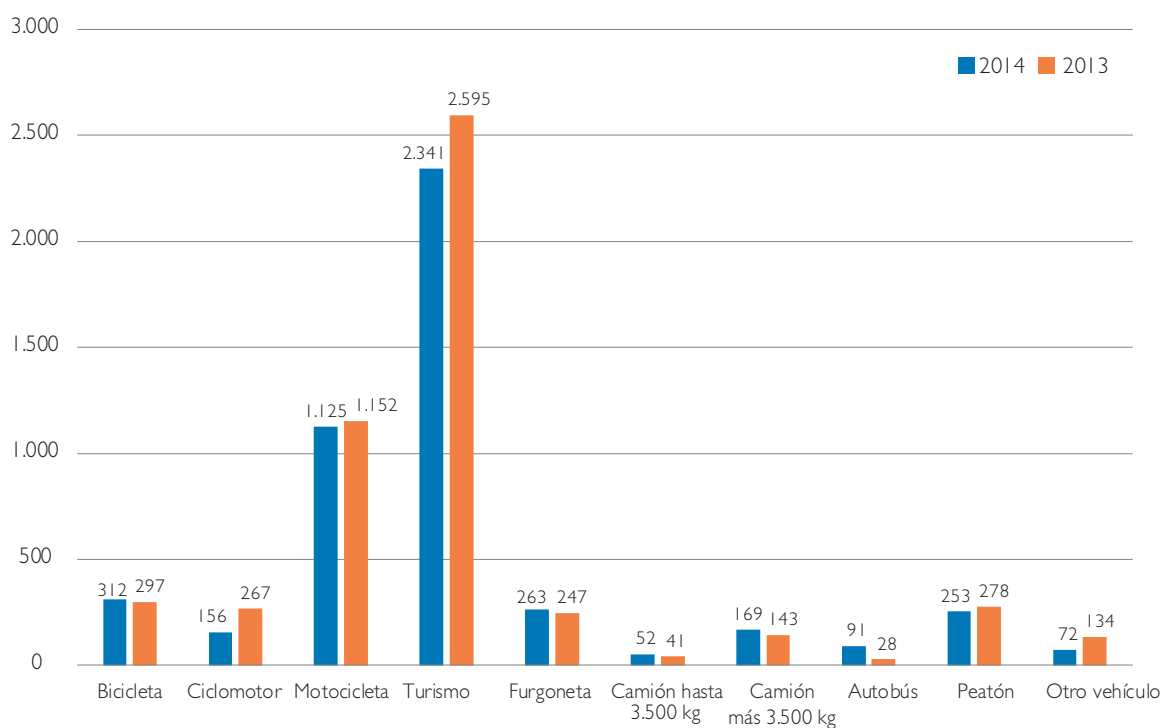
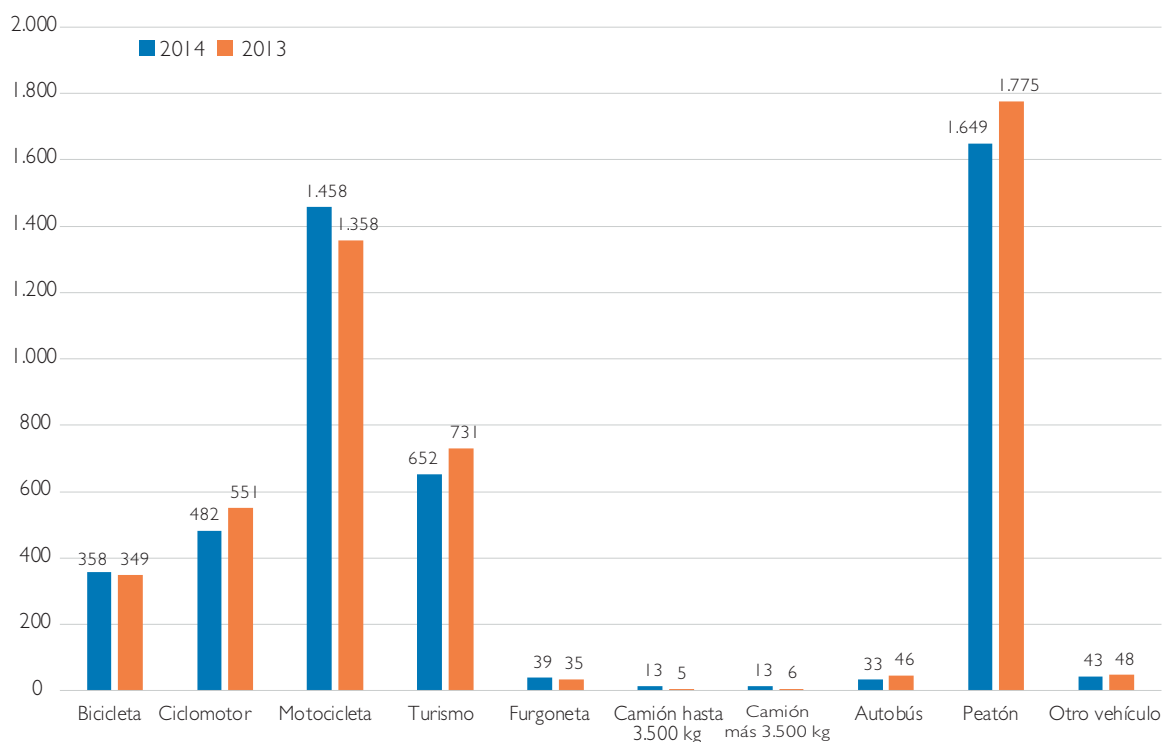
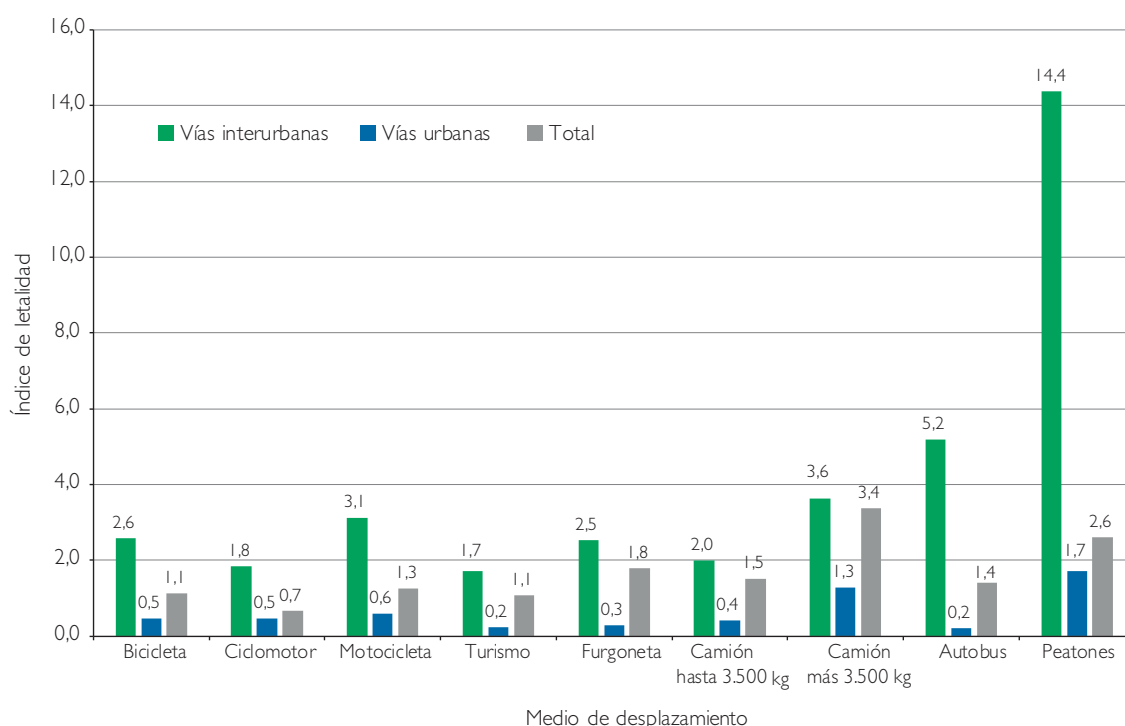


Figura 51. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014



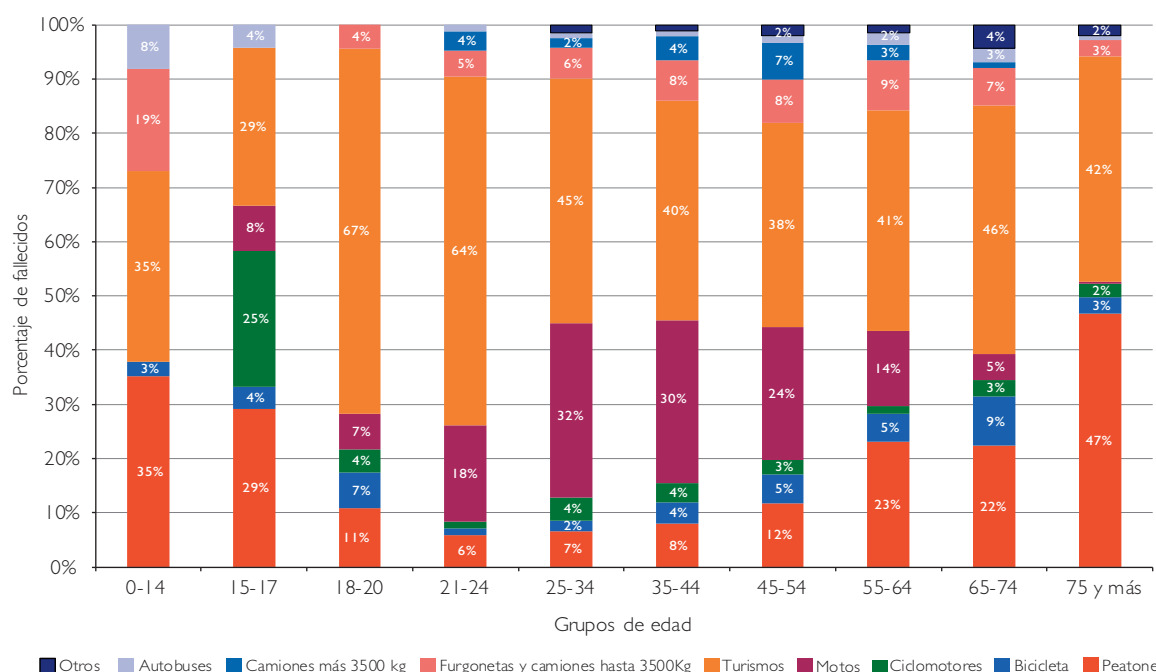
Los peatones son los usuarios que presentan un mayor índice de letalidad, especialmente en vías interurbanas. Por otra parte, se encuentran diferencias entre los índices de letalidad asociados a los distintos tipos de vehículos, correspondiendo los valores más elevados a camiones, furgonetas y motocicletas. Estas diferencias reflejan las variaciones existentes, no solo en el nivel de protección que cada tipo de vehículo ofrece a sus usuarios, sino también entre los escenarios de siniestralidad característicos de cada modo de desplazamiento.

Figura 52. Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2014



En cuanto a la distribución según modo de desplazamiento y edad, se observa que los fallecidos en turismos representan los porcentajes más elevados en todas las edades, excepto en el grupo de edad de menores de 18 años y en el de 75 años y más. Para el grupo de edad de menores de 18 años la distribución porcentual de los fallecidos en turismos coincide con la de peatones. El grupo de 18 a 20 años es el que presenta el porcentaje más elevado de fallecidos usuarios de turismos (67%) seguido por el grupo de edad de 21 a 24 años (64%). Las franjas de edad donde otros tipos de vehículos alcanzan su máxima implicación son las siguientes: entre 15 y 17 años, para los ciclomotores (25% de todos los fallecidos); entre 25 y 34 años, para las motocicletas (32% de los fallecidos); y entre los 45 y los 54 años, para los camiones y furgonetas (un 15% de los fallecidos). Por encima de los 75 años, el caso más frecuente es el del fallecimiento de peatón: un 47% de todos los fallecidos.

Figura 53. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2014



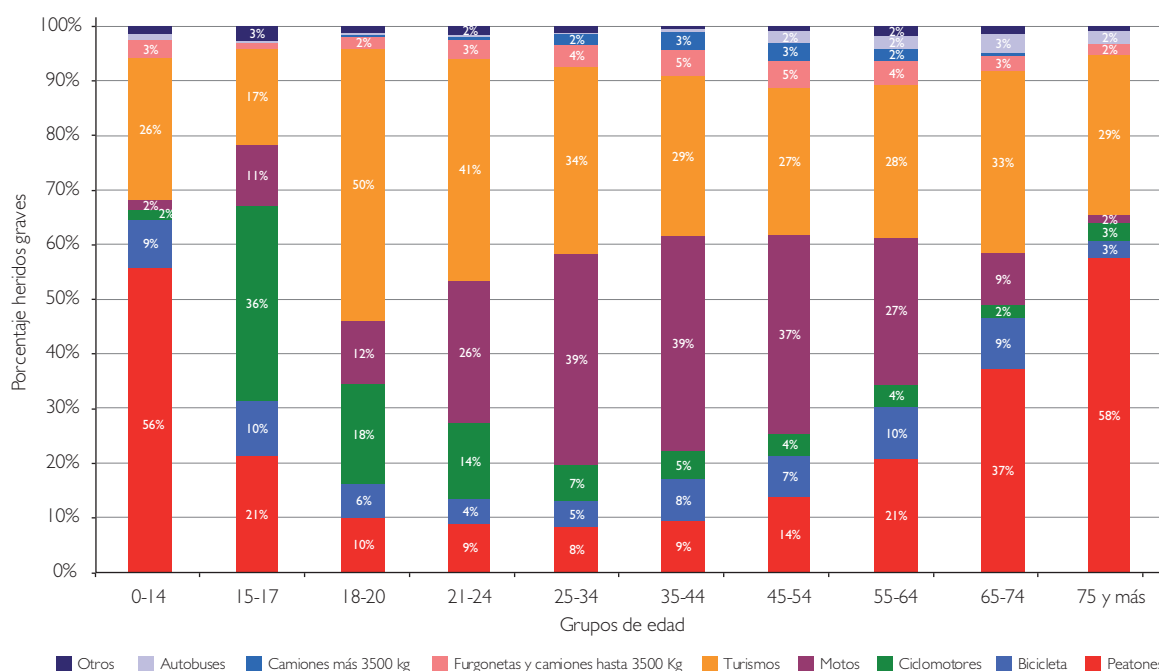
La distribución según modo de desplazamiento y edad para los heridos hospitalizados presenta, en comparación con la de fallecidos, porcentajes inferiores de turismos y superiores de ciclistas, ciclomotoristas y motoristas. Este comportamiento puede observarse en todos los grupos de edad.

En el caso de los peatones heridos hospitalizados, los mayores porcentajes están en los grupos de 0 a 14 años, con el 56% de los heridos hospitalizados de esas edades, y el de 75 y más, con el 58%.

Cuando se trata de los heridos hospitalizados en bicicleta son los grupos de 15 a 17 años y de 55 a 64 años los que mayores porcentajes presentan, el 10%, seguidos de los de 0 a 14 años y de 65 a 74 años, con el 9%.

En ciclomotor, es el grupo de 15 a 17 años con el 36% de sus heridos hospitalizados el de mayor porcentaje, seguido del de 18 a 20 años, con el 18%. En motocicletas, los grupos de edad de 25 a 34, 35 a 44 y 45 a 54 años son los que tienen una mayor presencia.

Figura 54. Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2014



Usuarios de bicicletas

128

En 2014 los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 6.890 accidentes en los que fallecieron 75 ciclistas, 670 resultaron heridos hospitalizados y 5.887 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (72%) donde también se produjo la mayoría de los heridos no hospitalizados ciclistas, el 71%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 54 de los 75 ciclistas fallecidos.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas: 71 de los 75 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 89% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2014, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta las cifras más elevadas de fallecidos en bicicleta, seguido del de 35 a 44 años que es en el que ha habido más heridos hospitalizados (20%) y no hospitalizados (21%).

En 2014 ha habido 6 ciclistas más fallecidos que en 2013; en vías interurbanas ha habido 9 fallecidos más y por el contrario en las vías urbanas ha habido 3 fallecidos menos. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos hospitalizados en 2014 ha habido un aumento del 4%, este aumento en vías urbanas ha sido del 3% y del 5% en las vías interurbanas. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2014 aumentaron un 23% respecto del año anterior; un 30% en vías interurbanas y un 21% en vías urbanas.

Tabla 126. Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.936	28%	54	312	47%	1.722	29%
Vías urbanas	4.954	72%	21	358	53%	4.165	71%
Total	6.890	100%	75	670	100%	5.887	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 127. Víctimas mortales y heridos según sexo en bicicletas. España, 2014

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	71	599	89%	4.856	82%
Mujeres	4	70	10%	1.010	17%
Sin especificar	0	1	0%	21	0%
Total	75	670	100%	5.887	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 128. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en bicicletas. España, 2014

Grupos de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	1	31	5%	328	6%
15-24	5	83	12%	1.105	19%
25-34	4	76	11%	1.130	19%
35-44	11	134	20%	1.196	20%
45-54	16	125	19%	965	16%
55-64	11	102	15%	574	10%
65-74	17	75	11%	313	5%
75 y más	9	25	4%	99	2%
Sin especificar	1	19	3%	177	3%
Total	75	670	100%	5.887	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 129. Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014 - 2013
Vías interurbanas	59	55	67	43	43	49	37	53	45	54	9
Vías urbanas	23	20	22	11	13	18	12	19	24	21	-3
Total	82	75	89	54	56	67	49	72	69	75	6

Tabla 130. Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	234	294	267	235	268	258	304	304	297	312	5%	3%
Vías urbanas	214	189	197	205	221	209	285	268	349	358	3%	6%
Total	448	483	464	440	489	467	589	572	646	670	4%	5%

Tabla 131. Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	509	632	728	686	826	881	1.119	1.192	1.328	1.722	30%	15%
Vías urbanas	1.244	1.251	1.376	1.676	1.947	2.081	2.593	3.170	3.451	4.165	21%	14%
Total	1.753	1.883	2.104	2.362	2.773	2.962	3.712	4.362	4.779	5.887	23%	14%

Usuarios de ciclomotores

En 2014 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 7.548, un 8% del total, porcentaje superior a la proporción que representan los ciclomotores en el parque de vehículos, ya que el número de ciclomotores constituye el 6% del parque.

En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor; 6.509 accidentes que suponen el 86% de los mismos, y también es en las vías urbanas donde se registra el mayor número de fallecidos, 32 de los 53 ciclomotoristas muertos, y de heridos hospitalizados, 482 de 638 ciclomotoristas.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 50 de los 53 fallecidos en estos vehículos en 2014 eran hombres, como lo eran el 81% de los heridos hospitalizados y el 68% de los heridos no hospitalizados.

El grupo de edad de 35 a 44 años presenta la cifra más elevada de fallecidos en ciclomotor; siendo el grupo de edad de 15 a 24 años el que presenta las cifras más elevadas de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en ciclomotor.

En 2014 ha habido menos ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados que en 2013. En las vías interurbanas ha habido 13 fallecidos menos y en las vías urbanas 12 más. En cuanto al número de personas que resultaron heridas hospitalizadas, en vías interurbanas ha disminuido un 42% respecto a 2013 y un 13% en vías urbanas. Los ciclomotoristas heridos no hospitalizados en 2014 han aumentado un 5% respecto del año anterior; este aumento en vías urbanas ha sido del 8%, mientras que en las vías interurbanas ha habido un descenso del 10%.

Tabla 132. Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de Vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.039	14%	21	156	24%	969	13%
Vías urbanas	6.509	86%	32	482	76%	6.342	87%
Total	7.548	100%	53	638	100%	7.311	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 133. Víctimas mortales y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2014

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	50	514	81%	4.952	68%
Mujeres	3	124	19%	2.338	32%
Sin especificar	0	0	0%	21	0%
Total	53	638	100%	7.311	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 134. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en ciclomotores. España, 2014

Grupos de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	0	6	1%	69	1%
15-24	9	267	42%	3.069	42%
25-34	9	109	17%	1.635	22%
35-44	10	94	15%	1.047	14%
45-54	8	66	10%	726	10%
55-64	3	45	7%	292	4%
65-74	6	20	3%	194	3%
75 y más	7	23	4%	111	2%
Sin especificar	1	8	1%	168	2%
Total	53	638	100%	7.311	100%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Tabla 135. Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014 - 2013
Vías interurbanas	174	175	141	105	88	54	37	42	34	21	-13
Vías urbanas	139	133	107	78	68	46	37	24	20	32	12
Total	313	308	248	183	156	100	74	66	54	53	-1

Tabla 136. Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	1.300	1.403	1.125	873	605	406	374	279	267	156	-42%	-21%
Vías urbanas	2.047	1.782	1.430	1.150	859	608	584	492	551	482	-13%	-15%
Total	3.347	3.185	2.555	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	-22%	-17%

Tabla 137. Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	2.431	2.913	3.011	2.297	1.777	1.466	1.283	1.106	1.076	969	-10%	-10%
Vías urbanas	13.801	14.067	13.267	11.123	8.991	7.452	6.663	5.959	5.877	6.342	8%	-8%
Total	16.232	16.980	16.278	13.420	10.768	8.918	7.946	7.065	6.953	7.311	5%	-8%

Usuarios de motocicletas

En 2014 los usuarios de las motocicletas participaron en el 24% del total de accidentes con víctimas, esto es en 21.654 accidentes participó al menos un motorista, mientras que el porcentaje de motocicletas en el parque de vehículos era del 9%. El 75% de los accidentes con víctimas en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 56% de los motoristas heridos hospitalizados y el 76% de los heridos no hospitalizados. Por su parte, las lesiones mortales se producen con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 66% de los motoristas fallecieron a causa de accidentes ocurridos en esas vías.

Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 94% de los fallecidos, un 89% de los heridos hospitalizados y un 79% de los heridos no hospitalizados.

En relación a la edad de los motoristas son los grupos de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 45 a 54 años los que tienen una mayor presencia, acumulando el 78% de los fallecidos, el 75% de los heridos hospitalizados y el 76% de los heridos no hospitalizados.

En 2014, en las vías interurbanas, los fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta han descendido respecto a 2013 un 7% y un 2% respectivamente. En las vías urbanas se han producido aumentos tanto en los fallecidos —de 98 a 99— como en los heridos hospitalizados —un 7%—.

Tabla 138. Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de Vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	5.511	25%	188	66%	1.125	44%	4.694	24%
Vías urbanas	16.143	75%	99	34%	1.458	56%	15.225	76%
Total	21.654	100%	287	100%	2.583	100%	19.919	100%

Tabla 139. Víctimas mortales y heridos según sexo en motocicletas. España, 2014

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	271	94%	2.296	89%	15.756	79%
Mujeres	16	6%	286	11%	4.145	21%
Sin especificar	0	0%	1	0%	18	0%
Total	287	100%	2.583	100%	19.919	100%

Tabla 140. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en motocicletas. España, 2014

Grupos de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	0	0%	6	0%	131	1%
15-24	20	7%	246	10%	2.291	12%
25-34	68	24%	619	24%	5.752	29%
35-44	83	29%	696	27%	5.484	28%
45-54	73	25%	611	24%	3.825	19%
55-64	30	10%	287	11%	1.670	8%
65-74	9	3%	76	3%	353	2%
75 y más	1	0%	13	1%	59	0%
Sin especificar	3	1%	29	1%	354	2%
Total	287	100%	2.583	100%	19.919	100%

Tabla 141. Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	358	368	471	359	325	279	251	208	203	188	-7%	-7%
Vías urbanas	114	113	161	136	113	107	97	94	98	99	1	-2%
Total	472	481	632	495	438	386	348	302	301	287	-5%	-5%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 142. Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	1.591	1.891	2.091	1.783	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	-2%	-4%
Vías urbanas	1.085	1.257	1.385	1.314	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	7%	3%
Total	2.676	3.148	3.476	3.097	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	3%	0%

Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 70.306 accidentes con víctimas, esto es, en el 77% de los accidentes registrados en 2014, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%.

De los 1.688 fallecidos por accidente de tráfico en 2014, el 43% (722) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. Respecto de los 9.574 heridos hospitalizados por accidente de tráfico, el 31% (2.993) eran ocupantes de turismo, y en cuanto a los 117.058 heridos no hospitalizados, el 55% (63.821) iban en ese tipo de vehículo.

El 61% de los accidentes con víctimas en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los accidentes en las vías interurbanas en donde han ocurrido el 90% de las víctimas mortales en turismo, el 78% de los heridos hospitalizados y el 55% de los heridos no hospitalizados.

El 70% de ocupantes de turismos fallecidos eran hombres, un porcentaje que disminuye al 59% en el caso de los heridos hospitalizados, y el 50% en el caso de los heridos no hospitalizados.

El grupo de edad de 75 años y más es el que presenta el porcentaje mayor de fallecidos (17%) en turismo. El grupo de edad de 25 a 34 años es en el que ha habido más heridos hospitalizados (18%) y heridos no hospitalizados (24%).

En el año 2014 han aumentado un 1% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto del año 2013; en el caso de los heridos hospitalizados, el descenso ha sido del 10%. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha pasado de 72 a 71, y el número de heridos hospitalizados ha disminuido un 11%.

Tabla I43. Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	27.379	39%	651	90%	2.341	78%	35.162	55%
Vías urbanas	42.927	61%	71	10%	652	22%	28.659	45%
Total	70.306	100%	722	100%	2.993	100%	63.821	100%

Tabla I44. Víctimas mortales y heridos según sexo en turismos. España, 2014

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	509	70%	1.775	59%	31.617	50%
Mujeres	213	30%	1.215	41%	31.981	50%
Sin especificar	0	0%	3	0%	223	0%
Total	722	100%	2.993	100%	63.821	100%

Tabla I45. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en turismos. España, 2014

Grupos de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	13	2%	92	3%	3.253	5%
15-24	92	13%	535	18%	11.387	18%
25-34	95	13%	551	18%	15.621	24%
35-44	112	16%	520	17%	13.004	20%
45-54	112	16%	445	15%	8.376	13%
55-64	88	12%	300	10%	5.111	8%
65-74	86	12%	270	9%	3.058	5%
75 y más	120	17%	224	7%	1.880	3%
Sin especificar	4	1%	56	2%	2.131	3%
Total	722	100%	2.993	100%	63.821	100%

Tabla 146. Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	2.242	1.941	1.695	1.378	1.162	1.113	902	801	643	651	1%	-13%
Vías urbanas	148	154	126	123	101	84	75	71	72	71	-1	-8%
Total	2.390	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	1%	-12%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 147. Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	9.178	8.480	7.341	6.208	4.791	4.320	3.691	3.236	2.595	2.341	-10%	-14%
Vías urbanas	1.320	1.219	1.081	913	891	661	683	685	731	652	-11%	-8%
Total	10.498	9.699	8.422	7.121	5.682	4.981	4.374	3.921	3.326	2.993	-10%	-13%

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

136

En 2014 las furgonetas estuvieron implicadas en un porcentaje de accidentes con víctimas mayor en las vías urbanas (56%) que en las interurbanas (44%). Sin embargo, es en estas últimas vías donde se han producido la mayoría de fallecidos y heridos hospitalizados en accidentes con implicación de furgonetas. En el caso de los propios ocupantes de furgonetas, un 95% de los fallecidos y un 87% de los heridos hospitalizados se produjeron en vías interurbanas. En el caso de los ocupantes de otros vehículos o peatones implicados en accidentes con furgonetas, el 67% de los fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2014 ha habido 48 fallecidos más en furgonetas que en el año 2013. También ha habido más heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos, un 7% más que en 2013.

Tabla 148. Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes		Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.248	44%	172	80%	95	95%	77	67%	263	87%	3.388	66%
Vías urbanas	5.336	56%	43	20%	5	5%	38	33%	39	13%	1.770	34%
Total	9.584	100%	215	100%	100	100%	115	100%	302	100%	5.158	100%

Tabla 149. Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013
Vías interurbanas	195	225	196	152	140	101	82	81	49	95	46
Vías urbanas	10	5	5	6	7	3	5	2	3	5	2
Total	205	230	201	158	147	104	87	83	52	100	48

Tabla 150. Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	928	998	905	750	504	379	352	292	247	263	6%	-13%
Vías urbanas	67	71	58	57	54	42	40	32	35	39	4	-28
Total	995	1.069	963	807	558	421	392	324	282	302	7%	-12%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.883 accidentes con víctimas y su incidencia fue ligeramente mayor en las vías urbanas (53%) que en las interurbanas (47%). En cuanto a los fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, se produjeron mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas. Con relación a los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión) se produjeron prácticamente en igual medida en ambos tipos de vías.

En el año 2014 en vías interurbanas ha habido 5 fallecidos menos que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA y 11 heridos hospitalizados más que en 2013. En las vías urbanas ha habido en ese tipo de camión 1 fallecido y 8 heridos hospitalizados más.

Tabla 151. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total [*]	Fallecidos ocupantes [*]	Fallecidos terceros [*]	Heridos hospitalizados ocupantes [*]	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	886	47%	27	11	16	52	486	68%
Vías urbanas	997	53%	15	1	14	13	226	32%
Total	1.883	100%	42	12	30	65	712	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Tabla 152. Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013
Vías interurbanas	38	37	29	21	21	11	10	12	16	11	-5
Vías urbanas	2	1	0	3	2	0	2	2	0	1	1
Total	40	38	29	24	23	11	12	14	16	12	-4

Tabla 153. Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013
Vías interurbanas	193	183	150	149	74	82	64	45	41	52	11
Vías urbanas	17	22	22	7	13	12	7	9	5	13	8
Total	210	205	172	156	87	94	71	54	46	65	19

Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 4.018 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (79%). Respecto de los fallecidos ocupantes, fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión), heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes, se produjeron en su práctica totalidad en accidentes ocurridos en vías interurbanas.

138

En el año 2014 en vías interurbanas ha habido 4 fallecidos más ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2013 y también los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han aumentado (18% más). En las vías urbanas se ha producido 1 fallecido y 7 heridos hospitalizados más.

Tabla 154. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.156	79%	237	90%	46	191	89%	169	93%	1.053	88%
Vías urbanas	862	21%	25	10%	2	23	11%	13	7%	142	12%
Total	4.018	100%	262	100%	48	214	100%	182	100%	1.195	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Tabla 155. Evolución de los fallecidos en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013
Vías interurbanas	138	135	92	81	69	68	71	50	42	46	4
Vías urbanas	2	0	0	0	0	2	2	0	1	2	1
Total	140	135	92	81	69	70	73	50	43	48	5

Tabla 156. Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación ¹ 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Vías interurbanas	483	496	421	332	229	189	198	158	143	169	18%	-11%
Vías urbanas	14	5	5	7	6	10	6	2	6	13	7	-1
Total	497	501	426	339	235	199	204	160	149	182	22%	-11%

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Los usuarios de autobuses

En el año 2014 hubo 1.951 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 85% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías en las que sucedieron 1.657 accidentes en los que fallecieron 3 personas que viajaba en autobús, resultaron heridos hospitalizados 33 ocupantes del autobús y 1.356 fueron heridos no hospitalizados. En las vías interurbanas, en las que hubo 294 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, fallecieron 23 ocupantes, 91 resultaron heridos hospitalizados y 329 heridos no hospitalizados.

En el año 2014 en las vías interurbanas ha habido 13 fallecidos y 63 heridos hospitalizados más que en 2013, y en las vías urbanas ha habido 2 fallecidos más y 13 heridos hospitalizados menos que el año anterior. El aumento en los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas se ha debido en gran medida a un accidente ocurrido en Murcia, en el que fallecieron 14 ocupantes y resultaron heridos hospitalizados 43, y a otro accidente ocurrido en Badajoz, en el que fallecieron 5 ocupantes y resultaron heridos hospitalizados 4.

Tabla 157. Accidentes de tráfico con víctimas con autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	294	15%	41	23	18	91	73%	329	20%
Vías urbanas	1.657	85%	13	3	10	33	27%	1.356	80%
Total	1.951	100%	54	26	28	124	100%	1.685	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 100.

Tabla 158. Evolución de los fallecidos en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013
Vías interurbanas	25	34	14	26	20	2	3	1	10	23	13
Vías urbanas	1	1	1	1	1	2	0	2	1	3	2
Total	26	35	15	27	21	4	3	3	11	26	15

Tabla 159. Evolución de los heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014

Tipo de Vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013
Vías interurbanas	125	129	45	61	75	25	23	12	28	91	63
Vías urbanas	28	58	50	30	48	52	42	31	46	33	-13
Total	153	187	95	91	123	77	65	43	74	124	50

Figura 55. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2014

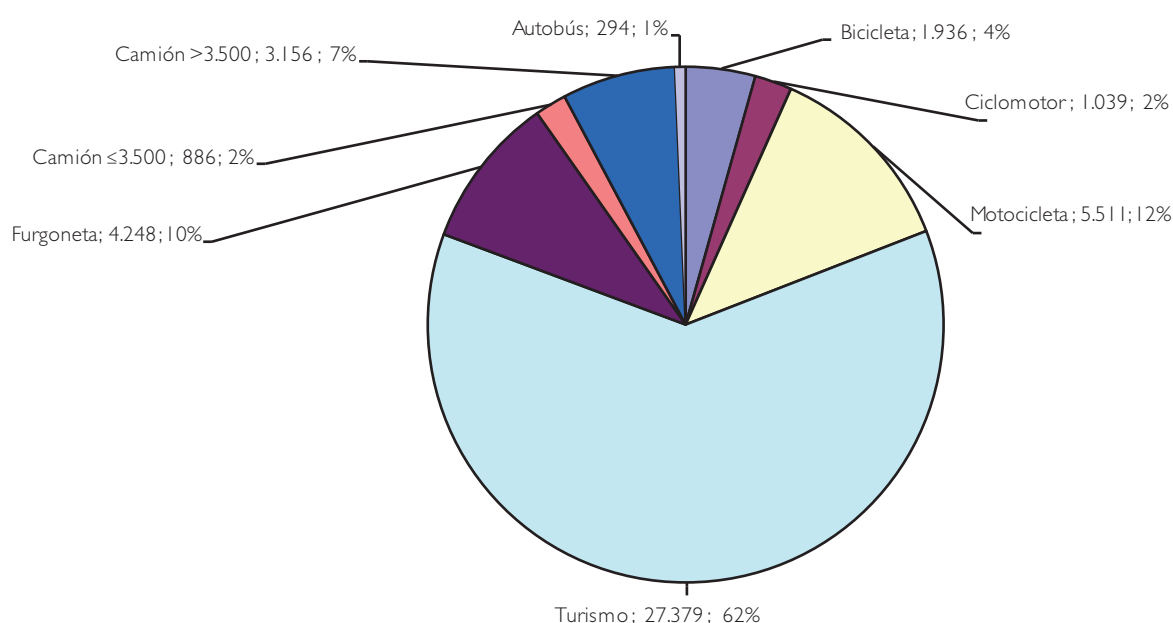
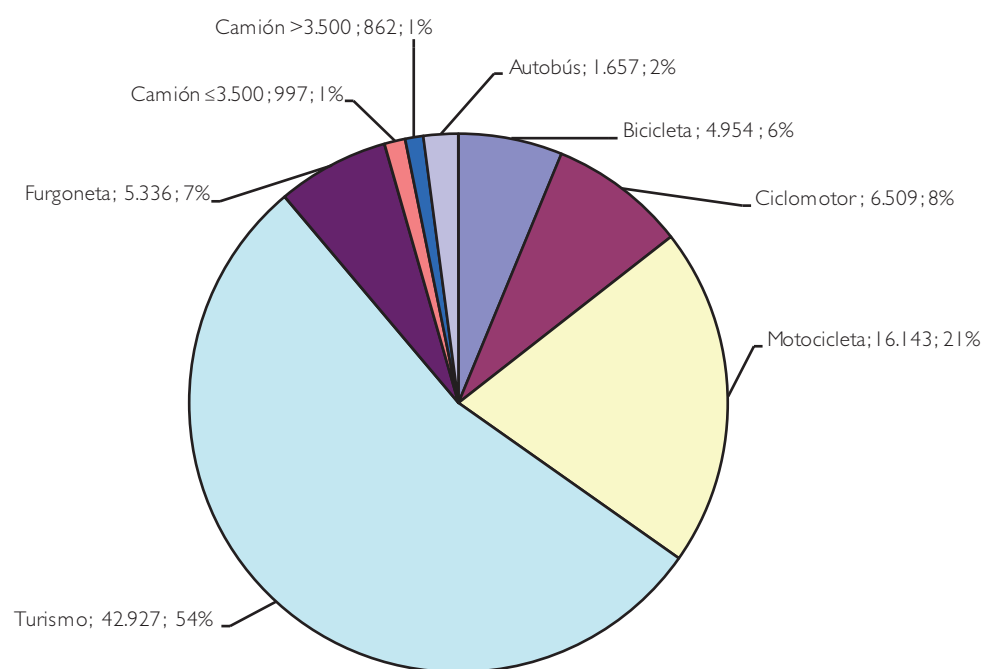


Figura 56. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2014



8

Otros factores concurrentes

143

La velocidad⁴

La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2014 y este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 21% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente. Estos porcentajes han permanecido constantes respecto del año anterior.

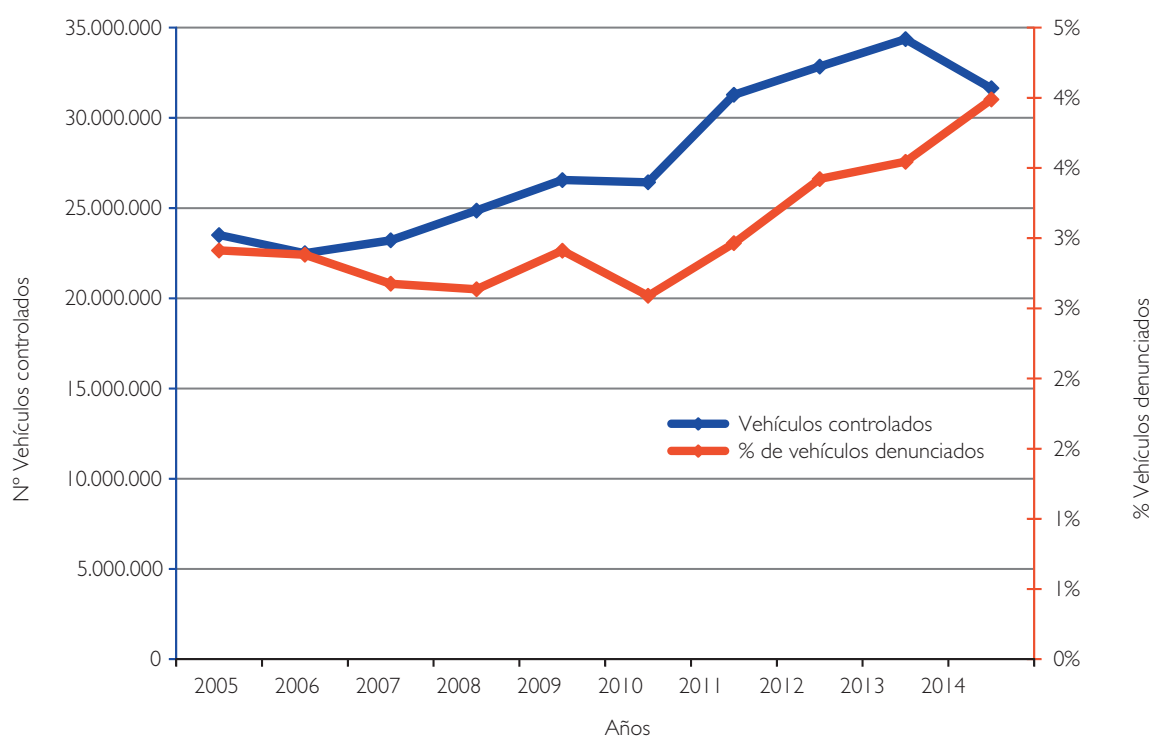
En el año 2014 el total de denuncias de la DGT fue de 4.259.659. De estas, el 58% estaban vinculadas a la velocidad, 2.456.240 denuncias. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil⁵ realizó en el año 2014 controles de velocidad a más de 31 millones y medio de vehículos, resultando denunciados 1.261.827 vehículos. Respecto de 2013, se han controlado unos 2.700.000 vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha subido del 3,5% al 4% en el 2014, en un esfuerzo de vigilancia más selectivo.

⁴ La referencia a velocidad inadecuada incluye los accidentes en los que se ha seleccionado la infracción de velocidad como factor de influencia en la cadena de hechos que contribuyen a la producción y gravedad de los accidente y también los casos en los que se ha seleccionado la velocidad inadecuada como factor determinante del accidente (con anterioridad al año 2014 solo existía la posibilidad de seleccionar la velocidad inadecuada como factor concurrente en el accidente). En todo caso se trata de la opinión del agente actuante.

⁵ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

Figura 57. Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2005-2014



En el año 2012, la Dirección General de Tráfico realizó la última campaña de medición de la “velocidad libre” en las carreteras españolas, los resultados de este estudio se incluyeron en el informe del 2012 y se recogen de nuevo en este informe al ser los indicadores más actualizados disponibles sobre velocidad libre. Los indicadores obtenidos, describen la velocidad que escogen los conductores en condiciones ideales: muy poco tráfico, nula presencia policial o de vigilancia, buen tiempo y tramos de carretera propicios (ausencia de entradas y salidas, tramos rectos y con poco o nulo desnivel). Las mediciones distinguen entre el comportamiento de noche y de día. Las siguientes tablas recogen diferentes indicadores distinguiendo por tipo de vía (y sus límites de velocidad genéricos) y por tipo de vehículo.

Tabla 160. Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos ligeros. España, 2012

Vehículos ligeros	Límite 120 km/h		Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	118,1	117,4	107,8	107,3	94,2	97,8
Percentil 2,5	85	83	65	68	64	66
Percentil 85	133	130	127	125	115	117
Percentil 97,5	154	151	145	147	133	137
% vehículos superan velocidad límite	39,5%	32,6%	27,8%	22,6%	37,2%	25,6%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 Km	19,4%	16,1%	11,9%	10,0%	21,8%	25,9%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 Km	8,7%	7,2%	4,4%	4,3%	9,8%	11,9%
Número de vehículos observados en la muestra	12.356	5.028	38.079	15.456	4.189	1.287

Para los vehículos ligeros, las velocidades medias no son muy altas, excepto en las carreteras convencionales con límite de velocidad de 90 kilómetros/hora, donde la velocidad media es superior al límite de velocidad. De hecho más del 85% de los conductores de vehículos no superan en 20 kilómetros el límite de velocidad, exceptuando de nuevo las carreteras convencionales más lentas y de noche. Es destacable que en las autovías alrededor de un 10% de los conductores de vehículos superan en 10 kilómetros la velocidad límite.

Tabla 161. Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos a dos ruedas a motor. España, 2012

Motocicletas	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	125,6	123,5	107,3	102,7	73,9	93,8	92,4	98,3
Percentil 2,5	90	89	43	49	19	25	18	43
Percentil 85	144	142	131	124	110	126	113	121
Percentil 97,5	164	180	156	144	130	147	149	146
% vehículos superan velocidad límite	51,8%	47,9%	33,1%	20,9%	28,1%	47,4%	37,1%	51,8%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 Km	33,7%	27,4%	16,9%	10,5%	18,2%	29,5%	23,8%	35,4%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 Km	19,1%	17,6%	8,1%	4,0%	6,0%	18,9%	18,3%	27,3%
Número de vehículos observados en la muestra	293	131	1.053	667	100	12	180	47

Aunque el número de vehículos a dos ruedas observados es más reducido, especialmente de noche, se constata, al igual que para los vehículos ligeros, el mejor comportamiento de los conductores de estos vehículos en las autovías frente al resto de tipos de vías.

Tabla 162. Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos pesados. España, 2012

Vehículos pesados	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	92,8	92,1	89,8	89,5	82,2	80,9	81,1	78,9
Percentil 2,5	75	78	73	76	61	66	49	49
Percentil 85	98	96	99	97	94	96	91	93
Percentil 97,5	123	129	124	118	112	122	107	107
% vehículos superan velocidad límite	13,1%	11,7%	15,0%	2,0%	25,0%	37,7%	44,0%	47,1%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 Km	7,6%	6,8%	8,1%	0,7%	7,0%	6,2%	18,3%	21,9%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 Km	3,4%	3,7%	3,7%	0,3%	3,2%	4,7%	5,0%	5,0%
Número de vehículos observados en la muestra	3.069	1.676	9.793	3.933	1.088	139	1.623	116
	100 km/h máximo				90 km/h máximo			

Los vehículos pesados muestran, como es de esperar, un comportamiento en velocidad libre más en consonancia con los límites de velocidad que los vehículos ligeros. El percentil 85 (velocidad que no superan el 85% de los vehículos) casi cae dentro de los límites de velocidad de estos vehículos (se supera ligeramente en carreteras convencionales) y, entre un 0,3% y un 5% de los vehículos supera en 20 kilómetros su velocidad límite.

El alcohol y las drogas

Prevalencia de consumo de sustancias en conductores

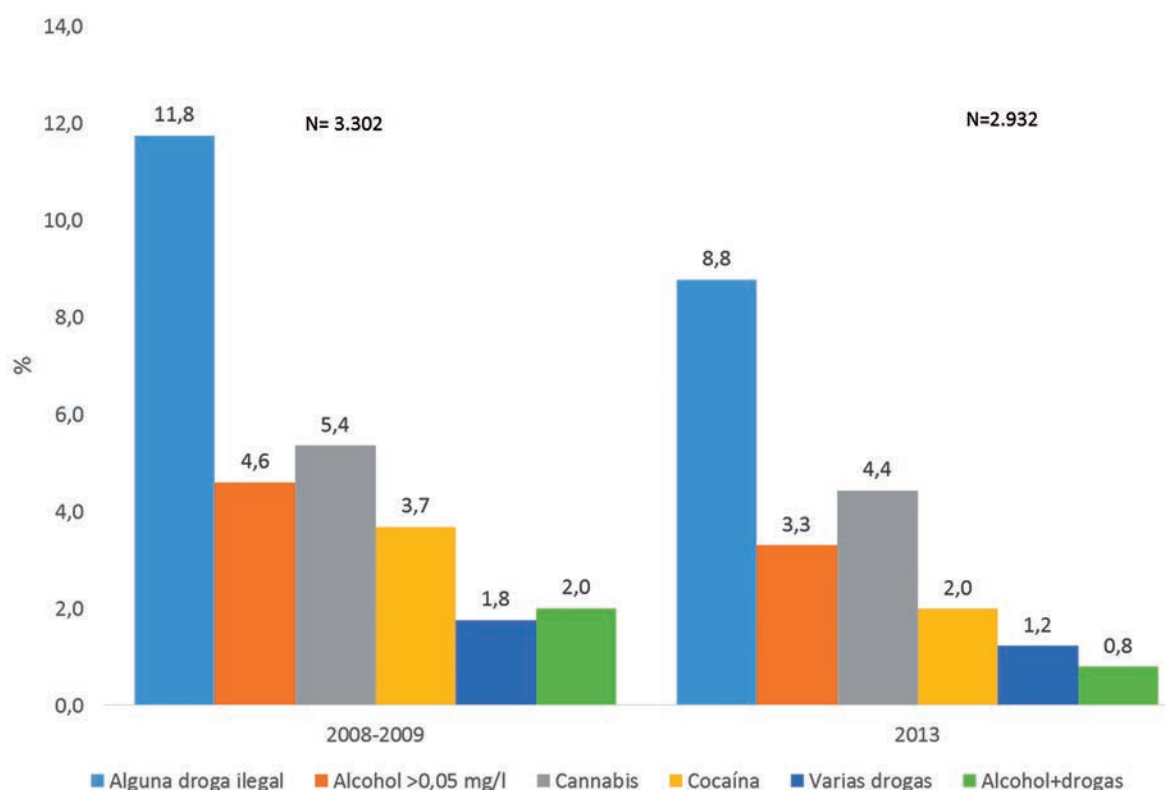
El 12% de españoles que conducen turismos han consumido alguna droga de comercio ilegal y/o alcohol, antes de conducir. Este es el dato general del estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas elaborado por la DGT en 2013.

Otros datos relevantes del estudio (en base a la determinación de sustancias en fluido oral realizada en la vía pública), son:

- Un 8,8% de los conductores han tenido consumo reciente de drogas, con o sin alcohol.
- Un 4,1% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol (por encima de 0,05 miligramos por litro de aire), con o sin drogas.
- Un 3,3% de los conductores dieron positivo al test de alcohol ($>0,05$ mg/l de aire espirado) sin haber consumido drogas.
- Un 8,0% de los conductores presentaron consumo reciente de drogas sin haber tomado alcohol.
- Como droga de único consumo, la más consumida entre los conductores continúa siendo el cannabis (4,4%), seguida de la cocaína (2,0%). El 1,2% han consumido varias sustancias.

En comparación con los datos previos de prevalencia disponibles (años 2008-2009, estudio DRUID, figura 57), se observa una disminución significativa de los casos positivos a alguna droga (8,8% en 2013 frente a 11,8% en estudio DRUID). La cocaína también disminuye de forma significativa (2,0% en 2013 frente a 3,7% en DRUID). Otras sustancias con tendencia decreciente en su consumo son el cannabis (4,4% frente a 5,4% en DRUID) y la combinación de varias sustancias (1,2% frente a 1,8% en DRUID).

Figura 58. Prevalencia de consumo de drogas en conductores españoles (%). Estudios 2008-2009 y 2013. Prueba de cribado o indiciaria (Fuente: DGT)



Presencia de sustancias psicoactivas en conductores y peatones fallecidos en accidente de tráfico

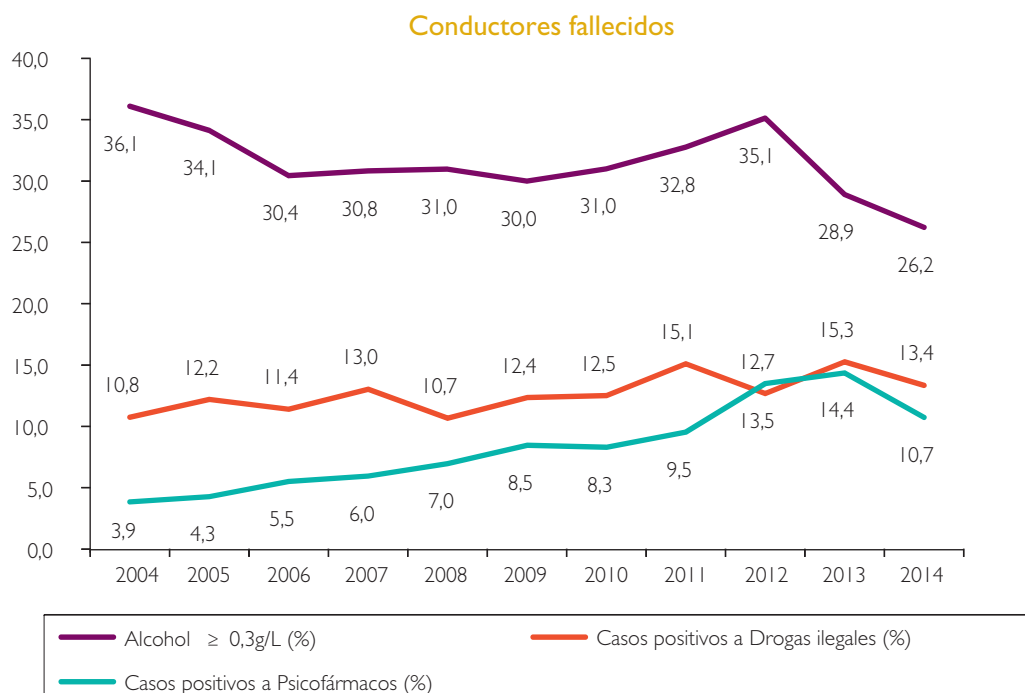
En su informe correspondiente a los análisis realizados en fallecidos por accidente de tráfico en 2014, el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), notifica un total de 865 fallecidos por accidente de tráfico repartidos entre conductores (614), peatones (173) y acompañantes (78). Esto supone, respecto al total de fallecidos en 2014, una proporción del 59%, el 51% y el 25%, respectivamente.

Desde el punto de vista toxicológico, el 39,1% (240 casos) de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo de ellos el 94,2% hombres. El alcohol (>0,3 g/litro) aparece en el 67,1% de los casos, drogas de comercio ilegal en el 34,2% y psicofármacos en el 27,5%. De los positivos a drogas, en 41 casos se detectó cocaína, en 38 cannabis, en 13 opiáceos derivados de la morfina y en 4 casos anfetaminas y derivados.

Entre los peatones, el 39,9% (69 casos) de los peatones fallecidos presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol (por encima de 0,3 gramos por litro), siendo el 78,3% hombres. En el 53,7% de los casos con resultados positivos se detecta alcohol solo o asociado a drogas y/o psicofármacos. En un 24,6% de los casos con resultados positivos se detectan drogas de comercio ilegal solas o asociadas con alcohol y/o psicofármacos. Finalmente, en el 50,7% de los casos con resultados positivos se detectan psicofármacos solos o asociados con drogas y/o alcohol.

La evolución, en porcentaje, respecto al total de conductores analizados cada año (figura 58), indica que el alcohol mantiene su descenso proporcional desde 2012 (26,22% frente a 35,12%). Las drogas de comercio ilegal y los psicofármacos reducen en dos y cuatro puntos porcentuales, respectivamente, su frecuencia relativa respecto a 2013.

Figura 59. Evolución de la prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas en conductores españoles. España, 2004-2014 (%). Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses



Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)⁶

Alcohol

Durante 2014, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó, en el marco de sus competencias, 6.336.997 pruebas de alcohol en aire espirado, lo que supone un 2% menos que las realizadas durante 2013. De los 5.536.613 de pruebas por control preventivo realizadas, el 1,6% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos). Un 0,8% de las pruebas realizadas como consecuencia de infracción y un 4,8% de las realizadas por haber habido un accidente, resultaron positivas en 2014. La proporción de pruebas positivas a alcohol durante 2014 fue ligeramente menor que durante 2013, con diferencias menores por debajo del 0,5% de casos.

⁶ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

Tabla 163. Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. 2014

Controles sobre alcohol	N.º Pruebas realizadas	% positivas
Accidente	102.182	4,8
Infracción	698.202	0,8
Control preventivo	5.536.613	1,6
Total	6.336.997	1,6

Drogas

En el marco de la actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante 2014 se realizaron 29.643 pruebas de determinación de drogas en fluido oral, frente a los 4.563 realizados en 2013. La distribución de las pruebas indiciarias realizadas en 2014, y la proporción de casos positivos, se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 164. Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. 2014

Controles sobre otras drogas distintas al alcohol	N.º Pruebas realizadas	% positivas
Accidente	1.297	23
Infracción	790	67
Control preventivo	27.556	35
Total	29.643	35

Además del notable incremento de la actividad de control del consumo de drogas en conductores, especialmente en el caso de controles preventivos y por accidente, en 2014 la proporción de pruebas con resultado positivo (presencia de drogas) descendió del 49% de 2013 al 35% del 2014.

La distracción⁷

La distracción aparece como factor en un 30% de los accidentes con víctimas. En vías interurbanas la distracción se presenta como factor en un 36% de los casos y en las vías urbanas en un 26%.

Uno de los motivos que conlleva a la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2014 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil⁸ formuló 135.852 denuncias por utilización del teléfono móvil. Esta cifra supone un 7,5% más que en 2013.

La distracción aparece en muchas ocasiones en conjunción con otros comportamientos de riesgo. Si se analizan los conductores implicados en accidentes con víctimas en los que se registró falta

⁷ Cuando nos referimos a distracción estamos incluyendo los accidentes en los que se ha seleccionado alguno de los factores que afectan a la atención como influyentes en la cadena de hechos que contribuyen a la producción y gravedad de los accidentes y también los casos en los que se ha seleccionado la distracción como factor determinante del accidente (con anterioridad al año 2014 solo existía la posibilidad de seleccionar la distracción como factor concurrente en el accidente). En todo caso se trata de la opinión del agente actuante.

⁸ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

de atención como factor de influencia en el accidente, en un 32% de los casos el conductor había cometido presuntamente alguna otra infracción⁹. En un 10% de los casos el conductor había cometido presuntamente una infracción relacionada con la velocidad

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

El 3% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas no utilizaban casco, al igual que el 1% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas 10 de los 99 fallecidos en motocicleta en 2014 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados motoristas.

Tabla 165. Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2009-2014

Motocicletas.Vías interurbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban casco	11	18	6	11	8	5
Total de fallecidos en motocicleta	325	279	251	208	203	188
% de no uso de casco	3%	6%	2%	5%	4%	3%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	45	30	22	18	16	11
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.619	1.431	1.377	1.251	1.152	1.125
% de no uso de casco	3%	2%	2%	1%	1%	1%
Motocicletas.Vías urbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban casco	15	10	15	14	14	10
Total de fallecidos en motocicleta	113	107	97	94	98	99
% de no uso de casco	13%	9%	*	*		
Heridos hospitalizados que no usaban casco	167	154	189	157	120	44
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.413	1.097	1.240	1.204	1.358	1.458
% de no uso de casco	12%	14%	15%	13%	9%	3%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Los ciclomotores

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, 8 de 34 no utilizaban casco en vías interurbanas, mientras que en las vías urbanas no murió ningún ciclomotorista sin casco. Comparando 2013 con el año anterior, se observa un descenso de 5 y 3 ciclomotoristas fallecidos sin casco en vías interurbanas y urbanas respectivamente.

⁹ El dato ha sido calculado utilizando los accidentes con víctimas en vías interurbanas, excepto los ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco. Las posibles infracciones tenidas en cuenta son las siguientes: no respetar el STOP, no respetar "ceda el paso", no respetar el semáforo, no respetar la norma genérica de prioridad, no respetar el paso de peatones, no respetar las indicaciones de un Agente, no respetar otras señales de prioridad de paso, el sentido contrario, circular en zigzag, girar o cambiar de sentido incorrectamente, circular marcha atrás de manera incorrecta, adelantar antirreglamentariamente, frenar sin causa justificada, no mantener el intervalo de seguridad, parado o en estacionamiento prohibido o peligroso, no indicar o indicar mal una maniobra, circular en sentido contrario, circular por lugar prohibido, competiciones o carreras.

Tabla 166. Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2009-2014

Ciclomotores.Vías interurbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban casco	24	13	7	13	8	0
Total de fallecidos en ciclomotor	88	54	37	42	34	21
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	
Heridos hospitalizados que no usaban casco	77	42	35	32	20	8
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	605	406	374	279	267	156
% de no uso de casco	13%	10%	9%	11%	7%	5%
Ciclomotores.Vías urbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban casco	12	11	6	3	0	1
Total de fallecidos en ciclomotor	68	46	37	24	20	32
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	
Heridos hospitalizados que no usaban casco	104	81	75	51	34	28
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	859	608	584	492	551	482
% de no uso de casco	12%	13%	13%	10%	6%	6%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

Los turismos y las furgonetas

En las vías interurbanas en el año 2014, el 23% de los fallecidos usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 23 de los 76 fallecidos. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 9% y en las urbanas el 17%.

Tabla 167. Fallecidos y heridos hospitalizados en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2009-2014

Turismos y furgonetas.Vías interurbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban cinturón	312	266	222	215	150	171
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	1.302	1.214	984	882	692	746
% de no uso de cinturón	24%	22%	23%	24%	22%	23%
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	636	524	422	393	270	240
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	5.295	4.699	4.043	3.523	2.842	2.604
% de no uso de cinturón	12%	11%	10%	11%	10%	9%
Turismos y furgonetas.Vías urbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fallecidos que no usaban cinturón	38	30	32	24	21	23
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	108	87	80	73	75	76
% de no uso de cinturón	35%	*	*	*		
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	232	200	203	191	154	120
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	945	703	693	715	766	691
% de no uso de cinturón	25%	28%	29%	27%	20%	17%

* No se muestra la distribución porcentual, por ser el número total inferior a 100.

En relación al uso de cinturón en turismos y furgonetas se observa durante el año 2012 que el 90,3% de los conductores llevan puesto el cinturón de seguridad. Esta cifra es similar en los acompañantes delanteros, un 91,3%. Es decir, menos de 10 de cada 100 personas que ocupan plazas delanteras en turismos o furgonetas no están usando el cinturón de seguridad. En los asientos traseros esta cifra de no uso se eleva hasta casi 20 de cada 100 ocupantes (80,6% de uso). Al producirse una ocupación menor en los asientos traseros que en los delanteros, para el total de ocupantes el porcentaje de uso se convierte en un 88,3%: casi 12 de cada 100 personas que viajan en turismo o furgoneta no usa el cinturón de seguridad.

Los datos anteriores se obtienen de las encuestas no participativas que realiza la Dirección General de Tráfico, en las que se observa el comportamiento de los ocupantes de turismos y furgonetas. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica de estos indicadores desde 2005 hasta 2012.

Tabla 168. Encuesta sobre el uso del cinturón en conductores y acompañantes. 2005-2012

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Conductor	Vías interurbanas	81,3%	92,4%	95,3%	95,4%	97,0%	94,4%	94,5%	94,5%
	Vías urbanas	69,4%	81,7%	87,0%	79,7%	88,0%	82,7%	82,7%	86,0%
	Total	74,1%	84,4%	89,1%	83,6%	92,5%	88,6%	88,6%	90,3%
Acompañante delantero	Vías interurbanas	82,6%	93,3%	92,6%	94,1%	96,0%	92,4%	95,3%	95,5%
	Vías urbanas	69,0%	81,5%	86,9%	84,0%	85,8%	83,2%	83,1%	87,1%
	Total	74,8%	85,0%	88,4%	86,8%	90,9%	87,9%	89,2%	91,3%
Delante	Vías interurbanas	81,7%	92,7%	94,3%	94,9%	96,8%	94,1%	94,7%	94,8%
	Vías urbanas	69,3%	81,6%	87,0%	81,1%	87,5%	81,7%	82,8%	86,2%
	Total	74,3%	84,6%	88,8%	84,7%	92,1%	87,9%	88,8%	90,5%
Detrás	Vías interurbanas	56,8%	74,7%	69,9%	80,6%	82,0%	81,1%	84,4%	86,6%
	Vías urbanas	46,7%	58,3%	69,0%	73,8%	62,4%	69,4%	71,8%	74,3%
	Total	50,6%	63,60%	69,3%	75,6%	72,2%	75,7%	78,1%	80,6%
Total	Vías interurbanas	79,3%	89,8%	87,5%	92,9%	95,6%	93,6%	93,2%	92,9%
	Vías urbanas	67,0%	78,7%	82,8%	80,1%	85,6%	81,1%	81,0%	83,7%
	Total	72,0%	81,7%	84,1%	83,4%	90,6%	87,4%	87,1%	88,3%

Tal y como se observa en la tabla anterior, en las vías urbanas se usa menos el cinturón de seguridad que en las interurbanas.

Distinguiendo por zona y tipo de vía, se observa que en las autopistas y autovías la práctica totalidad de los ocupantes utilizan el cinturón de seguridad (el 96% en 2012) y en las carreteras convencionales el uso del cinturón de seguridad es un poco menor (93% en 2012).

Al diferenciar las vías urbanas por tamaño de municipio se observan históricamente tres bloques: las dos ciudades muy grandes, con más de medio millón de habitantes, donde el 90% de los ocupantes usan el cinturón de seguridad. Las ciudades medianas, de al menos 100.000 habitantes, donde el uso ronda el 84%. Y los municipios de menos de 60.000 habitantes, donde el uso del cinturón

de seguridad está entre el 70 y el 80%. En 2012, se ha observado una mejoría en los dos últimos grupos.

En la siguiente tabla se presenta la evolución desde 2009 hasta 2012 de estos datos.

Tabla 169. Encuesta sobre el uso del cinturón por tipo de vía y tamaño de municipio. 2009-2012

Tipo de vía y tamaño de municipio	2009	2010	2011	2012
Autovía- Autopista	95,9%	95,1%	95,0%	96,2%
Carretera convencional	95,0%	92,4%	91,9%	93,1%
Municipios de más de 1 millón de hab.	90,5%	89,0%	90,9%	89,3%
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	93,2%	83,7%	90,3%	94,2%
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	90,1%	86,4%	84,4%	88,9%
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	88,5%	85,6%	83,3%	90,0%
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	82,2%	78,0%	78,3%	83,3%
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	76,5%	71,9%	71,5%	78,7%

Como resultado del estudio observacional realizado en el año 2012, se obtiene que el uso del casco en motocicletas y ciclomotores es generalizado tanto en vías urbanas como en vías interurbanas, casi 98 de cada 100 usuarios de vehículos de dos ruedas a motor utiliza el casco de seguridad. Sin embargo, en los ciclomotores, cuando llevan un pasajero, el uso del casco no es tan elevado como debería (casi 10 de cada 100 pasajeros no lo emplean).

Tabla 170. Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas. 2012

Uso del casco		Conductor	Pasajero	Total
Motocicleta	Vías urbanas	99,3%	95,3%	98,0%
	Vías interurbanas	99,7%	94,7%	97,9%
	Total	99,4%	95,1%	98,0%
Ciclomotor	Vías urbanas	98,3%	91,3%	96,8%
	Vías interurbanas	99,1%	88,0%	95,4%
	Total	98,5%	90,5%	96,4%
Total	Vías urbanas	98,8%	93,0%	97,3%
	Vías interurbanas	99,6%	94,2%	97,9%
	Total	99,0%	93,3%	97,5%

Si se desagregan estos datos por estratos – en vías interurbanas: autopistas y autovías y carreteras convencionales y en vías urbanas por tamaño del municipio- se observan algunas diferencias mayores en el uso del casco por parte de los pasajeros. Tanto en motocicletas como en ciclomotores se usa menos el casco cuanto más pequeño es el municipio y esto sucede en los dos años estudiados, que muestran las siguientes tablas.

Tabla 171. Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas por tamaño del municipio. 2010-2012

Motocicletas	Conductor			Pasajero			Conductor y pasajero		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Autovía-Autopista	99,2%	99,6%	100,0%	99,8%	99,50%	97,3%	99,2%	99,5%	98,7%
Carretera Convencional	98,3%	99,3%	99,5%	96,7%	94,30%	92,8%	98,3%	97,9%	97,4%
Municipios de más de 1 millón de hab.	100,0%	100,0%	99,7%	97,0%	99,70%	99,8%	99,6%	99,9%	99,7%
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	99,7%	99,2%	99,9%	98,0%	96,40%	99,4%	99,3%	98,8%	99,8%
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	99,4%	98,8%	99,7%	90,3%	95,90%	95,9%	97,1%	98,3%	98,8%
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	99,1%	99,1%	99,3%	84,6%	91,10%	95,8%	95,0%	98,1%	98,5%
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	99,7%	97,1%	99,5%	94,5%	90,60%	95,1%	98,1%	95,8%	97,7%
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	95,7%	97,7%	98,2%	90,2%	89,30%	89,6%	94,8%	96,3%	95,7%
Ciclomotores	Conductor			Pasajero			Conductor y pasajero		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Autovía-Autopista	100,0%*	99,9%*	99,9%*	100,0%*	75,9%*	80,9%*	100,0%*	90,5%*	92,5%*
Carretera Convencional	93,2%	99,6%	98,5%	92,7%	86,1%	93,6%	92,9%	98,1%	97,3%
Municipios de más de 1 millón de hab.	100,0%	99,7%	99,8%	98,0%	100,0%	100,0%	99,7%	99,7%	99,8%
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	99,4%	99,9%	99,8%	96,3%	97,4%	99,1%	98,8%	99,4%	99,6%
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	98,9%	98,8%	98,9%	89,4%	94,0%	93,5%	96,5%	98,0%	97,4%
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	97,8%	97,9%	98,9%	87,2%	80,5%	92,6%	95,1%	95,2%	97,8%
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	97,6%	97,1%	97,6%	84,7%	91,1%	88,7%	95,4%	96,5%	95,3%
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	93,1%	97,8%	96,7%	78,4%	84,0%	80,6%	90,6%	96,2%	94,2%

* Aunque este tipo de vehículos no puede circular por autovías y autopistas se han observado ciclomotores en tramos próximos a zonas densamente pobladas.

Otros comportamientos de riesgo

Durante el año 2014 el 44% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción durante el proceso que desencadenó el accidente. Las infracciones de velocidad fueron 7.702, el 30% del total de infracciones: en 4.488 casos la infracción fue no mantener el intervalo de seguridad, el 17% del total; las infracciones por no respetar la prioridad fueron 3.705, el 15% del total y la invasión parcial del sentido contrario se presentó en 1.852 casos, el 7% del total. En cuanto a la evolución de la cifra total de infractores en vías interurbanas se observa un descenso en el año 2014 respecto del 2013 de tres puntos porcentuales y respecto de 2007 de 5 puntos porcentuales.

Cuando el accidente tuvo lugar en vías urbanas, el porcentaje de conductores infractores en 2014 fue del 56%: Las infracciones por no respetar la prioridad fueron las más frecuentes, 10.741, el 20% del total de infracciones en vías urbanas; no mantener el intervalo de seguridad es la segunda infracción más frecuente con 4.557 casos, un 8% del total y la infracción de velocidad ocupa la tercera posición con 2.680 infracciones, el 5% del total. Respecto del año 2013 el porcentaje de infractores en vías urbanas ha disminuido en 6 puntos porcentuales y respecto de 2007 ha aumentado 12 puntos porcentuales.

155

Tabla 172. Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2007-2014

Infracciones del conductor		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vías interurbanas	Ninguna infracción	34.792	30.250	28.404	27.770	25.386	24.883	27.008	25.023
	Porcentaje	41%	41%	42%	42%	42%	43%	43%	42%
	Alguna infracción	41.857	35.807	32.527	30.648	28.196	27.380	29.331	25.717
	Porcentaje	49%	48%	48%	47%	47%	47%	47%	44%
	Se ignora	8.573	8.090	7.420	7.341	6.436	6.154	6.594	8.236
	Porcentaje	10%	11%	11%	11%	11%	11%	10%	14%
TOTAL CONDUCTORES		85.222	74.147	68.351	65.759	60.018	58.417	62.933	58.976
Vías urbanas	Ninguna infracción	25.317	24.439	24.558	23.007	23.575	23.495	24.810	29.564
	Porcentaje	28%	28%	30%	28%	29%	29%	28%	31%
	Alguna infracción	39.515	38.481	35.961	35.384	34.800	35.701	55.149	54.143
	Porcentaje	44%	44%	43%	44%	43%	43%	62%	56%
	Se ignora	25.359	23.753	22.426	22.412	23.345	23.085	9.115	12.236
	Porcentaje	28%	27%	27%	28%	29%	28%	10%	13%
TOTAL CONDUCTORES		90.191	86.673	82.945	80.803	81.720	82.281	89.074	95.943

Tabla 173. Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2007-2014

Infracciones del conductor		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vías interurbanas	Infracción de velocidad	13.047	11.186	10.085	9.150	8.019	7.651	7.556	7.702
	Porcentaje	31%	31%	31%	30%	28%	28%	26%	30%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	143	107	108	65	88	68	75	56
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	2.113	1.785	1.556	1.359	1.203	1.216	1.231	1.252
	Porcentaje	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	5%
	No respetar paso para peatones	76	77	55	72	48	70	65	166
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	No respetar otra regulación de prioridad	1.938	1.629	1.454	1.445	1.446	1.356	1.528	2.287
	Porcentaje	5%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	9%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	229	161	148	129	148	123	120	183
	Porcentaje	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	2.352	2.018	1.713	1.503	1.349	1.230	1.160	1.852
	Porcentaje	6%	6%	5%	5%	5%	4%	4%	7%
	Adelantar antirreglamentariamente	1.341	962	840	701	571	561	540	574
	Porcentaje	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%
	No mantener el intervalo de seguridad	3.343	2.875	2.565	2.518	2.207	2.122	2.317	4.488
	Porcentaje	8%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	17%
	Apertura de puertas sin precaución	30	27	17	15	20	25	17	13
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Incorrecta utilización del alumbrado	53	43	30	26	23	30	27	107
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	10	9	5	9	4	7	11	90
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Infracciones del conductor		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vías urbanas	Infracción de velocidad	4.134	3.519	2.670	2.556	2.253	2.342	2.572	2.680
	Porcentaje	10%	9%	7%	7%	6%	7%	5%	5%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	120	133	99	96	100	135	100	36
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.358	1.228	1.049	1.016	1.063	998	1.182	1.594
	Porcentaje	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	3%
	No respetar paso para peatones	975	1.075	1.081	1.105	1.218	1.214	1.544	2.705
	Porcentaje	2%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	5%
	No respetar otra regulación de prioridad	4.671	4.631	3.953	4.073	3.946	3.734	4.148	6.442
	Porcentaje	12%	12%	11%	12%	11%	10%	8%	12%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	219	215	179	203	197	164	186	464
	Porcentaje	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	516	499	446	391	370	354	424	601
	Porcentaje	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	Adelantar antirreglamentariamente	625	566	438	347	344	322	374	448
	Porcentaje	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	No mantener el intervalo de seguridad	1.021	1.206	1.099	1.193	1.191	1.154	1.305	4.557
	Porcentaje	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	8%
	Apertura de puertas sin precaución	138	150	184	151	154	131	151	138
	Porcentaje	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
	Incorrecta utilización del alumbrado	54	61	61	60	54	78	67	303
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	1	4	0	1	1	8	9	82
	Porcentaje	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%

En cuanto a los peatones, en el año 2014 este tipo de víctimas ha cometido más infracciones en vías interurbanas que en travesías y calles.

El 31% de los menores de 15 años resultaron lesionados en la calle cuando realizaron alguna actuación que suponía riesgo en el momento del accidente, mientras que en el resto de grupos de edad el porcentaje se sitúa por debajo del 20%.

En relación a la evolución del porcentaje de peatones víctimas que habían cometido infracción en el momento del accidente, en 2014 se aprecia un descenso en las vías interurbanas y en las calles y un aumento en las travessías respecto a 2013.

Tabla 174. Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travessías y calles. España, 2005, 2013, 2014

		Número peatones víctimas que habían cometido infracción			Número total peatones víctimas			% de peatones víctimas que habían cometido infracción		
Edad		2005	2013	2014	2005	2013	2014	2005	2013	2014
Interurbana	Hasta 14 años *	81	42	34	126	70	77	64%		
	De 15 a 24 años	107	51	44	179	98	105	60%		42%
	De 25 a 44 años	263	101	77	417	233	232	63%	43%	33%
	De 45 a 64 años	240	93	97	387	249	234	62%	37%	41%
	Más de 64 años	277	117	99	396	255	244	70%	46%	41%
	No especificada	27	8	15	46	40	27			
	Total peatones víctimas	995	412	366	1.551	945	919	64%	44%	40%
Travesía	Hasta 14 años *	29	10	10	40	32	34			
	De 15 a 24 años	16	2	5	26	18	27			
	De 25 a 44 años	31	4	5	53	29	40			
	De 45 a 64 años	37	7	7	69	44	44			
	Más de 64 años	65	14	17	124	73	79	52%		
	No especificada	5	1	1	19	14	6			
	Total peatones víctimas	183	38	45	331	210	230	55%	18%	20%
Calles	Hasta 14 años *	841	598	495	1.429	1.610	1.592	59%	37%	31%
	De 15 a 24 años	447	262	250	1.007	1.240	1.348	44%	21%	19%
	De 25 a 44 años	835	432	372	2.043	2.303	2.431	41%	19%	15%
	De 45 a 64 años	688	491	455	1.843	2.459	2.652	37%	20%	17%
	Más de 64 años	1.046	691	599	2.523	3.027	3.196	41%	23%	19%
	No especificada	463	169	95	897	550	492	52%	31%	19%
	Total peatones víctimas	4.320	2.643	2.266	9.742	11.189	11.711	44%	24%	19%

* El término de infracciones en menores especialmente para los de más corta edad, no es el más adecuado en este contexto, pero con ello quiere indicarse que en el atropello se había producido una actuación que suponía un riesgo.

La reincidencia

En el año 2014 se ha estudiado la accidentalidad en relación a los conductores infractores. De los 106.099 conductores implicados en un accidente de tráfico, salvo Cataluña y País Vasco, se han identificado a 94.988 conductores, no contando con información sobre 11.111 conductores (10,5% del total). Para los conductores implicados en accidente de tráfico que se han identificado en la base de datos de conductores se obtiene la siguiente información: 10.239 conductores (11%)

habían cometido una infracción con pérdida de puntos en el año 2014 y eran reincidentes 6.118 conductores (6%). Estas cifras son superiores a las que se observan en la población general, en las que la proporción de infractores en el año 2014 fue de un 5% y la de reincidentes del 2%.

Tabla 175. Infractores e infractores reincidentes implicados en accidentes con víctimas. España, 2014

Conductores	Total	Infractores 2014*	% sobre el total	Infractores Reincidentes**	% sobre el total
Implicados en accidentes con víctimas (y con información)	94.988	10.239	11%	6.118	6%
No implicados en accidentes con víctimas	26.122.214	1.188.953	5%	597.811	2%
Total	26.217.202	1.199.192		603.929	

* Conductor que tenga una o más infracciones con pérdida de puntos durante el año 2014.

** Conductor que tenga más de una infracción en el periodo 2007-2014 y que al menos una de esas infracciones se haya ocasionado en el año 2014.

La antigüedad del vehículo

En el año 2014 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de automóviles de los últimos años.

La antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo al carecer este de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso. Para comparar la mortalidad y las lesiones de gravedad según la antigüedad del vehículo en accidentes de tráfico se obtienen las tasas de incidencia como cociente entre el número de fallecidos y el número de vehículos del parque. La evaluación de la influencia de la edad del vehículo en la siniestralidad no puede realizarse de forma conjunta para todos los tipos de vehículos, ya que los elementos de seguridad pasiva varían considerablemente entre las distintas clases de automóviles. Además con los datos de 2014 no se puede asegurar consistencia en la obtención de las tasas de incidencia para todos los tipos de vehículos (por el escaso número de efectivos) motivo por el que el análisis se ha restringido exclusivamente a turismos diferenciando la vía donde ha ocurrido el accidente.

Tabla 176. Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2014

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de Heridos hospitalizados
Autopista y autovía	De 0 a 4 años	0,6	1,8
	De 5 a 9 años	0,5	2,2
	De 10 a 14 años	1,0	3,1
	De 15 a 19 años	0,6	2,8
Convencional	De 0 a 4 años	1,1	5,0
	De 5 a 9 años	1,8	6,4
	De 10 a 14 años	2,6	10,0
	De 15 a 19 años	4,3	12,6
Vías Urbanas	De 0 a 4 años	0,1	2,5
	De 5 a 9 años	0,2	2,1
	De 10 a 14 años	0,3	3,4
	De 15 a 19 años	0,5	4,1
Todas las vías	De 0 a 4 años	1,8	9,3
	De 5 a 9 años	2,6	10,7
	De 10 a 14 años	3,8	16,4
	De 15 a 19 años	5,4	19,4

Tanto la tasa de fallecidos como la de heridos hospitalizados muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismo en todos los tipos de vías. En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas que en el resto de vías.

Figura 60. Tasa de fallecidos por 100.000 turistas. España, 2014

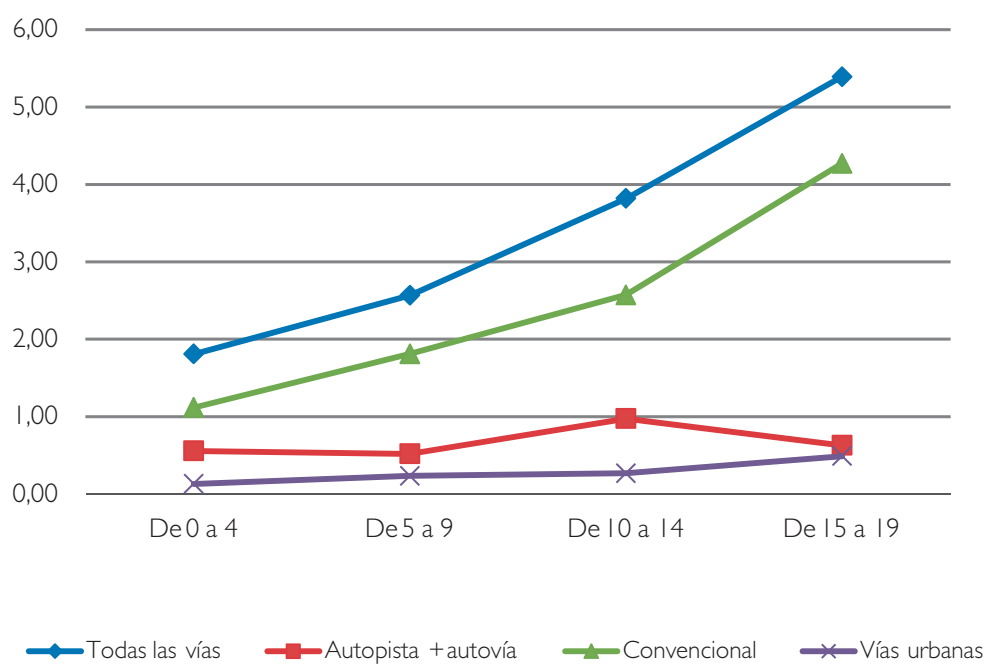
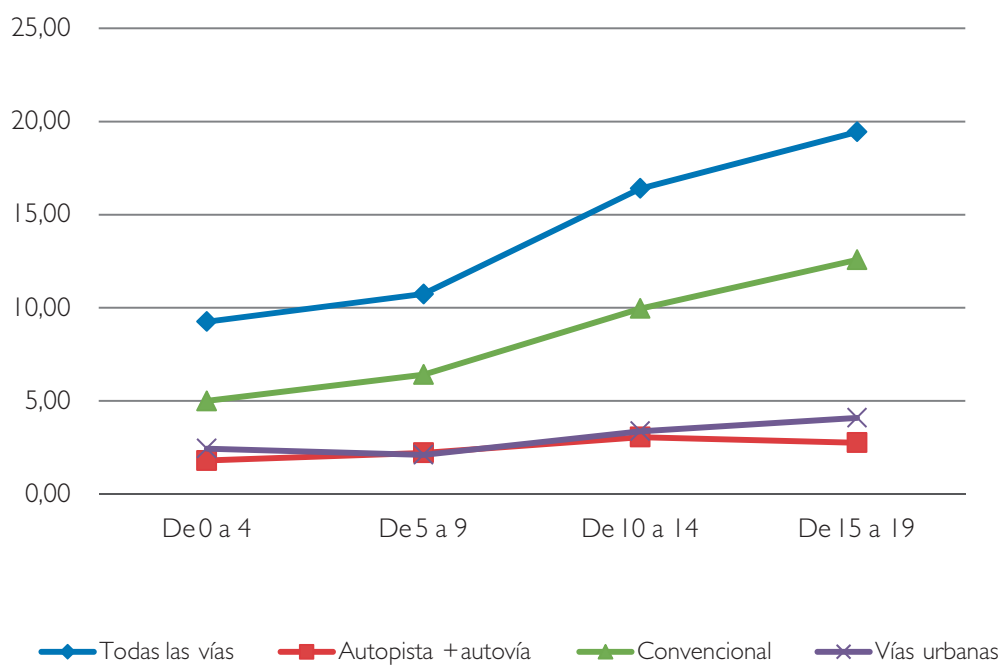


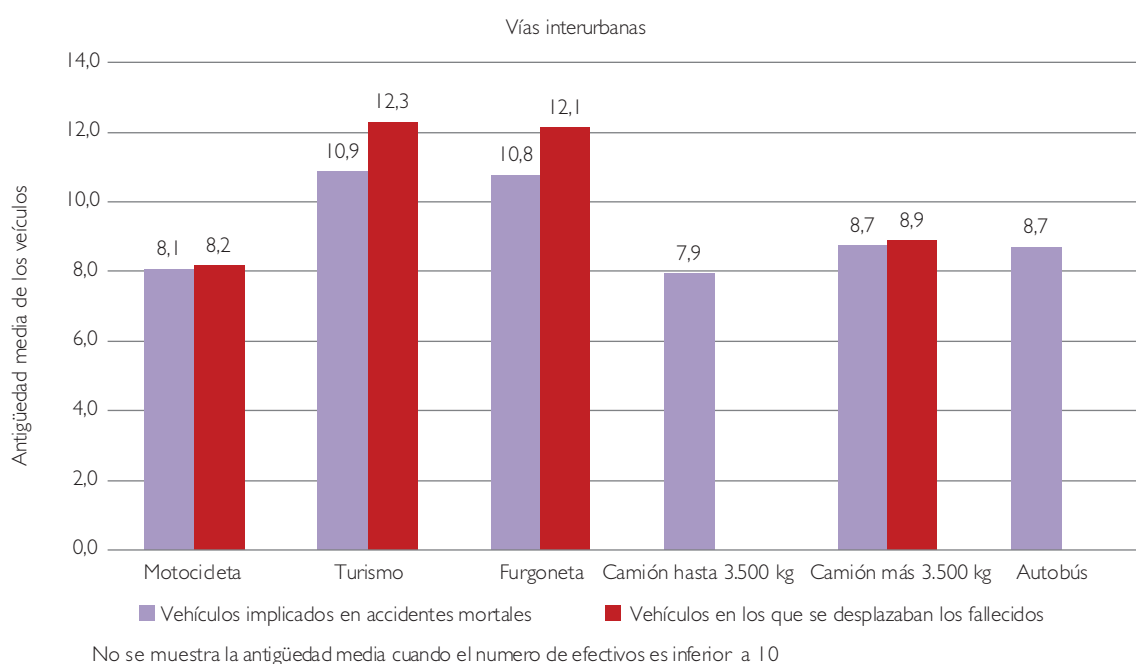
Figura 61. Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turistas. España, 2014



La antigüedad media de los turismos y las furgonetas implicadas en accidentes mortales en vías interurbanas y en vías urbanas es superior a la antigüedad media de los demás vehículos.

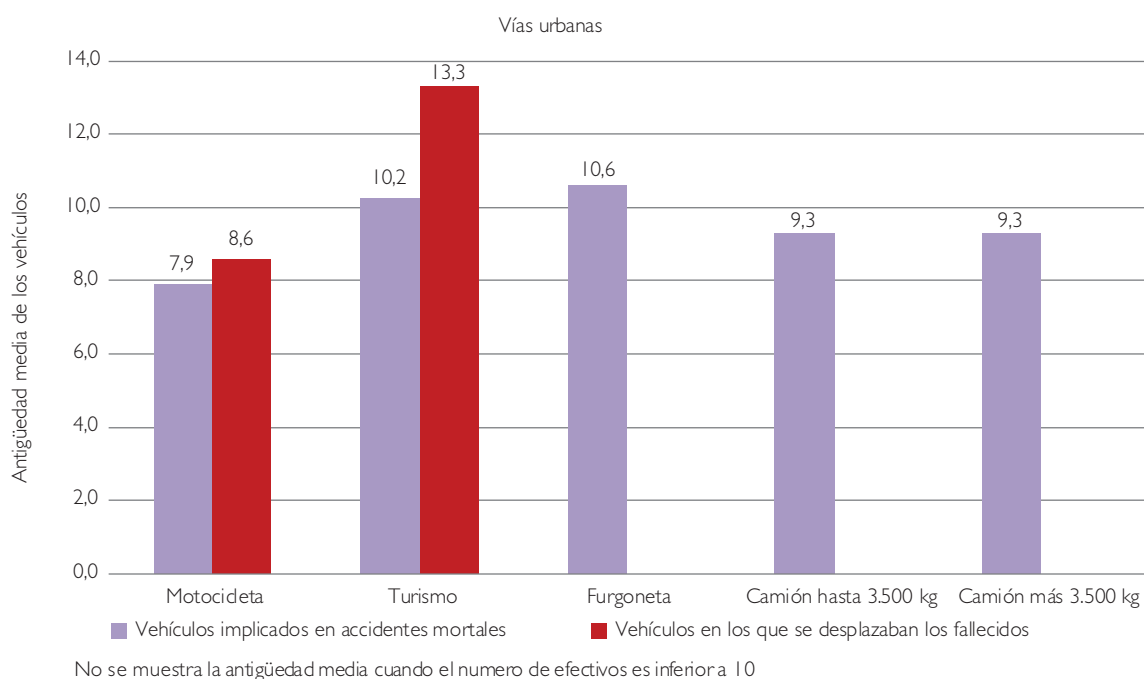
En las vías interurbanas en el año 2014 la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales es inferior que la de los vehículos en los que viajaban las víctimas mortales. Para los turismos la antigüedad media fue 10,9 en todos los vehículos y 12,3 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 10,8 y 12,1 respectivamente.

Figura 62. Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2014



En las vías urbanas en el año 2014 la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 10,2, inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales que fue 13,3.

Figura 63. Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas.. España, 2014



La inspección técnica del vehículo

El correcto mantenimiento de un vehículo contribuye decisivamente a asegurar unas condiciones de seguridad adecuadas a lo largo de la vida útil del mismo. Estas condiciones de seguridad son verificadas periódicamente en las inspecciones técnicas, dependiendo el periodo entre dos inspecciones sucesivas del tipo de vehículo y el servicio al que está destinado ¹⁰.

En 2014, el porcentaje de vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas con la inspección caducada en el momento del accidente oscila entre un 1%, en los autobuses, y un 11%, en los camiones hasta 3.500 kg.

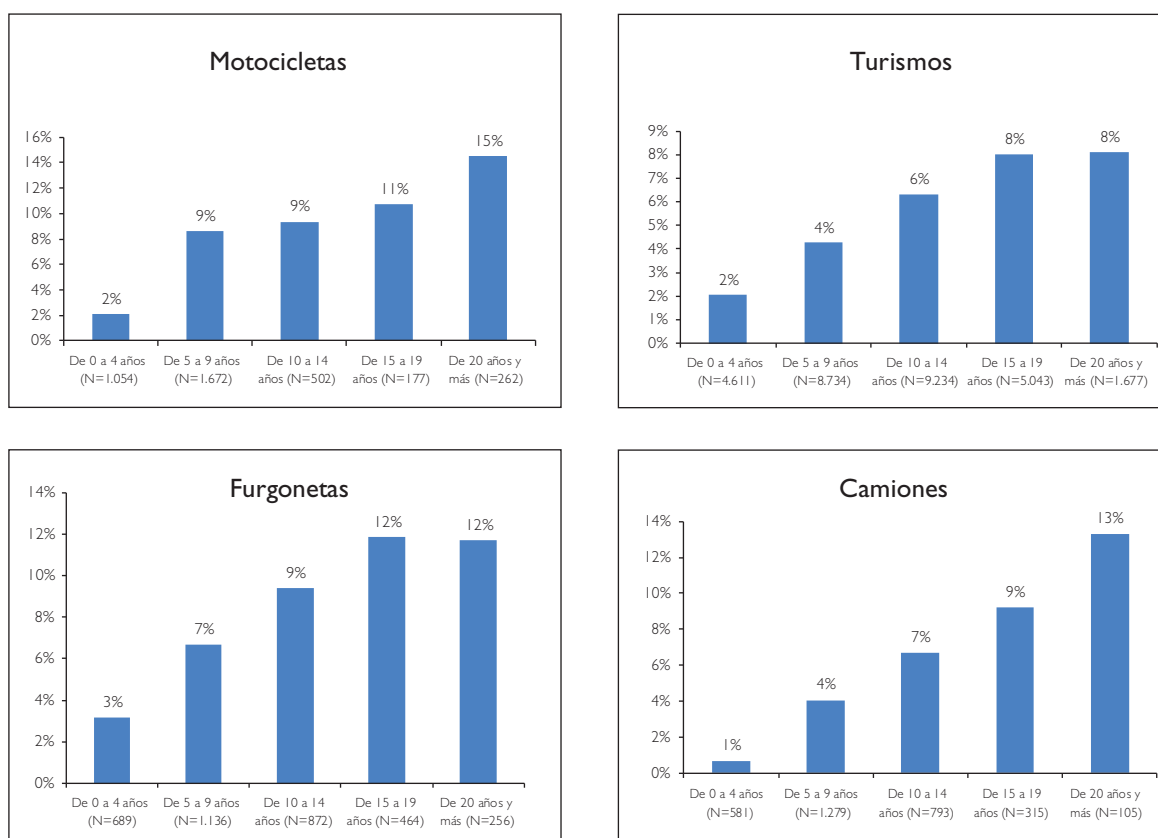
Tabla 177. Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2014

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada
Motocicletas	3.287	270	117	3.674	7%
Turismos	27.371	1.590	365	29.326	5%
Furgonetas	3.107	265	49	3.421	8%
Camiones hasta 3.500 kg	463	57	6	526	11%
Camiones de más de 3.500 kg	2.421	95	31	2.547	4%
Autobús	217	2	2	221	1%

* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco.

¹⁰ Esta regulación está contenida en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Figura 64. Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2014



164

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

Existe una relación clara entre la antigüedad del vehículo implicado en el accidente y el estado de su inspección técnica. En el caso de las motocicletas, el porcentaje de vehículos con la inspección caduca pasa de un 9%, entre los 5 y los 9 años, a un 15%, a partir de los veinte años. En los turismos, se pasa de un 4%, entre los 5 y los 9 años, a un 8%, a partir de los 15 años ¹¹.

En las furgonetas, el porcentaje de vehículos con la inspección caduca oscila entre un 3% y un 12%. En los camiones, la variación es entre un 1% y un 13%.

Si se restringe el análisis a los accidentes mortales, se observa una tendencia a que el porcentaje de vehículos con la inspección caduca sea superior al valor observado en todos los accidentes con víctimas. La mayor diferencia ocurre en los camiones de más de 3.500 kg el porcentaje de vehículos con la tasa caduca es un 7%, en los accidentes mortales, frente a un 4%, en todos los accidentes con víctimas.

¹¹ Hasta los cuatro años, las motocicletas y turismos deben someterse a la inspección técnico cuando están destinados al servicio público (por ejemplo, taxis), el alquiler o las escuelas particulares de conductores. Este es el motivo por el que en el segmento de los 0-4 años aparecen vehículos con la inspección caduca.

Tabla 178. Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas*. España, 2014

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada ¹
Motocicletas	125	270	6	143	8%
Turismos	749	48	17	814	6%
Furgonetas	110	9	0	119	8%
Camiones hasta 3.500 kg	14	1	0	15	–
Camiones de más de 3.500 kg	169	12	2	183	7%
Autobús	13	0	2	15	–

* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco.

¹ Los porcentajes se han calculado cuando el número de efectivos es mayor de 100.

9

El contexto europeo

167

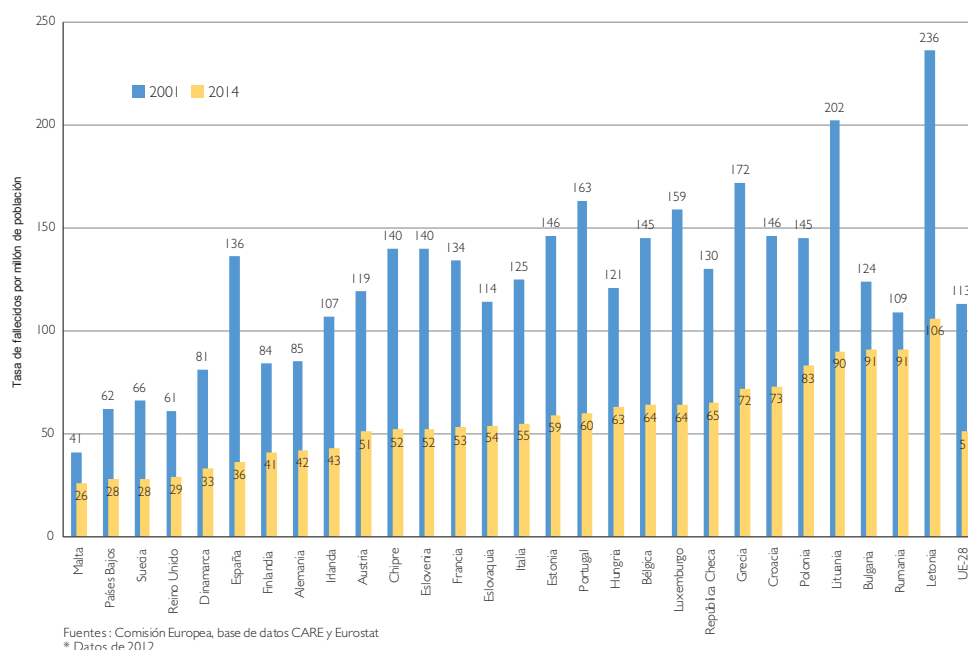
Situación de España

En 2014, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 25.700 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 6,6% de ellos. En ese mismo año, la población española representaba un 9% de la población europea. Los accidentes en España, incluyen todos los accidentes en las carreteras españolas, independientemente de la nacionalidad y el motivo de estancia en nuestro país. En el año 2014, el número de turistas en nuestro país fue de 65 millones un 7% más que el año anterior. De los 1.688 fallecidos en España en 2014, 1.288 eran residentes, 49 eran no residentes y de 351 fallecidos no se ha comunicado esa circunstancia.

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 2014, se conocen las tasas provisionales de fallecidos por millón de población para ese año para cada uno de los Estados Miembros.

Tal y como se observa en el gráfico de fallecidos por millón de población entre 2001 y 2014, todos los países de la Unión Europea presentan descensos. En el caso de España, en el año 2001 ocupaba el puesto 17 dentro de los 28 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa de 136 fallecidos por millón de habitantes que estaba por encima de la europea que era de 113. En el año 2014 España ocupó el puesto número 6, con una tasa de 36 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 51.

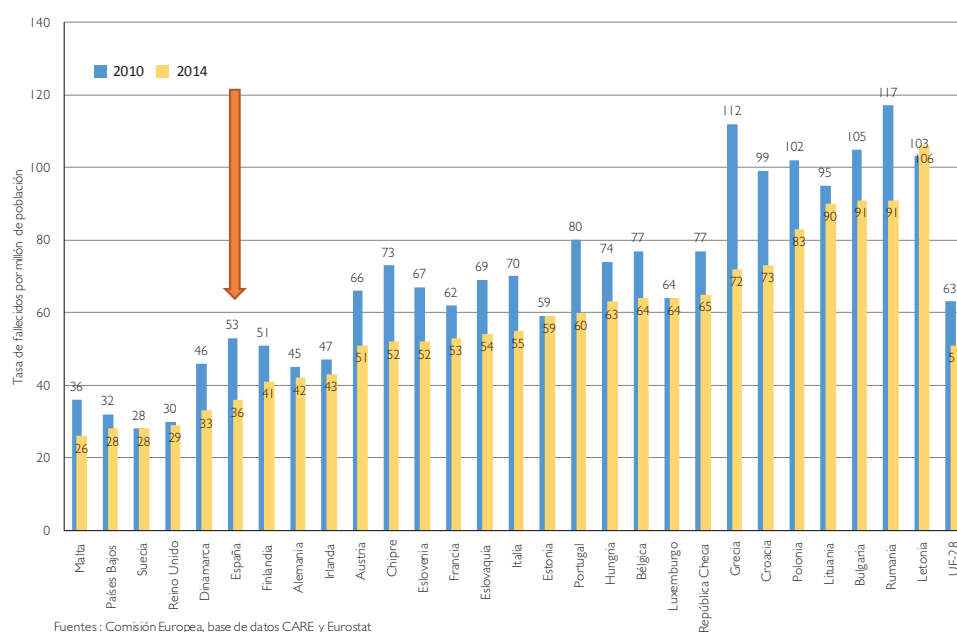
Figura 65. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2001, 2014



El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2010, año base de cómputo para la reducción del 50% de las víctimas mortales indicada en la Estrategia Europea de Seguridad Vial, y 2014. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 24 se ha reducido la tasa respecto de 2010; en 1 ha aumentado, Letonia, y 3, Suecia, Estonia y Luxemburgo, presentan la misma tasa que en 2010. España ha pasado de 53 fallecidos por millón de población en 2010, tasa que nos colocaba en la novena posición, a 36 en 2013, situándonos en la sexta posición de los países de la UE.

168

Figura 66. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2014



La evolución

La evolución de las cifras de fallecidos desde 2001 hasta la actualidad muestra que la contribución a los objetivos de la UE es muy distinta entre países.

Tabla 179. Comparación de los fallecidos en 2001, 2010, 2013 y 2014 en los países de la Unión Europea

Países	2001	2010	2013	2014	2014/2001 ¹	2014/2010 ¹	2014/2013 ¹
Alemania*	6.977	3.648	3.340	3.368	-52%	-8%	1%
Austria	958	552	450	430	-55%	-22%	-5%
Bélgica*	1.486	840	720	715	-52%	-15%	-1%
Bulgaria*	1.011	776	600	655	-35%	-16%	9%
República Checa	1.333	802	650	688	-48%	-14%	5%
Chipre	98	60	44	45	-53	-15	1
Croacia	647	426	368	308	-52%	-28%	-16%
Dinamarca*	431	255	192	183	-58%	-28%	-4%
Eslovaquia	614	371	223	258	-58%	-30%	16%
Eslovenia	278	138	125	108	-61%	-22%	-14%
España	5.517	2.479	1.680	1.688	-69%	-32%	-
Estonia*	199	79	81	78	-61%	-1	-3
Finlandia*	433	272	260	224	-48%	-18%	-13%
Francia	8.162	3.992	3.250	3.384	-59%	-15%	4%
Grecia*	1.880	1.258	900	793	-58%	-37%	-9%
Hungría	1.239	740	591	626	-49%	-15%	6%
Irlanda*	412	212	190	195	-53%	-8%	3%
Italia*	7.096	4.114	3.400	3.330	-53%	-19%	-2%
Letonia	558	218	179	212	-62%	-3%	18%
Lituania	706	299	258	265	-62%	-11%	3%
Luxemburgo	70	32	45	35	-35	3	-10
Malta	16	15	18	10	-6	-5	-8
Países Bajos	993	537	570	570	-43%	6%	0%
Polonia	5.534	3.908	3.357	3.202	-42%	-18%	-5%
Portugal*	1.670	937	650	607	-64%	-35%	-5%
Reino Unido*	3.598	1.905	1.790	1.807	-50%	-5%	2%
Rumania	2.450	2.377	1.861	1.818	-26%	-24%	-2%
Suecia	583	266	223	270	-54%	2%	4%
EU-28	54.949	31.508	26.015	25.872	-53%	-18%	-1%

Fuente: Comisión Europea. Base de datos CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE) y European Transport Safety Council. 9º Informe PIN.

* Datos año 2014 estimados y provisionales.

¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor que 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD

1

Pirámide de las lesiones relacionadas con el tráfico

171

Las cifras de mortalidad representan solo una parte, comparativamente pequeña, del impacto de los accidentes de tráfico en la salud de la población. Además de muertes, los accidentes de tráfico producen lesiones graves no mortales que requieren asistencia sanitaria. En algunos casos estas lesiones dejan secuelas de por vida o causan algún grado de incapacidad generando elevados costes económicos, tanto sanitarios como sociales. En este apartado se presenta en forma de pirámide el impacto de los accidentes de tráfico en la salud de la población observándose que la cúspide, que representa los fallecidos, es una parte muy pequeña del volumen total de los daños causados por el tráfico. Según los datos del sector de transporte, derivado de los partes policiales, que históricamente ha recogido este informe, por cada fallecido en accidente de tráfico se producen en torno a 6 heridos suficientemente graves como para requerir ingreso hospitalario y alrededor de 69 que precisan asistencia médica.

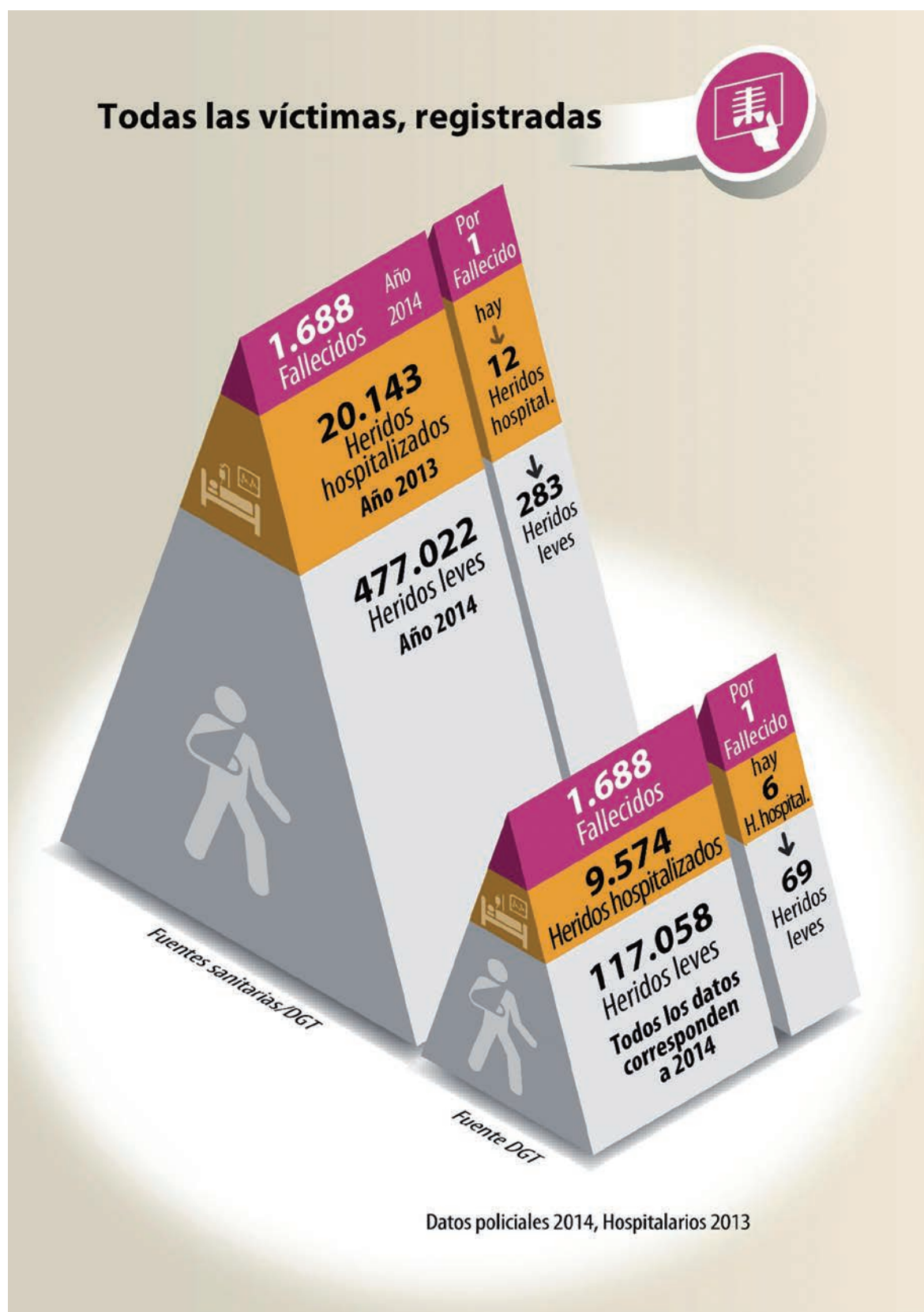
Sin embargo, existen fuentes de información procedentes de otros sectores que cabe incorporar y evaluar. Así, los datos de altas hospitalarias ¹² y la encuesta nacional de salud incluyen información relativa al accidente de tráfico como responsable de las lesiones sufridas por las personas.

Al analizar estas fuentes complementarias la magnitud y relación de las diferentes categorías de la pirámide cambia. Por ejemplo, con los últimos datos disponibles del sistema sanitario se observa que por cada fallecido en accidente de tráfico había 12 heridos hospitalizados y 283 heridos no hospitalizados. Cuando se tiene en consideración exclusivamente el registro de víctimas de la DGT, como se ha comentado con anterioridad, se detecta que por cada fallecido se producen 6 heridos hospitalizados y 69 heridos no hospitalizados. Al comparar estas cifras del año 2014 con las obtenidas en los tres años precedentes se observa que la razón de heridos hospitalizados, en base a información del sistema sanitario, fue de 11 heridos hospitalizados en los años 2011 y 2012 y de 12 en el año 2013, siendo las cifras de heridos no hospitalizados de 255, 276 y 283 respectivamente. Si se tienen exclusivamente en consideración los datos del registro de víctimas de la DGT, el número de heridos hospitalizados por fallecido fue de 5 en 2011 y 2012 y de 6 en el año 2013 y el de no hospitalizados fue de 50 heridos no hospitalizados por fallecido en 2011, 55 en 2012 y 68 en 2013, más bajo por tanto que el obtenido en el año 2014.

La siguiente figura compara la pirámide de lesionados con la información procedente exclusivamente de la DGT con la pirámide en la que se incluyen otras fuentes. En ella se puede observar la disparidad entre las cifras de heridos, tanto heridos hospitalizados, aquellos que requieren un ingreso hospitalario mayor de 24 horas, como heridos no hospitalizados, aquellas personas que han requerido algún grado de asistencia sanitaria. Las diferencias entre ambas pirámides ponen de manifiesto la pérdida de información.

¹² Este año se ha introducido una nueva metodología común en los países de la UE para obtener las altas hospitalarias por accidente de tráfico, se incluye en el Anexo III.

Figura 67. Pirámides lesionales: fuentes sanitarias y fuentes DGT



2

Mortalidad por lesiones relacionadas con el tráfico y otras causas

173

La última información disponible sobre mortalidad según causa corresponde al año 2013. En ese año se produjeron 390.419 fallecimientos por todas las causas en España, lo que supuso una tasa de mortalidad de 835,5 por 100.000 habitantes. Por causas externas murieron 14.678 personas, y de estos fallecimientos 1.807 fueron accidentes de tráfico. Para este mismo año el número de fallecidos computados a efectos de las estadísticas de tráfico fue de 1.680 fallecidos. La concordancia absoluta entre ambos sistemas no es posible y los 127 fallecidos de más registrados por el Instituto Nacional de Estadística pueden deberse a que las estadísticas de Tráfico (Glosario de estadísticas de Transporte, 4.ª Edición, Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas, EUROSTAT y Foro Internacional del Transporte) solo computan como fallecidos por accidente de tráfico aquellas personas que fallecen dentro de los 30 días posteriores al accidente y cuyo lugar de ocurrencia es la vía pública. Además, mientras los datos de mortalidad según causa tienen en cuenta la fecha del fallecimiento, las estadísticas de Tráfico toman como referencia el momento de la ocurrencia del accidente.

A primera vista los accidentes podrían considerarse un problema menor en relación a las otras causas de muerte, ya que debido a causas externas se producen en nuestro país el 3,8% de todos los fallecidos y el 0,5% son debidos a accidentes de tráfico. Sin embargo, si se analiza la mortalidad teniendo en consideración la edad, se observa que los accidentes en general y los accidentes de tráfico en particular, constituyen la causa más importante de mortalidad o bien una de las causas más importantes en los grupos de edad más jóvenes.

Según la estadística de defunciones por causas elaborada por el INE, los accidentes de tráfico fueron la tercera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 24 años en el año 2013 (por detrás de los suicidios y los tumores), la cuarta en el grupo de edad de 25 a 34 años (por detrás de los tumores, suicidios y enfermedades del sistema circulatorio) y también la cuarta causa de muerte en el grupo de 1 a 14 años (por detrás de los tumores, enfermedades del sistema nervioso y malformaciones).

Las causas externas de mortalidad, grupo que incluye entre otros accidentes y suicidios son la primera causa de muerte en la población española entre 15 y 34 años. En concreto, de 15 a 24 años el 51,4% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 17,1% se debe a un accidente de tráfico. Para el grupo de 25 a 34 años, el 42,6% de los fallecimientos es por causa externa y el 11,2% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas de mortalidad son la segunda causa de muerte tras los tumores en el grupo de edad de 35 a 44 años, en este grupo el 25,2% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 4,6% a un accidente de tráfico y en el grupo de edad de 1 a 14 años, el 23,6% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 7,7% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas son la tercera causa de muerte tras los tumores y las enfermedades del apar-

to circulatorio en el grupo de edad de 45 a 54 años. En este grupo el 10,9% de los fallecimientos se debe a causa externa y el 1,5% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas en general y los accidentes de tráfico en particular suponen un alto coste social al ocasionar una elevada mortalidad prematura.

Tabla 180. Defunciones por causas (lista reducida) y edad. España, 2013

Causas	Total	Menos de 14	De 14 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	De 75 a 84	85 y más	
Todas las causas	390.419	1.164	700	988	2.241	6.263	17.178	30.950	51.928	120.070	158.937
Enfermedades del sistema circulatorio	117.484	10	26	62	258	965	3.055	5.999	11.916	36.353	58.840
Tumores	111.021	9	200	175	496	2.057	7.852	16.702	24.714	35.983	22.833
Enfermedades del sistema respiratorio	42.565	11	25	31	92	273	655	1.481	4.095	13.705	22.197
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	21.486	45	89	63	110	217	401	814	1.897	7.537	10.313
Enfermedades del sistema digestivo	19.378	3	8	13	50	325	1.358	1.900	2.699	5.880	7.142
Trastornos mentales y del comportamiento	16.977	0	1	2	9	42	110	204	663	4.145	11.801
Causas externas de mortalidad	14.678	19	165	508	955	1.577	1.868	1.444	1.624	2.918	3.600
• Suicidio y lesiones autoinfligidas	3.870	0	9	176	339	683	862	594	504	511	192
• Caídas accidentales	2.672	0	14	25	43	69	118	177	251	779	1.196
• Ahogamiento, sumersión y sofocación accidentales	2.208	9	50	35	42	83	148	136	220	507	978
• Accidentes de tráfico de vehículos de motor	1.807	2	54	169	251	287	265	206	213	261	99
• Otros accidentes, envenenamientos, complicaciones y agresiones	4.121	8	38	103	280	455	475	331	436	860	1.135
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	12.206	24	33	29	33	84	254	609	1.356	4.256	5.528
Enfermedades del sistema genitourinario	11.689	0	2	2	6	32	116	274	874	3.691	6.692
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	8.947	57	34	42	98	322	619	677	853	1.856	4.389
Enfermedades infecciosas y parasitarias	6.209	12	28	14	66	253	676	518	708	1.880	2.054
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	3.361	1	3	4	12	26	69	122	228	1.000	1.896
Otras causas	4.418	973	86	43	56	90	145	206	301	866	1.652

Fuente: INE, elaboración propia.

Tabla 181. Tasas de fallecidos por causas (lista reducida) y edad. Tasas por 100.000 habitantes. España, 2013

Causas	Total	Menos de 1	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	De 75 a 84	85 y más
Todas las causas	835,5	256,8	10,5	21,4	34,0	79,0	247,1	584,3	1.303,9	3.879,1	13.421,1
Enfermedades del sistema circulatorio	251,4	2,2	0,4	1,3	3,9	12,2	43,9	113,2	299,2	1.174,5	4.968,6
Tumores	237,6	2,0	3,0	3,8	7,5	25,9	112,9	315,3	620,6	1.162,5	1.928,1
Enfermedades del sistema respiratorio	91,1	2,4	0,4	0,7	1,4	3,4	9,4	28,0	102,8	442,8	1.874,4
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	46,0	9,9	1,3	1,4	1,7	2,7	5,8	15,4	47,6	243,5	870,9
Enfermedades del sistema digestivo	41,5	0,7	0,1	0,3	0,8	4,1	19,5	35,9	67,8	190,0	603,1
Trastornos mentales y del comportamiento	36,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5	1,6	3,9	16,6	133,9	996,5
Causas externas de mortalidad	31,4	4,2	2,5	11,0	14,5	19,9	26,9	27,3	40,8	94,3	304,0
• Suicidio y lesiones autoinfligidas	8,3	0,0	0,1	3,8	5,1	8,6	12,4	11,2	12,7	16,5	16,2
• Caídas accidentales	5,7	0,0	0,2	0,5	0,7	0,9	1,7	3,3	6,3	25,2	101,0
• Ahogamiento, sumersión y sofocación accidentales	4,7	2,0	0,8	0,8	0,6	1,0	2,1	2,6	5,5	16,4	82,6
• Accidentes de tráfico de vehículos de motor	3,9	0,4	0,8	3,7	3,8	3,6	3,8	3,9	5,3	8,4	8,4
• Otros accidentes, envenenamientos, complicaciones y agresiones	8,8	1,8	0,6	2,2	4,3	5,7	6,8	6,2	10,9	27,8	95,8
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	26,1	5,3	0,5	0,6	0,5	1,1	3,7	11,5	34,0	137,5	466,8
Enfermedades del sistema genitourinario	25,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	1,7	5,2	21,9	119,2	565,1
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	19,1	12,6	0,5	0,9	1,5	4,1	8,9	12,8	21,4	60,0	370,6
Enfermedades infecciosas y parasitarias	13,3	2,6	0,4	0,3	1,0	3,2	9,7	9,8	17,8	60,7	173,4
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	7,2	0,2	0,0	0,1	0,2	0,3	1,0	2,3	5,7	32,3	160,1
Otras causas	9,5	214,7	1,3	0,9	0,9	1,1	2,1	3,9	7,6	28,0	139,5

Fuente: INE, elaboración propia.

Tabla 182. Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%) (Detalle de los accidentes de tráfico) por grupos de edad. España, 2013

Menos de 1	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	De 75 a 84	85 y más
1 (83,6%)	1 (28,6%)	1 (51,4%)	1 (42,6%)	1 (32,8%)	1 (45,7%)	1 (54,0%)	1 (47,9%)	1 (30,3%)	1 (37,0%)
Resto de Enfermedades, incluye anomalías congénitas	Tumores	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (17,1%)	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (11,2%)	Tumores	Tumores	Tumores	Tumores	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio
2 (4,9%)	2 (23,6%)	2 (17,7%)	2 (22,1%)	2 (25,2%)	2 (17,8%)	2 (19,4%)	2 (22,9%)	2 (30,0%)	2 (14,4%)
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (7,7%)	Tumores	Tumores	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (4,6%)	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio	Tumores	Enfermedades del sistema respiratorio
3 (3,9%)	3 (12,7%)	3 (6,4%)	3 (11,5%)	3 (15,4%)	3 (10,9%)	3 (6,1%)	3 (7,9%)	3 (11,4%)	3 (14,0%)
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Resto de enfermedades	Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema circulatorio	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (1,5%)	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema respiratorio	Enfermedades del sistema respiratorio	Tumores
4 (2,1%)	4 (12,3%)	4 (6,3%)	4 (4,9%)	4 (5,2%)	4 (7,9%)	4 (4,8%)	4 (5,2%)	4 (6,3%)	4 (7,4%)
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema respiratorio	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Trastornos mentales y del comportamiento
5 (1,6%)	5 (4,9%)	5 (4,4%)	5 (4,4%)	5 (5,1%)	5 (3,9%)	5 (4,7%)	5 (3,7%)	5 (4,9%)	5 (6,5%)
Causas externas de mortalidad	Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	Enfermedades del sistema circulatorio	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades infecciosas y parasitarias	Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (0,7%)	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	Enfermedades del sistema digestivo	Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos
Accidentes de tráfico (0,2%)									

Fuente: INE, elaboración propia.

3

Años potenciales de vida perdidos (APVP)

177

Los datos de mortalidad representan elementos fundamentales para cuantificar los problemas de salud. Es importante conocer y monitorizar los aspectos relativos a las pérdidas que sufre la sociedad como consecuencia de la muerte de personas jóvenes o de fallecimientos prematuros. Se considera que una muerte es prematura cuando ocurre antes de cierta edad predeterminada, que corresponde por ejemplo a la esperanza de vida al nacer en la población estudiada. Una de las medidas que refleja más precisamente la mortalidad en los grupos de edad más tempranos, dando más peso a las muertes que ocurren en las edades más jóvenes, es la de los Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP).

Considerar la edad a la cual mueren las personas y no solo el evento mismo de la muerte permite asignar un peso diferente a las muertes que ocurren en diferentes momentos de la vida. El supuesto en el que se basan los APVP es que cuando más “prematura” es la muerte (i.e. más joven se muera), mayor es la pérdida de vida. Los APVP a consecuencia de una causa de muerte determinada tienen en cuenta los años que una persona deja de vivir si fallece a una edad que no es la habitual de defunción fijada teóricamente para ese colectivo.

Siguiendo la metodología utilizada por el Instituto Nacional de Estadística en la Estadística de Defunciones según la Causa de Muerte, el cálculo de APVP se ha realizado para el intervalo de edad comprendido entre 1 y 79 años, lo que supone prescindir por un lado de las muertes ocurridas en las edades más avanzadas y, por otro, de la mortalidad infantil debido a que las causas de muerte de los fallecidos menores de 1 años son, en general, muy específicas, requiriendo un estudio aparte.

Se han calculado dos indicadores:

El total de APVP por accidente de tráfico que es la suma, en todas las personas que fallecen por esta causa, de los demás años que estas habrían vivido hasta la edad de defunción fijada.

El número medio de APVP atribuibles a los accidentes de tráfico, que no es otra cosa que el cálculo de la media por esa causa.

Los accidentes de tráfico supusieron en 2013 un total de 41.343 APVP para los hombres y un total de 11.015 para las mujeres. En el caso de los varones los accidentes de tráfico son la tercera causa de fallecimiento prematuro solo superada por las afecciones originadas en el periodo perinatal y por las malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas si se tiene en consideración el indicador número medio de APVP con un valor 34,0 años. Para las mujeres los accidentes de tráfico son la cuarta causa de fallecimiento prematuro con un promedio de 31,7 APVP.

Tabla 183. Comparación del total y del número medio de Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) según causa de muerte y según sexo. España, 2013

Año 2013	Hombres			Mujeres		
	Nº de APVP	% por capítulos de la CIE	Nº medio de APVP	Nº de APVP	% por capítulos de la CIE	Nº medio de APVP
Todas las causas	1.479.548,5	100,0	14,3	730.806,5	100,0	13,3
Enfermedades infecciosas y parasitarias ¹	39.815,5	2,7	20,4	15.474,0	2,1	14,6
Tumores	602.123,0	40,7	13,4	374.325,5	51,2	15,2
Enfermedades sangre y de órganos hematopoyéticos, y ciertos trastornos que afectan al mecanismo de la inmunidad	5.543,5	0,4	19,1	3.254,5	0,5	14,9
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	27.797,0	1,9	12,2	17.874,5	2,5	10,3
Trastornos mentales y del comportamiento	12.702,5	0,9	9,5	5.907,5	0,8	6,7
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	44.759,5	3,0	13,3	32.195,5	4,4	11,2
Enfermedades del sistema circulatorio	298.807,0	20,2	12,7	113.419,0	15,5	9,4
Enfermedades del sistema respiratorio	84.147,5	5,7	10,0	34.272,5	4,7	10,3
Enfermedades del sistema digestivo	94.168,5	6,4	15,9	32.516,5	4,5	12,0
Enfermedades de la piel y del tejido subcutáneo	997,5	0,1	8,0	972,5	0,1	7,3
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	4.375,0	0,3	12,3	5.340,0	0,7	11,1
Enfermedades del sistema genitourinario	12.677,5	0,9	8,8	9.177,0	1,3	8,2
Embarazo, parto y puerperio				780,0	0,1	43,3
Afecciones originadas en el periodo perinatal	796,0	0,1	53,1	287,0	0,0	57,4
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	7.731,5	0,5	34,8	7.079,0	1,0	34,9
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte ²	46.780,5	3,2	20,4	18.108,5	2,5	16,9
Causas externas de mortalidad	196.326,5	13,3	28,6	59.823,0	8,2	24,7
Accidentes de Tráfico de vehículos de motor (Elaboración propia a partir de los datos de defunciones según causa de muerte)	41.342,5	2,8	34,0	11.015,0	1,5	31,7

¹ Por motivos de comparabilidad, se incluye VIH+ (R75) en el Capítulo I. Enfermedades infecciosas y parasitarias aunque la CIE-10 lo encuadra en el Capítulo XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte.

² Por recomendación de la OPS se incluye en este capítulo el SRAG (Síndrome Respiratorio Agudo Grave) U04"

³ Por motivos de comparabilidad, se incluye VIH+ (R75) en el Capítulo I. Enfermedades infecciosas y parasitarias aunque la CIE-10 lo encuadra en el Capítulo XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte.

4

Lesiones relacionadas con el tráfico

179

Morbilidad hospitalaria

En el año 2013, fueron dadas de alta 20.525 personas en los centros hospitalarios españoles por causas relacionadas con los accidentes de tráfico, la tasa de incidencia fue de 43,9 por 100.000 habitantes. El motivo del alta fue el fallecimiento en 422 personas, de estas personas 382 fallecieron dentro del periodo de 30 días tras el accidente y 40 (9,5%) lo hicieron en un periodo de tiempo superior a 30 días. El análisis que se presenta en este apartado, considera fallecido todas las personas cuyo motivo de alta fue el fallecimiento, independientemente del periodo de tiempo transcurrido desde el ingreso hospitalario. Sin embargo, hay que recordar que para las estadísticas internacionales relacionadas con transporte se considera exclusivamente fallecido por tráfico a las personas que mueren dentro de los 30 días tras el accidente.

Al igual que ocurre en la información procedente de los registros policiales se observan importantes diferencias en función del sexo y la edad. La tasa de incidencia en varones fue 2,7 veces la tasa de las mujeres. Los grupos de edad que muestran las tasas de incidencia más elevadas son el de 15 a 24 años (59,0), de 75 a 84 años (50,7) y de 15 a 24 años (49,2) por 100.000 habitantes y las tasas más bajas las mostraron los menores de 14 años y los mayores de 85. La distribución por edad de los heridos hospitalizados es similar entre las bases de datos sanitarias y las bases de datos policiales.

La letalidad en los pacientes ingresados fue de 2,1. Sin embargo, esta letalidad no es igual en todos los grupos de edad. Los mayores de 65 han sido los que han presentado las cifras más elevadas y especialmente llama la atención la elevada letalidad de las personas con más de 84 años que alcanzan cifras del 12,0.

Hay que tener en consideración que el 77% de los fallecimientos por tráfico en 2013 se produjeron en el lugar del accidente o en los servicios de urgencias antes de que transcurriera el tiempo necesario para dar lugar a un ingreso hospitalario, por lo tanto los datos de mortalidad obtenidos del CMBD (Conjunto Mínimo Básico de Datos al Alta Hospitalaria), son únicamente una parte limitada de este problema ya que se refiere exclusivamente a "personas que fallecen tras ser ingresadas en un hospital por un accidente de tráfico".

Tabla 184. Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por grupos de edad. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2013

Grupo de edad	Total altas	Tasa por 100.000	Fallecidos	Altas con lesiones no mortales	Letalidad
0-1	25	5,5	0	25	0,0
1-14	1.665	25,1	18	1.647	1,1
15-24	2.720	59,0	34	2.686	1,3
25-34	3.237	49,2	36	3.201	1,1
35-44	3.669	46,3	40	3.629	1,1
45-54	3.263	46,9	36	3.227	1,1
55-64	2.304	43,5	37	2.267	1,6
65-74	1.688	42,4	59	1.629	3,5
75-84	1.570	50,7	116	1.454	7,4
85 y más	384	32,4	46	338	12,0
Total	20.525	43,9	422	20.103	2,1

Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, año 2013. Elaboración propia.

Tabla 185. Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por sexo. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2013

Sexo	Total altas	Tasa por 100.000	Fallecidos	Altas con lesiones no mortales	Letalidad
Hombre	14.832	64,4	311	14.521	2,1
Mujer	5.690	24,0	111	5.579	2,0
Desconocido	3		0	3	
Total	20.525	43,9	422	20.103	2,1

Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, año 2013. Elaboración propia.

Tabla 186. Evolución de las altas hospitalarias y los fallecidos por accidentes de tráfico. España, 2000-2013

Año	Altas hospitalarias	Fallecidos	Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes	Índice de letalidad
2000	40.064	1.260	3,1	3,1
2001	40.930	1.245	3,1	3,0
2002	37.124	1.219	3,0	3,3
2003	34.572	1.176	2,8	3,4
2004	31.904	1.029	2,4	3,2
2005	28.688	929	2,1	3,2
2006	26.440	789	1,8	3,0
2007	28.639	786	1,8	2,7
2008	27.637	669	1,5	2,4
2009	25.587	621	1,3	2,4
2010	22.927	544	1,2	2,4
2011	22.835	522	1,1	2,3
2012	21.928	531	1,1	2,4
2013	20.525	422	0,9	2,1

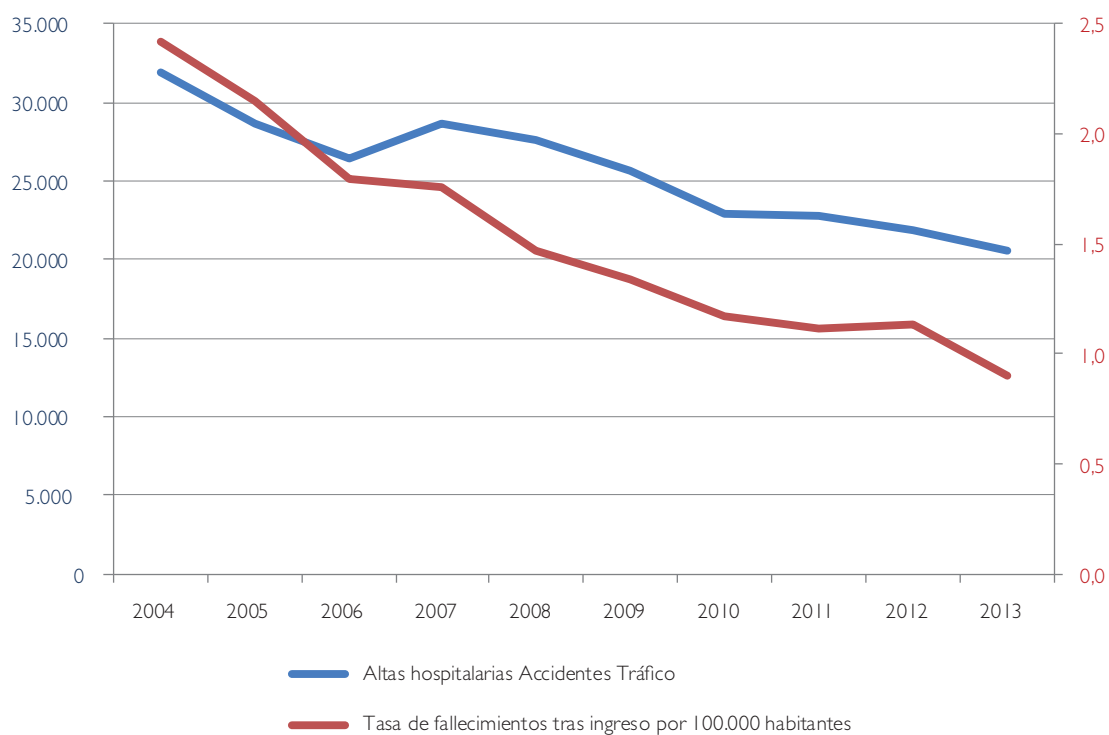
Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, años 2000-2013. Elaboración propia.

Tabla 187. Fallecidos por accidente en hospitales. España, 2000-2013

Año	Motivo del alta Fallecimiento	Fallecidos a 30 días	Diferencia	Porcentaje de la diferencia
2000	1.260	1.176	84	6,7%
2001	1.245	1.145	100	8,0%
2002	1.219	1.124	95	7,8%
2003	1.176	1.061	115	9,8%
2004	1.029	960	69	6,7%
2005	929	848	81	8,7%
2006	789	716	73	9,3%
2007	786	714	72	9,2%
2008	669	604	65	9,7%
2009	621	562	59	9,5%
2010	544	495	49	9,0%
2011	522	478	44	8,4%
2012	531	476	55	10,4%
2013	422	382	40	9,5%

Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, años 2000-2013. Elaboración propia.

Figura 68. Evolución de las altas hospitalarias por accidentes de tráfico. España, 2004-2013



Matriz de Barell

El análisis de las lesiones que sufrieron las personas ingresadas y dadas de alta en un centro hospitalario constituye una herramienta fundamental para desarrollar medidas paliativas y evaluar la efectividad de las intervenciones realizadas. Para aproximarnos al conocimiento del tipo de lesión tras un accidente se ha realizado la matriz de Barell. En el análisis se consideraron separadamente las altas hospitalarias excluyendo todos los fallecidos y por otro lado solo los fallecidos.

Se observan importantes diferencias cuando el motivo del alta ha sido el fallecimiento, básicamente en relación al tipo y la localización de la lesión.

En el año 2013 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 20.525 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Estas personas presentaron un total de 52.045 lesiones, lo que supone una media de 2,5 lesiones por persona. Si se excluye del análisis los fallecidos, el número de personas dadas de alta fue de 20.103, con 49.956 lesiones y una media de 2,5 lesiones por persona.

Los fallecidos a causa del tráfico en los centros hospitalarios fueron 422 de los 1.680 que hubo en total. El número de lesiones que presentaron este grupo fue de 2.089, lo que supuso una media de 5 lesiones por persona, superior a la reseñada en el conjunto de las altas y en las altas sin fallecimiento.

Las lesiones más frecuentes y su localización son muy diferentes, como cabría esperar, cuando analizamos la matriz de Barell para las altas hospitalarias sin fallecidos y para los fallecidos exclusivamente.

Para las altas hospitalarias, excluyendo fallecidos, nos encontramos que las fracturas son las lesiones que se producen con mayor frecuencia tras un accidente de tráfico, el 53,6% de las lesiones son fracturas, seguidas de las lesiones internas, el 17,2%. En las altas hospitalarias cuyo motivo del alta fue fallecimiento, también se observa que las fracturas son la causa de lesión más frecuente, el 51,7%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran también una frecuencia muy elevada, el 31,4%.

Para las altas hospitalarias excluyendo fallecidos, la localización de las fracturas fue diferente que para las altas cuyo motivo fue el fallecimiento. Para las primeras las localizaciones más frecuente se observaron en las extremidades y tórax, siendo por orden decreciente las más frecuentes las de pecho y tórax (14,9%), pierna y tobillo (9,3%) y hombro y brazo (8,0%). Las fracturas de cabeza y cuello suponen el 6,7% del total, siendo la localización más frecuente la cara (4,1%). En el grupo de fallecidos la fractura más frecuente fue la lesión cerebral tipo I el 9,1%, las fracturas de cabeza y cuello supusieron en total en este grupo el 15,6% de todas las lesiones, seguida de la fractura de pecho y tórax (9,1%).

Por otra parte, no solo se observan diferencias en la frecuencia de las lesiones internas, sino también en la localización de las mismas, las lesiones internas más frecuentes en los fallecidos fueron lesión interna en el pecho 12,5%, lesión cerebral I 11,3% y en abdomen el 7,1%, siendo estas proporciones para el resto de lesionados que no fallecieron de 6,1%, 7,0% y 3,9% respectivamente.

Por tanto, en relación a la localización se observa que en los fallecidos el 21,1% son lesiones cerebrales, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción es del 9,5%.

Tabla 188. Matriz de Barell*, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2013 (20.103 altas y 49.956 lesiones)

			Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión central	Tipo 1	870	0	0	1.805	0	0	0	0	0	0	1	0	2.676
		Tipo 2	286	0	0	1.684	0	0	0	0	0	0	0	0	1.970
		Tipo 3	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	117
		Cabeza	0	0	0	0	536	0	0	0	0	0	30	158	724
	Otras cabeza, cara y cuello	Cara	2.051	5	1	0	1.281	0	0	0	0	2	0	0	3.340
		Ojo	0	0	0	0	160	0	0	198	0	0	7	0	365
		Cuello	13	0	0	0	21	0	0	0	0	2	7	0	43
		Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	27	606	2	7	3	139	784
Medula espinal y espalda	Medula espinal	Cervical	84	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	122
		Torácico/dorsal	70	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	76
		Lumbar VCI	45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	47
		Sacro cóccigeo	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	Columna vertebral	Medula/espalda NE	1	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	10
		Cervical	741	82	445	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.268
		Torácico/dorsal	818	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	829
		Lumbar VCI	1.151	4	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.179
		Sacrocóccigeo	326	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	343
	Otras	Medula/espalda NE	42	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
		Pecho (tórax)	3.957	11	2	3.027	14	0	38	374	2	6	0	0	7.431
Tono	Tono	Abdomen	0	0	0	1.929	59	0	40	242	0	6	3	0	2.279
		Pelvis y urogenital	1.954	33	5	67	60	0	17	47	1	0	1	0	2.185
		Tronco	2	0	0	0	21	0	0	113	3	4	0	673	816
		Espalda y nalgas	0	0	0	0	14	0	0	158	2	4	0	0	178
		Hombro y brazo	3.199	394	57	0	72	2	0	229	3	1	0	49	4.006
		Antebrazo y codo	2.238	85	27	0	255	2	0	75	6	11	0	0	2.699
Extremidades	Superior	Carpo, manos y dedos	1.231	137	95	0	379	43	0	145	15	12	0	35	2.092
		Otros NE	2	0	0	0	54	0	35	156	1	6	123	35	412
	Inferior	Cadera	896	93	16	0	0	0	0	88	0	0	0	0	1.093
		Muslo	910	0	0	0	0	5	0	102	3	5	0	0	1.025
		Rodilla	299	124	149	0	0	0	0	178	1	2	0	0	753
		Pierna y tobillo	4.281	40	169	0	0	6	0	110	9	9	0	0	4.624
	Otras	Pie y dedos del pie	1.134	87	12	0	156	20	0	59	23	6	0	0	1.497
		Otros NE	18	0	104	0	774	0	77	362	4	6	0	144	1.489
	Otras / NE	Otros / múltiple	23	0	0	0	0	0	13	0	0	0	52	0	88
		Localización NE	36	1	8	10	61	0	7	2.004	4	22	6	534	2.693
Incluíble por localización	Todo el sistema / NE	Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	654
		TOTAL	26.800	1.117	1.123	8.577	3.917	78	254	5.246	79	111	233	1.767	49.956

* Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos.

Tabla 189. Matriz de Barell*, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2013 (20.103 altas y 49.956 lesiones)

			Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total	
Cabeza y cuello	Lesión craneal	Tipo 1	1,7%	0	0	3,6%	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	5,4%	
		Tipo 2	0,6%	0	0	3,4%	0	0	0	0	0	0	0	0	3,9%	
		Tipo 3	0,2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2%	
	Otras cabeza, cara y cuello	Cabeza	0	0	0	0	1,1%	0	0	0	0	0	0	0,1%	0,3%	1,4%
		Cara	4,1%	0,0%	0,0%	0	2,6%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	6,7%
		Ojo	0	0	0	0	0,3%	0	0	0	0,4%	0	0	0,0%	0	0,7%
		Cuello	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0	0,1%
		Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	0	0,1%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	1,6%
Medula espinal y espalda	Medula espinal	Cervical	0,2%	0	0	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2%
		Torácico/dorsal	0,1%	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2%
		Lumbar VCI	0,1%	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1%
		Sacro cóccigeo	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		Medula/espalda NE	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Columna vertebral	Cervical	1,5%	0,2%	0,9%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5%
		Torácico/dorsal	1,6%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,7%
		Lumbar VCI	2,3%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,4%
Torso	Torso	Sacrococcigeo	0,7%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,7%
		Medula/espalda NE	0,1%	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1%
		Pecho (tórax)	7,9%	0,0%	0,0%	6,1%	0,0%	0	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0	0	0	14,9%
		Abdomen	0	0	0	3,9%	0,1%	0	0,1%	0,5%	0	0	0,0%	0,0%	0	4,6%
		Pelvis y urogenital	3,9%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0	0,0%	0,1%	0,0%	0	0	0,0%	0	4,4%
	Torso	Tronco	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	0	1,3%	1,6%
		Espalda y nalgas	0	0	0	0	0,0%	0	0	0,3%	0,0%	0,0%	0	0	0	0,4%
		Extremidades	Superior	Hombro y brazo	6,4%	0,8%	0,1%	0	0,1%	0,0%	0	0,5%	0,0%	0,0%	0	0,1%
Antebrazo y codo	4,5%			0,2%	0,1%	0	0,5%	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	0	5,4%	
Carpo, manos y dedos	2,5%			0,3%	0,2%	0	0,8%	0,1%	0	0,3%	0,0%	0,0%	0	0,1%	4,2%	
Otros NE	0,0%			0	0	0	0,1%	0	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,8%	
Inferior	Cadera		1,8%	0,2%	0,0%	0	0	0	0	0,2%	0	0	0	0	2,2%	
	Muslo		1,8%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	2,1%	
	Rodilla		0,6%	0,2%	0,3%	0	0	0	0	0	0,4%	0,0%	0,0%	0	1,5%	
	Pierna y tobillo		8,6%	0,1%	0,3%	0	0	0	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	9,3%	
Extremidades	Pie y dedos del pie	2,3%	0,2%	0,0%	0	0,3%	0,0%	0	0,1%	0,0%	0,0%	0	0	3,0%		
	Otros NE	0,0%	0	0,2%	0	1,5%	0	0,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0	0,3%	3,0%		
	Indicificable por sistema / NE	Otros / múltiple	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,1%	0	0,2%	
		Localización NE	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	5,4%	
Indicificable por localización	Todo el sistema / NE	Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,3%	
		TOTAL	53,6%	2,2%	2,2%	17,2%	7,8%	0,2%	0,5%	10,5%	0,2%	0,2%	0,5%	3,5%	100,0%	

* Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos.

Tabla 190. Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2013 (422 altas y 2.089 lesiones)

			Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión craneal	Tipo 1	191	0	0	228	0	0	0	0	0	0	0	0	419
		Tipo 2	11	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	19
		Tipo 3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		Cabeza	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	2	28
		Cara	121	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	142
		Ojo	0	0	0	0	4	0	0	6	0	0	0	0	10
		Cuello	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		Otros cabeza, cara y cuello	0	0	0	0	0	0	7	5	0	0	0	5	17
		Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Médula espinal y espalda	Médula espinal	Cervical	8	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	13
		Torácico/dorsal	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
		Lumbar VCI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Sacro coccigeo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Médula/espalda NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Columa vertebral	42	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
	Columa vertebral	Torácico/dorsal	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
		Lumbar VCI	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
		Sacroccoccigeo	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
		Médula/espalda NE	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
		Pecho (tórax)	190	0	1	261	1	0	9	3	0	0	0	0	465
		Abdomen	0	0	0	149	0	0	9	1	0	1	0	0	160
Tórax	Tórax	Pelvis y urogenital	136	0	0	4	0	0	4	1	0	0	0	0	144
		Tronco	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	14	16
		Espalda y nalgas	0	0	0	0	0	0	3	3	0	1	0	0	4
		Hombro y brazo	112	5	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	121
		Antebrazo y codo	19	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	0	28
		Carpo, manos y dedos	10	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	13
	Extremidades	Otros NE	0	0	0	0	2	1	0	2	0	1	2	0	8
		Cadera	27	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
		Muslo	31	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	33
		Rodilla	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5
		Pierna y tobillo	59	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63
		Pie y dedos del pie	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	11
Indicador por	Todo el sistema / NE	Otros NE	1	0	1	0	9	0	5	2	0	1	0	2	21
		Otros / múltiple	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
		Localización NE	0	1	0	0	2	0	0	10	0	1	0	26	40
		Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	118
		TOTAL	1.081	15	6	655	75	1	39	43	0	5	2	49	2.089

Tabla 191. Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2013 (422 altas y 2.089 lesiones)

			Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión craneal	Tipo 1	9,1%	0	0	10,9%	0	0	0	0	0	0	0	0	20,1%
		Tipo 2	0,5%	0	0	0,4%	0	0	0	0	0	0	0	0	0,9%
		Tipo 3	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1%
		Cabeza	0	0	0	0	1,2%	0	0	0	0	0	0	0,1%	1,3%
		Cara	5,8%	0	0	0	1,0%	0	0	0	0	0	0	0	6,8%
		Ojo	0	0	0	0	0,2%	0	0	0,3%	0	0	0	0	0,5%
		Cuello	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		Otros cabeza, cara y cuello	0	0	0	0	0	0	0,3%	0,2%	0	0	0	0,2%	0,8%
		Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Médula espinal y espalda	Médula espinal	Cervical	0,4%	0	0	0,2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0,6%
		Torácico/dorsal	0,3%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3%
		Lumbar VCI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Sacro coccigeo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Médula/espalda NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Columa vertebral	2,0%	0,1%	0,2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,3%
	Columa vertebral	Torácico/dorsal	1,9%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,9%
		Lumbar VCI	1,6%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,6%
		Sacroccoccigeo	1,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,0%
		Médula/espalda NE	0,2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2%
		Pecho (tórax)	9,1%	0	0,0%	12,5%	0,0%	0	0,4%	0,1%	0	0	0	0	22,3%
		Abdomen	0	0	0	7,1%	0	0	0,4%	0,0%	0	0,0%	0	0	7,7%
Tórax	Tórax	Pelvis y urogenital	6,5%	0	0	0,2%	0	0	0,2%	0	0	0	0	0	6,9%
		Tronco	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,7%	0,8%
		Espalda y nalgas	0	0	0	0	0	0	0	0,1%	0	0,0%	0	0	0,2%
	Extremidades	Hombro y brazo	5,4%	0,2%	0	0	0,0%	0	0	0,1%	0	0	0	0	5,8%
		Antebrazo y codo	0,9%	0	0	0	0,2%	0	0	0,2%	0	0	0	0	1,3%
		Carpo, manos y dedos	0,5%	0	0	0	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0,6%
		Otros NE	0	0	0	0	0	0,1%	0,0%	0,1%	0	0,0%	0,1%	0	0,4%
	Extremidades	Cadera	1,3%	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,4%
		Muslo	1,5%	0	0	0	0	0	0	0,1%	0	0	0	0	1,6%
		Rodilla	0,2%	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0,2%
		Pierna y tobillo	2,8%	0,2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,0%
		Pie y dedos del pie	0,5%	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,5%
		Otros NE	0,0%	0	0,0%	0	0,4%	0	0,2%	0,1%	0	0,0%	0	0,1%	1,0%
Indicador por	Todo el sistema / NE	Otros / múltiple	0	0	0	0	0	0	0,2%	0	0	0	0	0	0,2%
		Localización NE	0	0,0%	0	0	0,1%	0	0	0,5%	0	0,0%	0	1,2%	1,9%
		Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,6%
		TOTAL	51,7%	0,7%	0,3%	31,4%	3,6%	0,0%	1,9%	2,1%	0	0,2%	0,1%	2,3%	100,0%

Figura 69. Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en heridos. España, 2013 (49.956 lesiones)

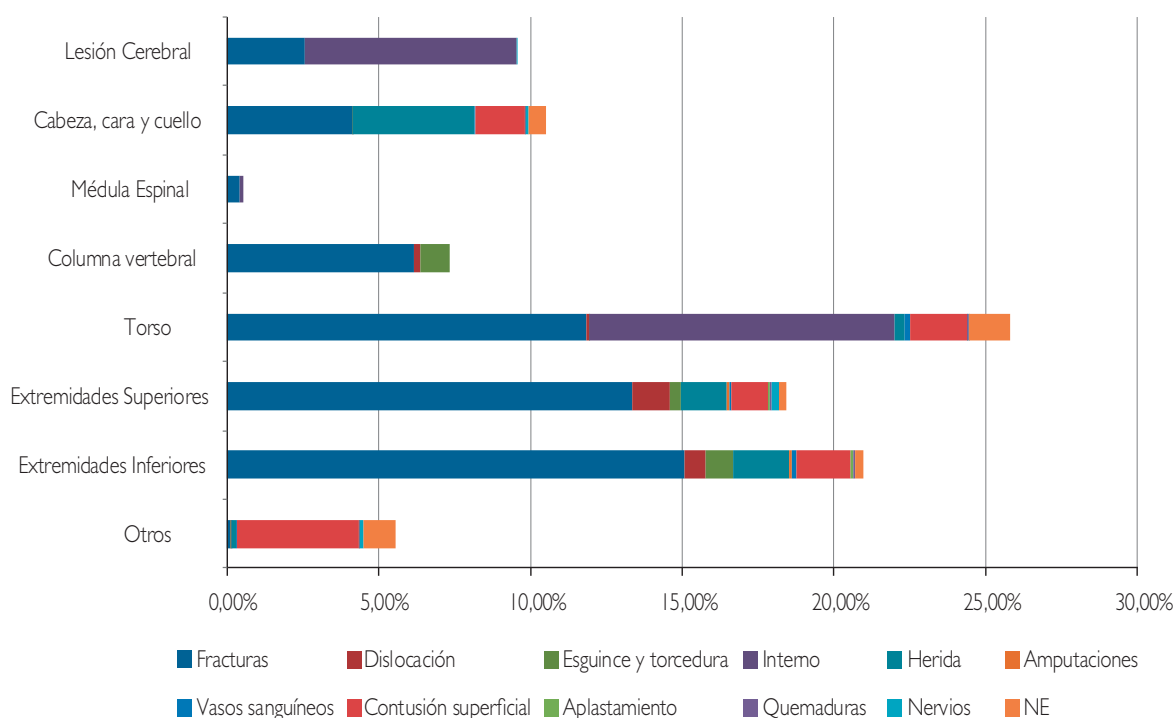


Figura 70. Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos. España, 2013 (2.089 lesiones)

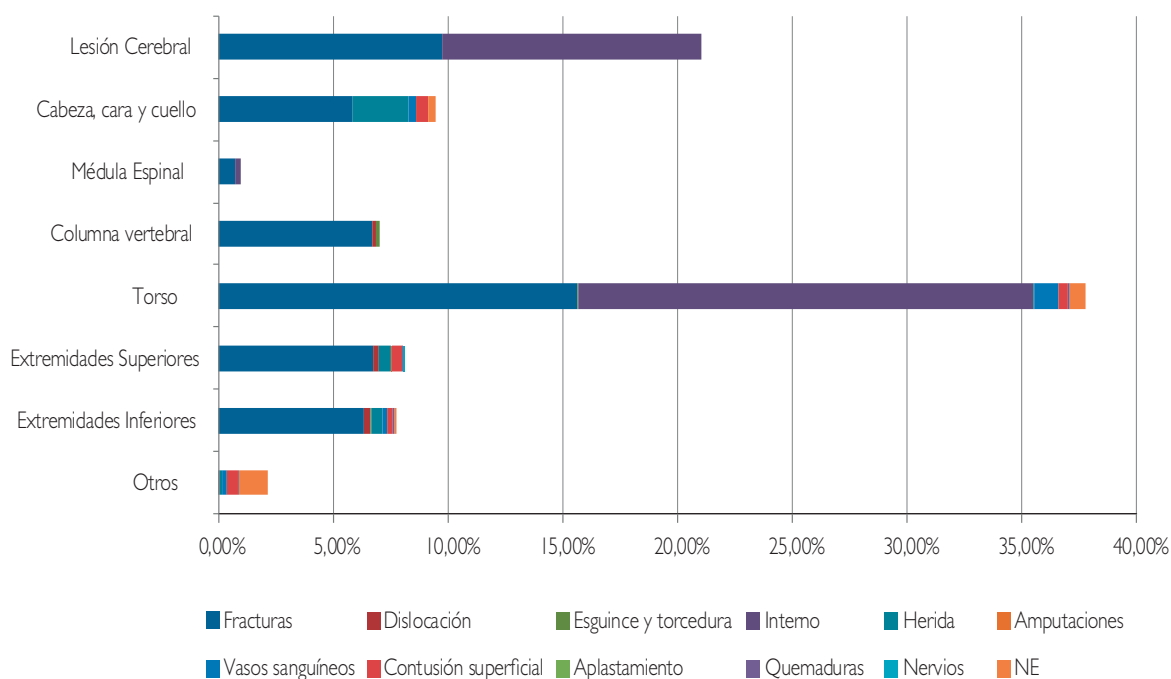
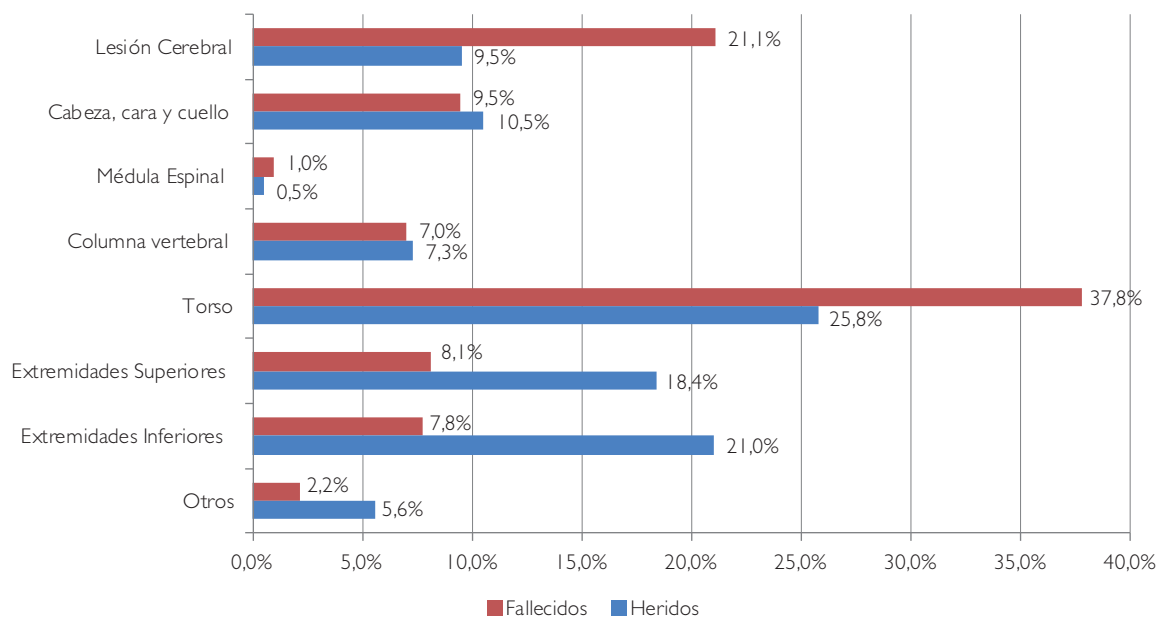


Figura 71. Distribución porcentual por localización de las lesiones en heridos y en fallecidos (Matriz de Barell). España, 2013 (49.956 lesiones en heridos y 2.089 lesiones en fallecidos)



5

Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)

187

La necesidad de disponer de una definición común a nivel internacional de herido grave con el fin de obtener datos comparables entre diferentes países ha propiciado la utilización de las fuentes hospitalarias para complementar la información proporcionada por las policías. Tradicionalmente se ha considerado herido grave en accidente de tráfico a aquella víctima que requiere ingreso hospitalario de al menos 24 horas. Sin embargo, desde el punto de vista médico un herido ha de considerarse grave en función de la importancia de las lesiones y no del tiempo de estancia en el hospital, el cual varía en función de los colectivos de riesgo y de las políticas sanitarias de cada país. Diferentes grupos de expertos han trabajado en la elaboración de indicadores que expresen con mayor rigor la gravedad de las lesiones como consecuencia del accidente usando un criterio médico objetivo. El método que presenta un mayor grado de consenso y que la Unión Europea ha adoptado es la utilización del MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale), considerando un herido de gravedad aquel con un valor MAIS igual o superior a 3.

A partir de los diagnósticos codificados según CIE-9-MC recogidos en el CMBD (Conjunto Mínimo Básico de Datos) del año 2013, se ha utilizado un algoritmo que proporciona la severidad de las lesiones según la clasificación internacional AIS y tomando el valor máximo de las mismas se ha obtenido el MAIS ¹³.

De las 20.143 altas hospitalarias relacionadas con accidentes de tráfico (excluidos fallecidos en los treinta días posteriores a la ocurrencia del accidente) que tuvieron lugar durante 2013, 6.613 presentaron un valor de MAIS igual o superior a 3.

El 33% de las personas no fallecidas en los treinta días posteriores a la ocurrencia del accidente que fueron dadas de alta en algún centro hospitalario presentaron un MAIS 3+, y se observan diferencias tanto en relación a la edad como al sexo. El 30% de las mujeres y el 34% de los varones presentaron un MAIS 3+. Por edades, han sido los mayores de 84 años los que han presentado lesiones más graves, el 54% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 44% y de 65 a 74 con el 41%. La menor proporción de heridos graves se observa en los grupos de edad de 1 a 14 con el 23%, de 25 a 34 y menores de un año con el 29%.

¹³ Este año se ha introducido una nueva metodología para homogeneizar el procedimiento de obtención del MAIS en los países de la UE, se incluye en el Anexo III.

Tabla 192. Altas hospitalarias sin fallecidos durante los primeros treinta días y proporción de heridos graves (MAIS 3+) por grupos de edad. España, 2013

Edad (en años)	Altas hospitalarias	Heridos graves (MAIS 3+)	% Heridos graves (MAIS 3+)
Menor de 1	25	10	40%
1 a 14	1.647	374	23%
15 a 24	2.689	845	31%
25 a 34	3.202	939	29%
35 a 44	3.633	1.129	31%
45 a 54	3.229	1.037	32%
55 a 64	2.274	778	34%
65 a 74	1.637	671	41%
75 a 84	1.468	648	44%
Más de 84	339	182	54%
Total	20.143	6.613	33%

Tabla 193. Altas hospitalarias sin fallecidos durante los primeros treinta días y proporción de heridos graves (MAIS 3+) por sexo. España, 2013

Sexo	Altas hospitalarias	Heridos graves (MAIS 3+)	% Heridos graves (MAIS 3+)
Hombre	14.553	4.961	34%
Mujer	5.587	1.651	30%
Desconocido	3	1	
Total	20.143	6.613	33%

La mayor tasa de incidencia de heridos graves (MAIS 3+) se observa en el grupo de edad de 75 a 84 años con un valor de 20,9, en el grupo de 15 a 24 años con una tasa de incidencia de 18,3 y en los mayores de 84 con un valor de 15,4 heridos graves por 100.000 habitantes.

Tabla 194. Distribución por edad de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2013

Altas hospitalarias		
Edad (en años)	Heridos graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia por 100.000 habitantes
Menor de 1	10	2,2
1 a 14	374	5,6
15 a 24	845	18,3
25 a 34	939	14,3
35 a 44	1.129	14,2
45 a 54	1.037	14,9
55 a 64	778	14,7
65 a 74	671	16,8
75 a 84	648	20,9
Más de 84	182	15,4
Total	6.613	14,2

La tasa de incidencia de heridos graves (MAIS 3+) en la población tiene un valor de 14,2, si bien la de los hombres triplica el valor de la tasa de las mujeres.

Tabla 195. Distribución por sexo de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2013

Altas hospitalarias		
Sexo	Heridos graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia por 100.000 habitantes
Hombre	4.961	21,6
Mujer	1.651	7,0
Desconocido	1	
Total	6.613	14,2

La evolución del número de heridos MAIS 3+ muestra un patrón descendente, como se ha venido observando en los heridos hospitalizados obtenidos en base a los registros policiales y a las altas hospitalarias. El porcentaje de descenso en los últimos diez años (2004 al 2013) ha sido del 37,4% para los MAIS 3+, del 34,9% para las altas hospitalarias y del 53,7% para los registros policiales.

Figura 72. Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2000-2013

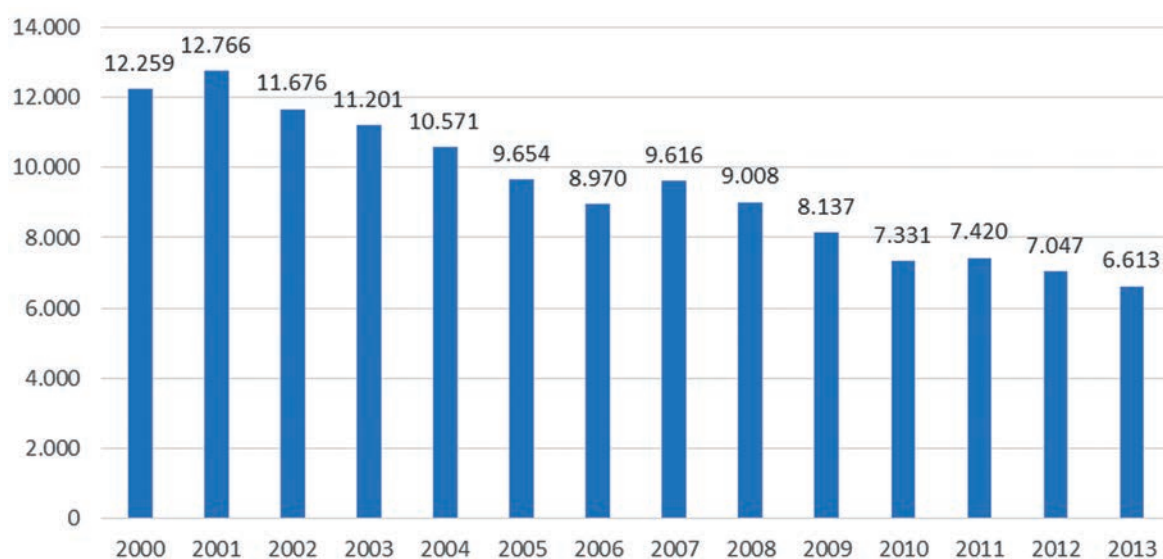
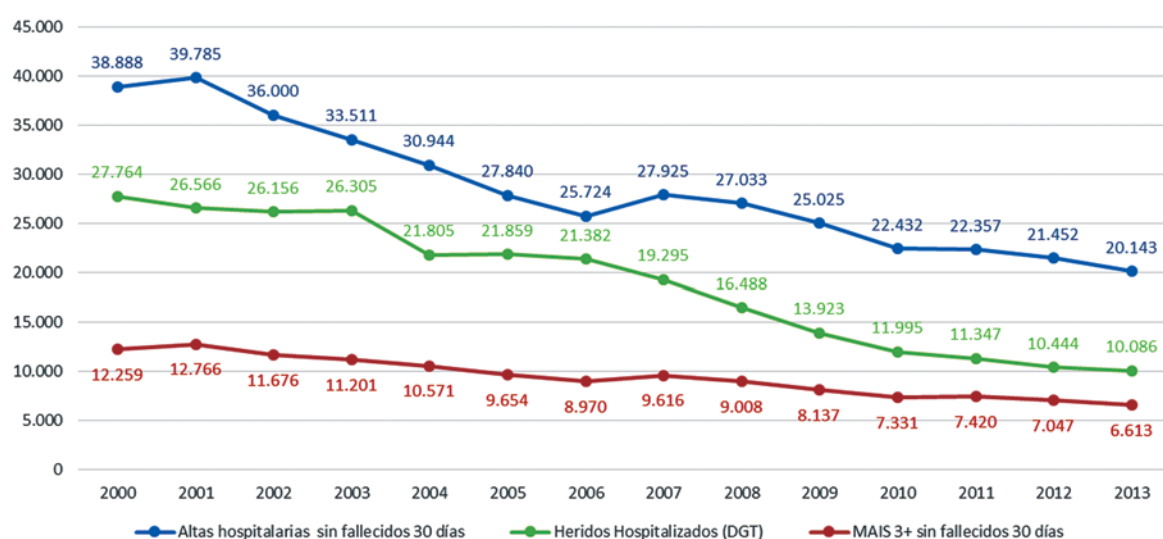
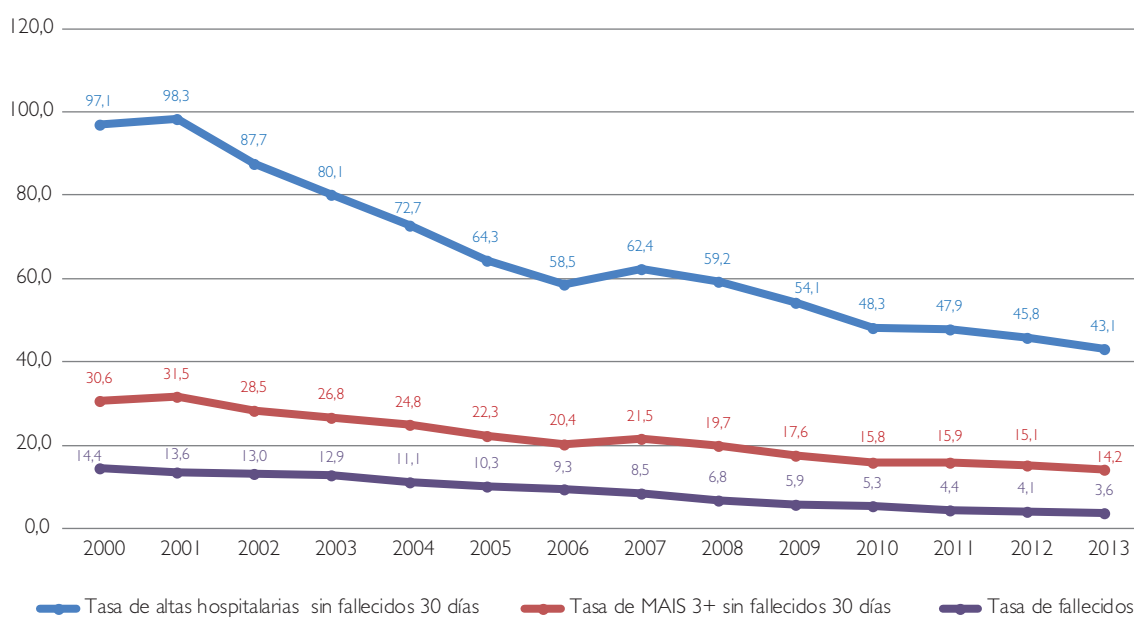


Figura 73. Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), altas hospitalarias y heridos hospitalizados de los registros policiales. España, 2000-2013



La tasa de heridos MAIS 3+ y la de fallecidos por 100.000 habitantes presentan una tendencia decreciente, si bien mientras la tasa de fallecimientos ha descendido un 75% la tasa de heridos MAIS 3+ ha bajado un 54%. Además, se puede observar que la tasa de heridos MAIS3+ duplica la de fallecidos entre 2000 y 2007, se triplica entre 2007 y 2010, y continúa creciendo hasta cuatuplicarse en 2013, poniendo de manifiesto la importancia de recabar el indicador MAIS 3+, dado que la gravedad de las lesiones de los heridos con MAIS 3+ conllevan una estancia más larga en el hospital, mayores secuelas y en algunos casos discapacidades.

Figura 74. Evolución de las tasas de altas hospitalarias, de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+) y fallecidos por 100.000 habitantes. España, 2000-2013



6

El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

193

El tráfico de pasajeros y mercancías, en todas sus modalidades, provoca costes y beneficios de diversa índole. Así, por ejemplo, la utilización que hacen los conductores de las infraestructuras viarias conlleva unos beneficios en términos de movilidad innegables. Al mismo tiempo, no obstante, el tráfico rodado comporta una serie de costes en forma de unos mayores niveles de contaminación atmosférica y acústica, una gran pérdida de tiempo a consecuencia de los atascos y, uno de los más importantes, las pérdidas de calidad de vida ocasionadas por los accidentes.

La Comisión Europea auspició a principios de los noventa la realización de un estudio encuadrado en la acción COST 313 en el que se revisó de qué forma estimaban 14 países europeos los costes de accidentes de carretera y se formularon recomendaciones acerca de cómo deberían cuantificarse. Se identificaron tres amplias categorías de costes: los costes económicos directos (costes médicos, costes de reparación o reemplazo de los vehículos dañados y costes administrativos), los indirectos (el valor de la capacidad productiva perdida a consecuencia de la muerte prematura, de la incapacidad permanente o de la temporal causada por los accidentes) y el valor de la calidad de vida perdida, también denominado valor de la seguridad per se, pérdidas humanas, costes humanos o valor humano, representando “el valor de la pérdida de disfrute de la vida o la salud de la víctima, así como el dolor, aflicción y sufrimiento de la víctima y sus familiares”. La suma de las tres categorías de costes enunciadas proporciona el coste total por víctima en un accidente de tráfico o, alternativamente, el valor total que representa evitar o prevenir un fallecido, lo que en este informe denotaremos con las siglas VPF.

El hecho de que los costes directos e indirectos puedan relacionarse claramente con transacciones reales de mercado (p.ej. valor de la producción perdida) o con el gasto público (p.ej. costes médicos y administrativos), mientras que los costes humanos no se reflejan automáticamente ni en los precios de mercado ni en el gasto público, explica que durante varias décadas los costes humanos fueran ignorados por la mayor parte de las estimaciones oficiales realizadas en los países motorizados o, en el mejor de los casos, fueran aproximados por medio del valor de las indemnizaciones pagadas a las víctimas o a sus familiares. Este, por ejemplo, es el caso de España donde se ha utilizado como valoración oficial de los accidentes mortales (MOPT, 1992 ¹⁴) la cifra, procedente de los datos proporcionados por las compañías de seguros, de 25 millones de pesetas del año 1992 (150.000 euros aproximadamente).

¹⁴ Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MOTP). (1992). *Recomendaciones para la evaluación económica, coste-beneficio, de estudios y proyectos de carreteras*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

De hecho, en la revisión realizada en el marco del mencionado proyecto COST 313, solo unos pocos de los países considerados calculaba los costes humanos mediante un enfoque consistente con los principios teóricos de la economía del bienestar; disciplina en la que se sustentan metodologías como el análisis coste-beneficio y el análisis coste-utilidad empleadas para evaluar económicamente las políticas de transporte y seguridad viaria. Las aportaciones teóricas de Schelling (1968)¹⁵, Mishan (1971)¹⁶ y Jones-Lee (1976)¹⁷ consolidaron el denominado enfoque de la disposición individual a pagar como el metodológicamente correcto para cuantificar el valor que atribuye la sociedad a reducir el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Este enfoque se basa en el principio normativo de que el valor atribuido a la seguridad pero se debería responder a las preferencias, ya sean declaradas mediante encuestas, o reveladas directamente en la compra de dispositivos de seguridad, de los ciudadanos, y no en las preferencias y decisiones de las autoridades públicas o cualesquiera otras.

Como los costes humanos no pueden medirse directamente, se infieren a partir de la predisposición a pagar que tendrían un gran número de personas para conseguir una pequeña reducción en el riesgo de morir en un accidente de tráfico. Esta predisposición de las personas proporciona, en consecuencia, el valor monetario atribuido por la sociedad a evitar que una persona cualquiera (una vida estadística) fallezca a consecuencia de un accidente de tráfico. Este valor de una vida estadística (VVE) consta de dos partes, una inmaterial -la más importante- que consistiría en los costes humanos, y otra material, formada por el valor del consumo perdido a consecuencia de morir prematuramente.

Pese al consenso académico acerca de la relevancia de estimar el valor de la calidad de vida perdida utilizando el enfoque de la disposición a pagar como estándar metodológico, lo cierto es que tanto instituciones multilaterales como estados nacionales han tardado en asumir esta práctica. De hecho, la Unión Europea ha cifrado durante bastantes años el valor total de evitar un accidente mortal de carretera en 1 millón de euros (Comisión Europea, 1997). Dicho valor se basó en una estimación conservadora de los costes sociales de los accidentes que obviaba los costes humanos, considerando solo los costes directos e indirectos. Esta cifra se ha propuesto como un umbral de eficiencia para seleccionar las medidas de seguridad viaria efectivas, de modo que la aplicación de una medida estaría justificada si por cada millón de euros gastado en ella, se evitase al menos una muerte ("regla del millón de euros"). Proyectos europeos recientes como, por ejemplo, UNITE y HEATCO, o estudios realizados por consultoras internacionales como INFRAS/IWW, recomiendan un VVE/valor humano de 1,5 millones de euros basado en estimaciones de disposición individual a pagar. A este valor habría que añadirle el resto de costes, directos e indirectos, para obtener el definitivo coste por accidente letal. Un somero repaso de algunos de los estudios que han revisado la estructura de los costes totales de los accidentes de tráfico, pone de manifiesto lo sesgada que puede llegar a ser la "regla del millón de euros". Elvik (1995)¹⁸, en un análisis de las valoraciones oficiales de los accidentes mortales de tráfico en 20 países, concluyó que en aquellas naciones donde se han estimado los costes humanos, dichos costes típicamente representan alrededor del 50% de los costes totales. Elvik (2000)¹⁹ comparó los costes de los accidentes mortales y no mortales de doce países, ocho de ellos europeos, obteniendo que dichos costes representaban en promedio el 44% del total, con un rango considerable abarcando desde el 8% en Alemania hasta el 80% en

¹⁵ Schelling, TC. (1968). The Life you Save May be your Own. In Problems in Public Expenditure Analysis, S. Chase, ed., Washington, Brookings Institution, p. 127-162.

¹⁶ Mishan, EJ. (1971). Evaluation of Life and Limb: A Theoretical Approach. *Journal of Political Economy*, 79, 687-705.

¹⁷ Jones-Lee, MW. (1976). *The Value of statistical life: An Economic Analysis*, Chicago: University Press.

¹⁸ Elvik, R. (1995). An analysis of official economic valuations of traffic accident fatalities in 20 motorized countries. *Accident Analysis and Prevention*, 27(2), 237-347.

¹⁹ Elvik, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 849-851.

Nueva Zelanda. Una razón para explicar tal heterogeneidad es el método empleado para valorar los costes humanos. En general, las estimaciones basadas en el enfoque de la disposición a pagar tienden a duplicar en cuantía a aquellas basadas en otros enfoques, como el método del coste por vida salvada, que infiere de documentos públicos cuánto dinero invierten los gobiernos por vida salvada (De Blaeij et al., 2003)²⁰. Otra razón reside en la sensibilidad de las estimaciones del VVE al nivel de renta per cápita de los diferentes países (Miller, 2000)²¹, lo cual alerta acerca de la dificultad de transferir estimaciones y cálculos de unos países a otros. Más recientemente, Hakkert y Weseman (2005)²², a partir de la revisión efectuada por De Blaeij et al. (2004)²³ de los valores oficiales atribuidos a varios países a la prevención de muertes y lesiones en accidentes de carretera, afirman que en todos aquellos países en los que dichos valores reflejan la disposición a pagar de los ciudadanos los costes humanos representan un porcentaje que oscila entre el 50% y el 90% del valor total. Como ejemplo ilustrativo de cómo puede llegar a variar el coste unitario por fallecido cuando se monetizan los costes humanos utilizando el enfoque de la disposición al pago, baste constatar que en Noruega el coste por accidente mortal se multiplicó por cinco tras aplicar dicho enfoque.

De los datos anteriores se deriva la distorsión que representa para la política de seguridad vial de cualquier país el carecer de una estimación de los costes humanos de los accidentes mortales de carretera basada en el VVE. Hay al menos tres razones (SWOV, 2009)²⁴ por las cuales es importante monetizar correctamente dichos costes. En primer lugar, porque así podrá juzgarse adecuadamente la eficiencia de las medidas de seguridad viaria que se planeen desarrollar. De esta manera podrían compararse, en el marco del análisis coste-beneficio, los costes de implementación de una nueva autovía con los beneficios derivados del ahorro de víctimas, o con otro tipo de costes asociados a la construcción y utilización de la infraestructura como son la congestión y la polución. En segundo lugar, podrían compararse los costes totales de la seguridad vial con los de otros problemas sociales como los costes de la seguridad en otros medios de transporte no por carretera o, incluso, otros tipos de políticas de seguridad como la que tiene que ver con los riesgos laborales. Finalmente, poseer una estructura completa de los costes sociales de los accidentes de tráfico podría ser relevante para las reclamaciones ante las compañías aseguradoras.

En el año 2011 la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas, utilizando el método de disposición al pago. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos,...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido hospitalizado, 219.000 € y un herido no hospitalizado, 6.100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 2014 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1,408 millones de €, un herido hospitalizado un coste de 220.329 € y un herido no hospitalizado 6.137 €.

²⁰ De Blaeij, A.T., Florax, R.J.G.M., Rietveld, P., Verhoef, E. (2003). The value of statistical life in road safety: A meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 973–986.

²¹ Miller, T. R. (2000). Variations between countries in values of statistical life. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(2), 169–188.

²² Hakkert, S., Wesemann, P. (eds.) (2005). *The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

²³ De Blaeij, A.T., Koetse, M., Tseng, Y., Rietveld, P., Verhoef, E. (2004). *Valuation of safety, time, air pollution, climate change, and noise: Methods and estimates for various countries*. Report for the EU project ROSEBUD. Amsterdam: Vrije Universiteit.

²⁴ SWOV (2009). *The valuation of human losses of road deaths*, Fact sheet, July 2009.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en accidentes de tráfico en el año 2014, se obtiene que los costes asociados a las víctimas se cifran en al menos 5.205 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 9.688 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado en 2014²⁵ fue 1.049.181 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,5%, aunque es más que razonable asumir el 1% que se obtiene analizando conjuntamente las fuentes de información de los sectores transporte y salud.

Tabla 196. Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2014

Víctimas	Coste unitario (€ 2014)	Víctimas		Coste total € (2014)	
		Si solo se cuentan las contabilizadas por el sector transporte ¹	Si se cuentan las contabilizadas por los sectores transporte y salud ²	Si solo se cuentan las contabilizadas por el sector transporte ¹	Si se cuentan las contabilizadas por los sectores transporte y salud ²
Fallecidos	1.408.496	1.688	1.688	2.377.541.477	2.377.541.477
Heridos hospitalizados	220.329	9.574	19.891	2.109.430.213	4.382.564.901
Heridos no hospitalizados	6.137	117.058	477.022	718.387.156	2.927.493.018
				5.205.358.845	9.687.599.396

¹ Las cifras de víctimas correspondientes al Sector Transporte son del año 2014.

² La cifra de fallecidos corresponde al año 2014, la de heridos hospitalizados al año 2013 y la de heridos no hospitalizados a 2014.

²⁵ Avance del Instituto Nacional de Estadística (publicado en Octubre 2014).

ANEXOS

ANEXO I. RELACIÓN DE PUNTOS NEGROS. AÑO 2014

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
ALBACETE	CM-220	34,8	100	D	C	A	3		5	5
ALICANTE	A-7	430,1	100	A	T	E	4		5	5
ALICANTE	A-77	0,0	300	A/D	T	E	8		11	11
ALICANTE	A-77a	0,0	100	A/D	T	E	6		6	6
ALICANTE	A-77a	0,8	100	A/D	T	E	3		5	5
ALICANTE	CV-70	46,6	100	A/D	C	A	3		4	4
ALICANTE	CV-70	48,8	200	A/D	C	A	3		4	4
ALICANTE	CV-736	6,5	300	A/D	C	A	4		8	8
ALICANTE	CV-795	13,1	100	A/D	C	D	4		5	5
ALICANTE	CV-821	4,2	300	A/D	C	A	5		6	6
ALICANTE	CV-847	6,0	200	A/D	C	D	4		5	5
ALICANTE	CV-865	11,8	100	A/D	C	A	3		4	4
ALICANTE	CV-905	0,0	100	A/D	C	A	4		6	6
ALICANTE	CV-905	2,5	100	A/D	C	A	3		3	3
ALICANTE	CV-905	9,0	100	A/D	C	A	4		6	6
ALICANTE	N-332	50,0	200	A/D	C	E	10		22	22
ALICANTE	N-332	52,9	100	A/D	C	E	6		12	12
ALICANTE	N-332	57,6	200	D	C	E	4		5	5
ALICANTE	N-332	88,0	200	A/D	C	E	6		14	14
ALICANTE	N-332	153,5	200	A/D	C	E	4		9	9
ALICANTE	N-340	729,4	200	A/D	C	E	4		5	5
ALMERÍA	A-7	443,0	100	D	T	E	3		4	4
ALMERÍA	AL-12	3,5	100	A	C	M	9		11	11
ÁVILA	AV-562	9,4	100	A/D	C	A	4		4	4
ÁVILA	AV-902	11,2	100	A/D	C	A	3		3	3
BADAJOS	EX-361	7,4	100	A/D	C	A	3		3	3
BADAJOS	N-432	2,5	100	A	C	E	3		6	6
BALEAR, ILLES	C-731	1,8	100	A	C	O	4		4	4
BALEAR, ILLES	C-731	1,8	100	D	C	O	3		5	5
BALEAR, ILLES	C-731	13,2	300	A	C	O	4		6	6
BALEAR, ILLES	C-731	13,5	100	D	C	O	3		3	3
BALEAR, ILLES	C-733	2,1	200	A/D	C	O	8		14	14
BALEAR, ILLES	C-733	3,7	200	A/D	C	O	6		16	16
BALEAR, ILLES	C-733	6,5	100	A/D	C	O	3		5	5
BALEAR, ILLES	C-733	5,0	200	A/D	C	O	3		8	8
BALEAR, ILLES	Ma-11	33,5	100	A/D	C	O	3		3	3

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
BALEARS, ILLES	Ma-13	0,8	200	D	A	O	4		8	8
BALEARS, ILLES	Ma-13	2,5	100	D	A	O	3		5	5
BALEARS, ILLES	Ma-13	24,9	100	D	A	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-13	48,3	100	A/D	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-13A	6,7	100	A/D	C	O	4		9	9
BALEARS, ILLES	Ma-13A	12,0	100	A/D	C	O	3	I	2	3
BALEARS, ILLES	Ma-15	1,5	100	A	C	O	4		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-15	1,8	100	A	C	O	3		6	6
BALEARS, ILLES	Ma-15	2,5	100	A	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-15	4,5	100	A	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-15	4,5	200	D	C	O	3		4	4
BALEARS, ILLES	Ma-15	1,99	100	D	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-19	1,2	100	A	A	O	3		5	5
BALEARS, ILLES	Ma-19	1,7	100	A	A	O	5		9	9
BALEARS, ILLES	Ma-19	1,8	200	D	A	O	4		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-19	2,2	100	D	A	O	3		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-19	3,5	100	D	A	O	4		8	8
BALEARS, ILLES	Ma-19	3,7	100	A	A	O	4		9	9
BALEARS, ILLES	Ma-19	3,8	100	D	A	O	3		8	8
BALEARS, ILLES	Ma-19	10,9	100	D	A	O	3		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-19	1,0	100	A	A	O	3		4	4
BALEARS, ILLES	Ma-19	3,0	100	D	A	O	3		6	6
BALEARS, ILLES	Ma-19	6,0	100	A	A	O	4		5	5
BALEARS, ILLES	Ma-19	7,0	100	A	A	O	3		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-20	0,4	200	A	A	O	3		6	6
BALEARS, ILLES	Ma-20	0,9	200	D	A	O	5		8	8
BALEARS, ILLES	Ma-20	1,8	100	D	A	O	3		5	5
BALEARS, ILLES	Ma-20	3,5	100	A	A	O	3		4	4
BALEARS, ILLES	Ma-20	3,7	200	A	A	O	4		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-20	3,9	100	D	A	O	6		18	18
BALEARS, ILLES	Ma-20	2,0	100	D	A	O	3		4	4
BALEARS, ILLES	Ma-20	3,0	100	A	A	O	3		10	10
BALEARS, ILLES	Ma-2200	57,9	100	A	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-30	0,3	200	A/D	C	O	5		5	5
BALEARS, ILLES	Ma-30	1,8	200	A/D	C	O	4		6	6
BALEARS, ILLES	Ma-30 I I	0,8	200	D	C	O	3		4	4

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
BALEARS, ILLES	Ma-3011	1,8	100	A/D	C	O	3	I	5	6
BALEARS, ILLES	Ma-3011	2,1	100	A/D	C	O	3		8	8
BALEARS, ILLES	Ma-3011	20,2	200	A/D	C	O	3		6	6
BALEARS, ILLES	Ma-3421	0,9	100	A/D	C	O	3		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-3433	3,5	200	A/D	C	O	3	I	3	4
BALEARS, ILLES	Ma-3460	0,3	100	A/D	C	O	7		16	16
BALEARS, ILLES	Ma-4023	7,7	100	D	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-4040	10,5	100	A/D	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-6014	0,8	100	A	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	Ma-6014	6,3	100	A/D	C	O	3		7	7
BALEARS, ILLES	Ma-6015	0,4	100	A/D	C	O	3	I	2	3
BALEARS, ILLES	PM-803	2,2	200	A/D	C	O	4		5	5
BALEARS, ILLES	PM-810	5,2	100	A/D	C	O	3		3	3
BALEARS, ILLES	PM-810	8,2	100	A/D	C	O	3		4	4
BALEARS, ILLES	PM-810	13,8	200	A/D	C	O	5		8	8
BURGOS	A-1	235,4	100	A	A	E	5	I	12	13
CÁDIZ	A-2078	6,5	100	D	C	A	3		4	4
CÁDIZ	A-2078	6,8	100	D	C	A	3		3	3
CÁDIZ	A-405	33,8	100	A/D	C	A	3		5	5
CÁDIZ	A-480	4,0	100	D	C	A	3		3	3
CÁDIZ	A-491	14,2	200	A	C	A	3		5	5
CÁDIZ	A-7	107,5	100	A	C	E	3		8	8
CÁDIZ	A-7	108,0	200	D	C	E	4		7	7
CÁDIZ	A-7	108,4	100	A	C	E	3		5	5
CÁDIZ	A-7	108,7	100	A	C	E	3	I	5	6
CÁDIZ	A-7	133,9	100	A	T	E	5		6	6
CÁDIZ	CA-7103	1,0	100	A/D	C	D	3		6	6
CÁDIZ	N-340	78,0	200	A/D	C	E	3		5	5
CÁDIZ	N-340	83,2	100	A/D	C	E	3		5	5
CÁDIZ	N-340	84,6	100	A/D	C	E	3		5	5
CÁDIZ	N-351	4,8	200	D	C	E	5		6	6
CÁDIZ	N-351	5,2	100	A/D	C	E	3		3	3
CÁDIZ	N-351	6,0	200	A	C	E	6		8	8
CÁDIZ	N-351	6,0	100	D	C	E	3		5	5
CASTELLÓN	N-340	959,8	100	A/D	C	E	3	4	5	9
CASTELLÓN	N-340	964,3	100	A/D	C	E	3		7	7

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular, M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
CASTELLÓN	N-340	1.044,0	100	A/D	C	E	3		3	3
CASTELLÓN	N-340	1.049,8	100	A/D	C	E	3		5	5
CASTELLÓN	N-340a	969,4	100	A/D	C	E	4		6	6
CÓRDOBA	A-331	18,8	200	A	C	A	3		3	3
CÓRDOBA	A-331	4,7	300	D	C	A	3		5	5
CÓRDOBA	A-339	39,3	100	D	C	A	3		5	5
CÓRDOBA	A-386	22,3	100	A/D	C	A	3		7	7
CÓRDOBA	A-4	417,2	300	D	T	E	5		6	6
CÓRDOBA	N-437	2,8	100	A/D	C	E	4		5	5
CÓRDOBA	N-437	4,1	100	A/D	C	E	3		3	3
CORUÑA, A	AC-12	4,0	100	A	T	E	3		6	6
GRANADA	A-338	1,0	200	A/D	C	A	4		6	6
GRANADA	A-338	3,3	300	A/D	C	A	4		4	4
GRANADA	A-345	28,9	100	A/D	C	A	3		4	4
GRANADA	A-4028	0,9	100	A/D	C	A	4		5	5
GRANADA	A-44	122,0	100	D	T	E	3		16	16
GRANADA	A-44	123,0	100	A	T	E	5		8	8
GRANADA	A-44	123,2	100	A	T	E	3		7	7
GRANADA	A-44	123,8	300	D	T	E	5		9	9
GRANADA	A-44	126,5	100	D	T	E	6		12	12
GRANADA	A-44	130,5	100	D	T	E	4		8	8
GRANADA	A-44	131,4	100	A	T	E	3		5	5
GRANADA	A-44	132,0	100	A	T	E	3		7	7
GRANADA	A-92	240,8	200	D	T	A	5		6	6
GRANADA	A-92G	6,5	200	A	C	A	3	I	7	8
GRANADA	GR-16	0,0	100	D	C	E	4		7	7
GRANADA	GR-3209	0,4	100	A/D	C	D	3		3	3
GRANADA	GR-3303	1,7	100	A/D	C	D	5	I	5	6
GRANADA	GR-3304	2,3	200	A	C	D	3		5	5
GRANADA	GR-3417	9,7	100	A	C	D	4		5	5
GRANADA	GR-3424	7,2	100	D	C	D	4		4	4
GRANADA	N-323	189,8	100	A	C	E	3		3	3
GRANADA	N-323a	134,4	100	A/D	C	E	6		8	8
GRANADA	N-340	330,8	100	A/D	C	E	3		8	8
GRANADA	N-432	427,3	400	A/D	C	E	9		19	19
GRANADA	N-432	428,2	100	A/D	C	E	3		6	6

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
GRANADA	N-432	431,9	100	A	C	E	4		11	11
GRANADA	N-432	432,0	100	D	C	E	3		5	5
HUELVA	A-483	16,5	100	D	C	A	3		6	6
HUELVA	A-492	0,0	100	D	C	A	4		4	4
HUELVA	N-431	89,1	100	A/D	C	E	3		4	4
HUESCA	N-330	621,5	100	A/D	C	E	3		5	5
JAÉN	A-6100	4,7	100	D	C	A	4		4	4
JAÉN	N-323a	37,0	100	A	C	E	4		8	8
JAÉN	N-323a	38,0	200	A/D	C	E	3		7	7
LEÓN	N-120	321,7	100	A/D	C	E	3		7	7
LEÓN	N-630	137,8	100	A/D	C	E	3		7	7
LUGO	LU-862	84,8	100	A/D	C	A	4		4	4
LUGO	N-640	68,5	100	A/D	C	E	3		4	4
MADRID	A-1	10,2	200	D	T	E	4		8	8
MADRID	A-1	12,2	100	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-1	13,4	600	D	T	E	13		18	18
MADRID	A-1	14,0	100	A	T	E	4		6	6
MADRID	A-1	16,0	100	A	T	E	8		11	11
MADRID	A-1	17,0	100	A	T	E	1		16	16
MADRID	A-1	17,0	100	D	T	E	9		11	11
MADRID	A-1	17,3	200	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-2	7,9	200	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-2	9,4	200	A	T	E	4		6	6
MADRID	A-2	9,9	200	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-2	10,5	200	A	T	E	4		10	10
MADRID	A-2	11,9	600	D	T	E	14		24	24
MADRID	A-2	15,0	100	A	T	E	5		8	8
MADRID	A-2	15,0	100	D	T	E	6		7	7
MADRID	A-2	15,2	200	D	T	E	5		8	8
MADRID	A-2	15,4	300	A	T	E	10		10	10
MADRID	A-2	18,9	400	D	T	E	7		9	9
MADRID	A-2	20,0	100	A	T	E	7		7	7
MADRID	A-2	20,0	100	D	T	E	4		5	5
MADRID	A-2	22,5	100	D	T	E	3		4	4
MADRID	A-3	9,5	100	A	T	E	6	1	15	16
MADRID	A-3	11,0	100	D	T	E	3		3	3

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MADRID	A-3	15,8	200	A	T	E	3		3	3
MADRID	A-3	41,5	100	D	T	E	3		5	5
MADRID	A-4	16,4	100	A	T	E	4		7	7
MADRID	A-4	21,0	100	D	T	E	3		6	6
MADRID	A-4	22,0	100	D	T	E	4		6	6
MADRID	A-4	26,3	200	A	T	E	4		5	5
MADRID	A-4	26,5	100	D	T	E	4		8	8
MADRID	A-4	26,7	100	A	T	E	5		9	9
MADRID	A-4	49,4	100	D	T	E	3		5	5
MADRID	A-42	9,4	200	A	T	E	5		10	10
MADRID	A-42	10,5	100	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-42	14,0	100	A	T	E	3		5	5
MADRID	A-42	14,8	100	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-42	15,3	700	D	T	E	8		9	9
MADRID	A-42	15,8	200	A	T	E	5		9	9
MADRID	A-42	16,6	300	A	T	E	4		9	9
MADRID	A-42	18,1	200	D	T	E	3		7	7
MADRID	A-42	18,2	300	A	T	E	5		12	12
MADRID	A-42	28,9	200	D	T	E	4	I	3	4
MADRID	A-5	11,3	200	A	T	E	5		9	9
MADRID	A-5	12,3	300	D	T	E	7		9	9
MADRID	A-5	13,8	100	A	T	E	3		5	5
MADRID	A-5	14,6	100	A/D	T	E	3		7	7
MADRID	A-5	16,3	100	D	T	E	3		6	6
MADRID	A-5	17,4	200	D	T	E	4		5	5
MADRID	A-5	23,6	100	A	T	E	3		6	6
MADRID	A-5	24,8	100	A	T	E	3		4	4
MADRID	A-5	25,0	100	D	T	E	3		4	4
MADRID	A-5	28,0	200	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-5/I	0,4	100	D	T	E	6		7	7
MADRID	A-6	8,3	200	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-6	12,4	100	D	T	E	6		10	10
MADRID	A-6	12,7	100	D	T	E	4		9	9
MADRID	A-6	13,2	100	D	T	E	3		3	3
MADRID	A-6	15,3	200	D	T	E	4		6	6
MADRID	A-6	17,0	100	A	T	E	9		15	15

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MADRID	A-6	26,7	100	A	T	E	4		4	4
MADRID	A-6	32,9	100	A	T	E	4		6	6
MADRID	A-6	32,9	100	D	T	E	6		6	6
MADRID	A-6	33,4	100	A	T	E	4		5	5
MADRID	A-6	39,0	100	A	T	E	7		8	8
MADRID	M-108	0,2	100	D	C	A	3		6	6
MADRID	M-113	2,0	200	D	C	A	3		3	3
MADRID	M-113	2,4	200	A/D	C	A	3		3	3
MADRID	M-119	1,7	100	A/D	C	A	4		7	7
MADRID	M-14	0,8	200	D	A	E	4		9	9
MADRID	M-206	9,0	100	D	C	A	4		6	6
MADRID	M-206	9,8	200	A	C	A	4		4	4
MADRID	M-208	8,0	100	A/D	C	A	3		3	3
MADRID	M-21	5,7	200	A	T	E	4		5	5
MADRID	M-224	22,7	100	A	C	A	3		5	5
MADRID	M-300	4,5	100	A/D	C	A	3		6	6
MADRID	M-300	24,3	200	A	C	A	4		7	7
MADRID	M-300	30,5	200	A	C	A	9		12	12
MADRID	M-40	8,6	200	D	A	E	3		3	3
MADRID	M-40	11,0	100	D	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	11,9	200	D	A	E	3	I	2	3
MADRID	M-40	13,2	100	D	A	E	3		3	3
MADRID	M-40	14,9	200	A	A	E	6		7	7
MADRID	M-40	15,3	300	A	A	E	8		17	17
MADRID	M-40	19,0	200	A	A	E	5		5	5
MADRID	M-40	21,0	800	A	A	E	15	I	16	17
MADRID	M-40	21,6	200	D	A	E	5		8	8
MADRID	M-40	22,9	100	A	A	E	3		6	6
MADRID	M-40	24,0	100	D	A	E	3		3	3
MADRID	M-40	27,0	100	D	A	E	8		13	13
MADRID	M-40	28,0	200	D	A	E	4	I	7	8
MADRID	M-40	29,7	300	A	A	E	7		7	7
MADRID	M-40	30,7	100	A/D	A	E	3		6	6
MADRID	M-40	47,1	100	D	A	E	3		4	4
MADRID	M-40	47,6	200	A	A	E	3		6	6
MADRID	M-404	36,8	300	A/D	C	A	5		6	6

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MADRID	M-408	0,5	100	A/D	C	A	3		7	7
MADRID	M-408	0,8	200	D	C	A	4		7	7
MADRID	M-409	0,0	300	D	C	A	12		14	14
MADRID	M-45	5,7	100	D	T	A	3		4	4
MADRID	M-45	7,0	100	A	T	A	5		10	10
MADRID	M-50	46,0	100	A	T	E	5		8	8
MADRID	M-50	54,0	100	A	T	E	3		5	5
MADRID	M-50	61,0	100	A	T	E	5		5	5
MADRID	M-50	79,0	100	A	T	E	3		5	5
MADRID	M-50	84,0	100	A	T	E	5		7	7
MADRID	M-500	2,0	200	A/D	C	A	4		4	4
MADRID	M-503	6,8	200	D	C	A	3		3	3
MADRID	M-503	8,0	100	A	C	A	3		3	3
MADRID	M-503	12,5	100	D	C	A	7		19	19
MADRID	M-505	7,2	200	D	C	A	4		4	4
MADRID	M-506	1,4	100	A	C	A	5		6	6
MADRID	M-506	9,0	100	A	C	A	5		7	7
MADRID	M-506	9,0	100	D	C	A	4		7	7
MADRID	M-506	16,0	100	A	C	A	5		8	8
MADRID	M-506	18,0	100	A	C	A	6		7	7
MADRID	M-506	18,0	100	D	C	A	4		7	7
MADRID	M-506	20,5	100	A	C	A	5		6	6
MADRID	M-511	0,0	100	A	C	A	4		5	5
MADRID	M-600	5,0	100	A/D	C	A	4		4	4
MADRID	M-603	1,8	100	A	T	A	3		3	3
MADRID	M-607	14,5	100	D	T	A	3		4	4
MADRID	M-607	20,4	200	A	T	A	4		5	5
MADRID	M-607	20,8	200	A	T	A	5		6	6
MADRID	M-611	11,5	100	D	C	A	3		3	3
MADRID	M-623	6,5	100	A/D	C	A	3		4	4
MADRID	M-856	0,0	200	A/D	C	A	4		4	4
MADRID	N-IIIa	21,9	200	A/D	C	E	4		6	6
MADRID	N-IIIa	25,0	100	A/D	C	E	3		3	3
MADRID	N-VI	56,2	100	A/D	O	E	3		3	3
MÁLAGA	A-356	48,0	300	A/D	C	A	7		10	10

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
MÁLAGA	A-397	0,0	100	A/D	C	A	6		6	6
MÁLAGA	A-397	22,8	200	A/D	C	A	3		5	5
MÁLAGA	A-404	27,7	300	A/D	C	A	5		7	7
MÁLAGA	A-7	227,0	100	D	T	E	3		3	3
MÁLAGA	A-7054	4,0	100	A/D	C	A	5		8	8
MÁLAGA	A-7059	9,4	100	A	C	A	3		3	3
MÁLAGA	MA-20	9,1	200	A	T	E	5		9	9
MÁLAGA	MA-20	9,5	300	A	T	E	7		13	13
MURCIA	RM-611	4,1	300	A/D	C	A	4		6	6
NAVARRA	PA-30	16,9	100	A	T	A	3		4	4
OURENSE	OU-0508	4,0	100	A	C	D	3		3	3
ASTURIAS	AS-15	15,8	100	A	C	A	3		3	3
ASTURIAS	AS-15	38,8	100	A/D	C	A	3		5	5
ASTURIAS	AS-15	50,6	300	D	C	A	5		13	13
PALMAS, LAS	FV-2	0,1	100	D	T	A	3		4	4
PALMAS, LAS	FV-2	7,7	200	A/D	C	A	8		12	12
PALMAS, LAS	GC-1	5,4	100	A	T	A	6	I	9	10
PALMAS, LAS	GC-1	5,5	100	D	T	A	3		6	6
PALMAS, LAS	GC-100	2,3	200	A	C	O	3		4	4
PALMAS, LAS	GC-100	6,8	100	A/D	C	O	4		4	4
PALMAS, LAS	GC-3	8,4	100	A	T	A	4		8	8
PALMAS, LAS	GC-3	8,4	200	D	T	A	3		11	11
PALMAS, LAS	GC-3	8,7	300	A	T	A	7		13	13
PONTEVEDRA	A-52	306,0	100	D	T	E	5		6	6
PONTEVEDRA	A-55	4,8	100	A	T	E	4		4	4
PONTEVEDRA	A-55	6,7	300	D	T	E	6		7	7
PONTEVEDRA	A-55	7,1	500	A	T	E	14		24	24
PONTEVEDRA	A-55	7,8	200	D	T	E	4		8	8
PONTEVEDRA	A-55	9,5	300	D	T	E	8		12	12
PONTEVEDRA	A-55	9,9	200	A	T	E	7		8	8
PONTEVEDRA	A-55	10,0	100	D	T	E	9		15	15
PONTEVEDRA	A-55	11,9	300	D	T	E	45		65	65
PONTEVEDRA	A-55	12,4	100	D	T	E	4		8	8
PONTEVEDRA	A-55	13,0	100	A	T	E	7		8	8
PONTEVEDRA	A-55	14,3	100	A	T	E	3		3	3
PONTEVEDRA	A-55	24,0	100	D	T	E	4		7	7

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
PONTEVEDRA	A-55	27,0	100	D	T	E	4		6	6
PONTEVEDRA	AP-9	109,9	100	D	AP	E	3		5	5
PONTEVEDRA	AP-9	146,0	100	A	AP	E	4		4	4
PONTEVEDRA	AP-9	159,9	100	D	AP	E	4		4	4
PONTEVEDRA	CG-4.1	1,5	200	A/D	C	A	3		8	8
PONTEVEDRA	N-120	637,4	100	D	C	E	3		5	5
PONTEVEDRA	N-541	76,1	100	A	C	E	3		6	6
PONTEVEDRA	N-550	125,1	100	D	C	E	3		5	5
PONTEVEDRA	N-550	141,8	100	A/D	C	E	3		9	9
PONTEVEDRA	PO-11	1,2	100	A/D	T	E	4		5	5
PONTEVEDRA	PO-316	0,8	100	A/D	C	A	4		7	7
PONTEVEDRA	PO-403	9,8	100	A/D	C	A	3		5	5
PONTEVEDRA	PO-504	2,1	100	A/D	C	A	4		8	8
PONTEVEDRA	PO-531	8,5	100	A/D	C	A	5		7	7
PONTEVEDRA	PO-534	32,3	200	D	C	A	3		6	6
PONTEVEDRA	PO-550	11,3	300	A/D	C	A	6		7	7
PONTEVEDRA	PO-551	14,3	100	A	C	A	3		4	4
PONTEVEDRA	PO-552	4,3	200	A/D	C	A	4		7	7
PONTEVEDRA	VG-20	12,1	100	A	T	E	4		4	4
SALAMANCA	A-62	244	100	A	T	E	3		6	6
SALAMANCA	N-620	230,5	100	A/D	C	E	3	I	9	10
SALAMANCA	N-630	337,8	100	A/D	C	E	4		4	4
SALAMANCA	SA-20	91,6	300	A	C	E	7		9	9
TENERIFE	LP-2	46,5	100	A/D	C	D	3		7	7
TENERIFE	TF-1	2,5	100	D	A	D	4		9	9
TENERIFE	TF-1	13,5	200	D	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-1	61,9	100	A	A	D	4		9	9
TENERIFE	TF-1	69,0	100	D	A	D	3		4	4
TENERIFE	TF-1	69,7	100	D	A	D	3		5	5
TENERIFE	TF-1	69,8	100	A	A	D	3		4	4
TENERIFE	TF-1	70,0	100	D	A	D	4		9	9
TENERIFE	TF-1	70,9	100	D	A	D	3		12	12
TENERIFE	TF-1	71,9	200	D	A	D	5		8	8
TENERIFE	TF-1	74,4	200	A	A	D	3	I	5	6
TENERIFE	TF-1	75,9	100	A	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-1	78,0	100	A	A	D	3		4	4

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
TENERIFE	TF-1	79,0	100	A	A	D	5		6	6
TENERIFE	TF-13	0,5	100	A/D	C	D	3		4	4
TENERIFE	TF-217	1,3	200	A/D	C	D	3		3	3
TENERIFE	TF-217	7,1	200	A/D	C	D	4		5	5
TENERIFE	TF-217	8,2	100	A/D	C	D	3		4	4
TENERIFE	TF-272	0,6	200	A/D	C	D	3		3	3
TENERIFE	TF-28	1,3	100	A/D	C	D	3		3	3
TENERIFE	TF-28	93,0	100	A/D	C	D	3		3	3
TENERIFE	TF-481	3,7	200	A/D	C	D	3		5	5
TENERIFE	TF-5	4,0	100	A	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-5	4,5	100	A	A	D	4		5	5
TENERIFE	TF-5	6,5	100	D	A	D	3		4	4
TENERIFE	TF-5	6,9	100	D	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-5	8,0	100	A	A	D	3		5	5
TENERIFE	TF-5	9,4	100	D	A	D	5		11	11
TENERIFE	TF-5	9,8	200	D	A	D	7		7	7
TENERIFE	TF-5	11,2	100	A	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-5	11,9	200	D	A	D	4		8	8
TENERIFE	TF-5	20,8	200	D	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-5	21,0	100	A	A	D	4		6	6
TENERIFE	TF-5	21,7	300	A	A	D	12		13	13
TENERIFE	TF-5	21,8	200	D	A	D	3		3	3
TENERIFE	TF-5	42,4	100	A/D	C	D	3		3	3
TENERIFE	TF-65	8,8	200	A/D	C	D	4		5	5
TENERIFE	TF-652	1,8	200	A/D	C	D	5		12	12
TENERIFE	TF-652	3,5	100	A/D	C	D	3		5	5
TENERIFE	TF-66	5,0	100	A/D	C	D	5		6	6
TENERIFE	TF-66	10,9	100	A/D	C	D	4		8	8
CANTABRIA	A-67	122,2	100	D	T	E	4		13	13
CANTABRIA	A-67	193,8	200	A	T	E	4		12	12
CANTABRIA	A-67	195,7	100	A	T	E	3		10	10
CANTABRIA	A-8	139,8	100	D	T	E	4		11	11
CANTABRIA	A-8	143,1	400	D	T	E	6		7	7
CANTABRIA	A-8	146,7	300	D	T	E	4		4	4
CANTABRIA	A-8	148,4	200	D	T	E	3		7	7
CANTABRIA	A-8	149,7	200	A	T	E	3		3	3

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
CANTABRIA	A-8	182,9	100	D	T	E	3		3	3
CANTABRIA	A-8	232,0	100	A	T	E	5		10	10
CANTABRIA	CA-132	0,1	200	A/D	C	A	3		4	4
CANTABRIA	CA-141	9,7	100	A/D	C	A	3		3	3
CANTABRIA	CA-142	5,9	200	A/D	C	A	3		5	5
CANTABRIA	N-611	189,9	100	A	C	E	3		4	4
CANTABRIA	N-611	189,9	100	D	C	E	3		4	4
CANTABRIA	N-611	202,7	200	A	C	E	3		4	4
CANTABRIA	N-623	128,6	100	A/D	C	E	3		4	4
CANTABRIA	N-634	176,7	100	D	C	E	3		4	4
CANTABRIA	S-10	1,8	200	D	T	E	5		15	15
CANTABRIA	S-10	2,2	100	D	T	E	3		3	3
CANTABRIA	S-10	3,9	300	A	T	E	7		10	10
CANTABRIA	S-20	0,4	300	A	T	E	4		7	7
CANTABRIA	S-20	2,0	100	D	T	E	3		4	4
SEGOVIA	CL-605	1,5	100	A/D	C	A	4		9	9
SEGOVIA	SG-500	10,9	100	A/D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-360	0,6	200	D	C	A	3		7	7
SEVILLA	A-376	0,0	100	D	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-376	0,9	100	A	C	A	4		6	6
SEVILLA	A-376	1,0	100	D	C	A	3		4	4
SEVILLA	A-376	2,5	100	D	C	A	3		12	12
SEVILLA	A-376	7,9	200	D	T	A	3		4	4
SEVILLA	A-376	23,2	100	A	T	A	3		4	4
SEVILLA	A-376	23,2	100	D	T	A	5		6	6
SEVILLA	A-388	1,0	100	A/D	C	A	5		6	6
SEVILLA	A-4	535,9	100	A	T	E	3		4	4
SEVILLA	A-4	536,5	100	D	T	E	4		5	5
SEVILLA	A-4	547,9	200	D	T	E	3		3	3
SEVILLA	A-474	9,0	100	D	C	A	3		7	7
SEVILLA	A-49	0,0	500	D	A	E	8		16	16
SEVILLA	A-49	1,7	200	D	A	E	3		4	4
SEVILLA	A-49	1,8	100	A	A	E	4		5	5
SEVILLA	A-49	16,5	200	A	A	E	3		11	11
SEVILLA	A-8005	6,5	100	A/D	C	A	3		4	4
SEVILLA	A-8008	0,0	100	A/D	C	A	4		6	6

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
SEVILLA	A-8009	3,5	100	A	C	A	3		4	4
SEVILLA	A-8026	6,2	100	A/D	C	A	3		11	11
SEVILLA	A-8054	3,2	100	A/D	C	A	3		4	4
SEVILLA	A-8057	2,9	100	A	C	A	7		8	8
SEVILLA	A-8058	0,0	100	A	T	A	3		4	4
SEVILLA	A-8058	3,0	200	A	C	A	3		3	3
SEVILLA	A-8058	7,5	100	A	C	A	3		5	5
SEVILLA	A-8061	5,0	150	D	C	A	4		5	5
SEVILLA	A-92	0,5	100	D	T	A	5		14	14
SEVILLA	A-92	4,6	100	A	T	A	3		6	6
SEVILLA	A-92	8,0	200	A	T	A	3		3	3
SEVILLA	A-92	62,7	100	A	T	A	5		9	9
SEVILLA	N-630	814,0	100	D	C	E	3		4	4
SEVILLA	N-IV	557,1	100	D	C	E	3		5	5
SEVILLA	SE-020	6,2	200	D	C	E	3		4	4
SEVILLA	SE-30	0,0	200	D	T	E	7		18	18
SEVILLA	SE-30	0,0	300	A	T	E	5		11	11
SEVILLA	SE-30	1,1	200	A	T	E	4		7	7
SEVILLA	SE-30	1,2	200	D	T	E	4		5	5
SEVILLA	SE-30	2,9	100	D	T	E	3		5	5
SEVILLA	SE-30	3,3	200	A	T	E	3		3	3
SEVILLA	SE-30	6,0	100	D	T	E	3		7	7
SEVILLA	SE-30	6,3	100	A	T	E	4		6	6
SEVILLA	SE-30	8,0	200	A	T	E	6		7	7
SEVILLA	SE-30	9,0	100	A	T	E	3		5	5
SEVILLA	SE-30	10,3	200	A	T	E	5		13	13
SEVILLA	SE-30	11,5	100	D	T	E	5		12	12
SEVILLA	SE-30	12,3	200	D	T	E	6		8	8
SEVILLA	SE-30	13,1	200	A	T	E	3		7	7
SEVILLA	SE-30	13,9	100	D	T	E	5	I	5	6
SEVILLA	SE-30	14,0	100	A	T	E	11		17	17
SEVILLA	SE-30	14,6	200	A	T	E	5		7	7
SEVILLA	SE-30	14,8	100	D	T	E	4		5	5
SEVILLA	SE-30	15,0	500	A	T	E	8		15	15
SEVILLA	SE-30	15,0	100	D	T	E	4		5	5
SEVILLA	SE-30	15,8	500	A	T	E	15		43	43

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
SEVILLA	SE-30	16,5	100	A	T	E	4	1	15	16
SEVILLA	SE-30	16,7	100	A	T	E	8		14	14
SEVILLA	SE-30	17,5	100	A	T	E	3		8	8
SEVILLA	SE-3202	7,8	100	A	C	D	3		3	3
TOLEDO	M-305	0,4	100	A/D	C	A	7		11	11
VALENCIA	CV-32	3,5	100	A/D	C	A	3		4	4
VALENCIA	CV-35	3,5	900	D	T	A	17		30	30
VALENCIA	CV-35	6,0	200	D	T	A	3		6	6
VALENCIA	CV-365	2,5	100	A	C	A	5		5	5
VALENCIA	CV-370	6,1	200	A/D	C	D	4		6	6
VALENCIA	CV-370	13,6	100	A/D	C	D	3		3	3
VALENCIA	CV-400	4,0	100	A/D	C	A	3		3	3
VALENCIA	CV-407	0,0	100	A/D	C	A	5		8	8
VALENCIA	CV-410	0,3	100	A/D	C	A	3		3	3
VALENCIA	CV-410	4,0	200	A/D	C	A	6		6	6
VALENCIA	CV-410	4,7	100	A/D	C	A	4		6	6
VALENCIA	CV-410	5,1	200	A/D	C	A	3		5	5
VALENCIA	CV-605	14,5	100	A/D	C	D	4		7	7
VALENCIA	CV-670	0,9	100	A/D	C	D	5		10	10
VALENCIA	N-332	220,0	100	A/D	C	E	10		17	17
VALENCIA	N-332	225,1	100	A	C	E	3		7	7
VALENCIA	V-30	1,0	100	A	T	E	6		8	8
VALENCIA	V-30	6,8	400	A	T	E	6		12	12
VALENCIA	V-30	7,9	400	A	T	E	9		22	22
VALENCIA	V-30	8,7	100	A	T	E	6		15	15
VALENCIA	V-30	10,2	300	D	T	E	5	1	8	9
VALENCIA	V-30	11,5	200	A	T	E	4	1	4	5
VALENCIA	V-31	5,8	200	A	T	E	3		4	4
VALENCIA	V-31	11,4	500	A	T	E	10		25	25
VALLADOLID	CL-602	95,7	100	A/D	C	A	3		6	6
VALLADOLID	N-122	358,1	100	A/D	C	E	4		6	6
VALLADOLID	N-122	358,4	100	A/D	C	E	5		6	6
VALLADOLID	N-601	183,4	100	A	C	E	3		4	4
VALLADOLID	VA-20	7,5	100	A	C	E	4		8	8
ZARAGOZA	A-121	3,1	100	A/D	C	A	3		9	9
ZARAGOZA	A-126	47,6	100	D	C	A	3		5	5

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

Tabla 197. Relación de puntos negros. España, 2014 (cont.)

Provincia	Vía	Pk inicial	Longitud del tramo	Sentido (1)	Tipo de vía (2)	Titular de la vía (3)	Número total de accidentes en el punto	Número fallecidos (24 horas) en el punto	Número de heridos en el punto	Número de víctimas en el punto
ZARAGOZA	A-68	233,0	100	A	T	E	7		9	9
ZARAGOZA	A-68	233,0	100	D	T	E	5		6	6
ZARAGOZA	A-68	244,9	100	A	T	E	4		4	4
ZARAGOZA	N-125	4,5	300	D	C	E	4		6	6
ZARAGOZA	N-232	250,0	100	A	C	E	3		4	4
ZARAGOZA	N-330	488,4	100	D	C	E	3		3	3

1 A: ascendente, D: descendente, A/D: ambos.

2 AP: autopista de peaje, A: autopista libre, T: autovía, C: carretera convencional.

3 E: Estado, A: Comunidad Autónoma, D: Diputación o Cabildo Insular; M: Municipal.

ANEXO II. COBERTURA DE LA INFORMACIÓN EN VÍAS URBANAS

La evolución de la accidentalidad en vías urbanas presenta fluctuaciones a nivel provincial, por lo que se ha estudiado la cobertura de la información recogida, para ver si esta es una de las causas de dichas variaciones.

Para medir la cobertura de la información de accidentes se ha tomado el siguiente indicador: el porcentaje de población sobre el total de la provincia de los municipios que tienen registrados al menos un accidente de circulación con víctimas en sus vías urbanas. Se ha restringido tanto numerador como denominador a la población de municipios con más de 10.000 habitantes, según el Padrón Municipal a 1 de enero del año que corresponde.

Se debe aclarar que puede haber grandes fluctuaciones en los porcentajes de un año a otro. Puede deberse a un número pequeño de municipios con más de 10.000 habitantes en la provincia, así como a la baja frecuencia de accidentes con víctimas en algunos municipios.

Tabla 198. Porcentaje de población en municipios donde se ha registrado al menos un accidente con víctimas sobre el total de población de esa provincia (restringido a municipios con más de 10.000 habitantes). España, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Araba/Álava	8%	8%	93%	93%	4%	89%	89%	93%	93%	93%
Albacete	75%	74%	72%	72%	81%	72%	81%	72%	76%	91%
Alicante/Alacant	83%	86%	44%	64%	76%	50%	76%	67%	80%	95%
Almería	89%	87%	92%	84%	91%	83%	94%	94%	92%	95%
Ávila	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Badajoz	89%	83%	83%	86%	93%	88%	93%	97%	96%	96%
Balears, Illes	74%	84%	92%	83%	73%	83%	82%	81%	88%	88%
Barcelona	93%	95%	93%	95%	94%	97%	98%	96%	96%	98%
Burgos	100%	100%	100%	100%	100%	87%	87%	100%	87%	87%
Cáceres	83%	87%	87%	77%	94%	94%	84%	94%	100%	100%
Cádiz	82%	86%	84%	76%	78%	87%	71%	75%	86%	96%
Castellón/ Castelló	93%	87%	93%	95%	90%	94%	94%	77%	94%	97%
Ciudad Real	74%	77%	74%	55%	64%	55%	50%	71%	82%	97%
Córdoba	74%	78%	75%	83%	78%	82%	80%	92%	89%	98%
Coruña,A	90%	89%	93%	84%	78%	83%	79%	72%	84%	71%
Cuenca	100%	79%	79%	100%	100%	78%	78%	78%	100%	100%
Girona	93%	81%	81%	85%	96%	81%	91%	89%	96%	85%
Granada	70%	58%	60%	59%	68%	75%	72%	77%	78%	84%
Guadalajara	100%	100%	100%	100%	76%	92%	68%	92%	67%	100%
Gipuzkoa	55%	93%	93%	89%	91%	73%	91%	55%	94%	96%
Huelva	61%	71%	62%	42%	50%	67%	68%	72%	35%	76%
Huesca	85%	100%	100%	78%	66%	88%	64%	78%	100%	100%
Jaén	59%	63%	86%	60%	66%	70%	96%	91%	93%	96%
León	96%	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	100%
Lleida	93%	93%	100%	100%	93%	100%	93%	85%	94%	94%
Rioja, La	82%	94%	100%	88%	82%	82%	94%	100%	100%	100%
Lugo	80%	79%	69%	82%	82%	72%	68%	78%	82%	100%
Madrid	85%	84%	84%	79%	79%	86%	88%	86%	96%	99%
Málaga	82%	77%	81%	69%	77%	80%	69%	75%	90%	97%
Murcia	73%	67%	64%	63%	56%	62%	62%	67%	76%	81%
Navarra	72%	66%	60%	81%	67%	73%	71%	73%	75%	97%
Ourense	91%	82%	85%	91%	85%	85%	85%	92%	92%	88%
Asturias	91%	95%	89%	86%	95%	84%	87%	95%	99%	96%
Palencia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Palmas, Las	70%	74%	57%	63%	61%	48%	42%	73%	77%	86%
Pontevedra	81%	76%	82%	89%	91%	83%	82%	81%	82%	92%
Salamanca	100%	93%	85%	85%	85%	93%	86%	93%	100%	93%
S.C.Tenerife	68%	66%	13%	66%	35%	58%	25%	45%	68%	76%
Cantabria	87%	25%	25%	20%	20%	63%	19%	21%	97%	97%
Segovia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sevilla	73%	59%	56%	66%	53%	60%	59%	71%	88%	91%
Soria	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tarragona	94%	96%	92%	96%	96%	95%	93%	98%	100%	100%
Teruel	69%	69%	69%	100%	68%	68%	68%	0%	69%	69%
Toledo	73%	72%	80%	73%	74%	72%	67%	79%	79%	50%
Valencia/València	85%	76%	67%	66%	74%	71%	71%	68%	73%	82%
Valladolid	94%	94%	94%	94%	88%	88%	94%	100%	100%	100%
Bizkaia	95%	42%	59%	95%	90%	94%	99%	90%	97%	85%
Zamora	78%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	77%
Zaragoza	100%	97%	97%	97%	97%	96%	99%	97%	99%	97%
Ceuta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Melilla	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total	83%	81%	78%	79%	78%	80%	80%	81%	89%	92%

La cobertura de la información de accidentes en los municipios de más de 10.000 habitantes en el año 2014 ha sido del 92%, 3 puntos porcentuales más que en 2013. Sin embargo, cabe destacar la diferencia que hay entre las distintas provincias. Las provincias que han quedado por debajo del 92% han sido las siguientes: Albacete, Illes Balears, Burgos, A Coruña, Girona, Granada, Huelva, Murcia, Ourense, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Teruel, Toledo, Valencia, Bizkaia y Zamora.

A continuación se muestra el listado de municipios con más de 10.000 habitantes a 1 de enero de 2014 (Datos de Padrón Municipal).

Tabla 199. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2014

Araba/Álava	Pego	Balears, Illes	Castellar del Vallès	Ripollet
Amurrio	Petrer	Alcúdia	Castellbisbal	Roca del Vallès, La
Laudio/Llodio	Pilar de la Horadada	Andratx	Castelldefels	Rubí
Vitoria-Gasteiz	Rojales	Calvià	Cerdanyola del Vallès	Sabadell
Albacete	San Vicente del Raspeig/ Sant Vicent del Raspeig	Capdepera	Corbera de Llobregat	Sant Adrià de Besòs
Albacete	Sant Joan d'Alacant	Ciutadella de Menorca	Cornellà de Llobregat	Sant Andreu de la Barca
Almansa	Santa Pola	Eivissa	Cubelles	Sant Andreu de Llavaneres
Caudete	Teulada	Felanitx	Esparreguera	Sant Boi de Llobregat
Hellín	Torre Vieja	Formentera	Esplugues de Llobregat	Sant Celoni
Roda, La	Villajoyosa/Vila Joiosa, la	Inca	Franqueses del Vallès, Les	Sant Cugat del Vallès
Villarrobledo	Villena	Llucmajor	Garriga, La	Sant Feliu de Llobregat
Alicante/Alacant	Almería	Manacor	Gavà	Sant Joan de Vilatorrada
Albatera	Adra	Maó/Mahón	Granollers	Sant Joan Despí
Alcoy/Alcoi	Albox	Marratxí	Hospitalet de Llobregat, L'	Sant Just Desvern
Alfàs del Pi, l'	Almería	Palma de Mallorca	Igualada	Sant Pere de Ribes
Alicante/Alacant	Berja	Pollença	Llagosta, La	Sant Quirze del Vallès
Almoradí	Cuevas del Almanzora	Sant Antoni de Portmany	Lliçà d'Amunt	Sant Sadurní d'Anoia
Altea	Ejido, El	Sant Josep de sa Talaia	Malgrat de Mar	Sant Vicenç dels Horts
Aspe	Huércal de Almería	Santa Eulalia del Río	Manlleu	Santa Coloma de Gramenet
Benidorm	Huércal-Overa	Santa Margalida	Manresa	Santa Perpètua de Mogoda
Benissa	Níjar	Santanyí	Martorell	Sitges
Callosa de Segura	Roquetas de Mar	Sóller	Masnou, El	Terrassa
Calp	Vera	Son Servera	Mataró	Tordera
Campello, el	Vícar	Barcelona	Molins de Rei	Torelló
Castalla	Ávila	Abrera	Mollet del Vallès	Vallirana
Cocentaina	Ávila	Arenys de Mar	Montcada i Reixac	Vic
Crevillent	Badajoz	Argentona	Montgat	Viladecans
Dénia	Almendralejo	Badalona	Montornès del Vallès	Vilafranca del Penedès
Elche/Elx	Badajoz	Badia del Vallès	Olesa de Montserrat	Vilanova del Camí
Elda	Don Benito	Barberà del Vallès	Palau-solità i Plegamans	Vilanova i la Geltrú
Guardamar del Segura	Mérida	Barcelona	Pallejà	Vilassar de Mar
Ibi	Montijo	Berga	Parets del Vallès	Burgos
Jávea/Xàbia	Olivenza	Caldes de Montbui	Piera	Aranda de Duero
Monóvar/Monóver	Villafranca de los Barros	Calella	Pineda de Mar	Burgos
Mutxamel	Villanueva de la Serena	Canet de Mar	Prat de Llobregat, El	Miranda de Ebro
Novelda	Zafra	Canovelles	Premià de Dalt	
Nucia, la		Cardedeu	Premià de Mar	
Orihuela				

Tabla 199. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2014 (cont.)

Cáceres	Miguelturna	Girona	Gipuzkoa	Linares
Cáceres	Puertollano	Banyoles	Andoain	Mancha Real
Coria	Socuéllamos	Bisbal d'Empordà, La	Arrasate/Mondragón	Martos
Miajadas	Solana, La	Blanes	Azkoitia	Torre del Campo
Navalmoral de la Mata	Tomelloso	Calonge	Azpeitia	Torredonjimeno
Plasencia	Valdepeñas	Castelló d'Empúries	Beasain	Úbeda
Cádiz	Villarrubia de los Ojos	Castell-Platja d'Aro	Bergara	Villacarrillo
Algeciras	Córdoba	Escala, L'	Donostia-San Sebastián	León
Arcos de la Frontera	Aguilar de la Frontera	Figueres	Eibar	Astorga
Barbate	Baena	Girona	Elgoibar	Bañeza, La
Barrios, Los	Cabra	Lloret de Mar	Errenteria	León
Cádiz	Carlota, La	Olot	Hernani	Ponferrada
Chiclana de la Frontera	Córdoba	Palafrugell	Hondarribia	San Andrés del Rabanedo
Chipiona	Fuente Palmera	Palamós	Irun	Villaquilambre
Conil de la Frontera	Lucena	Ripoll	Lasarte-Oria	Lleida
Jerez de la Frontera	Montilla	Roses	Oñati	Balaguer
Línea de la Concepción, La	Palma del Río	Salt	Pasaia	Lleida
Medina-Sidonia	Peñarroya-Pueblonuevo	Sant Feliu de Guíxols	Tolosa	Mollerussa
Puerto de Santa María, El	Pozoblanco	Santa Coloma de Farners	Zarautz	Seu d'Urgell, La
Puerto Real	Priego de Córdoba	Torroella de Montgrí	Huelva	Tàrraga
Rota	Puente Genil	Granada	Aljaraque	Rioja, La
San Fernando	Rute	Albolote	Almonte	Arnedo
San Roque	Coruña, A	Almuñécar	Ayamonte	Calahorra
Sanlúcar de Barrameda	Ames	Armilla	Bollullos Par del Condado	Haro
Tarifa	Arteixo	Atarfe	Cartaya	Logroño
Ubrique	Betanzos	Baza	Gibraleón	Lugo
Vejer de la Frontera	Boiro	Churriana de la Vega	Huelva	Lugo
Villamartín	Cambre	Gabias, Las	Isla Cristina	Monforte de Lemos
Castellón/Castelló	Carballo	Granada	Lepe	Ribadeo
Alcora, l'	Coruña, A	Guadix	Moguer	Sarria
Almazora/Almassora	Culleredo	Huétor Tájar	Palma del Condado, La	Vilalba
Benicarló	Fene	Huétor Vega	Palos de la Frontera	Viveiro
Benicasim/Benicàssim	Ferrol	Illora	Punta Umbría	Madrid
Borriana/Burriana	Laracha, A	Loja	Valverde del Camino	Alcalá de Henares
Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana	Narón	Maracena	Huesca	Alcobendas
Nules	Noia	Motril	Barbastro	Alcorcón
Onda	Oleiros	Ogíjares	Fraga	Algete
Vall d'Uixó, la	Ordes	Peligros	Huesca	Alpedrete
Vila-real	Pontes de García Rodríguez, As	Pinos Puente	Jaca	Aranjuez
Vinaròs	Rianxo	Salobreña	Monzón	Arganda del Rey
Ciudad Real	Ribeira	Santa Fe	Jaén	Arroyomolinos
Alcázar de San Juan	Sada	Vegas del Genil	Alcalá la Real	Boadilla del Monte
Bolaños de Calatrava	Santiago de Compostela	Zubia, La	Alcaudete	Brunete
Campo de Criptana	Teo	Guadalajara	Andújar	Ciempozuelos
Ciudad Real	Cuenca	Alovera	Baeza	Collado Villalba
Daimiel	Cuenca	Azuqueca de Henares	Bailén	Colmenar Viejo
Manzanares	Tarancón	Casarrubia	Carolina, La	Coslada
		Guadalajara	Jaén	Escorial, El
			Jódar	Fuenlabrada

Tabla 199. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2014 (cont.)

Galapagar	Nerja	Ourense	Santa María de Guía de Gran Canaria	Realejos, Los
Getafe	Rincón de la Victoria	Barbadás	Teguise	Rosario, El
Guadarrama	Ronda	Barco de Valdeorras, O	Telde	San Cristóbal de La Laguna
Humanes de Madrid	Torremolinos	Carballiño, O	Teror	San Miguel de Abona
Leganés	Torrox	Ourense	Tías	Santa Cruz de la Palma
Madrid	Vélez-Málaga	Verín	Tuineje	Santa Cruz de Tenerife
Majadahonda	Murcia	Xinzo de Limia	Yaiza	Santa Úrsula
Meco	Abarán	Asturias	Pontevedra	Santiago del Teide
Mejorada del Campo	Águilas	Aller	Baiona	Tacoronte
Moralzarzal	Alcantarilla	Avilés	Bueu	Tegueste
Móstoles	Alcázares, Los	Cangas del Narcea	Cambados	Cantabria
Navalcarnero	Alhama de Murcia	Carreño	Cangas	Astillero, El
Paracuellos de Jarama	Archena	Castrillón	Estrada, A	Camargo
Parla	Beniel	Corvera de Asturias	Gondomar	Castro-Urdiales
Pinto	Bullas	Gijón	Grove, O	Corrales de Buelna, Los
Pozuelo de Alarcón	Calasparra	Gozón	Guarda, A	Laredo
Rivas-Vaciamadrid	Caravaca de la Cruz	Grado	Lalín	Piélagos
Rozas de Madrid, Las	Cartagena	Langreo	Marín	Santa Cruz de Bezana
San Agustín del Guadalix	Cehegín	Laviana	Moaña	Santander
San Fernando de Henares	Ceutí	Lena	Mos	Santoña
San Lorenzo de El Escorial	Cieza	Llanera	Nigrán	Torrelavega
San Martín de la Vega	Fuente Álamo de Murcia	Llanes	Poio	Segovia
San Sebastián de los Reyes	Jumilla	Mieres	Ponteareas	Segovia
Torrejón de Ardoz	Lorca	Oviedo	Pontevedra	Sevilla
Torrelodones	Mazarrón	San Martín del Rey Aurelio	Porriño, O	Alcalá de Guadaíra
Tres Cantos	Molina de Segura	Siero	Redondela	Alcalá del Río
Valdemorillo	Mula	Tineo	Sanxenxo	Algaba, La
Valdemoro	Murcia	Valdés	Tomiño	Arahal
Velilla de San Antonio	Puerto Lumbreras	Villaviciosa	Tui	Bollullos de la Mitación
Villalbilla	San Javier	Palencia	Vigo	Bormujos
Villanueva de la Cañada	San Pedro del Pinatar	Palencia	Vilagarcía de Arousa	Brenes
Villanueva del Pardillo	Santomera	Palmas, Las	Vilanova de Arousa	Cabezas de San Juan, Las
Villaviciosa de Odón	Torre-Pacheco	Agüimes	Salamanca	Camas
Málaga	Torres de Cotillas, Las	Antigua	Béjar	Cantillana
Alhaurín de la Torre	Totana	Arrecife	Ciudad Rodrigo	Carmona
Alhaurín el Grande	Unión, La	Arucas	Salamanca	Castilleja de la Cuesta
Álora	Yecla	Gáldar	Santa Marta de Tormes	Coria del Río
Antequera	Navarra	Ingenio	Santa Cruz de Tenerife	Dos Hermanas
Benalmádena	Ansoáin/Antsoain	Mogán	Adeje	Écija
Cártama	Barañain	Oliva, La	Arona	Espartinas
Coín	Burlada/Burlata	Pájara	Candelaria	Estepa
Estepona	Egüés	Palmas de Gran Canaria, Las	Granadilla de Abona	Gines
Fuengirola	Estella-Lizarra	Puerto del Rosario	Guía de Isora	Guillena
Málaga	Pamplona/Iruña	San Bartolomé	Güímar	Lebrija
Manilva	Tafalla	San Bartolomé de Tirajana	Icod de los Vinos	Lora del Río
Marbella	Tudela	Santa Brígida	Llanos de Aridane, Los	Mairena del Alcor
Mijas	Villava/Atarrabia	Santa Lucía de Tirajana	Orotava, La	Mairena del Aljarafe
	Zizur Mayor/Zizur Nagusia		Puerto de la Cruz	Marchena

Tabla 199. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2014 (cont.)

Morón de la Frontera	Vendrell, El	Alginet	Puçol	Etxebarri
Osuna	Vila-seca	Alzira	Quart de Poblet	Galdakao
Palacios y Villafranca, Los	Teruel	Benaguasil	Requena	Gernika-Lumo
Pilas	Alcañiz	Benetússer	Riba-roja de Túria	Getxo
Puebla de Cazalla, La	Teruel	Benifaió	Sagunto/Sagunt	Leioa
Puebla del Río, La	Toledo	Bétera	Sedaví	Mungia
Rinconada, La	Consuegra	Burjassot	Silla	Portugalete
San Juan de Aznalfarache	Fuensalida	Canals	Sueca	Santurtzi
Sanlúcar la Mayor	Illescas	Carcaixent	Tavernes de la Valldigna	Sestao
Sevilla	Madridejos	Carlet	Torrent	Sopelana
Tomares	Mora	Catarroja	Utiel	Valle de Trápaga-Trapagaran
Utrera	Ocaña	Chiva	Valencia	Zamora
Viso del Alcor, El	Quintanar de la Orden	Cullera	Xàtiva	Benavente
Soria	Seseña	Eliana, l'	Xirivella	Zamora
Soria	Sonseca	Gandia	Valladolid	Zaragoza
Tarragona	Talavera de la Reina	Godella	Arroyo de la Encomienda	Calatayud
Amposta	Toledo	Llíria	Laguna de Duero	Cuarde de Huerva
Calafell	Torrijos	Manises	Medina del Campo	Ejea de los Caballeros
Cambrils	Villacañas	Massamagrell	Valladolid	Tarazona
Cunit	Yuncos	Meliana	Bizkaia	Utebo
Deltebre	Valencia/València	Mislata	Amorebieta-Etxano	Zaragoza
Mont-roig del Camp	Alaquàs	Moncada	Anrigoiriaga	Ceuta
Reus	Albal	Oliva	Barakaldo	Ceuta
Salou	Alberic	Ontinyent	Basauri	Melilla
Sant Carles de la Ràpita	Alboraya	Païporta	Bermeo	Melilla
Tarragona	Alcúdia, l'	Paterna	Bilbao	
Torredembarra	Aldaia	Picanya	Durango	
Tortosa	Alfajar	Picassent	Erandio	
Valls	Algemesí	Pobla de Vallbona, La	Ermua	

ANEXO III. NOTAS METODOLÓGICAS

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

El Registro de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, de 18 de febrero de 1993, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación) del que se han seleccionado los accidentes de tráfico con víctimas entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida, de acuerdo a las definiciones de este Anexo.

La última información disponible corresponde al año 2014.

La base de datos correspondiente al citado registro puede solicitarse a la Dirección General de Tráfico, a través de correo electrónico a la dirección siguiente: analisis.estadistica@dgt.es.

Los microdatos y las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en el “Portal estadístico” de la Dirección General de Tráfico: www.dgt.es.

b) Registro Nacional de Defunciones

Con base en la RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la encomienda de gestión de la Secretaría de Estado de Justicia al Instituto Nacional de Estadística en materia de transmisión de datos informatizados relativos a las inscripciones de nacimientos, matrimonios y defunciones practicadas en los Registros Civiles, el INE facilita los datos correspondientes a todas y cada una de las defunciones que han sido inscritas en los Registros Civiles de todo el Estado. Estos datos se han utilizado para su unión con los registros de accidentes de tráfico, de acuerdo con la metodología que se explicita en este Anexo.

c) Estadística de defunciones según causa de muerte

Elaborada por el INE, en la que se incluyen todas las defunciones que se producen en territorio nacional con independencia del lugar de origen del fallecido. La información se cumplimenta por el médico que certifica la defunción, que además rellena el boletín estadístico de defunción, en el que aparecen informadas la causa inmediata, la causa antecedente y la causa inicial o fundamental, siendo esta última la enfermedad o lesión que inició la cadena de acontecimientos patológicos que condujeron directamente a la muerte, o las circunstancias del accidente o violencia que produjo la lesión fatal. Las causas de fallecimiento se codifican según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS), utilizándose en estos momentos la clasificación CIE-I0. La última estadística disponible corresponde al año 2011 y puede encontrarse en www.ine.es/inebmenu/mnu_salud.htm.

d) Conjunto Mínimo Básico de Datos de Altas Hospitalarias

El Conjunto Mínimo Básico de Datos al alta hospitalaria (CMBD) reúne todas las altas producidas en la red de hospitales generales del Sistema Nacional de Salud. Es de ámbito geográfico nacional y los datos tienen como periodo de referencia un año. Incluye los hospitales públicos, hospitales pertenecientes a la red de utilización pública y hospitales administrados públicamente o concierto sustitutorio. Contiene variables sobre el paciente (edad, sexo, fecha de nacimiento, lugar de residencia), información referida al episodio (tipo de ingreso, procedencia, financiador, tipo de alta) y variables de tipo clínico, relacionadas con las enfermedades y condiciones del paciente (diagnóstico principal y secundarios codificados según la 9ª Clasificación Internacional de Enfermedades Modificación Clínica – CIE 9 MC).

Para el estudio de las lesiones producidas en accidentes de tráfico se utiliza una metodología que consiste en seleccionar del CMBD aquellas altas hospitalarias que se corresponden con ingresos relacionados como consecuencia del accidente. En primer lugar, se considerarán solo aquellas altas hospitalarias cuyo ingreso se haya producido a través de urgencias ya que los ingresos programados no son consecuencia inmediata de las lesiones producidas en el accidente de tráfico. Como los registros del CMBD corresponden a altas hospitalarias y no a pacientes no se consideran los reingresos para evitar duplicidades de un mismo paciente que requiera más de un ingreso.

En la metodología utilizada hasta 2014 solo se consideraban los códigos de lesiones traumáticas codificadas en el diagnóstico principal y los códigos de causa externa relacionados con los accidentes de tráfico. En 2015, se ha llevado a cabo una revisión de los criterios metodológicos para incluir los códigos CIE relacionados con las complicaciones del embarazo, periodo perinatal y puerperio ya que tienen prioridad en la codificación CIE y no se estaban considerando. Por otro lado, se ha utilizado el código que hace referencia al lugar de ocurrencia del accidente para descartar los que no hayan tenido lugar en la vía pública.

e) Encuesta Nacional de Salud (ENSE)

Se trata de una investigación que el INE realiza en virtud de un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (MSSSI). Dirigida a las familias, su finalidad principal es obtener datos sobre el estado de salud y los factores determinantes del mismo desde la perspectiva de los ciudadanos. En cuanto a la accidentalidad se investiga el lugar del accidente (en casa, tráfico, lugar de estudio, instalación deportivas, otro), si se consultó a profesional sanitario, se ingresó en un hospital, se acudió a un centro de urgencias, se consultó a un médico o no se realizó ninguna consulta y el efecto o daño que produjo el accidente: contusiones, fracturas, envenenamiento, quemaduras, otros efectos o sin daño. En todo caso se informa siempre sobre el último accidente que haya tenido lugar, si es que ha tenido varios en los últimos doce meses.

La última encuesta corresponde al año 2011 y está disponible en www.msc.es/estadEstudios/estadisticas/bancoDatos.htm.

f) Información sobre red viaria y tráfico en la red interurbana

El Ministerio de Fomento publica anualmente, en su Anuario Estadístico (http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/

EstadísticaSintesis/anuario/default.htm), la red viaria, en función de la titularidad y el tipo de vía, así como los vehículos-kilómetro, en función del tipo de vía y la provincia. Estos indicadores están confeccionados a partir de la información del propio ministerio –para la Red de Carreteras del Estado–, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones y Cabildos.

Definición de los principales indicadores

a) Sector Transporte

Accidente de circulación con víctimas: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente mortal: Aquél en que unas o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Muerto / Fallecido: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Herido hospitalizado / Herido grave: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido no hospitalizado / Herido leve: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

b) Sector Salud

Mortalidad: se ha utilizado el Registro de Mortalidad del Instituto Nacional de Estadística, lista reducida, año 2013. Se han calculado las tasas crudas de mortalidad y tasas específicas por edad, por 100.000 habitantes. La población para el cálculo ha sido la estimación de población actual al 1 de enero de 2013 del INE.

Tasa cruda (número de fallecidos por accidente de tráfico/número de habitantes) $\times$ 100.000. Tasas específicas por edad (número de fallecidos por accidente de tráfico en cada grupo de edad/número de habitantes en cada grupo de edad) $\times$ 100.000.

Morbilidad: se ha utilizado la información procedente de hospitalización en el Sistema Nacional de Salud. Registro de Altas del CMBD, Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad, del año 2013, CIE9-MC. Se ha considerado alta por accidente de tráfico todos los registros que contenían un Código E, E810-819 y E826 y código de financiación “accidente de tráfico”. Se han elimi-

nado del registro los reingresos y cuando el motivo de ingreso no era urgente. Se han calculado la tasa cruda de altas hospitalarias por accidente de tráfico, las tasas específicas por edad y la letalidad.

En la metodología utilizada hasta 2014 solo se consideraban los códigos de lesiones traumáticas codificadas en el diagnóstico principal y los códigos de causa externa relacionados con los accidentes de tráfico. En 2015, se ha llevado a cabo una revisión de los criterios metodológicos para incluir los códigos CIE relacionados con las complicaciones del embarazo, periodo perinatal y puerperio ya que tienen prioridad en la codificación CIE y no se estaban considerando. Por otro lado, se ha utilizado el código que hace referencia al lugar de ocurrencia del accidente para descartar los que no hayan tenido lugar en la vía pública.

Letalidad en las altas hospitalarias (número de fallecidos por accidente de tráfico/número de altas por accidente de tráfico) X100.

Matriz de Barell: es bidimensional y se organiza por región corporal y naturaleza de la lesión. Los datos se obtienen del CMBD y están codificados de acuerdo con la CIE9-MC. Para la elaboración de la matriz se han realizado los procesos de selección que se han descrito en el apartado Morbilidad. La matriz se construye con 36 localizaciones anatómicas (agrupadas en localizaciones más amplias, ver matriz) y 12 categorías de lesión.

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

En el ámbito de la estadística de transporte se entiende que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico deben computarse en el plazo de 30 días, tal y como recoge el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF.

En el caso de España, el número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas se determina mediante el seguimiento de todos los casos por los agentes policiales. El de los fallecidos dentro de los treinta días siguientes al accidente, se ha venido determinando mediante la aplicación de los factores correctores deducidos del seguimiento real de una muestra representativa de heridos hospitalizados. Estos factores de corrección se aplicaron por primera vez en el año 1993, y fueron revisados en dos ocasiones, en el año 1996 y en el año 2000 y se han venido utilizando hasta el año 2010.

A partir del año 2011 el método de cómputo se realiza en dos fases:

En una primera fase se realiza la unión de los registros de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico con el Registro de Defunciones del INE, de forma que se buscan en este último registro los heridos hospitalizados que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan información identificativa que permita realizar la búsqueda. Aquellos heridos hospitalizados que aparecen como fallecidos en el Registro de Defunciones son considerados fallecidos por accidente de tráfico siempre que la fecha de fallecimiento esté dentro del intervalo de 30 días.

En una segunda fase, se calcula el factor de corrección a aplicar a los heridos hospitalizados que no tenían suficiente información identificativa para realizar la búsqueda en el Registro de Defunciones del INE. El cálculo del factor se basa en los datos obtenidos en la fase anterior y es el siguiente:

$$\text{Factor de corrección} = x = \frac{\text{nº de registros cruzados(solo heridos graves)}}{\text{nº de registros del primer estrato(solo heridos graves)}}$$

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos hospitalizados tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 ha pasado a ser del 80%, en 2013 del 76% y en 2014 del 96%. En este último año 2014 los factores correctores se han aplicado a los 438 casos de heridos hospitalizados sin identificación correspondientes a la comunidad autónoma del País Vasco y al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

Metodología utilizada para la obtención de altas hospitalarias por tráfico y MAIS 3+

Para la identificación de las altas hospitalarias por tráfico del Conjunto Mínimo Básico de Datos del año 2013 se ha introducido una nueva metodología de ámbito europeo con el fin de homogeneizar criterios y cuyos resultados permitan la comparación entre los diferentes estados de la UE. Hasta 2012 solo se utilizaban las lesiones traumáticas en el diagnóstico principal para identificar a los hospitalizados por tráfico. En el nuevo procedimiento se tienen en cuenta todas las lesiones traumáticas en cualquier diagnóstico.

En relación al cálculo de los MAIS se han considerado todos los diagnósticos en lugar del diagnóstico principal y se ha utilizado un programa de conversión de los códigos CIE a AIS facilitado por la Comisión Europea y cuya versión está más actualizada

En ambos casos se han obtenido las series retrospectivas desde el año 2000.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. España, 2009, 2013, 2014, 2020	15
Tabla 2.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en 2014. Diferencia porcentual con el año anterior: España, 2014	18
Tabla 3.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2014	19
Tabla 4.	España, 2005-2014	23
Tabla 5.	Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años España, 2005-2014	25
Tabla 6.	Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2014	26
Tabla 7.	Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2014	26
Tabla 8.	Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso de conducción. España, 2005-2014	27
Tabla 9.	Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir: España, (2005-2014)	27
Tabla 10.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2014	31
Tabla 11.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2014	31
Tabla 12.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2005-2014	37
Tabla 13.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014	38
Tabla 14.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2005-2014	39
Tabla 15.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2005-2014	39
Tabla 16.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2005-2014	39
Tabla 17.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2005-2014	40
Tabla 18.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014	40
Tabla 19.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014	41
Tabla 20.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014	41
Tabla 21.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2005-2014	41
Tabla 22.	Puntos Negros, accidentes con víctimas, fallecidos (24 horas) y heridos en esos puntos. 2013-2014	42
Tabla 23.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2005-2014	44
Tabla 24.	Evolución de los accidentes con víctimas en travesías. España, 2005-2014	44

Tabla 25.	Evolución de los accidentes con víctimas en el resto de vías urbanas. España, 2005-2014.....	44
Tabla 26.	Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2014.....	45
Tabla 27.	Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2005-2014.....	45
Tabla 28.	Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2005-2014.....	46
Tabla 29.	Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2005-2014.....	46
Tabla 30.	Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2005-2014.....	47
Tabla 31.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2005-2014.....	48
Tabla 32.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2005-2014.....	49
Tabla 33.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2005-2014.....	50
Tabla 34.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2005-2014.....	51
Tabla 35.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2005-2014.....	52
Tabla 36.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2005-2014.....	53
Tabla 37.	Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014.....	55
Tabla 38.	Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014.....	56
Tabla 39.	Fallecidos en vías interurbanas y urbanas, año 2014. Tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos – km en vías interurbanas. España, 2013.....	58
Tabla 40.	Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2010-2014.....	59
Tabla 41.	Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014.....	61
Tabla 42.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2014.....	62
Tabla 43.	Evolución de los fallecidos por meses. España, 2005-2014.....	63
Tabla 44.	Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2014.....	66
Tabla 45.	Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2014.....	66
Tabla 46.	Fallecimientos por accidente, según días de la semana. España, 2005-2014.....	67
Tabla 47.	Fallecimientos, por días de la semana, vías interurbanas. España, 2005-2014.....	68
Tabla 48.	Fallecimientos, por días de la semana, vías urbanas. España, 2005-2014.....	68
Tabla 49.	Fallecimientos, por tramos horarios. España, 2005-2014.....	68
Tabla 50.	Fallecidos, heridos y letalidad, por tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2014.....	69
Tabla 51.	Fallecidos, heridos y letalidad, por tramos horarios y días de la semana, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2014.....	69
Tabla 52.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad, vías interurbanas y urbanas. España, 2014.....	70
Tabla 53.	Lesividad de los peatones según luminosidad, vías interurbanas y urbanas. España, 2014.....	70

Tabla 54.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014.....	71
Tabla 55.	Fallecidos por tipología del accidente vías interurbanas. España, 2005-2014.....	73
Tabla 56.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente vías interurbanas. España, 2005-2014.....	73
Tabla 57.	Fallecidos por tipología del accidente, vías urbanas. España, 2005-2014.....	74
Tabla 58.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente, vías urbanas. España, 2005-2014.....	74
Tabla 59.	Víctimas mortales y heridos por sexos. España, 2014.....	76
Tabla 60.	Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2014.....	78
Tabla 61.	Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2014...	79
Tabla 62.	Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2005-2014.....	80
Tabla 63.	Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2005-2014.....	81
Tabla 64.	Fallecidos por grupos de edad. España, 2014.....	84
Tabla 65.	Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2005-2014.....	85
Tabla 66.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005-2014.....	86
Tabla 67.	Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2005-2014.....	87
Tabla 68.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005-2014.....	88
Tabla 69.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2014.....	89
Tabla 70.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2014.....	90
Tabla 71.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2014.....	90
Tabla 72.	Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2014.....	91
Tabla 73.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2014.....	91
Tabla 74.	Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2014.....	91
Tabla 75.	Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2014.....	92
Tabla 76.	Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2014.....	92
Tabla 77.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2005-2014.....	93
Tabla 78.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2005-2014.....	93
Tabla 79.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2005-2014.....	93
Tabla 80.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas; España, 2005-2014.....	94
Tabla 81.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2014.....	94
Tabla 82.	Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2014.....	95

Tabla 83.	Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (18 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2014.....	95
Tabla 84.	Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (18 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2014	95
Tabla 85.	Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población. España, 2014	96
Tabla 86.	Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014	97
Tabla 87.	Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014	97
Tabla 88.	Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014	98
Tabla 89.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014	99
Tabla 90.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014.....	100
Tabla 91.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014.....	100
Tabla 92.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014.....	100
Tabla 93.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2014.....	101
Tabla 94.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2014.....	101
Tabla 95.	Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2014	102
Tabla 96.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2014	102
Tabla 97.	Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de mortalidad. España, 2014.....	103
Tabla 98.	Distribución por edad de los accidentes en mayores, subgrupos de edad de 65 a 74 años, 75 a 84 años y de 85 años y más. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de mortalidad, según sexo. España, 2014	104
Tabla 99.	Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2014.....	105
Tabla 100.	Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014	108
Tabla 101.	Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014	108
Tabla 102.	Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014.....	108
Tabla 103.	Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2014.....	109
Tabla 104.	Evolución de los fallecidos de 65 y más años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005-2014	109
Tabla 105.	Evolución de los fallecidos de 65 y más años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005-2014.....	110

Tabla 106.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 y más años por grupos de edad.Vías interurbanas. España, 2005-2014.....	110
Tabla 107.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 y más años por grupos de edad.Vías urbanas. España, 2005-2014.....	110
Tabla 108.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados, según lugar del accidente. España, 2014	111
Tabla 109.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados por sexos. España, 2014.....	111
Tabla 110.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados por grupos de edad. España, 2014	111
Tabla 111.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2014	112
Tabla 112.	Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2014.....	112
Tabla 113.	Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2005-2014.....	114
Tabla 114.	Evolución de los conductores fallecidos.Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014.....	115
Tabla 115.	Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	115
Tabla 116.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados e índice de letalidad según vías interurbanas y urbanas. España, 2014	116
Tabla 117.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados e índice de letalidad por sexos en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	116
Tabla 118.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupos de edad:Vías Interurbanas. España, 2014.....	117
Tabla 119.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupos de edad:Vías Urbanas. España, 2014.....	117
Tabla 120.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014.....	118
Tabla 121.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014.....	118
Tabla 122.	Evolución de los peatones heridos hospitalizados.Vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	119
Tabla 123.	Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). España, 2005-2014	121
Tabla 124.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2005-2014	122
Tabla 125.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2005-2014.....	124
Tabla 126.	Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2014.....	129
Tabla 127.	Víctimas mortales y heridos según sexo en bicicletas. España, 2014.....	129
Tabla 128.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en bicicletas. España, 2014	129
Tabla 129.	Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	130

Tabla 130.	Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	130
Tabla 131.	Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	130
Tabla 132.	Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	131
Tabla 133.	Víctimas mortales y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2014	131
Tabla 134.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en ciclomotores. España, 2014	131
Tabla 135.	Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	132
Tabla 136.	Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	132
Tabla 137.	Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	132
Tabla 138.	Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	133
Tabla 139.	Víctimas mortales y heridos según sexo en motocicletas. España, 2014	133
Tabla 140.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en motocicletas. España, 2014	133
Tabla 141.	Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	134
Tabla 142.	Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	134
Tabla 143.	Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	135
Tabla 144.	Víctimas mortales y heridos según sexo en turismos. España, 2014	135
Tabla 145.	Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en turismos. España, 2014	135
Tabla 146.	Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	136
Tabla 147.	Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	136
Tabla 148.	Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	136
Tabla 149.	Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	137
Tabla 150.	Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	137
Tabla 151.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	137
Tabla 152.	Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	138
Tabla 153.	Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	138
Tabla 154.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	138

Tabla 155.	Evolución de los fallecidos en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	139
Tabla 156.	Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	139
Tabla 157.	Accidentes de tráfico con víctimas con autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	139
Tabla 158.	Evolución de los fallecidos en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	140
Tabla 159.	Evolución de los heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	140
Tabla 160.	Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos ligeros. España, 2012	144
Tabla 161.	Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos a dos ruedas a motor. España, 2012	145
Tabla 162.	Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos pesados. España, 2012	145
Tabla 163.	Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. España, 2014	149
Tabla 164.	Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. España, 2014	149
Tabla 165.	Infractores e infractores reincidentes implicados en accidentes con víctimas. España, 2014	150
Tabla 166.	Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2007-2014	151
Tabla 167.	Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2007-2014	151
Tabla 168.	Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. España, 2005, 2013, 2014	152
Tabla 169.	Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2009-2014	153
Tabla 170.	Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2009-2014	153
Tabla 171.	Fallecidos y heridos hospitalizados en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2009-2014	154
Tabla 172.	Encuesta sobre el uso del cinturón en conductores y acompañantes. 2005-2012	155
Tabla 173.	Encuesta sobre el uso del cinturón por tipo de vía y tamaño de municipio. 2009-2012	156
Tabla 174.	Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas. 2012	158
Tabla 175.	Encuesta sobre el uso del casco en motocicletas y ciclomotores en vías urbanas e interurbanas por tamaño del municipio. 2010-2012	159
Tabla 176.	Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2014	160
Tabla 177.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2014	163
Tabla 178.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas. España, 2014	165

Tabla 179.	Comparación de los fallecidos en 2001, 2010, 2013 y 2014 en los países de la Unión Europea.....	169
Tabla 180.	Defunciones por causas (lista reducida) y edad. España, 2013.....	174
Tabla 181.	Tasas de fallecidos por causas (lista reducida) y edad. Tasas por 100.000 habitantes. España, 2013.....	175
Tabla 182.	Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%) (Detalle de los accidentes de tráfico) por grupos de edad. España, 2013.....	176
Tabla 183.	Comparación del total y del número medio de Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) según causa de muerte y según sexo. España, 2013.....	178
Tabla 184.	Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por grupos de edad. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2013.....	180
Tabla 185.	Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por sexo. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2013.....	180
Tabla 186.	Evolución de las altas hospitalarias y los fallecidos por accidentes de tráfico. España, 2000-2013.....	180
Tabla 187.	Fallecidos por accidente en hospitales. España, 2000-2013.....	181
Tabla 188.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2013 (19.854 altas y 49.224 lesiones).....	183
Tabla 189.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2013 (19.854 altas y 49.224 lesiones).....	183
Tabla 190.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2013 (402 altas y 2.013 lesiones).....	184
Tabla 191.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2013 (402 altas y 2.013 lesiones).....	184
Tabla 192.	Proporción de heridos graves (MAIS 3+) en relación al resto de heridos no fallecidos por grupos de edad. España, 2013.....	188
Tabla 193.	Proporción de heridos graves (MAIS 3+) en relación al resto de heridos no fallecidos por sexo. España, 2013.....	188
Tabla 194.	Distribución por edad de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2013.....	189
Tabla 195.	Distribución por sexo de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2013.....	189
Tabla 196.	Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2014.....	196
Tabla 197.	Relación de puntos negros. España, 2014.....	197
Tabla 198.	Porcentaje de población en municipios donde se ha registrado al menos un accidente con víctimas sobre el total de población de esa provincia (restringido a municipios con más de 10.000 habitantes). España, 2005-2014.....	213
Tabla 199.	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2014.....	214

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2014.....	21
Figura 2.	Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2014.....	22
Figura 3.	Evolución de la letalidad (nº de fallecidos/ nº de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2014	23
Figura 4.	Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2014	25
Figura 5.	Distribución porcentual del parque de automóviles menor de 25 años sin ciclomotores por año de matriculación. España, 2014.....	27
Figura 6.	Censo de conductores por 1.000 habitantes. España, 2005-2014	28
Figura 7.	Censo de conductores y población por sexos. España, 2005	29
Figura 8.	Porcentaje de conductores por población y sexos. España, 2014	29
Figura 9.	Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2008-2014.....	30
Figura 10.	Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2005-2014.....	32
Figura 11.	Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2014.....	33
Figura 12.	Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2014.....	33
Figura 13.	Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh-km. Año 2014.....	33
Figura 14.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2014.....	35
Figura 15.	Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2005-2014	36
Figura 16.	Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2005-2014	37
Figura 17.	Distribución del número de accidentes con víctimas y de fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2014	38
Figura 18.	Mapa de puntos negros.....	43
Figura 19.	Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España, diferencias 2014-2013.....	54
Figura 20.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2014.....	57
Figura 21.	Tasa de fallecidos por cien millones de vehículo-kilómetro. España, 2013*.....	60
Figura 22.	Letalidad por meses. España, 2014.....	64
Figura 23.	Promedio diario de víctimas mortales. España, 2014.....	65
Figura 24.	Letalidad por accidente, según días de la semana. España, 2014.....	67
Figura 25.	Tipología del accidente. España, 2014.....	72
Figura 26.	Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2014	72
Figura 27.	Letalidad por sexos. España, 2014.....	77
Figura 28.	Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2005-2014.....	80
Figura 29.	Evolución de la tasa de fallecidos por sexos, tasas por millón de población. España, 2005-2014	81
Figura 30.	Evolución de los heridos hospitalizados por sexos. España, 2005-2014.....	82
Figura 31.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por sexos, tasas por millón de población. España, (2005-2014)	82
Figura 32.	Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2014	85

Figura 33.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005, 2013 y 2014.....	87
Figura 34.	Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2014.....	88
Figura 35.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2005, 2013 y 2014.....	89
Figura 36.	Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2014.....	96
Figura 37.	Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2014.....	98
Figura 38.	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. España, 2014.....	99
Figura 39.	Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2014.....	103
Figura 40.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2014.....	106
Figura 41.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2014.....	106
Figura 42.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2014.....	107
Figura 43.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2014.....	107
Figura 44.	Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2014.....	113
Figura 45.	Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos graves por mil conductores censados. España, 2014.....	114
Figura 46.	Número de peatones fallecidos por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2005, 2013 y 2014.....	119
Figura 47.	Número de peatones fallecidos por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2005, 2013 y 2014.....	120
Figura 48.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014.....	123
Figura 49.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014.....	123
Figura 50.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014.....	125
Figura 51.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014.....	125
Figura 52.	Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2014.....	126
Figura 53.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2014.....	127
Figura 54.	Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2014.....	128
Figura 55.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2014.....	140
Figura 56.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2014.....	141
Figura 57.	Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2005-2014.....	144

Figura 58.	Prevalencia de consumo de drogas en conductores españoles (%). Estudios 2008-2009 y 2013. Prueba de cribado o indiciaria (Fuente: DGT).....	147
Figura 59.	Evolución de la prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas en conductores españoles. España, 2004-2014 (%). Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.....	148
Figura 60.	Tasa de fallecidos por 100.000 turistas. España, 2014.....	161
Figura 61.	Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turistas. España, 2014.....	161
Figura 62.	Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2014.....	162
Figura 63.	Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2014.....	163
Figura 64.	Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2014.....	164
Figura 65.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2001, 2014.....	168
Figura 66.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2014.....	168
Figura 67.	Pirámides lesionales: fuentes sanitarias y fuentes DGT.....	172
Figura 68.	Evolución de las altas hospitalarias por accidentes de tráfico. España, 2004-2013.....	181
Figura 69.	Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en heridos. España, 2013 (49.956 lesiones).....	185
Figura 70.	Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos. España, 2013 (2.089 lesiones).....	185
Figura 71.	Distribución porcentual por localización de las lesiones en heridos y en fallecidos (Matriz de Barell). España, 2013 (49.956 lesiones en heridos y 2.089 lesiones en fallecidos).....	186
Figura 72.	Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2000-2013.....	190
Figura 73.	Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), altas hospitalarias y heridos hospitalizados de los registros policiales. España, 2000-2013.....	190
Figura 74.	Evolución de las tasas de altas hospitalarias, de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+) y fallecidos por 100.000 habitantes. España, 2000-2013.....	191



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid