

Datos de accidentalidad 2015

Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial en España



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

Edita: Dirección General de Tráfico

NIPO: 128-17-018-4

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 2015
- 17** 1. Los accidentes de tráfico con víctimas en 2015
- 21** 2. La evolución
- Evolución desde 1960 a 2015
 - Evolución de los principales indicadores 2006-2015
 - Datos Generales
 - Parque de automóviles
 - Antigüedad del parque automóvil (excluidos los ciclomotores)
 - Red viaria
 - Volumen de Tráfico
- 35** 3. El lugar del accidente con víctimas
- Las vías Interurbanas
 - Las vías urbanas
 - Datos municipales
 - Las comunidades autónomas y las provincias
- 61** 4. El componente temporal de los accidentes con víctimas
- Los meses
 - Los días de la semana
 - Las horas del día
 - La luminosidad
- 69** 5. El tipo de accidente con víctimas
- 73** 6. Las víctimas
- El sexo y la edad
 - Los niños
 - Los jóvenes
 - Las personas mayores
 - Los conductores
 - Los peatones

- 119** 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
- 141** 8. Otros factores concurrentes
- La velocidad
 - El alcohol y las drogas.
 - Consumo de sustancias en la población española
 - Prevalencia de consumo de sustancias en conductores
 - Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico
 - 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
 - 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
- 163** 9. El contexto europeo
- Situación de España
 - La evolución
- 167** II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD
- 167** 1. Pirámide de las lesiones relacionadas con el tráfico
- 169** 2. Mortalidad por lesiones relacionadas con el tráfico y otras causas
- 173** 3. Años potenciales de vida perdidos (APVP)
- 175** 4. Lesiones relacionadas con el tráfico
- Morbilidad hospitalaria
 - Matriz de Barell
- 183** 5. Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)
- 189** 6. El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

193 ANEXOS

193 Anexo I. Cobertura de la información en vías urbanas

199 Anexo II. 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+

205 Índice de tablas

213 Índice de figuras

Presentación

Se presenta la 13.^a edición de «Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial» que comenzó su publicación en el año 2003. El objetivo fundamental de esta publicación es dar a conocer cuál es la situación de nuestro país en relación a la seguridad vial, cómo ha venido siendo la evolución de la misma, cuáles han sido los factores que determinan la accidentabilidad y cuáles son las consecuencias de los accidentes. Todo ello encaminado a facilitar la toma de decisiones y lograr el objetivo de cero fallecidos y cero lesionados por accidentes de tráfico.

En estos últimos años se han ido incorporando, de manera paulatina, nuevos instrumentos de difusión de la información. Entre estos instrumentos cabe destacar «El Portal Estadístico», que incluye las colecciones más importantes y consolidadas de datos de la Dirección General de Tráfico y permite, tanto a investigadores como a profesionales interesados en la seguridad vial, acceder a información detallada sobre accidentabilidad, vehículos y conductores.

En este informe del año 2015 se sigue observando la estabilización de las cifras de fallecidos por accidentes de tráfico, situación que ya se puso de manifestó en el año 2014, año en el que se quebró la tendencia descendente que se venía observando desde el año 2004. Esta situación no ha sido un hecho exclusivo de nuestro país, Italia (con un aumento del 1% al comparar el año 2015 con el año 2014), Francia (del 2%), Alemania y Reino Unido (con un aumento del 3%) y Países Bajos (con un aumento del 9%), al igual que la mayoría de los países de la Unión Europea, han roto su tendencia descendente. Ello es sin lugar a dudas un motivo de reflexión, el aumento de la movilidad, el envejecimiento del parque, la velocidad inadecuada, la conducción bajo los efectos del alcohol y/o de las drogas, y las distracciones por el uso de móviles, son factores que están incidiendo en la accidentabilidad y que deben ser abordados con políticas de intervención.

A pesar de todo ello España continúa presentando una cifras de accidentalidad por debajo de la media Europea, y sigue encontrándose entre los países que, tienen una de las mejores situaciones respecto a la accidentalidad por tráfico. En 2015, España ha sido el sexto país con menor número de fallecidos por población

En la elaboración de este informe se ha seguido contando con la colaboración estrecha de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de vigilancia del tráfico: País Vasco, Cataluña y Comunidad Foral de Navarra, 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. La Dirección General de Tráfico agradece a todas estas instituciones su colaboración y las facilidades que han dado para contar con la información disponible que tenían consolidada.

También la DGT agradece a todas las personas que hacen posible la elaboración de este informe y especialmente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a los técnicos de las Jefaturas Provinciales y todos los profesionales implicados en el mismo.

Dirección General de Tráfico

Resumen ejecutivo

Durante el año 2015, las diferentes policías notificaron 97.756 **accidentes con víctimas**. Estos accidentes ocasionaron 1.689 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 9.495 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 124.960 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 (-1%) y un aumento en los accidentes con víctimas y en el número de heridos no hospitalizados (7%).

El parque de automóviles ha crecido en casi 2 millones en el último decenio en todas las categorías de vehículos, y los turismos representan el 68% del mismo. En el año 2015 se observa un crecimiento del parque en relación al año anterior. La mayor subida en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 326.037 vehículos, lo que ha supuesto en términos porcentuales un aumento del 1%. También han aumentado las motocicletas, 107.298 unidades más que el año anterior (un 4% más), el resto de categorías ha descendido. La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,3 años de los tractores industriales y los 11,7 de los camiones y furgonetas, siendo la antigüedad media para los turismos de 10,4 años y de 9,4 para las motocicletas.

El censo de conductores en el año 2015 con respecto al año anterior ha aumentado un 1%, siendo la tasa de conductores por 1.000 habitantes con edad habilitada para conducir de 669. Se sigue observando un envejecimiento paulatino de la población con permiso de conducir, que avanza en paralelo al envejecimiento de la población, el 14% 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 14% en el año 2015.

Respecto a **los fallecidos**, destacar que el 76% eran varones, el 58% tenían 45 años de edad o más, el 41% 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 22% peatones. El 76% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedieron en días laborables y, en un 65% de éstos, el accidente fue entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde. El 31% de las víctimas mortales fallecieron en un accidente por una salida de la vía. En 2015, 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 superándose esa cifra en los meses de mayo, julio, agosto, setiembre, noviembre y diciembre. En las vías interurbanas la media fue de 3,4 fallecidos y 1,2 en vías urbanas, cifras idénticas a las observadas en el año 2014.

En el año 2015 ha fallecido 1 persona más que en el año anterior, lo que no supone ningún incremento en el porcentaje de fallecidos en relación al año 2014. Es importante señalar que las variaciones no han sido homogéneas, han descendido los fallecidos pasajeros en un 11%, un 4% los usuarios de turismos, y un 5% los

usuarios de vehículos de mercancías. Han aumentado los fallecidos peatones un 9% y los usuarios de motocicleta un 15%, también ha aumentado los fallecidos usuarios de ciclomotores, falleciendo 3 personas más que el año anterior. Este año han fallecido 17 personas menos en bicicleta y 24 usuarios menos de autobuses al comparar con el año anterior. Por edades, disminuyen en todos los grupos con la excepción del grupo de edad de 15 a 24 que aumenta un 10%, de 25 a 34 que aumenta un 12%, de 65 a 74 que aumenta un 7% y de 75 a 84 que aumenta un 12% al comparar con el año anterior.

Según **el lugar del accidente**, en el año 2015 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 9 comunidades autónomas: Andalucía, Aragón, Principado de Asturias, Extremadura, Galicia, Comunidad de Madrid, Región de Murcia, Comunidad Foral de Navarra y Comunidad Valenciana, en Castilla la Mancha, no se ha producido ningún cambio y en 8 el número de víctimas mortales ha aumentado: Illes Balears, Canarias, Cantabria, Galicia, Castilla León, Cataluña, La Rioja y País Vasco. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla no han tenido cinco víctimas mortales, y no tuvieron víctimas mortales el año anterior.

El 26% de los fallecidos se produjeron en vías urbanas, igual que en el año anterior. Por tamaño del municipio se observa que el 29% de los fallecidos se producen en municipios con una población entre 100.001 y 500.000 habitantes, el 14% en los dos municipios con más de 1.000.000 de habitantes y el 39% en municipios menores de 60.001 habitantes.

En 2015 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 52 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 30% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 34% como usuarios de motocicleta o ciclomotor y el 21% 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 2015, el número total de heridos hospitalizados ha descendido un 1%, la excepción han sido los grupos de edad de 0 a 14 que ha aumentado un 1%, de 25 a 34 años que aumentó un 3%, de 55 a 64 que aumentó el 5%, de 75 a 84 con una aumento del 4% y los de 85 y más años que aumentaron el 11%.

Los **heridos no hospitalizados** han aumentado un 7% respecto al año anterior, ocasionándose el 62% en el ámbito urbano. Los heridos no hospitalizados aumentaron un 13% en zona urbana y descendieron un 1% en interurbana.

En el año 2015 fallecieron 25 **niños** de 0 a 14 años por accidente de tráfico, hubo 12 fallecidos menos que el año 2014. En vías interurbanas fallecieron 19 niños y 6 en vías urbanas. De los 25 fallecidos, 17 eran pasajeros y 8 peatones. En los 17 niños que fallecieron como pasajeros, el accidente ocurrió en una vía interurbana, también en estas vías fallecieron 2 niños peatones. El resto de niños peatones fallecieron en vías urbanas (6 niños).

En este año se hospitalizaron a 355 niños por un accidente de tráfico, cifra superior a la observada el año anterior; 351 niños hospitalizados. Del total de niños hospitalizados el 63% tuvo el accidente en vía urbana y el 58% era un peatón.

En relación al uso de sistemas de retención infantil, en niños menores de 12 años que viajaban en turismos y furgonetas, 4 de los 13 niños fallecidos no los utilizaban, ni tampoco los usaban 8 de los 74 heridos hospitalizados, ni 84 de los 2.955 heridos no hospitalizados.

En el 2015 han fallecido 28 personas, **mayores** de 64 años, más que el año anterior. Los mayores se vieron implicados en 11.188 accidentes, en los que fallecieron 505 de ellos, 1.593 resultaron heridos hospitalizados

y 10.605 heridos no hospitalizados. Las personas mayores han contribuido porcentualmente al 11% de los accidentes con víctimas, siendo el 30% de los fallecidos, el 17% 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 40% de los fallecidos eran conductores, el 41% peatones y el 19% pasajeros.

Los **peatones** se vieron implicados en 13.569 accidentes en los que fallecieron 367 personas (31 fallecidos más que el año anterior, el 9%) y resultaron heridos graves 1.999 (5% más que el año anterior) y heridos no hospitalizados 12.156 (14% más que el año anterior). Los peatones son los usuarios más vulnerables, estando implicados en el 14% de accidentes con víctimas pero suponen el 22% del total de fallecidos. La mayoría de los peatones fallecidos se ocasionan en vías urbanas, 67% (247 fallecidos) y este mismo patrón de predominio de la accidentabilidad en vía urbana se mantiene y aumenta en el caso de los heridos hospitalizados (el 88% son en vías urbanas) y en los heridos no hospitalizados (96% en vías urbanas).

Los varones han supuesto el 58% de los peatones fallecidos, mientras que las mujeres fueron el 52% de los heridos hospitalizados y el 54% de los no hospitalizados.

En el año 2015, fallecieron 120 peatones en vías interurbanas y el 31% tenían menos de 45 años y el 20% eran mayores de 70 años. En vías urbanas fallecieron 247 peatones en vías urbanas y el 15% eran menores de 45 años y el 48% tenían más de 70 años.

Los **usuarios de bicicletas** se vieron implicados en 7.186 accidentes en los que fallecieron 58 ciclistas (17 fallecidos menos que el año anterior) y resultaron heridos hospitalizados 652 (3% menos que el año anterior) y 6.273 no hospitalizados (7% más que el año anterior). 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 ocurrió en vías interurbanas, 48 fallecieron en este tipo de vías.

Los varones son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas: 56 de los 58 fallecidos en bicicleta eran varones, como lo eran el 86% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2015, el grupo de edad de 35 a 44 años es el que presenta las cifras más elevadas de víctimas mortales en bicicleta (12 fallecidos), seguidas del grupo de 55 a 64 años (11 fallecidos). En el caso de los heridos hospitalizados, fue el grupo de edad de 35 a 44 años (el 19%) y el de 45 a 54 años (17%), los grupos que contribuyeron al mayor número de heridos hospitalizados.

Respecto del análisis de los **factores que inciden en la seguridad**, cabe destacar que la **velocidad** inadecuada estuvo presente en el 9% de los accidentes con víctimas y que este porcentaje se eleva al 16% 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 20% de los accidentes.

En el año 2015 el total de denuncias de la DGT fue de 4.826.246. De estas, el 68% estaban vinculadas a la velocidad. 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 43% de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo alcohol en el 29,3% de los casos, drogas de comercio ilegal en el 13,6% y psicofármacos en el 11,4%, según el informe del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Este informe también determina que el 46,4% de los peatones presentaron resultados positivos a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol.

En cuanto a los resultados de las pruebas realizadas a los conductores implicados en accidentes con víctimas en las vías interurbanas, se observa que el 9% de los heridos hospitalizados fueron positivos al alcohol, el 7% de los heridos no hospitalizados y el 4% de los implicados que no necesitaron atención sanitaria.

La **distracción** aparece como un factor concurrente en un 29% de los accidentes con víctimas, siendo esta proporción del 36% en las vías interurbanas y 25% en las urbanas. Uno de los motivos que produce la distracción es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2015 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formuló 94.986 denuncias por utilización del teléfono móvil, un 18% menos que en el año 2014.

Las **infracciones**, en el año 2015, al menos el 45% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción, un 1% más que el observado el año anterior. En vía urbana, este porcentaje fue del 37%, un 19% menor que el año anterior.

El **cinturón de seguridad y el casco**. El 22% de los fallecidos y el 10% de los heridos hospitalizados usuarios de turismo y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad en las vías interurbanas y tampoco lo utilizaban 19 fallecidos de los 70 que murieron en vías urbanas y 14% de los heridos hospitalizados en estas vías.

Los usuarios de motocicleta fallecidos en vías interurbanas no utilizaban el casco en el 5% de los casos y el 1% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas 8 de 82 fallecidos no usaban casco, y tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados. En cuanto al casco y ciclomotor, 4 de 28 fallecidos no usaban casco en vías interurbanas y 3 de 28 fallecidos en vías urbanas.

En el año 2015 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 2014, el riesgo de fallecer o resultar herido hospitalizado se incrementa con la antigüedad del vehículo.

Los **años potenciales de vida perdidos por accidente** de tráfico (APVP). En el año 2014, los accidentes de tráfico ocasionaron una pérdida de 41.578 años (APVP) en los hombres y 10.480 años en las mujeres. En relación con el año anterior se observa un aumento del 0,5% en los varones y una disminución del 5% en las mujeres. Teniendo en consideración el valor medio de este indicador, se observa que los accidentes de tráfico son la tercera causa de fallecimiento prematuro en los varones (la pérdida media de años es de 32,8) y la cuarta causa de fallecimiento prematuro en las mujeres, con una pérdida media de años de 30.

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 2015, según fuentes policiales, por cada fallecido hubo 6 heridos hospitalizados y 74 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 2014, indican que por cada fallecido por lesiones resultantes de un accidente de tráfico, hubo al menos 11 personas que requirieron ingreso hospitalario y 282 que requirieron asistencia en urgencias o ambulatoria, sin ingreso hospitalario.

Los **costes directos e indirectos** asociados con estos accidentes y el resultado de los mismos, fallecidos o heridos, se estiman en el año 2015 en unos 5.087 millones de euros, pero si se exploran otros sistemas de información estos podrían ser de 9.251 millones, lo que supondría el 1% del Producto Interior Bruto de España para el año 2015.

En el año 2014 se dieron de **alta en los hospitales** españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 19.507 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Estas perso-

nas presentaron un total de 50.521 lesiones, lo que supone una media de 2,6 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 19.118, con 48.579 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 (389 en el año 2014), 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 18%. 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 54%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran también una frecuencia muy elevada, el 30%, 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 19% fueron lesiones cerebrales, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción fue del 9%.

Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+). El acuerdo de la Unión Europea, para homogenizar 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 2014 en base a la definición, MAIS 3+, fue de 6.343, un 4% menor que el año anterior. Por edades, los mayores de 85 han presentado lesiones más graves, el 51% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 43% 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

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, 2015, y en el año inmediatamente anterior, 2014.

Tabla I. Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. España, 2009, 2014, 2015, 2020

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2014	Cifra 2015	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% ¹	13.923	9.574	9.495	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil ²	12	2	5	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	360	353	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	213	200	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	310	306	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,6	1,2	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	71	61	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473	2.870	2.928	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	277	285	364
11. 30% menos de fallecidos <i>in itinere</i>	170	99	101	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%	No disponible. Estudio bienal	1,7%	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% (autopista) 6,9% (autovía) 15,8% (conv. 90) 16,4% (conv. 100)	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autopista) 3,5% (autovía) 7,9% (conv. 90) 8,2% (conv. 100)

¹ 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.

² Niños de menos de 12 años.

I. LAS CIFRAS DEL 2015

1

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2015

El número de accidentes de tráfico con víctimas ha aumentado un 7% en el año 2015, al comparar con el año anterior. Este es el tercer año consecutivo en el que se observa un incremento en el número de accidentes con víctimas. Este hecho está en parte relacionado con la mejora del nivel de notificación de los accidentes ocurridos en vías urbanas, y especialmente de aquellos accidentes de menor gravedad en los que no hay personas fallecidas u hospitalizadas. En este sentido, se puede observar que, mientras el número de accidentes notificados en vías interurbanas ha disminuido un 2% desde 2012, el correspondiente a vías urbanas ha aumentado un 32%, fruto de esa mejora en la notificación de accidentes ya mencionada.

Respecto a las víctimas de mayor gravedad, ha habido 1 fallecido más que en el año anterior y 79 heridos hospitalizados menos, lo que ha supuesto un descenso del 1%. En vías interurbanas, se ha producido un fallecido más, mientras que el número de heridos hospitalizados se ha reducido en un 2%. Por su parte, en vías urbanas se ha producido el mismo número de fallecidos que en 2014 y 11 heridos hospitalizados más.

Analizando con más detalle la distribución del número de fallecidos, hay ciertos aspectos destacables. En primer lugar, una evolución diferente en autopistas y autovías —reducción del 4% en el conjunto de estos dos tipos de vías— y en carreteras convencionales —aumento del 1%—. En cuanto al tipo de accidente, se observan las mayores reducciones del número de fallecidos en salidas de vía —5%—, colisiones frontales —7%— y colisiones laterales y frontolaterales —7%—; por su parte, hay aumentos importantes en colisiones traseras y múltiples —17%— y en los accidentes clasificados en la categoría de otros tipos —16%, se incluyen aquí entre otros accidentes las caídas o las colisiones contra obstáculos o elementos de la vía—.

El número de fallecidos también ha evolucionado de manera diferente según el medio de desplazamiento. En concreto, hay aumentos en ciclomotores, con 3 fallecidos más; motocicletas, con un 15% más de fallecidos; y peatones, con un 9% más. Por el contrario, hay reducciones en todos los demás tipos de vehículos; en el caso de los ocupantes de turismos, esta reducción se ha situado en un 4%.

En cuanto a la edad de los fallecidos, se observan aumentos en los fallecidos en los grupos de edad de 15-34 y 65-84 años, y reducciones en los restantes.

La mayoría de accidentes con víctimas y heridos no hospitalizados ocurren en vías urbanas (65% y 62% del total, respectivamente). El mayor número de fallecidos se presentan en carreteras convencionales (57% del total, 78% si restringimos el análisis a las vías interurbanas). El 76% de los acciden-

tes se producen en días laborables, contabilizándose en ellos 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 41% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, como prueba el hecho de que estén implicados en un 14% de accidentes con víctimas pero supongan el 22% del total de fallecidos. En términos de lesividad, les siguen las motocicletas, implicadas en el 25% de los accidentes con el 19% de fallecidos. En relación a la edad, se observa que el 32% de los fallecidos tenían una edad comprendida entre 35 y 54 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 2015. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2015

	2015				Variación ¹ 2015/2014			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	97.756	1.689	9.495	124.960	7%	0%	-1%	7%
Localización								
Interurbana	34.558	1.248	4.744	48.036	-2%	0%	-2%	-1%
Autopista	2.398	75	223	3.694	1%	11	-15%	9%
Autovía	8.431	202	741	12.839	0%	-11%	-2%	1%
Carretera Convencional	23.729	971	3.780	31.503	-3%	1%	-1%	-3%
Urbana	63.198	441	4.751	76.924	12%	0%	0%	13%
Travesía	1.403	41	167	1.752	-3%	-2	-19%	-3%
Calles	61.733	394	4.577	75.090	12%	1%	1%	13%
Autopista/autovía urbana ²	62	6	7	82	-2%	0%	-2%	-1%
Días de la semana								
Laborables	74.389	1.109	6.564	93.632	7%	0%	-1%	7%
Fin de semana	23.367	580	2.931	31.328	6%	1%	-1%	6%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	2.767	209	695	4.158	-5%	-7%	-1%	-7%
Colisión lateral y frontolateral	27.626	190	1.903	36.533	11%	-7%	-3%	12%
Colisión trasera y múltiple	23.966	169	1.007	37.961	7%	17%	-1%	7%
Salida de la vía	15.316	522	1.964	18.211	-5%	-5%	-7%	-5%
Vuelco	2.454	16	164	2.566	3%	-1	-17%	6%
Atropello a peatón ³	13.040	306	1.824	12.596	11%	-1%	2%	13%
Otro tipo	12.587	277	1.938	12.935	11%	16%	8%	11%
Medio de desplazamiento⁴								
Bicicleta	7.186	58	652	6.273	4%	-17	-3%	7%
Ciclomotor	8.187	56	669	7.780	8%	3	5%	6%
Motocicleta	24.228	329	2.599	22.679	12%	15%	1%	14%
Turismo	75.243	693	2.831	66.037	7%	-4%	-5%	3%

	2015				Variación ¹ 2015/2014			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Vehículo de mercancías	15.332	152	551	7.143	3%	-5%	0%	1%
Autobús	2.085	2	49	1.980	7%	-24	-60%	18%
Usuario⁴								
Conductor	76.480	1.048	5.952	78.332	6%	0%	-1%	6%
Pasajero	24.895	274	1.544	34.472	6%	-11%	-7%	5%
Peatón ²	13.569	367	1.999	12.156	13%	9%	5%	14%
Edad⁴								
0-14	5.576	25	355	6.165	10%	-12	1%	10%
15-24	18.832	170	1.308	21.904	8%	10%	-4%	9%
25-34	25.950	236	1.654	27.818	4%	12%	3%	3%
35-44	25.125	271	1.754	25.828	6%	-2%	-1%	6%
45-54	18.724	262	1.578	18.486	8%	-12%	-5%	10%
55-64	11.405	210	1.125	10.927	11%	-3%	5%	11%
65-74	6.469	202	785	6.120	7%	7%	-3%	7%
75-84	4.058	229	604	3.576	9%	12%	4%	10%
85 y más	1.162	74	204	909	11%	-11	11%	13%
Sexo⁴								
Hombre	67.641	1.292	6.645	73.194	7%	0%	0%	7%
Mujer	43.878	395	2.824	51.390	6%	-1%	-3%	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.

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, 2015

	2015				Distribución porcentual 2015			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	97.756	1.689	9.495	124.960	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	34.558	1.248	4.744	48.036	35%	74%	50%	38%
Autopista	2.398	75	223	3.694	2%	4%	2%	3%
Autovía	8.431	202	741	12.839	9%	12%	8%	10%
Carretera Convencional	23.729	971	3.780	31.503	24%	57%	40%	25%
Urbana	63.198	441	4.751	76.924	65%	26%	50%	62%
Travesía	1.403	41	167	1.752	1%	2%	2%	1%
Calles	61.733	394	4.577	75.090	63%	23%	48%	60%
Autopista/autovía urbana ¹	62	6	7	82	0%	0%	0%	0%

	2015				Distribución porcentual 2015			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Días de la semana								
Laborables	74.389	1.109	6.564	93.632	76%	66%	69%	75%
Fin de semana	23.367	580	2.931	31.328	24%	34%	31%	25%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	2.767	209	695	4.158	3%	12%	7%	3%
Colisión lateral y frontolateral	27.626	190	1.903	36.533	28%	11%	20%	29%
Colisión trasera y múltiple	23.966	169	1.007	37.961	25%	10%	11%	30%
Salida de la vía	15.316	522	1.964	18.211	16%	31%	21%	15%
Vuelco	2.454	16	164	2.566	3%	1%	2%	2%
Atropello a peatón ²	13.040	306	1.824	12.596	13%	18%	19%	10%
Otro tipo	12.587	277	1.938	12.935	13%	16%	20%	10%
Medio de desplazamiento ³								
Bicicleta	7.186	58	652	6.273	7%	3%	7%	5%
Ciclomotor	8.187	56	669	7.780	8%	3%	7%	6%
Motocicleta	24.228	329	2.599	22.679	25%	19%	27%	18%
Turismo	75.243	693	2.831	66.037	77%	41%	30%	53%
Vehículo de mercancías	15.332	152	551	7.143	16%	9%	6%	6%
Autobús	2.085	2	49	1.980	2%	0%	1%	2%
Usuario ³								
Conductor	76.480	1.048	5.952	78.332	78%	62%	63%	63%
Pasajero	24.895	274	1.544	34.472	25%	16%	16%	28%
Peatón ²	13.569	367	1.999	12.156	14%	22%	21%	10%
Edad ³								
0-14	5.576	25	355	6.165	6%	1%	4%	5%
15-24	18.832	170	1.308	21.904	19%	10%	14%	18%
25-34	25.950	236	1.654	27.818	27%	14%	17%	22%
35-44	25.125	271	1.754	25.828	26%	16%	18%	21%
45-54	18.724	262	1.578	18.486	19%	16%	17%	15%
55-64	11.405	210	1.125	10.927	12%	12%	12%	9%
65-74	6.469	202	785	6.120	7%	12%	8%	5%
75-84	4.058	229	604	3.576	4%	14%	6%	3%
85 y más	1.162	74	204	909	1%	4%	2%	1%
Sexo ³								
Hombre	67.641	1.292	6.645	73.194	69%	76%	70%	59%
Mujer	43.878	395	2.824	51.390	45%	23%	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.

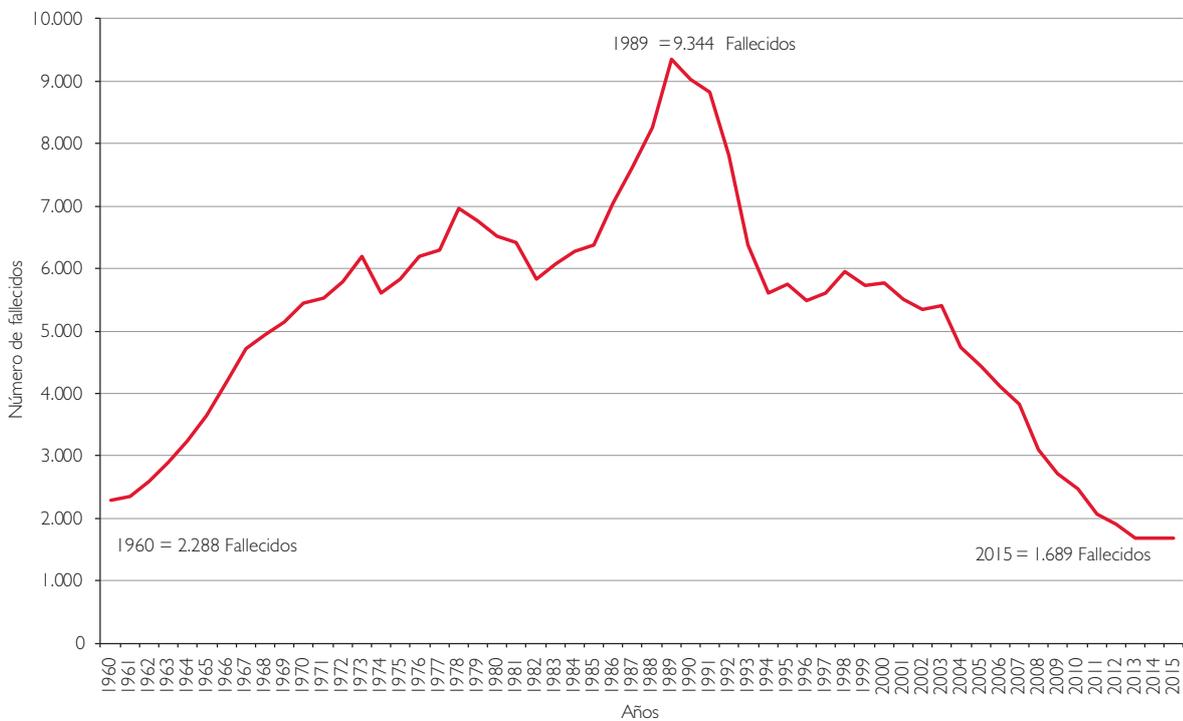
2

La evolución

Evolución desde 1960 a 2015

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, 2015, el número de fallecidos ha sido 1.689, es decir, 1 fallecido más que en 2014.

Figura I. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2015

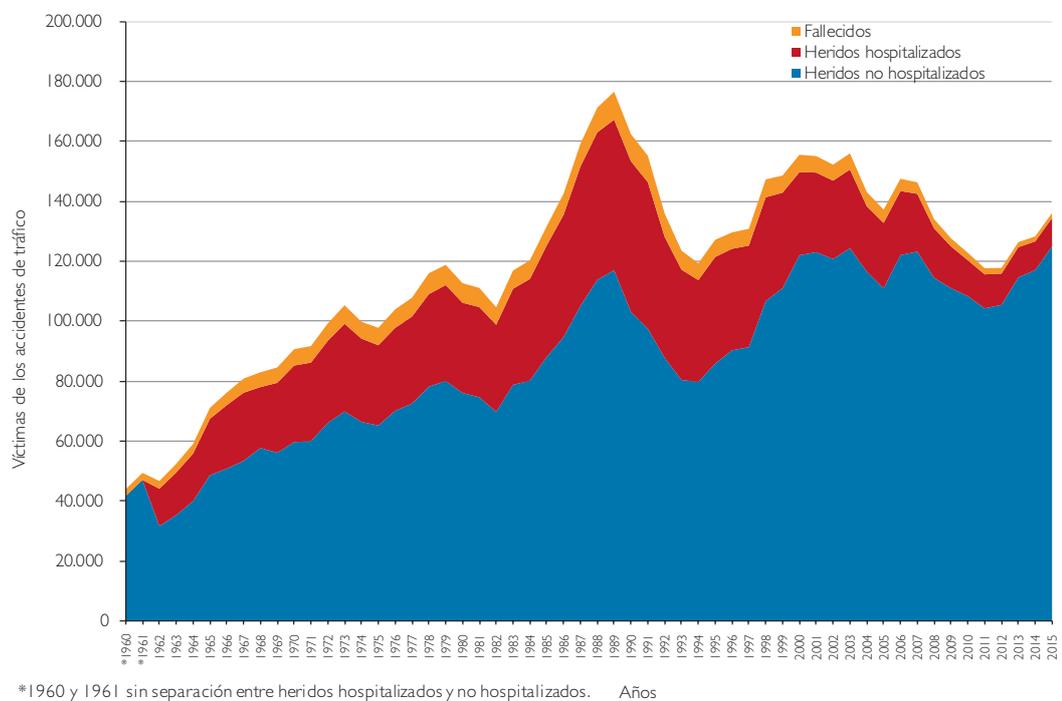


Desde el año 1962 se cuenta con información diferenciada por gravedad de la lesión, clasificándose en heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. La distribución proporcional de fallecidos,

heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados, según los informes preliminares elaborados por los cuerpos policiales, ha variado desde 1962 a 2015. 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 2015, año en el que esta proporción ha sido del 1% los fallecidos, 7% los heridos hospitalizados y 92% los heridos no hospitalizados.

La mejora en la notificación en el ámbito urbano es, entre otros, 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, 1960-2015

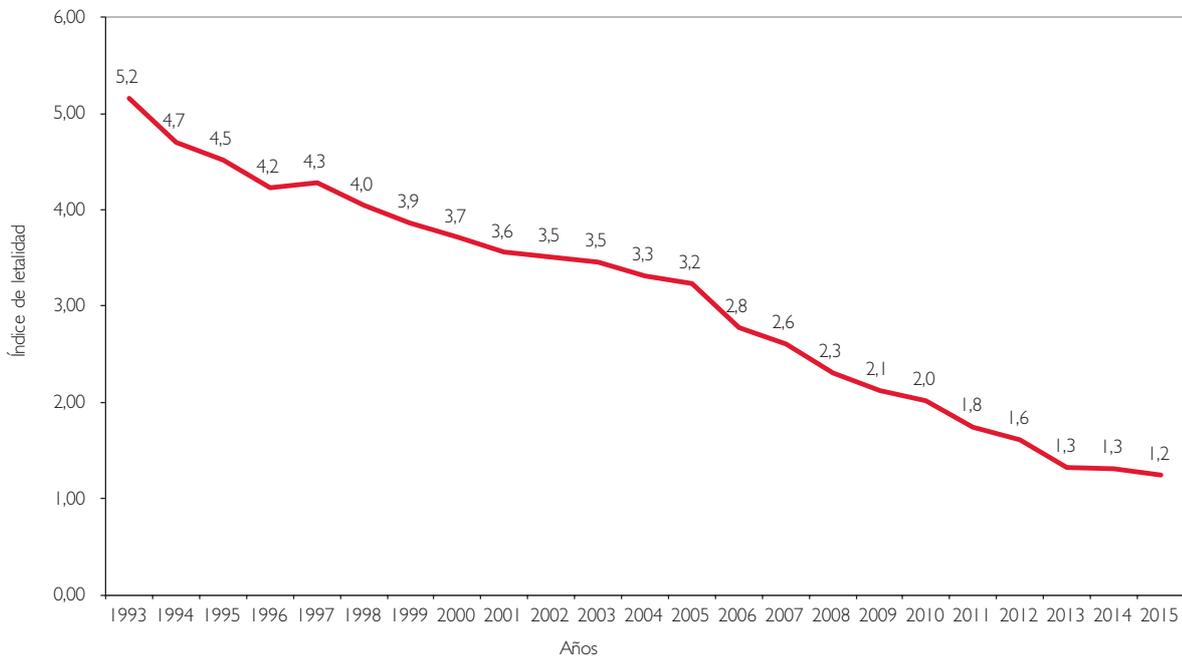


En la figura siguiente se han utilizado datos desde 1993, año en el que entra en vigor un nuevo cuestionario estadístico de accidentes de tráfico con víctimas, con nuevas definiciones y procedimientos regulados en la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría de Gobierno de 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 sólo debido a la disminución de los fallecidos, sino también al aumento de los registros de heridos no hospitalizados que en 2015 suponen el 92% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 eran el 65%.

En esta figura se observa el descenso sostenido de la letalidad, que en el último año ha sido de 1,2.

Figura 3. Evolución de la letalidad (n.º de fallecidos/ n.º de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2015



Evolución de los principales indicadores 2006-2015

Datos Generales

En la comparación del año 2015 con el 2014, se observa que los heridos hospitalizados han disminuido un 1%, los fallecidos no han experimentado ninguna variación y los accidentes con víctimas y los heridos no hospitalizados han aumentado un 7%. 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, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Diferencia ¹ 2015/2014	Variación interanual 2006-2015
Accidentes con víctimas	99.797	100.508	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.883	7%	0%
Fallecidos	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-9%
Heridos hospitalizados	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	-1%	-9%
Heridos no hospitalizados	122.068	123.226	114.459	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	7%	0%

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Diferencia ¹ 2015/2014	Variación interanual 2006-2015
Fallecidos por millón de población	93	85	68	59	53	44	41	36	36	36	0	-57
Promedio diario de fallecidos	11	10	8	7	7	6	5	5	5	5	0	-6
Parque automóvil	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	32.986.384	1%	1%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	132	118	94	83	75	62	58	52	52	51	-1	
Índice de letalidad	2,8	2,6	2,3	2,1	2	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	0	-1,5
Heridos hospitalizados por millón de población	486	431	361	301	258	243	223	216	206	204	-1%	-281
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ *	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	222.689	230.840	4%	-7%

* 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.

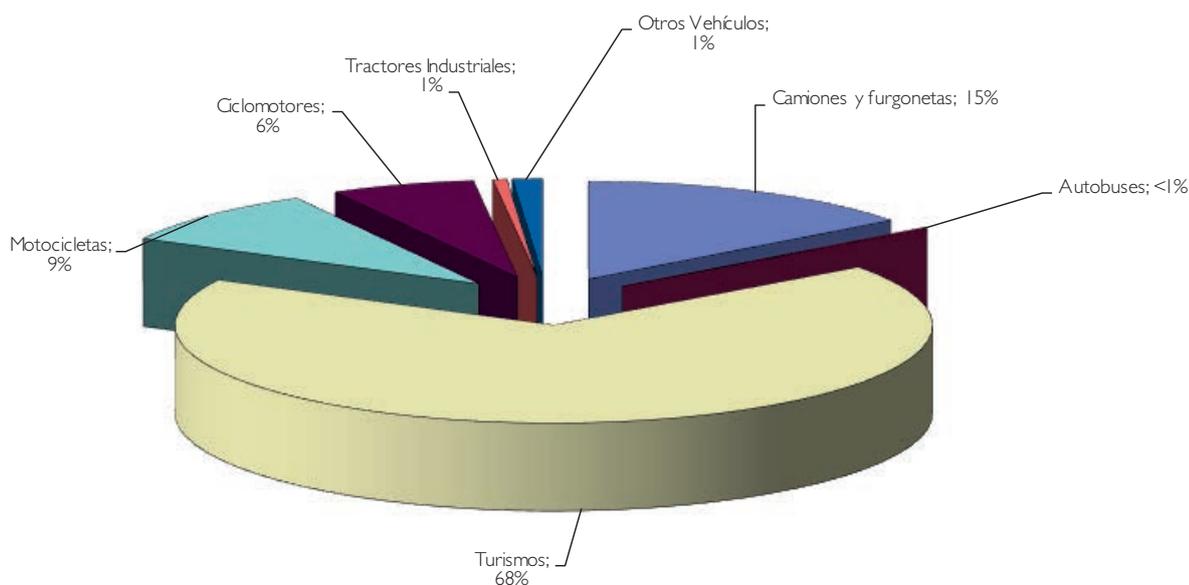
Parque de automóviles

El parque de automóviles ha crecido en casi 2 millones en el último decenio contando todas las categorías de vehículos. En 2015 se observa un crecimiento en el total del parque de automóviles respecto del año anterior: La mayor subida en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 326.037 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 1%. En términos absolutos sigue en orden la categoría de motocicletas, con 107.298 unidades más, lo que equivale a un 4% de subida interanual. Con saldo negativo destaca la categoría de otros vehículos, la cual desciende en 55.138 unidades, lo que supone un 12% de descenso. En orden 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, 2006-2015

Parque	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Camiones y furgonetas	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	4.851.518	0%	0%
Autobuses	60.385	61.039	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	60.252	1%	0%
Turismos	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	22.355.549	1%	1%
Motocicletas	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	3.079.463	4%	5%
Ciclomotores	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	2.023.211	-2%	-2%
Tractores Industriales	204.094	212.697	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	195.657	5%	0%
Otros Vehículos ¹	388.597	427.756	436.631	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	420.734	-12%	1%
Total	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	32.986.384	1%	1%

¹ La categoría otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, grúas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques.

Figura 4. Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2015

Antigüedad del parque automóvil (excluidos los ciclomotores)

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

- Se excluyen del cálculo de la antigüedad del parque los ciclomotores, dado que su matriculación no fue obligatoria hasta el 27 de julio de 1999, fecha de la entrada en vigor del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/98) y que el último plazo para la matriculación de ciclomotores usados finalizó el 27 de enero de 2002.

- 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 88% de la totalidad de los vehículos censados y los vehículos con menos de 15 años suponen el 69% del censo.

Tabla 6. Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2015

Edad del Parque	Medida	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	4.851.518	60.252	22.355.549	3.079.463	195.657	420.734	30.963.173
	Media antigüedad (años)	14,8	13,8	13,0	15,1	10,2	13,6	13,5
	Desv. Est.	9,9	12,3	9,9	13,2	8,8	8,0	10,3
	Coef.Variación	67,2%	89,2%	76,0%	87,1%	86,6%	58,7%	76,2%
Menor de 25 años	Total	4.196.004	52.685	20.149.399	2.439.155	181.679	379.268	27.398.190
	Media antigüedad (años)	11,7	9,8	10,4	9,4	8,3	11,5	10,5
	Desv. Est.	5,9	5,5	5,7	6,0	5,6	4,7	5,7
	Coef.Variación	50,1%	56,4%	54,5%	63,9%	67,0%	41,1%	54,7%
Menor de 15 años	Total	2.982.308	43.199	15.799.120	2.036.516	159.086	305.467	21.325.696
	Media antigüedad (años)	8,8	7,9	8,2	7,3	6,9	9,7	8,2
	Desv. Est.	3,9	4,1	4,2	3,7	4,4	3,1	4,1
	Coef.Variación	44,9%	51,4%	50,7%	50,4%	63,3%	31,8%	49,9%

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 11,5 años. Para el resto de vehículos, las medianas oscilan entre el 8,5 de tractores industriales y el 12,5 de camiones y furgonetas:

Tabla 7. Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2015

Tipo Vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y Furgonetas	4,5	7,5	9,5	10,5	12,5	14,5	16,5	20,5	27,5
Autobuses	2,5	5,5	7,5	8,5	10,5	12,5	14,5	17,5	31,5
Turismos	2,5	5,5	8,5	9,5	11,5	12,5	14,5	17,5	24,5
Motocicletas	2,5	5,5	7,5	8,5	9,5	11,5	17,5	25,5	34,5
Tractores Industriales	1,5	2,5	4,5	7,5	8,5	10,5	12,5	14,5	19,5
Otros Vehículos ¹	6,5	8,5	9,5	10,5	11,5	12,5	14,5	17,5	24,5
Todos sin ciclomotor	2,5	5,5	8,5	9,5	11,5	12,5	15,5	18,5	26,5

¹ La categoría otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, gruas, maquinaria de obras, etc. Se han excluido los remolques y semirremolques.

La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,3 años de los tractores industriales y los 11,7 años de los camiones y furgonetas. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,4 años, por encima de los 9,4 años de las motocicletas.

Figura 5. Distribución porcentual del parque automóvil con menos de 25 años sin ciclomotores según tipo de vehículo. España, 2015

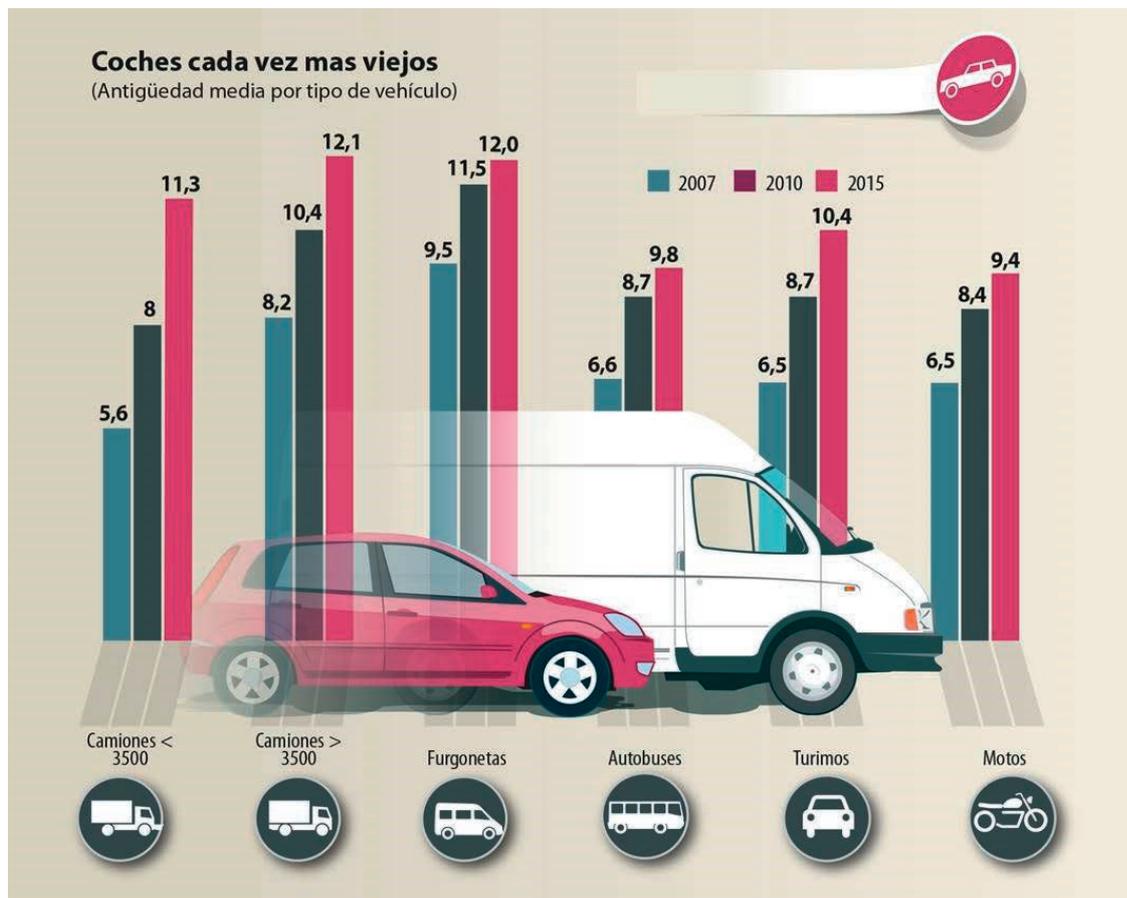
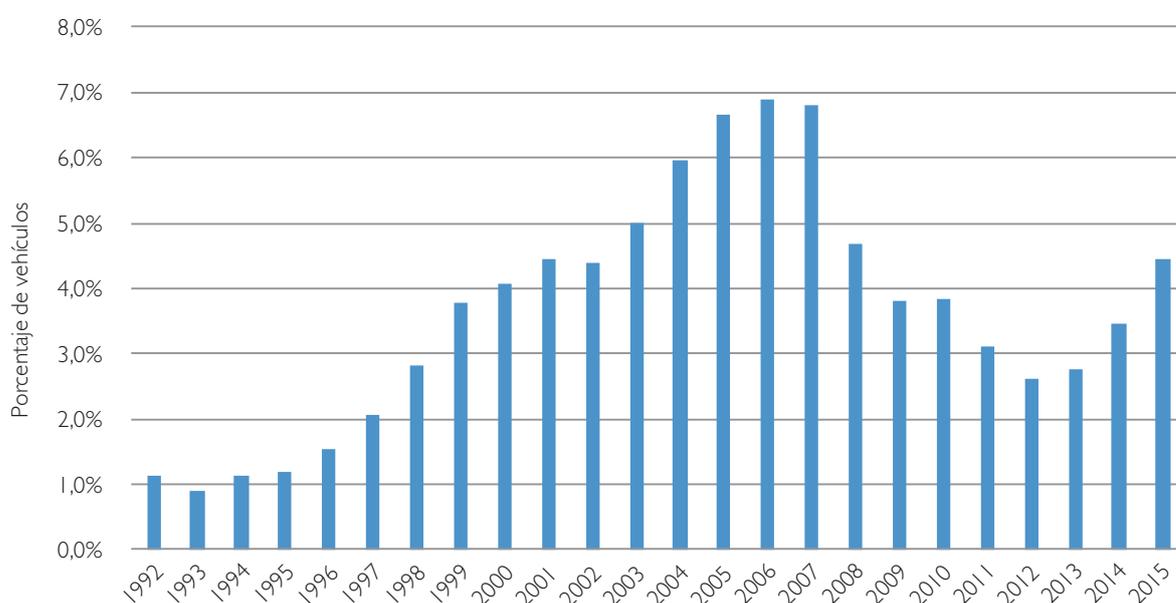


Figura 6. Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años sin ciclomotores según año de matriculación. España, 2015



Censo de conductores

En 2015 el censo de conductores que mantiene la DGT se situó en 26.350.036, una cifra que supone un aumento porcentual del 1% con respecto de 2014. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 669. 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 64 años la tasa se aproxima o supera los 700 conductores por 1.000 habitantes y en el grupo de 65 a 69 años la tasa supera el valor de 600.

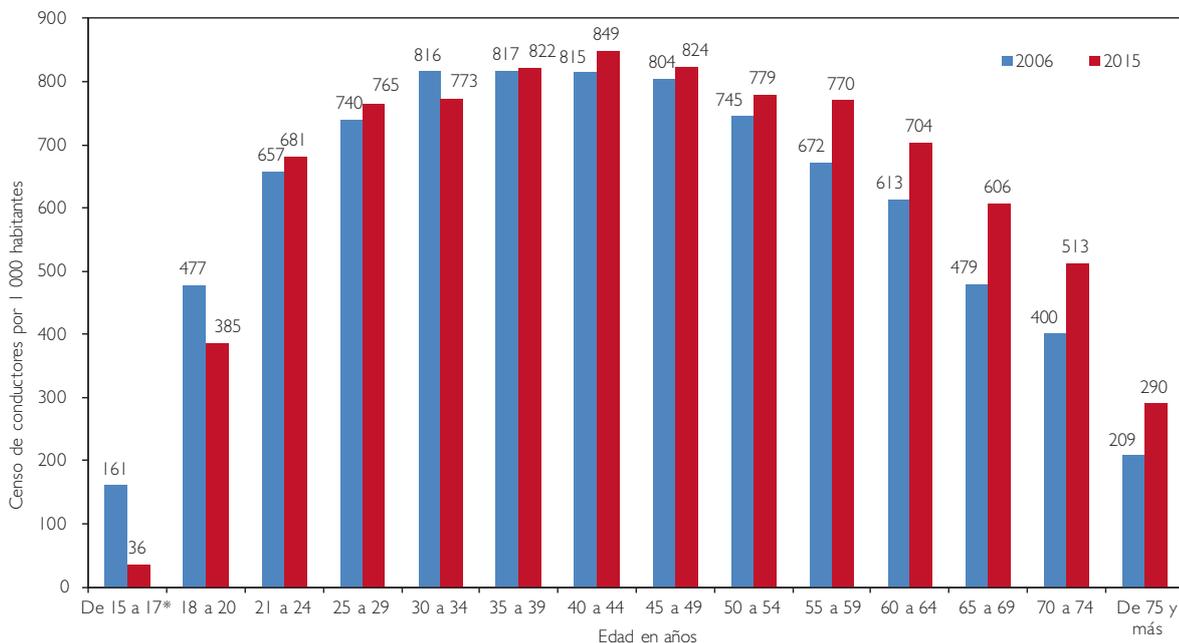
Tabla 8. Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2006-2015

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2014	Variación interanual 2006-2015
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	26.350.036	1%	1%

Tabla 9. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España (2006-2015)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
634	639	647	646	652	659	662	666	665	669

Figura 7. Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2006-2015



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 modificaron, 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 sustituyó a la licencia de ciclomotor LCC, la edad de acceso al mismo pasó a ser de 15 años. Por este motivo, la distribución por edades del censo cambia al comparar el año 2015 con años anteriores al citado cambio normativo.

Si se observan las pirámides de población de los años 2006 y 2015, se ve que, tanto en el caso de los hombres como en el de las mujeres, el cambio más notable reside en la disminución de la población con menos de 35 años. En el caso de los hombres, este grupo de edad pasa de representar un 36% en 2006 a un 27% en 2015; en consonancia con esto, la población de 35 años o más pasa en el mismo periodo de un 64% a un 73%. En el caso de las mujeres, la población de menos de 35 años ha pasado del 32% al 25% en el mismo periodo.

Figura 8. Censo de conductores y población por sexos. España, 2006

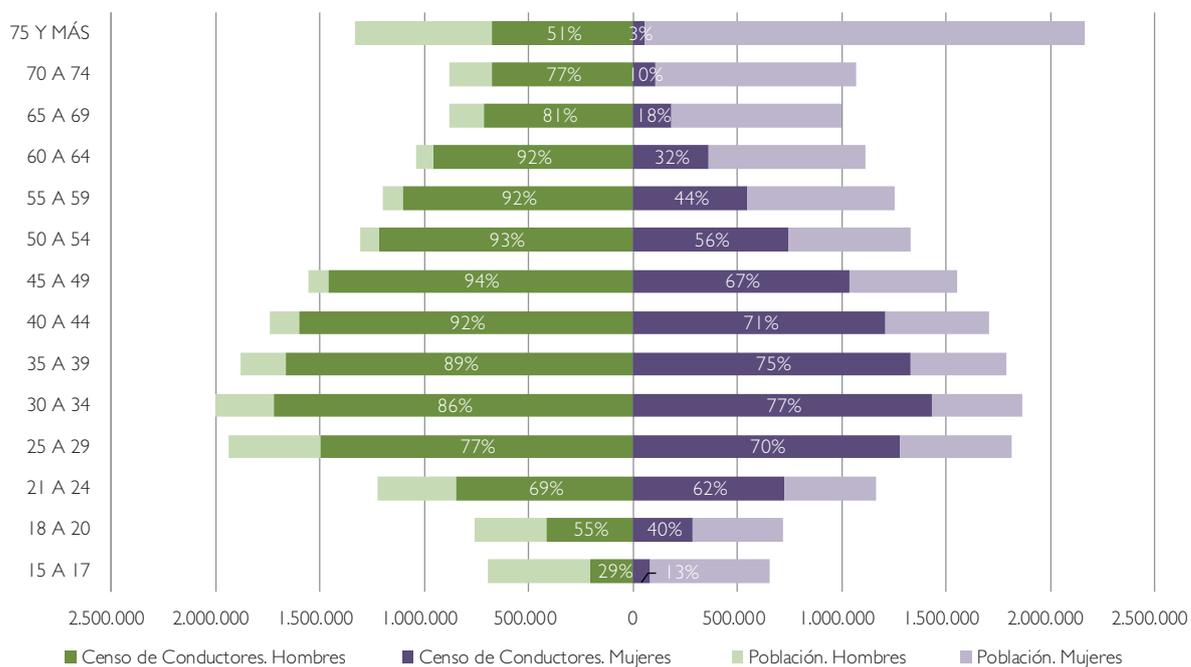
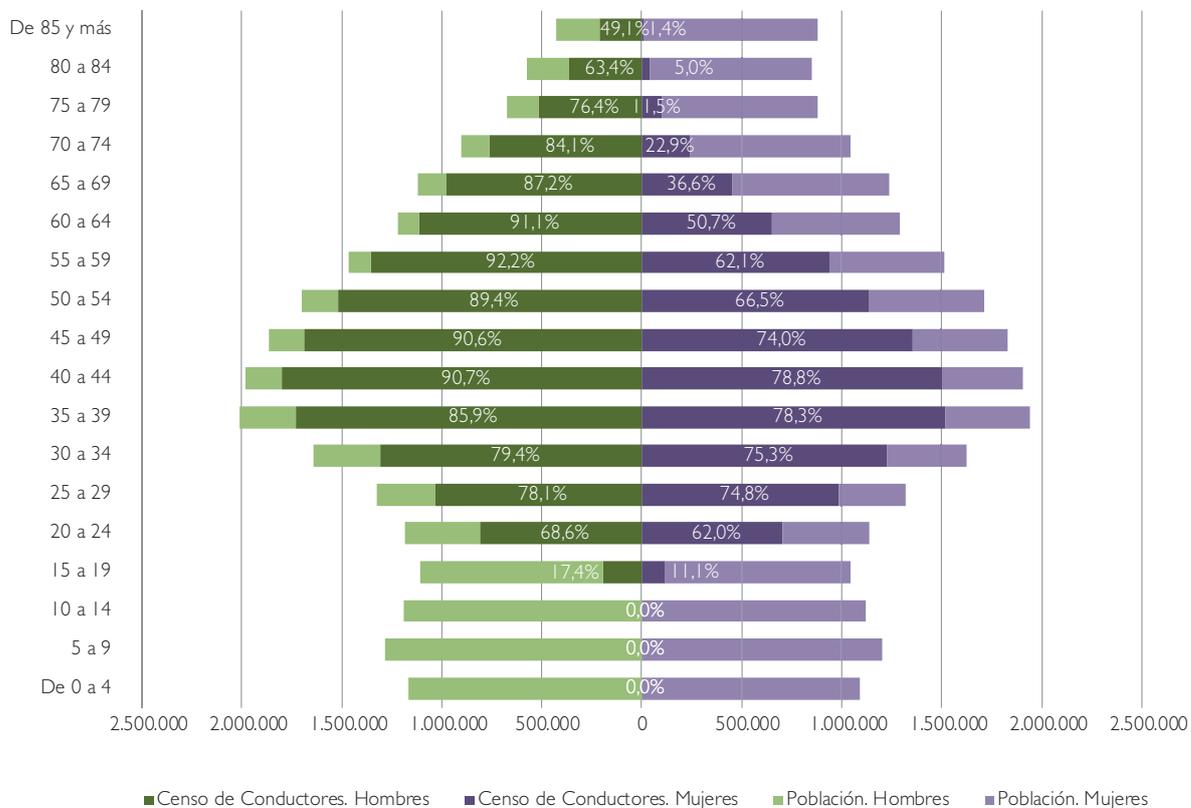
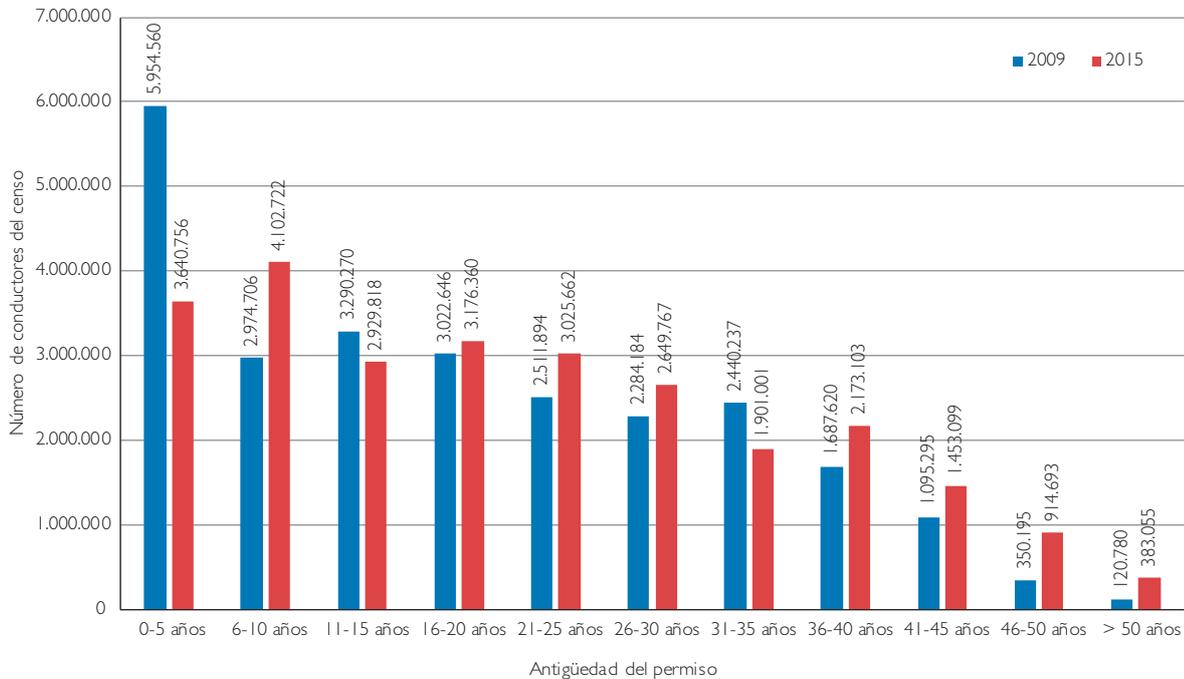


Figura 9. Porcentaje de conductores por población y sexos. España, 2015



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 2009 y 2015, pasando de un 23% en el 2008 a un 14% del total.

Figura 10. Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2009-2015



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, durante 2015 entraron en España por carretera 23,4 millones de vehículos.

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 166.003 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, correspondientes al año 2015 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 166.003 km de vías interurbanas mencionados en el párrafo anterior, eran autopistas de peaje 3.040 km, el 2% del total; autopistas libres y autovías 12.296 km, el 7%; carreteras de doble calzada 1.686 km, el 1%; y 148.981 km corresponden al resto de vías, el 90% del total.

Tabla 10. Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Incremento km 2015/2014
Autopista de peaje	2.815	2.972	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	3.040	20
Autovía y autopista libre	9.258	10.041	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	12.296	267
Carretera doble calzada	1.799	1.676	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	1.686	30
Resto de vías	152.467	151.322	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	149.579	148.981	-598
Total	166.339	166.011	165.008	165.463	165.787	165.885	165.595	165.361	166.284	166.003	-281

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento.

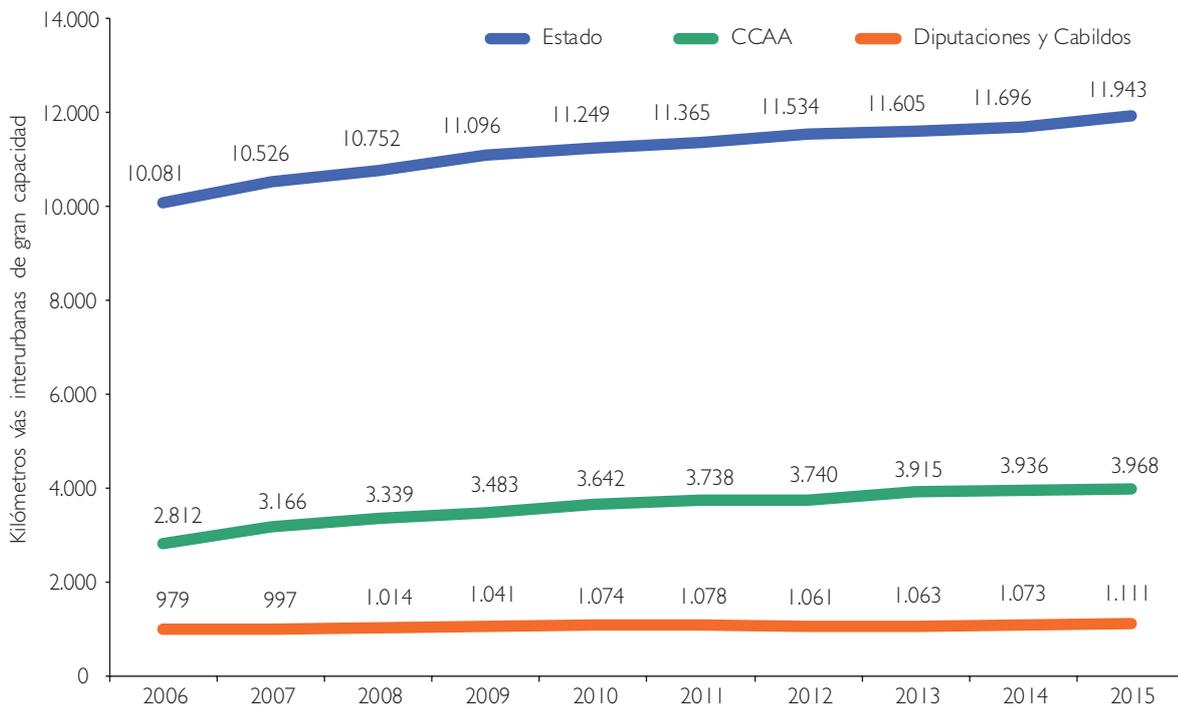
Los titulares de las vías interurbanas pueden ser el Estado (Red de Carreteras del Estado), las Comunidades Autónomas, las Diputaciones Provinciales y Cabildos. La Red de Carreteras del Estado tenía 26.329 km en 2015, de los cuales el 45% son de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble 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, 2015

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.539	329	171	3.039
Autovía y autopista libre	8.841	2.882	573	12.296
Carretera doble calzada	563	757	367	1.687
Resto de vías	14.386	67.356	67.238	148.980
Total	26.329	71.324	68.349	166.002

Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Figura 11. Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2006-2015



Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Volumen de tráfico

Este año se ha realizado, por segunda 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 2015. Para poder analizar el impacto de la antigüedad de un vehículo sobre el recorrido, los vehículos pertenecientes a cada tipo se dividen, por una parte, en 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 3.500 kg presentan unos recorridos medios superiores a los 55.000 kilómetros; las furgonetas y camiones de hasta 3.500 kg, de 14.613 y 16.348 kilómetros, respectivamente; los turismos, de 11.991 kilómetros; las motocicletas, de 2.972 kilómetros; y los ciclomotores, de 2.216 kilómetros.

La extrapolación de estos recorridos al parque de vehículos lleva a una estimación de 371.163 millones de vehículos-kilómetro, de los que un 72% corresponde a turismos, un 17% a camiones y un 8% a furgonetas. En la comparación del 2015 con el año anterior se observa un aumento de 3.697 millones de vehículo-kilómetros, lo que supone un 1% más que en el año 2014.

Figura 12. Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2015

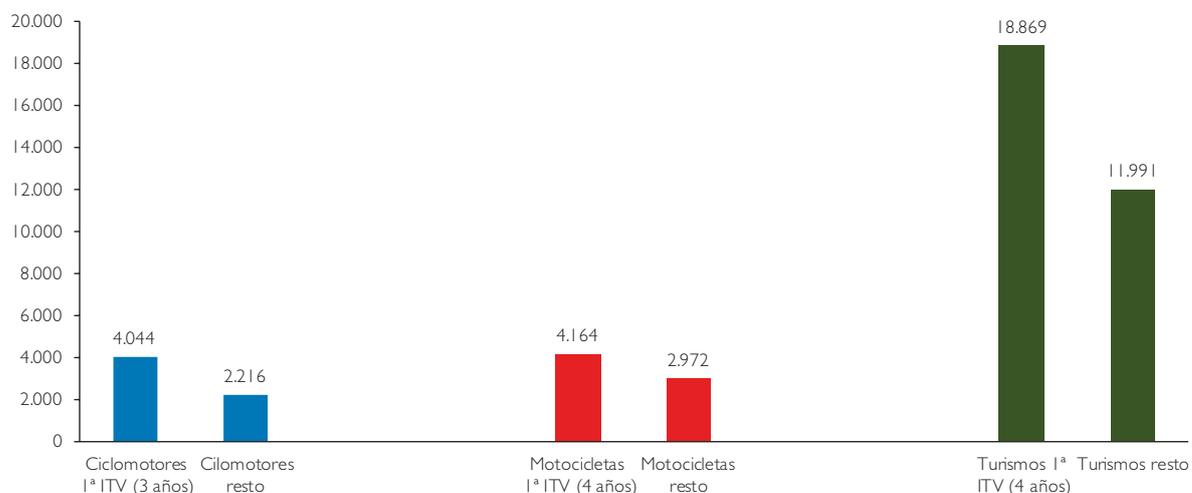


Figura 13. Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2015

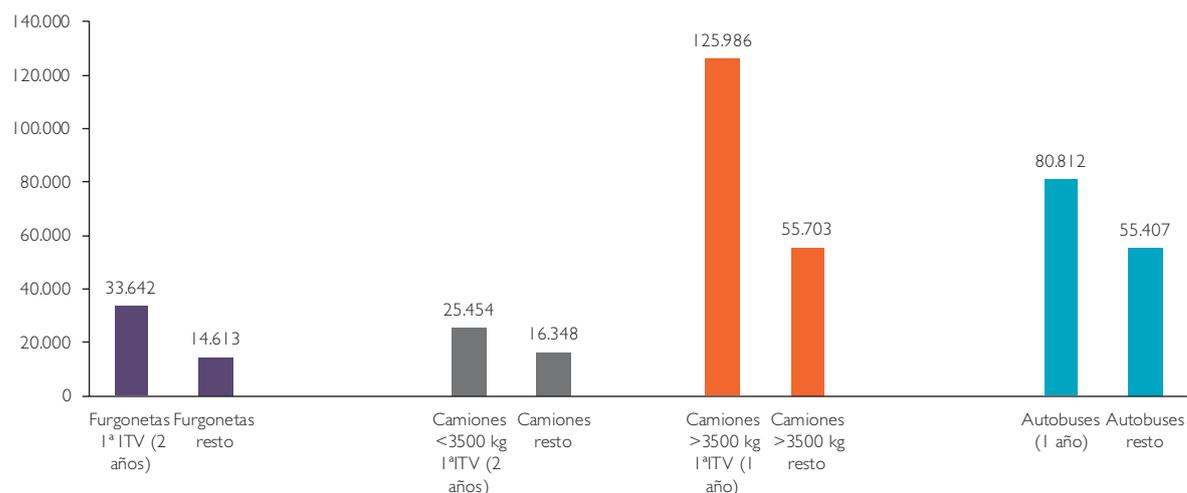
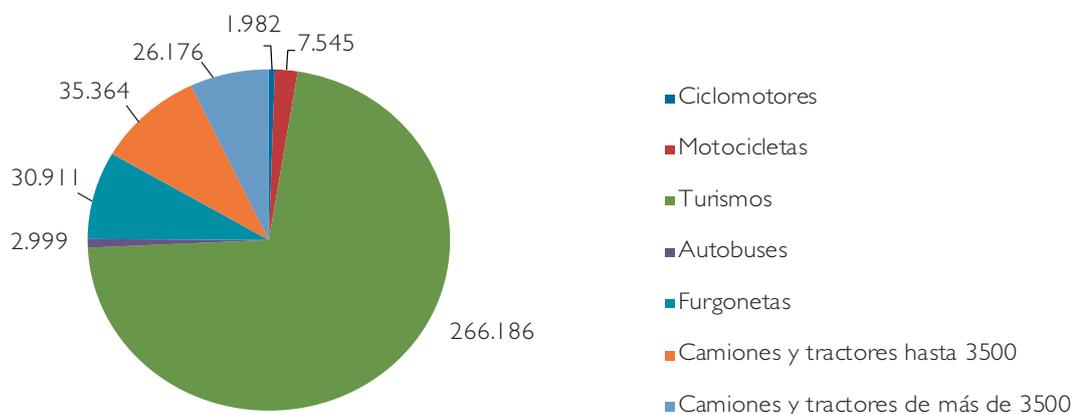


Figura 14. Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh.-km. Año 2015

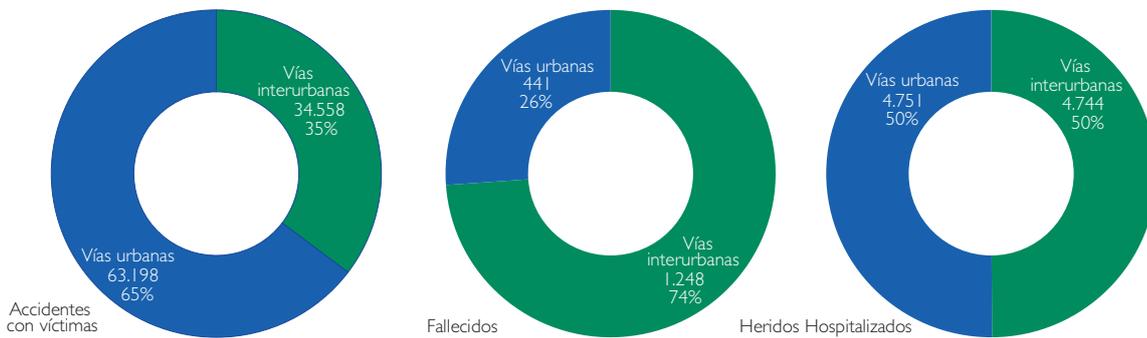


3

El lugar del accidente con víctimas

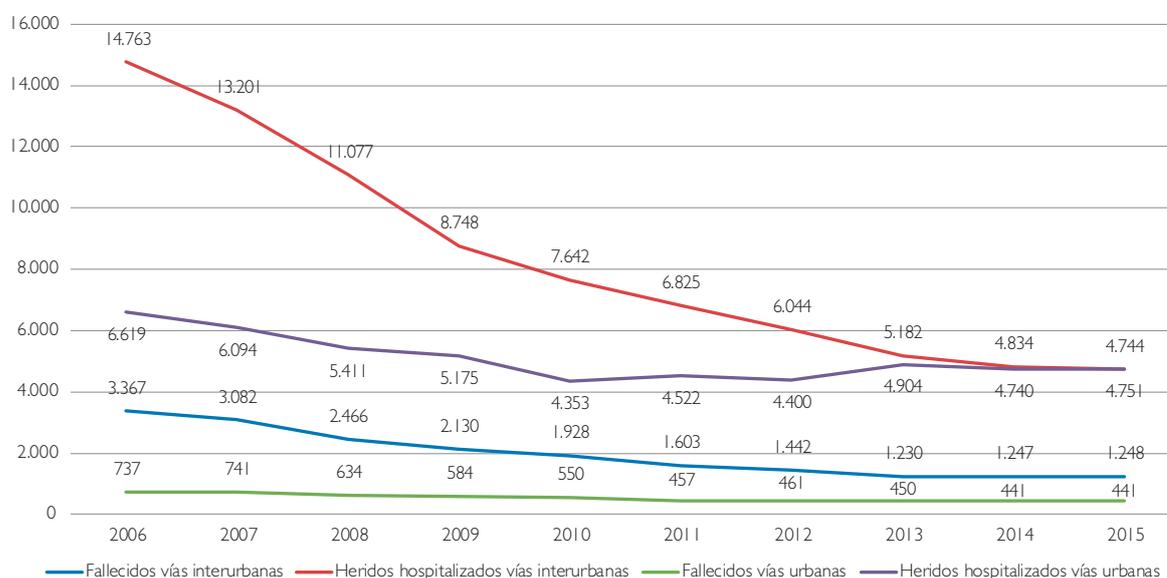
Durante 2015 la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose seis de cada diez accidentes en este tipo de vías. No obstante, en vías interurbanas el número de fallecidos es casi tres veces superior al de vías urbanas. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en igual proporción en vías interurbanas y vías urbanas.

Figura 15. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2015



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 63% entre 2006 y 2015 y el número de heridos hospitalizados lo ha hecho un 68%, en el mismo periodo las reducciones correspondientes a vías urbanas han sido un 40% y un 28%, respectivamente.

Figura 16. Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015



Las vías interurbanas

En el año 2015 el 35% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las vías interurbanas, alcanzando la cifra de 34.560 accidentes, y en ellos se produjeron el 74% de las víctimas mortales, 1.248 fallecidos. El índice de letalidad en 2015 en las vías interurbanas fue de 2,3, un valor superior a la letalidad para el conjunto de las vías que fue de 1,2.

En el año 2015 se ha producido un fallecido más por accidente de tráfico en las vías interurbanas al comparar con el año 2014, los heridos hospitalizados disminuyeron un 2% y los heridos no hospitalizados lo hicieron en un 1%.

El número de fallecidos por cien millones de vehículos-km se ha reducido de 1,4 a 0,5 en el periodo 2006-2015.

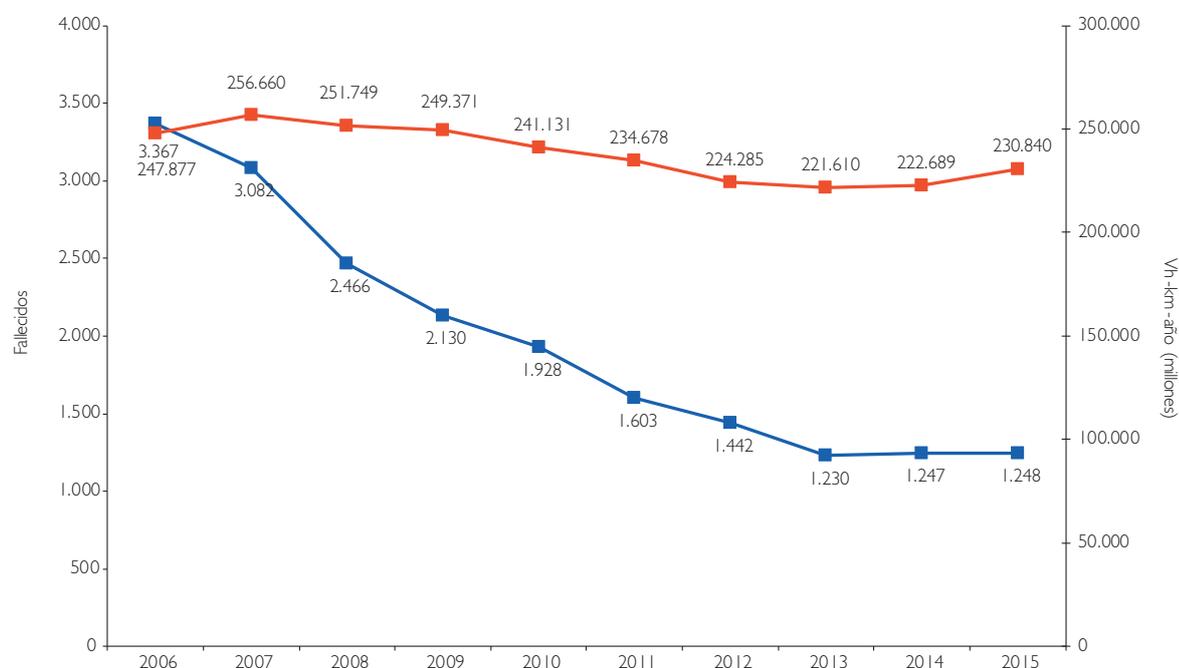
Tabla 12. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2006-2015

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Accidentes con víctimas	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.560	-2%	-4%
Fallecidos	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	0%	-10%
Heridos hospitalizados	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-2%	-12%
Heridos no hospitalizados	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.040	-1%	-3%
Índice de letalidad	4,2	3,9	3,5	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1	2,3	2,3		
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ (1)	247.877	256.660	251.749	249.371	241.131	236.065	224.285	221.610	222.689	230.840	4%	-7%
Fallecidos por cien millones vehículo km	1,4	1,2	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5		

(1) Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Si se analiza la evolución desde 2006 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 ha traducido en una reducción continua del número de fallecidos por cien millones de vehículo – km.

Figura 17. Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2006-2015

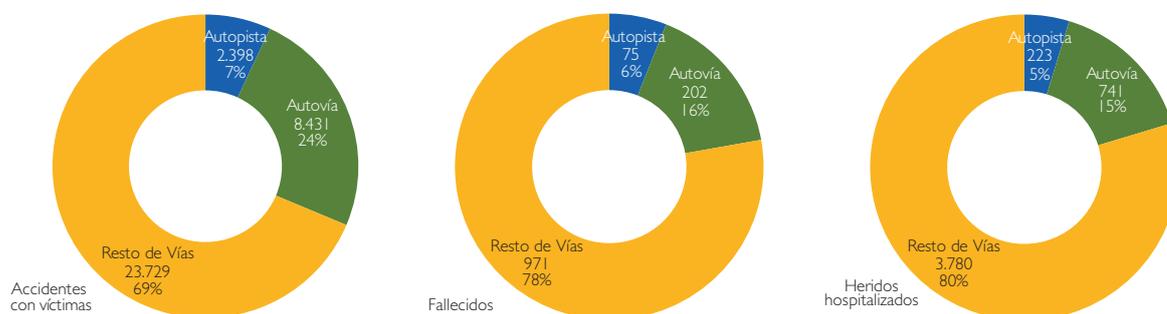


De los 34.558 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 2.398 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 75 personas y resultaron heridas 3.917, con un índice de letalidad para estas vías de 1,9. En autovía se registraron 8.431 accidentes, en los que se registraron 202 fallecidos y resultaron heridas 13.580 personas, siendo el índice de letalidad para estas vías 1,5. En el resto de vías interurbanas, en las que hubo 23.729 accidentes, se registraron 971 fallecidos y resultaron heridas 35.283, siendo su índice de letalidad 2,7, 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, 2015

	Autopista	Autovía	Resto de Vías	Total
Accidentes con víctimas	2.398	8.431	23.729	34.558
Fallecidos	75	202	971	1.248
Heridos hospitalizados	223	741	3.780	4.744
Heridos no hospitalizados	3.694	12.839	31.503	48.036
Total víctimas	3.992	13.782	36.254	54.028
Índice de letalidad	1,9	1,5	2,7	2,3

Figura 18. Distribución del número de accidentes con víctimas y de fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2015



En cuanto a la evolución de la accidentalidad según el tipo de vía, en 2013 se ha actualizado el catálogo de carreteras utilizado para clasificar las vías, por lo que los datos no son comparables con los años anteriores. En 2015 ha habido 11 fallecidos más en autopistas que en 2014 mientras que en las autovías ha habido un descenso del 11% en el número de fallecidos. Los heridos hospitalizados han disminuido en 2015 respecto de 2014 en todos los tipos de vías.

Tabla 14. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2006-2015*

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Autopista	4.871	3.094	2.211	1.913	1.896	2.550	2.221	2.456	2.369	2.398	1%
Autovía	8.948	8.612	8.311	8.311	7.866	6.866	6.506	8.712	8.411	8.431	0%
Resto vías	35.402	38.114	33.309	30.565	29.412	26.462	26.698	26.129	24.367	23.729	-3%
Total Interurbana	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	-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, 2006-2015*

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014
Autopista	232	164	109	89	89	65	67	63	64	75	11%
Autovía	535	447	378	371	325	271	231	227	226	202	-11%
Resto vías	2.600	2.471	1.979	1.670	1.514	1.267	1.144	940	957	971	1%
Total Interurbana	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	0%

* 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, 2006-2015*

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Autopista	949	658	504	351	319	263	261	268	263	223	-15%
Autovía	2.174	1.889	1.774	1.448	1.180	1.007	863	815	758	741	-2%
Resto vías	11.640	10.654	8.799	6.949	6.143	5.555	4.920	4.099	3.813	3.780	-1%
Total Interurbana	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-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 17. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2006-2015*

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Autopista	6.803	4.293	3.145	2.765	2.716	3.790	3.353	3.612	3.391	3.694	9%
Autovía	12.591	12.320	11.735	12.334	11.479	9.979	9.524	12.842	12.755	12.839	1%
Resto vías	42.912	46.974	41.342	39.081	38.052	33.923	35.059	34.866	32.547	31.503	-3%
Total Interurbana	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	-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 34.558 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2015, 11.084 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 32%, y en ellos fallecieron 458 personas, 1.393 resultaron heridos hospitalizados y 16.601 heridos no hospitalizados. En 2015 se produjeron un 2% más de accidentes, de víctimas mortales y de heridos hospitalizados que en 2014 y un 3% más de heridos no hospitalizados. En 2014 se modificó el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, por lo que los datos no son comparables a los de años anteriores.

En las vías cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, en 2015 se produjeron 9.426 accidentes con víctimas, el 27% de los ocurridos en vías interurbanas, y en esos accidentes fallecieron 456 personas, 1.733 resultaron heridos hospitalizados y 12.641 heridos no hospitalizados. Respecto del año 2014, en las vías de las Comunidades Autónomas ha habido un 3% menos de accidentes, un 2% menos de víctimas mortales, un 4% menos de heridos hospitalizados, y un 1% menos de heridos no hospitalizados.

En las vías de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en 2015 se registraron 6.794 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 246 personas. 1.156 resultaron heridos hospitalizados y 8.761 heridos no hospitalizados. Respecto del año 2014, ocurrieron un 5% menos de accidentes con víctimas y un 6% menos de heridos no hospitalizados. Por su parte, el número de fallecidos aumentó un 6% y un 1% el de heridos hospitalizados.

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, 2006-2015

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Estado ¹	18.714	16.392	13.703	12.422	11.735	10.682	10.385	10.375	10.823 ²	11.084	2%	-6%
CCAA	17.110	14.212	12.611	11.792	11.246	10.897	10.316	10.199	9.677	9.426	-3%	-6%
Diputaciones y Cabildos	10.167	9.483	8.274	7.811	7.201	7.153	7.197	7.634	7.161	6.794	-5%	-4%
Otros titulares	3.230	9.733	9.243	8.764	8.992	7.146	7.527	9.089	7.486	7.254	-3%	9%
Total Interurbana	49.221	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	-2%	-4%

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, 2006-2015

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014 ²	Variación Interanual 2006-2015
Estado ¹	1.364	1.211	976	828	720	589	521	459	448	458	2%	-11%
CCAA	1.266	1.165	878	786	716	611	523	459	464	456	-2%	-11%
Diputaciones y Cabildos	553	531	447	353	332	266	267	218	232	246	6%	-9%
Otros titulares	184	175	165	163	160	137	131	94	103	88	-15%	-8%
Total Interurbana	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	0%	-10%

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, 2006-2015

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014 ²	Variación Interanual 2006-2015
Estado ¹	5.411	4.855	3.978	2.967	2.506	2.131	1.867	1.510	1.372	1.393	2%	-14%
CCAA	5.334	4.635	3.980	3.192	2.875	2.632	2.183	1.885	1.805	1.733	-4%	-12%
Diputaciones y Cabildos	3.036	2.835	2.241	1.872	1.615	1.555	1.438	1.233	1.141	1.156	1%	-10%
Otros titulares	982	876	878	717	646	507	556	554	516	462	-10%	-8%
Total Interurbana	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-2%	-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, 2006-2015

Vías interurbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014 ²	Variación Interanual 2006-2015
Estado ¹	25.400	21.945	18.501	17.558	16.457	15.130	14.723	15.017	16.181	16.601	3%	-5%
CCAA	21.158	17.442	15.433	14.974	14.434	13.753	13.468	13.424	12.813	12.641	-1%	-6%
Diputaciones y Cabildos	11.927	11.278	9.914	9.664	9.019	8.963	9.255	9.944	9.302	8.761	-6%	-3%
Otros titulares	3.821	12.922	12.374	11.984	12.337	9.846	10.490	12.935	10.397	10.033	-4%	11%
Total Interurbana	62.306	63.587	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	-1%	-3%

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.

Las vías urbanas

En el año 2015, las vías urbanas registraron un total de 63.198 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 441 personas (el 26% del total), 4.751 resultaron heridas con hospitalización y 76.924 heridas no hospitalizadas. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas y el de heridos no hospitalizados han crecido un 12% y un 13% respectivamente. El número de fallecidos ha sido el mismo y el de heridos hospitalizados ha permanecido estable. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2015 fue 0,5, inferior al de los últimos 10 años.

Tabla 22. Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2006-2015

Vías urbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Accidentes con víctimas	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	12%	3%
Fallecidos	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	0%	-6%
Heridos hospitalizados	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	0%	-4%
Heridos no hospitalizados	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	13%	3%
Índice de letalidad	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5		

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 2015 fue 2,1 mientras que en el resto de vías urbanas fue 0,5. En las travesías, en 2015, sucedieron 1.403 accidentes, en los que fallecieron 41 personas, 167 resultaron heridas hospitalizadas y 1.752 heridas no hospitalizadas. Estas cifras suponen descensos en el número de accidentes, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados al comparar con el año 2014.

Tabla 23. Evolución de los accidentes con víctimas en travesías. España, 2006-2015

Travesías	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014 ¹	Variación Interanual 2006-2015
Accidentes con víctimas	1.151	944	800	629	604	592	523	767	1.443	1.403	-3%	2%
Fallecidos	67	64	67	60	50	36	37	38	43	41	-2	-
Heridos hospitalizados	322	265	253	153	144	127	113	153	205	167	-19%	-7%
Heridos no hospitalizados	1.300	1.048	870	683	645	675	579	869	1.807	1.752	-3%	3%
Índice de letalidad	4,0	4,7	5,6	6,7	6,0	4,3	5,1	3,6	2,1	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 24. Evolución de los accidentes con víctimas en el resto de vías urbanas. España, 2006-2015

Resto de vías urbanas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Accidentes con víctimas	49.425	49.744	48.530	46.833	45.725	46.557	47.167	51.455	54.980	61.795	12%	3%
Fallecidos	670	677	567	524	500	421	424	412	398	400	1%	-6%
Heridos hospitalizados	6.297	5.829	5.158	5.022	4.209	4.395	4.287	4.751	4.535	4.584	1%	-3%
Heridos no hospitalizados	58.462	58.591	57.367	56.180	55.458	55.913	56.931	62.445	66.558	75.172	13%	3%
Índice de letalidad	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5		

Datos municipales

En el año 2015 el 29% 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 25. Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2015

Tamaño de la población	Total población*	Distribución	N.º de municipios
Menos de 5.000 hab.	5.854.516	13%	6.819
Entre 5.000 y 20.000 hab.	8.845.719	19%	900
Entre 20.001 y 60.000 hab.	8.672.184	19%	276
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.812.145	10%	62
Entre 100.001 y 500.000 hab.	10.979.122	24%	56
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	2.714.150	6%	4
Más de un millón de hab.	4.746.546	10%	2
Total	46.624.382	100%	8.119

* Padrón municipal de habitantes año 2015. INE.

Tabla 26. Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2006-2015

Tamaño de la población	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Dist. 2015
Menos de 5.000 hab.	1.146	1.219	1.072	1.105	961	1.012	974	1.050	1.096	1.177	2%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2.192	2.100	2.070	2.028	1.938	2.243	2.375	3.085	3.518	4.126	7%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	4.551	4.249	3.970	4.003	4.275	4.700	4.664	5.865	7.224	8.316	13%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	5.548	5.548	5.569	5.221	5.855	5.730	5.773	6.352	6.994	8.039	13%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	10.273	10.429	11.120	10.425	10.801	10.859	10.997	13.686	15.195	17.768	28%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	7.052	7.218	6.866	6.201	5.171	4.585	4.408	5.030	4.785	5.685	9%
Más de un millón de hab.	19.752	19.899	18.237	17.863	17.150	16.996	17.446	17.154	17.609	18.028	29%
Total	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	100%
Número de accidentes sin código de municipio	62	26	426	616	178	1.024	1.053	0	2	59	
% accidentes sin código de municipio	0%	0%	1%	1%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	

En los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 14% de los fallecidos y el 24% 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 29% y el 26% 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 I, la cobertura poblacional de la información sobre accidentabilidad urbana ha pasado del 83% en 2005 al 93% en 2015. 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 27. Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2006-2015

Tamaño de la población	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Dist. 2015
Menos de 5.000 hab.	61	74	57	64	49	49	48	46	38	47	11%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	84	77	66	55	67	49	47	49	55	61	14%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	99	89	93	69	60	55	65	61	72	63	14%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	83	81	69	55	61	43	54	46	39	42	10%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	188	188	149	137	149	121	110	128	123	127	29%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	80	88	82	75	57	50	32	38	38	39	9%
Más de un millón de hab.	139	143	110	121	107	85	102	82	76	62	14%
Total	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	100%
Número de fallecidos en accidentes sin código de municipio	3	1	8	8	0	5	3	0	0	0	
% fallecidos en accidentes sin código de municipio	0%	0%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	

44

Tabla 28. Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2006-2015

Tamaño de la población	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Dist. 2015
Menos de 5.000 hab.	348	338	272	245	202	250	178	227	206	205	4%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	410	406	314	297	286	331	321	422	428	446	9%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	734	556	523	450	470	534	590	673	633	737	16%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	737	672	560	499	597	500	534	585	503	579	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1.449	1.249	1.207	1.115	1.103	1.003	1.027	1.279	1.164	1.254	26%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1.508	1.408	1.200	1.206	516	590	495	470	501	370	8%
Más de un millón de hab.	1.421	1.461	1.270	1.266	1.152	1.233	1.194	1.248	1.305	1.154	24%
Total	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	100%
Número de heridos hospitalizados en accidentes sin código INE	12	4	65	97	27	81	61	0	0	6	
% heridos hospitalizados en accidentes sin código de municipio	0%	0%	1%	2%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	

El índice de letalidad es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. En el año 2015, el índice de letalidad fue 3,2 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 29. Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2006-2015

Tamaño de la población	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Menos de 5.000 hab.	4,0	4,6	4,0	4,5	4,0	3,8	3,7	3,4	2,7	3,2
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2,9	2,9	2,5	2,1	2,7	1,7	1,5	1,2	1,2	1,1
Entre 20.001 y 60.000 hab.	1,7	1,6	1,8	1,4	1,1	0,9	1,1	0,8	0,8	0,6
Entre 60.001 y 100.000 hab.	1,1	1,1	0,9	0,8	0,8	0,6	0,7	0,5	0,4	0,4
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1,4	1,4	1,0	1,0	1,0	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,5	0,6	0,6	0,5
Más de un millón de hab.	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Total índice de letalidad	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5

En el Anexo I, 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 2015 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 9 comunidades autónomas —Andalucía, Aragón, Principado de Asturias, Extremadura, Galicia, Comunidad de Madrid, Región de Murcia, Comunidad Foral de Navarra y Comunitat Valenciana—, en 1 de ellas, Castilla-La Mancha, no se ha producido ningún cambio y en 7 de ellas el número de víctimas mortales ha aumentado —Illes Balears, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Cataluña, La Rioja y País Vasco—. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 5 víctimas mortales.

Tabla 30. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2006-2015

Comunidades autónomas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Andalucía	737	650	522	449	399	327	295	283	287	262	-9%	-11%
Aragón	181	179	153	122	108	86	86	68	77	71	-6	-10%
Asturias, Principado de	93	75	59	57	64	42	42	46	38	36	-2	-57
Balears, Illes	117	120	82	56	63	50	60	45	50	53	3	-8%
Canarias	119	123	85	72	76	47	61	48	57	62	5	-7%
Cantabria	48	39	25	30	28	21	14	20	18	22	4	-26
Castilla-La Mancha	342	288	234	195	172	152	140	120	107	107	0%	-12%
Castilla y León	419	385	318	270	286	228	189	160	157	181	15%	-9%
Cataluña	569	523	450	417	391	317	336	272	272	291	7%	-7%
Extremadura	126	127	107	95	85	76	62	47	56	54	-2	-9%
Galicia	360	331	266	246	237	186	157	132	139	123	-12%	-11%
Madrid, Comunidad de	269	281	201	194	157	138	135	130	114	111	-3%	-9%
Murcia, Región de	140	133	93	88	61	71	50	57	61	44	-17	-12%
Navarra, Comunidad Foral de	50	42	48	39	39	28	44	31	41	26	-15	-24
Rioja, La	41	51	30	34	22	22	13	16	11	20	9	-21
Comunitat Valenciana	378	385	323	263	213	198	151	141	167	154	-8%	-9%
País Vasco	110	90	102	83	75	69	68	63	36	67	31	-5%
Ceuta y Melilla	5	1	2	4	2	2	0	1	0	5	5	0
Total	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-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 31. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2006-2015

Comunidades autónomas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Andalucía	632	551	440	374	327	273	240	208	213	183	-14%	-13%
Aragón	161	153	128	99	83	69	73	56	65	61	-4	-10%
Asturias, Principado de	72	56	51	48	52	33	34	34	29	23	-6	-49
Baleares, Illes	89	90	66	47	51	38	52	30	39	42	3	-47
Canarias	101	105	66	58	53	38	34	34	42	43	1	-9%
Cantabria	45	36	23	26	22	18	11	15	15	19	4	-26
Castilla-La Mancha	304	265	212	173	156	136	128	100	91	90	-1	-13%
Castilla y León	348	343	264	222	233	176	140	121	125	160	28%	-8%
Cataluña	400	360	319	298	271	222	225	186	157	189	20%	-8%
Extremadura	102	105	92	74	71	67	52	38	52	46	-6	-8%
Galicia	301	290	218	206	201	161	130	109	122	102	-16%	-11%
Madrid, Comunidad de	195	170	116	116	90	81	65	66	65	66	1	-11%
Murcia, Región de	107	109	76	74	54	58	37	40	44	34	-10	-12%
Navarra, Comunidad Foral de	45	38	37	35	33	25	33	25	37	20	-17	-25
Rioja, La	34	40	28	31	17	16	8	14	8	14	6	-20
Comunitat Valenciana	329	293	251	189	157	144	128	107	118	105	-11%	-12%
País Vasco	102	78	79	60	57	48	52	47	25	51	26	-7%
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	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 urbanas. España, 2006-2015

Comunidades autónomas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Andalucía	105	99	82	75	72	54	55	75	74	79	5	-3%
Aragón	20	26	25	23	25	17	13	12	12	10	-2	-10
Asturias, Principado de	21	19	8	9	12	9	8	12	9	13	4	-8
Baleares, Illes	28	30	16	9	12	12	8	15	11	11	0	-17
Canarias	18	18	19	14	23	9	27	14	15	19	4	1
Cantabria	3	3	2	4	6	3	3	5	3	3	0	0
Castilla-La Mancha	38	23	22	22	16	16	12	20	16	17	1	-21
Castilla y León	71	42	54	48	53	52	49	39	32	21	-11	-50
Cataluña	169	163	131	119	120	95	111	86	115	102	-11%	-5%
Extremadura	24	22	15	21	14	9	10	9	4	8	4	-16
Galicia	59	41	48	40	36	25	27	23	17	21	4	-38
Madrid, Comunidad de	74	111	85	78	67	57	70	64	49	45	-4	-29
Murcia, Región de	33	24	17	14	7	13	13	17	17	10	-7	-23
Navarra, Comunidad Foral de	5	4	11	4	6	3	11	6	4	6	2	1
Rioja, La	7	11	2	3	5	6	5	2	3	6	3	-1
Comunitat Valenciana	49	92	72	74	56	54	23	34	49	49	0	0
País Vasco	8	12	23	23	18	21	16	16	11	16	5	8
Ceuta y Melilla	5	1	2	4	2	2	0	1	0	5	5	0
Total	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	0%	-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 33. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2006-2015

Comunidades autónomas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Andalucía	3.988	3.608	3.119	2.362	1.972	1.864	1.553	1.615	1.345	1.281	-5%	-12%
Aragón	905	969	826	561	564	508	426	392	364	385	6%	-9%
Asturias, Principado de	361	301	298	241	227	219	220	237	254	230	-9%	-5%
Baleares, Illes	651	544	432	310	286	304	311	374	340	389	14%	-6%
Canarias	572	473	426	393	331	289	292	300	362	347	-4%	-5%
Cantabria	166	172	158	126	111	79	68	97	56	57	1	-11%
Castilla-La Mancha	1.360	1.192	1.096	761	771	633	518	443	365	377	3%	-13%
Castilla y León	2.039	1.832	1.592	1.363	1.116	1.060	924	746	657	738	12%	-11%
Cataluña	2.850	2.493	2.119	2.011	1.955	1.829	1.938	1.867	1.851	1.876	1%	-5%
Extremadura	484	500	383	352	278	307	277	209	208	155	-25%	-12%
Galicia	1.744	1.603	1.170	980	1.035	822	806	679	697	733	5%	-9%
Madrid, Comunidad de	1.835	1.707	1.421	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	1.416	1.314	-7%	-4%
Murcia, Región de	691	581	459	321	230	242	159	162	173	219	27%	-12%
Navarra, Comunidad Foral de	70	66	82	100	110	98	86	102	92	112	20	42
Rioja, La	108	120	113	76	77	75	71	69	66	71	5	-5%
Comunitat Valenciana	3.049	2.625	2.138	1.890	1.091	1.176	1.056	950	919	786	-14%	-14%
País Vasco	482	477	624	585	488	438	404	428	387	391	1%	-2%
Ceuta y Melilla	27	32	32	45	35	31	36	30	22	34	12	7
Total	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	-1%	-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 34. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España (año 2014; año 2015; diferencias 2015-2014)

Comunidades autónomas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Andalucía	3.090	2.786	2.398	1.747	1.434	1.296	1.024	854	752	708	-6%	-15%
Aragón	680	719	597	346	339	304	234	231	225	217	-4%	-12%
Asturias, Principado de	277	221	224	192	172	185	145	123	123	115	-7%	-9%
Baleares, Illes	595	459	343	278	270	262	234	233	229	246	7%	-9%
Canarias	465	417	326	280	247	236	255	207	221	224	1%	-8%
Cantabria	154	164	153	120	102	70	64	59	48	54	6	-11%
Castilla-La Mancha	1.157	994	929	639	625	523	405	319	256	280	9%	-15%
Castilla y León	1.634	1.478	1.211	970	785	753	628	474	456	500	10%	-12%
Cataluña	1.347	1.287	1.146	1.107	1.007	835	959	886	803	881	10%	-5%
Extremadura	387	363	279	258	191	238	212	146	151	107	-29%	-13%
Galicia	1.516	1.360	981	796	849	682	637	509	523	487	-7%	-12%
Madrid, Comunidad de	630	473	354	407	312	276	235	206	191	173	-9%	-13%
Murcia, Región de	639	540	430	302	212	224	135	119	137	84	-39%	-20%
Navarra, Comunidad Foral de	64	63	75	91	74	68	58	64	66	58	-8	-6
Rioja, La	68	75	73	40	40	27	33	29	30	23	-7	-45
Comunitat Valenciana	1.619	1.382	1.194	837	702	602	540	472	404	330	-18%	-16%
País Vasco	441	420	364	338	281	244	246	251	216	250	16%	-6%
Ceuta y Melilla									3	7	4	7
Total	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-2%	-12%

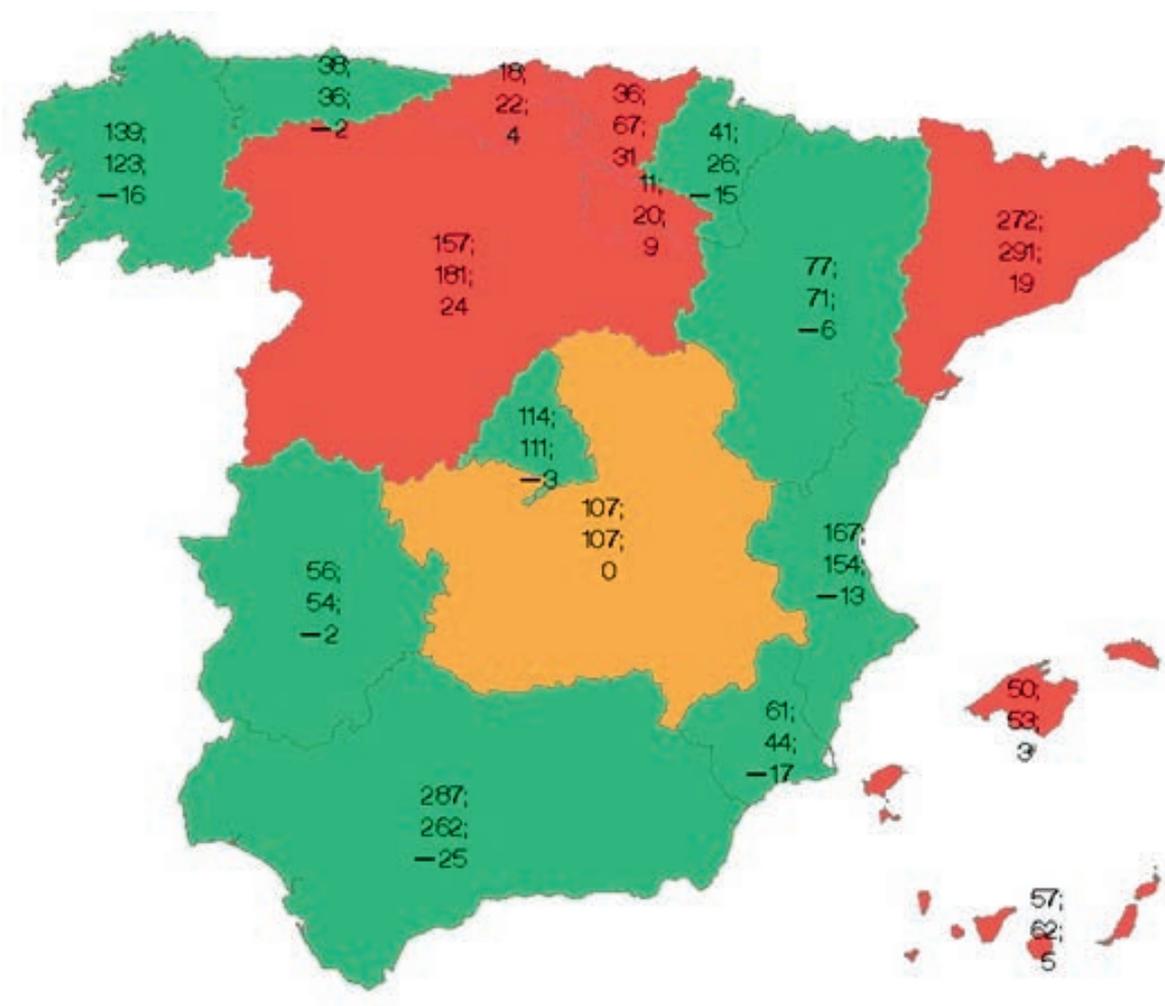
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 35. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2006-2015

Comunidades autónomas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Andalucía	898	822	721	615	538	568	529	761	593	573	-3%	-5%
Aragón	225	250	229	215	225	204	192	161	139	168	21%	-3%
Asturias, Principado de	84	80	74	49	55	34	75	114	131	115	-12%	31
Baleares, Illes	56	85	89	32	16	42	77	141	111	143	29%	87
Canarias	107	56	100	113	84	53	37	93	141	123	-13%	2%
Cantabria	12	8	5	6	9	9	4	38	8	3	-5	-9
Castilla-La Mancha	203	198	167	122	146	110	113	124	109	97	-11%	-8%
Castilla y León	405	354	381	393	331	307	296	272	201	238	18%	-6%
Cataluña	1.503	1.206	973	904	948	994	979	981	1.048	995	-5%	-4%
Extremadura	97	137	104	94	87	69	65	63	57	48	-9	-49
Galicia	228	243	189	184	186	140	169	170	174	246	41%	1%
Madrid, Comunidad de	1.205	1.234	1.067	1.039	1.006	1.097	1.064	1.180	1.225	1.141	-7%	-1%
Murcia, Región de	52	41	29	19	18	18	24	43	36	135	99	83
Navarra, Comunidad Foral de	6	3	7	9	36	30	28	38	26	54	28	48
Rioja, La	40	45	40	36	37	48	38	40	36	48	12	8
Comunitat Valenciana	1.430	1.243	944	1.053	389	574	516	478	515	456	-11%	-12%
País Vasco	41	57	260	247	207	194	158	177	171	141	-18%	100
Ceuta y Melilla	27	32	32	45	35	31	36	30	19	27	8	0
Total	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	0%	-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 (año 2014; año 2015; diferencias 2015-2014)



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 2015 la mayoría de las provincias descendieron, solo aumentaron sus cifras: Araba/Álava, Almería, Ávila, Illes Balears, Bizkaia, Burgos, Cáceres, Cantabria, Ciudad Real, Girona, Gipuzkoa, Huelva, León, Lleida, Málaga, Pontevedra, La Rioja, Salamanca, Santa Cruz de Tenerife, Tarragona, Teruel, Valladolid y Zamora. Las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla también aumentaron sus cifras.

Tabla 36. Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015

Provincias	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014 ¹	Variación 2015/2011 ¹
Araba/Álava	13	17	17	5	10	5	-3
Albacete	26	28	19	23	22	-1	-4
Alicante/Alacant	54	48	42	67	62	-5	8
Almería	35	38	30	19	26	7	-9
Ávila	18	23	19	12	16	4	-2
Badajoz	48	48	25	40	37	-3	-11
Balears, Illes	50	60	45	50	53	3	3
Barcelona	145	181	141	159	128	-19%	-12%
Burgos	41	26	36	24	32	8	-9
Cáceres	28	14	22	16	17	1	-11
Cádiz	33	37	37	41	32	-9	-1
Castellón/Castelló	34	31	22	29	28	-1	-6
Ciudad Real	34	35	38	19	27	8	-7
Córdoba	36	41	36	37	26	-11	-10
Coruña,A	63	55	73	55	47	-8	-16
Cuenca	25	21	30	17	16	-1	-9
Girona	71	61	47	27	41	14	-30
Granada	40	43	33	49	43	-6	3
Guadalajara	20	17	8	14	11	-3	-9
Gipuzkoa	28	18	24	16	38	22	10
Huelva	21	24	26	19	23	4	2
Huesca	29	24	22	24	17	-7	-12
Jaén	43	22	24	30	23	-7	-20
León	41	43	26	32	39	7	-2
Lleida	40	55	42	37	51	14	11
Rioja, La	22	13	16	11	20	9	-2
Lugo	35	33	14	33	22	-11	-13
Madrid	138	135	130	114	111	-3%	-20%
Málaga	43	40	49	40	46	6	3
Murcia	71	50	57	61	44	-17	-27
Navarra	28	44	31	41	26	-15	-2
Ourense	34	17	14	18	11	-7	-23
Asturias	42	42	46	38	36	-2	-6
Palencia	26	13	15	12	6	-6	-20
Palmas, Las	28	35	25	31	22	-9	-6
Pontevedra	54	52	31	33	43	10	-11
Salamanca	28	24	12	13	17	4	-11
S. C. Tenerife	19	26	23	26	40	14	21
Cantabria	21	14	20	18	22	4	1
Segovia	13	14	8	19	16	-3	3
Sevilla	76	50	48	52	43	-9	-33
Soria	18	9	9	14	10	-4	-8
Tarragona	61	39	42	49	71	22	10
Teruel	10	14	6	14	16	2	6
Toledo	47	39	25	34	31	-3	-16
Valencia/València	110	72	77	71	64	-7	-42%
Valladolid	25	28	22	13	24	11	-1
Bizkaia	28	33	22	15	19	4	-9
Zamora	18	9	13	18	21	3	3
Zaragoza	47	48	40	39	38	-1	-9
Ceuta	1	0	1	0	3	3	2
Melilla	1	0	0	0	2	2	1
Total	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-18%

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 37. Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015

Provincias	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación 2015/2011
Araba/Álava	41	53	53	16	31	16	-10
Albacete	65	70	48	58	56	-2	-9
Alicante/Alacant	29	26	23	36	34	-3	5
Almería	51	55	43	28	38	10	-13
Ávila	104	134	112	72	97	25	-7
Badajoz	70	69	36	58	54	-4	-16
Balears, Illes	46	55	41	45	47	2	1
Barcelona	26	33	26	29	24	-6	-2
Burgos	110	70	98	66	88	22	-22
Cáceres	68	34	54	39	42	3	-26
Cádiz	27	30	30	33	26	-7	-1
Castellón/Castelló	57	52	38	50	49	-1	-8
Ciudad Real	65	67	73	37	53	16	-12
Córdoba	45	51	45	46	33	-14	-12
Coruña,A	55	48	64	49	42	-7	-13
Cuenca	116	98	142	81	77	-4	-39
Girona	95	81	63	36	55	19	-40
Granada	43	47	36	53	47	-6	4
Guadalajara	79	66	31	55	43	-12	-36
Gipuzkoa	40	25	34	23	54	31	14
Huelva	41	46	50	36	44	8	3
Huesca	128	106	98	107	77	-31	-51
Jaén	64	33	36	46	35	-10	-29
León	83	87	53	66	81	15	-2
Lleida	92	126	96	86	118	33	26
Rioja, La	69	41	50	35	64	29	-5
Lugo	100	95	41	97	65	-32	-35
Madrid	22	21	20	18	17	0	-5
Málaga	27	25	30	25	28	4	1
Murcia	49	34	39	42	30	-12	-19
Navarra	44	69	49	64	41	-24	-3
Ourense	103	52	43	56	35	-21	-68
Asturias	39	39	43	36	34	-2	-5
Palencia	152	76	89	72	36	-36	-116
Palmas, Las	26	32	23	28	20	-8	-6
Pontevedra	57	54	33	35	45	11	-12
Salamanca	80	69	35	38	50	12	-30
S. C. Tenerife	19	26	23	26	39	14	20
Cantabria	36	24	34	31	38	7	2
Segovia	80	86	50	119	101	-18	21
Sevilla	40	26	25	27	22	-5	-18
Soria	190	95	96	151	109	-42	-81
Tarragona	76	48	52	62	90	28	14
Teruel	69	98	43	100	116	16	47
Toledo	67	55	36	49	45	-4	-22
Valencia/València	43	28	30	28	25	-3	-18
Valladolid	47	53	41	25	46	21	-1
Bizkaia	24	29	19	13	17	4	-7
Zamora	93	47	69	97	114	17	21
Zaragoza	48	49	41	40	39	-1	-9
Ceuta	12	0	12	0	35	35	23
Melilla	13	0	0	0	24	24	11
Total	44	41	36	36	36	0	-8

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2015 ha sido 36, observándose que 15 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 22 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 13 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, 2015

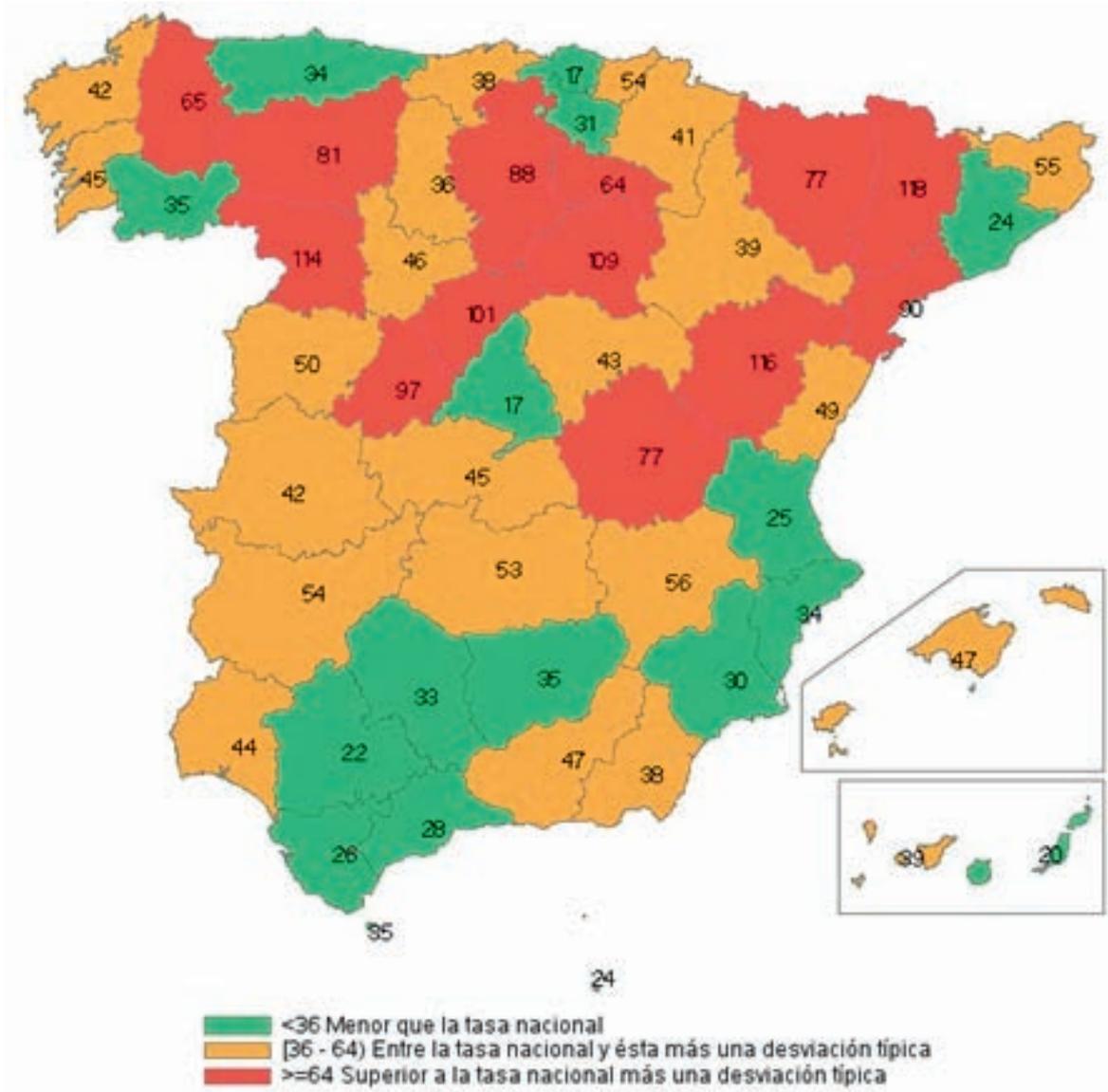


Tabla 38. Fallecidos en vías interurbanas y urbanas, año 2015. Tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2015

Provincias	VÍA INTERURBANA 2015			VÍA URBANA 2015
	Fallecidos	Vehículo-km (Millones)*	Fallecidos por 100 millones vehículo-km	Fallecidos
Araba/Álava	7	1.774,6	0,4	3
Albacete	16	2.570,0	0,6	6
Alicante/Alacant	36	7.816,1	0,5	26
Almería	21	3.129,2	0,7	5
Ávila	16	1.277,9	1,3	0
Badajoz	31	3.600,2	0,9	6
Balears, Illes	42	8.032,0	0,5	11
Barcelona	60	19.090,8	0,3	68
Burgos	28	3.420,8	0,8	4
Cáceres	15	2.749,3	0,5	2
Cádiz	19	4.422,2	0,4	13
Castellón/Castelló	22	3.437,3	0,6	6
Ciudad Real	24	2.887,7	0,8	3
Córdoba	21	2.944,8	0,7	5
Coruña, A	40	6.650,7	0,6	7
Cuenca	15	2.729,5	0,5	1
Girona	31	5.075,9	0,6	10
Granada	32	5.008,5	0,6	11
Guadalajara	11	1.930,5	0,6	0
Gipuzkoa	30	3.291,0	0,9	8
Huelva	19	2.575,7	0,7	4
Huesca	16	2.330,2	0,7	1
Jaén	18	2.790,7	0,6	5
León	32	3.294,0	1,0	7
Lleida	43	3.381,3	1,3	8
Rioja, La	14	1.861,2	0,8	6
Lugo	19	2.831,8	0,7	3
Madrid	66	22.538,9	0,3	45
Málaga	27	7.070,9	0,4	19
Murcia	34	7.000,6	0,5	10
Navarra	20	3.861,2	0,5	6
Ourense	9	2.242,7	0,4	2
Asturias	23	5.500,7	0,4	13
Palencia	6	1.570,5	0,4	0
Palmas, Las	16	4.917,0	0,3	6
Pontevedra	34	5.613,6	0,6	9
Salamanca	15	2.027,7	0,7	2
S. C. Tenerife	27	5.373,4	0,5	13
Cantabria	19	4.268,9	0,4	3
Segovia	13	1.878,0	0,7	3
Sevilla	26	6.839,6	0,4	17
Soria	8	1.175,4	0,7	2
Tarragona	55	5.419,8	1,0	16
Teruel	13	1.250,6	1,0	3
Toledo	24	5.688,2	0,4	7
Valencia/València	47	11.104,1	0,4	17
Valladolid	22	3.054,1	0,7	2
Bizkaia	14	4.722,6	0,3	5
Zamora	20	1.988,6	1,0	1
Zaragoza	32	4.829,0	0,7	6
Ceuta	0	0,0	0,0	3
Melilla	0	0,0	0,0	2
Total	1.248	230.840,0	0,5	441

* Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Tabla 39. Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos-km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2011-2015

Provincias	2011	2012	2013	2014	2015
Araba/Álava	0,6	0,6	0,7	0,2	0,4
Albacete	0,8	0,9	0,6	0,8	0,6
Alicante/Alacant	0,6	0,6	0,4	0,6	0,5
Almería	0,9	1,1	0,9	0,5	0,7
Ávila	1,2	1,3	1,3	0,7	1,3
Badajoz	1,1	1,1	0,6	1,1	0,9
Balears, Illes	0,5	0,7	0,4	0,5	0,5
Barcelona	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3
Burgos	1,0	0,6	0,8	0,6	0,8
Cáceres	0,9	0,5	0,7	0,6	0,5
Cádiz	0,6	0,7	0,7	0,6	0,4
Castellón/Castelló	0,9	0,8	0,5	0,7	0,6
Ciudad Real	1,0	1,1	1,1	0,6	0,8
Córdoba	0,9	1,2	0,9	1,0	0,7
Coruña,A	0,7	0,7	0,9	0,8	0,6
Cuenca	0,8	0,8	0,9	0,5	0,5
Girona	1,0	0,9	0,8	0,4	0,6
Granada	0,7	0,8	0,6	1,0	0,6
Guadalajara	1,0	0,9	0,4	0,6	0,6
Gipuzkoa	0,5	0,4	0,5	0,4	0,9
Huelva	0,7	1,0	1,1	0,6	0,7
Huesca	1,1	1,1	1,0	1,1	0,7
Jaén	1,2	0,6	0,6	0,8	0,6
León	0,7	0,6	0,6	0,8	1,0
Lleida	0,9	1,4	1,0	0,9	1,3
Rioja, La	0,9	0,4	0,8	0,5	0,8
Lugo	1,3	1,0	0,4	1,1	0,7
Madrid	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Málaga	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Murcia	0,8	0,5	0,6	0,7	0,5
Navarra	0,6	0,9	0,7	1,0	0,5
Ourense	1,4	0,7	0,5	0,7	0,4
Asturias	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4
Palencia	1,6	0,8	0,7	0,7	0,4
Palmas, Las	0,5	0,3	0,3	0,4	0,3
Pontevedra	0,8	0,7	0,5	0,4	0,6
Salamanca	1,0	1,0	0,5	0,4	0,7
S. C. Tenerife	0,3	0,4	0,3	0,4	0,5
Cantabria	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4
Segovia	0,6	0,5	0,3	0,8	0,7
Sevilla	0,9	0,6	0,6	0,6	0,4
Soria	1,2	0,7	0,6	1,0	0,7
Tarragona	1,1	0,6	0,7	0,7	1,0
Teruel	0,7	1,1	0,4	1,2	1,0
Toledo	0,7	0,6	0,4	0,6	0,4
Valencia/València	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
Valladolid	0,4	0,8	0,5	0,4	0,7
Bizkaia	0,4	0,6	0,3	0,2	0,3
Zamora	0,8	0,5	0,6	0,8	1,0
Zaragoza	0,7	0,8	0,7	0,6	0,7
Ceuta					
Melilla					
Total	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5

Tabla 40. Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015

Provincias	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014 ¹	Variación 2015/2011 ¹
Araba/Álava	74	75	86	80	84	4	10
Albacete	94	84	87	101	83	-18%	-11
Alicante/Alacant	338	314	341	268	287	7%	-15%
Almería	213	170	121	94	111	17	-48%
Ávila	121	89	71	71	66	-5	-45%
Badajoz	213	195	144	147	105	-29%	-51%
Balears, Illes	304	311	374	340	389	14%	28%
Barcelona	1.159	1.178	1.158	1172	1145	-2%	-1%
Burgos	204	161	150	123	140	14%	-31%
Cáceres	94	82	65	61	50	-11	-44
Cádiz	275	218	217	202	229	13%	-17%
Castellón/Castelló	196	139	116	92	97	5	-51%
Ciudad Real	135	105	93	79	61	-18	-55%
Córdoba	219	202	199	151	118	-22%	-46%
Coruña,A	322	306	238	226	234	4%	-27%
Cuenca	132	79	69	44	57	13	-57%
Girona	258	264	258	261	278	7%	8%
Granada	267	244	219	181	172	-5%	-36%
Guadalajara	101	77	52	24	48	24	-52%
Gipuzkoa	177	158	174	202	199	-1%	12%
Huelva	110	73	70	67	80	13	-27%
Huesca	130	94	111	108	111	3%	-15%
Jaén	178	137	114	119	92	-23%	-48%
León	184	186	132	100	170	70	-8%
Lleida	174	230	218	194	209	8%	20%
Rioja, La	75	71	69	66	71	5	-4
Lugo	164	133	129	100	141	41	-14%
Madrid	1.373	1.299	1.386	1416	1314	-7%	-4%
Málaga	304	228	356	265	237	-11%	-22%
Murcia	242	159	162	173	219	27%	-10%
Navarra	98	86	102	92	112	20	14
Ourense	81	115	85	88	83	-5	2
Asturias	219	220	237	254	230	-9%	5%
Palencia	78	78	60	58	49	-9	-29
Palmas, Las	100	101	79	131	145	11%	45
Pontevedra	255	252	227	283	275	-3%	8%
Salamanca	105	100	87	103	88	-15%	-16%
S. C.Tenerife	189	191	221	231	202	-13%	7%
Cantabria	79	68	97	56	57	1	-22
Segovia	84	81	54	38	46	8	-38
Sevilla	298	281	319	266	242	-9%	-19%
Soria	67	45	26	21	31	10	-36
Tarragona	238	266	233	224	244	9%	3%
Teruel	49	50	36	53	45	-8	-4
Toledo	171	173	142	117	128	9%	-25%
Valencia/València	642	603	493	559	402	-28%	-37%
Valladolid	132	123	102	105	104	-1%	-21%
Bizkaia	187	171	168	105	108	3%	-42%
Zamora	85	61	64	38	44	6	-41
Zaragoza	329	282	245	203	229	13%	-30%
Ceuta	11	15	9	6	15	9	4
Melilla	20	21	21	16	19	3	-1
Total	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	-1%	-16%

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 4I. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015

Provincias	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación 2015/2011
Araba/Álava	231	234	269	250	262	12	31
Albacete	235	209	218	255	210	-44	-25
Alicante/Alacant	183	169	184	145	156	11	-27
Almería	310	247	175	136	161	24	-149
Ávila	700	519	419	424	398	-26	-302
Badajoz	309	282	208	213	153	-60	-156
Balears, Illes	278	283	337	305	346	41	68
Barcelona	211	213	211	215	211	-4	0
Burgos	547	433	407	337	386	49	-161
Cáceres	228	199	159	150	123	-26	-105
Cádiz	222	175	174	162	183	21	-39
Castellón/Castelló	329	234	198	159	169	10	-160
Ciudad Real	257	200	178	152	119	-34	-138
Córdoba	273	252	249	189	148	-41	-125
Coruña,A	282	268	209	199	207	8	-75
Cuenca	610	368	326	211	276	65	-334
Girona	345	351	344	351	375	24	30
Granada	290	265	237	197	187	-10	-103
Guadalajara	397	299	202	94	189	95	-208
Gipuzkoa	250	223	246	286	281	-4	31
Huelva	212	140	134	128	153	25	-59
Huesca	574	416	494	484	500	16	-74
Jaén	267	205	172	181	141	-40	-126
León	372	377	270	206	354	148	-18
Lleida	398	525	500	449	485	36	87
Rioja, La	234	221	217	209	226	17	-8
Lugo	469	383	374	293	416	123	-53
Madrid	215	202	216	222	206	-16	-9
Málaga	192	143	221	164	145	-18	-47
Murcia	166	109	111	118	150	31	-16
Navarra	154	134	160	145	176	31	22
Ourense	245	350	261	273	260	-13	15
Asturias	204	205	222	240	219	-21	15
Palencia	455	458	356	347	296	-51	-159
Palmas, Las	93	93	72	119	131	12	38
Pontevedra	267	264	238	298	290	-8	23
Salamanca	299	286	251	299	257	-42	-42
S. C. Tenerife	191	192	219	228	198	-30	7
Cantabria	134	115	164	95	97	2	-37
Segovia	514	497	335	239	291	52	-223
Sevilla	155	145	165	137	125	-13	-30
Soria	706	476	278	227	338	111	-368
Tarragona	296	330	290	282	308	26	12
Teruel	339	350	255	380	327	-53	-12
Toledo	244	245	202	168	185	17	-59
Valencia/València	251	235	194	221	159	-62	-92
Valladolid	248	231	192	199	197	-1	-51
Bizkaia	162	148	146	92	95	3	-67
Zamora	441	319	339	204	239	35	-202
Zaragoza	338	289	252	210	237	27	-101
Ceuta	135	179	106	71	177	106	42
Melilla	254	257	251	191	225	34	-29
Total	243	223	216	206	204	-1	-39

4

El componente temporal de los accidentes con víctimas

Los meses

En el año 2015 falleció una media de 141 personas cada mes, oscilando esta media entre 113 fallecidos en febrero y marzo y 178 en septiembre. En los meses de julio y agosto se produjeron 338 fallecidos, cifra que supone el 19% de los fallecidos en todo el año.

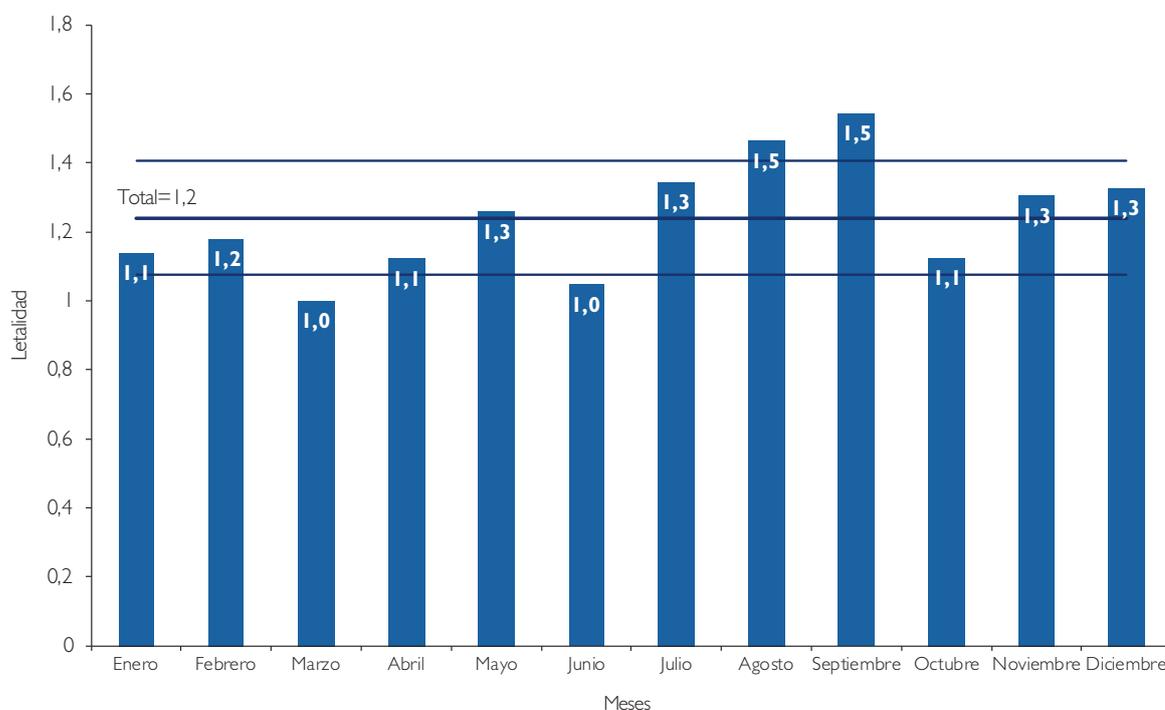
Respecto del año anterior, se observan descensos en 6 meses: marzo, abril, junio y el último trimestre del año; en los otros 6 meses del año 2015 se han producido incrementos respecto del año anterior.

Tabla 42. Evolución de los fallecidos por meses. España, 2006-2015

Meses	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Enero	375	286	265	222	197	159	147	131	113	119	5%	-12%
Febrero	282	264	235	208	148	142	141	137	99	113	14	-10%
Marzo	339	351	241	233	174	142	154	124	132	113	-14%	-11%
Abril	368	303	247	201	172	156	144	124	141	116	-18%	-12%
Mayo	367	324	265	237	211	185	157	105	123	157	28%	-9%
Junio	352	313	261	244	202	148	174	138	153	129	-16%	-11%
Julio	380	385	311	259	251	222	161	163	153	174	14%	-8%
Agosto	331	363	302	274	258	216	190	171	156	164	5%	-8%
Septiembre	350	361	229	205	221	186	202	159	162	178	10%	-7%
Octubre	317	337	268	223	242	169	147	154	143	130	-9%	-9%
Noviembre	319	239	241	193	206	173	135	130	158	150	-5%	-8%
Diciembre	324	297	235	215	196	162	151	144	155	146	-6%	-8%
Total	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-9%
Media mensual	342	319	258	226	207	172	159	140	141	141		-12%

La letalidad de los accidentes de tráfico con víctimas en 2015 fue 1,2. Los meses con mayor letalidad fueron agosto y septiembre con una letalidad de 1,5. Los meses de marzo y junio, con una letalidad de 1,0, son los que han presentado una tasa menor en 2015.

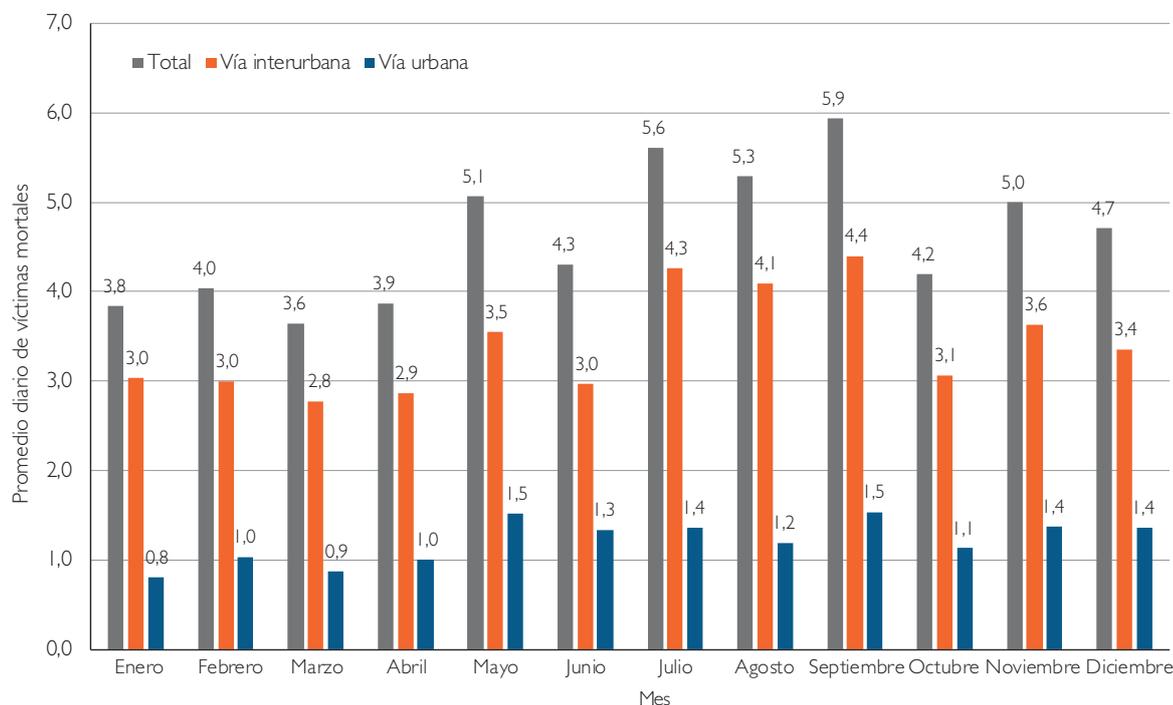
Figura 22. Letalidad por meses. España, 2015



62

El promedio diario de víctimas mortales en 2015 ha sido de 4,6, superándose esa cifra en los meses de mayo, julio, agosto, septiembre, 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, 2015



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 mayo, noviembre y diciembre, mientras que las de heridos hospitalizados fueron mayores en los meses de enero, 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 mayo y septiembre (10 fallecidos) y menor en el mes de febrero (1 fallecido); en el caso de los ciclomotores, los meses con mayor número de fallecidos fueron abril y agosto; y en relación a las motocicletas, en el período comprendido entre mayo y noviembre 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 2015 se registró en los meses de marzo, abril y octubre, y el mayor en los meses de julio, agosto y septiembre. El mes con más heridos hospitalizados ocupantes de turismo fue agosto (307).

En los meses de julio a septiembre 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 durante todo el año 2015.

Tabla 43. Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2015

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo transporte mercancías	Autobús	Peatón
Enero	7	5	16	63	6	0	19
Febrero	1	4	17	58	10	0	21
Marzo	6	2	24	43	8	0	28
Abril	2	8	22	49	8	1	23
Mayo	10	5	34	54	14	0	38
Junio	3	2	28	51	15	0	30
Julio	4	6	34	73	18	0	36
Agosto	4	9	33	75	17	0	25
Septiembre	10	5	35	72	20	0	31
Octubre	4	4	31	45	10	0	33
Noviembre	4	3	32	54	14	0	38
Diciembre	3	3	23	56	12	1	45
Total	58	56	329	693	152	2	367

Tabla 44. Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2015

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo transporte mercancías	Autobús	Peatón
Enero	38	55	137	244	30	9	196
Febrero	32	45	147	196	49	3	167
Marzo	56	43	195	205	57	2	165
Abril	41	49	217	189	38	2	147
Mayo	79	53	283	240	44	9	174
Junio	73	70	301	230	50	3	197
Julio	71	63	256	283	69	2	169
Agosto	72	80	256	307	49	1	122
Septiembre	64	47	242	240	38	7	156
Octubre	46	51	190	224	51	4	160
Noviembre	38	54	211	225	31	4	179
Diciembre	42	59	164	248	45	3	167
Total	652	669	2.599	2.831	551	49	1.999

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 miércoles y el jueves han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año en esos días (209 y 186 respectivamente).

Respecto del año 2014, el número de fallecidos ha aumentado en la mayoría de los días laborables de la semana, con la excepción del jueves; en los fines de semana el número de fallecidos ha aumentado un 2%.

Tabla 45. Fallecidos por accidente según días de la semana. España, 2006-2015

Días de la semana	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Lunes	525	479	411	347	323	282	238	226	234	244	4%	-8%
Martes	492	450	379	312	303	252	238	220	206	215	4%	-9%
Miércoles	456	453	374	342	313	280	246	187	205	209	2%	-8%
Jueves	477	466	401	354	337	248	253	263	224	186	-17%	-10%
Viernes	682	542	466	384	374	287	273	259	245	255	4%	-10%
Sábado	747	719	522	489	418	341	341	264	290	300	3%	-10%
Domingo	725	714	547	486	410	370	314	261	284	280	-1%	-10%
Total	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-9%

En lo que respecta al índice de letalidad del año 2015 según el día de la semana en que ocurrió el accidente, en las vías interurbanas los jueves 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, 2015

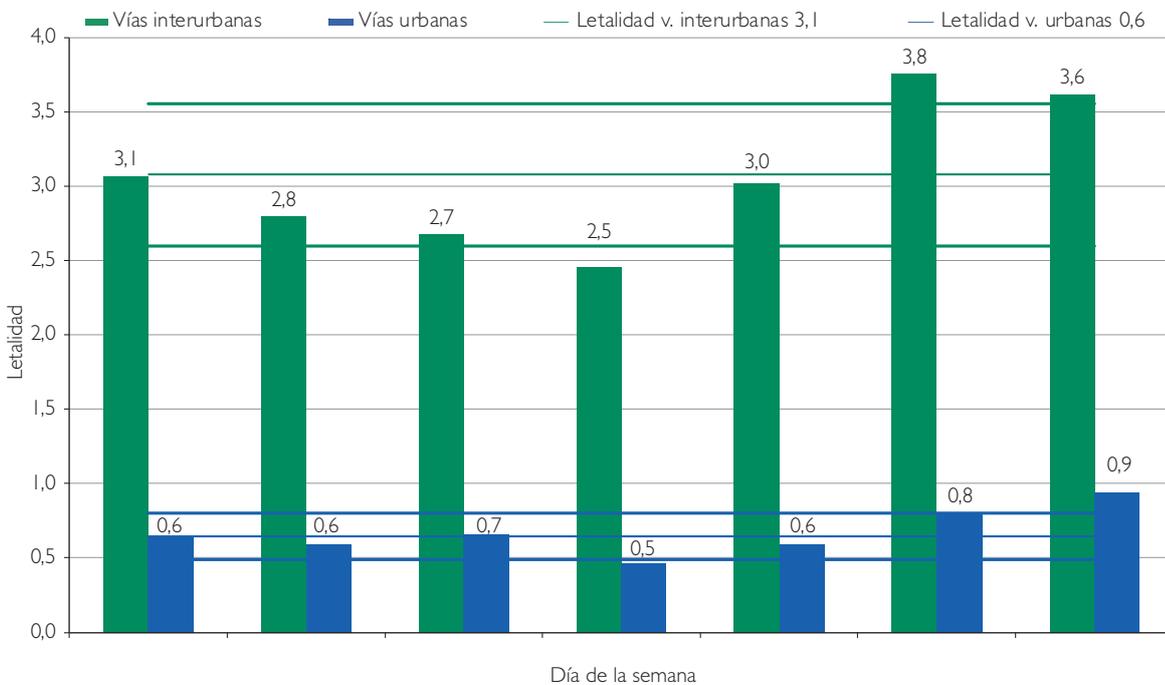


Tabla 46. Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2006-2015

Días de la semana	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Fin de semana	1.257	1.192	881	818	677	586	515	407	448	455	2%	-11%
No fin de semana	2.110	1.890	1.585	1.312	1.251	1.017	927	823	799	793	-1%	-10%
Total	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	0%	-10%

Tabla 47. Fallecidos según días de la semana, vías urbanas. España, 2006-2015

Días de la semana	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Fin de semana	215	241	188	157	151	125	140	118	126	125	-1%	-6%
No fin de semana	522	500	446	427	399	332	321	332	315	316	0%	-5%
Total	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	0%	-6%

Las horas del día

En 2015, el 65% 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 2014, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 aumentó un 4%, mientras que en la franja entre las 20:00 y las 07:59 disminuyó un 6%.

Tabla 48. Fallecidos según tramos horarios. España, 2006-2015

Tramos horarios	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
De 8:00 a 19:59 horas	2.401	2.229	1.911	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	1.056	1.093	4%	-8%
De 20:00 a 7:59 horas	1.703	1.594	1.189	1.051	969	807	700	579	632	596	-6%	-11%
Total	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-9%

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 49. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2015

Vías interurbanas y urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	1.093	596	1.689
Porcentaje	65%	35%	100%
Heridos	97.443	37.012	134.455
Porcentaje	72%	28%	100%
Índice de letalidad	1,1	1,6	1,2
Vías interurbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	813	435	1.248
Porcentaje	65%	35%	100%
Heridos	38.023	14.757	52.780
Porcentaje	72%	28%	100%
Índice de letalidad	2,1	2,9	2,3
Vías urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59	Total
Fallecidos	280	161	441
Porcentaje	63%	37%	100%
Heridos	59.420	22.255	81.675
Porcentaje	73%	27%	100%
Índice de letalidad	0,5	0,7	0,5

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 50. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2015

Tramos horarios	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Letalidad
De lunes a viernes de 7:00 a 23:59	963	5.899	87.038	1,0
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	487	2.679	28.922	1,5
De 7:00 a 23:59	1.450	8.578	115.960	1,2
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	84	368	3.542	2,1
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	155	549	5.458	2,5
De 24:00 a 6:59	239	917	9.000	2,4

La luminosidad

En 2015, el 71% de los accidentes con víctimas, el 61% de los fallecidos y el 70% de los heridos hospitalizados y no hospitalizados en vías interurbanas ocurrieron durante el día. En las vías urbanas también durante el día es cuando se registra la mayor concentración de accidentes y víctimas.

Tabla 51. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2015

		Vías interurbanas							
Luminosidad	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Día	24.470	71%	756	61%	3.303	70%	33.596	70%	
Crepúsculo	1.854	5%	92	7%	299	6%	2.609	5%	
Noche con iluminación	2.742	8%	64	5%	268	6%	4.036	8%	
Noche sin iluminación	5.492	16%	336	27%	874	18%	7.795	16%	
		Vías urbanas							
Luminosidad	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Día	46.118	73%	258	59%	3.250	68%	55.428	72%	
Crepúsculo	3.428	5%	47	11%	322	7%	4.118	5%	
Noche con iluminación	13.254	21%	124	28%	1.115	23%	16.874	22%	
Noche sin iluminación	398	1%	12	3%	64	1%	504	1%	

68

En vías interurbanas, el 62% 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 52. Lesividad de los peatones según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2015

	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 interurbana.	28%	11%	16%	46%	54%	6%	21%	18%	64%	9%	15%	12%
Vía urbana	62%	10%	25%	4%	70%	9%	21%	1%	74%	6%	19%	0%
Total	50%	10%	22%	17%	68%	8%	21%	3%	73%	7%	19%	1%

5

El tipo de accidente con víctimas

69

El tipo de accidente más frecuente en 2015 fue la salida de vía, en el que se produjo el 31% de los fallecimientos, seguido del atropello a peatón con un 18%.

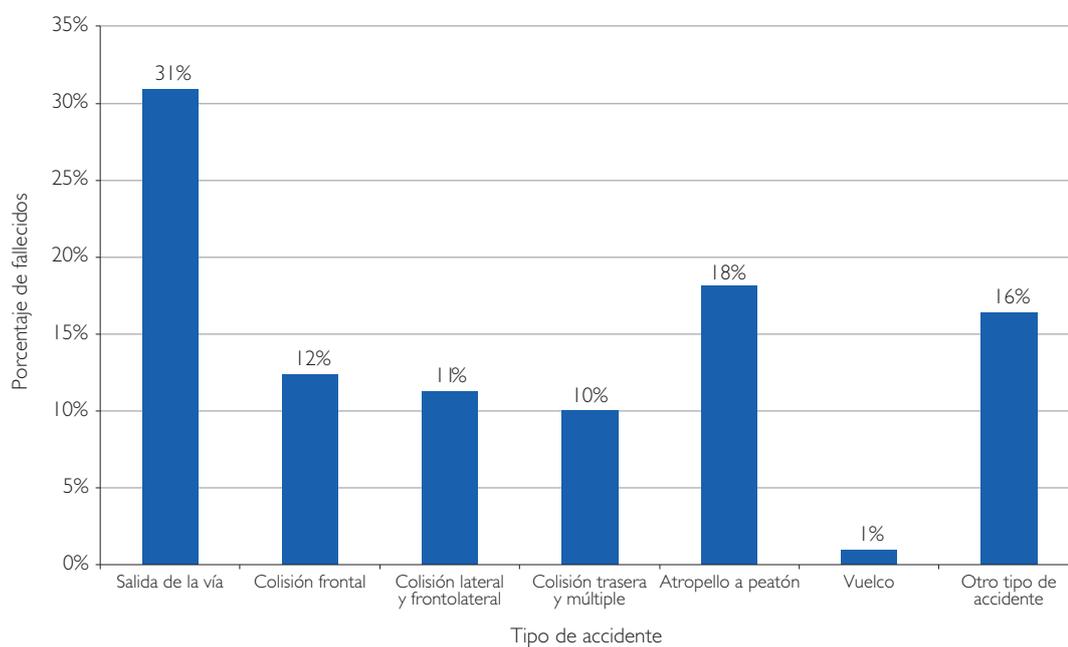
Tabla 53. Fallecidos por tipología del accidente. España, 2006-2015

Tipo de Accidente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
Salida de la vía	1.299	1.150	1.062	903	752	646	663	508	548	522	-5%	-10%
Colisión frontal	658	530	472	370	350	336	250	222	225	209	-7%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	723	727	616	471	428	329	282	246	204	190	-7%	-14%
Colisión trasera y múltiple	370	322	246	223	227	191	165	153	145	169	17%	-8%
Atropello a peatón*	565	548	450	459	449	367	355	349	310	306	-1%	-7%
Vuelco	76	86	62	70	66	47	47	30	17	16	-1	-60
Otro tipo de accidente	413	460	192	218	206	144	141	172	239	277	16%	-4%
Total	3.652	3.367	3.082	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-9%

* 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.

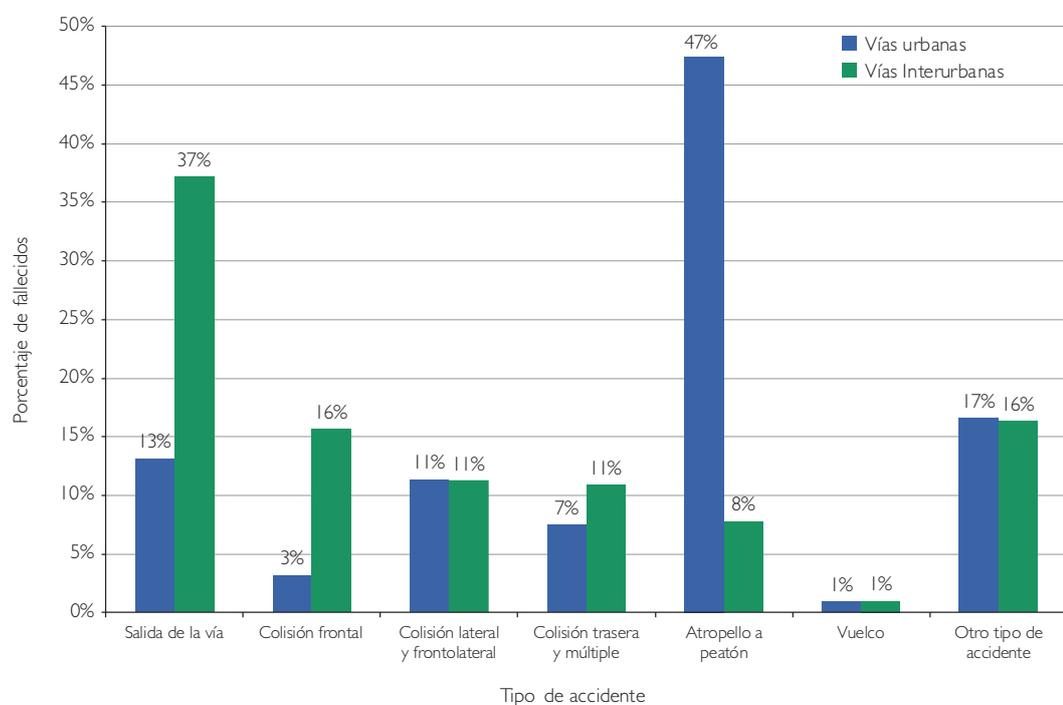
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Figura 25. Tipología del accidente. España, 2015



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, 2015



En las vías interurbanas, el 37% de las víctimas mortales y el 35% de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía. Respecto de 2014, los fallecidos en salidas de la vía han disminuido un 3%, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 12%.

Tabla 54. Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2006-2015

Tipo de Accidente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
Salida de la vía	1.191	1.063	975	834	690	578	594	441	476	464	-3%	-10%
Colisión frontal	618	501	443	342	335	322	232	214	208	195	-6%	-12%
Colisión lateral y frontolateral	560	578	464	371	341	254	223	184	153	140	-8%	-14%
Colisión trasera y múltiple	332	259	208	179	197	163	136	132	122	136	11%	-9%
Atropello a peatón*	284	262	210	191	179	150	132	135	118	97	-18%	-11%
Vuelco	57	64	41	55	48	38	30	26	11	12	1	-45
Otro tipo de accidente	325	355	125	158	138	98	95	98	159	204	28%	-5%
Total	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	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.

Tabla 55. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2006-2015

Tipo de Accidente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
Salida de la vía	5.821	4.972	4.485	3.356	2.928	2.666	2.378	1.895	1.856	1.639	-12%	-13%
Colisión frontal	2.125	1.839	1.446	1.247	1.062	947	781	655	571	545	-5%	-14%
Colisión lateral y frontolateral	3.112	2.715	2.451	1.756	1.552	1.371	1.158	1.008	698	716	3%	-15%
Colisión trasera y múltiple	1.673	1.549	1.246	993	911	806	633	647	502	518	3%	-12%
Atropello a peatón*	492	494	424	352	348	284	277	223	229	191	-17%	-10%
Vuelco	373	353	378	356	300	294	285	245	84	77	-7	-16%
Otro tipo de accidente	1.167	1.279	647	688	541	457	532	509	894	1.058	18%	-2%
Total	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-2%	-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 47% de los fallecidos y el 34% 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 (13%), mientras que en el caso de los heridos hospitalizados el segundo accidente más frecuente es la colisión lateral y frontolateral (25%). Respecto del año 2014, los fallecidos en atropellos han aumentado un 9% y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 5%.

Tabla 56. Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2006-2015

Tipo de Accidente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
Salida de la vía	108	87	87	69	62	68	69	67	72	58	-14	-7%
Colisión frontal	40	29	29	28	15	14	18	8	17	14	-3	-26
Colisión lateral y frontolateral	163	149	152	100	87	75	59	62	51	50	-1	-12%
Colisión trasera y múltiple	38	63	38	44	30	28	29	21	23	33	10	-5
Atropello a peatón*	281	286	240	268	270	217	223	214	192	209	9%	-3%
Vuelco	19	22	21	15	18	9	17	4	6	4	-2	-15
Otro tipo de accidente	88	105	67	60	68	46	46	74	80	73	-7	-15
Total	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	0%	-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 57. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2006-2015

Tipo de Accidente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
Salida de la vía	534	475	383	343	291	285	257	275	266	325	22%	-5%
Colisión frontal	279	194	212	139	124	101	144	132	134	150	12%	-7%
Colisión lateral y frontolateral	2.470	1.974	1.888	1.742	1.270	1.330	1.233	1.308	1.259	1.187	-6%	-8%
Colisión trasera y múltiple	540	676	585	602	450	493	482	534	515	489	-5%	-1%
Atropello a peatón*	1.869	1.647	1.659	1.586	1.591	1.603	1.563	1.670	1.557	1.633	5%	-1%
Vuelco	173	190	185	201	161	195	176	189	113	87	-23%	-7%
Otro tipo de accidente	754	938	499	562	466	515	545	796	896	880	-2%	2%
Total	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	0%	-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

73

El sexo y la edad

En 2015 fallecieron 1.292 hombres y 395 mujeres, de forma que el 76% de los fallecidos fueron hombres y el 23% mujeres. En vías interurbanas el 80% de fallecidos fueron hombres y el 20% mujeres mientras que en vías urbanas estos porcentajes fueron del 67% y del 33% respectivamente.

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 49 en varones y de 56 en mujeres, en heridos hospitalizados de 43 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 57 para los hombres y 17 en el caso de las mujeres.

El índice de letalidad de los hombres es 1,6, 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 74%. En cuanto a los heridos no hospitalizados, el 59% eran hombres, no habiendo diferencias significativas entre las vías interurbanas y urbanas.

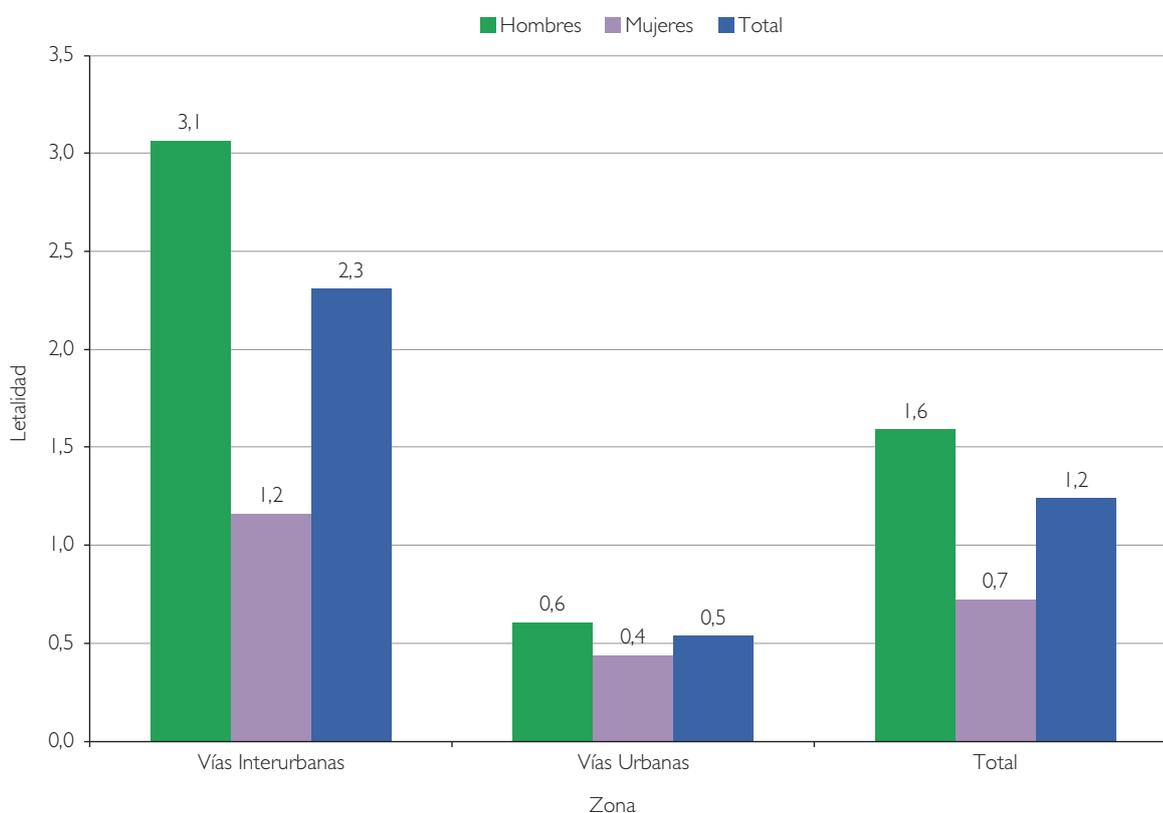
Tabla 58. Víctimas mortales y heridos por sexos. España, 2015

Sexo	Total							
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad	Total muertos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
Hombres	1.292	76%	6.645	70%	73.194	59%	1,6	57
Mujeres	395	23%	2.824	30%	51.390	41%	0,7	17
Sin especificar	2	0%	26	0%	376	0%	0,5	
Total	1.689	100%	9.495	100%	124.960	100%	1,2	36

Sexo	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	997	80%	3.492	74%	28.030	58%	3,1
Mujeres	249	20%	1.244	26%	19.880	41%	1,2
Sin especificar	2	0%	8	0%	126	0%	1,5
Total	1.248	100%	4.744	100%	48.036	100%	2,3

Sexo	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	295	67%	3.153	66%	45.164	59%	0,6
Mujeres	146	33%	1.580	33%	31.510	41%	0,4
Sin especificar	0	0%	18	0%	250	0%	0,0
Total	441	100%	4.751	100%	76.924	100%	0,5

Figura 27. Letalidad por sexos. España, 2015



En 2015 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, 121 y 93 respectivamente, muy por encima de la tasa general de los hombres que ha sido 57.

En cuanto a las mujeres fallecidas por accidente de tráfico en 2015, el grupo de edad de 75 a 84 años ha sido el que ha presentado una frecuencia mayor, con un 20% de los casos. El grupo de edad de 25 a 34 años es el que ha concentrado un porcentaje mayor de mujeres hospitalizadas, el 16%. 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, 45 y 39 respectivamente, siendo la tasa general de las mujeres 17.

Tabla 59. Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2015

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	14	1%	220	3%	3.370	5%	0,4	4
15-24	128	10%	962	14%	12.998	18%	0,9	56
25-34	203	16%	1.213	18%	16.204	22%	1,2	68
35-44	229	18%	1.330	20%	15.631	21%	1,3	57
45-54	213	16%	1.185	18%	11.146	15%	1,7	60
55-64	168	13%	789	12%	6.411	9%	2,3	63
65-74	140	11%	455	7%	3.318	5%	3,6	69
75-84	151	12%	334	5%	2.043	3%	6,0	121
85 y más	40	3%	95	1%	492	1%	6,4	93
Sin especificar	6	0%	62	1%	1.581	2%	0,4	
Total	1.292	100%	6.645	100%	73.194	100%	1,6	57
Media edad	49		43		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	11	3%	134	5%	2.751	5%	0,4	3
15-24	42	11%	346	12%	8.866	17%	0,5	19
25-34	32	8%	440	16%	11.594	23%	0,3	11
35-44	42	11%	424	15%	10.177	20%	0,4	11
45-54	49	12%	391	14%	7.329	14%	0,6	14
55-64	42	11%	334	12%	4.508	9%	0,9	15
65-74	62	16%	330	12%	2.795	5%	1,9	27
75-84	78	20%	269	10%	1.527	3%	4,2	45
85 y más	34	9%	108	4%	415	1%	6,1	39
Sin especificar	3	1%	48	2%	1.428	3%	0,2	
Total	395	100%	2.824	100%	51.390	100%	0,7	17
Media edad	56		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 38% en el caso de los hombres y un 51% en el caso de las mujeres, es decir 13 puntos de diferencia; cuando se desplazaban en motocicleta el porcentaje de varones fallecidos respecto de su total fue del 24% y en el caso de las mujeres del 5% y cuando se desplazaban a pie el porcentaje de hombres fallecidos fue del 16% mientras que el de mujeres fue del 38%.

Tabla 60. Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2015

Medio de desplazamiento HOMBRES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	56	4%	562	8%	5.114	7%	1,0
Ciclomotor	54	4%	539	8%	5.385	7%	0,9
Motocicleta	310	24%	2.251	34%	18.042	25%	1,5
Turismo	491	38%	1.735	26%	32.450	44%	1,4
Vehículo de mercancías	136	11%	470	7%	5.341	7%	2,3
Autobús	2	0%	17	0%	645	1%	0,3
Otro vehículo	30	2%	118	2%	667	1%	3,7
Peatones	213	16%	953	14%	5.550	8%	3,2
Total	1.292	100%	6.645	100%	73.194	100%	1,6

Medio de desplazamiento MUJERES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	2	1%	89	3%	1.123	2%	0,2
Ciclomotor	2	1%	129	5%	2.386	5%	0,1
Motocicleta	19	5%	346	12%	4.624	9%	0,4
Turismo	202	51%	1.082	38%	33.376	65%	0,6
Vehículo de mercancías	16	4%	81	3%	1.790	3%	0,8
Autobús	0	0%	32	1%	1.331	3%	0,0
Otro vehículo	2	1%	27	1%	235	0%	0,8
Peatones	152	38%	1.038	37%	6.525	13%	2,0
Total	395	100%	2.824	100%	51.390	100%	0,7

Tabla 61. Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2006-2015

Sexo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Hombres	3.197	2.976	2.418	2.086	1.925	1.598	1.440	1.281	1.290	1.292	0%	-10%
Mujeres	892	829	666	622	547	457	458	392	398	395	-1%	-9%
Sin especificar	15	18	16	6	6	5	5	7	0	2	2	
Total	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-9%
Razón hombres/ mujeres	3,6	3,6	3,6	3,4	3,5	3,5	3,1	3,3	3,2	3,3		

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 2015 hubo dos hombres fallecidos en accidentes de tráfico más que el año anterior mientras que el número de mujeres fallecidas cayó un 1%. 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 2006 y 2015 ha sido del 9% para ambos sexos.

Figura 28. Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2006-2015

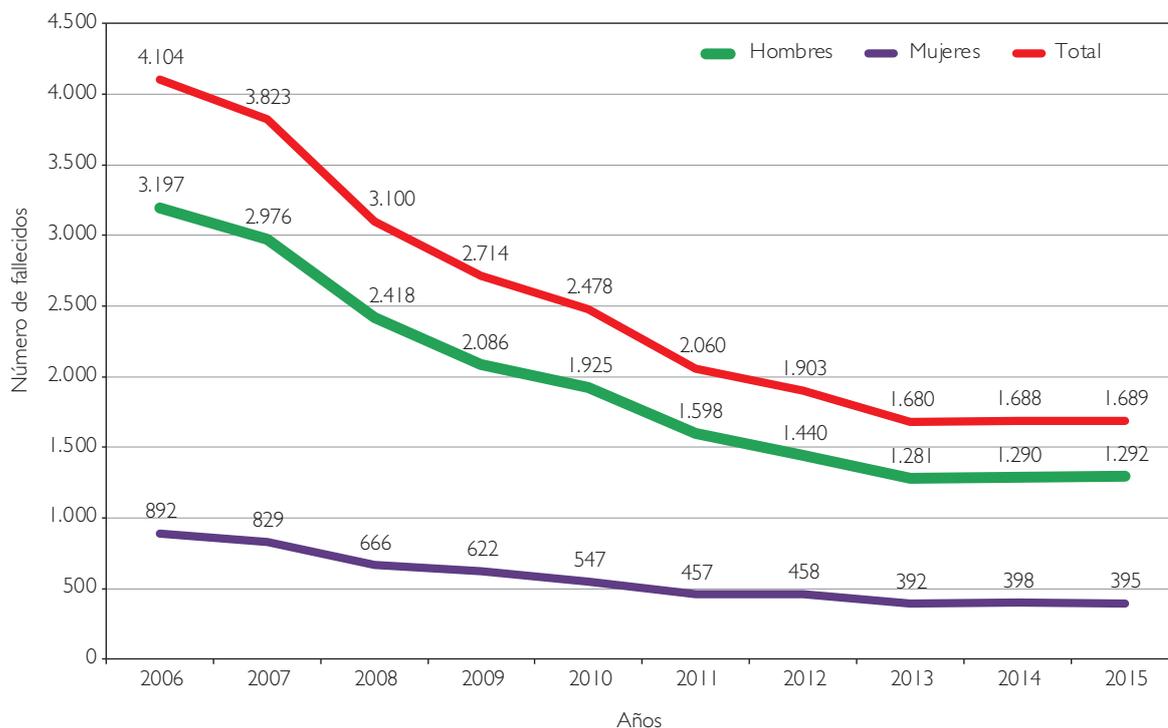
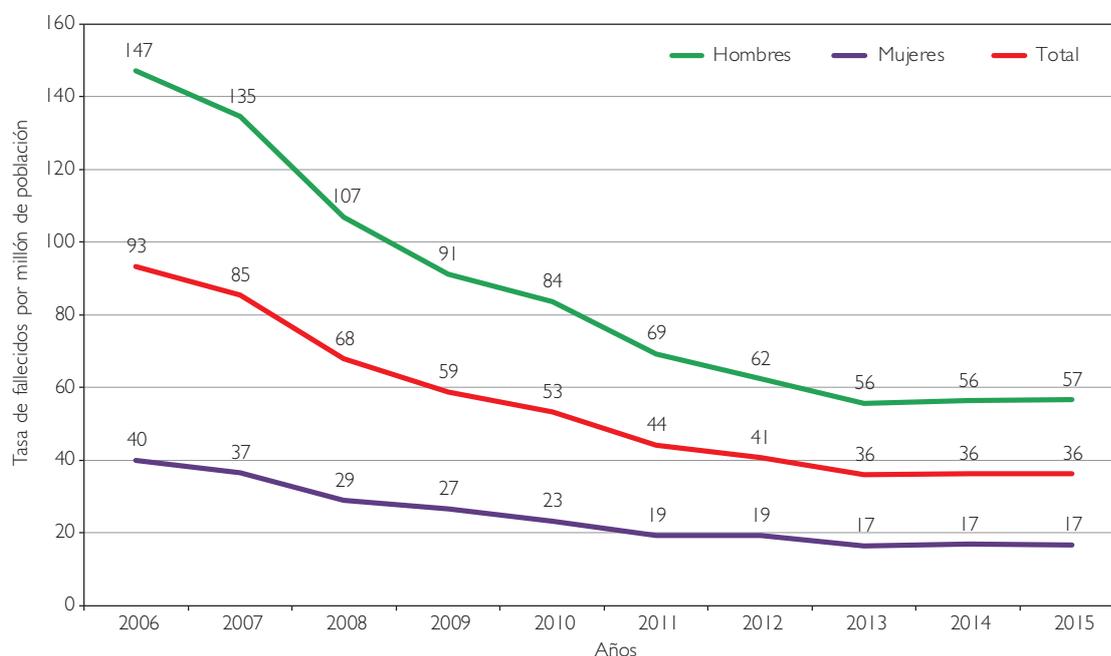


Figura 29. Evolución de la tasa de fallecidos por sexos, tasas por millón de población. España, 2006-2015



En 2015 la tasa de fallecidos por millón de población para los hombres ha sido 57 y para las mujeres 17. Respecto del año anterior la tasa ha aumentado ligeramente para los hombres y se ha mantenido igual para las mujeres. En los últimos 10 años la razón entre las tasas es 3,5 similar a la de las cifras crudas.

Tabla 62. Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2006-2015

Sexo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Hombres	15.483	14.083	11.956	9.986	8.502	8.140	7.372	7.058	6.663	6.645	0%	-9%
Mujeres	5.733	5.048	4.443	3.880	3.436	3.164	3.018	2.966	2.897	2.824	-3%	-8%
Sin especificar	166	164	89	57	57	43	54	62	14	26	12	-19%
Total	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.574	0%	-9%
Razón hombres/mujeres	2,7	2,8	2,7	2,6	2,5	2,6	2,4	2,4	2,3	2,4		

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.

En 2015 se mantiene estable el número de hombres heridos hospitalizados en accidentes de tráfico y desciende el número de mujeres hospitalizadas 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 2,5, es decir ha habido 2,5 hombres heridos hospitalizados por cada mujer; resultando esta razón inferior a la de fallecidos que es 3,4.

El descenso interanual entre 2006 y 2015 en el caso de los heridos hospitalizados ha sido del 9% para ambos sexos, igual que en el caso de los fallecidos en ambos sexos.

Figura 30. Evolución de los heridos hospitalizados por sexos. España, 2006-2015

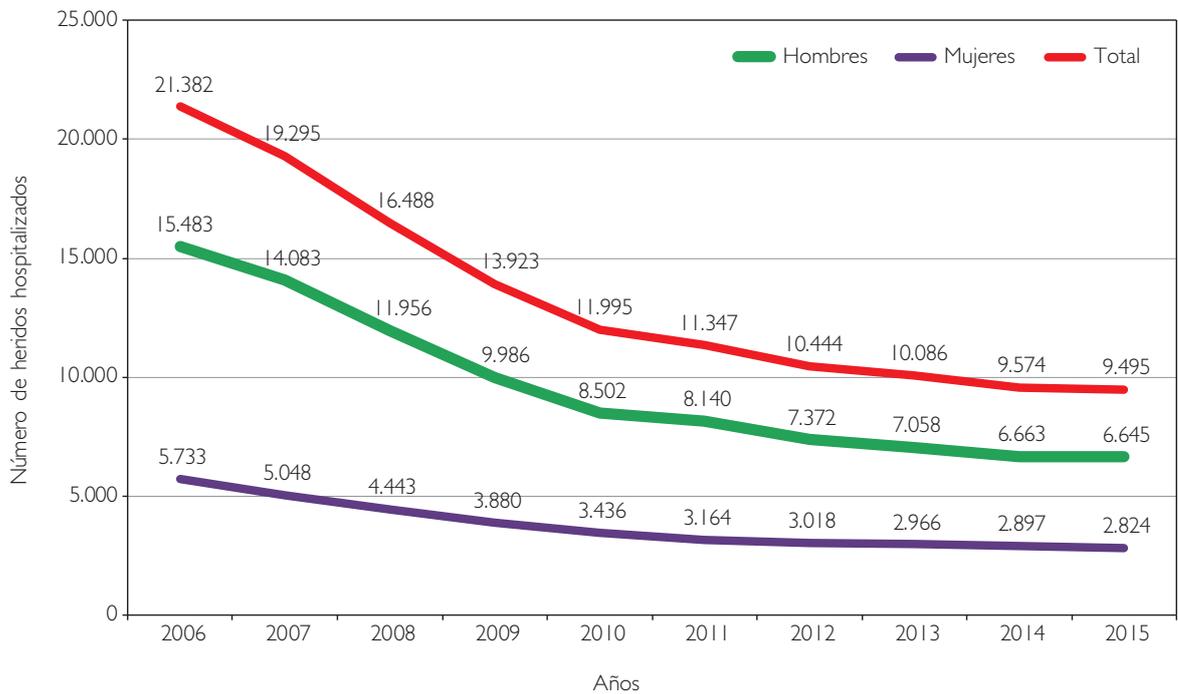
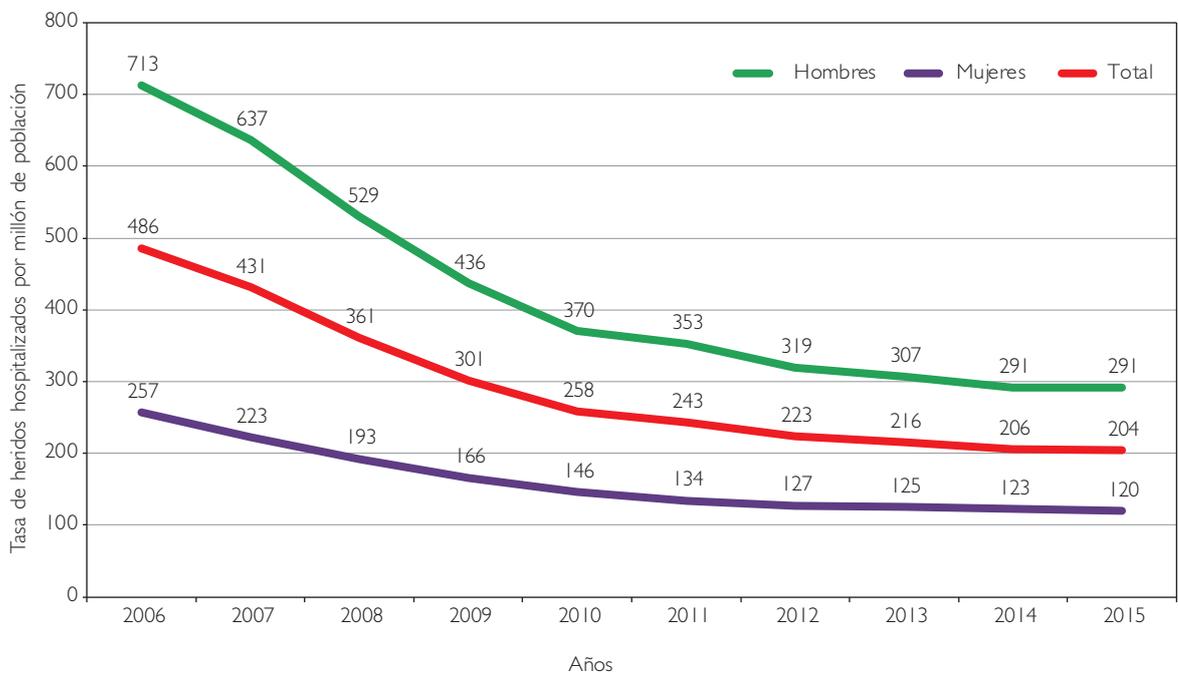


Figura 31. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por sexos, tasas por millón de población. España, 2006-2015



En 2015, en términos absolutos, los accidentes de circulación con resultado de muerte o heridos hospitalizados han afectado en mayor medida al grupo de edad comprendido entre los 35 y los 44 años, con 271 fallecidos y 1.754 personas hospitalizadas.

Considerando la distribución porcentual de los fallecidos y los heridos hospitalizados según los grupos de edad se observa que el 58% de los fallecidos y el 47% 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 urbana fue de 57 y en la urbana de 49. Para los heridos hospitalizados la media de edad fue de 45 años en vía urbana y en vía interurbana fue 43, 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 de los fallecidos en las vías interurbanas y urbanas al comparar ambos sexos. La media de edad de las mujeres que fallecieron en vías urbanas fue 65 y en el caso de los hombres fue 54. En las vías interurbanas, la media de edad de las mujeres fallecidas fue 51 y en el caso de los hombres fue 48.

En las vías interurbanas el grupo de 35 a 44 años ha sido el más afectado con 227 fallecidos y 970 personas hospitalizadas.

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 99 fallecidos. Si consideramos los heridos de gravedad el grupo de edad con mayor incidencia es el de 35 a 44 años, con 784 heridos hospitalizados. El 56 % de los fallecidos y el 31% 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 75 a 84 años con 77 fallecidos por millón de población de esa edad, seguido por el de 85 y más años con una tasa de 57. El grupo de 65 a 74 años, ocupa el tercer lugar con 47 fallecidos por millón de población. Los niños, tomados hasta 14 años, han tenido en 2015 una tasa de 4 fallecidos por millón de población de esa franja etaria.

Tabla 63. Fallecidos por grupos de edad. España, 2015

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	25	1%	355	4%	6.165	5%	0,4	4
15-24	170	10%	1.308	14%	21.904	18%	0,7	38
25-34	236	14%	1.654	17%	27.818	22%	0,8	40
35-44	271	16%	1.754	18%	25.828	21%	1,0	35
45-54	262	16%	1.578	17%	18.486	15%	1,3	37
55-64	210	12%	1.125	12%	10.927	9%	1,7	38
65-74	202	12%	785	8%	6.120	5%	2,8	47
75-84	229	14%	604	6%	3.576	3%	5,2	77
85 y más	74	4%	204	2%	909	1%	6,2	57
Sin especificar	10	1%	128	1%	3.227	3%	0,3	
Total	1.689	100%	9.495	100%	124.960	100%	1,2	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	19	2%	130	3%	2.138	4%	0,8
15-24	124	10%	636	13%	8.099	17%	1,4
25-34	197	16%	887	19%	10.426	22%	1,7
35-44	227	18%	970	20%	10.348	22%	2,0
45-54	207	17%	828	17%	7.370	15%	2,5
55-64	160	13%	603	13%	4.412	9%	3,1
65-74	144	12%	389	8%	2.604	5%	4,6
75-84	130	10%	210	4%	1.412	3%	7,4
85 y más	34	3%	49	1%	270	1%	9,6
Sin especificar	6	0%	42	1%	957	2%	0,6
Total	1.248	100%	4.744	100%	48.036	100%	2,3

Media edad 49 43 39

Grupos de edad	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		I. Letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	6	1%	225	5%	4.027	5%	0,1
15-24	46	10%	672	14%	13.805	18%	0,3
25-34	39	9%	767	16%	17.392	23%	0,2
35-44	44	10%	784	17%	15.480	20%	0,3
45-54	55	12%	750	16%	11.116	14%	0,5
55-64	50	11%	522	11%	6.515	8%	0,7
65-74	58	13%	396	8%	3.516	5%	1,5
75-84	99	22%	394	8%	2.164	3%	3,7
85 y más	40	9%	155	3%	639	1%	4,8
Sin especificar	4	1%	86	2%	2.270	3%	0,2
Total	441	100%	4.751	100%	76.924	100%	0,5

Media edad 57 45 38

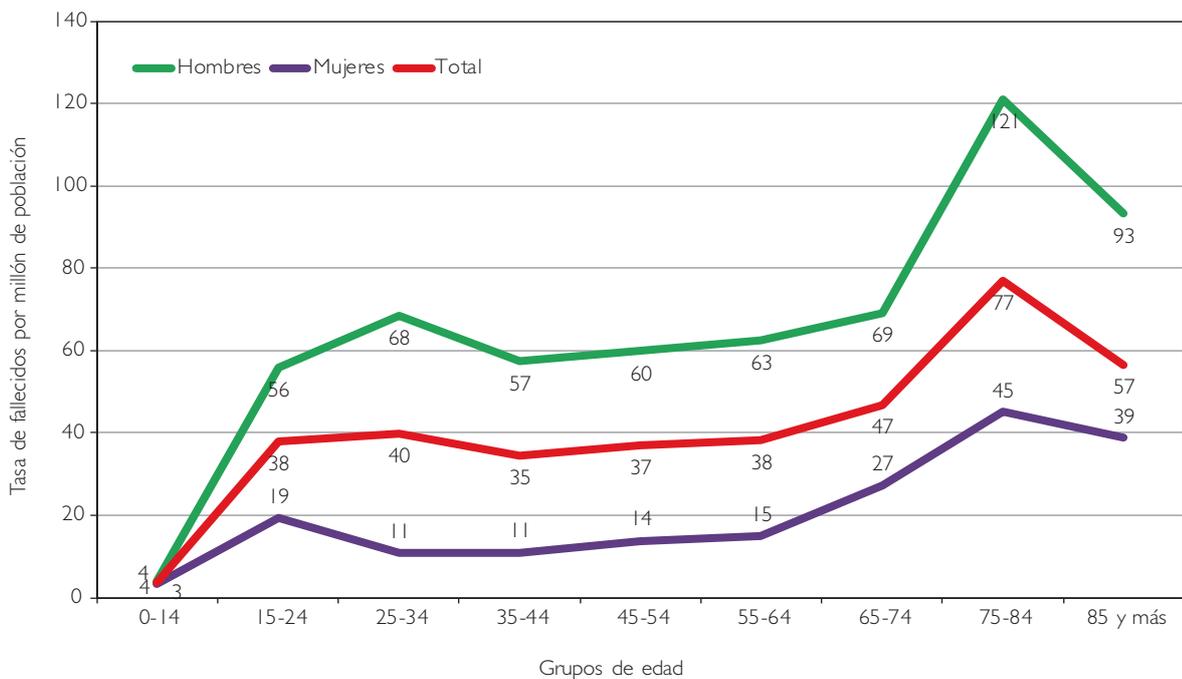
En relación a los fallecidos por grupos de edad, respecto del año 2014, se observan descensos en los grupos de edad que van desde 0 a 14 años, de 35 a 64 años y también los de 85 y más años. Por el contrario, presentan un aumento del 12% los grupos de edad de 25 a 34 años y de 75 a 84 años, del 10% el grupo de 15 a 24 años y del 7% el de 65 a 74 años.

Tabla 64. Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2006-2015

Grupos de Edad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
0-14	115	108	84	60	79	42	52	46	37	25	-12	-16%
15-24	741	690	561	434	363	263	206	163	154	170	10%	-15%
25-34	955	897	644	572	453	333	298	242	211	236	12%	-14%
35-44	717	646	512	490	442	378	350	278	277	271	-2%	-10%
45-54	494	472	403	368	346	313	274	250	298	262	-12%	-7%
55-64	368	367	292	256	248	229	200	202	216	210	-3%	-6%
65-74	331	285	245	230	240	200	196	200	188	202	7%	-5%
75-84	281	265	245	201	211	210	236	206	204	229	12%	-2%
85 y más	55	52	61	70	78	74	75	76	85	74	-11	19
Sin especificar	47	41	53	33	18	18	16	17	18	10	-8	-37
Total	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-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.

Figura 32. Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2015



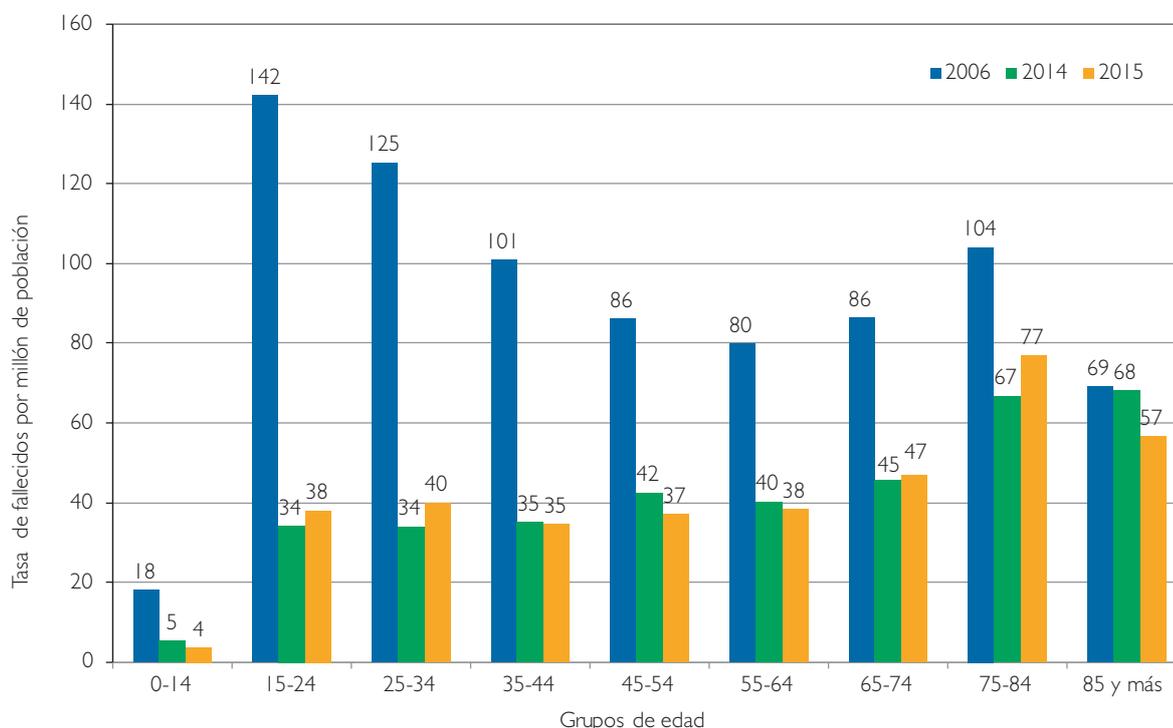
La figura anterior muestra las diferencias que hay en las tasas de fallecidos por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en el grupo de edad de 25 a 34 años en el que la tasa para los hombres es 6 veces la de las mujeres y en el grupo de 35 a 44 años en el que la tasa para los hombres es 5 veces la de las 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 65. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2006-2015

Grupos de Edad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0-14	18	17	13	9	11	6	7	6	5	4
15-24	148	142	111	87	75	55	44	35	34	38
25-34	128	122	84	75	61	46	43	37	34	40
35-44	100	89	69	65	58	49	45	35	35	35
45-54	84	78	66	58	54	48	41	36	42	37
55-64	78	77	60	52	50	45	39	38	40	38
65-74	88	76	65	61	63	52	50	50	45	47
75-84	104	96	87	70	72	71	79	67	67	77
85 y más	66	58	67	73	74	70	68	64	68	57
Total	93	86	68	59	54	45	41	36	36	36

Figura 33. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2006, 2014 y 2015

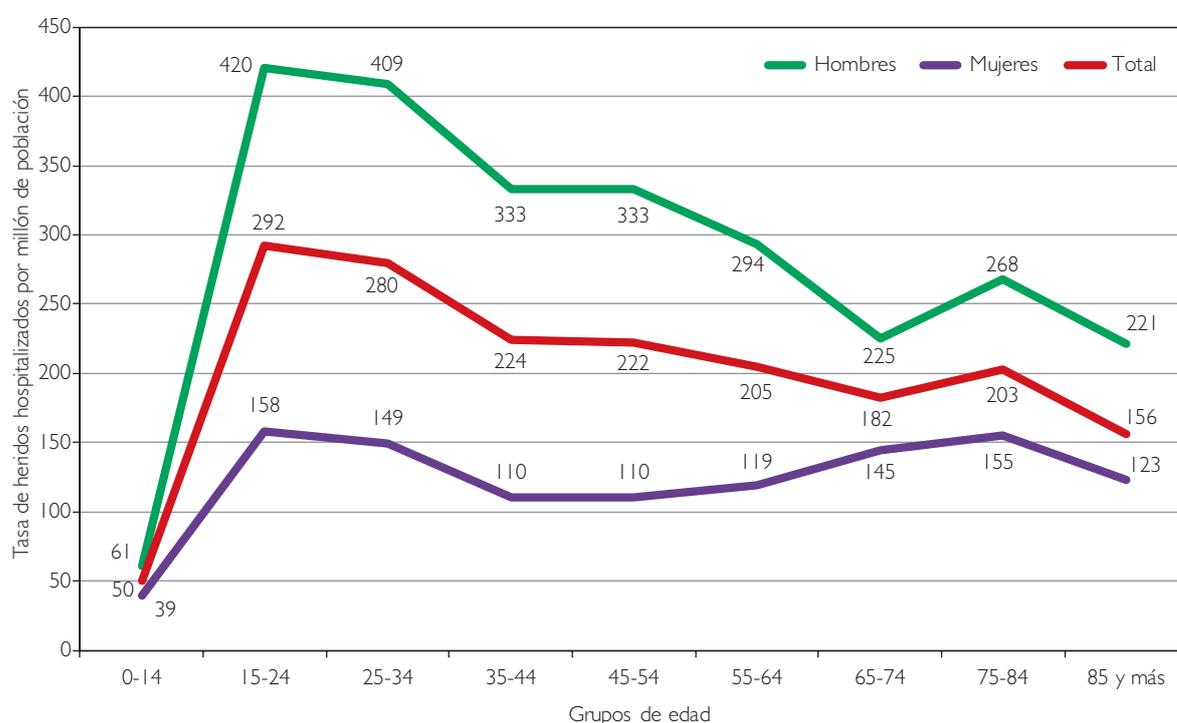


En relación a los heridos hospitalizados por grupos de edad, respecto del año 2014, se observa que el mayor descenso se ha producido en el grupo de 45 a 54 años seguido del grupo de 15 a 24 años. Los heridos hospitalizados de 85 y más años han aumentado el 11%.

Tabla 66. Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2006-2015

Grupos de Edad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
0-14	764	605	591	489	410	457	373	410	351	355	1%	-8%
15-24	5.125	4.547	3.608	2.771	2.168	1.850	1.575	1.398	1.356	1.308	-4%	-14%
25-34	5.266	4.732	3.957	3.217	2.452	2.303	1.955	1.832	1.607	1.654	3%	-12%
35-44	3.503	3.208	2.842	2.552	2.229	2.132	2.036	1.948	1.770	1.754	-1%	-7%
45-54	2.198	2.137	1.953	1.743	1.780	1.671	1.671	1.547	1.667	1.578	-5%	-4%
55-64	1.499	1.466	1.193	1.116	1.058	1.101	1.043	1.088	1.070	1.125	5%	-3%
65-74	1.154	980	958	805	737	739	775	760	808	785	-3%	-4%
75-84	733	734	714	692	701	637	626	671	579	604	4%	-2%
85 y más	144	172	166	172	173	164	168	185	184	204	11%	4%
Sin especificar	996	714	506	366	287	293	222	247	182	128	-30%	-20%
Total	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	-1%	-9%

Figura 34. Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2015



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 15 y los 54 años, de forma que la tasa para los hombres triplica la de las mujeres.

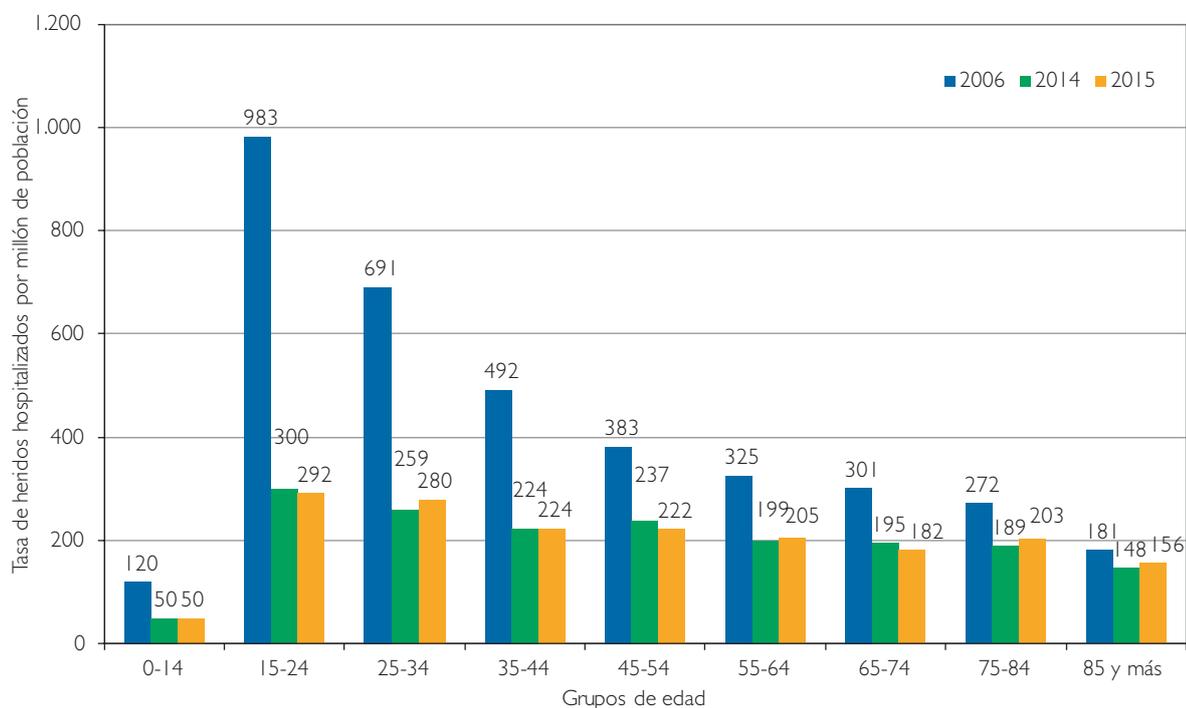
86

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 67. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2006-2015

Grupos de Edad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0-14	120	93	88	72	59	65	53	58	50	50
15-24	983	884	703	548	441	386	335	303	300	292
25-34	691	614	509	417	327	318	282	278	259	280
35-44	492	439	377	332	287	271	257	246	224	224
45-54	383	360	318	275	273	250	244	222	237	222
55-64	325	309	244	225	211	216	201	205	199	205
65-74	301	259	255	213	193	191	199	191	195	182
75-84	272	264	250	237	235	210	203	217	189	203
85 y más	181	203	184	180	170	152	147	156	148	156
Total	486	431	361	301	258	243	223	216	206	204

Figura 35. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2006, 2014 y 2015



Los niños

En 2015 fallecieron por accidente de tráfico 25 niños, otros 355 fueron heridos hospitalizados y 6.165 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 1% 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 0,4 cuando para el resto de edades fue 1,3; la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 4 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 232.

Tabla 68. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2015

	Hasta 14 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	25	1%	1.664
Heridos hospitalizados	355	4%	9.140
Heridos no hospitalizados	6.165	5%	118.795
Total víctimas	6.545	5%	129.599
Índice de letalidad	0,4		1,3
Fallecidos por millón de población	4		42
Heridos hospitalizados por millón de población	50		232

Los niños varones presentan una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: 14 de los 25 niños fallecidos eran varones, como lo eran el 62% de los niños heridos hospitalizados y el 55% de los heridos no hospitalizados. En 2015 la tasa de fallecidos por millón de población en los niños fue 4 y en niñas fue 3 y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 61 y en las niñas 39.

Tabla 69. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2015

Sexo	Fallecidos*		Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número	Tasa de fallecidos por millón de población	Número	%		Número	%
Hombres	14	4	220	62%	61	3370	55%
Mujeres	11	3	134	38%	39	2751	45%
Sin especificar	0		1	0%		44	1%
Total	25	4	355	100%	50	6.165	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 de edades quinquenales, observándose que en 2015 la mayor tasa de fallecidos se presentó en el grupo de 0 a 4 años con 6 fallecidos por millón de población, por encima de 1 fallecido por millón de población que tuvo lugar en el grupo de 5 a 9 años y 4 fallecidos por millón de población en el grupo de 10 a 14 años. 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, 70 heridos hospitalizados por millón de población, seguido del de 5 a 9 años con una tasa de 56 y del de 0 a 4 años con una tasa de 25.

Tabla 70. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2015

Grupos de edad	Fallecidos*		Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número	Tasa de fallecidos por millón de población	Número	%		Número	%
De 0 a 4 años	14	6	56	16%	25	1.478	24%
De 5 a 9 años	2	1	138	39%	56	2.125	34%
De 10 a 14 años	9	4	161	45%	70	2.562	42%
De 0 a 14 años	25	4	355	100%	50	6.165	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, 19 de los 25 niños fallecidos, pero es en las vías urbanas donde los niños han tenido mayoritariamente los accidentes que han supuesto lesiones, el 63% de los heridos hospitalizados y el 65% de los heridos no hospitalizados de 0 a 14 años han sido a consecuencia de accidentes ocurridos en vías urbanas.

Tabla 71. Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.757	32%	19	130	37%	2.138	35%
Vías urbanas	3.819	68%	6	225	63%	4.027	65%
Total	5.576	100%	25	355	100%	6.165	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, 17 de los 25 niños fallecidos. Los niños resultaron más gravemente lesionados cuando eran peatones, el 58%, y el 31% como pasajeros.

Tabla 72. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2015

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	0	39	11%	366	6%
Pasajero	17	111	31%	4.096	66%
Peatón	8	205	58%	1.703	28%
Total	25	355	100%	6.165	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: 17 niños fallecidos, 94 heridos hospitalizados (el 72% de los niños heridos hospitalizados en vías interurbanas) y 2.055 heridos no hospitalizados (el 96% de los niños heridos no hospitalizados en vías interurbanas).

Tabla 73. Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2015

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	0	13	10%	41	2%
Pasajero	17	94	72%	2.055	96%
Peatón	2	23	18%	42	2%
Total	19	130	100%	2.138	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: 6 fallecidos y 182 heridos hospitalizados (el 81% 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, 2.040 (el 51% de los niños heridos no hospitalizados en vías urbanas).

Tabla 74. Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2015

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	0	26	12%	325	8%
Pasajero	0	17	8%	2.041	51%
Peatón	6	182	81%	1.661	41%
Total	6	225	100%	4.027	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, 4 de los 13 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil, tampoco lo hacían 8 de los 74 heridos hospitalizados ni 84 de los 2.955 heridos no hospitalizados.

Tabla 75. Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2015

Ocupantes de turismos o furgonetas de 0 a 11 años	Número
Fallecidos sin accesorio de seguridad	4
Total de Fallecidos	13
Heridos hospitalizados sin accesorio de seguridad	8
Total de Heridos hospitalizados	74
Heridos no hospitalizados sin accesorio de seguridad	84
Total de Heridos no hospitalizados	2.955

En vías interurbanas en 2015 ha habido menos niños fallecidos que en el año anterior; concretamente 6 niños fallecidos menos que en 2014. El porcentaje de heridos hospitalizados de 0 a 14 años ha aumentado un 8%, mientras que el conjunto de edades complementarias ha descendido un 2%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2015 ha habido 6 fallecidos menos que en 2014, observándose el mayor descenso en el caso de los peatones, con 4 fallecidos menos. Los niños heridos hospitalizados por accidentes ocurridos en vías urbanas en 2015 han disminuido un 3% respecto del año anterior; mientras que en el resto de edades no ha habido variación.

Tabla 76. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años.Vías interurbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014
Conductores	4	8	3	1	1	3	1	4	0	0	0
Pasajeros	72	57	46	36	51	19	36	25	22	17	-5
Peatones	5	6	5	3	3	5	2	2	3	2	-1
Total de 0 a 14 años	81	71	54	40	55	27	39	31	25	19	-6
Resto de edades	3.286	3.011	2.412	2.090	1.873	1.576	1.403	1.199	1.222	1.229	1%
Total	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	0%

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 77. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años.Vías urbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014
Conductores	8	6	5	0	3	2	0	2	1	0	-1
Pasajeros	4	4	6	1	1	0	4	0	1	0	-1
Peatones	22	27	19	19	20	13	9	13	10	6	-4
Total de 0 a 14 años	34	37	30	20	24	15	13	15	12	6	-6
Resto de edades	703	704	604	564	526	442	448	435	429	435	1%
Total	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	0%

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 heridos hospitalizados de 0 a 14 años.Vías interurbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Conductores	53	39	33	22	23	24	15	21	8	13	5	-40
Pasajeros	360	242	260	180	141	134	117	105	94	94	0	-14
Peatones	31	41	29	26	22	24	19	18	18	23	5	-8
Total de 0 a 14 años	444	322	322	228	186	182	151	144	120	130	8%	-13%
Resto de edades	14.319	12.879	10.755	8.520	7.456	6.643	5.893	5.038	4.714	4.614	-2%	-12%
Total	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-2%	-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 79. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Conductores	48	55	50	43	27	39	31	26	28	26	-2	-22
Pasajeros	57	46	39	30	28	31	14	29	25	17	-8	-40
Peatones	215	182	180	188	169	205	177	211	178	182	2%	-2%
Total de 0 a 14 años	320	283	269	261	224	275	222	266	231	225	-3%	-4%
Resto de edades	6.299	5.811	5.142	4.914	4.129	4.247	4.178	4.638	4.509	4.526	0%	-4%
Total	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	0%	-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 2015 fallecieron por accidente de tráfico 170 jóvenes de 15 a 24 años, 1.308 resultaron heridos hospitalizados y 21.904 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 10% del total de fallecidos, el 14% de los heridos hospitalizados y el 18% 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 2015 fue 0,7 mientras que para el resto de edades fue 1,3. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 38 y para el conjunto complementario de edades fue 36, es decir ha sido superior en 2 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 292 mientras que para el resto fue 195, es decir ha habido 97 heridos hospitalizados más por millón de población en los jóvenes.

92

Tabla 80. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2015

	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	170	1.519
Heridos hospitalizados	1.308	8.187
Heridos no hospitalizados	21.904	103.056
Total víctimas	23.382	112.762
Índice de letalidad	0,7	1,3
Fallecidos por millón de población	38	36
Heridos hospitalizados por millón de población	292	195

Los jóvenes varones han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 75% de los fallecidos y el 74% de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años eran hombres; en el caso de los heridos no hospitalizados eran hombres el 59% de los jóvenes. En 2015 la tasa de fallecidos por millón de población en hombres jóvenes fue 56, mientras que en las mujeres de esa edad

fue 19 y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres jóvenes fue 420 y en las jóvenes de 15 a 24 años fue 158.

Tabla 81. Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2015

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	128	75%	56	962	74%	420	12.998	59%
Mujeres	42	25%	19	346	26%	158	8.866	40%
Sin especificar	0	0%		0	0%		40	0%
Total	170	100%	38	1.308	100%	292	21.904	100%

En 2015 los jóvenes de 15 a 24 años estuvieron implicados en 18.832 accidentes, la mayoría de los cuales sucedieron en vías urbanas, el 65% de los accidentes. Sin embargo es en los accidentes ocurridos en las vías interurbanas en los que han fallecido más jóvenes, el 73% de los fallecidos de ese grupo de edad. En cuanto a los heridos hospitalizados, la proporción entre en ambas zonas es similar.

Tabla 82. Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (15 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	6.640	35%	124	73%	636	49%	8.099	37%
Vías urbanas	12.192	65%	46	27%	672	51%	13.805	63%
Total	18.832	100%	170	100%	1.308	100%	21.904	100%

La mayoría de los jóvenes fallecidos en accidente de tráfico eran conductores de algún vehículo, concretamente el 58% de los fallecidos de 15 a 24 años. En cuanto a los jóvenes que resultaron heridos hospitalizados ese porcentaje fue del 61% y para los heridos no hospitalizados fue del 56%.

Tabla 83. Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (15 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2015

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	98	58%	798	61%	12.266	56%
Pasajero	51	30%	341	26%	8.117	37%
Peatón	21	12%	169	13%	1.521	7%
Total	170	100%	1.308	100%	21.904	100%

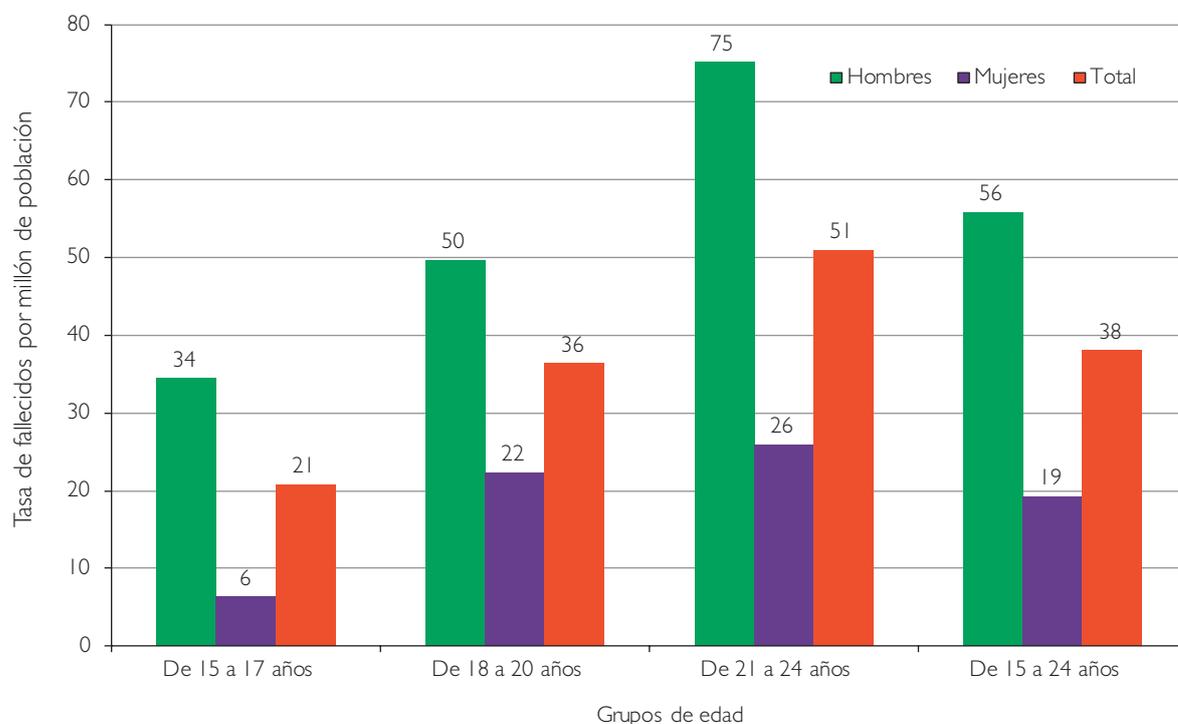
En 2015, dentro del grupo de 15 a 24 años se pueden observar diferencias en el subgrupo más joven, el de 15 a 17 años, ya que tanto su tasa de fallecidos por población como su tasa de heridos hospitalizados por población es menor que en los otros grupos de edad joven. Dentro del grupo de jóvenes, el subgrupo de 21 a 24 años ha presentado la tasa de mortalidad más alta (51) y junto al subgrupo de 18 a 20 años ha tenido la mayor tasa de heridos hospitalizados por millón de población (326).

Tabla 84. Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población. España, 2015

	De 15 a 17 años	De 18 a 20 años	De 21 a 24 años	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	27	47	96	170	1.519
Heridos hospitalizados	272	421	615	1.308	8.187
Heridos no hospitalizados	3.334	7.003	11.567	21.904	103.056
Total víctimas	3.633	7.471	12.278	23.382	112.762
Índice de letalidad	0,7	0,6	0,8	0,7	1,3
Fallecidos por millón de población	21	36	51	38	36
Heridos hospitalizados por millón de población	210	326	326	292	195

El desglose de las tasas de fallecidos por millón de población en función del sexo muestra diferencias considerables, siendo la de los hombres seis veces la de las mujeres en el grupo de edad de 15 a 17 años y tres veces en el grupo de 21 a 24 años.

Figura 36. Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2015



Entre los 15 y los 17 años mayoritariamente los fallecidos y heridos hospitalizados eran usuarios de ciclomotores, 9 fallecidos y el 36% de los heridos hospitalizados. En el caso de los heridos no hospitalizados, la mayoría fueron usuarios de turismos, el 33% de los heridos no hospitalizados de esa edad.

Tabla 85. Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de Desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	3	47	499	17%	15%
Bicicletas	3	31	374	11%	11%
Ciclomotores	9	98	914	36%	27%
Motocicletas	4	40	296	15%	9%
Turismos	6	51	1.103	19%	33%
Otros vehículos	2	5	148	2%	4%
Total	27	272	3.334	100%	100%

* No se muestra la distribución porcentual por ser el número total inferior a 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 30 de los 47 fallecidos de ese grupo de edad, el 41% de los heridos hospitalizados y el 58% de los no hospitalizados. El 18% de los heridos hospitalizados y el 15% de los heridos no hospitalizados circulaban en ciclomotores.

Tabla 86. Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de Desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	6	55	482	13%	7%
Bicicletas	1	28	356	7%	5%
Ciclomotores	4	77	1.048	18%	15%
Motocicletas	5	75	724	18%	10%
Turismos	30	172	4.074	41%	58%
Otros vehículos	1	14	319	3%	5%
Total	47	421	7.003	100%	100%

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

Entre los 21 y los 24 años el mayor número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocurre en accidentes donde los jóvenes son usuarios de turismos: 51 de los 96 fallecidos de ese grupo de edad, el 40% de los heridos hospitalizados y el 60% de los heridos no hospitalizados. Como motociclistas fallecieron 25 jóvenes de 21 a 24 años y el 28% de los heridos hospitalizados y el 16% de los heridos no hospitalizados de ese grupo de edad eran motociclistas.

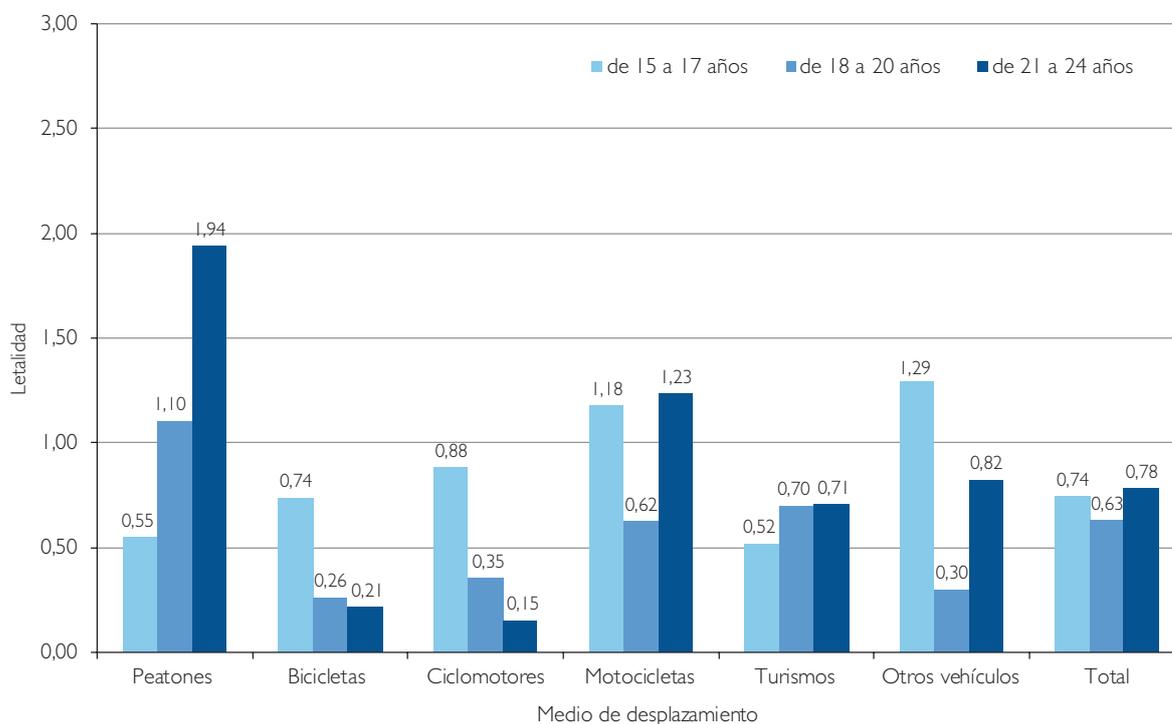
Tabla 87. Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de Desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	12	67	540	11%	5%
Bicicletas	1	26	441	4%	4%
Ciclomotores	2	66	1.259	11%	11%
Motocicletas	25	173	1.828	28%	16%
Turismos	51	249	6.930	40%	60%
Otros vehículos	5	34	569	6%	5%
Total	96	615	11.567	100%	100%

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

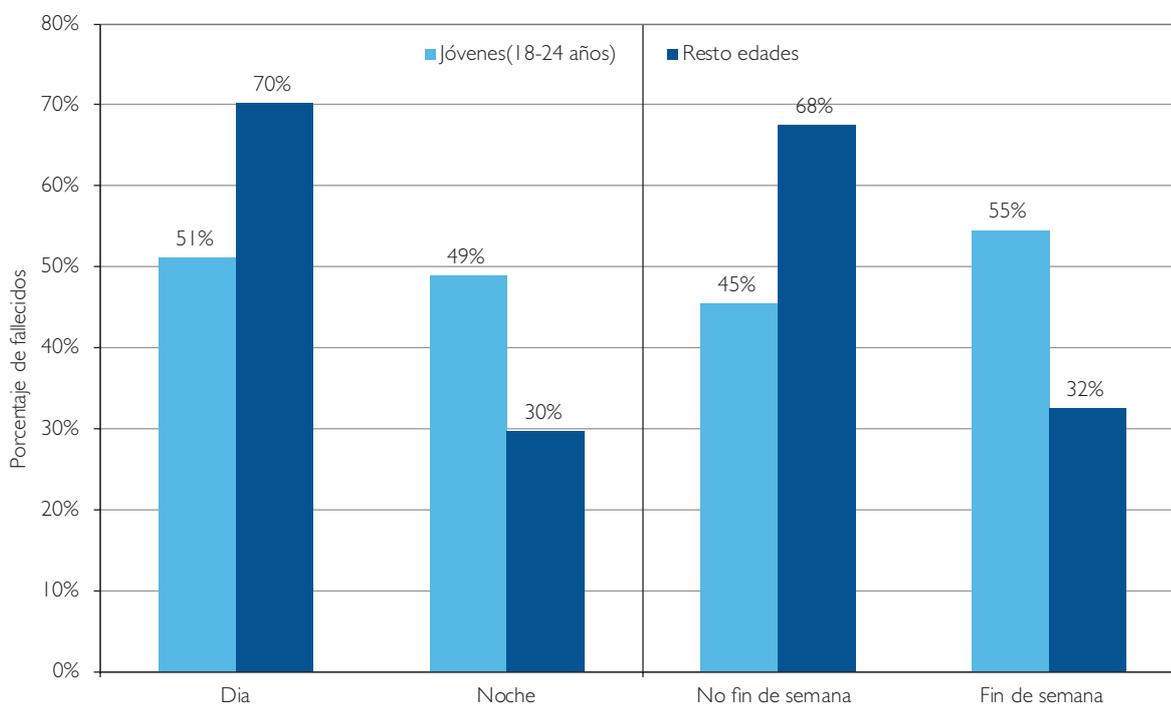
El índice de letalidad varía entre los tres grupos de edad y también dentro de cada grupo dependiendo del medio de desplazamiento utilizado. Se observa los grupos de edad de 18 a 20 años y de 21 a 24 años muestran como peatones el índice de letalidad más alto.

Figura 37. Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2015



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 49% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 30%. Durante el fin de semana el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 55% y para el resto de la población del 32%.

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, 2015



En el año 2015 los fallecidos de 15 a 24 años en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 6% respecto del año 2014, mientras que los fallecidos pertenecientes al conjunto complementario de edades han bajado un 1%. Los heridos hospitalizados en accidentes ocurridos en vías interurbanas con edades comprendidas entre los 15 y 24 años disminuyeron un 2%, siendo este porcentaje de disminución el mismo que para el resto de edades.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2015 ha habido 9 fallecidos más que en 2014. En cuanto a los heridos hospitalizados del grupo de 15 a 24 años se ha producido un descenso del 5%, mientras que los heridos hospitalizados del resto de edades han aumentado un 1%.

Tabla 88. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
De 15 a 17 años	86	89	62	48	32	13	22	12	17	19	2	-67
De 18 a 20 años	187	187	162	121	113	74	41	39	33	36	3	-17%
De 21 a 24 años	309	256	207	163	149	115	96	73	67	69	2	-15%
Total de 15 a 24 años	582	532	431	332	294	202	159	124	117	124	6%	-16%
Resto de edades	2.785	2.550	2.035	1.798	1.634	1.401	1.283	1.106	1.130	1.124	-1%	-10%
Total	3.367	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	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 89. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014
De 15 a 17 años	50	47	33	26	18	16	10	7	7	8	1
De 18 a 20 años	46	42	48	37	26	26	13	9	13	11	-2
De 21 a 24 años	63	69	49	39	25	19	24	23	17	27	10
Total de 15 a 24 años	159	158	130	102	69	61	47	39	37	46	9
Resto de edades	578	583	504	482	481	396	414	411	404	395	-2%
Total	737	741	634	584	550	457	461	450	441	441	0%

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 heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
De 15 a 17 años	647	603	438	321	213	182	136	140	90	113	23%	-18%
De 18 a 20 años	1.107	946	763	578	481	399	275	240	245	203	-17%	-17%
De 21 a 24 años	1.567	1.430	1.068	844	668	571	463	320	313	320	2%	-16%
Total de 15 a 24 años	3.321	2.979	2.269	1.743	1.362	1.152	874	700	648	636	-2%	-17%
Resto de edades	11.442	10.222	8.808	7.005	6.280	5.673	5.170	4.482	4.186	4.108	-2%	-11%
Total	14.763	13.201	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	-2%	-12%

98

Tabla 91. Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
De 15 a 17 años	538	465	405	278	203	174	168	174	174	159	-9%	-13%
De 18 a 20 años	632	539	486	373	268	267	217	220	224	218	-3%	-11%
De 21 a 24 años	634	564	448	377	335	257	316	304	310	295	-5%	-8%
Total de 15 a 24 años	1.804	1.568	1.339	1.028	806	698	701	698	708	672	-5%	-10%
Resto de edades	4.815	4.526	4.072	4.147	3.547	3.824	3.699	4.206	4.032	4.079	1%	-2%
Total	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	0%	-4%

Las personas mayores

En 2015 las personas de más de 64 años se vieron implicadas en 11.188 accidentes en los que fallecieron 505 personas de ese grupo de edad, 1.593 resultaron heridos hospitalizados y 10.605 no hospitalizados. Las personas mayores han contribuido porcentualmente al 11% del total de ac-

cidentes con víctimas, siendo el 30% de los fallecidos, el 17% 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 2015 fue 4,0 superior al del resto de la población víctima de un accidente de tráfico. Este índice se acrecienta 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 5,2 y para el de 85 y más fue 6,2. La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 59 y para el conjunto complementario de edades fue 31, es decir, ha sido superior en 28 fallecidos por millón de población respecto del resto de las edades. Su tasa de heridos hospitalizados por millón de población fue 185 mientras que para el resto fue 209, es decir ha habido 24 heridos hospitalizados menos por millón de población en las personas mayores que en el resto.

Tabla 92. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2015

	De 65 años y más	Resto de edades
Fallecidos	505	1.184
Heridos hospitalizados	1.593	7.902
Heridos no hospitalizados	10.605	114.355
Total víctimas	12.703	123.441
Índice de letalidad	4,0	1,0
Fallecidos por millón de población	59	31
Heridos hospitalizados por millón de población	185	209

Los hombres han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 66% de los fallecidos, el 55% de los heridos hospitalizados y el 55% de los heridos no hospitalizados de más de 65 años eran hombres. La tasa de fallecidos por millón de población para los hombres en 2015 fue 89, casi el triple que la de las mujeres que fue 36. La tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres fue 239, 1,6 casi el doble que la de las mujeres que fue 144.

Tabla 93. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2015

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	331	66%	89	884	55%	239	5.853	55%
Mujeres	174	34%	36	707	44%	144	4.737	45%
Sin especificar	0	0%		2	0%		15	0%
Total	505	100%	59	1.593	100%	185	10.605	100%

El 62% 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 (61%). Los heridos hospitalizados y los no hospitalizados han ocurrido en una mayor proporción en accidentes sucedidos en vías urbanas, el 59% y el 60% respectivamente.

Tabla 94. Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.247	38%	308	61%	648	41%	4.286	40%
Vías urbanas	6.941	62%	197	39%	945	59%	6.319	60%
Total	11.188	100%	505	100%	1.593	100%	10.605	100%

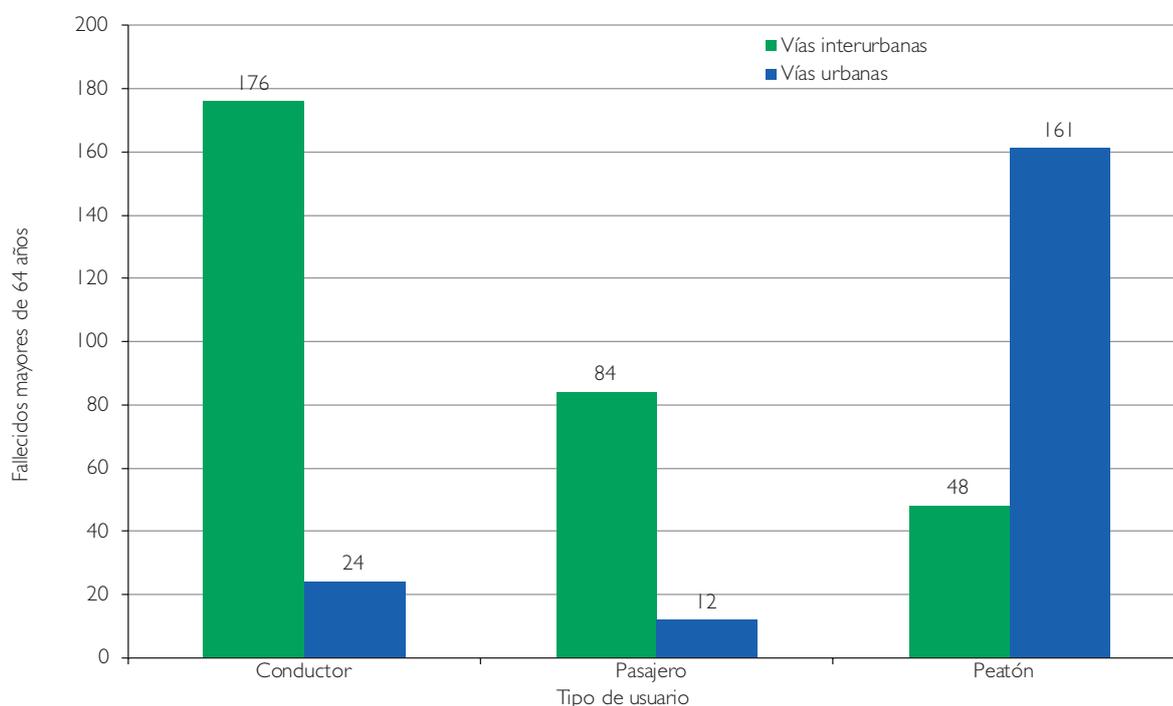
Como usuarios, el 41% de los mayores de 64 años fallecidos eran peatones, el 40% eran conductores y el 19% eran pasajeros. Resultaron heridos hospitalizados mayoritariamente como peatones (49%), en segundo lugar como conductores (35%) y finalmente como pasajeros (16%).

Tabla 95. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2015

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	200	40%	551	35%	4.468	42%
Pasajero	96	19%	255	16%	3.155	30%
Peatón	209	41%	787	49%	2.982	28%
Total	505	100%	1.593	100%	10.605	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, 2015



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, 6,2. 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 77 y un índice de letalidad elevado (5,2). 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 96. 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, 2015

	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	Resto de edades
Fallecidos	202	229	74	1.184
Heridos hospitalizados	785	604	204	7.902
Heridos no hospitalizados	6.120	3.576	909	114.355
Total víctimas	7.107	4.409	1.187	123.441
Índice de letalidad	2,8	5,2	6,2	1,0
Fallecidos por millón de población	47	77	57	31
Heridos hospitalizados por millón de población	182	203	156	209

Por subgrupos de edad, se constata la existencia de diferencias sustanciales entre hombre y mujeres, mucho más en las tasas de fallecidos que en la de hospitalizados.

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, según sexo. España, 2015

Hombres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	140	151	40	331
Heridos hospitalizados	455	334	95	884
Heridos no hospitalizados	3.318	2.043	492	5.853
Total víctimas	3.913	2.528	627	7.068
Índice de letalidad	3,6	6,0	6,4	4,7
Fallecidos por millón de población	69	121	93	89
Heridos hospitalizados por millón de población	225	268	221	239
Mujeres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	62	78	34	174
Heridos hospitalizados	330	269	108	707
Heridos no hospitalizados	2.795	1.527	415	4.737
Total víctimas	3.187	1.874	557	5.618
Índice de letalidad	1,9	4,2	6,1	3,1
Fallecidos por millón de población	27	45	39	36
Heridos hospitalizados por millón de población	145	155	123	144

102

Según tipo de usuario, el 57% de los 367 peatones fallecidos tenían más de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 39% del total de peatones fallecidos. Considerando los heridos hospitalizados, se observa que el 39% de los 1.999 peatones heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y el 24% eran mayores de 74 años.

Como conductores, el 19% de los fallecidos y el 9% de los heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 10% de los fallecidos y el 4% de los heridos hospitalizados.

Como pasajeros se observa que el 35% de los pasajeros fallecidos y el 17% de los pasajeros heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y que el 20% de los pasajeros fallecidos y el 7% de los heridos hospitalizados eran mayores de 74 años.

Tabla 98. Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2015

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	95	87	18	200	848	1.048
% sobre el total	9%	8%	2%	19%	81%	
Pasajeros	41	41	14	96	178	274
% sobre el total	15%	15%	5%	35%	65%	
Peatones	66	101	42	209	158	367
% sobre el total	18%	28%	11%	57%	43%	
Subtotal edades	202	229	74	505	1.184	1.689
% sobre el total	12%	14%	4%	30%	70%	
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	343	177	31	551	5.402	5.953
% sobre el total	6%	3%	1%	9%	91%	
Pasajeros	144	81	30	255	1.288	1.543
% sobre el total	9%	5%	2%	17%	83%	
Peatones	298	346	143	787	1.212	1.999
% sobre el total	15%	17%	7%	39%	61%	
Subtotal edades	785	604	204	1.593	7.902	9.495
% sobre el total	8%	6%	2%	17%	83%	

El papel como usuarios es distinto también en estos grupos de edad, dependiendo de la localización de los accidentes. En vías interurbanas, los fallecidos y heridos hospitalizados presentan la mayor frecuencia como conductores. 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, 2015

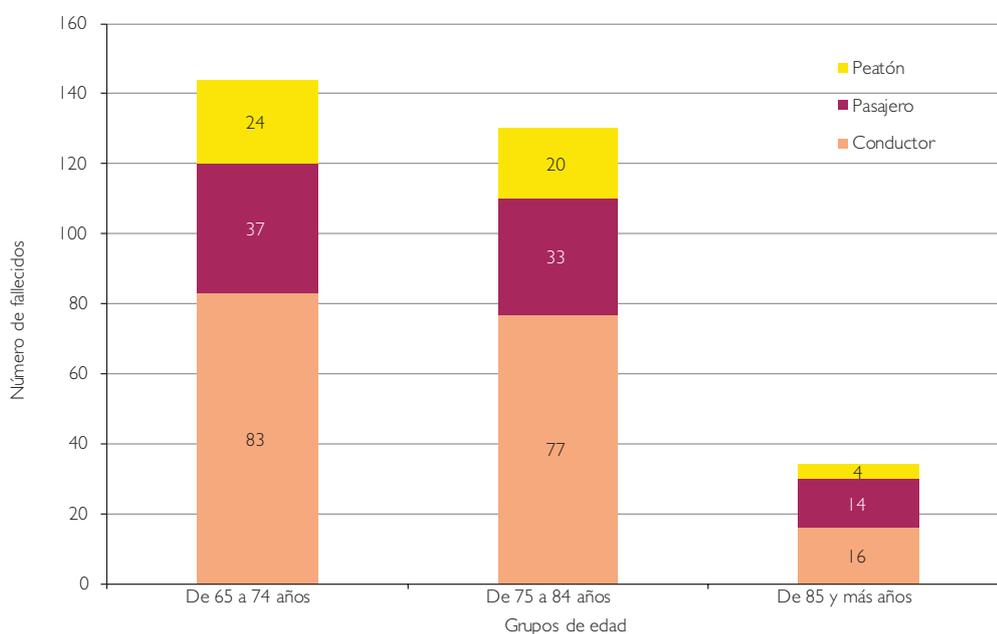


Figura 41. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2015

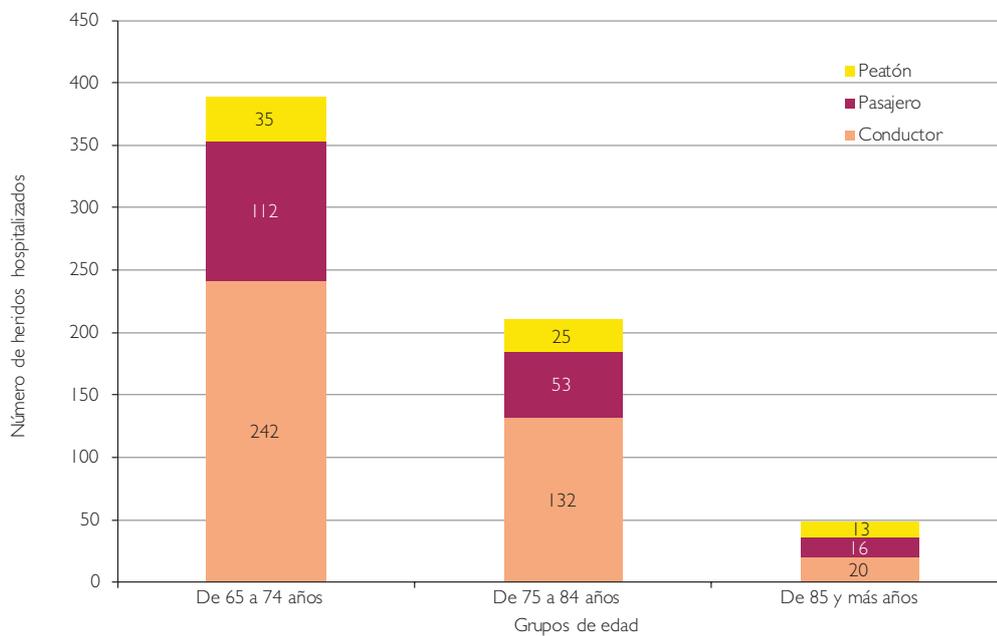


Figura 42. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2015

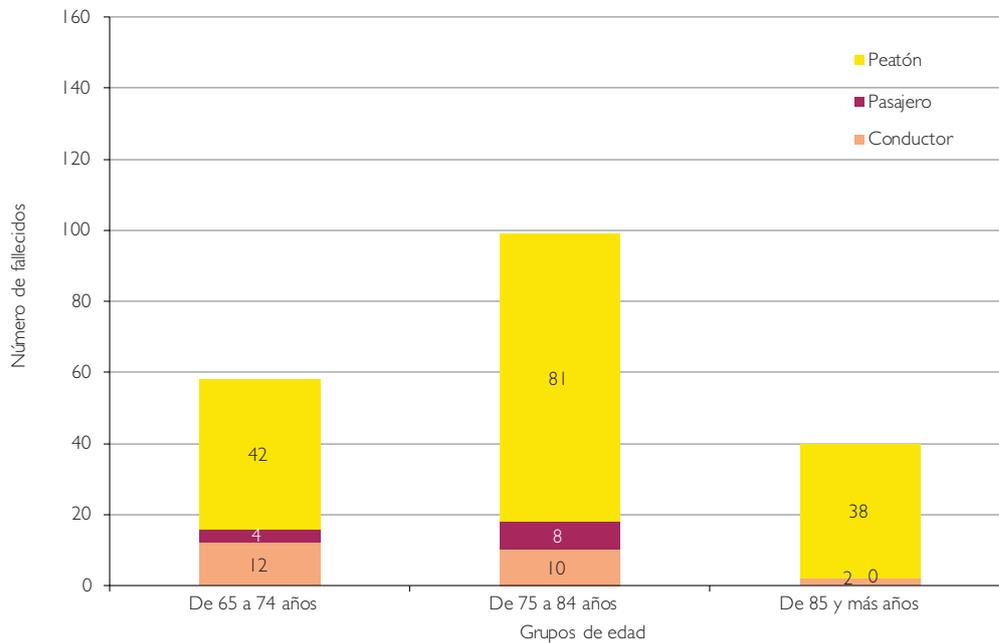
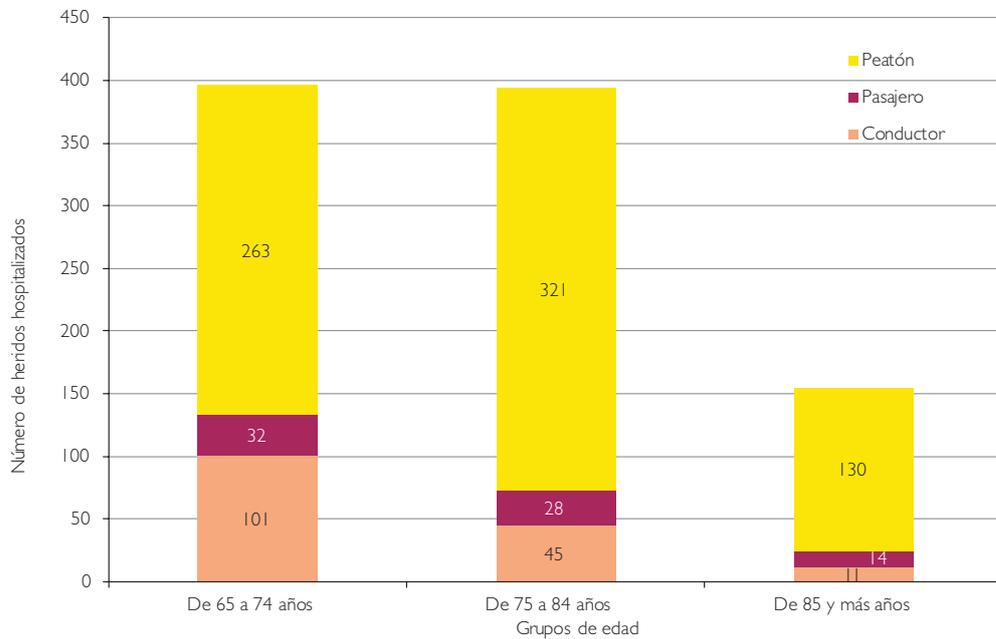


Figura 43. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2015



Según el medio de desplazamiento utilizado y el grupo de edad se observa que, para las víctimas de 65 a 74 años, la mayor frecuencia de fallecidos y heridos no hospitalizados se produjo cuando viajaban en turismos y la de heridos hospitalizados cuando se desplazaban como peatones. Para las víctimas de 75 a 84 años 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 99. Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	66	298	1.373	33%	38%	22%
Bicicletas	6	68	322	3%	9%	5%
Ciclomotores	7	34	175	3%	4%	3%
Motocicletas	13	59	427	6%	8%	7%
Turismos	88	260	3.185	44%	33%	52%
Otros vehículos	22	66	638	11%	8%	10%
Total	202	785	6.120	100%	100%	100%

Tabla 100. Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	101	346	1.197	44%	57%	33%
Bicicletas	9	27	87	4%	4%	2%
Ciclomotores	5	21	109	2%	3%	3%
Motocicletas	4	10	69	2%	2%	2%
Turismos	91	160	1.687	40%	26%	47%
Otros vehículos	19	40	427	8%	7%	12%
Total	229	604	3.576	100%	100%	100%

Tabla 101. Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	42	143	412	70%	45%
Bicicletas	1	3	6	1%	1%
Ciclomotores	1	5	13	2%	1%
Motocicletas	0	1	4	0%	0%
Turismos	27	43	353	21%	39%
Otros vehículos	3	9	121	4%	13%
Total	74	204	909	100%	100%

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

Tabla 102. Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	209	787	2.982	41%	49%	28%
Bicicletas	16	98	415	3%	6%	4%
Ciclomotores	13	60	297	3%	4%	3%
Motocicletas	17	70	500	3%	4%	5%
Turismos	206	463	5.225	41%	29%	49%
Otros vehículos	44	115	1.186	9%	7%	11%
Total	505	1.593	10.605	100%	100%	100%

107

En el año 2015 los fallecidos de 65 años y más en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 1% respecto del año 2014, si bien hay que distinguir entre los subgrupos de edad. Mientras que el número de fallecidos de 65 a 74 años fue el mismo que el año anterior, se produjo un aumento del 12 % de los fallecidos de 75 a 84 años y 12 muertos menos entre las personas de 85 años y más. Los heridos hospitalizados de 65 años y más disminuyeron un 5% respecto del año 2014. También en este caso debemos distinguir entre los subgrupos de edad: mientras que los heridos hospitalizados de 65 a 74 años disminuyeron solo un 2%, los de 75 a 84 años disminuyeron en un 7%.

Respecto de los fallecidos ocurridos en accidentes en vías urbanas, los ocurridos en el grupo de edad de 65 años y más aumentaron un 15% respecto del año 2014, apreciándose incrementos en todos los subgrupos de edad. En cuanto a los heridos hospitalizados, aumentaron un 6% respecto de 2014. Los del grupo de 65 a 74 años disminuyeron un 3% y los de los grupos de 75 a 84 años y de 85 años y más aumentaron un 12% y un 19% respectivamente.

Tabla 103. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
De 65 a 74 años	252	222	196	178	183	151	131	138	144	144	0%	-6%
De 75 a 84 años	202	177	165	121	133	131	156	129	116	130	12%	-5%
De 85 y más	26	23	25	36	34	31	36	34	46	34	-12	8
Total	480	422	386	335	350	313	323	301	306	308	1%	-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 104. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
De 65 a 74 años	79	63	49	52	57	49	65	62	44	58	14	-6%
De 75 a 84 años	81	88	80	81	76	78	80	77	88	99	11	-5%
De 85 y más	27	29	36	33	46	44	39	42	39	40	1	8
Total	187	180	165	166	179	171	184	181	171	197	-15%	-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 105. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
De 65 a 74 años	792	678	645	496	443	410	423	386	398	389	-2%	-8%
De 75 a 84 años	394	365	370	343	346	277	275	266	227	210	-7%	-7%
De 85 y más	55	62	56	62	54	48	46	37	54	49	-5	-6
Total	1.241	1.105	1.071	901	843	735	744	689	679	648	-5%	-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 106. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación ¹ Interanual 2006-2015
De 65 a 74 años	364	304	309	310	297	329	352	374	410	396	-3%	1%
De 75 a 84 años	335	367	348	345	357	360	351	405	352	394	12%	2%
De 85 y más	91	110	110	113	114	116	122	148	130	155	19%	64
Total	790	781	767	768	768	805	825	927	892	945	6%	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.

Los conductores

En 2015 se vieron implicados en accidente 166.621 conductores, el 65% de ellos en accidentes ocurridos en vías urbanas. El 73% de los conductores eran hombres (los hombres son el 58% del censo de conductores), el 61% tenían menos de 45 años (este colectivo forma el 49% del censo) y eran mayoritariamente (63%) conductores de turismos.

En el año 2015 fallecieron 1.048 conductores por accidente de tráfico, estos conductores representan el 62% del total de fallecidos. El 91% de los conductores fallecidos son varones, el 48% tenían menos de 45 años y el 45% conducían un turismo. Además, el 84% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

El 63% de los heridos hospitalizados del año 2015 eran conductores, concretamente 5.952. En el caso de los heridos hospitalizados, los conductores son mayoritariamente hombres, el 57%; tenían menos de 45 años, el 59%; eran conductores de motocicleta el 40% y conductores de turismo el 30%. Además, el 57% de los conductores han resultado heridos hospitalizados en accidentes sucedidos en vías interurbanas.

Tabla 107. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2015

Tipo de vía	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	59.148	35%	884	84%	3.383	57%	30.895	39%
Vías urbanas	107.473	65%	164	16%	2.569	43%	47.437	61%
Total	166.621	100%	1.048	100%	5.952	100%	78.332	100%

Tabla 108. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2015

Sexo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	120.814	73%	953	91%	5.039	85%	54.551	70%
Mujeres	43.242	26%	95	9%	906	15%	23.678	30%
Desconocido	2.565	2%	0	0%	7	0%	103	0%
Total	166.621	100%	1.048	100%	5.952	100%	78.332	100%

Tabla 109. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2015

Edad	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14 años	466	0%	0	0%	39	1%	366	0%
De 15 a 24 años	21.200	13%	98	9%	798	13%	12.266	16%
De 25 a 34 años	38.365	23%	201	19%	1.282	22%	20.253	26%
De 35 a 44 años	41.443	25%	209	20%	1.346	23%	19.608	25%
De 45 a 54 años	31.024	19%	194	19%	1.162	20%	13.406	17%
De 55 a 64 años	17.263	10%	141	13%	732	12%	6.942	9%
De 65 a 74 años	8.112	5%	95	9%	343	6%	2.931	4%
Más de 74 años	4.180	3%	105	10%	208	3%	1.537	2%
Sin especificar	4.568	3%	5	0%	42	1%	1.025	1%
Total	166.621	100%	1.048	100%	5.952	100%	78.332	100%

Tabla 110. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2015

Tipo de vehículo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Bicicleta	7.624	5%	58	6%	651	11%	6.202	8%
Ciclomotor	8.233	5%	54	5%	593	10%	6.878	9%
Motocicleta	25.067	15%	312	30%	2.391	40%	20.520	26%
Turismo	105.532	63%	475	45%	1.808	30%	39.420	50%
Veh. Mercancías	16.322	10%	119	11%	387	7%	4.571	6%
Autobús	2.101	1%	1	0%	6	0%	127	0%
Otros vehículos	1.742	1%	29	3%	116	2%	614	1%
Total	166.621	100%	1.048	100%	5.952	100%	78.332	100%

El 98% de los conductores que se vieron implicados en un accidente en 2015 eran residentes en España. Ese porcentaje se reparte de la siguiente manera: el 93% eran españoles, el 2% 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 111. Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2015

			VÍAS INTERURBANAS*	VÍAS URBANAS*	TOTAL*
Residente en España	Unión Europea	España	37.503	51.226	88.729
		Resto países	1.330	977	2.307
	No Unión Europea		1.369	1.533	2.902
Total residentes en España			40.202	53.736	93.938
Total no residentes en España			1.039	529	1.568
Total conductores			41.241	54.265	95.506
			VÍAS INTERURBANAS*	VÍAS URBANAS*	TOTAL*
Residente en España	Unión Europea	España	91%	94%	93%
		Resto países	3%	2%	2%
	No Unión Europea		3%	3%	3%
Total residentes en España			97%	99%	98%
Total no residentes en España			3%	1%	2%
Total conductores			100%	100%	100%

* Las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco y el Ayuntamiento de Madrid no están incluidos.

La tasa de conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados en 2015 fue 6. Por grupos de edad se observa que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los menores de 39 años tienen tasas superiores a la del total. Los conductores de 15 a 17 años son los que muestran la tasa mayor, 25 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, 2015

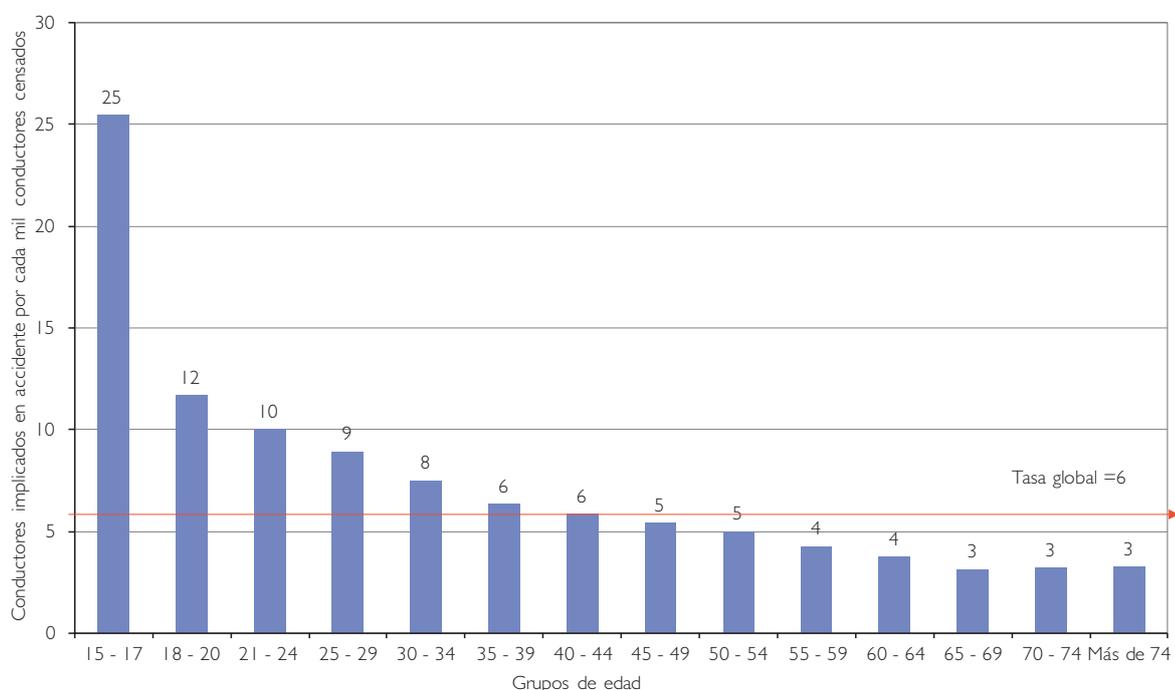
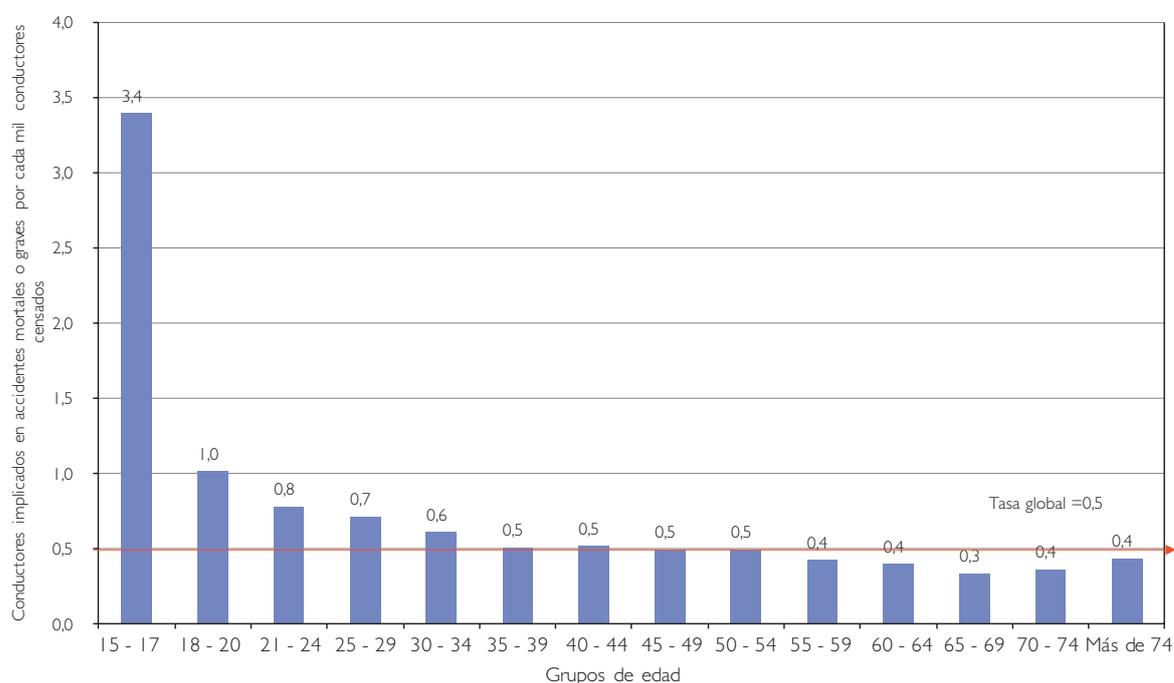


Figura 45. Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2015



En 2015 ha habido 1 persona fallecida más que en 2014 y en el caso de los conductores fallecidos ha habido 5 fallecidos más. La variación interanual de los últimos diez años en ambos casos ha sido del -9%, es decir la evolución ha sido similar. Si calculamos el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2015 es del 62%.

Tabla I 12. Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2006-2015

Años	Total fallecidos	Conductores fallecidos	% Conductores fallecidos sobre el total
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%
2015	1.689	1.048	62%
Variación 2015/2014	0%	0%	
Variación Interanual 2006-2015	-9%	-9%	

En vías interurbanas en 2015 el número de conductores fallecidos ha aumentado un 6% mientras que en las vías urbanas se ha producido un descenso del 21%. En cuanto a los conductores heridos hospitalizados se ha producido una disminución del 1% en el año 2015 respecto de 2014; en los accidentes ocurridos en vías interurbanas ha aumentado el número de conductores heridos hospitalizados en un 1%, mientras que en los accidentes ocurridos en vías urbanas se ha producido un descenso del 4%.

Tabla I13. Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de Vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	2.203	2.054	1.626	1.433	1.278	1.099	977	805	836	884	6%	-10%
Vías urbanas	366	371	303	259	233	193	185	209	207	164	-21%	-9%
Total	2.569	2.425	1.929	1.692	1.511	1.292	1.162	1.014	1.043	1.048	0%	-9%

Tabla I14. Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de Vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	9.775	8.855	7.529	5.905	5.161	4.730	4.190	3.685	3.345	3.383	1%	-11%
Vías urbanas	3.725	3.501	3.117	2.952	2.257	2.459	2.384	2.669	2.669	2.569	-4%	-4%
Total	13.500	12.356	10.646	8.857	7.418	7.189	6.574	6.354	6.014	5.952	-1%	-9%

Los peatones

En 2015 fallecieron 367 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 22% del total de fallecidos, 1.999 resultaron heridos hospitalizados, el 21% del total de heridos hospitalizados y 12.156 fueron heridos no hospitalizados, el 10% del total correspondiente. Su índice de letalidad fue 2,5, el doble del índice para la totalidad de usuarios que fue 1,2. En las vías interurbanas fallecieron 120 peatones, suponiendo el 33% de los peatones fallecidos y resultaron heridos hospitalizados el 12% del total en estas vías, 236. El índice de letalidad de los peatones en vías interurbanas fue 14,3, casi seis veces el índice para todas las vías, que fue 2,5. En las vías urbanas fallecieron 247 peatones, el 67% del total de peatones fallecidos y 14.155 resultaron heridos. El índice de letalidad de los peatones en las vías urbanas fue 1,8.

Tabla I 15. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2015

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	120	33%	236	12%	483	4%	14,3
Vías urbanas	247	67%	1.763	88%	11.673	96%	1,8
Total	367	100%	1.999	100%	12.156	100%	2,5

En relación al sexo de los peatones fallecidos, los hombres fueron los que mayor porcentaje presentaron, el 58%, mientras que en el caso de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor; el 52% y el 54% respectivamente; el índice de letalidad fue un punto mayor para los hombres que para las mujeres.

Tabla I 16. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2015

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Hombres	213	58%	953	48%	5.550	46%	3,2
Mujeres	152	41%	1.038	52%	6.525	54%	2,0
Desconocido	2	1%	8	0%	81	1%	2,2
Total	367	100%	1.999	100%	12.156	100%	2,5

En las vías interurbanas en 2015 han fallecido 120 peatones, de los cuales 24 eran mayores de 74 años, el 20%, igual que el grupo de edad de 65 a 74 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados el grupo de edad de 45 a 54 años ha presentado el mismo porcentaje que los mayores de 74 años con un 16%.

Tabla I 17. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2015

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	2	2%	23	10%	42	9%	3,0
De 15 a 24	12	10%	22	9%	51	11%	14,1
De 25 a 34	4	3%	23	10%	52	11%	5,1
De 35 a 44	19	16%	29	12%	76	16%	15,3
De 45 a 54	20	17%	38	16%	73	15%	15,3
De 55 a 64	13	11%	24	10%	47	10%	15,5
De 65 a 74	24	20%	35	15%	60	12%	20,2
De 75 y más	24	20%	38	16%	67	14%	18,6
Desconocido	2	2%	4	2%	15	3%	9,5
Total	120	100%	236	100%	483	100%	14,3

En las vías urbanas fallecieron 247 peatones, el 48% de ellos tenían más de 74 años, el 17% tenían entre 65 y 74 años y el 10% entre 55 y 64 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el 26% tenía más de 74 años y el 15% entre 65 y 74 años.

Tabla I 18. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2015

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	6	2%	182	10%	1.661	14%	0,3
De 15 a 24	9	4%	147	8%	1.470	13%	0,6
De 25 a 34	8	3%	98	6%	1.195	10%	0,6
De 35 a 44	16	6%	164	9%	1.351	12%	1,0
De 45 a 54	19	8%	194	11%	1.356	12%	1,2
De 55 a 64	25	10%	227	13%	1.367	12%	1,5
De 65 a 74	42	17%	263	15%	1.313	11%	2,6
De 75 y más	119	48%	451	26%	1.542	13%	5,6
Desconocido	3	1%	37	2%	418	4%	0,7
Total	247	100%	1.763	100%	11.673	100%	1,8

En 2015 los peatones fallecidos en vías interurbanas supusieron el 10% de los fallecidos en esas vías, porcentaje inferior en un punto al del año 2014. En cuanto a la participación en vías urbanas supusieron el 56% de los fallecidos en esas vías, un porcentaje superior en 10 puntos al del año anterior.

Tabla 119. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

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
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%
2015	120	10%	247	56%	367	22%

116

Respecto de 2014 los peatones fallecidos han disminuido un 9% en las vías interurbanas y han aumentado un 21% en las vías urbanas.

En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, en 2015 se ha producido un descenso de los mismos del 7% en vías interurbanas y un incremento del 7% en las vías urbanas.

Tabla 120. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

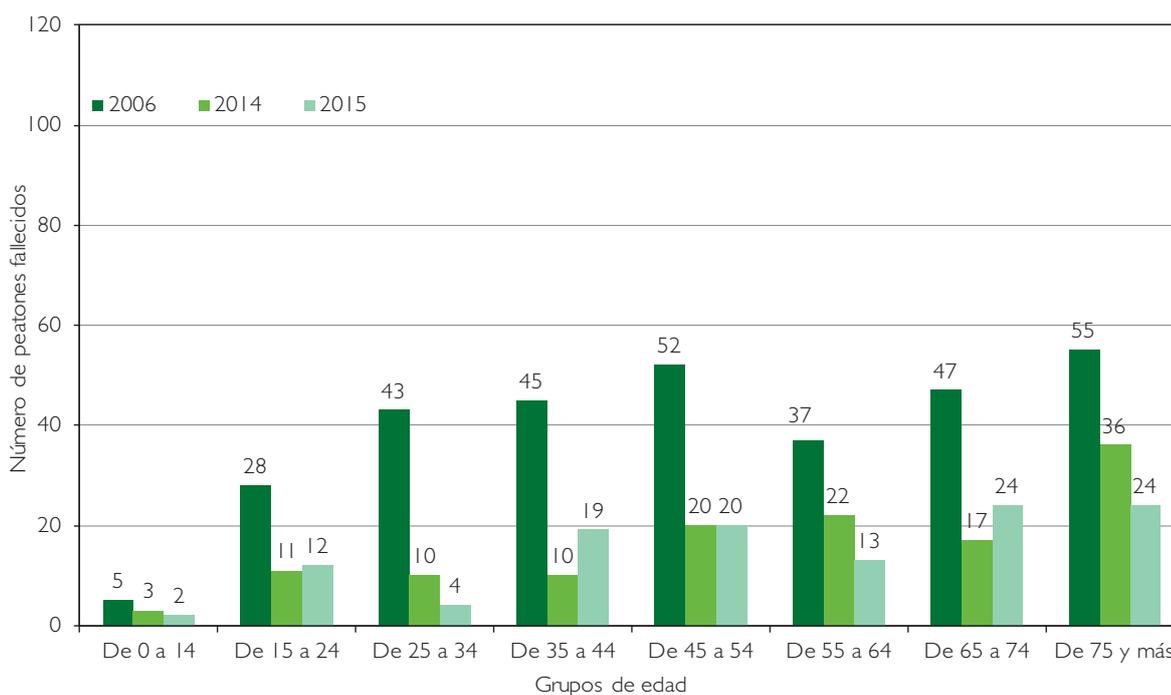
Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	317	287	236	201	193	158	144	154	132	120	-9%	-10%
Vías urbanas	296	304	266	269	278	222	232	224	204	247	21%	-2%
Total	613	591	502	470	471	380	376	378	336	367	9%	-6%

Tabla 121. Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	540	529	428	368	373	300	317	278	253	236	-7%	-9%
Vías urbanas	1.919	1.783	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	7%	-1%
Total	2.459	2.312	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	5%	-2%

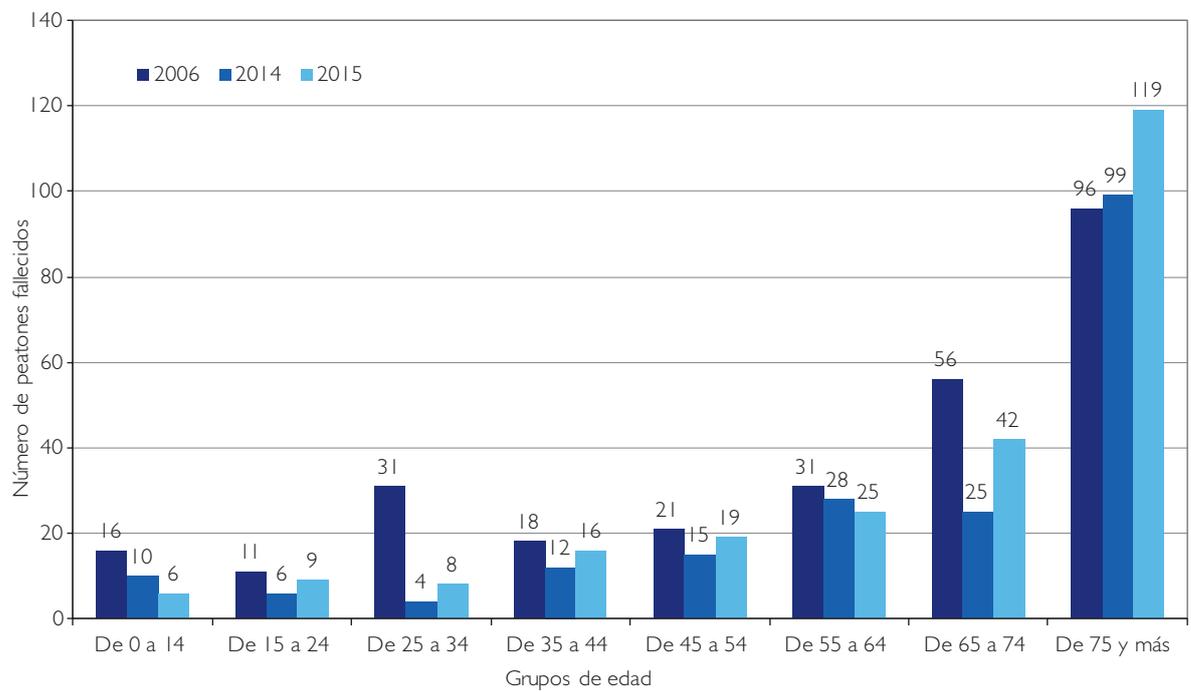
En la figura siguiente se muestra la evolución en cuanto al número de peatones fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata, respecto de 2014, un aumento en el número de fallecidos en los grupos de edad de 15 a 24 años, de 35 a 44 años y de 65 a 74 años; descendiendo el número de peatones fallecidos en los grupos de edad de 0 a 14 años, de 25 a 34 años, de 55 a 64 años y de 75 y más años. El grupo de edad de 45 a 54 años ha permanecido sin variación.

Figura 46. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2006, 2014 y 2015



En relación a la evolución de las cifras de peatones fallecidos en vías urbanas según grupos de edad, respecto del año 2014 se observan aumentos en el número de peatones fallecidos en todos los grupos de edad excepto los grupos de 0 a 14 años y de 55 a 64 años.

Figura 47. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2006, 2014 y 2015



7

Los vehículos implicados en los accidentes con víctimas

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 2006 aparecían en un 13% de los accidentes y en 2015 lo hicieron en un 25%, y las bicicletas, presentes en 2015 en un 7% de los accidentes, frente a un 3% en 2006. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha bajado de un 18% 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 122. 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, 2006-2015

Tipo de vehículo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bicicleta	3%	3%	3%	4%	4%	5%	6%	7%	8%	7%
Ciclomotor	18%	17%	15%	13%	11%	10%	9%	8%	8%	8%
Motocicleta	15%	18%	19%	20%	21%	22%	22%	22%	24%	25%
Turismo	79%	79%	79%	79%	80%	80%	80%	80%	77%	77%
Vehículo de mercancías	18%	19%	17%	15%	15%	14%	14%	13%	16%	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, en 2015 el descenso más significativo en el número de fallecidos ha sido en ocupantes de turismo, bicicleta y autobús. Sin embargo, en el caso de ocupantes de ciclomotor, motocicleta y peatones, el número de muertos ha aumentado.

Tabla 123. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2006-2015

Tipo de vehículo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Bicicleta	75	89	54	56	67	49	72	69	75	58	-17	-17
Ciclomotor	308	248	183	156	100	74	66	54	53	56	3	-17%
Motocicleta	481	632	495	438	386	348	302	301	287	329	15%	-4%
Turismo	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	693	-4%	-12%
Veh. mercancías	403	322	263	239	185	172	147	111	160	152	-5%	-10%
Autobús	35	15	27	21	4	3	3	11	26	2	-24	-33
Otros vehículos	94	105	75	71	68	57	65	41	29	32	3	-62
Peatones	613	591	502	470	471	380	376	378	336	367	9%	-6%
Total fallecidos	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	0%	-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.

En vías interurbanas, es en turismos donde se produce el mayor número de fallecidos, con 632 fallecidos en 2015, seguido de los 247 fallecidos que ha habido en motocicleta, y de los peatones, 120. Respecto del año 2014 se observa un aumento de los fallecidos en ciclomotor, motocicleta y en camiones de más de 3.500 kg.

En las vías urbanas es el colectivo de peatones el que presenta un mayor número de fallecidos, 247 en 2015, seguidos de los motociclistas, 82 fallecidos, y de los ocupantes de turismos, 61 fallecidos. En relación al año 2014 se observa un aumento de los fallecidos en peatones y furgonetas.

Figura 48. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014-2015

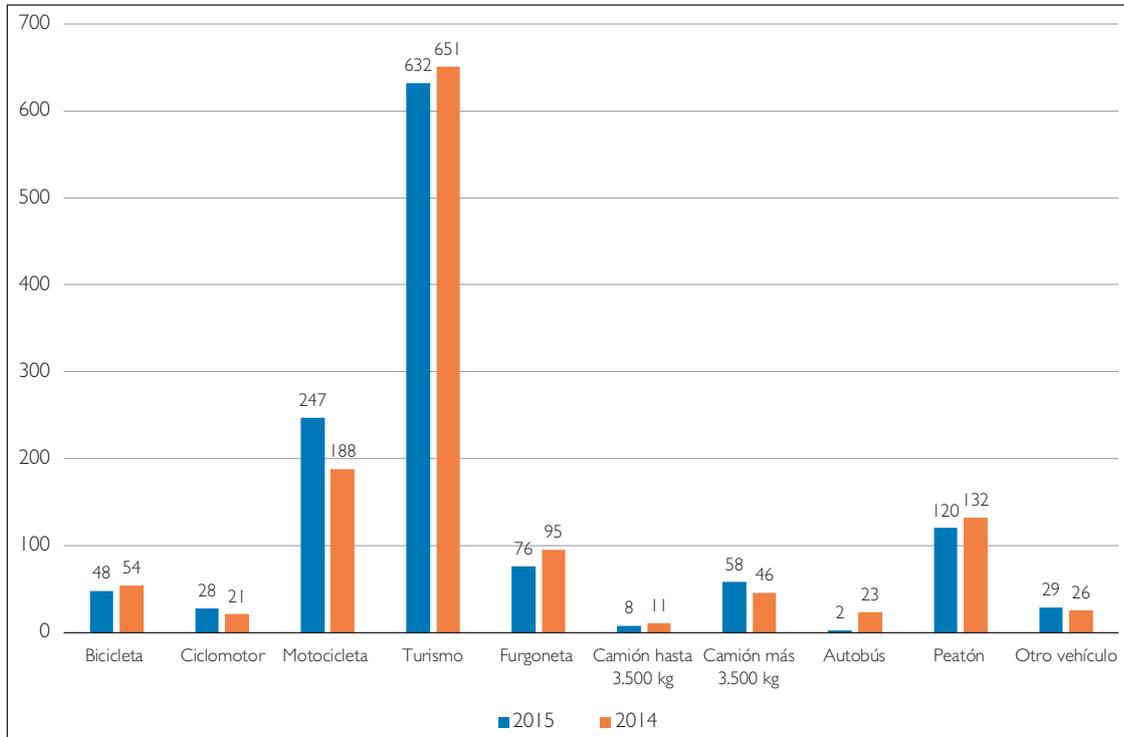


Figura 49. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014-2015

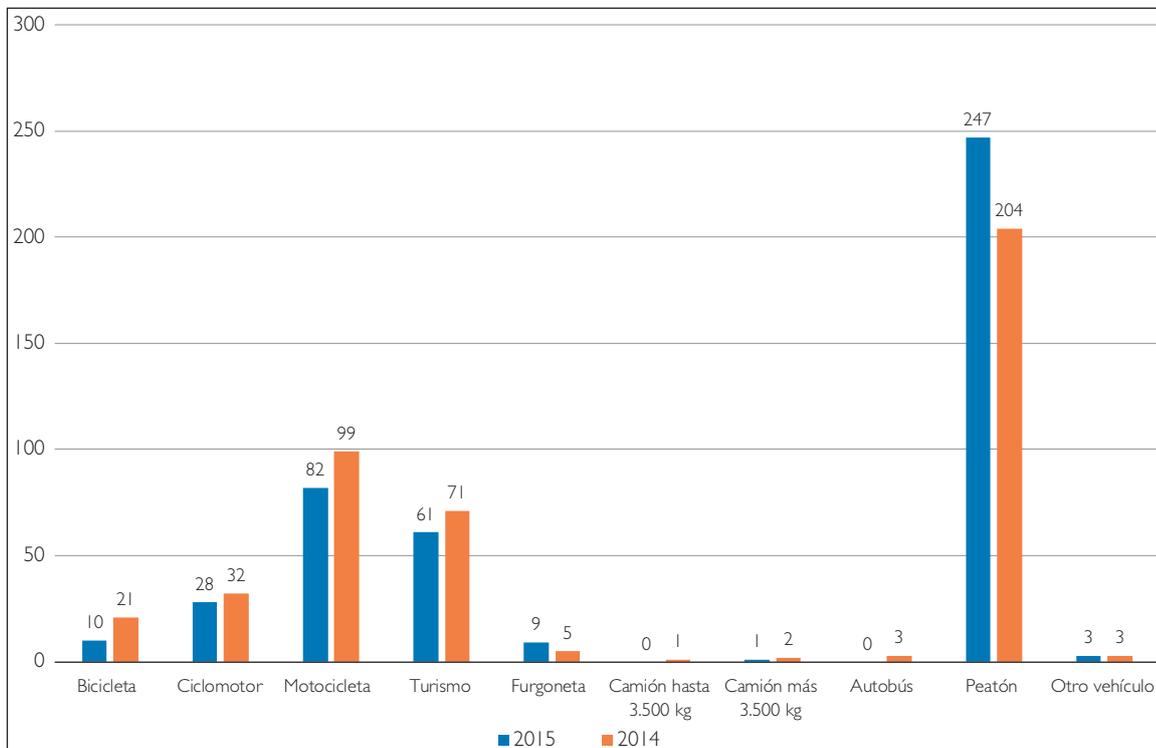


Tabla 124. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2006-2015

Tipo de vehículo	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Bicicleta	483	464	440	489	467	589	572	646	670	652	-3%	3%
Ciclomotor	3.185	2.555	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	669	5%	-16%
Motocicleta	3.152	3.478	3.099	3.035	2.530	2.618	2.458	2.510	2.583	2.599	1%	-2%
Turismo	9.710	8.437	7.130	5.701	4.989	4.345	3.921	3.326	2.993	2.831	-5%	-13%
Veh. mercancías	1.775	1.561	1.302	880	714	667	538	477	549	551	0%	-12%
Autobús	187	95	91	123	77	65	43	74	124	49	-60%	-14%
Otros vehículos	431	393	341	278	245	189	225	182	115	145	26%	-11%
Peatones	2.459	2.312	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	5%	-2%
Total heridos hospitalizados	21.382	19.295	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	-1%	-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 2015 se produjo en turismos, 2.238 personas resultaron heridas requiriendo hospitalización. Los motoristas son el segundo colectivo con mayor número de heridos hospitalizados con 1.180 motociclistas. En relación al año 2014 ha habido más heridos hospitalizados como ocupantes de bicicleta, ciclomotor, motocicleta, furgoneta y camiones de más de 3.500 kg.

En las vías urbanas son los peatones el colectivo con el mayor número de heridos hospitalizados, 1.763 en el año 2015, seguidos de los motoristas con 1.419 heridos hospitalizados. En relación al año 2014 ha habido más heridos hospitalizados como ocupantes de furgoneta, ocupantes de autobús y peatones.

Figura 50. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014-2015

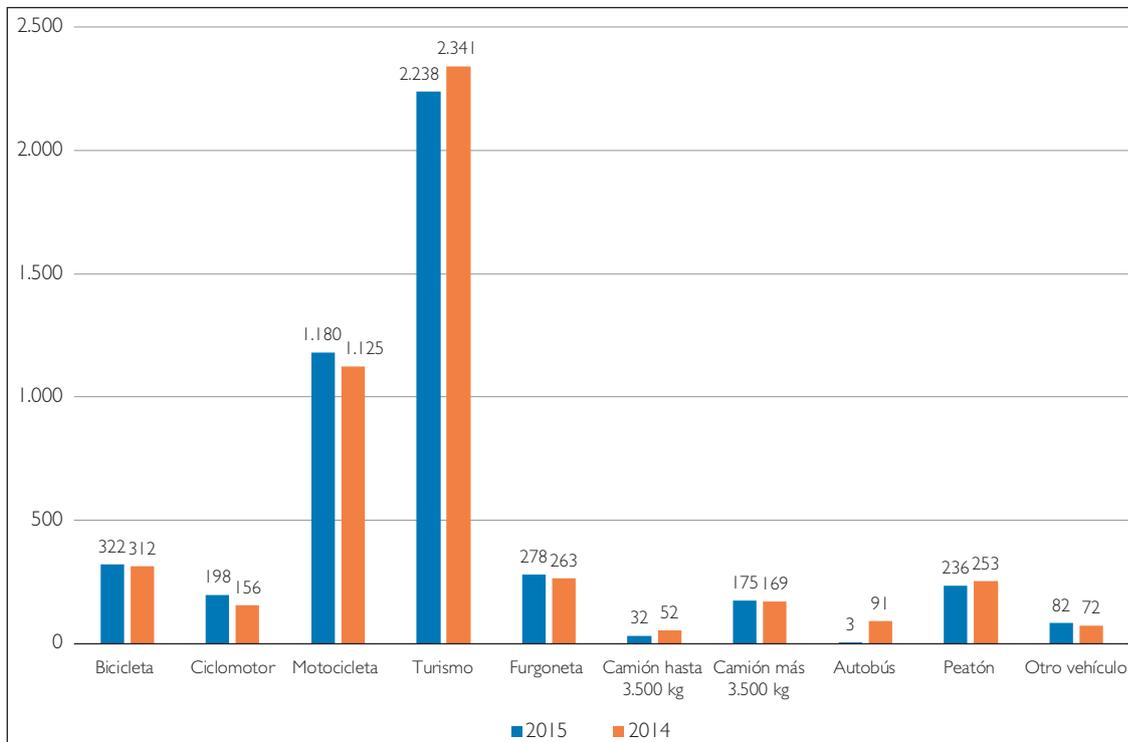
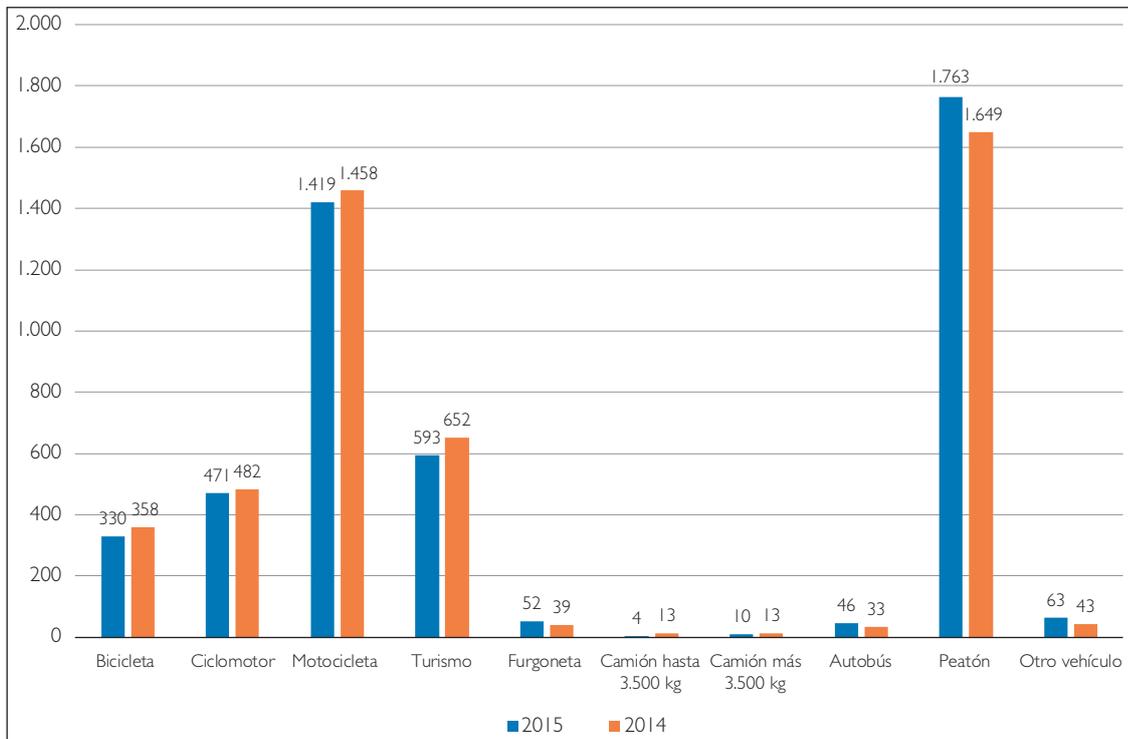
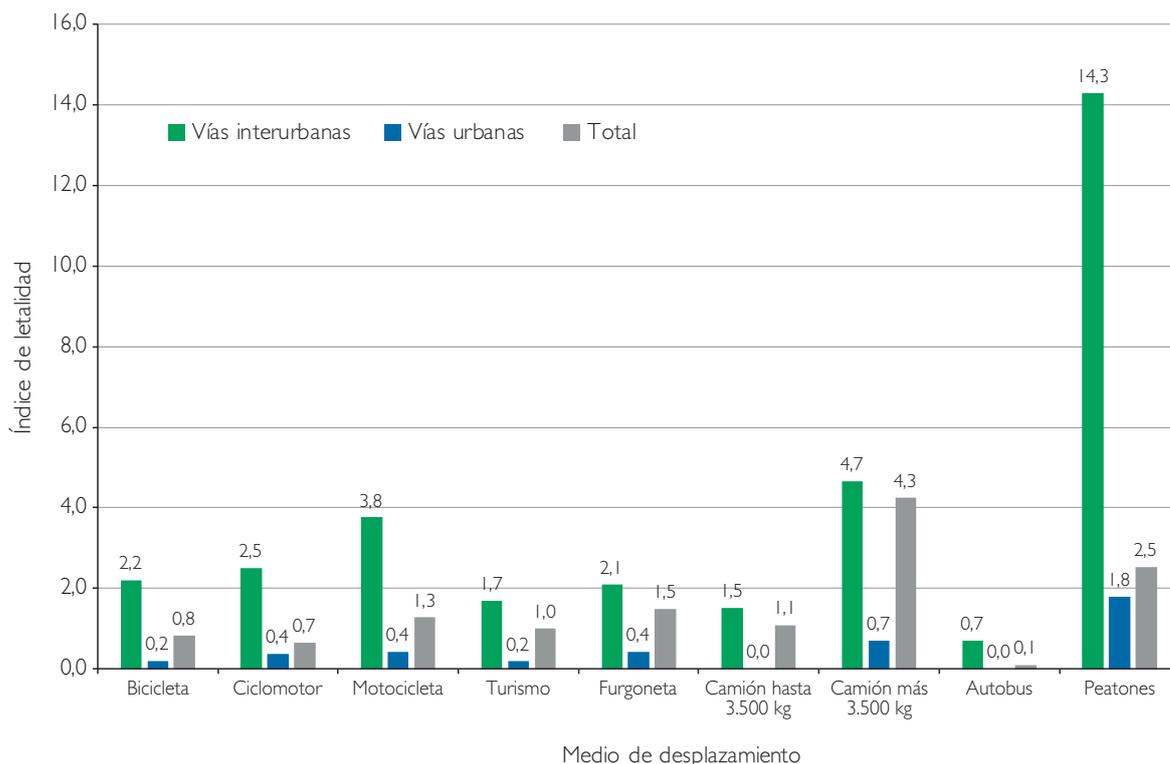


Figura 51. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014-2015



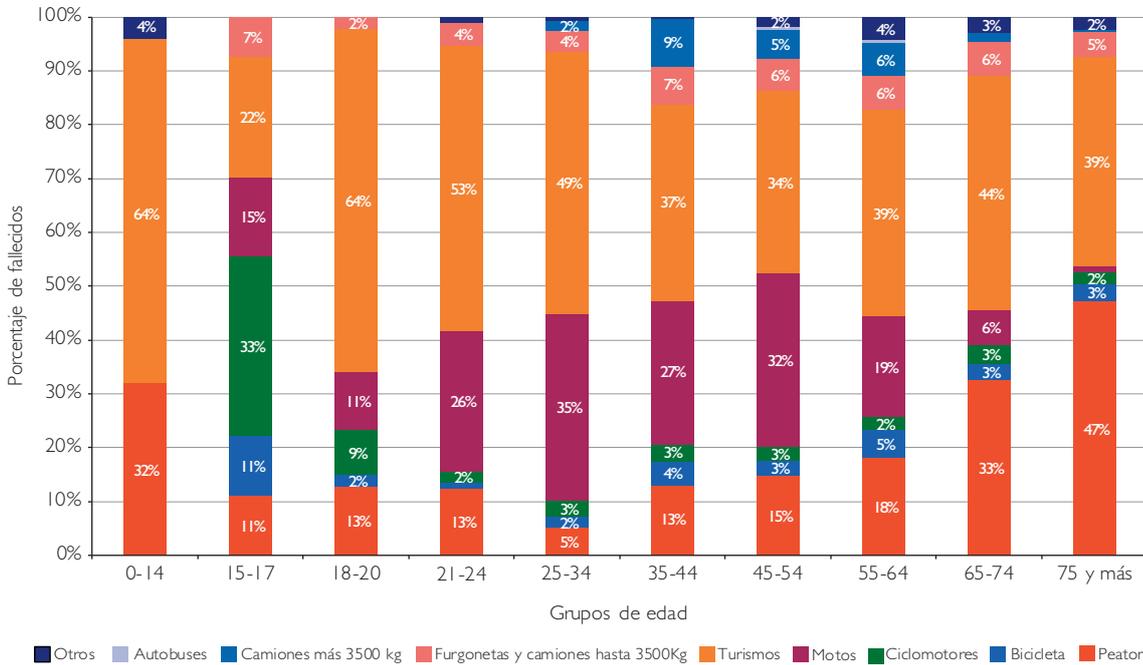
Los peatones son los usuarios que presentan un mayor índice de letalidad, especialmente en vías interurbanas. Por otra parte, se encuentran diferencias entre los índices de letalidad asociados a los distintos tipos de vehículos, correspondiendo los valores más elevados a camiones, furgonetas y motocicletas. Estas diferencias reflejan las variaciones existentes, no sólo 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, 2015



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 15 a 17 años y en el de 75 años y más. Para el grupo de edad de 15 a 17 años el colectivo con más fallecidos es el de ciclomotoristas. El grupo de 0 a 14 años y de 18 a 20 años son los que presentan el porcentaje más elevado de fallecidos usuarios de turismos (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 (33% de todos los fallecidos); entre 25 y 34 años, para las motocicletas (35% 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, 2015



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.

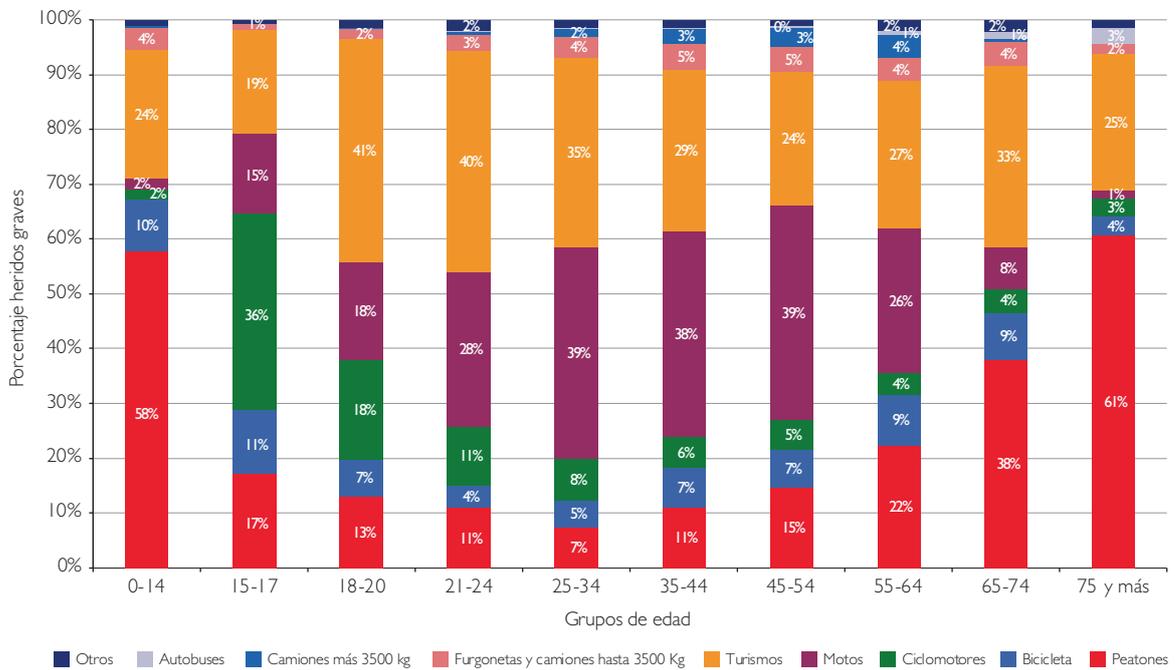
En el caso de los peatones heridos hospitalizados, los mayores porcentajes están en los grupos de 0 a 14 años, con el 58% de los heridos hospitalizados de esas edades, y el de 75 y más, con el 61%.

Los mayores porcentajes entre los heridos hospitalizados en bicicleta se encuentran en los grupos de 15 a 17 años (11%), seguidos de los de 0 a 14 años (10%).

En ciclomotor, al igual que en fallecidos, es el grupo de 15 a 17 años con el 36% de sus heridos hospitalizados el de mayor porcentaje.

En motocicletas, los grupos de edad de 25 a 54 años es el que tiene una mayor presencia.

Figura 54. Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2015



Usuarios de bicicletas

126

En 2015 los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 7.186 accidentes en los que fallecieron 58 ciclistas, 652 resultaron heridos hospitalizados y 6.273 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, 48 fallecieron en este tipo de vía.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas: 56 de los 58 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 86% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2015, el grupo de edad de 35 a 44 años es el que presenta las cifras más elevadas de fallecidos en bicicleta (12), seguido del de 55 a 64 años (11). En el caso de los heridos hospitalizados, los grupos de edad donde hubo una cantidad mayor de este tipo de heridos fueron el de 35 a 44 años (19%) y el de 45 a 54 años (17%).

En 2015 ha habido 17 ciclistas menos fallecidos que en 2014; distribuidas de la siguiente forma: 6 ciclistas menos en vías interurbanas y 11 menos en vías urbanas. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos hospitalizados ha habido un descenso del 3%, aunque si nos detenemos en las vías interurbanas ha habido un aumento del 3% en ese periodo. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2015 aumentaron un 7% respecto del año anterior; un 5% en vías interurbanas y un 7% en vías urbanas.

Tabla 125. Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.013	28%	48	322	49%	1.803	29%
Vías urbanas	5.173	72%	10	330	51%	4.470	71%
Total	7.186	100%	58	652	100%	6.273	100%

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

Tabla 126. Víctimas mortales y heridos según sexo en bicicletas. España, 2015

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	56	562	86%	5.114	82%
Mujeres	2	89	14%	1.123	18%
Sin especificar	0	1	0%	36	1%
Total	58	652	100%	6.273	100%

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

Tabla 127. Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2015

Grupo de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	0	34	5%	361	6%
15-24	5	85	13%	1.171	19%
25-34	5	84	13%	1.099	18%
35-44	12	127	19%	1.345	21%
45-54	7	108	17%	1.053	17%
55-64	11	105	16%	673	11%
65-74	6	68	10%	322	5%
75 y más	10	30	5%	93	1%
Sin especificar	2	11	2%	156	2%
Total	58	652	100%	6.273	100%

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

Tabla 128. Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	55	67	43	43	49	37	53	45	54	48	-6
Vías urbanas	20	22	11	13	18	12	19	24	21	10	-11
Total	75	89	54	56	67	49	72	69	75	58	-17

Tabla 129. Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	294	267	235	268	258	304	304	297	312	322	3%	1%
Vías urbanas	189	197	205	221	209	285	268	349	358	330	-8%	6%
Total	483	464	440	489	467	589	572	646	670	652	-3%	3%

Tabla 130. Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	632	728	686	826	881	1.119	1.192	1.328	1.722	1.803	5%	12%
Vías urbanas	1.251	1.376	1.676	1.947	2.081	2.593	3.170	3.451	4.165	4.470	7%	15%
Total	1.883	2.104	2.362	2.773	2.962	3.712	4.362	4.779	5.887	6.273	7%	14%

Usuarios de ciclomotores

En 2015 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 8.187, 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, 7.184 accidentes que suponen el 88% de los mismos, y donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados y no hospitalizados (70% y 89% respectivamente). En el caso de los fallecidos se ha repartido de forma equitativa, 28 en vías interurbanas y 28 en vías urbanas.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 54 de los 56 fallecidos en estos vehículos en 2015 eran hombres, como lo eran el 81% de los heridos hospitalizados y el 69% de los heridos no hospitalizados.

El grupo de edad de 15 a 24 años presenta las cifras más elevadas de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en ciclomotor.

En 2015 ha habido más ciclistas fallecidos (3) y heridos hospitalizados (5%) que en 2014. En las vías interurbanas ha habido 7 fallecidos más y en las vías urbanas 4 menos. En cuanto al número de personas que resultaron heridas hospitalizadas, en vías interurbanas ha aumentado un 27% respecto al año anterior y ha disminuido un 2% en vías urbanas. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2015 han aumentado un 6% respecto del año anterior, este aumento en vías urbanas ha sido del 9%, mientras que en las vías interurbanas ha habido un descenso del 8%.

Tabla 131. Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	1.003	12%	28	198	30%	892	11%
Vías urbanas	7.184	88%	28	471	70%	6.888	89%
Total	8.187	100%	56	669	100%	7.780	100%

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

Tabla 132. Víctimas mortales y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2015

Sexo	Fallecidos*		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%	
Hombres	54	539	81%	5.385	69%	
Mujeres	2	129	19%	2.386	31%	
Sin especificar	0	1	0%	9	0%	
Total	56	669	100%	7.780	100%	

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

Tabla 133. Víctimas mortales y heridos según grupos de edad en ciclomotores. España, 2015

Grupo de edad	Fallecidos*		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%	
0-14	0	6	1%	74	1%	
15-24	15	241	36%	3.221	41%	
25-34	7	125	19%	1.707	22%	
35-44	9	100	15%	1.144	15%	
45-54	7	86	13%	811	10%	
55-64	5	44	7%	391	5%	
65-74	7	34	5%	175	2%	
75 y más	6	26	4%	122	2%	
Sin especificar	0	7	1%	135	2%	
Total	56	669	100%	7.780	100%	

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

Tabla 134. Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	175	141	105	88	54	37	42	34	21	28	7
Vías urbanas	133	107	78	68	46	37	24	20	32	28	-4
Total	308	248	183	156	100	74	66	54	53	56	3

Tabla 135. Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	1.403	1.125	873	605	406	374	279	267	156	198	27%	-20%
Vías urbanas	1.782	1.430	1.150	859	608	584	492	551	482	471	-2%	-14%
Total	3.185	2.555	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	669	5%	-16%

Tabla 136. Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	2.913	3.011	2.297	1.777	1.466	1.283	1.106	1.076	969	892	-8%	-10%
Vías urbanas	14.067	13.267	11.123	8.991	7.452	6.663	5.959	5.877	6.342	6.888	9%	-8%
Total	16.980	16.278	13.420	10.768	8.918	7.946	7.065	6.953	7.311	7.780	6%	-8%

Usuarios de motocicletas

En 2015 los usuarios de las motocicletas participaron en el 25% del total de accidentes con víctimas, esto es, en 24.228 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 55% de los motoristas heridos hospitalizados y el 77% de los heridos no hospitalizados. Por su parte, las lesiones mortales se producen con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 75% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías.

Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 94% de los fallecidos, un 87% de los heridos hospitalizados y un 80% 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 72% de los fallecidos y el 74% de los heridos hospitalizados y no hospitalizados.

En 2015, en las vías interurbanas se ha producido un aumento del 31% en el número de motociclistas fallecidos, aumentando también los heridos hospitalizados un 5% respecto de 2014. En las vías urbanas, por el contrario, ha habido 17 motociclistas fallecidos menos y un 3% menos de heridos hospitalizados que en el año anterior.

Tabla 137. Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	5.943	25%	247	75%	1.180	45%	5.143	23%
Vías urbanas	18.285	75%	82	25%	1.419	55%	17.536	77%
Total	24.228	100%	329	100%	2.599	100%	22.679	100%

Tabla 138. Víctimas mortales y heridos según sexo en motocicletas. España, 2015

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	310	94%	2.251	87%	18.042	80%
Mujeres	19	6%	346	13%	4.624	20%
Sin especificar	0	0%	2	0%	13	0%
Total	329	100%	2.599	100%	22.679	100%

Tabla 139. Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2015

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	0	0%	7	0%	159	1%
15-24	34	10%	288	11%	2.848	13%
25-34	82	25%	638	25%	6.411	28%
35-44	72	22%	658	25%	5.997	26%
45-54	84	26%	618	24%	4.417	19%
55-64	39	12%	297	11%	1.976	9%
65-74	13	4%	59	2%	427	2%
75 y más	4	1%	11	0%	73	0%
Sin especificar	1	0%	23	1%	371	2%
Total	329	100%	2.599	100%	22.679	100%

Tabla 140. Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	368	471	359	325	279	251	208	203	188	247	31%	-4%
Vías urbanas	113	161	136	113	107	97	94	98	99	82	-17	-4%
Total	481	632	495	438	386	348	302	301	287	329	15%	-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.

Tabla 141. Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	1.891	2.091	1.783	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	5%	-5%
Vías urbanas	1.257	1.385	1.314	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	-3%	1%
Total	3.148	3.476	3.097	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	1%	-2%

Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 75.243 accidentes con víctimas, esto es, en el 77% de los accidentes registrados en 2015, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%.

De los 1.689 fallecidos por accidente de tráfico en 2015, el 41% (693 fallecidos) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. Respecto de los 9.495 heridos hospitalizados por accidente de tráfico, el 30% (2.831) eran ocupantes de turismo, y en cuanto a los 124.960 heridos no hospitalizados, el 53% (66.037) iban en ese tipo de vehículo.

El 64% 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 donde han ocurrido el 91% (632 muertos) de las víctimas mortales en turismo, el 79% de los heridos hospitalizados y el 52% de los heridos no hospitalizados.

El 71% de los ocupantes de turismos fallecidos eran hombres, un porcentaje que disminuye al 61% en el caso de los heridos hospitalizados y el 49% en el caso de los heridos no hospitalizados.

Los grupos de edad de 25 a 34 años y de 75 años y más son los que presentan el porcentaje mayor de fallecidos (17%) en turismo. El primero de éstos es además el grupo en el que ha habido más heridos hospitalizados (20%) y de heridos no hospitalizados (24%).

En el año 2015 han disminuido un 3% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto del año 2014; en el caso de los heridos hospitalizados, el descenso ha sido del 4%. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha pasado de 71 a 61, y el número de heridos hospitalizados ha disminuido un 9%.

Tabla I42. Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	26.738	36%	632	91%	2.238	79%	34.273	52%
Vías urbanas	48.505	64%	61	9%	593	21%	31.764	48%
Total	75.243	100%	693	100%	2.831	100%	66.037	100%

Tabla I43. Víctimas mortales y heridos según sexo en turismos. España, 2015

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	491	71%	1.735	61%	32.450	49%
Mujeres	202	29%	1.082	38%	33.376	51%
Sin especificar	0	0%	14	0%	211	0%
Total	693	100%	2.831	100%	66.037	100%

Tabla I44. Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2015

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	16	2%	84	3%	3.531	5%
15-24	87	13%	472	17%	12.107	18%
25-34	115	17%	573	20%	15.558	24%
35-44	99	14%	514	18%	13.589	21%
45-54	89	13%	383	14%	8.853	13%
55-64	81	12%	303	11%	5.333	8%
65-74	88	13%	260	9%	3.185	5%
75 y más	118	17%	203	7%	2.040	3%
Sin especificar	0	0%	39	1%	1.841	3%
Total	693	100%	2.831	100%	66.037	100%

Tabla 145. Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	1.941	1.695	1.378	1.162	1.113	902	801	643	651	632	-3%	-12%
Vías urbanas	154	126	123	101	84	75	71	72	71	61	-10	-10%
Total	2.095	1.821	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	693	-4%	-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 146. Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	8.480	7.341	6.208	4.791	4.320	3.691	3.236	2.595	2.341	2.238	-4%	-14%
Vías urbanas	1.219	1.081	913	891	661	683	685	731	652	593	-9%	-8%
Total	9.699	8.422	7.121	5.682	4.981	4.374	3.921	3.326	2.993	2.831	-5%	-13%

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

En 2015 las furgonetas estuvieron implicadas en 10.207 accidentes con víctimas, de los cuales un 58% se produjo en vías urbanas. Sin embargo, en vías interurbanas fue donde hubo un mayor número de fallecidos ocupantes de furgoneta: 76 de los 85 muertos se produjeron en estas vías. También en interurbana se produjo el 84% de los heridos hospitalizados ocupantes de furgoneta. En el caso de los ocupantes de otros vehículos o peatones implicados en accidentes con furgonetas, el 66 de los 100 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2015 ha habido 19 fallecidos menos en furgonetas que en el año 2014, mientras que el número de heridos hospitalizados subió un 6% en vías interurbanas. En vías urbanas hubo un aumento tanto en el número de muertos (4 más) como en el de heridos hospitalizados (13 más) respecto del año anterior.

Tabla 147. Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2015

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	4.247	42%	142	77%	76	66	278	84%	3.261	61%
Vías urbanas	5.960	58%	43	23%	9	34	52	16%	2.048	39%
Total	10.207	100%	185	100%	85	100	330	100%	5.309	100%

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

Tabla 148. Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	225	196	152	140	101	82	81	49	95	76	-19
Vías urbanas	5	5	6	7	3	5	2	3	5	9	4
Total	230	201	158	147	104	87	83	52	100	85	-15

Tabla 149. Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual 2006-2015
Vías interurbanas	998	905	750	504	379	352	292	247	263	278	6%	-13%
Vías urbanas	71	58	57	54	42	40	32	35	39	52	13	-19
Total	1.069	963	807	558	421	392	324	282	302	330	9%	-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 1.905 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 (8 fallecidos, 32 heridos hospitalizados y 486 heridos no hospitalizados). En vías urbanas no habido ningún fallecido, habiéndose registrado 4 heridos hospitalizados. Con relación a los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados estos tipos de camión) se produjeron 22 en vías interurbanas y 6 en vías urbanas.

En el año 2015 en vías interurbanas ha habido 3 fallecidos menos que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA y 20 heridos hospitalizados menos que en 2014. En las vías urbanas ha habido en ese tipo de camión 1 fallecido y 9 heridos hospitalizados menos.

Tabla 150. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015

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	899	47%	30	8	22	32	486
Vías urbanas	1.006	53%	6	0	6	4	204
Total	1.905	100%	36	8	28	36	690

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

Tabla 151. Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	37	29	21	21	11	10	12	16	11	8	-3
Vías urbanas	1	0	3	2	0	2	2	0	1	0	-1
Total	38	29	24	23	11	12	14	16	12	8	-4

Tabla 152. Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	183	150	149	74	82	64	45	41	52	32	-20
Vías urbanas	22	22	7	13	12	7	9	5	13	4	-9
Total	205	172	156	87	94	71	54	46	65	36	-29

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 3.824 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (76%). 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 mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas.

En el año 2015 en vías interurbanas ha habido 12 fallecidos más ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2014 y también los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han aumentado (4% más). En las vías urbanas se ha producido 1 fallecido y 3 heridos hospitalizados menos.

Tabla 153. 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, 2015

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	2.900	76%	230	88%	58	172	85%	175	95%	1.013	89%	
Vías urbanas	924	24%	32	12%	1	31	15%	10	5%	131	11%	
Total	3.824	100%	262	100%	59	203	100%	185	100%	1.144	100%	

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

Tabla 154. Evolución de los fallecidos en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	135	92	81	69	68	71	50	42	46	58	12
Vías urbanas	0	0	0	0	2	2	0	1	2	1	-1
Total	135	92	81	69	70	73	50	43	48	59	11

Tabla 155. Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación ¹ 2015/2014	Variación Interanual ¹ 2006-2015
Vías interurbanas	496	421	332	229	189	198	158	143	169	175	4%	-11%
Vías urbanas	5	5	7	6	10	6	2	6	13	10	-3	5
Total	501	426	339	235	199	204	160	149	182	185	2%	-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.

Los usuarios de autobuses

En el año 2015 hubo 2.085 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 87% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías en las que sucedieron 1.816 accidentes en los que resultaron heridos hospitalizados 46 ocupantes del autobús y 1.699 fueron heridos no hospitalizados. En las vías interurbanas, en las que hubo 269 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, fallecieron 2 ocupantes, 3 resultaron heridos hospitalizados y 281 heridos no hospitalizados.

En el año 2015 en las vías interurbanas ha habido 21 fallecidos y 88 heridos hospitalizados menos que en 2014 y en las vías urbanas ha habido 3 fallecidos menos y 13 heridos hospitalizados más que el año anterior.

Tabla 156. Accidentes de tráfico con víctimas con autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015

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	269	13%	14	2	12	3	281	14%
Vías urbanas	1.816	87%	17	0	17	46	1.699	86%
Total	2.085	100%	31	2	29	49	1.980	100%

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

Tabla 157. Evolución de los fallecidos en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	34	14	26	20	2	3	1	10	23	2	-21
Vías urbanas	1	1	1	1	2	0	2	1	3	0	-3
Total	35	15	27	21	4	3	3	11	26	2	-24

Tabla 158. Evolución de los heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015

Tipo de vía	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 2015/2014
Vías interurbanas	129	45	61	75	25	23	12	28	91	3	-88
Vías urbanas	58	50	30	48	52	42	31	46	33	46	13
Total	187	95	91	123	77	65	43	74	124	49	-60%

Figura 55. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2015

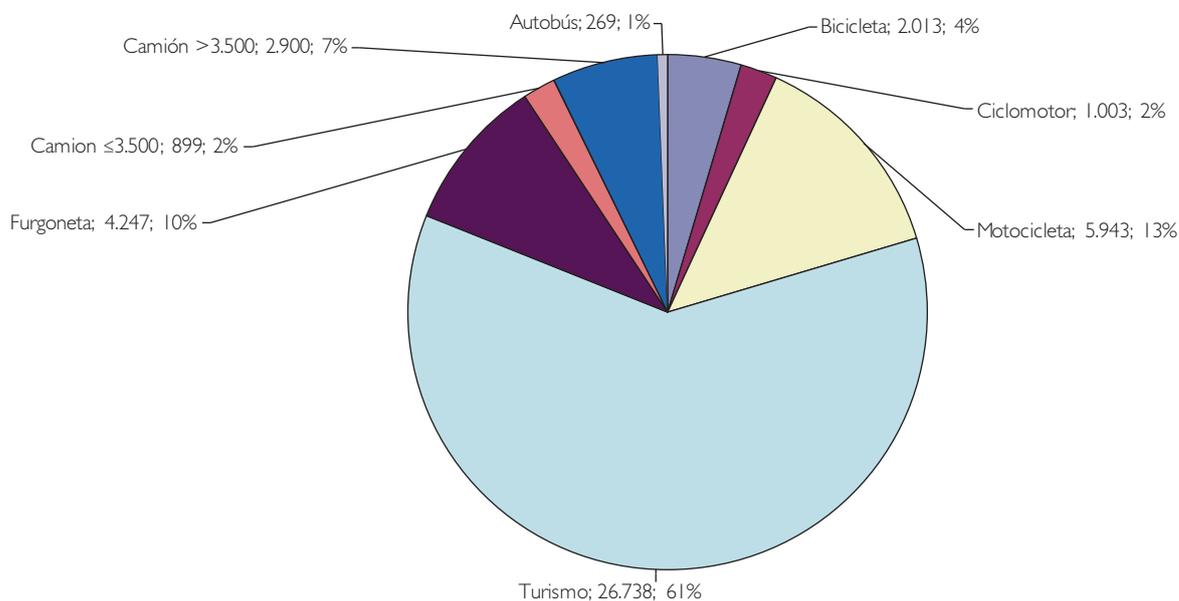
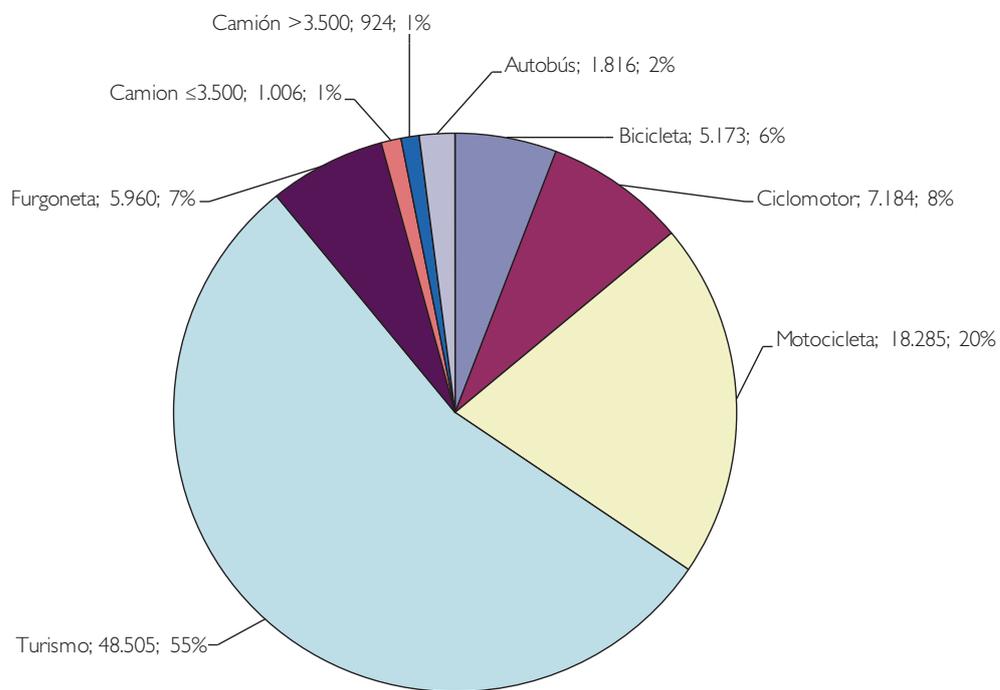


Figura 56. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2015



8

Otros factores concurrentes

La velocidad³

La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 9% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2015 y este porcentaje se eleva al 16% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 20% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente. Estos porcentajes han permanecido constantes respecto del año anterior.

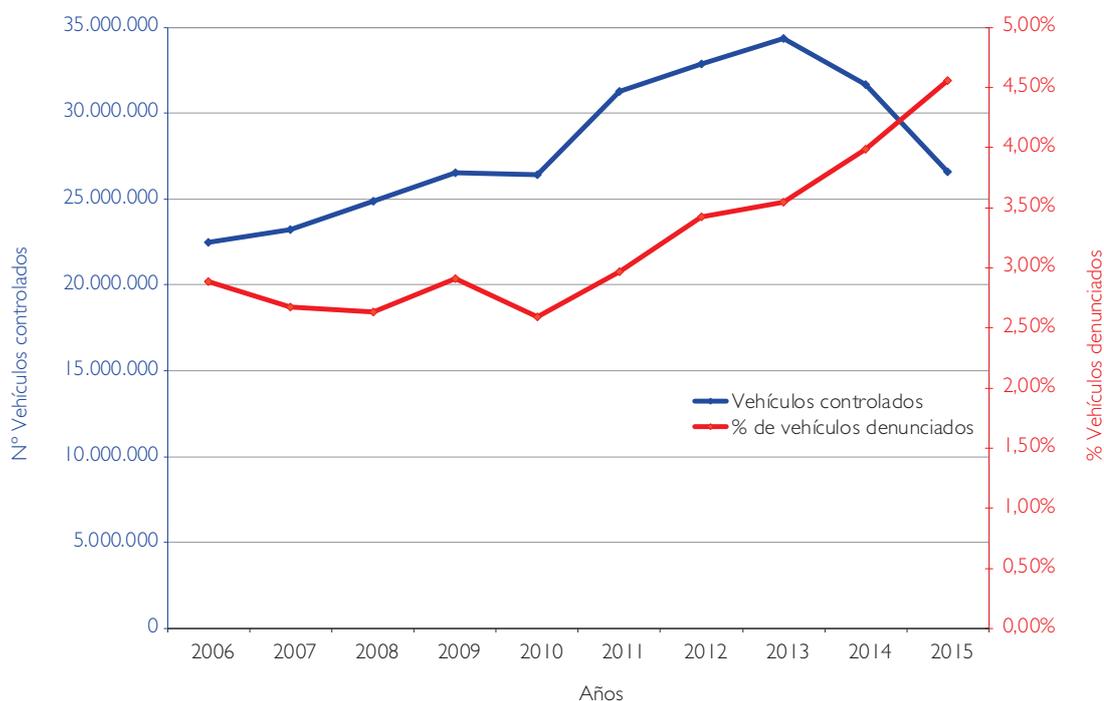
En el año 2015 el total de denuncias de la DGT fue de 4.826.246. De estas, el 68% estaban vinculadas a la velocidad. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil⁴ realizó en el año 2015 controles de velocidad a 26,6 millones de vehículos, resultando denunciados 1.212.711 vehículos. Respecto de 2014, se han controlado unos 5 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha subido del 4,0% al 4,6%. Ello pone de manifiesto que se ha realizado un esfuerzo de vigilancia más selectivo. En este sentido, conviene recordar que, desde julio de 2015, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un nuevo método de identificación de los tramos de carretera convencional de especial peligrosidad desde el punto de vista de la velocidad, y en los que se ha intensificado la vigilancia por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

³ 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 accidentes 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.

⁴ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas del País Vasco y Cataluña así como de los municipios con policía propia.

Figura 57. Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2006-2015



En cuanto a la vigilancia mediante cinemómetros fijos, durante 2015 se realizaron controles a 349 millones de vehículos. El número de fotografías realizadas por exceso de velocidad fue de 2 millones.

En el año 2012 y anteriores la Dirección General de Tráfico ha venido realizando campañas de medición de la «velocidad libre». Los indicadores resultantes 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).

142

A continuación se resumen los resultados de las mediciones realizadas en el año 2012:

1. 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 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 superan en 10 kilómetros la velocidad límite.
2. 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.
3. 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

Consumo de sustancias en la población española⁵:

Según datos de la décima edición de la Encuesta sobre alcohol y drogas que ha llevado a cabo la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, en el año 2013, las sustancias psicoactivas con mayor prevalencia de consumo en los últimos 12 meses son: el alcohol (78%), los hipnosedantes (12%), seguidos del cannabis (9%) y la cocaína (2%).

- El alcohol sigue siendo la sustancia psicoactiva más consumida. El 78% ha consumido alcohol en los últimos 12 meses, el 64% en los últimos 30 días y el 10% diariamente en los últimos 30 días. Se estima que 1.600.000 personas de 15 a 64 años (1.300.000 hombres y 300.000 mujeres) tienen un consumo de alcohol de riesgo (Alcohol Use Disorder Identification Test, AUDIT ≥ 8), lo que representa el 5% de la población de ese rango de edad. Este patrón de consumo alcanza su valor máximo en los hombres menores de 25 años, situándose en el 12% en la población de este rango de edad.
- El 22% de la población de 15 a 64 años ha consumido hipnosedantes alguna vez, el 12% en el último año, el 9% en el último mes y el 7% diariamente en el último mes. El número de mujeres que consume este tipo de sustancias casi duplica al de hombres: han consumido en los últimos 12 meses el 16% de las mujeres de 15 a 64 años frente a un 8,5% de los hombres.
- El 30% de la población de 15 a 64 años han consumido cannabis alguna vez en su vida, el 9% en los últimos 12 meses, el 7% en los últimos 30 días y el 2% a diario en el último mes. Se estima que 687.233 personas de 15 a 64 años hacen un consumo problemático/de riesgo de cannabis (Cannabis Abuse Screening Test, CAST ≥ 4) lo que representa el 2% de la población de este rango de edad y el 25% de los que han consumido cannabis en el último año.
- El 10% de la población de 15 a 64 años ha consumido cocaína (polvo y/o base) alguna vez, el 2% en el último año y el 1% en el último mes. Se estima que al menos 92.406 personas de 15 a 64 años tienen un consumo de riesgo de cocaína, lo que representa el 0,3% de la población de ese rango de edad y el 13% de los que han consumido el último año.
- En 2013 el 0,7% de la población de 15 a 64 años ha consumido alguna vez heroína y el 0,1% en el último año. Se estima que el número de consumidores problemáticos de heroína se sitúa en 65.648 personas de 15 a 64 años, lo que representa el 0,2% de la población de ese rango de edad.
- Respecto al policonsumo, el 14% de las personas de 15 a 64 años no ha consumido, en los últimos 12 meses, ninguna sustancia psicoactiva. Del resto de personas que sí han consumido, uno de cada 3 dice haber consumido 2 sustancias y casi 1 de cada 10 ha tomado tres. La mezcla de 4 sustancias se da aproximadamente en un 2% y algo menos del 1% consume cinco o más drogas.

El alcohol está presente al menos en el 95% de los policonsumos y el cannabis en cerca del 60%. El consumo de bebidas alcohólicas, sobre todo si se hace de forma intensiva se asocia a una mayor prevalencia de consumo de otras drogas. El policonsumo es más prevalente en hombres que en mujeres.

⁵ EDADES 2013/2014. Encuesta sobre alcohol y drogas en España Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

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 2015 (EDAP'15, DGT, 2016).

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

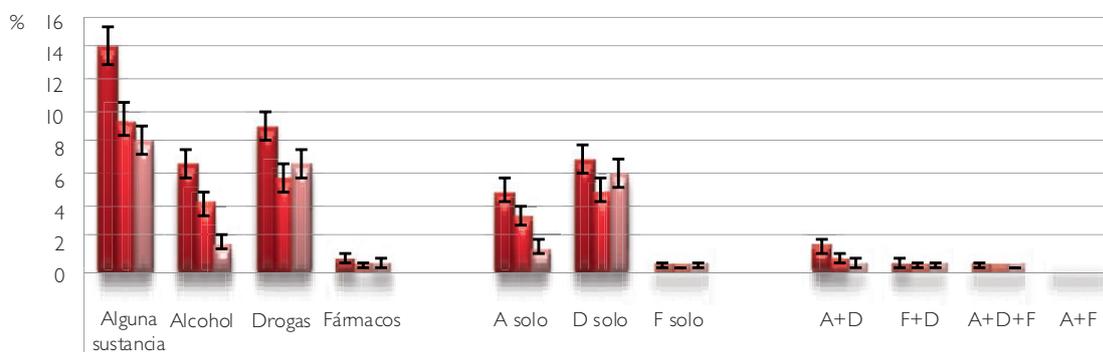
- Un 10% de los conductores que circulan por las vías públicas en España, han realizado un consumo reciente de drogas, con o sin alcohol.
- Un 3% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol (por encima de 0,05 mg/l de aire espirado), con o sin drogas.
- Un 2% de los conductores dieron positivo al test de alcohol (>0,05 mg/l de aire espirado) sin haber consumido drogas.
- Un 8% de los conductores presentaron consumo reciente de drogas sin haber tomado alcohol.
- Las drogas más consumidas entre los conductores continúan siendo el cannabis (7,5%), seguida de la cocaína (4,7%). El 4% han consumido varias sustancias.

El consumo combinado de distintas sustancias psicoactivas sigue siendo un problema importante en España. Un 4% de los conductores participantes en el estudio EDAP'15 habían consumido más de una sustancia antes de conducir.

Para realizar la comparación con los resultados de estudios de prevalencia previos, en concreto del estudio DRUID 2008-2009 y del estudio de prevalencia del año 2013, es preciso, por un lado, armonizar los criterios de positividad utilizados en los tres trabajos y, por otro, ponderar los resultados en función de la intensidad circulatoria. Los resultados obtenidos en los años 2008-9 y 2013 se basan en los criterios de positividad establecidos en su momento para los estudios epidemiológicos incluidos dentro del proyecto europeo DRUID, en tanto que el EDAP'15 utiliza los criterios actualmente vigentes en la norma española, que transcriben el principio de tolerancia cero. Por tanto, los valores de prevalencia de consumo utilizados para la comparación difieren de los mostrados en los párrafos anteriores.

Con esta precisión metodológica, es posible observar la evolución del consumo de sustancias en conductores españoles desde 2008. Se observa que el descenso del consumo de alcohol es progresivo en las tres ediciones del estudio (figura 58), mientras que para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en la presente edición de 2015 donde la tendencia del consumo de drogas es al alza, sin llegar a los niveles de 2008.

Figura 58. Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)



	Alguna sustancia	Alcohol	Drogas	Fármacos	A solo	D solo	F solo	A+D	F+D	A+D+F	A+F
DRUID-2008	14,05	6,61	9,01	0,73	4,92	6,93	0,17	1,51	0,39	0,18	0
DRUID-2013	9,34	4,16	5,79	0,29	3,41	4,87	0,09	0,72	0,18	0,01	0
EDAP-2015	8,09	1,68	6,63	0,40	1,31	6,05	0,15	0,33	0,22	0,04	0

A=Alcohol; D=Drogas; F=Fármacos.

Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico⁶

En el año 2015, 41.457 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas, habiéndose realizado control de alcoholemia al 67% de ellos. Debe tenerse en cuenta que cuando los conductores implicados en accidente resultan fallecidos o heridos de gravedad, el test de alcohol en aire espirado es imposible o muy difícil de realizar. Esta circunstancia se aprecia en las siguientes cifras: en el caso de los conductores fallecidos no se realizó ninguna prueba en aire por parte de los agentes, en el caso de los conductores heridos hospitalizados se realizó al 25% de ellos, en el caso de los heridos no hospitalizados se realizó prueba al 61% y en el caso de los ilesos al 85%.

En cuanto a los resultados de las pruebas realizadas a los conductores implicados en accidente con víctimas en las vías interurbanas, los resultados son los siguientes: en el caso de los conductores fallecidos no se ha realizado ninguna prueba en aire como ya se ha comentado; respecto de los heridos hospitalizados, el 9% fueron positivos al test de alcohol; los heridos no hospitalizados fueron positivos en el 7% de los casos y los conductores sin asistencia sanitaria en el 4% de los tests.

⁶ La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco. La información del Ayuntamiento de Madrid de 2015 tampoco está incluida.

Tabla 159. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas en vías interurbanas. 2015 ⁷

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	642	2	0%	0	—
Heridos hospitalizados	2.626	659	25%	57	9%
Heridos no hospitalizados	21.684	13.124	61%	928	7%
Sin asistencia sanitaria	16.239	13.754	85%	615	4%
Sin clasificar	266	170	64%	5	3%
Total	41.457	27.709	67%	1.605	6%

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 2015, el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF, 2016), notifica un total de 900 fallecidos por accidente de tráfico repartidos entre conductores (638), peatones (179), y acompañantes (78). Esto supone, respecto al total de fallecidos en 2015, una proporción del 61%, 49% y 28%, respectivamente.

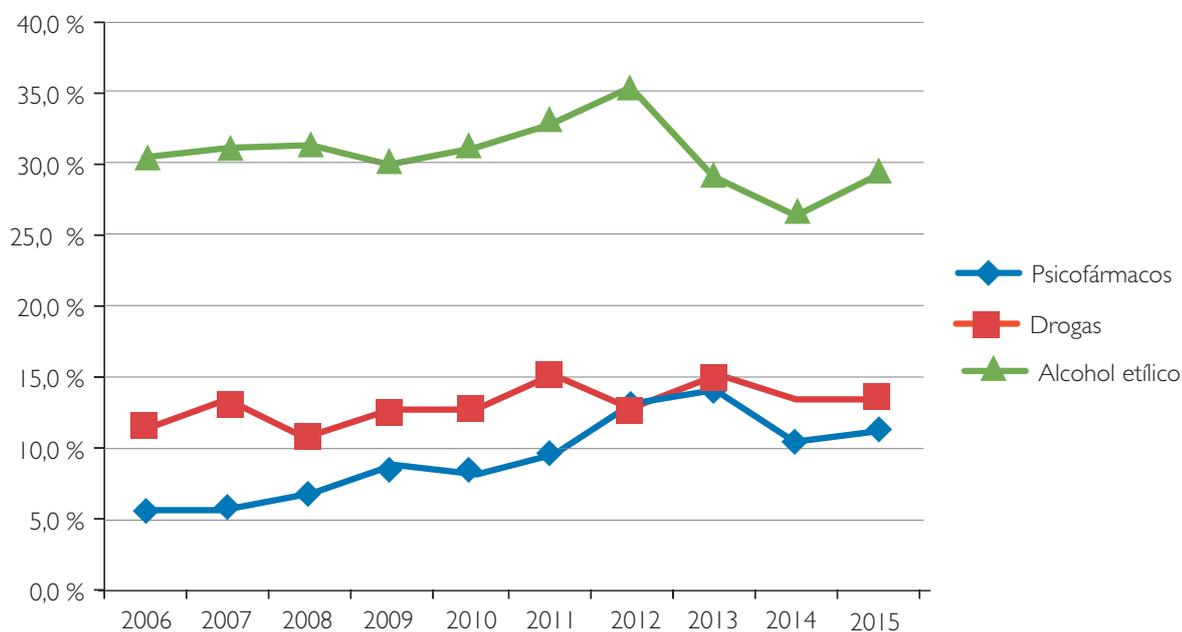
Desde el punto de vista toxicológico, el 43,1% (275 casos) de los conductores fallecidos presentaron alguna sustancia psicoactiva, siendo de ellos el 91,6% hombres. El alcohol (>0,3 g/l) aparece en el 29,3% de todos los conductores fallecidos, drogas de comercio ilegal en el 13,6% y psicofármacos en el 11,4%. De los positivos a drogas, la sustancia más frecuentemente hallada es la cocaína, que estuvo presente en 43 casos, seguida del cannabis, detectado en 38 fallecidos. En tercer lugar, se observaron 12 casos con presencia de opiáceos derivados de la morfina.

Entre los peatones, el 46,4% (83 casos) de los fallecidos presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol (>0,3 g/l), siendo el 73,5% hombres. En el 27,4% de los peatones fallecidos se detectó alcohol solo o asociado a drogas y/o psicofármacos. En un 15,6% se detectaron drogas de comercio ilegal solas o asociadas con alcohol y/o psicofármacos. Finalmente, en el 18,4% de los peatones fallecidos se hallaron psicofármacos solos o asociados con drogas y/o alcohol.

La evolución, en porcentaje, respecto al total de conductores analizados cada año (figura 59), indica un repunte de la proporción de conductores fallecidos en accidente con presencia de sustancias psicoactivas, especialmente del alcohol, que había descendido en los tres años anteriores. La proporción de conductores con presencia de drogas de comercio ilegal y/o con psicofármacos se mantiene estable o con un ligero crecimiento inferior a un punto porcentual.

⁷ La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco. La información del Ayuntamiento de Madrid de 2015 tampoco está incluida.

Figura 59. Proporción de conductores fallecidos con presencia de sustancias psicoactivas. España 2006 a 2015



Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF, 2016).

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)⁸

Alcohol

Durante 2015, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 5.741.134 pruebas de alcohol en aire espirado, en el marco de sus competencias, lo que supone un 9% menos que las realizadas durante 2014. De los 4.979.182 de pruebas por control preventivo realizadas, el 1,4% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos). Un 0,8% de las pruebas realizadas como consecuencia de infracción y un 4,5% de las realizadas por haber habido un accidente, resultaron positivas en 2015. La proporción de pruebas positivas a alcohol durante 2015 fue ligeramente menor que durante 2014, con diferencias menores, por debajo del 0,2% de casos.

Drogas

En el marco de la actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante 2015 se realizaron 76.040 pruebas de determinación de drogas en fluido oral, frente a 29.643 realizadas en 2014, lo que supone un incremento superior al 150% respecto del año anterior. La distribución de las pruebas indiciarias realizadas en 2015 y la proporción de casos positivos se muestra en la tabla siguiente:

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

Tabla 160. Pruebas de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2015

Motivo de la prueba	N.º pruebas realizadas	% positivas
Accidente	3.496	20,4%
Infracción	3.241	57,7%
Control preventivo	69.303	32,8%
Total	76.040	33,3%

Fuente: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

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 2015 la proporción de pruebas con resultado positivo (presencia de drogas) descendió del 35% de 2014 al 33% del 2015.

La distracción ⁹

En 2015 la distracción aparece como factor en un 29% de los accidentes con víctimas. En vías interurbanas la distracción se presenta como factor en un 36% de los casos, el mismo valor que en 2014. En vías urbanas, el porcentaje de accidentes en los que se indicó como factor la distracción fue de un 25%, 3 puntos porcentuales menos que en 2014.

Uno de los motivos que lleva a la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En el año 2015 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil¹⁰ formuló 94.986 denuncias por utilización del teléfono móvil. Esta cifra supone un 18% menos que en 2014.

148

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 de atención como factor de influencia en el accidente, en un 30% de los casos el conductor había cometido presuntamente alguna otra infracción¹¹. En un 11% de los casos el conductor había cometido presuntamente una infracción relacionada con la velocidad.

⁹ 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 sólo existía la posibilidad de seleccionar la distracción como factor concurrente en el accidente). En todo caso se trata de la opinión del agente actuante.

¹⁰ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas del País Vasco y Cataluña así como de los municipios con policía propia.

¹¹ 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, invadir parcialmente 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.

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

El 5% 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 8 de los 82 fallecidos en motocicleta en 2015 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados motoristas.

Tabla 161. Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2010-2015

Motocicletas.Vías interurbanas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos que no usaban casco	18	6	11	8	5	12
Total de fallecidos en motocicleta	279	251	208	203	188	247
% de no uso de casco	6%	2%	5%	4%	3%	5%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	30	22	18	16	11	10
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.431	1.377	1.251	1.152	1.125	1.180
% de no uso de casco	2%	2%	1%	1%	1%	1%
Motocicletas.Vías urbanas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos que no usaban casco	10	15	14	14	10	8
Total de fallecidos en motocicleta	107	97	94	98	99	82
% de no uso de casco	9%	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	154	189	157	120	44	39
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.097	1.240	1.204	1.358	1.458	1.419
% de no uso de casco	14%	15%	13%	9%	3%	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, 4 de 28 no utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 3 de los 28 ciclomotoristas fallecidos tampoco usaban casco. Comparando 2015 con el año anterior, se observa un aumento de ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados sin casco en vías interurbanas. En las vías urbanas ha aumentado el número de ciclomotoristas fallecidos sin casco.

Tabla 162. Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2010-2015

Ciclomotores.Vías interurbanas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos que no usaban casco	13	7	13	8	0	4
Total de fallecidos en ciclomotor	54	37	42	34	21	28
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	42	35	32	20	8	18
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	406	374	279	267	156	198
% de no uso de casco	10%	9%	11%	7%	5%	9%
Ciclomotores.Vías urbanas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos que no usaban casco	11	6	3	0	1	3
Total de fallecidos en ciclomotor	46	37	24	20	32	28
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	81	75	51	34	28	28
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	608	584	492	551	482	471
% de no uso de casco	13%	13%	10%	6%	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 2015, el 22% de los fallecidos usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 19 de los 70 fallecidos. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 10% y en las urbanas el 14%.

Tabla 163. Fallecidos y heridos hospitalizados en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2010-2015

Turismos y furgonetas.Vías interurbanas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos que no usaban cinturón	266	222	215	150	171	159
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	1.214	984	882	692	746	708
% de no uso de cinturón	22%	23%	24%	22%	23%	22%
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	524	422	393	270	240	249
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	4.699	4.043	3.523	2.842	2.604	2.516
% de no uso de cinturón	11%	10%	11%	10%	9%	10%

Turismos y furgonetas. Vías urbanas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos que no usaban cinturón	30	32	24	21	23	19
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	87	80	73	75	76	70
% de no uso de cinturón	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	200	203	191	154	120	88
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	703	693	715	766	691	645
% de no uso de cinturón	28%	29%	27%	20%	17%	14%

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

En el año 2012 y anteriores la Dirección General de Tráfico ha venido realizando encuestas no participativas en las que se observaba el comportamiento de los ocupantes de turismos y furgonetas en cuanto al uso de los accesorios de seguridad. A continuación se resumen los resultados correspondientes a las encuestas realizadas en el año 2012:

1. 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.
2. 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).
3. En las vías urbanas se usa menos el cinturón de seguridad que en las interurbanas y al diferenciar las vías urbanas por tamaño de municipio se observan históricamente tres bloques: las ciudades 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.

También sobre el uso de casco en motocicleta y ciclomotor se han realizado encuestas no participativas. Los resultados de las encuestas realizadas en 2012 se resumen a continuación:

1. 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).
2. 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.

Otros comportamientos de riesgo

Durante el año 2015 el 45% 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 6.936, el 26% del total de infracciones; en 4.766 casos la infracción fue no mantener el intervalo de seguridad, el 18% del total; las infracciones por no respetar la prioridad fueron 3.660, el 14% del total y la invasión parcial del sentido contrario se presentó en 1.700 casos, el 6% del total. En cuanto a la evolución de la cifra total de infractores en vías interurbanas se observa un aumento en el año 2015 respecto del 2014 de un punto porcentual y respecto de 2008 un descenso de 3 puntos porcentuales.

Cuando el accidente tuvo lugar en vías urbanas, el porcentaje de conductores infractores en 2015 fue del 37%. Las infracciones por no respetar la prioridad fueron las más frecuentes, 12.482, el 31% del total de infracciones en vías urbanas; no mantener el intervalo de seguridad es la segunda infracción más frecuente con 5.125 casos, un 13% del total y la infracción de velocidad ocupa la tercera posición con 2.886 infracciones, el 7% del total. Respecto del año 2014 el porcentaje de infractores en vías urbanas ha disminuido, debe tenerse en cuenta el aumento en 2015 de los casos en los que se ignora esta circunstancia.

Tabla 164. Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2015

Infracciones del conductor		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	Ninguna infracción	30.250	28.404	27.770	25.386	24.883	27.008	25.023	25.921
	Porcentaje	41%	42%	42%	42%	43%	43%	42%	44%
	Alguna infracción	35.807	32.527	30.648	28.196	27.380	29.331	25.717	26.481
	Porcentaje	48%	48%	47%	47%	47%	47%	44%	45%
	Se ignora	8.090	7.420	7.341	6.436	6.154	6.594	8.236	6.746
	Porcentaje	11%	11%	11%	11%	11%	10%	14%	11%
	TOTAL CONDUCTORES	74.147	68.351	65.759	60.018	58.417	62.933	58.976	59.148
Vías urbanas	Ninguna infracción	24.439	24.558	23.007	23.575	23.495	24.810	29.564	32.440
	Porcentaje	28%	30%	28%	29%	29%	28%	31%	30%
	Alguna infracción	38.481	35.961	35.384	34.800	35.701	55.149	54.143	40.299
	Porcentaje	44%	43%	44%	43%	43%	62%	56%	37%
	Se ignora	23.753	22.426	22.412	23.345	23.085	9.115	12.236	34.745
	Porcentaje	27%	27%	28%	29%	28%	10%	13%	32%
	TOTAL CONDUCTORES	86.673	82.945	80.803	81.720	82.281	89.074	95.943	107.484

Nota: En 2015 se ha producido una caída en el nivel de notificación de las presuntas infracciones de los conductores en algunos municipios, lo que explica el aumento en el porcentaje de casos en los que se desconoce el valor de esta variable.

Tabla 165. Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2015

Infracciones del conductor		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vías interurbanas	Infracción de velocidad	11.186	10.085	9.150	8.019	7.651	7.556	7.702	6.936
	Porcentaje	31%	31%	30%	28%	28%	26%	30%	26%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	107	108	65	88	68	75	56	57
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.785	1.556	1.359	1.203	1.216	1.231	1.252	1.268
	Porcentaje	5%	5%	4%	4%	4%	4%	5%	5%
	No respetar paso para peatones	77	55	72	48	70	65	166	136
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
	No respetar otra regulación de prioridad	1.629	1.454	1.445	1.446	1.356	1.528	2.287	2.256
	Porcentaje	5%	4%	5%	5%	5%	5%	9%	9%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	161	148	129	148	123	120	183	165
	Porcentaje	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	2.018	1.713	1.503	1.349	1.230	1.160	1.852	1.700
	Porcentaje	6%	5%	5%	5%	4%	4%	7%	6%
	Adelantar antirreglamentariamente	962	840	701	571	561	540	574	534
	Porcentaje	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
	No mantener el intervalo de seguridad	2.875	2.565	2.518	2.207	2.122	2.317	4.488	4.766
	Porcentaje	8%	8%	8%	8%	8%	8%	17%	18%
	Apertura de puertas sin precaución	27	17	15	20	25	17	13	16
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Incorrecta utilización del alumbrado	43	30	26	23	30	27	107	104	
Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	9	5	9	4	7	11	90	53	
Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

Infracciones del conductor		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vías urbanas	Infracción de velocidad	3.519	2.670	2.556	2.253	2.342	2.572	2.680	2.886
	Porcentaje	9%	7%	7%	6%	7%	5%	5%	7%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	133	99	96	100	135	100	36	30
	Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.228	1.049	1.016	1.063	998	1.182	1.594	1.967
	Porcentaje	3%	3%	3%	3%	3%	2%	3%	5%
	No respetar paso para peatones	1.075	1.081	1.105	1.218	1.214	1.544	2.705	3.304
	Porcentaje	3%	3%	3%	4%	3%	3%	5%	8%
	No respetar otra regulación de prioridad	4.631	3.953	4.073	3.946	3.734	4.148	6.442	7.211
	Porcentaje	12%	11%	12%	11%	10%	8%	12%	18%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	215	179	203	197	164	186	464	547
	Porcentaje	1%	0%	1%	1%	0%	0%	1%	1%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	499	446	391	370	354	424	601	712
	Porcentaje	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
	Adelantar antirreglamentariamente	566	438	347	344	322	374	448	551
	Porcentaje	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	No mantener el intervalo de seguridad	1.206	1.099	1.193	1.191	1.154	1.305	4.557	5.125
	Porcentaje	3%	3%	3%	3%	3%	2%	8%	13%
	Apertura de puertas sin precaución	150	184	151	154	131	151	138	130
	Porcentaje	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Incorrecta utilización del alumbrado	61	61	60	54	78	67	303	336	
Porcentaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	
Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	4	0	1	1	8	9	82	85	
Porcentaje	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

Nota: En 2015 se ha producido una caída en el nivel de notificación de las presuntas infracciones de los conductores en algunos municipios, lo que explica el aumento en el porcentaje de casos en los que se desconoce el valor de esta variable.

En cuanto a los peatones víctimas, en el año 2015 el porcentaje de los que habían cometido alguna infracción es mayor en vías interurbanas que en travesías y calles.

El 32% 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 2015 respecto de 2014 no se observa ningún cambio significativo.

Tabla 166. Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. España, 2006, 2014, 2015

Vía	Edad	Número peatones víctimas que habían cometido infracción			Número total peatones víctimas			% de peatones víctimas que habían cometido infracción		
		2006	2014	2015	2006	2014	2015	2006	2014	2015
Interurbana	Hasta 14 años *	61	34	35	109	77	67	56%		
	De 15 a 24 años	98	44	49	177	105	85	55%	42%	
	De 25 a 44 años	238	77	79	447	232	203	53%	33%	39%
	De 45 a 64 años	193	97	80	342	234	215	56%	41%	37%
	Más de 64 años	225	99	93	407	244	248	55%	41%	38%
	No especificada	25	15	3	70	27	21			
	Total peatones víctimas	840	366	339	1.552	919	839	54%	40%	40%
Travesía	Hasta 14 años *	19	10	5	34	34	24			
	De 15 a 24 años	10	5	8	22	27	28			
	De 25 a 44 años	8	5	7	23	40	46			
	De 45 a 64 años	18	7	14	41	44	51			
	Más de 64 años	30	17	15	75	79	73			
	No especificada	5	1	1	14	6	13			
	Total peatones víctimas	90	45	50	209	230	235	43%	20%	21%
Calles	Hasta 14 años *	578	495	587	1.372	1.592	1.825	42%	31%	32%
	De 15 a 24 años	294	250	268	1.052	1.348	1.598	28%	19%	17%
	De 25 a 44 años	529	372	435	2.152	2.431	2.786	25%	15%	16%
	De 45 a 64 años	521	455	537	2.021	2.652	3.134	26%	17%	17%
	Más de 64 años	637	599	688	2.465	3.196	3.657	26%	19%	19%
	No especificada	247	95	79	943	492	445	26%	19%	18%
	Total peatones víctimas	2.806	2.266	2.594	10.005	11.711	13.445	28%	19%	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 antigüedad del vehículo

En el año 2015 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 antigüedad 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 casos disponibles 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 167. Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2015

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de Fallecidos	Tasa de Heridos hospitalizados
Autopista y autovía	De 0 a 4 años	0,46	2,53
	De 5 a 9 años	0,67	2,30
	De 10 a 14 años	0,58	2,48
	De 15 a 19 años	0,86	2,20
Convencional	De 0 a 4 años	1,50	6,54
	De 5 a 9 años	1,65	6,34
	De 10 a 14 años	2,42	8,09
	De 15 a 19 años	3,52	10,67
Vías Urbanas	De 0 a 4 años	0,17	3,11
	De 5 a 9 años	0,19	2,00
	De 10 a 14 años	0,28	2,67
	De 15 a 19 años	0,35	2,98
Todas las vías	De 0 a 4 años	2,13	12,18
	De 5 a 9 años	2,51	10,64
	De 10 a 14 años	3,28	13,24
	De 15 a 19 años	4,73	15,85

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 de 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 turismos. España, 2015

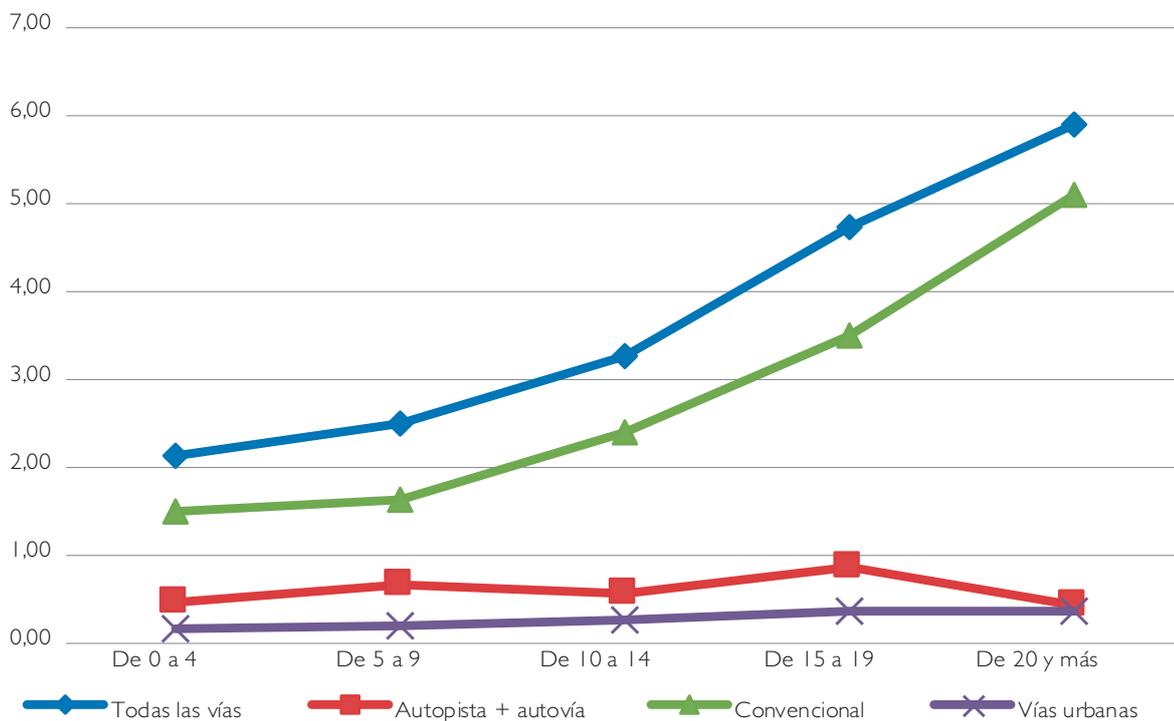
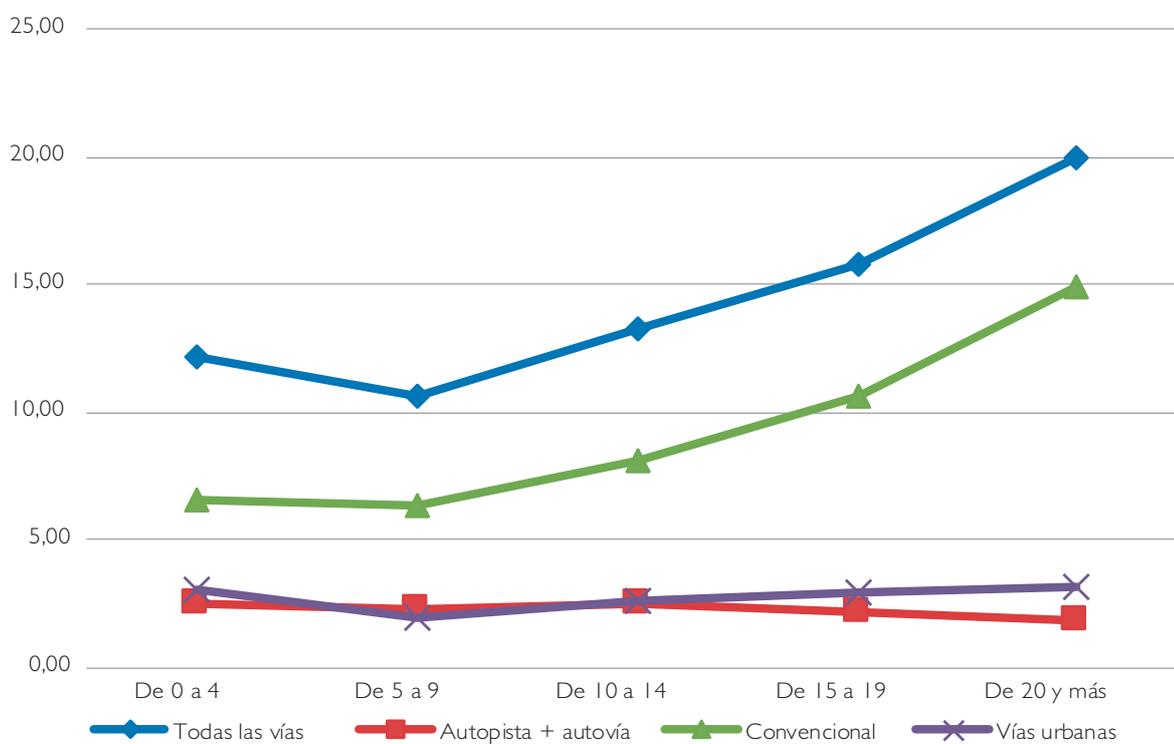
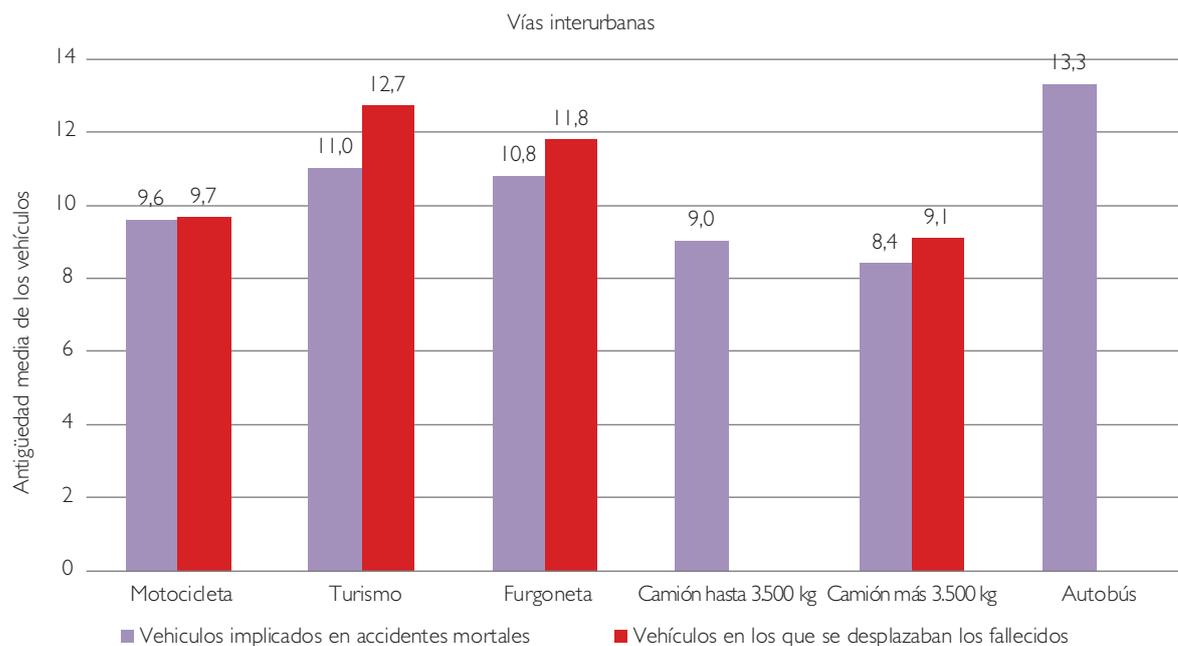


Figura 61. Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2015



En las vías interurbanas en el año 2015 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 11 en todos los vehículos y 12,7 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 11,8 respectivamente.

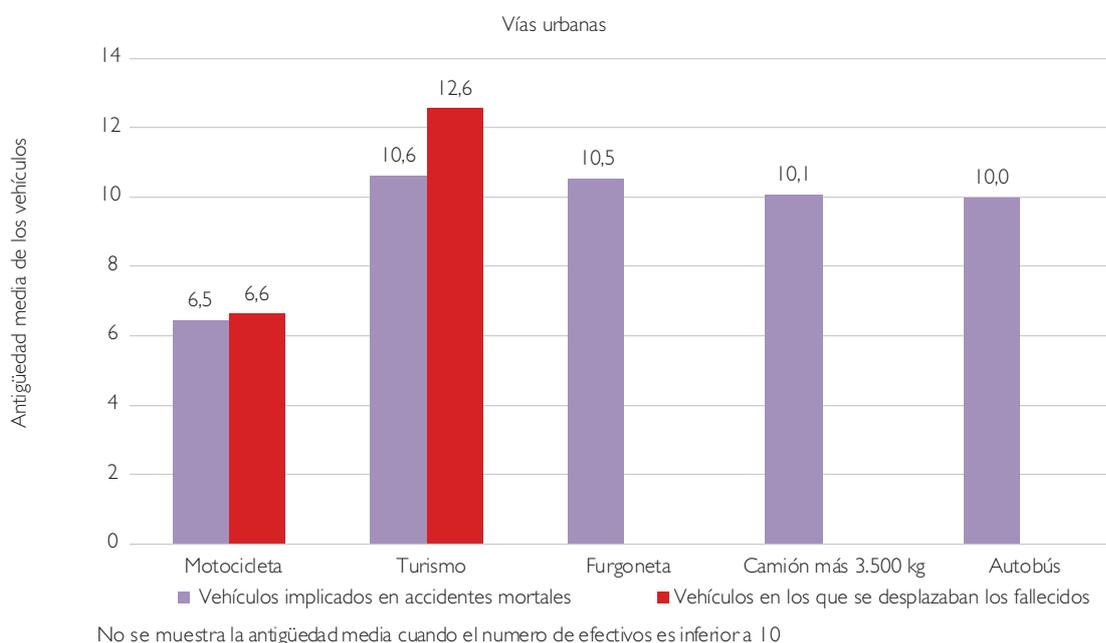
Figura 62. Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2015



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

En las vías urbanas en el año 2015 la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 10,6, inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales que fue 12,6.

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, 2015



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 destinado¹².

En 2015, 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 10%, en los camiones hasta 3.500 kg.

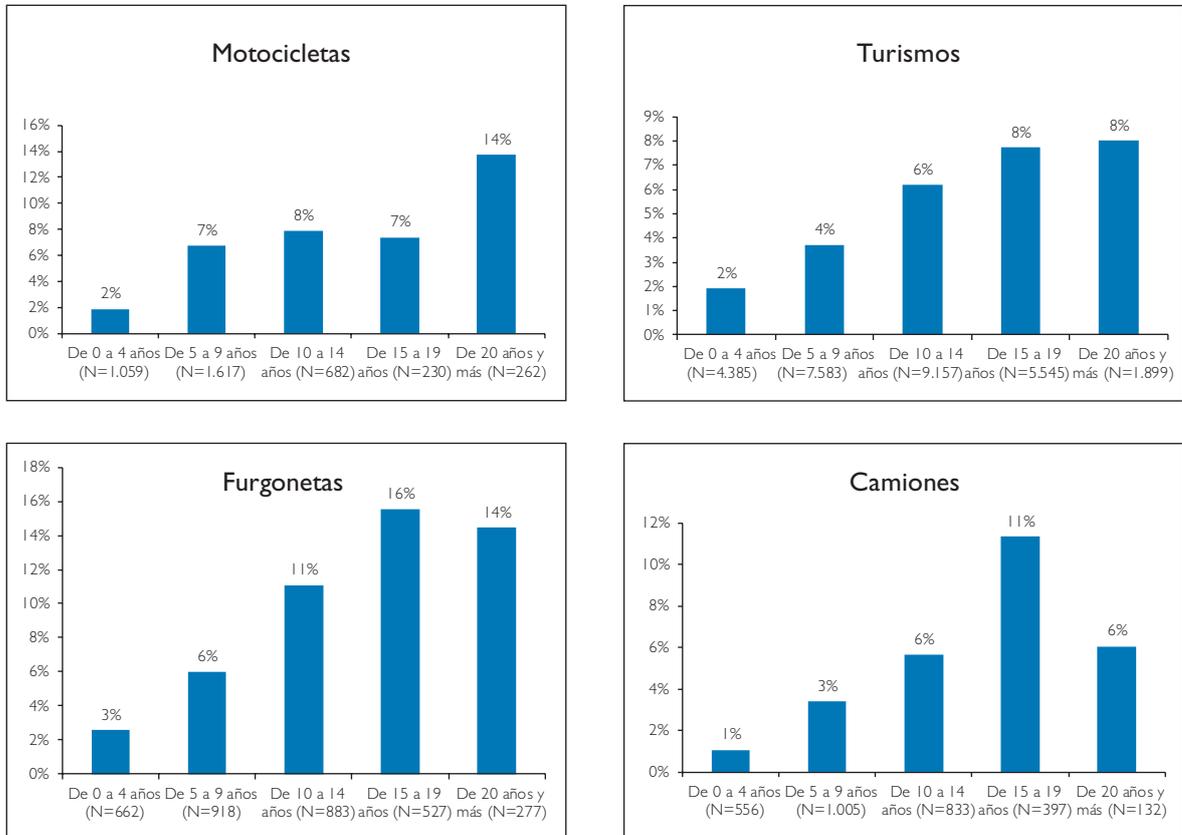
Tabla 168. Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2015

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada
Motocicletas	3.543	236	76	3.855	6%
Turismos	26.806	1.510	277	28.593	5%
Furgonetas	2.946	292	30	3.268	9%
Camiones hasta 3.500 kg	482	52	3	537	10%
Camiones de más de 3.500 kg	2.274	88	26	2.388	4%
Autobús	199	2	1	202	1%

* No se incluyen los accidentes ocurridos en las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco.

¹² 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, 2015



160

* 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 7%, entre los 5 y los 9 años, a un 14%, 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 años¹³.

En las furgonetas, el porcentaje de vehículos con la inspección caduca oscila entre un 3% y un 16%. En los camiones, la variación es entre un 1% y un 11%.

¹³ 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.

Si se restringe el análisis a los accidentes mortales, se obtienen los valores indicados en la tabla siguiente.

Tabla 169. Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas*. España, 2015

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada ¹
Motocicletas	163	15	2	180	8%
Turismos	686	42	6	734	6%
Furgonetas	96	7	3	106	7%
Camiones hasta 3.500 kg	13	3	1	17	–
Camiones de más de 3.500 kg	161	2	3	166	1%
Autobús	10	0	0	10	–

* 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

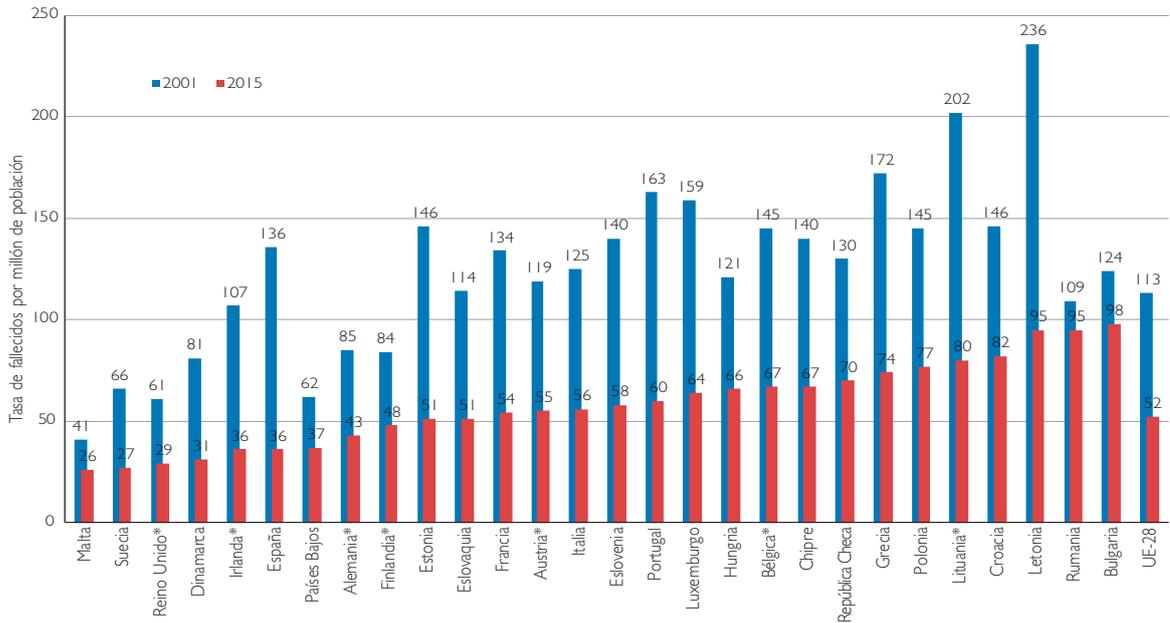
Situación de España

En 2015, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 26.300 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 6,4% 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 2015, el número de turistas en nuestro país fue de 68,1 millones un 4,9% más que el año anterior. De los 1.689 fallecidos en España en 2014, 1.242 eran residentes, 53 eran no residentes y de 394 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 2015, 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 2015, 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 2015 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 52.

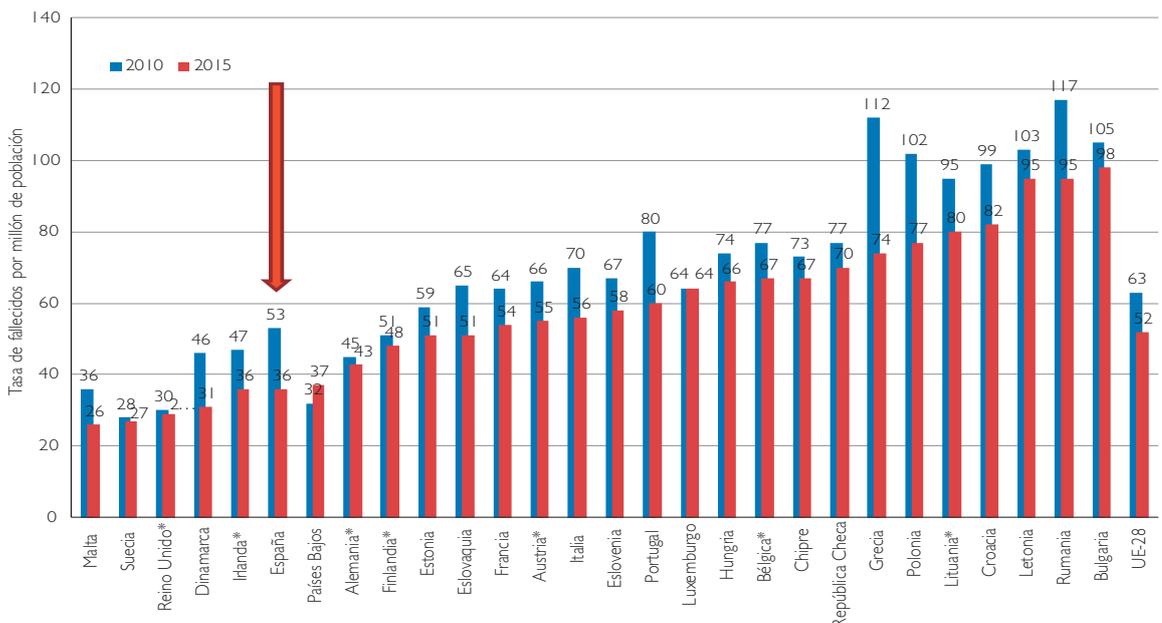
Figura 65. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2001, 2015



Fuentes : 2001: Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat. 2015: European Transport Safety Council. 10 th PIN Report.
* Datos provisionales

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 2015. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 26 se ha reducido la tasa respecto de 2010; en 1 ha aumentado, Países Bajos, y en otro, 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 2015, situándonos en la sexta posición de los países de la UE.

Figura 66. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2015



Fuentes : 2010: Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat. 2015: European Transport Safety Council. 10 th PIN Report.
* Datos provisionales

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 170. Comparación de los fallecidos en 2001, 2010, 2014 y 2015 en los países de la Unión Europea

Países	2001	2010	2014	2015	2015/2001 ¹	2015/2011 ¹	2015/2014 ¹
Alemania*	6.977	3.648	3.368	3.475	-50%	-5%	3%
Austria*	958	552	430	475	-50%	-14%	10%
Bélgica*	1.486	840	715	755	-49%	-10%	4%
Bulgaria	1.011	776	655	708	-30%	-9%	8%
República Checa	1.333	802	688	738	-45%	-8%	7%
Chipre	98	60	45	57	-41	-3	12
Croacia	647	426	308	348	-46%	-18%	13%
Dinamarca	431	255	183	178	-59%	-30%	-3%
Eslovaquia	614	371	258	274	-55%	-26%	6%
Eslovenia	278	138	108	120	-57%	-13%	11%
España	5.517	2.479	1.688	1.689	-69%	-32%	0%
Estonia	199	79	78	67	-1	-12	-11
Finlandia*	433	272	224	260	-40%	-4%	14%
Francia	8.162	3.992	3.384	3.461	-58%	-13%	2%
Grecia	1.880	1.258	793	805	-57%	-36%	2%
Hungría	1.239	740	626	647	-48%	-13%	3%
Irlanda*	412	212	195	166	-60%	-22%	-14%
Italia	7.096	4.114	3.330	3.430	-52%	-17%	1%
Letonia	558	218	212	188	-66%	-14%	-11%
Lituania*	706	299	265	235	-67%	-21%	-12%
Luxemburgo	70	32	35	36	-34	4	1
Malta	16	15	10	11	-5	-4	1
Países Bajos	993	537	570	620	-38%	15%	9%
Polonia	5.534	3.908	3.202	2.938	-47%	-25%	-8%
Portugal	1.670	937	607	627	-62%	-33%	-2%
Reino Unido*	3.598	1.905	1.807	1.854	-48%	-3%	3%
Rumania	2.450	2.377	1.818	1.893	-23%	-20%	4%
Suecia	583	266	270	259	-56%	-3%	-4%
EU-28	54.949	31.508	25.872	26.314	-52%	-16%	1%

Fuente: Comisión Europea. Base de datos CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE) y European Transport Safety Council. 10º Informe PIN.

* Datos año 2015 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

167

Las cifras de mortalidad representan sólo 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 74 que precisan asistencia médica.

Sin embargo, existen fuentes de información procedentes de otros sectores que cabe incorporar y evaluar. Así, los datos de altas hospitalarias¹⁴ y la encuesta nacional de salud incluyen información relativa al accidente de tráfico como responsable de las lesiones sufridas por las personas.

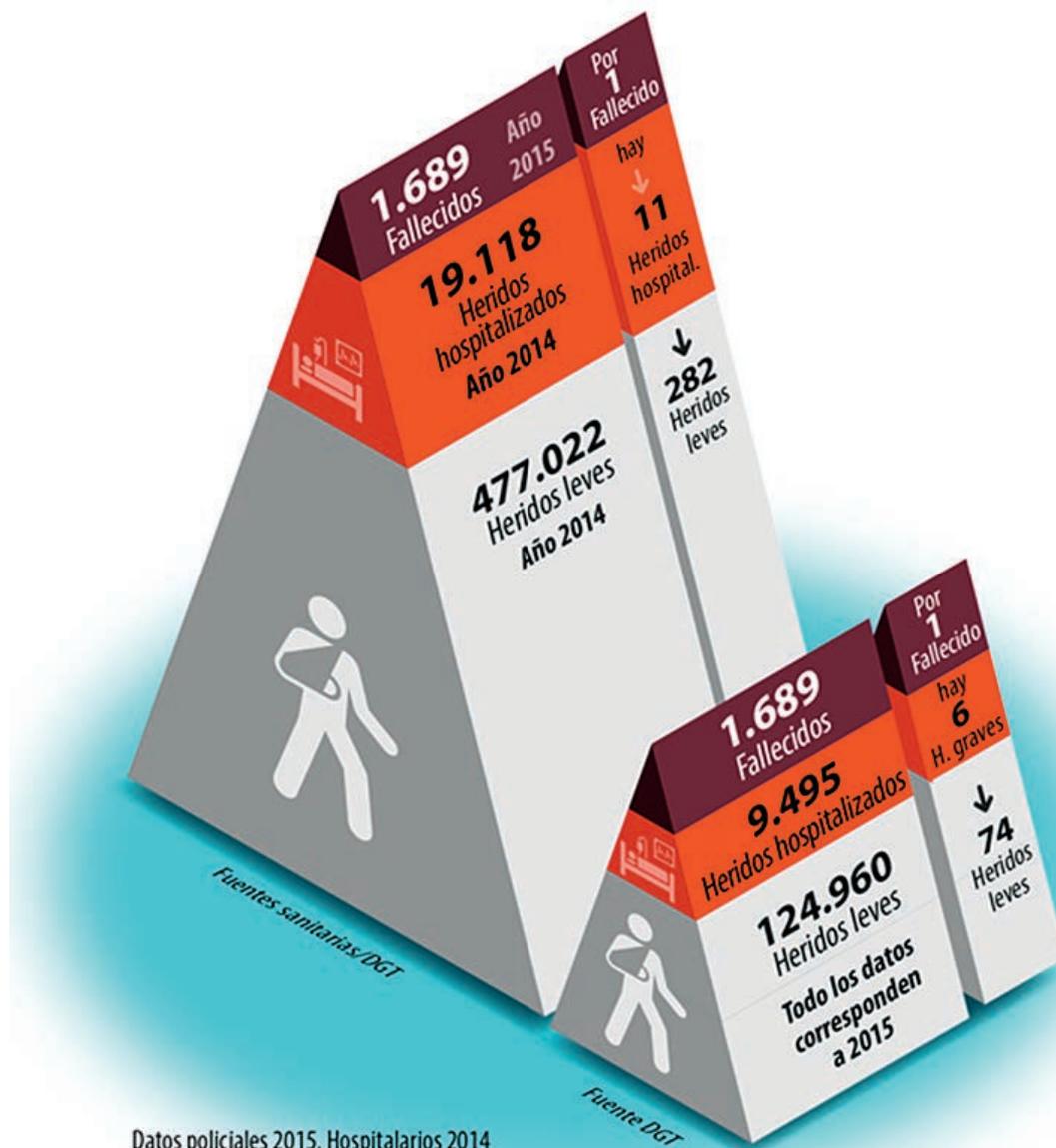
Al analizar estas fuentes complementarias la magnitud y relación de las diferentes categorías de la pirámide cambia. Por ejemplo, con los últimos datos disponibles del sistema sanitario se observa que por cada fallecido en accidente de tráfico había 11 heridos hospitalizados y 282 heridos no hospitalizados. 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 74 heridos no hospitalizados. Al comparar estas cifras del año 2015 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 los años 2013 y 2014, siendo las cifras de heridos no hospitalizados de 255, 276, 313 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 los años 2013 y 2014, y el de no hospitalizados fue de 50 heridos no hospitalizados por fallecido en 2011, 55 en 2012, 68 en 2013 y 69 en 2014, más bajo por tanto que el obtenido en el año 2015.

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.

¹⁴ 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 II.

Figura 67. Pirámides lesionales: fuentes sanitarias y fuentes DGT

Todas las víctimas, registradas



2

Mortalidad por lesiones relacionadas con el tráfico y otras causas

La última información disponible sobre mortalidad según causa corresponde al año 2014. En ese año se produjeron 395.830 fallecimientos por todas las causas en España, lo que supuso una tasa de mortalidad de 851,0 por 100.000 habitantes. Por causas externas murieron 14.903 personas, y de estos fallecimientos 1.873 fueron accidentes de tráfico. Para este mismo año el número de fallecidos computados a efectos de las estadísticas de tráfico fue de 1.688 fallecidos. La concordancia absoluta entre ambos sistemas no es posible y los 185 fallecidos de más registrados por el Instituto Nacional de Estadística pueden deberse a que las estadísticas de Tráfico (Glosario de estadísticas de Transporte, 4.º Edición, Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas, EUROSTAT y Foro Internacional del Transporte) sólo 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 los grupos de 15 a 24 años y de 25 a 34 años en 2014 (por detrás de los tumores y los suicidios) y la quinta causa de muerte en el grupo de 35 a 44 años (por detrás de los tumores, enfermedades del sistema circulatorio, suicidios y otros accidentes).

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 46,4% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 15,0% se debe a un accidente de tráfico. Para el grupo de 25 a 34 años, el 43,2% de los fallecimientos es por causa externa y el 10,9% 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 26,2% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 5,2% a un accidente de tráfico y en el grupo de edad de 1 a 14 años, el 20,1% de los fallecimientos se debe a causas externas y el 4,8% se debe a un accidente de tráfico. Las causas externas son la tercera causa de muerte tras los tumores y las enfermedades del siste-

ma circulatorio en el grupo de edad de 45 a 54 años. En este grupo el 11,5% de los fallecimientos se debe a causa externa y el 1,9% 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 171. Defunciones por causas (lista reducida) y edad. España, 2014

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	395.830	1.232	663	1.021	2.113	5.943	16.813	30.945	53.820	117.418	165.862
Enfermedades del sistema circulatorio	117.393	17	35	80	209	977	2.994	6.070	12.205	34.374	60.432
Tumores	110.278	9	193	205	452	1.986	7.648	16.337	25.326	34.675	23.447
Enfermedades del sistema respiratorio	43.841	18	18	37	104	241	685	1.581	4.246	13.892	23.019
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	23.394	38	84	85	97	212	426	865	2.135	7.986	11.466
Enfermedades del sistema digestivo	19.385	3	14	13	56	259	1.241	1.841	2.790	5.747	7.421
Trastornos mentales y del comportamiento	18.706	0	1	3	14	32	102	224	748	4.474	13.108
Causas externas de mortalidad	14.903	16	133	474	912	1.560	1.941	1.500	1.618	2.921	3.828
• Suicidio y lesiones autoinfligidas	3.910	0	10	186	354	669	895	581	471	478	266
• Caídas accidentales	2.749	3	17	33	46	93	124	154	304	759	1.216
• Ahogamiento, sumersión y sofocación accidentales	2.370	4	26	25	52	84	134	164	228	579	1.074
• Accidentes de tráfico de vehículos de motor	1.873	3	32	153	230	307	326	233	212	267	110
• Otros accidentes, envenenamientos, complicaciones y agresiones	4.001	6	48	77	230	407	462	368	403	838	1.162
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	13.013	26	38	18	34	67	277	647	1.572	4.358	5.976
Enfermedades del sistema genitourinario	11.530	2	4	2	5	34	86	265	894	3.425	6.813
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	8.483	68	31	36	94	217	526	716	881	1.699	4.215
Enfermedades infecciosas y parasitarias	6.508	17	20	18	57	243	662	525	803	1.954	2.209
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	3.679	0	0	4	14	24	61	136	240	1.003	2.197
Otras causas	4.717	1.018	92	46	65	91	164	238	362	910	1.731

Fuente: INE, elaboración propia.

Tabla 172. Tasas de fallecidos por causas (lista reducida) y edad. Tasas por 100.000 habitantes. España, 2014

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	8,7De 65 a 74	De 75 a 84	85 y más
Todas las causas	851,0	290,0	10,0	22,6	34,1	75,3	239,4	576,3	1.300,8	3.842,8	13.299,5
Enfermedades del sistema circulatorio	252,4	4,0	0,5	1,8	3,4	12,4	42,6	113,0	295,0	1.125,0	4.845,7
Tumores	237,1	2,1	2,9	4,5	7,3	25,2	108,9	304,2	612,1	1.134,8	1.880,1
Enfermedades del sistema respiratorio	94,3	4,2	0,3	0,8	1,7	3,1	9,8	29,4	102,6	454,7	1.845,8
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	50,3	8,9	1,3	1,9	1,6	2,7	6,1	16,1	51,6	261,4	919,4
Enfermedades del sistema digestivo	41,7	0,7	0,2	0,3	0,9	3,3	17,7	34,3	67,4	188,1	595,0
Trastornos mentales y del comportamiento	40,2	0,0	0,0	0,1	0,2	0,4	1,5	4,2	18,1	146,4	1.051,1
Causas externas de mortalidad	32,0	3,8	2,0	10,5	14,7	19,8	27,6	27,9	39,1	95,6	306,9
• Suicidio y lesiones autoinfligidas	8,4	0,0	0,2	4,1	5,7	8,5	12,7	10,8	11,4	15,6	21,3
• Caídas accidentales	5,9	0,7	0,3	0,7	0,7	1,2	1,8	2,9	7,3	24,8	97,5
• Ahogamiento, sumersión y sofocación accidentales	5,1	0,9	0,4	0,6	0,8	1,1	1,9	3,1	5,5	18,9	86,1
• Accidentes de tráfico de vehículos de motor	4,0	0,7	0,5	3,4	3,7	3,9	4,6	4,3	5,1	8,7	8,8
• Otros accidentes, envenenamientos, complicaciones y agresiones	8,6	1,4	0,7	1,7	3,7	5,2	6,6	6,9	9,7	27,4	93,2
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	28,0	6,1	0,6	0,4	0,5	0,8	3,9	12,0	38,0	142,6	479,2
Enfermedades del sistema genitourinario	24,8	0,5	0,1	0,0	0,1	0,4	1,2	4,9	21,6	112,1	546,3
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	18,2	16,0	0,5	0,8	1,5	2,7	7,5	13,3	21,3	55,6	338,0
Enfermedades infecciosas y parasitarias	14,0	4,0	0,3	0,4	0,9	3,1	9,4	9,8	19,4	64,0	177,1
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	7,9	0,0	0,0	0,1	0,2	0,3	0,9	2,5	5,8	32,8	176,2
Otras causas	10,1	239,6	1,4	1,0	1,0	1,2	2,3	4,4	8,7	29,8	138,8

Fuente: INE, elaboración propia.

Tabla 173. Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%) (Detalle de los accidentes de tráfico) por grupos de edad. España, 2014

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 (82,6%) Resto de Enfermedades, incluye anomalías congénitas	1 (29,1%) Tumores	1 (46,4%) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (15,0%)	1 (43,2%) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (10,9%)	1 (33,4%) Tumores	1 (45,5%) Tumores	1 (52,8%) Tumores	1 (47,1%) Tumores	1 (29,5%) Tumores	1 (36,4%) Enfermedades del sistema circulatorio
2 (5,5%) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	2 (20,1%) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (4,8%)	2 (20,1%) Tumores	2 (21,4%) Tumores	2 (26,2%) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (5,2%)	2 (17,8%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (19,6%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (22,7%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (29,3%) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (14,1%) Tumores
3 (3,1%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (13,9%) Resto de enfermedades	3 (8,3%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (9,9%) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (16,4%) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (11,5%) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (1,9%)	3 (5,9%) Enfermedades del sistema digestivo	3 (7,9%) Enfermedades del sistema respiratorio	3 (11,8%) Enfermedades del sistema respiratorio	3 (13,9%) Enfermedades del sistema respiratorio
4 (2,1%) Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	4 (12,7%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	4 (7,8%) Enfermedades del sistema circulatorio	4 (4,9%) Enfermedades del sistema respiratorio	4 (4,4%) Enfermedades del sistema digestivo	4 (7,4%) Enfermedades del sistema digestivo	4 (5,1%) Enfermedades del sistema respiratorio	4 (5,2%) Enfermedades del sistema digestivo	4 (6,8%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	4 (7,9%) Trastornos mentales y del comportamiento
5 (1,5%) Enfermedades del sistema respiratorio	5 (5,7%) Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	5 (4,5%) Resto de enfermedades	5 (4,6%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	5 (4,1%) Enfermedades infecciosas y parasitarias	5 (4,1%) Enfermedades del sistema respiratorio	5 (4,8%) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (0,8%)	5 (4,0%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	5 (4,9%) Enfermedades del sistema digestivo	5 (6,9%) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos

Fuente: INE, elaboración propia.

3

Años potenciales de vida perdidos (APVP)

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 sólo 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 éstas 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 2014 un total de 41.578 APVP para los hombres y un total de 10.480 para las mujeres. En el caso de los varones los accidentes de tráfico son la tercera causa de fallecimiento prematuro sólo 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 32,8 años. Para las mujeres los accidentes de tráfico son la cuarta causa de fallecimiento prematuro con un promedio de 30,1 APVP.

Tabla 174. Comparación del total y del número medio de Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) según causa de muerte y según sexo. España, 2014

Año 2014	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	1.462.972,0	100,0	14,3	724.853,5	100,0	13,4
Enfermedades infecciosas y parasitarias ¹	37.199,5	2,5	19,2	17.742,0	2,5	15,2
Tumores	596.339,5	40,8	13,6	365.715,5	50,5	15,3
Enfermedades sangre y de órganos hematopoyéticos, y ciertos trastornos que afectan al mecanismo de la inmunidad	5.054,0	0,4	15,5	4.199,0	0,6	16,2
Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	30.217,5	2,1	12,4	17.622,0	2,4	9,7
Trastornos mentales y del comportamiento	12.387,5	0,9	8,9	7.247,5	1,0	7,2
Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	46.841,5	3,2	13,4	33.882,0	4,7	10,9
Enfermedades del sistema circulatorio	296.756,5	20,3	12,9	112.820,0	15,6	9,7
Enfermedades del sistema respiratorio	87.326,0	6,0	10,2	34.401,0	4,8	10,2
Enfermedades del sistema digestivo	89.094,0	6,1	15,2	31.575,5	4,4	12,0
Enfermedades de la piel y del tejido subcutáneo	1.237,5	0,1	9,3	1.382,5	0,2	10,0
Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	3.890,0	0,3	10,9	5.617,5	0,8	11,8
Enfermedades del sistema genitourinario	11.792,0	0,8	8,9	8.952,0	1,2	8,4
Embarazo, parto y puerperio	412,5	0,1	45,8
Afecciones originadas en el periodo perinatal	761,0	0,1	58,5	927,5	0,1	58,0
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	8.955,0	0,6	33,8	7.212,5	1,0	32,2
Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte ²	41.396,0	2,8	18,9	16.557,0	2,3	17,5
Causas externas de mortalidad	193.724,5	13,2	28,1	58.587,5	8,1	23,9
Accidentes de Tráfico de vehículos de motor (Elaboración propia a partir de los datos de defunciones según causa de muerte)	41.577,5	2,8	32,8	10.480,0	1,4	30,1

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"

4

Lesiones relacionadas con el tráfico

175

Morbilidad hospitalaria

En el año 2014, fueron dadas de alta 19.507 personas en los centros hospitalarios españoles por causas relacionadas con los accidentes de tráfico, la tasa de incidencia fue de 41,9 por 100.000 habitantes. El motivo del alta fue el fallecimiento en 389 personas, de estas personas 363 fallecieron dentro del periodo de 30 días tras el accidente y 26 (6,7%) 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 (57,5), de 45 a 54 años (47,1) y de 25 a 34 años (46,8) por 100.000 habitantes y las tasas más bajas las mostraron los menores de 14 años y los mayores de 85.

La letalidad en los pacientes ingresados fue de 2,0. Sin embargo, esta letalidad no es igual en todos los grupos de edad. Los mayores de 65 y los menores de un año 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 13,6.

Hay que tener en consideración que el 78% de los fallecimientos por tráfico en 2014 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 175. Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por grupos de edad. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2014

Grupo de edad	Total altas	Tasa por 100.000	Fallecidos	Altas con lesiones no mortales	Letalidad
0-1	22	5,2	2	20	9,1
1-14	1.434	21,6	6	1.428	0,4
15-24	2.596	57,5	30	2.566	1,2
25-34	2.902	46,8	25	2.877	0,9
35-44	3.546	44,9	38	3.508	1,1
45-54	3.305	47,1	44	3.261	1,3
55-64	2.263	42,1	38	2.225	1,7
65-74	1.715	41,5	49	1.666	2,9
75-84	1.320	43,2	102	1.218	7,7
85 y más	404	32,4	55	349	13,6
Total	19.507	41,9	389	19.118	2,0

Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, año 2013. Elaboración propia.

Tabla 176. Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por sexo. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2014

Sexo	Total altas	Tasa por 100.000	Fallecidos	Altas con lesiones no mortales	Letalidad
Hombre	14.052	61,4	288	13.764	2,0
Mujer	5.454	23,1	101	5.353	1,9
Desconocido	1		0	1	
Total	19.507	41,9	389	19.118	2,0

Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, año 2013. Elaboración propia.

Tabla 177. Evolución de las altas hospitalarias y los fallecidos por accidentes de tráfico. España, 2005-2014

Año	Altas hospitalarias	Fallecidos	Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes	Índice de letalidad
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
2014	19.507	389	0,8	2,0

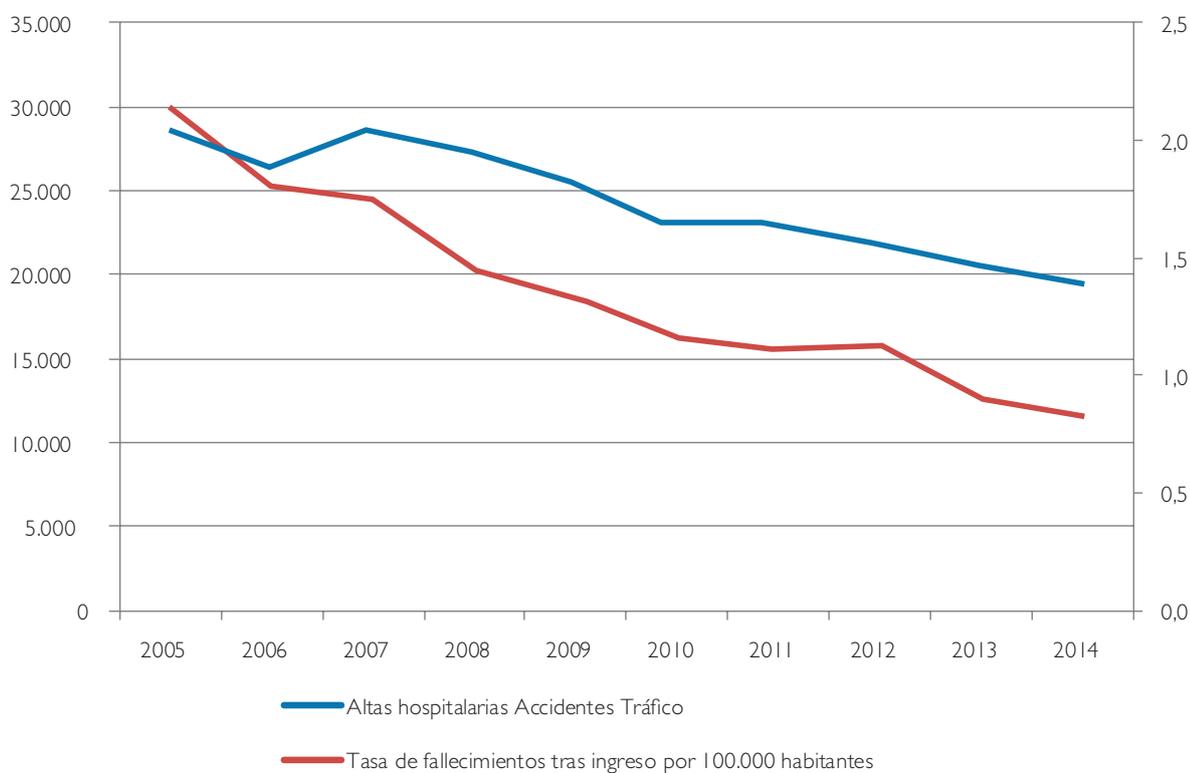
Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, años 2000-2013. Elaboración propia.

Tabla 178. Fallecidos por accidente en hospitales. España, 2005-2014

Año	Motivo del alta Fallecimiento	Fallecidos a 30 días	Diferencia	Porcentaje de la diferencia
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%
2014	389	363	26	6,7%

Fuente: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, CMBD, años 2005-2014. Elaboración propia.

Figura 68. Evolución de las altas hospitalarias por accidentes de tráfico. España, 2005-2014



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 2014 se dieron de alta en los hospitales españoles, tanto públicos como privados (incluyendo como motivo de alta el fallecimiento), 19.507 personas con lesiones ocasionadas por el tráfico. Estas personas presentaron un total de 50.521 lesiones, lo que supone una media de 2,6 lesiones por persona. Si se excluye del análisis los fallecidos, el número de personas dadas de alta fue de 19.118, con 48.579 lesiones y una media de 2,5 lesiones por persona.

Los fallecidos a causa del tráfico en los centros hospitalarios fueron 389 de los 1.688 que hubo en total. El número de lesiones que presentaron este grupo fue de 1.942, lo que supuso una media de 5,0 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 53,8% de las lesiones son fracturas, seguidas de las lesiones internas, el 17,7%. En las altas hospitalarias cuyo motivo del alta fue fallecimiento, también se observa que las fracturas son la causa de lesión más frecuente, el 53,7%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran también una frecuencia muy elevada, el 30,1%.

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 (15,6%), pierna y tobillo (9,1%) y hombro y brazo (8,3%). Las fracturas de cabeza y cuello suponen el 6,8% del total, siendo la localización más frecuente la cara (4,3%). En el grupo de fallecidos la fractura más frecuente fue la lesión cerebral tipo I el 9,4%, las fracturas de cabeza y cuello supusieron en total en este grupo el 15,5% de todas las lesiones, seguida de la fractura de pecho y tórax (9,8%).

Por otra parte, no sólo 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 12,4%, lesión cerebral 9,6% y en abdomen el 8,0%, siendo estas proporciones para el resto de lesionados que no fallecieron de 6,5%, 6,8% y 4,1% respectivamente.

Por tanto, en relación a la localización se observa que en los fallecidos el 19,2% son lesiones cerebrales, ya sean fracturas o lesiones internas, mientras que para los que no fallecieron esta proporción es del 9,3%.

Tabla 179. Matriz de Barell*, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2014 (19.118 altas y 48.579 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	784	0	0	1.731	0	0	0	0	0	0	0	0	2.515
	Tipo 2	299	0	0	1.590	0	0	0	0	0	0	0	0	1.889
	Tipo 3	121	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121
	Cabeza	0	0	0	0	512	0	0	0	0	0	43	175	730
	Cara	2.070	1	1	0	1.194	0	0	0	0	3	0	0	3.269
	Ojo	0	0	0	0	151	0	0	147	0	1	7	0	306
	Cuello	10	0	1	0	24	0	0	0	0	2	5	0	42
	Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	20	495	1	5	0	81	602
	Cervical	63	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	95
Medula espinal y espalda	Medula espinal													
	Torácico/dorsal	71	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	74
	Lumbar VCI	44	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	48
	Sacro coccigeo	6	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	8
	Médula/espalda NE	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Cervical	777	78	374	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.229
	Torácico/dorsal	934	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	945
	Lumbar VCI	1.175	5	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.205
	Sacroccoccigeo	319	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	334
	Médula/espalda NE	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
Torso	Torso													
	Pecho (tórax)	4.025	20	2	3.140	16	0	33	334	1	2	0	0	7.573
	Abdomen	0	0	0	2.008	63	0	53	182	0	3	4	0	2.313
	Pelvis y urogenital	1.873	31	4	81	50	0	20	42	0	0	0	0	2.101
	Tronco	4	0	0	0	12	0	0	123	1	0	0	634	774
	Espalda y nalgas	0	0	1	0	18	0	0	167	4	1	0	0	191
	Hombro y brazo	3.264	384	62	0	71	5	0	201	5	7	0	48	4.047
	Antebrazo y codo	2.120	64	19	0	249	4	0	86	7	9	0	0	2.558
	Carpo, manos y dedos	1.035	159	81	0	350	50	0	148	5	9	0	25	1.862
	Otros NE	3	0	0	0	61	0	43	155	2	5	132	32	433
Extremidades	Superior													
	Cadera	842	93	15	0	0	0	0	101	1	0	0	0	1.052
	Muslo	825	0	0	0	0	3	0	117	1	4	0	0	950
	Rodilla	280	109	157	0	0	0	0	182	4	5	0	0	737
	Pierna y tobillo	4.097	48	185	0	0	2	0	103	2	7	0	0	4.444
	Pie y dedos del pie	989	90	10	0	170	16	0	73	22	6	0	0	1.376
	Otros NE	8	0	115	0	762	0	66	316	7	9	0	129	1.412
	Otros / múltiple	15	0	0	0	0	0	11	0	0	0	59	0	85
	Localización NE	31	1	11	6	60	0	3	1.829	3	21	5	541	2.511
	Inclasificable por localización	Todo el sistema	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros / sistema		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Localización NE		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	26.129	1.101	1.071	8.601	3.763	80	249	4.801	66	99	255	1.665	48.579	

*Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos

* Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos.

Tabla 180. Matriz de Barell*, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2014 (19.118 altas y 48.579 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	1,6%	0	0	3,6%	0	0	0	0	0	0	0	0	5,2%
	Tipo 2	0,6%	0	0	3,3%	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%
	Cabeza	0	0	0	0	1,1%	0	0	0	0	0	0,1%	0,4%	1,5%
	Cara	4,3%	0,0%	0,0%	0	2,5%	0	0	0	0	0,0%	0	0	6,7%
	Ojo	0	0	0	0	0,3%	0	0	0,3%	0	0,0%	0,0%	0	0,6%
	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%	1,0%	0,0%	0,0%	0	0,2%	1,2%
	Cervical	0,1%	0	0	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2%
Medula espinal y espalda	Medula espinal													
	Torácico/dorsal	0,1%	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	0,1%
	Sacro coccigeo	0,0%	0	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	0,0%
	Cervical	1,6%	0,2%	0,8%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5%
	Torácico/dorsal	1,9%	0,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,9%
	Lumbar VCI	2,4%	0,0%	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5%
	Sacroccoccigeo	0,7%	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,7%
	Médula/espalda NE	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1%
Torso	Torso													
	Pecho (tórax)	8,3%	0,0%	0,0%	6,5%	0,0%	0	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0	0	15,6%
	Abdomen	0	0	0	4,1%	0,1%	0	0,1%	0,4%	0	0,0%	0,0%	0	4,8%
	Pelvis y urogenital	3,9%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0	0,0%	0,1%	0	0	0	0	4,3%
	Tronco	0,0%	0	0	0	0,0%	0	0	0,3%	0,0%	0	0	1,3%	1,6%
	Espalda y nalgas	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0,3%	0,0%	0,0%	0	0	0,4%
	Hombro y brazo	6,7%	0,8%	0,1%	0	0,1%	0,0%	0	0,4%	0,0%	0,0%	0	0,1%	8,3%
	Antebrazo y codo	4,4%	0,1%	0,0%	0	0,5%	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	0	5,3%
	Carpo, manos y dedos	2,1%	0,3%	0,2%	0	0,7%	0,1%	0	0,3%	0,0%	0,0%	0	0,1%	3,8%
	Otros NE	0,0%	0	0	0	0,1%	0	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,9%
Extremidades	Superior													
	Cadera	1,7%	0,2%	0,0%	0	0	0	0	0,2%	0,0%	0	0	0	2,2%
	Muslo	1,7%	0	0	0	0	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	0	2,0%
	Rodilla	0,6%	0,2%	0,3%	0	0	0	0	0,4%	0,0%	0,0%	0	0	1,5%
	Pierna y tobillo	8,4%	0,1%	0,4%	0	0	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	0	9,1%
	Pie y dedos del pie	2,0%	0,2%	0,0%	0	0,3%	0,0%	0	0,2%	0,0%	0,0%	0	0	2,8%
	Otros NE	0,0%	0	0,2%	0	1,6%	0	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0	0,3%	2,9%
	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	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	1,1%	5,2%
	Inclasificable por localización	Todo el sistema	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros / sistema		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Localización NE		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	53,8%	2,3%	2,2%	17,7%	7,7%	0,2%	0,5%	9,9%	0,1%	0,2%	0,5%	3,4%	100,0%	

*Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos

* Subgrupo: Todos los heridos de accidente de tráfico excluidos los fallecidos.

Tabla 181. Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2014 (389 altas y 1.942 lesiones)

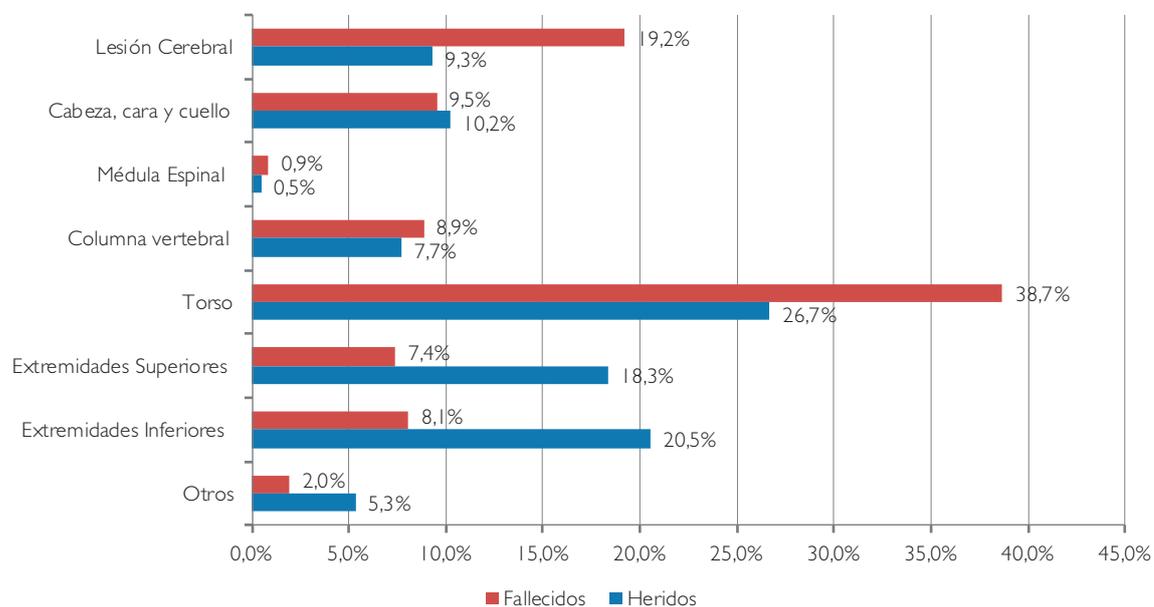
		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total	
Lesión cerebral	Tipo 1	182	0	0	176	0	0	0	0	0	0	0	0	358	
	Tipo 2	5	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	14	
	Tipo 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Otros cabeza, cara y cuello	Cabeza	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	23	
	Cara	113	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	136	
	Ojo	0	0	0	0	5	0	0	7	0	0	0	0	12	
	Cuello	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	
	Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	5	12	
Médula espinal y espalda	Cervical	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
	Torácico/dorsal	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
	Lumbar VCI	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	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	
	Columna vertebral	Cervical	59	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65
		Torácico/dorsal	42	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
		Lumbar VCI	34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
		Sacrococcigeo	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
		Médula/espalda NE	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Torso	Pecho (tórax)	190	0	0	240	1	0	4	7	0	0	0	0	442
		Abdomen	0	0	0	155	3	0	7	3	0	0	0	0	168
Pelvis y urogenital		118	3	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	129	
Tronco		1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	6	
Espalda y nalgas		0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	
Hombro y brazo		91	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	95	
Extremidades	Superior	Antebrazo y codo	22	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	25	
		Carpó, manos y dedos	8	1	0	0	3	1	0	2	0	0	0	1	16
		Otros NE	2	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	0	8
	Inferior	Cadera	28	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
		Muslo	31	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	34
		Rodilla	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
		Pierna y tobillo	52	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	54
		Pie y dedos del pie	12	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	15
	Inclasificable por localización	Otros / NE	1	0	0	0	6	2	3	4	0	1	0	0	17
		Localización NE	1	0	0	1	1	0	2	6	0	0	0	26	37
		Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106
	TOTAL	1.042	23	2	585	71	7	21	40	4	3	0	38	1.942	

Tabla 182. Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2014 (389 altas y 1.942 lesiones)

180

		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Nervios	NE	Total
Lesión cerebral	Tipo 1	9,4%	0	0	9,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	18,4%
	Tipo 2	0,3%	0	0	0,5%	0	0	0	0	0	0	0	0	0,7%
	Tipo 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros cabeza, cara y cuello	Cabeza	0	0	0	0	1,2%	0	0	0	0	0	0	0	1,2%
	Cara	5,8%	0	0	0	1,2%	0	0	0	0	0	0	0	7,0%
	Ojo	0	0	0	0	0,3%	0	0	0,4%	0	0	0	0	0,6%
	Cuello	0,1%	0	0	0	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0,1%
	Cabeza, cara y cuello NE	0	0	0	0	0	0	0,1%	0,3%	0	0	0	0,3%	0,6%
Médula espinal	Cervical	0,5%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5%
	Torácico/dorsal	0,4%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,4%
	Lumbar VCI	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1%
	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
Columna vertebral	Cervical	3,0%	0,2%	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,3%
	Torácico/dorsal	2,2%	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,2%
	Lumbar VCI	1,8%	0,1%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,8%
	Sacrococcigeo	1,3%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,3%
	Médula/espalda NE	0,2%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2%
Torso	Pecho (tórax)	9,8%	0	0	12,4%	0,1%	0	0,2%	0,4%	0	0	0	0	22,8%
	Abdomen	0	0	0	8,0%	0,2%	0	0,4%	0,2%	0	0	0	0	8,7%
	Pelvis y urogenital	6,1%	0,2%	0	0,2%	0	0	0,2%	0	0	0	0	0	6,6%
	Tronco	0,1%	0	0	0	0,1%	0	0	0,1%	0	0,1%	0	0,3%	0,5%
	Espalda y nalgas	0	0	0	0	0,1%	0	0	0,1%	0	0	0	0	0,1%
Superior	Hombro y brazo	4,7%	0,2%	0	0	0	0,1%	0	0	0	0	0	0	4,9%
	Antebrazo y codo	1,1%	0,1%	0	0	0	0	0	0	0,1%	0	0	0	1,3%
	Carpó, manos y dedos	0,4%	0,1%	0	0	0,2%	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0,1%	0,8%
	Otros NE	0,1%	0	0	0	0,1%	0,1%	0	0,1%	0,1%	0,1%	0	0	0,4%
	Inferior	Cadera	1,4%	0,3%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muslo		1,6%	0	0	0	0	0,1%	0	0,1%	0,1%	0	0	0	1,8%
Rodilla		0,1%	0	0	0	0	0	0	0,1%	0	0	0	0	0,2%
Pierna y tobillo		2,7%	0,1%	0	0	0	0,1%	0	0	0	0	0	0	2,8%
Pie y dedos del pie		0,6%	0,1%	0	0	0,1%	0	0	0	0,1%	0	0	0	0,8%
Otros / NE	Otros / múltiple	0,1%	0	0	0	0,3%	0,1%	0,2%	0,2%	0	0,1%	0	0	0,9%
	Localización NE	0,1%	0	0	0,1%	0,1%	0	0,1%	0,3%	0	0	0	1,3%	1,9%
	Todo el sistema y efectos tardíos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,5%
TOTAL	53,7%	1,2%	0,1%	30,1%	3,7%	0,4%	1,1%	2,1%	0,2%	0,2%	0	2,0%	100,0%	

Figura 71. Distribución porcentual por localización de las lesiones en heridos y en fallecidos (Matriz de Barell). España, 2014 (48.579 lesiones en heridos y 1.942 lesiones en fallecidos)



5

Gravedad de los lesionados por tráfico (MAIS 3+)

183

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 2014, 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.

De las 19.144 altas hospitalarias relacionadas con accidentes de tráfico (excluidos fallecidos en los treinta días posteriores a la ocurrencia del accidente) que tuvieron lugar durante 2014, 6.343 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 51% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 43% y de 65 a 74 con el 41%. La menor proporción de heridos graves se observa en el grupo de edad de menores de un año con el 15%, seguido del grupo de 1 a 14 con el 22% y el de 25 a 34 años con el 28%.

Tabla 183. Altas hospitalarias sin fallecidos durante los primeros treinta días y proporción de heridos graves (MAIS 3+) por grupos de edad. España, 2014

Edad (en años)	Altas hospitalarias	Heridos Graves (MAIS 3+)	% Heridos Graves (MAIS 3+)
Menor de 1	20	3	15%
1 a 14	1.428	311	22%
15 a 24	2.566	847	33%
25 a 34	2.877	801	28%
35 a 44	3.509	1.084	31%
45 a 54	3.264	1.102	34%
55 a 64	2.228	814	37%
65 a 74	1.671	677	41%
75 a 84	1.228	524	43%
Más de 84	353	180	51%
Total	19.144	6.343	33%

Tabla 184. Altas hospitalarias sin fallecidos durante los primeros treinta días y proporción de heridos graves (MAIS 3+) por sexo. España, 2014

Sexo	Altas hospitalarias	Heridos graves (MAIS 3+)	% Heridos graves (MAIS 3+)
Hombre	13.782	4.738	34%
Mujer	5.361	1.605	30%
Desconocido	1	0	
Total	19.144	6.343	33%

La mayor tasa de incidencia de heridos graves (MAIS 3+) se observa en el grupo de edad de 15 a 24 años con un valor de 18,8, en el grupo de 75 a 84 años con una tasa de incidencia de 17,1 y en el grupo de 65 a 74 años con un valor de 16,4 heridos graves por 100.000 habitantes.

Tabla 185. Distribución por edad de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2014

Altas Hospitalarias		
Edad (en años)	Heridos Graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia por 100.000 habitantes
Menor de 1	3	0,7
1 a 14	311	4,7
15 a 24	847	18,8
25 a 34	801	12,9
35 a 44	1.084	13,7
45 a 54	1.102	15,7
55 a 64	814	15,2
65 a 74	677	16,4
75 a 84	524	17,1
Más de 84	180	14,4
Total	6.343	13,6

La tasa de incidencia de heridos graves (MAIS 3+) en la población tiene un valor de 13,6, si bien la de los hombres triplica el valor de la tasa de las mujeres.

Tabla 186. Distribución por sexo de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2014

Altas hospitalarias		
Sexo	Heridos graves (MAIS 3+)	Tasa de incidencia por 100.000 habitantes
Hombre	4.738	20,7
Mujer	1.605	6,8
Desconocido	0	
Total	6.343	13,6

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 (2005 al 2014) ha sido del 34,3% para los MAIS 3+, del 31,2% para las altas hospitalarias y del 56,2% para los registros policiales.

Figura 72. Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2005-2014

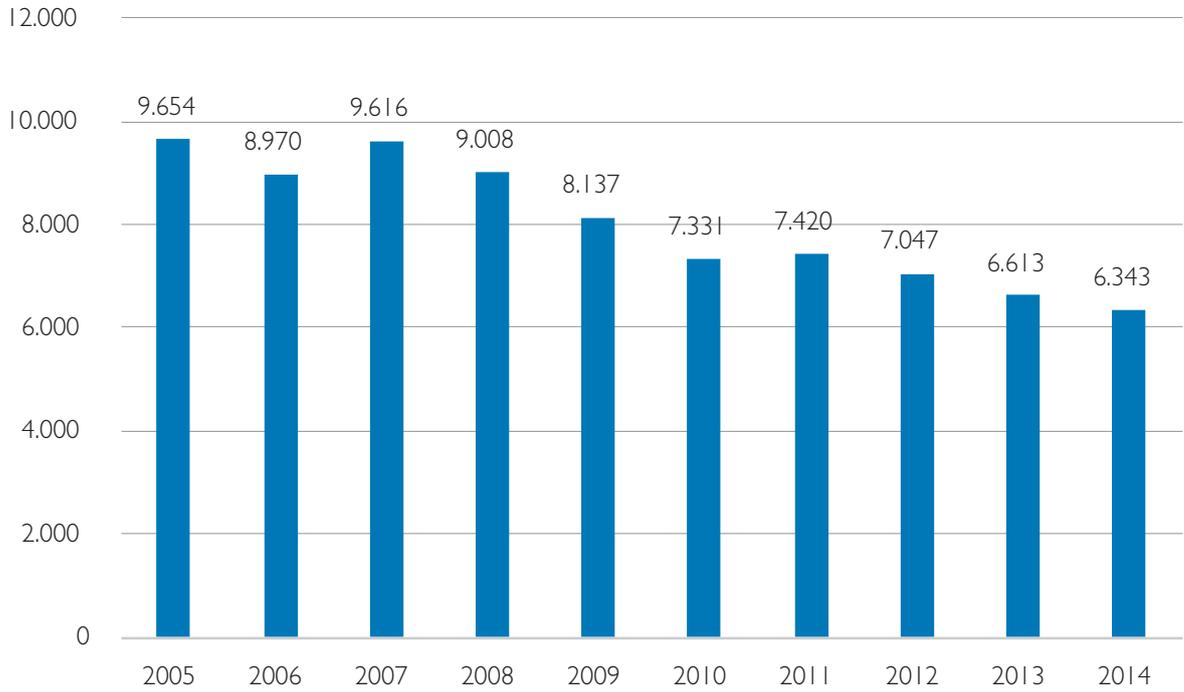
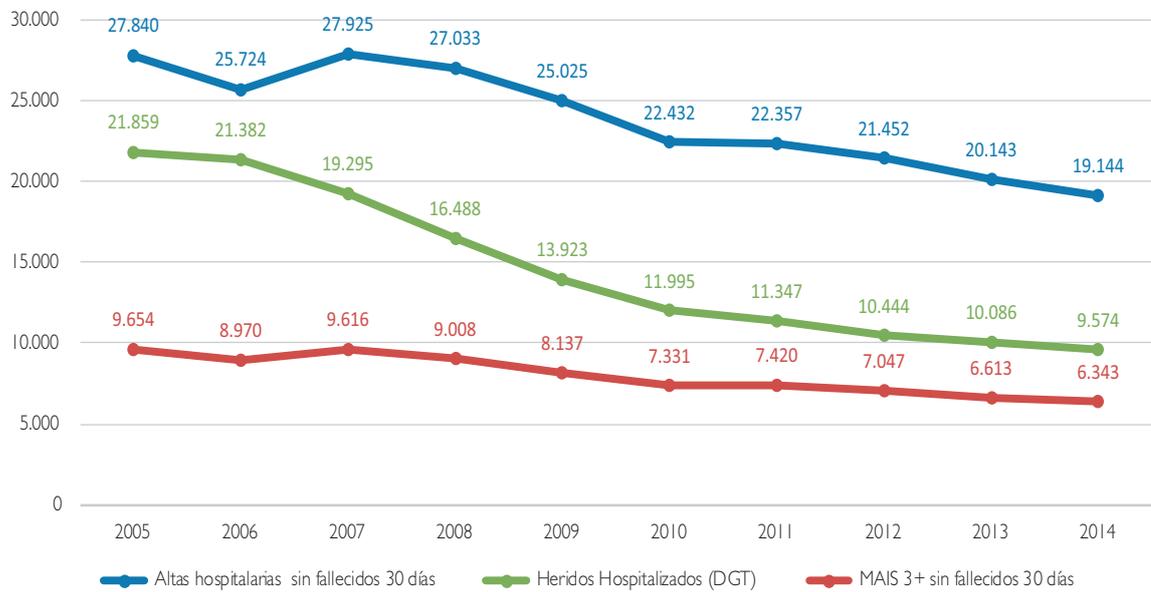
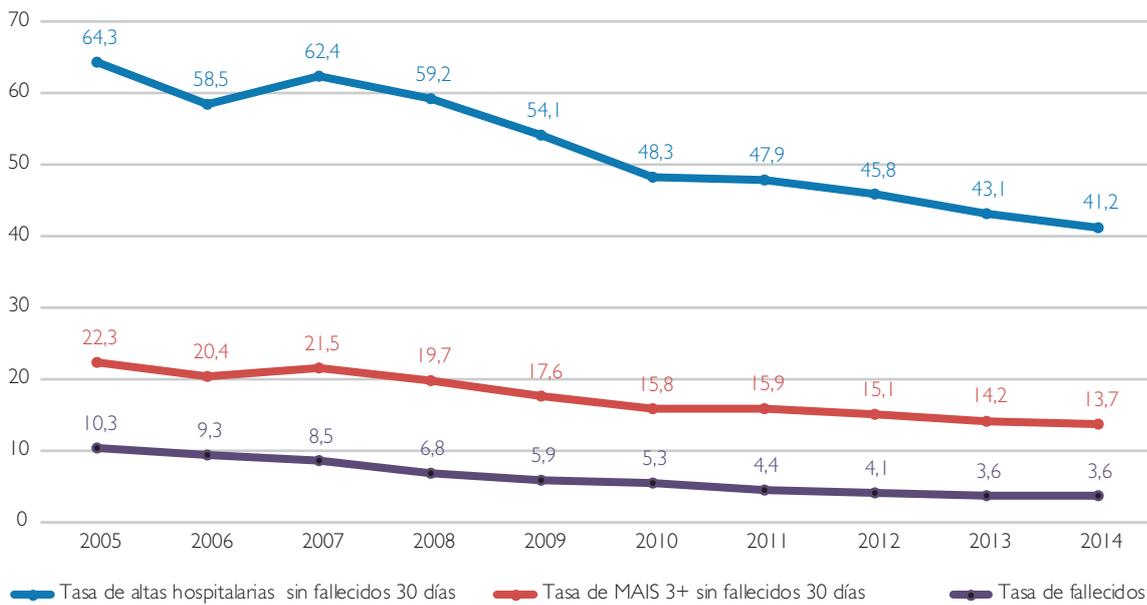


Figura 73. Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), altas hospitalarias y heridos hospitalizados de los registros policiales. España, 2005-2014



La tasa de heridos MAIS3+ y la de fallecidos por 100.000 habitantes presentan una tendencia decreciente en el periodo 2005-2014, si bien mientras la tasa de fallecimientos ha descendido un 65% la tasa de heridos MAIS3+ ha bajado un 39%. Además, se puede observar que la tasa de heridos MAIS3+ duplica la de fallecidos entre 2005 y 2007, se triplica entre 2008 y 2010, y continúa creciendo hasta cuadruplicarse en 2013 y 2014, poniendo de manifiesto la importancia de recabar el indicador MAIS3+, dado que la gravedad de las lesiones de los heridos con MAIS3+ 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, 2005-2014



6

El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

189

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. Éste, por ejemplo, es el caso de España donde se ha utilizado como valoración oficial de los accidentes mortales (MOPT, 1992¹⁵) la cifra, procedente de los datos proporcionados por las compañías de seguros, de 25 millones de pesetas del año 1992 (150.000 euros aproximadamente).

¹⁵ Ministerio de Obras Públicas Transporte y Comunicaciones (MOTP). (1992). *Recomendaciones para la evaluación económicas, 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, sólo 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)¹⁶, Mishan (1971)¹⁷ y Jones-Lee (1976)¹⁸ 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 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 sólo 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»).

En cuanto a otros intentos por desarrollar valores estándares, 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. Frente a la regla del millón de euros, este valor sí tenían en cuenta los costes humanos, estimados con métodos de disposición individual a pagar; pero a cambio obviaban el resto de costes, directos e indirectos, necesarios para obtener el definitivo coste por accidente letal (costes administrativos y de daños materiales).

Algunos de los estudios que han revisado la estructura de los costes totales de los accidentes de tráfico ponen de manifiesto la importancia de los costes humanos, y lo sesgadas que pueden ser las estimaciones que no los incluyan —como la «regla del millón de euros»—. Elvik (1995)¹⁹, 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

¹⁶ Schelling, T.C. (1968). The Life you Save May be your Own. In *Problems in Public Expenditure Analysis*, S. Chase, ed., Washington, Brookings Institution, pp. 127-162.

¹⁷ Mishan, E.J. (1971). Evaluation of Life and Limb: A Theoretical Approach. *Journal of Political Economy*, 79, 687-705.

¹⁸ Jones-Lee, M.W. (1976). *The Value of statistical life: An Economic Analysis*, Chicago: University Press.

¹⁹ 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.

representan alrededor del 50% de los costes totales. Elvik (2000)²⁰ 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 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 individual 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., 2003²¹). Otra razón reside en la sensibilidad de las estimaciones del valor de una vida estadística respecto al nivel de renta per cápita de los diferentes países (Miller, 2000)²² —lo cual, además, alerta acerca de la dificultad de transferir estimaciones y cálculos de unos países a otros—. Más recientemente, Hakkert y Weseman (2005)²³, a partir de la revisión efectuada por De Blaeij et al. (2004)²⁴ de los valores oficiales atribuidos en 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 individual a pagar, 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, 2009²⁵) 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

²⁰ Elvik, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 849-851.

²¹ De Blaeij, AT., Florax, RJGM., Rietveld, P., Verhoef, E. (2003). The value of statistical life in road safety: A meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 973-986.

²² Miller, T. R. (2000). Variations between countries in values of statistical life. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(2), 169-188.

²³ Hakkert, S., Wesemann, P. (eds.) (2005). *The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

²⁴ De Blaeij, AT., 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.

²⁵ SWOV (2009). *The valuation of human losses of road deaths*, Fact sheet, July 2009.

herido no hospitalizado, 6,100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 2015 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1,368 millones de €, un herido hospitalizado un coste de 213.992 € y un herido no hospitalizado 5.961 €.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en accidentes de tráfico en el año 2015, se obtiene que los costes asociados a las víctimas se cifran en al menos 5.087 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 9.251 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado en 2015²⁶ fue 1.041.060 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 187. Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2015

Víctimas	Coste unitario (€ 2015)	Víctimas		Coste total € (2015)	
		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	1.367.988	1.689	1.689	2.310.531.698	2.310.531.698
Heridos hospitalizados	213.992	9.495	19.144	2.031.857.890	4.096.670.610
Heridos no hospitalizados	5.961	124.960	477.022	744.826.461	2.843.298.721
				5.087.216.049	9.250.501.029

¹ Las cifras de víctimas correspondientes al Sector Transporte son del año 2015.

² La cifra de fallecidos corresponde al año 2015, la de heridos hospitalizados al año 2014 y la de heridos no hospitalizados a 2014.

²⁶ Avance del Instituto Nacional de Estadística (publicado en Septiembre 2015)

ANEXOS

ANEXO I. 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 ésta 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 188. 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, 2006-2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Araba/Álava	8%	93%	93%	4%	89%	89%	93%	93%	93%	93%
Albacete	74%	72%	72%	81%	72%	81%	72%	76%	91%	94%
Alicante	86%	44%	64%	76%	50%	76%	67%	80%	95%	96%
Almería	87%	92%	84%	91%	83%	94%	94%	92%	95%	84%
Ávila	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Badajoz	83%	83%	86%	93%	88%	93%	97%	96%	96%	95%
Illes Balears	84%	92%	83%	73%	83%	82%	81%	88%	88%	93%
Barcelona	95%	93%	95%	94%	97%	98%	96%	96%	98%	98%
Burgos	100%	100%	100%	100%	87%	87%	100%	87%	87%	72%
Cáceres	87%	87%	77%	94%	94%	84%	94%	100%	100%	100%
Cádiz	86%	84%	76%	78%	87%	71%	75%	86%	96%	90%
Castellón	87%	93%	95%	90%	94%	94%	77%	94%	97%	100%
Ciudad Real	77%	74%	55%	64%	55%	50%	71%	82%	97%	87%
Córdoba	78%	75%	83%	78%	82%	80%	92%	89%	98%	96%
A Coruña	89%	93%	84%	78%	83%	79%	72%	84%	71%	82%
Cuenca	79%	79%	100%	100%	78%	78%	78%	100%	100%	100%
Girona	81%	81%	85%	96%	81%	91%	89%	96%	85%	94%
Granada	58%	60%	59%	68%	75%	72%	77%	78%	84%	86%
Guadalajara	100%	100%	100%	76%	92%	68%	92%	67%	100%	67%
Gipuzkoa	93%	93%	89%	91%	73%	91%	55%	94%	96%	88%
Huelva	71%	62%	42%	50%	67%	68%	72%	35%	76%	78%
Huesca	100%	100%	78%	66%	88%	64%	78%	100%	100%	100%
Jaén	63%	86%	60%	66%	70%	96%	91%	93%	96%	93%
León	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	100%	75%
Lleida	93%	100%	100%	93%	100%	93%	85%	94%	94%	100%
La Rioja	94%	100%	88%	82%	82%	94%	100%	100%	100%	100%
Lugo	79%	69%	82%	82%	72%	68%	78%	82%	100%	100%
Madrid	84%	84%	79%	79%	86%	88%	86%	96%	99%	100%
Málaga	77%	81%	69%	77%	80%	69%	75%	90%	97%	97%
Murcia	67%	64%	63%	56%	62%	62%	67%	76%	81%	95%
Navarra	66%	60%	81%	67%	73%	71%	73%	75%	97%	100%
Ourense	82%	85%	91%	85%	85%	85%	92%	92%	88%	100%
Asturias	95%	89%	86%	95%	84%	87%	95%	99%	96%	95%
Palencia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Palmas, Las	74%	57%	63%	61%	48%	42%	73%	77%	86%	96%
Pontevedra	76%	82%	89%	91%	83%	82%	81%	82%	92%	92%
Salamanca	93%	85%	85%	85%	93%	86%	93%	100%	93%	93%
S. C. Tenerife	66%	13%	66%	35%	58%	25%	45%	68%	76%	79%
Cantabria	25%	25%	20%	20%	63%	19%	21%	97%	97%	97%
Segovia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sevilla	59%	56%	66%	53%	60%	59%	71%	88%	91%	100%
Soria	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tarragona	96%	92%	96%	96%	95%	93%	98%	100%	100%	100%
Teruel	69%	69%	100%	68%	68%	68%	0%	69%	69%	69%
Toledo	72%	80%	73%	74%	72%	67%	79%	79%	50%	78%
Valencia	76%	67%	66%	74%	71%	71%	68%	73%	82%	80%
Valladolid	94%	94%	94%	88%	88%	94%	100%	100%	100%	100%
Bizkaia	42%	59%	95%	90%	94%	99%	90%	97%	85%	73%
Zamora	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	77%	77%
Zaragoza	97%	97%	97%	97%	96%	99%	97%	99%	97%	97%
Ceuta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Melilla	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total	81%	78%	79%	78%	80%	80%	81%	89%	92%	93%

La cobertura de la información de accidentes en los municipios de más de 10.000 habitantes en el año 2015 ha sido del 93%, 1 punto porcentual más que en 2014 y 3 más que en 2013. Sin embargo, cabe destacar la diferencia que hay entre las distintas provincias. Las provincias que han quedado por debajo del 93% han sido las siguientes: Almería, Burgos, Ciudad Real, A Coruña, Granada, Guadalajara, Guipuzkoa, Huelva, León, 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 2015 (Datos de Padrón Municipal).

Tabla 189. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2015

Araba/Álava	Petrer	Andratx	Castelldefels	Sabadell
Amurrio	Pilar de la Horadada	Calvià	Cerdanyola del Vallès	Sant Adrià de Besòs
Laudio/Llodio	Rojales	Capdepera	Corbera de Llobregat	Sant Andreu de la Barca
Vitoria-Gasteiz	San Vicente del Raspeig/ Sant Vicent del Raspeig	Ciutadella de Menorca	Cornellà de Llobregat	Sant Andreu de Llavaneres
Albacete	Sant Joan d'Alacant	Eivissa	Cubelles	Sant Boi de Llobregat
Albacete	Santa Pola	Felanitx	Esparreguera	Sant Celoni
Almansa	Teulada	Formentera	Esplugues de Llobregat	Sant Cugat del Vallès
Caudete	Torreveja	Inca	Franqueses del Vallès, Les	Sant Feliu de Llobregat
Hellín	Villajoyosa/Vila Joiosa, la	Llucmajor	Garriga, La	Sant Joan de Vilatorrada
Roda, La	Villena	Manacor	Gavà	Sant Joan Despí
Villarrobledo	Almería	Maó/Mahón	Granollers	Sant Just Desvern
Alicante/Alacant	Adra	Marratxí	Hospitalet de Llobregat, L'	Sant Pere de Ribes
Albatera	Albox	Palma de Mallorca	Igualada	Sant Quirze del Vallès
Alcoy/Alcoi	Almería	Pobla, Sa	Llagosta, La	Sant Sadurn d'Anoia
Alfàs del Pi, l'	Berja	Pollença	Lliçà d'Amunt	Sant Vicenç dels Horts
Alicante/Alacant	Cuevas del Almanzora	Sant Antoni de Portmany	Malgrat de Mar	Santa Coloma de Gramenet
Almoradí	Ejido, El	Sant Josep de sa Talaia	Manlleu	Santa Perpètua de Mogoda
Altea	Huércal de Almería	Santa Eulalia del Río	Manresa	Sitges
Aspe	Huércal-Overa	Santa Margalida	Martorell	Terrassa
Benidorm	Níjar	Santanyí	Masnou, El	Tordera
Benissa	Roquetas de Mar	Sóller	Mataró	Torelló
Callosa de Segura	Vera	Son Servera	Molins de Rei	Vallirana
Calp	Vícar	Barcelona	Mollet del Vallès	Vic
Campello, el	Ávila	Abrera	Montcada i Reixac	Viladecans
Cocentaina	Ávila	Arenys de Mar	Montgat	Vilafranca del Penedès
Crevillent	Badajoz	Argentona	Montornès del Vallès	Vilanova del Camí
Dénia	Almendralejo	Badalona	Olesa de Montserrat	Vilanova i la Geltrú
Elche/Elx	Badajoz	Badia del Vallès	Palau-solità i Plegamans	Vilassar de Mar
Elda	Don Benito	Barberà del Vallès	Pallejà	Burgos
Guardamar del Segura	Mérida	Barcelona	Parets del Vallès	Aranda de Duero
Ibi	Montijo	Berga	Piera	Burgos
Jávea/Xàbia	Olivenza	Caldes de Montbui	Pineda de Mar	Miranda de Ebro
Monóvar/Monóver	Villafranca de los Barros	Calella	Prat de Llobregat, El	Cáceres
Mutxamel	Villanueva de la Serena	Canet de Mar	Premià de Dalt	Cáceres
Novelda	Zafra	Canovelles	Premià de Mar	Coria
Nucia, la	Balears, Illes	Cardedeu	Ripollet	Navalmoral de la Mata
Orihuela	Alcúdia	Castellar del Vallès	Roca del Vallès, La	Plasencia
Pego		Castellbisbal	Rubí	

Tabla 189. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2015 (cont.)

Cádiz	Córdoba	Figueras	Elgoibar	León
Algeciras	Aguilar de la Frontera	Girona	Errenteria	Astorga
Arcos de la Frontera	Baena	Lloret de Mar	Hernani	Bañeza, La
Barbate	Cabra	Olot	Hondarribia	León
Barrios, Los	Carlota, La	Palafrugell	Irun	Ponferrada
Cádiz	Córdoba	Palamós	Lasarte-Oria	San Andrés del Rabanedo
Chiclana de la Frontera	Fuente Palmera	Ripoll	Oiartzun	Villaquilambre
Chipiona	Lucena	Roses	Oñati	Lleida
Conil de la Frontera	Montilla	Salt	Pasaia	Balaguer
Jerez de la Frontera	Palma del Río	Sant Feliu de Guíxols	Tolosa	Lleida
Línea de la Concepción, La	Peñarroya-Pueblonuevo	Santa Coloma de Farners	Zarautz	Mollerussa
Medina-Sidonia	Pozoblanco	Torroella de Montgrí	Huelva	Seu d'Urgell, La
Puerto de Santa María, El	Priego de Córdoba	Granada	Aljaraque	Tàrraga
Puerto Real	Puente Genil	Albolote	Almonte	Rioja, La
Rota	Rute	Almuñécar	Ayamonte	Arnedo
San Fernando	Coruña, A	Armillá	Bollulllos Par del Condado	Calahorra
San Roque	Ames	Atarfe	Cartaya	Haro
Sanlúcar de Barrameda	Arteixo	Baza	Gibraleón	Logroño
Tarifa	Betanzos	Churriana de la Vega	Huelva	Lugo
Ubrique	Boiro	Gabias, Las	Isla Cristina	Lugo
Vejer de la Frontera	Cambre	Granada	Lepe	Monforte de Lemos
Villamartín	Carballo	Guadix	Moguer	Ribadeo
Castellón/Castelló	Coruña, A	Huétor-Tájar	Palma del Condado, La	Sarria
Alcora, l'	Culleredo	Huétor Vega	Palos de la Frontera	Vilalba
Almazora/Almassora	Fene	Illora	Punta Umbría	Viveiro
Benicarló	Ferrol	Loja	Valverde del Camino	Madrid
Benicasim/Benicàssim	Laracha, A	Maracena	Huesca	Alcalá de Henares
Borriana/Burriana	Narón	Motril	Barbastro	Alcobendas
Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana	Noia	Ogíjares	Fraga	Alcorcón
Nules	Oleiros	Peligros	Huesca	Algete
Onda	Ordes	Pinos Puente	Jaca	Alpedrete
Vall d'Uixó, la	Pontes de García Rodríguez, As	Salobreña	Monzón	Aranjuez
Vila-real	Rianxo	Santa Fe	Jaén	Arganda del Rey
Vinaròs	Ribeira	Vegas del Genil	Alcalá la Real	Arroyomolinos
Ciudad Real	Sada	Zubia, La	Alcaudete	Boadilla del Monte
Alcázar de San Juan	Santiago de Compostela	Guadalajara	Andújar	Brunete
Bolaños de Calatrava	Teo	Alovera	Baeza	Ciempozuelos
Campo de Criptana	Cuenca	Azuqueca de Henares	Bailén	Collado Villalba
Ciudad Real	Cuenca	Casar, El	Carolina, La	Colmenar Viejo
Daimiel	Tarancón	Guadalajara	Jaén	Coslada
Manzanares	Girona	Gipuzkoa	Jódar	Escorial, El
Miguelturra	Banyoles	Andoain	Linares	Fuenlabrada
Puertollano	Bisbal d'Empordà, La	Arrasate/Mondragón	Mancha Real	Galapagar
Socuéllamos	Blanes	Azkoitia	Martos	Getafe
Solana, La	Calonge	Azpeitia	Torre del Campo	Guadarrama
Tomelloso	Castelló d'Empúries	Beasain	Torredonjimeno	Humanes de Madrid
Valdepeñas	Castell-Platja d'Aro	Bergara	Úbeda	Leganés
Villarrubia de los Ojos	Escala, L'	Donostia-San Sebastián	Villacarrillo	Madrid
		Eibar		Majadahonda

Tabla 189. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2015 (cont.)

Meco	Águilas	Asturias	Pontevedra	Santiago del Teide
Mejorada del Campo	Alcantarilla	Aller	Baiona	Tacoronte
Moralzarzal	Alcázares, Los	Avilés	Bueu	Teguste
Móstoles	Alhama de Murcia	Cangas del Narcea	Cambados	Cantabria
Navalcarnero	Archena	Carreño	Cangas	Astillero, El
Paracuellos de Jarama	Beniel	Castrillón	Estrada, A	Camargo
Parla	Bullas	Corvera de Asturias	Gondomar	Castro-Urdiales
Pinto	Calasparra	Gijón	Grove, O	Corrales de Buelna, Los
Pozuelo de Alarcón	Caravaca de la Cruz	Gozón	Guarda, A	Laredo
Rivas-Vaciamadrid	Cartagena	Grado	Lalín	Piélagos
Rozas de Madrid, Las	Cehegín	Langreo	Marín	Santa Cruz de Bezana
San Agustín del Guadalix	Ceutí	Laviana	Moaña	Santander
San Fernando de Henares	Cieza	Lena	Mos	Santoña
San Lorenzo de El Escorial	Fuente Álamo de Murcia	Llanera	Nigrán	Torrelavega
San Martín de la Vega	Jumilla	Llanes	Poio	Segovia
San Sebastián de los Reyes	Lorca	Mieres	Pontearreas	Segovia
Torrejón de Ardoz	Mazarrón	Oviedo	Pontevedra	Sevilla
Torrelobos	Molina de Segura	San Martín del Rey Aurelio	Porriño, O	Alcalá de Guadaíra
Tres Cantos	Mula	Siero	Redondela	Alcalá del Río
Valdemorillo	Murcia	Tineo	Sanxenxo	Algaba, La
Valdemoro	Puerto Lumbreras	Valdés	Tomiño	Arahal
Velilla de San Antonio	San Javier	Villaviciosa	Tui	Bollullos de la Mitación
Villalbilla	San Pedro del Pinatar	Palencia	Vigo	Bormujos
Villanueva de la Cañada	Santomera	Palencia	Vilagarcía de Arousa	Brenes
Villanueva del Pardillo	Torre-Pacheco	Palmas, Las	Vilanova de Arousa	Cabezas de San Juan, Las
Villaviciosa de Odón	Torres de Cotillas, Las	Agüimes	Salamanca	Camas
Málaga	Totana	Antigua	Béjar	Cantillana
Alhaurín de la Torre	Unión, La	Arrecife	Ciudad Rodrigo	Carmona
Alhaurín el Grande	Yecla	Arucas	Salamanca	Castilleja de la Cuesta
Álora	Navarra	Gáldar	Santa Marta de Tormes	Coria del Río
Antequera	Ansoáin/Antsoain	Ingenio	Santa Cruz de Tenerife	Dos Hermanas
Benalmádena	Barañain	Mogán	Adeje	Écija
Cártama	Burlada/Burlata	Oliva, La	Arona	Espartinas
Coín	Egüés	Pájara	Candelaria	Estepa
Estepona	Estella-Lizarra	Palmas de Gran Canaria, Las	Granadilla de Abona	Gines
Fuengirola	Pamplona/Iruña	Puerto del Rosario	Guía de Isora	Guillena
Málaga	Tafalla	San Bartolomé	Guímar	Lebrija
Manilva	Tudela	San Bartolomé de Tirajana	Icod de los Vinos	Lora del Río
Marbella	Villava/Atarrabia	Santa Brígida	Llanos de Aridane, Los	Mairena del Alcor
Mijas	Zizur Mayor/Zizur Nagusia	Santa Lucía de Tirajana	Orotava, La	Mairena del Aljarafe
Nerja	Ourense	Santa María de Guía de Gran Canaria	Puerto de la Cruz	Marchena
Rincón de la Victoria	Barbadás	Teguise	Realejos, Los	Morón de la Frontera
Ronda	Barco de Valdeorras, O	Telde	Rosario, El	Osuna
Torremolinos	Carballiño, O	Teror	San Cristóbal de La Laguna	Palacios y Villafranca, Los
Torrox	Ourense	Tías	San Miguel de Abona	Pilas
Vélez-Málaga	Verín	Tuineje	Santa Cruz de la Palma	Puebla de Cazalla, La
Murcia	Xinzo de Limia	Yaiza	Santa Cruz de Tenerife	Puebla del Río, La
Abarán			Santa Úrsula	Rinconada, La
				San Juan de Aznalfarache

Tabla 189. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2015 (cont.)

Sanlúcar la Mayor	Toledo	Benaguasil	Puçol	Erandio
Sevilla	Bargas	Benetússer	Quart de Poblet	Ermua
Tomares	Consuegra	Benifaíó	Requena	Etxebarri
Utrera	Fuensalida	Bétera	Riba-roja de Túria	Galdakao
Viso del Alcor, El	Illescas	Burjassot	Sagunto/Sagunt	Gernika-Lumo
Soria	Madridejos	Canals	Sedaví	Getxo
Soria	Mora	Carcaixent	Silla	Leioa
Tarragona	Ocaña	Carlet	Sueca	Mungia
Amposta	Quintanar de la Orden	Catarroja	Tavernes de la Vallidigna	Portugalete
Calafell	Seseña	Chiva	Torrent	Santurtzi
Cambrils	Sonseca	Cullera	Utiel	Sestao
Cunit	Talavera de la Reina	Eliana, l'	Valencia	Sopelana
Deltebre	Toledo	Gandia	Xàtiva	Valle de Trápaga-Trapagaran
Mont-roig del Camp	Torrijos	Godella	Xirivella	Zamora
Reus	Villacañas	Llíria	Valladolid	Benavente
Salou	Yuncos	Manises	Arroyo de la Encomienda	Zamora
Sant Carles de la Ràpita	Valencia/València	Massamagrell	Laguna de Duero	Zaragoza
Tarragona	Alaquàs	Meliana	Medina del Campo	Calatayud
Torredembarra	Albal	Mislata	Valladolid	Cuarte de Huerva
Tortosa	Alberic	Moncada	Bizkaia	Ejea de los Caballeros
Valls	Alboraya	Oliva	Amorebieta-Etxano	Tarazona
Vendrell, El	Alcúdia, l'	Ontinyent	Arrigorriaga	Utebo
Vila-seca	Aldaia	Paiporta	Barakaldo	Zaragoza
Teruel	Alfafar	Paterna	Basauri	Ceuta
Alcañiz	Algemesí	Picanya	Bermeo	Ceuta
Teruel	Alginet	Picassent	Bilbao	Melilla
	Alzira	Pobla de Vallbona, La	Durango	Melilla

ANEXO II. NOTAS METODOLÓGICAS

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico) que contiene los datos correspondientes a los accidentes de tráfico con víctimas entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida. Las definiciones de los principales indicadores a utilizar se recogen en la citada Orden.

La última información disponible corresponde al año 2015.

La base de datos correspondiente al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico puede solicitarse a la Dirección General de Tráfico, a través de correo electrónico a la dirección siguiente: 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 de fichero de Defunciones

Con base en la RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la encomienda de gestión de la Secretaría de Estado de Justicia al Instituto Nacional de Estadística (INE) en materia de transmisión de datos informatizados relativos a las inscripciones de nacimientos, matrimonios y defunciones practicadas en los Registros Civiles, el INE facilita los datos correspondientes a todas y cada una de las defunciones que han sido inscritas en los Registros Civiles de todo el Estado. Estos datos se han utilizado para su unión con los registros de 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 ésta última la enfermedad o lesión que inició la cadena de acontecimientos patológicos que condujeron directamente a la muerte, o las circunstancias del accidente o violencia que produjo la lesión fatal. Las causas de fallecimiento se codifican según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS), utilizándose en estos momentos la clasificación CIE-10. 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 9.^a 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.

200

e) Encuesta Europea de Salud en España (ESEE)

Se enmarca en la propuesta de la Comisión Europea de crear un sistema de información sanitaria a partir de encuestas. A tal fin, los estados miembros implementaron la European Health Interview Survey (EHIS), coordinada por Eurostat y regulada por el Reglamento (EC) 1338/2008 y el Reglamento de la Comisión 141/2013. La ESEE es la parte española de dicha encuesta y la realiza el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La encuesta presenta un carácter modular (estado de salud, determinantes de salud, asistencia sanitaria, variables sociales) y facilita información armonizada para los diferentes países. Como herramienta imprescindible se desarrolló un cuestionario con un alto grado de estandarización que permite la comparación entre países. En España este cuestionario fue adaptado conjuntamente por el INE y el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para permitir la comparación con los principales indicadores de la Encuesta Nacional de Salud, lo que permite continuar las series de los principales indicadores nacionales.

En relación a la accidentalidad existían dos preguntas específicas:

La primera de ellas hacía referencia al tipo de accidente. Para esta encuesta se definen los accidentes de tráfico como todos los accidentes ocurridos en la vía pública, aparcamientos públicos

o privados siempre que el accidente no ocurra en el curso del trabajo. Por tanto, el número estimado de lesionados por tráfico según la Encuesta Europea de Salud estará por debajo del valor real.

La segunda pregunta informa sobre el tipo de asistencia sanitaria recibida tras el accidente de tráfico.

La última encuesta corresponde al año 2014 y está disponible en http://www.msssi.gob.es/estadEstudios/estadisticas/EncuestaEuropea/Enc_Eur_Salud_en_Esp_2014.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_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/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 una 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 grave / Herido hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

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 contengan un Código E, E810-819 y E826 y código de financiación «accidente de tráfico». Se han eliminado 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) \times 100.

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.

En el periodo 2011-2014 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 el 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.

En el año 2015 no se ha aplicado ningún factor de corrección dado que la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados ha mejorado sustancialmente, a lo que se suma la comunicación de los fallecidos en el intervalo de 30 días desde el accidente por parte de las comunidades autónomas con competencia propia.

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, 2014, 2015, 2020.....	15
Tabla 2.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en 2015. Diferencia porcentual con el año anterior: España, 2015.....	18
Tabla 3.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2015.....	19
Tabla 4.	España, 2006-2015.....	23
Tabla 5.	Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años España, 2006-2015.....	25
Tabla 6.	Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2015.....	26
Tabla 7.	Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2015.....	27
Tabla 8.	Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2006-2015.....	28
Tabla 9.	Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir: España (2006-2015).....	28
Tabla 10.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2015.....	32
Tabla 11.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2015.....	32
Tabla 12.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2006-2015.....	37
Tabla 13.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2015.....	38
Tabla 14.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2006-2015.....	39
Tabla 15.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2006-2015.....	39
Tabla 16.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2006-2015.....	39
Tabla 17.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía, España, 2006-2015.....	40
Tabla 18.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2006-2015.....	40
Tabla 19.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2006-2015.....	41
Tabla 20.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2006-2015.....	41
Tabla 21.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2006-2015.....	41
Tabla 22.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2006-2015.....	42
Tabla 23.	Evolución de los accidentes con víctimas en travesías. España, 2006-2015.....	42
Tabla 24.	Evolución de los accidentes con víctimas en el resto de vías urbanas. España, 2006-2015.....	42

Tabla 25.	Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2015.....	43
Tabla 26.	Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2006-2015.....	43
Tabla 27.	Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2006-2015.....	44
Tabla 28.	Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2006-2015.....	44
Tabla 29.	Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2006-2015.....	45
Tabla 30.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2006-2015.....	46
Tabla 31.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2006-2015.....	47
Tabla 32.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2006-2015.....	48
Tabla 33.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2006-2015.....	49
Tabla 34.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2006-2015.....	50
Tabla 35.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2006-2015.....	51
Tabla 36.	Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015.....	53
Tabla 37.	Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015.....	54
Tabla 38.	Fallecidos en vías interurbanas y urbanas, año 2015. Tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2015.....	56
Tabla 39.	Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos-km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2011-2015.....	57
Tabla 40.	Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015.....	59
Tabla 41.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2011-2015.....	60
Tabla 42.	Evolución de los fallecidos por meses. España, 2006-2015.....	61
Tabla 43.	Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2015.....	64
Tabla 44.	Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2015.....	64
Tabla 45.	Fallecimientos por accidente según días de la semana. España, 2006-2015.....	65
Tabla 46.	Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2006-2015.....	66
Tabla 47.	Fallecidos según días de la semana, vías urbanas. España, 2006-2015.....	66
Tabla 48.	Fallecidos según tramos horarios. España, 2006-2015.....	66
Tabla 49.	Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2015.....	67
Tabla 50.	Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2015.....	67
Tabla 51.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	68
Tabla 52.	Lesividad de los peatones según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	68
Tabla 53.	Fallecidos por tipología del accidente. España, 2006-2015.....	69
Tabla 54.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2006-2015.....	71

Tabla 55.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente.Vías interurbanas. España, 2006-2015	71
Tabla 56.	Fallecidos por tipología del accidente.Vías urbanas. España, 2006-2015.....	72
Tabla 57.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2006-2015.....	72
Tabla 58.	Víctimas mortales y heridos por sexos. España, 2015	74
Tabla 59.	Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2015.....	76
Tabla 60.	Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2015...	77
Tabla 61.	Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2006-2015	78
Tabla 62.	Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2006-2015.....	79
Tabla 63.	Fallecidos por grupos de edad. España, 2015	82
Tabla 64.	Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2006-2015.....	83
Tabla 65.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad.Tasas por millón de habitantes. España, 2006-2015.....	84
Tabla 66.	Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2006-2015.....	85
Tabla 67.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad.Tasas por millón de habitantes. España, 2006-2015.....	86
Tabla 68.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2015	87
Tabla 69.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2015	88
Tabla 70.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2015.....	88
Tabla 71.	Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2015	89
Tabla 72.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2015	89
Tabla 73.	Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2015.....	89
Tabla 74.	Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2015	90
Tabla 75.	Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2015.....	90
Tabla 76.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2006-2015.....	91
Tabla 77.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años.Vías urbanas. España, 2006-2015.	91
Tabla 78.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años.Vías interurbanas. España, 2006-2015	91
Tabla 79.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años.Vías urbanas; España, 2006-2015.....	92
Tabla 80.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2015.....	92
Tabla 81.	Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2015	93
Tabla 82.	Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (15 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2015.....	93
Tabla 83.	Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (15 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2015	93

Tabla 84.	Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población. España, 2015	94
Tabla 85.	Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	95
Tabla 86.	Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	95
Tabla 87.	Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	96
Tabla 88.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015	97
Tabla 89.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015	98
Tabla 90.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015	98
Tabla 91.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015	98
Tabla 92.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2015	99
Tabla 93.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2015	99
Tabla 94.	Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2015	100
Tabla 95.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2015	100
Tabla 96.	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, 2015	101
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, según sexo. España, 2015	102
Tabla 98.	Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2015	103
Tabla 99.	Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	106
Tabla 100.	Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	106
Tabla 101.	Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	106
Tabla 102.	Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2015	107
Tabla 103.	Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015	107
Tabla 104.	Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015	108
Tabla 105.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2006-2015	108
Tabla 106.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2006-2015	108

Tabla 107.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2015.....	109
Tabla 108.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2015.....	109
Tabla 109.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2015..	109
Tabla 110.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2015.....	110
Tabla 111.	Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2015.....	110
Tabla 112.	Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2006-2015.....	112
Tabla 113.	Evolución de los conductores fallecidos.Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	113
Tabla 114.	Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	113
Tabla 115.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad.Vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	114
Tabla 116.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo.Vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	114
Tabla 117.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad:Vías Interurbanas. España, 2015.....	115
Tabla 118.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad:Vías Urbanas. España, 2015.....	115
Tabla 119.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	116
Tabla 120.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	116
Tabla 121.	Evolución de los peatones heridos hospitalizados.Vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	117
Tabla 122.	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, 2006-2015.....	119
Tabla 123.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2006-2015.....	120
Tabla 124.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2006-2015.....	122
Tabla 125.	Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2015.....	127
Tabla 126.	Víctimas mortales y heridos según sexo en bicicletas. España, 2015.....	127
Tabla 127.	Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2015.....	127
Tabla 128.	Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	128
Tabla 129.	Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	128
Tabla 130.	Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	128

Tabla 131.	Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	129
Tabla 132.	Víctimas mortales y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2015	129
Tabla 133.	Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2015.....	129
Tabla 134.	Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	130
Tabla 135.	Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	130
Tabla 136.	Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	130
Tabla 137.	Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	131
Tabla 138.	Víctimas mortales y heridos según sexo en motocicletas. España, 2015	131
Tabla 139.	Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2015.....	131
Tabla 140.	Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	132
Tabla 141.	Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	132
Tabla 142.	Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	133
Tabla 143.	Víctimas mortales y heridos según sexo en turismos. España, 2015.....	133
Tabla 144.	Víctimas mortales y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2015.....	133
Tabla 145.	Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	134
Tabla 146.	Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	134
Tabla 147.	Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2015	134
Tabla 148.	Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	135
Tabla 149.	Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	135
Tabla 150.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015	135
Tabla 151.	Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	136
Tabla 152.	Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	136
Tabla 153.	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, 2015	136
Tabla 154.	Evolución de los fallecidos en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	137
Tabla 155.	Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	137

Tabla 156.	Accidentes de tráfico con víctimas con autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	137
Tabla 157.	Evolución de los fallecidos en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	138
Tabla 158.	Evolución de los heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015	138
Tabla 159.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas en vías interurbanas. 2015	146
Tabla 160.	Pruebas de drogas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2015.....	148
Tabla 161.	Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2010-2015	149
Tabla 162.	Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2010-2015	150
Tabla 163.	Fallecidos y heridos hospitalizados en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2010-2015.....	150
Tabla 164.	Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2015.....	152
Tabla 165.	Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2015.....	153
Tabla 166.	Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. España, 2006, 2014, 2015	155
Tabla 167.	Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2015.....	156
Tabla 168.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2015.....	159
Tabla 169.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas. España, 2015.....	161
Tabla 170.	Comparación de los fallecidos en 2001, 2010, 2014 y 2015 en los países de la Unión Europea.....	165
Tabla 171.	Defunciones por causas (lista reducida) y edad. España, 2014	170
Tabla 172.	Tasas de fallecidos por causas (lista reducida) y edad. Tasas por 100.000 habitantes. España, 2014	171
Tabla 173.	Ranking de las 5 primeras causas de muerte (%) (Detalle de los accidentes de tráfico) por grupos de edad. España, 2014	172
Tabla 174.	Comparación del total y del número medio de Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) según causa de muerte y según sexo. España, 2014	174
Tabla 175.	Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por grupos de edad. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2014.....	176
Tabla 176.	Altas hospitalarias por accidentes de tráfico por sexo. Lesión traumática en cualquier diagnóstico. España, 2014	176
Tabla 177.	Evolución de las altas hospitalarias y los fallecidos por accidentes de tráfico. España, 2005-2014	176
Tabla 178.	Fallecidos por accidente en hospitales. España, 2005-2014.....	177
Tabla 179.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2014 (19.118 altas y 48.579 lesiones).....	179
Tabla 180.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2014 (19.118 altas y 48.579 lesiones).....	179

Tabla 181.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2014 (389 altas y 1.942 lesiones).....	180
Tabla 182.	Matriz de Barell, CIE-9-MC, distribución porcentual de las lesiones de los fallecidos por accidente de tráfico. España, 2014 (389 altas y 1.942 lesiones)..	180
Tabla 183.	Altas hospitalarias sin fallecidos durante los primeros treinta días y proporción de heridos graves (MAIS 3+) por grupos de edad. España, 2014.....	184
Tabla 184.	Altas hospitalarias sin fallecidos durante los primeros treinta días y proporción de heridos graves (MAIS 3+) por sexo. España, 2014.....	184
Tabla 185.	Distribución por edad de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2014.....	185
Tabla 186.	Distribución por sexo de altas hospitalarias por lesiones graves según MAIS 3+ por tráfico. España, 2014.....	185
Tabla 187.	Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2015.....	192
Tabla 188.	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, 2006-2015	194
Tabla 189.	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2015.....	195

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2015.....	21
Figura 2.	Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2015.....	22
Figura 3.	Evolución de la letalidad (n.º de fallecidos/ n.º de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2015.....	23
Figura 4.	Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2015.....	25
Figura 5.	Distribución porcentual del parque automóvil con menos de 25 años sin ciclomotores según tipo de vehículo. España, 2015.....	27
Figura 6.	Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años sin ciclomotores según año de matriculación. España, 2015.....	28
Figura 7.	Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2006-2015.....	29
Figura 8.	Censo de conductores y población por sexos. España, 2006.....	30
Figura 9.	Porcentaje de conductores por población y sexos. España, 2015.....	30
Figura 10.	Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2009-2015.....	31
Figura 11.	Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2006-2015.....	33
Figura 12.	Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2015.....	34
Figura 13.	Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2015.....	34
Figura 14.	Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh.-km. Año 2015.....	34
Figura 15.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2015.....	35
Figura 16.	Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2006-2015.....	36
Figura 17.	Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2006-2015.....	37
Figura 18.	Distribución del número de accidentes con víctimas y de fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2015.....	38
Figura 19.	Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España (año 2014; año 2015; diferencias 2015-2014).....	52
Figura 20.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2015.....	55
Figura 21.	Tasa de fallecidos por cien millones de vehículo-kilómetro. España, 2015.....	58
Figura 22.	Letalidad por meses. España, 2015.....	62
Figura 23.	Promedio diario de víctimas mortales. España, 2015.....	63
Figura 24.	Letalidad por accidente, según días de la semana. España, 2015.....	65
Figura 25.	Tipología del accidente. España, 2015.....	70
Figura 26.	Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2015.....	70
Figura 27.	Letalidad por sexos. España, 2015.....	75
Figura 28.	Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2006-2015.....	78
Figura 29.	Evolución de la tasa de fallecidos por sexos, tasas por millón de población. España, 2006-2015.....	79
Figura 30.	Evolución de los heridos hospitalizados por sexos. España, 2006-2015.....	80
Figura 31.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por sexos, tasas por millón de población. España (2006-2015).....	80

Figura 32.	Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2015.....	83
Figura 33.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2006, 2014 y 2015	85
Figura 34.	Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2015	86
Figura 35.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2006, 2014 y 2015	87
Figura 36.	Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2015	94
Figura 37.	Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2015	96
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, 2015	97
Figura 39.	Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2015	101
Figura 40.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2015	104
Figura 41.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2015	104
Figura 42.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2015.....	105
Figura 43.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2015.....	105
Figura 44.	Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2015	111
Figura 45.	Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2015.....	112
Figura 46.	Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2006, 2014 y 2015.....	117
Figura 47.	Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2006, 2014 y 2015.....	118
Figura 48.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014-2015.....	121
Figura 49.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014-2015.....	121
Figura 50.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2014-2015	123
Figura 51.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2014-2015	123
Figura 52.	Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2015.....	124
Figura 53.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2015	125
Figura 54.	Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2015	126
Figura 55.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2015.....	138
Figura 56.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2015	139

Figura 57.	Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2006-2015.....	142
Figura 58.	Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)	145
Figura 59.	Proporción de conductores fallecidos con presencia de sustancias psicoactivas. España 2006 a 2015	147
Figura 60.	Tasa de fallecidos por 100.000 turismos. España, 2015.....	157
Figura 61.	Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2015	157
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, 2015	158
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, 2015...	159
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, 2015	160
Figura 65.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2001, 2015.....	164
Figura 66.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2015.....	164
Figura 67.	Pirámides lesionales: fuentes sanitarias y fuentes DGT.....	168
Figura 68.	Evolución de las altas hospitalarias por accidentes de tráfico. España, 2005-2014.....	177
Figura 69.	Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en heridos. España, 2014 (48.579 lesiones).....	181
Figura 70.	Distribución porcentual por localización y mecanismo de las lesiones en fallecidos. España, 2014 (1.942 lesiones)	181
Figura 71.	Distribución porcentual por localización de las lesiones en heridos y en fallecidos (Matriz de Barell). España, 2014 (48.579 lesiones en heridos y 1.942 lesiones en fallecidos)	182
Figura 72.	Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+). España, 2005-2014.....	186
Figura 73.	Evolución de los lesionados graves por tráfico (MAIS 3+), altas hospitalarias y heridos hospitalizados de los registros policiales. España, 2005-2014	186
Figura 74.	Evolución de las tasas de altas hospitalarias, de lesionados graves por tráfico (MAIS 3+) y fallecidos por 100.000 habitantes. España, 2005-2014.....	187



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid