



Las principales cifras de la **Siniestralidad Vial** *España 2016* RESUMEN



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Edita: Dirección General de Tráfico

NIPO: 128-17-031-X

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.

Índice

- 5** Presentación
- 7** Las cifras de 2016
- 21** Lesiones relacionadas con el tráfico
- 27** Evolución
- 37** Contexto internacional
- 39** Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial. 2011-2020



Las “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial” comenzó a publicarse en el año 2004, siendo esta su 14ª edición. En este periodo de tiempo se han llevado a cabo importantes cambios en las políticas de Seguridad Vial en nuestro país que han dado como resultado un descenso significativo y continuado en la cifra de fallecidos, que ha ido disminuyendo hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013, con 1.680 fallecidos. En 2016, año de referencia de este documento, se ha producido un aumento del 7% en los fallecidos, que no ha sido homogéneo para todas las vías ni usuarios de las mismas, observándose un mayor aumento en las vías urbanas y afectando de manera especial a colectivos vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas.

No obstante, seguimos siendo uno de los países de la Unión Europea con las tasas más bajas de fallecidos por millón de habitantes en accidente de tráfico, ocupando la 5ª posición en el *ranking* de países con las cifras más bajas de siniestralidad, con cifras mejores que países como Alemania, Francia, Italia o Finlandia.

En el año 2016, España tenía una población de 46,4 millones de habitantes, un parque automóvil de 33,6 millones de vehículos y un censo de conductores de 26,5 millones; en 2016 hemos recibido 75,3 millones de turistas, un 9% más que el año anterior.

Además en nuestra siniestralidad juegan un papel importante, el aumento de la movilidad, el envejecimiento del parque, la velocidad inadecuada, la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y otras drogas, la no utilización del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil y la distracción, especialmente la relacionada con el uso de dispositivos móviles.

Quisiera que esta publicación sirviera para consolidar la idea de que el análisis de los datos es un motor fundamental para la toma de decisiones en la Dirección General 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.

La seguridad vial es una labor prioritaria en los países desarrollados y para ello se necesita establecer canales de colaboración con los sectores y colectivos implicados, al mismo tiempo que se desarrollan políticas públicas eficaces que aúnen los esfuerzos. En este sentido ya se han iniciado los contactos para renovar el Convenio de colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias con el objetivo de avanzar en medidas a implantar en los ayuntamientos, enfocadas a la disminución de la accidentabilidad en las vías urbanas

También encaminada a reducir la siniestralidad vial y a adaptar nuestras políticas a los cambios en los patrones de movilidad, se está llevando a cabo la revisión de la estrategia de seguridad vial y las reformas legislativas, a fin de dar respuesta a la movilidad del siglo *xxi*. Esas reformas tendrán como protagonistas la movilidad no motorizada, el uso del transporte público frente al vehículo privado, la oportunidad de las calles 30, la bicicleta como vehículo de transporte, las restricciones a la circulación por motivos medioambientales, los vehículos autónomos o el nuevo permiso por puntos y los conductores reincidentes, materias que debería regular la nueva ley.

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; con el fichero de defunciones del Registro Civil, para determinar los fallecidos a 30 días; con el Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad, para obtener la información sobre el número de víctimas hospitalizadas, 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, para el análisis de accidentes *in itinere*. Este año se ha establecido una colaboración con el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia, que ha permitido enriquecer significativamente la cantidad y calidad de la información disponible sobre el papel del consumo de alcohol y drogas en la ocurrencia de accidentes. 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.

6

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 las Policías Locales y a los Policías Autonómicos y a los técnicos de las Jefaturas Provinciales.

Gregorio Serrano López
Director General de Tráfico

Las cifras de 2016

7

Durante el año 2016, las diferentes policías notificaron 102.362 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.810 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 9.755 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 130.635 resultaron heridas no hospitalizadas, según fuentes policiales. Estas cifras, han supuesto un aumento con respecto al año anterior en el número de fallecidos (7%), en los heridos hospitalizados (3%) y también en los accidentes con víctimas y en el número de heridos no hospitalizados (5%).

Respecto a los fallecidos, destacar que el 77% eran hombres, el 58% tenían 45 años de edad o más, el 42% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 71% tuvo un accidente en vía interurbana y en concreto, un 53% de los fallecidos se produjo en vías convencionales. El 61% de los fallecidos eran conductores y el 21% peatones. El 68% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedió en días laborables, y un 64% de los fallecidos se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8 de la mañana y las 19:59 de la tarde. El 33% de las víctimas mortales fallecieron en un accidente por una salida de la vía. En 2016, los meses en los que hubo más fallecidos fueron julio y agosto: en estos dos meses se ocasionaron 379 fallecidos, cifra que supone el 21% de los fallecidos en todo el año. El número medio diario de fallecidos fue de 5, superándose esa cifra en los meses de julio, agosto y septiembre. En las vías interurbanas la media anual fue de 3,5 fallecidos y 1,5 en vías urbanas, cifras superiores a las observadas en el año 2015.

En los heridos hospitalizados informados por las policías, hay que resaltar que el 70% eran hombres, el 53% tenían menos de 45 años, el 31% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 34% como usuarios de motocicleta o ciclomotor y el 20% como peatones. El 52% tuvo un accidente en vía interurbana y, en concreto, un 40% lo tuvo en vías convencionales. Un 48% de los heridos hospitalizados se ocasionaron en vías urbanas. El 68% de los accidentes con heridos hospitalizados sucedieron en días laborables.

Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2016

	2016				Distribución porcentual 2016			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	102.362	1.810	9.755	130.635	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	36.721	1.291	5.050	51.379	36%	71%	52%	39%
Autopista	3.651	90	303	5.580	4%	5%	3%	4%
Autovía	8.641	242	830	13.241	8%	13%	9%	10%
Carretera convencional	24.429	959	3.917	32.558	24%	53%	40%	25%
Urbana	65.641	519	4.705	79.256	64%	29%	48%	61%
Travesía	1.465	47	149	1.805	1%	3%	2%	1%
Calles	63.438	467	4.521	76.462	62%	26%	46%	59%
Autopista/autovía urbana	738	5	35	989	1%	0%	0%	1%
Días de la semana								
Laborables	77.339	1.234	6.616	96.854	76%	68%	68%	74%
Fin de semana	25.023	576	3.139	33.781	24%	32%	32%	26%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.120	277	965	4.897	3%	15%	10%	4%
Colisión lateral y frontolateral	30.061	253	2.241	39.153	29%	14%	23%	30%
Colisión trasera y múltiple	24.106	145	1.028	38.078	24%	8%	11%	29%
Salida de la vía	16.292	601	2.187	19.257	16%	33%	22%	15%
Vuelco	2.811	22	260	2.858	3%	1%	3%	2%
Atropello a peatón ¹	14.009	386	1.957	13.450	14%	21%	20%	10%
Otro tipo	11.963	126	1.117	12.942	12%	7%	11%	10%
Medio de desplazamiento ²								
Bicicleta	7.673	67	736	6.635	7%	4%	8%	5%
Ciclomotor	7.950	54	625	7.760	8%	3%	6%	6%
Motocicleta	25.944	343	2.681	24.364	25%	19%	27%	19%
Turismo	78.976	754	2.988	69.037	77%	42%	31%	53%
Vehículo de mercancías	15.759	143	479	6.956	15%	8%	5%	5%
Autobús	2.214	21	83	2.137	2%	1%	1%	2%
Usuario ^{2,3}								
Conductor	80.291	1.101	6.158	82.458	78%	61%	63%	63%
Pasajero	25.690	320	1.608	35.416	25%	18%	16%	27%
Peatón ¹	14.147	389	1.989	12.761	14%	21%	20%	10%

	2016				Distribución porcentual 2016			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Edad ^{2,3}								
0-14	6.169	28	385	6.925	6%	2%	4%	5%
15-24	20.026	198	1.415	23.010	20%	11%	15%	18%
25-34	26.784	223	1.622	28.526	26%	12%	17%	22%
35-44	26.049	289	1.798	26.790	25%	16%	18%	21%
45-54	19.923	311	1.692	19.651	19%	17%	17%	15%
55-64	11.918	230	1.161	11.466	12%	13%	12%	9%
65-74	6.739	198	785	6.413	7%	11%	8%	5%
75-84	4.161	210	609	3.692	4%	12%	6%	3%
85 y más	1.170	105	172	933	1%	6%	2%	1%
Sexo ^{2,3}								
Hombre	70.597	1.395	6.829	75.930	69%	77%	70%	58%
Mujer	46.174	410	2.904	54.208	45%	23%	30%	41%

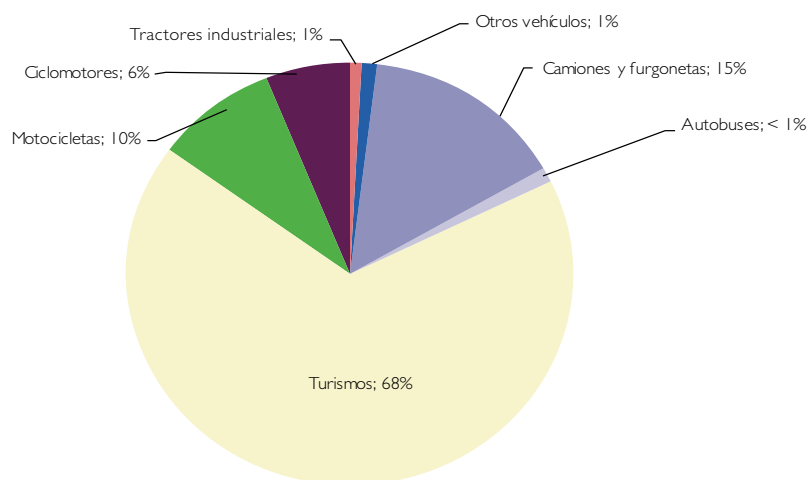
¹ Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

² 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.

³ Se computan los accidentes en los que hubo al menos 1 víctima en el grupo referido.

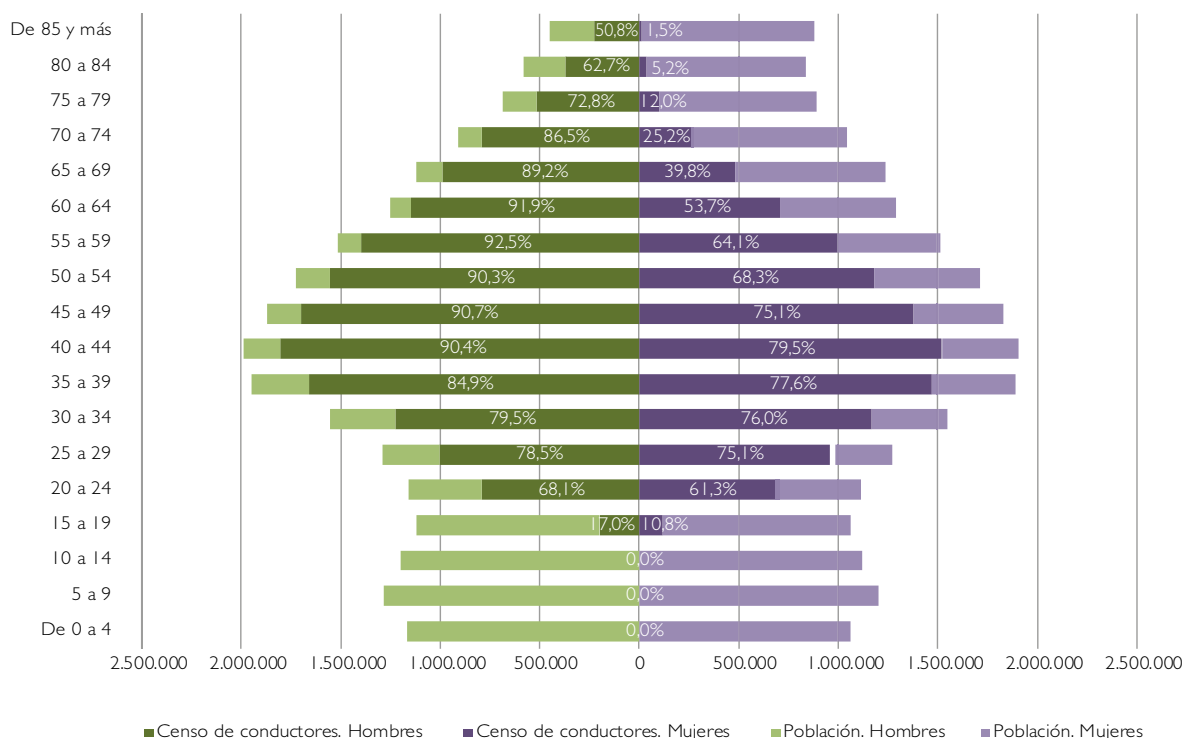
El parque de automóviles ha crecido en más de un millón de unidades en el último decenio, representando los turismos el 68% del mismo. En 2016 se observa un crecimiento en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. La mayor subida en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 521.281 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 2%. También han aumentado las motocicletas, 132.011 unidades más que el año anterior, un 4% de aumento; del resto de vehículos, solo han descendido los ciclomotores, un 2% menos.

Distribución del parque de vehículos. España, 2016



El censo de conductores en el año 2016 se situó en 26.514.026 personas, aumentando con respecto al año anterior un 1%, y siendo la tasa de conductores por 1.000 habitantes con edad habilitada para conducir de 673. 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.

Distribución del censo de conductores según edad y sexo. España, 2016

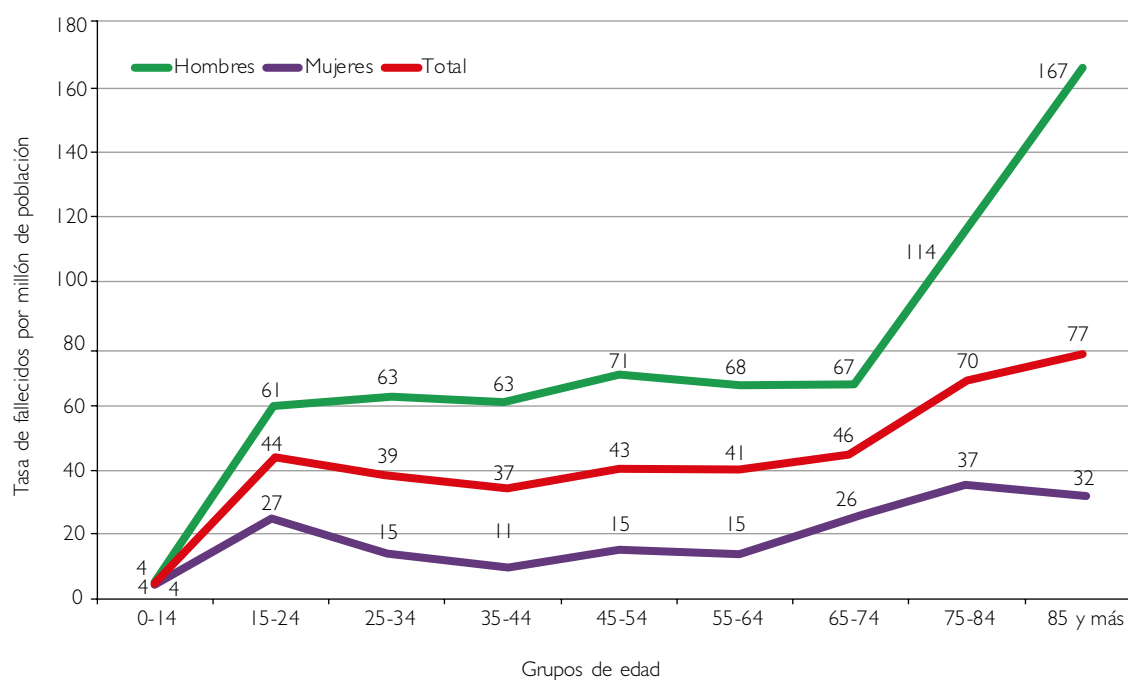


En 2016, en términos absolutos y considerando el conjunto de la población, los fallecimientos en accidente de tráfico han afectado en mayor medida al grupo de edad comprendido entre los 45 y los 54 años, con 311 fallecidos. El grupo de edad de 35 a 44 años es, por su parte, el que cuenta con mayor número de personas hospitalizadas, 1.798.

Tomando la tasa de fallecidos por millón de población, el grupo de edad con la tasa más elevada es el de 85 y más años, con 77 fallecidos por millón de población, seguido por el de 75 a 84 años, con una tasa de 70. El grupo de 65 a 74 años ocupa el tercer lugar, con 46 fallecidos por millón de población. Los niños, tomados hasta 14 años, han tenido en 2016 una tasa de 4 fallecidos por millón de población.

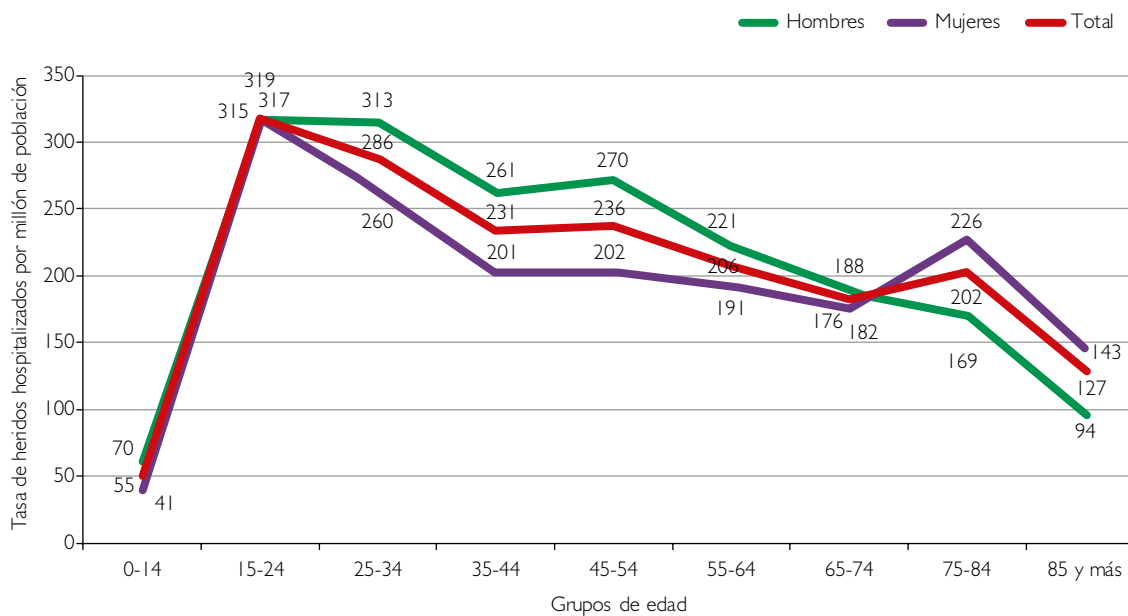
En cuanto a los heridos hospitalizados, la mayor tasa se sitúa en el grupo de edad de 15 a 24 años para ambos sexos, los hombres presentan la mayor tasa en la mayoría de los grupos etarios, excepto en los grupos de edad de 75 a 84 años y de 85 y más, en los que las mujeres presentan una tasa mayor. En los grupos de 15 a 24 años y de 65 a 74 años se observan similitudes en las tasas de ambos sexos.

Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2016



11

Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2016



En 2016 fallecieron por accidente de tráfico 28 niños con edad hasta 14 años, 385 fueron heridos hospitalizados y 6.925 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 2% del total de fallecidos, el 4% de los heridos hospitalizados y el 5% de los heridos no hospitalizados. El índice de letalidad para el grupo de edad hasta 14 años fue 0,4, 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 resto de edades fue 45; y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 55, mientras que para el resto fue 238.

Tomando el grupo de edad de menores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta, 3 de los 18 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil ni cinturón, tampoco lo hacían 6 de los 81 heridos hospitalizados, ni 37 de los 3.484 heridos no hospitalizados.

Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2016

	Hasta 14 años	Resto de edades
Fallecidos	28	1.782
Heridos hospitalizados	385	9.370
Heridos no hospitalizados	6.925	123.710
Total víctimas	7.338	134.862
Índice de letalidad	0,4	1,3
Fallecidos por millón de población	4	45
Heridos hospitalizados por millón de población	55	238

En 2016 las personas de más de 64 años se vieron implicadas en 11.538 accidentes, en los que fallecieron 513 personas de ese grupo de edad, 1.566 resultaron heridos hospitalizados y 11.038 no hospitalizados. Las personas mayores han supuesto el 29% de los fallecidos, el 16% de los heridos hospitalizados y el 9% del total de los heridos no hospitalizados. A nivel global los mayores son el 19% de la población española y el 14% del censo de conductores. Como usuarios, el 43% de los mayores de 64 años fallecidos eran peatones, el 40% eran conductores y el 17% eran pasajeros. Resultaron heridos hospitalizados mayoritariamente como peatones (50%), en segundo lugar como conductores (35%) y finalmente como pasajeros (16%).

Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2016

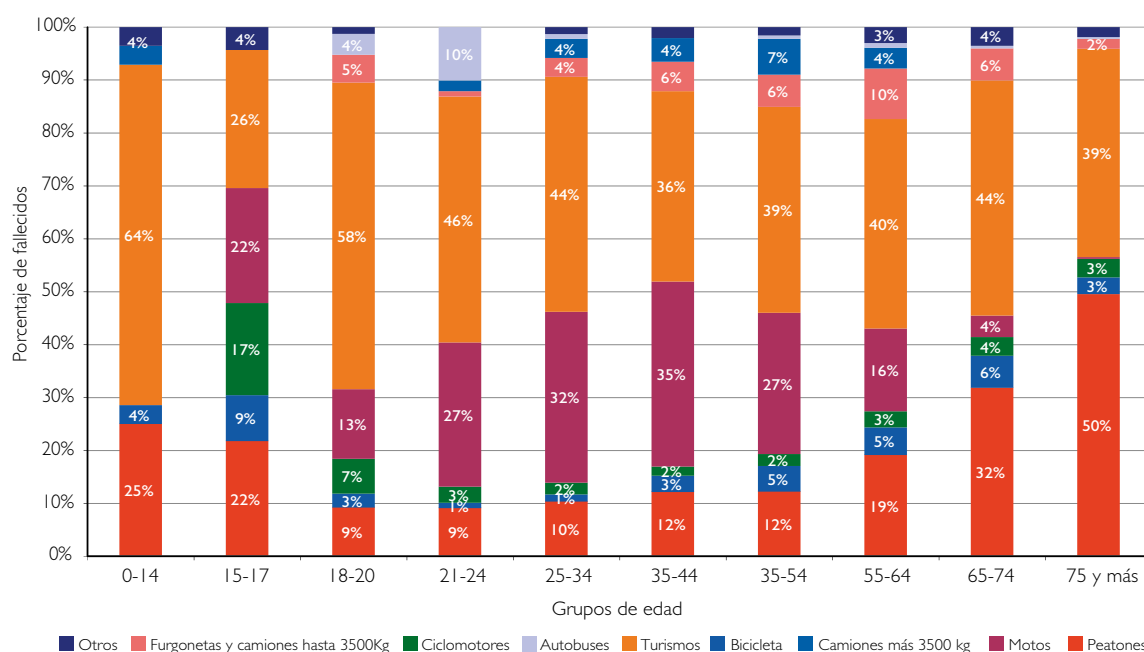
	De 65 años y más	Resto de edades
Fallecidos	513	1.297
Heridos hospitalizados	1.566	8.189
Heridos no hospitalizados	11.038	119.597
Total víctimas	13.117	129.083
Índice de letalidad	3,9	1,0
Fallecidos por millón de población	59	34
Heridos hospitalizados por millón de población	180	217

En 2016 fallecieron 389 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 21% del total de fallecidos; 1.989 resultaron heridos hospitalizados, el 20% del total de heridos hospitalizados; y 12.761 fueron heridos no hospitalizados, el 10% del total correspondiente. Su índice de letalidad fue 2,6, más del doble del índice para la totalidad de usuarios, que fue 1,1. En las vías interurbanas fallecieron 137 peatones, suponiendo el 35% de los peatones fallecidos, y resultaron heridos hospitalizados 270, el 14% de los peatones heridos hospitalizados. El índice de letalidad de los peatones en vías interurbanas fue 14,7, casi seis veces el índice para todas las vías, que fue 2,6. En las vías urbanas fallecieron 252 peatones, el 65% del total de peatones fallecidos, y 14.750 resultaron heridos, de los cuales 1.719 fueron heridos hospitalizados. El índice de letalidad de los peatones en las vías urbanas fue 1,8.

En 2016 los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 7.673 accidentes en los que fallecieron 67 ciclistas, 736 resultaron heridos hospitalizados y 6.635 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (74%), donde también se produjo la mayoría de los heridos no hospitalizados ciclistas, el 52%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 40 fallecieron en este tipo de vía, frente a los 27 en urbana.

En 2016 los usuarios de las motocicletas participaron en el 24% del total de accidentes con víctimas, esto es en 25.944 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas en el parque de vehículos era del 10%. El 76% 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 produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 76% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías. Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 92% de los fallecidos, un 89% de los heridos hospitalizados y un 79% de los heridos no hospitalizados. En relación a la edad de los motoristas, son los grupos de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 45 a 54 años los que tienen una mayor presencia, acumulando el 74% de los fallecidos y el 73% y el 74% de los heridos hospitalizados y no hospitalizados respectivamente.

Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España 2016

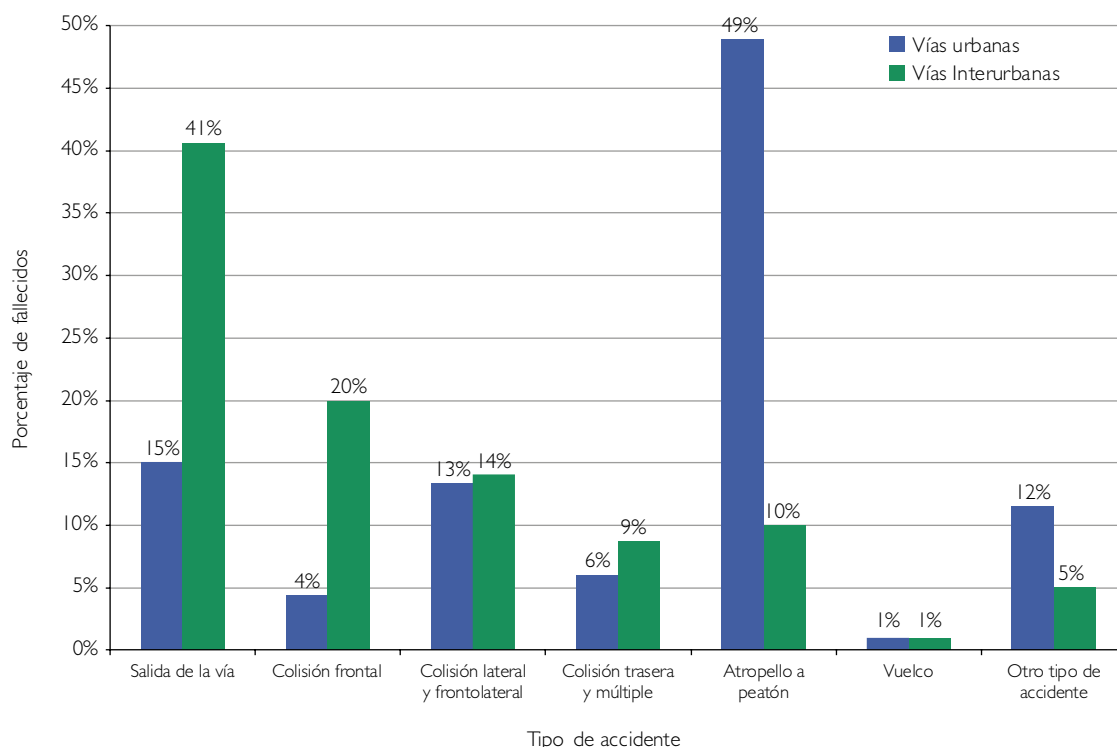


En las vías interurbanas, el 41% de las víctimas mortales y el 37% de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía; el 20% de los fallecidos y el 17% de los heridos hospitalizados se produjeron en colisiones frontales y el 14% de los fallecidos y el 18% de los heridos hospitalizados fueron en accidentes frontolaterales y laterales.

14

En las vías urbanas, el 49% de los fallecidos y el 37% 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 (15%), mientras que en el caso de los heridos hospitalizados el segundo accidente más frecuente es la colisión lateral y frontolateral (29%).

Distribución de los fallecidos según tipo de accidente. España, 2016



15

Respecto de la velocidad, según la valoración del agente en el momento del accidente, en el 9,5% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2016 se apreció velocidad inadecuada, elevándose este porcentaje al 17,2% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 21,5% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente. Estos porcentajes son similares a los del año anterior.

En el año 2016 el total de denuncias de la DGT fue de 4.387.229. De estas, el 66% 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.

Este año se ha establecido una colaboración con el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia, con un doble objetivo: por un lado, homogeneizar las definiciones de fallecido en accidente de tráfico, así como los criterios de exclusión (suicidio, enfermedad, homicidio); por otro, realizar una conexión de la base de datos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT), que contiene información detallada de las personas, vehículos, infraestructura y entorno, con las bases del INTCF y los IML, que contienen los resultados de las pruebas de alcohol y drogas realizadas sobre las muestras tomadas a los conductores fallecidos. Esta colaboración ha permitido enriquecer significativamente la cantidad y calidad de la información disponible sobre el papel del consumo de alcohol y drogas en la ocurrencia de accidentes.

En vías interurbanas, 44.017 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 68% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 73%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en

un 26% de heridos hospitalizados, un 62% de heridos no hospitalizados y un 85% de ilesos. Estas variaciones están relacionadas con las dificultades para realizar el test de alcohol en aire espirado en los casos de mayor lesividad. El porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías interurbanas aumenta con la lesividad del conductor; desde un 5% en los conductores ilesos a un 25% en los conductores fallecidos.

Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2016, valores de 2015 entre paréntesis (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	720	525	73%	133	25%
Heridos hospitalizados	2.752	716	26% (25%)	83	12% (9%)
Heridos no hospitalizados	22.861	14.060	62% (61%)	955	7% (7%)
Sin asistencia sanitaria	17.190	14.561	85% (85%)	677	5% (4%)
Sin clasificar	494	181	37% (64%)	5	3% (3%)
Total	44.017	30.048	68% (67%)	1.853	6% (6%)

En vías urbanas, 75.464 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 14% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 60%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 6% de heridos hospitalizados, un 10% de heridos no hospitalizados y un 19% de ilesos. Del mismo modo que en vías interurbanas, el porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías interurbanas aumenta con la lesividad del conductor; desde un 13% en los conductores ilesos a un 37% en los conductores fallecidos. Se observa que, para todas las lesividades, los porcentajes de positivos son superiores a los de vías interurbanas.

Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2016 (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	178	107	60%	40	37%
Heridos hospitalizados	1.986	128	6%	47	37%
Heridos no hospitalizados	32.728	3.111	10%	552	18%
Sin asistencia sanitaria	39.168	7.327	19%	961	13%
Sin clasificar	1.404	97	7%	23	24%
Total	75.464	10.770	14%	1.623	15%

Con relación al consumo de drogas de comercio ilegal¹, en vías interurbanas se dispone de pruebas en el 6% de todos los conductores. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 73%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 10% de heridos hospitalizados, un 3% de heridos no hospitalizados y un 7% de conductores sin asistencia sanitaria. El porcentaje de pruebas de drogas positivas es de un 13% en los conductores fallecidos, y de un 11-13% en los conductores no fallecidos.

Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2016 (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de drogas
Fallecidos	720	525	73%	68	13%
Heridos hospitalizados	2.752	284	10%	32	11%
Heridos no hospitalizados	22.861	796	3%	106	13%
Sin asistencia sanitaria	17.190	1.200	7%	137	11%
Sin clasificar	494	5	1%	1	20%
Total	44.017	2.810	6%	344	12%

En vías urbanas, 75.464 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de drogas al 1% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 61%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en porcentajes que oscilan entre un 2% y menos de un 1%, en función de la lesividad. El porcentaje de pruebas de drogas positivas es de un 19% en los conductores fallecidos. En el caso de los no fallecidos, se observa un porcentaje de positivos del 36%, en los conductores hospitalizados, y de un 18-19%, en el resto. Con la información disponible, no es posible analizar el motivo del elevado valor observado en los conductores hospitalizados, aunque debe tenerse en cuenta que los tamaños muestrales disponibles en pruebas de drogas en ámbito urbano son bajos, lo que puede propiciar la aparición de una cierta variación aleatoria.

¹ Se han considerado las siguientes sustancias: anfetaminas, cocaína, cannabis, opiáceos y ketamina. Por otro lado, para un análisis de la presencia de psicofármacos en los conductores fallecidos en accidentes, ver las memorias anuales del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2016 (Cataluña, País Vasco excluidos en fallecidos. Cataluña, País Vasco y municipio de Madrid excluidos en el resto de lesividades)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de drogas
Fallecidos*	178	108	61%	20	19%
Heridos hospitalizados	1.986	33	2%	12	36%
Heridos no hospitalizados	32.728	107	0%	20	19%
Sin asistencia sanitaria	39.168	244	1%	44	18%
Sin clasificar	1.404	5	1%	0	0%
Total	75.464	497	1%	96	19%

* Los datos del municipio de Madrid están incluidos.

Durante el año 2016 el 47% 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 5.801, el 28% del total de infracciones; en 5.199 casos la infracción fue no mantener el intervalo de seguridad, el 25% del total; las infracciones por no respetar la prioridad fueron 3.559, el 17% del total y la invasión parcial del sentido contrario se presentó en 1.691 casos, el 8% del total. Respecto de los accidentes ocurridos en vías urbanas, el porcentaje de conductores infractores en 2016 fue del 42%. Las infracciones por no respetar la prioridad fueron las más frecuentes, 12.952, el 53% del total de infracciones en vías urbanas; no mantener el intervalo de seguridad es la segunda infracción más frecuente con 4.964 casos, un 20% del total, y la infracción de velocidad ocupa la tercera posición con 2.655 infracciones, el 11% del total².

En las vías interurbanas en el año 2016, el 21% de los fallecidos de 12 años y más usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 33 de los 83 fallecidos. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 10% y en las urbanas el 18%.

El 2% 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 el 9% de los fallecidos en motocicleta en 2016 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados motoristas. Respecto de 2015 el número de fallecidos sin casco en vías interurbanas ha disminuido, permaneciendo el resto de cifras de usuarios sin casco estables.

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. En el año 2016 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de automóviles de los últimos años, oscilando la antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años entre los 9 años de los tractores industriales (8,5 años en 2014) y los 12 años de los camiones y furgonetas (11,4 años en 2014). Los turismos tienen una antigüedad media de 11 años (10,2 años en 2014), por encima de los 9 años de las motocicletas (9,4 años en 2014).

² No se incluyen datos de Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid.

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 destinado³.

En 2016, 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.

Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España 2016

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	Total	% caducada
Motocicletas	3.709	286	83	4.078	7%
Turismos	28.783	1.625	278	30.686	5%
Furgonetas	3.064	273	30	3.367	8%
Camiones hasta 3.500 kg	428	48	1	477	10%
Camiones de más de 3.500 kg	2.297	102	35	2.434	4%
Autobús	204	2	1	207	1%

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

³ Esta regulación está contenida en el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

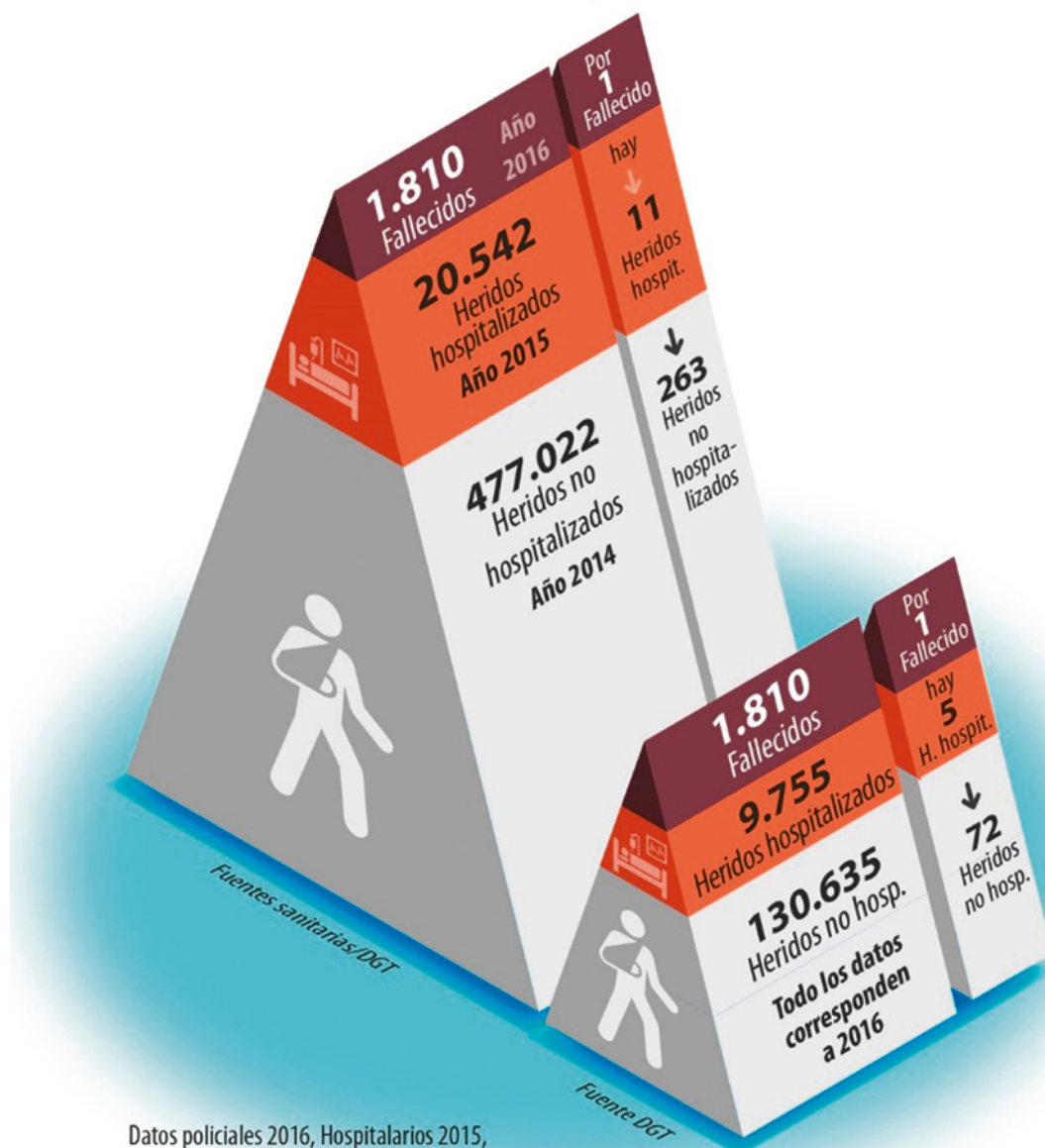
Lesiones relacionadas con el tráfico

21

Para tener una visión más completa de la dimensión del impacto en la salud de los accidentes de tráfico, se incorpora al análisis de los datos suministrados por los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico (DGT), el de los datos procedentes de fuentes sanitarias.

A partir de ambas fuentes se deduce que por cada fallecido en accidente de tráfico había 11 heridos hospitalizados y 263 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 5 heridos hospitalizados y 72 heridos no hospitalizados, se observa por tanto una 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.

Todas las víctimas, registradas



Datos policiales 2016, Hospitalarios 2015,
Encuesta Nacional de Salud 2014

Con los últimos datos disponibles del sistema sanitario, año 2015, se observa que fueron dadas de alta 20.963 personas en los centros hospitalarios españoles por causas relacionadas con los accidentes de tráfico, la tasa de incidencia fue de 45,1 por 100.000 habitantes. El motivo del alta fue el fallecimiento en 421 personas, de estas personas 391 fallecieron dentro del periodo de 30 días tras el accidente y 30 (7,1%) lo hicieron en un periodo de tiempo superior a 30 días. El análisis que se presenta en este apartado considera fallecido a 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.

Cuando se analizan en los fallecidos y los heridos hospitalizados las lesiones más comunes y su localización se encuentran bastantes diferencias.

Para las altas hospitalarias, excluyendo fallecidos, encontramos que las fracturas son las lesiones que se producen con mayor frecuencia tras un accidente de tráfico, el 55,0% de las lesiones son fracturas, seguidas de las lesiones internas, el 17,6%. En las altas hospitalarias cuyo motivo del alta fue fallecimiento, también se observa que las fracturas son la causa de lesión más frecuente, el 53,1%, pero se diferencian en que las lesiones internas muestran también una frecuencia muy elevada, el 28,9%.

Además, 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 pierna y tobillo (8,9%), pecho-tórax (8,5%) y hombro y brazo (6,6%). Las fracturas de cabeza y cuello suponen el 6,7% del total, siendo la localización más frecuente la cara (4,2%). En el grupo de fallecidos la fractura más frecuente fue la lesión cerebral tipo I, el 8,6%, las fracturas de cabeza y cuello supusieron en total en este grupo el 16,5% de todas las lesiones, seguida de la fractura de pecho y tórax (9,8%).

Matriz de Barell*, CIE-9-MC, distribución de las lesiones por accidente de tráfico. España, 2015 (20.542 altas y 51.199 lesiones)

		Fracturas	Dislocación	Esguince y torcedura	Interno	Herida	Amputaciones	Vasos sanguíneos	Contusión superficial	Aplastamiento	Quemaduras	Neruos	NE	Total
Cabeza y cuello	Lesión cerebral	843	0	0	1.900	0	0	0	0	0	0	0	0	2.743
	Tipo 1	297	0	0	1.599	0	0	0	0	0	0	0	0	1.896
	Tipo 2	157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	157
	Tipo 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cabeza y cuello	Cabeza	0	0	0	0	494	0	0	0	0	1	17	177	689
	Cara	2.147	6	0	0	1.149	0	0	0	0	4	0	0	3.306
	Ojo	0	0	0	0	166	0	0	166	0	0	6	0	338
	Quello	8	0	0	0	35	0	0	0	0	1	5	0	49
	Otros cabeza, cara y cuello	0	0	0	0	0	0	25	552	0	10	2	119	708
	Cabeza, cara y cuello NE	66	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	98
	Cervical	73	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	78
	Torácico/dorsal	42	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	43
	Lumbar VCI	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
	Sacro coccígeo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Médula espinal y espalda	Médula/espalda NE	840	97	313	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.250
	Cervical	940	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	957
	Torácico/dorsal	1.246	3	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.265
	Lumbar VCI	375	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395
	Sacro coccígeo	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
	Médula/espalda NE	4.373	17	4	3.339	16	0	40	337	1	4	0	0	8.131
	Pecho (tórax)	0	0	0	2.039	58	0	51	227	0	3	3	0	2.381
	Abdomen	1.985	30	14	84	58	0	22	31	2	1	0	0	2.227
	Pelvis y urogenital	0	0	0	0	16	0	0	92	3	3	0	544	658
	Tronco	0	0	0	0	11	0	0	156	2	4	0	0	173
Torso	Espalda y nalgas	3.387	388	61	0	95	7	0	230	2	6	0	46	4.222
	Hombro y brazo	2.312	68	30	0	250	4	0	88	1	11	0	0	2.764
	Antebrazo y codo	1.170	153	82	0	376	41	0	141	10	18	0	18	2.009
	Carpo, manos y dedos	4	0	0	0	55	1	33	129	1	9	126	35	393
	Otros NE	905	89	15	0	0	0	0	93	0	0	0	0	1.102
	Cadera	948	0	0	0	0	5	0	92	3	7	0	0	1.055
	Muslo	288	123	191	0	0	0	0	218	1	6	0	0	827
	Rodilla	4.580	46	183	0	0	10	0	104	10	14	0	0	4.947
	Pierna y tobillo	1.060	90	11	0	160	16	0	63	16	7	0	0	1.423
	Pie y dedos del pie	19	0	111	0	800	3	82	324	5	9	0	121	1.474
Extremidades	Otros NE	17	0	0	0	0	0	8	0	0	0	65	0	90
	Otros / múltiple	19	0	13	12	47	0	3	1.928	3	34	7	542	2.608
	Localización NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	681
	Todo el sistema y efectos tardíos	28.159	1.136	1.055	9.015	3.786	87	264	4.971	60	152	231	1.602	51.199
Indefinible por localización	TOTAL	843	0	0	1.900	0	0	0	0	0	0	0	0	2.743

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

La Unión Europea ha adoptado la utilización del MAIS3+, (Maximum Abbreviated Injury Scale con valor AIS igual o superior a 3), para homogeneizar la definición de los heridos graves en los países UE. España ha adoptado esa definición pudiendo ofrecer las cifras que se elaboran a partir de los datos del fichero nacional de altas hospitalarias.

De las 20.572 altas hospitalarias relacionadas con accidentes de tráfico (excluidos fallecidos en los treinta días posteriores a la ocurrencia del accidente) que tuvieron lugar durante 2015, 6.955 presentaron un valor MAIS igual o superior a 3.

El 34% 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 35% de los hombres presentaron un MAIS 3+. Por edades, han sido los mayores de 84 años los que han presentado lesiones más graves, el 55% mostraron un MAIS 3+, seguidos de las personas de 75 a 84 años con un 44% y de 65 a 74 con el 39%. La menor proporción de heridos graves se observa en el grupo de edad de menores de un año con el 10%, seguido del grupo de 1 a 14 con el 25% y el de 25 a 34 años con el 30%.

Evolución

27

El número de accidentes de tráfico con víctimas ha aumentado un 5% en el año 2016, en relación al año anterior. Respecto a las víctimas de mayor gravedad, ha habido 121 fallecidos más que en 2015, lo que supone un aumento del 7%; 260 heridos hospitalizados más, es decir, un aumento del 3%; y 5.675 heridos no hospitalizados más, un aumento del 5%.

En vías interurbanas, ha habido un 6% más de accidentes, un 3% más de fallecidos, un 6% más de heridos hospitalizados y un 7% más de heridos no hospitalizados. Por su parte, en las vías urbanas el número de accidentes se ha incrementado en un 4%, el de fallecidos en un 18% y el de heridos no hospitalizados en un 3%, mientras que los heridos hospitalizados han disminuido en un 1%.

Analizando con más detalle la distribución del número de fallecidos, hay ciertos aspectos destacables. En primer lugar, una evolución diferente en autopistas y autovías —aumento del 18% en el conjunto de estos dos tipos de vías— y en carreteras convencionales —disminución del 1%—.

En cuanto al tipo de accidente, se observan aumentos importantes en las colisiones frontales —33% más de víctimas mortales—, colisiones laterales y frontolaterales —33% más—, atropellos —26% más— y salidas de la vía —15% más—. Por su parte, hay disminución en las colisiones traseras y múltiples —14% menos— y en los accidentes clasificados en la categoría de otros tipos —55% menos, 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 peatones, con un 6% más; en ciclistas, con 9 fallecidos más; en motociclistas, con un 4% más; en ocupantes de turismos, con un 9% más; y en ocupantes de autobuses, con 19 fallecidos más. Por el contrario, hay reducciones en los ocupantes de vehículos de mercancías fallecidos, un 6% menos, y en los de ciclomotor, con 2 fallecidos menos.

En cuanto a la edad de los fallecidos, se observan aumentos en todos los grupos de edad excepto en los de 25 a 34 años y de 65 a 84 años.

Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en 2016. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2016

	2016				Variación ¹ 2016/2015			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	102.362	1.810	9.755	130.635	5%	7%	3%	5%
Localización								
Interurbana	36.721	1.291	5.050	51.379	6%	3%	6%	7%
Autopista	3.592	85	290	5.500	50%	10	30%	49%
Autovía	8.641	242	830	13.241	2%	20%	12%	3%
Carretera convencional	24.488	964	3.930	32.638	3%	-1%	4%	4%
Urbana	65.641	519	4.705	79.256	4%	18%	-1%	3%
Travesía	1.465	47	149	1.805	4%	6	-11%	3%
Calles	63.438	467	4.521	76.462	3%	19%	-1%	2%
Autopista/autovía urbana	738	5	35	989	6%	3%	6%	7%
Días de la semana								
Laborables	77.339	1.234	6.616	96.854	4%	11%	1%	3%
Fin de semana	25.023	576	3.139	33.781	7%	-1%	7%	8%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.120	277	965	4.897	13%	33%	39%	18%
Colisión lateral y frontolateral	30.061	253	2.241	39.153	9%	33%	18%	7%
Colisión trasera y múltiple	24.106	145	1.028	38.078	1%	-14%	2%	0%
Salida de la vía	16.292	601	2.187	19.257	6%	15%	11%	6%
Vuelco	2.811	22	260	2.858	15%	6	59%	11%
Atropello a peatón ²	14.009	386	1.957	13.450	7%	26%	7%	7%
Otro tipo	11.963	126	1.117	12.942	-5%	-55%	-42%	0%
Medio de desplazamiento³								
Bicicleta	7.673	67	736	6.635	7%	9	13%	6%
Ciclomotor	7.950	54	625	7.760	-3%	-2	-7%	0%
Motocicleta	25.944	343	2.681	24.364	7%	4%	3%	7%
Turismo	78.976	754	2.988	69.037	5%	9%	6%	5%
Vehículo de mercancías	15.759	143	479	6.956	3%	-6%	-13%	-3%
Autobús	2.214	21	83	2.137	6%	19	34	8%
Usuario^{3,4}								
Conductor	80.291	1.101	6.158	82.458	5%	5%	3%	5%
Pasajero	25.690	320	1.608	35.416	3%	17%	4%	3%
Peatón ²	14.147	389	1.989	12.761	4%	6%	-1%	5%

	2016				Variación ¹ 2016/2015			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Edad ^{3,4}								
0-14	6.169	28	385	6.925	11%	3	8%	12%
15-24	20.026	198	1.415	23.010	6%	16%	8%	5%
25-34	26.784	223	1.622	28.526	3%	-6%	-2%	3%
35-44	26.049	289	1.798	26.790	4%	7%	3%	4%
45-54	19.923	311	1.692	19.651	6%	19%	7%	6%
55-64	11.918	230	1.161	11.466	4%	10%	3%	5%
65-74	6.739	198	785	6.413	4%	-2%	0%	5%
75-84	4.161	210	609	3.692	3%	-8%	1%	3%
85 y más	1.170	105	172	933	1%	31	-16%	3%
Sexo ^{3,4}								
Hombre	70.597	1.395	6.829	75.930	4%	8%	3%	4%
Mujer	46.174	410	2.904	54.208	5%	4%	3%	5%

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

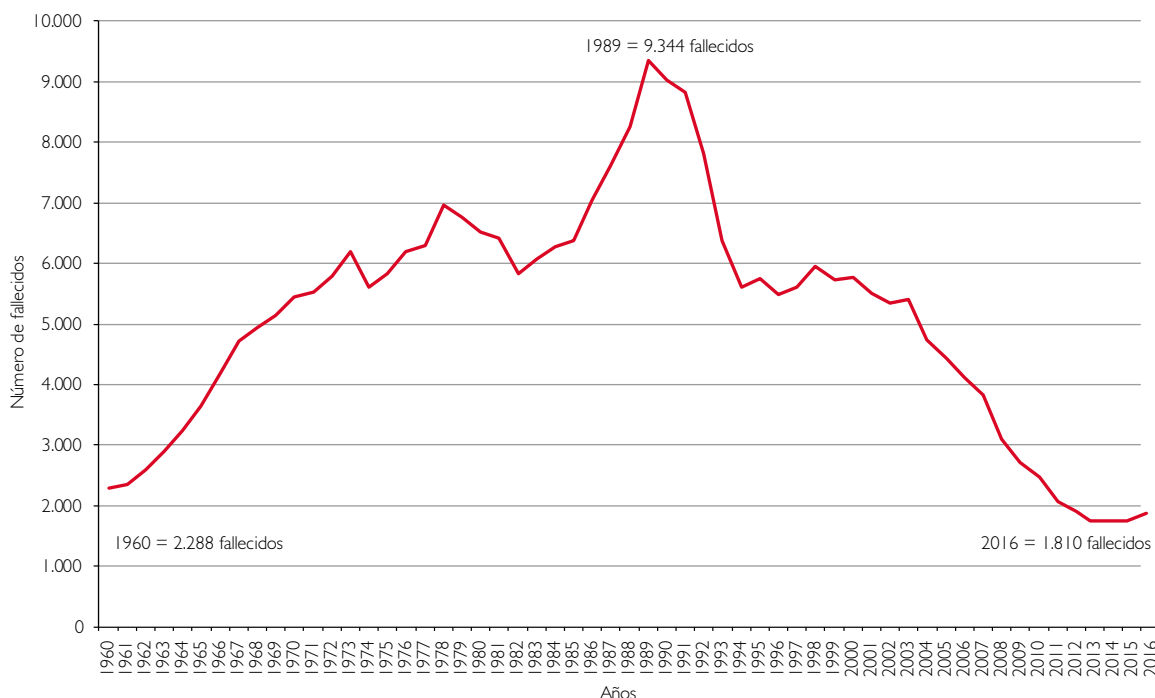
² Los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma.

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.

⁴ Se computan los accidentes en los que hubo al menos 1 víctima en el grupo referido.

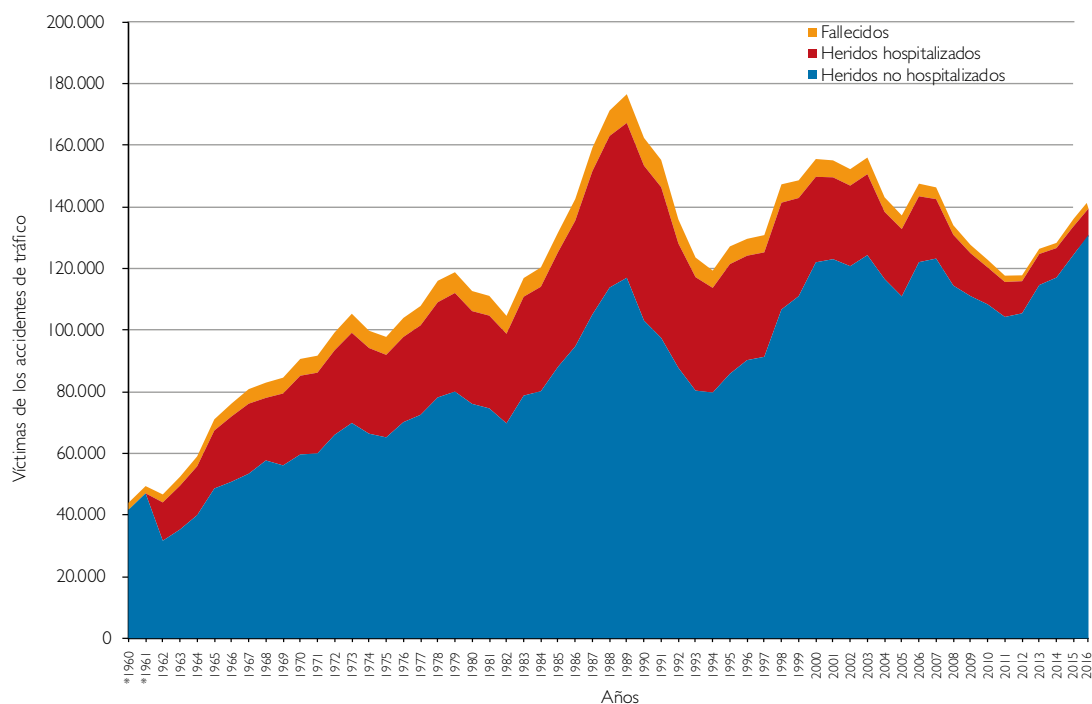
La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos 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, 2016, el número de fallecidos ha sido 1.810, lo que ha supuesto un aumento del 7% respecto del año 2015.

Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2016



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 elaborados por los cuerpos policiales, ha variado desde 1962 a 2016. En 1962 las proporciones eran 5% fallecidos, 27% heridos hospitalizados y 68% heridos no hospitalizados, y prácticamente se mantuvieron hasta 1998, año en el que esas proporciones fueron: 4% fallecidos, 24% heridos hospitalizados y 72% heridos no hospitalizados. En 2003 las proporciones cambiaron, reduciéndose la de fallecidos al 3% y la de heridos hospitalizados al 17%. Volvieron a cambiar a partir de 2008, descendiendo la proporción de fallecidos al 2% y la de heridos hospitalizados al 12%. Desde 2014 a 2016 las proporciones de fallecidos y heridos hospitalizados han sido del 1% y el 7% respectivamente.

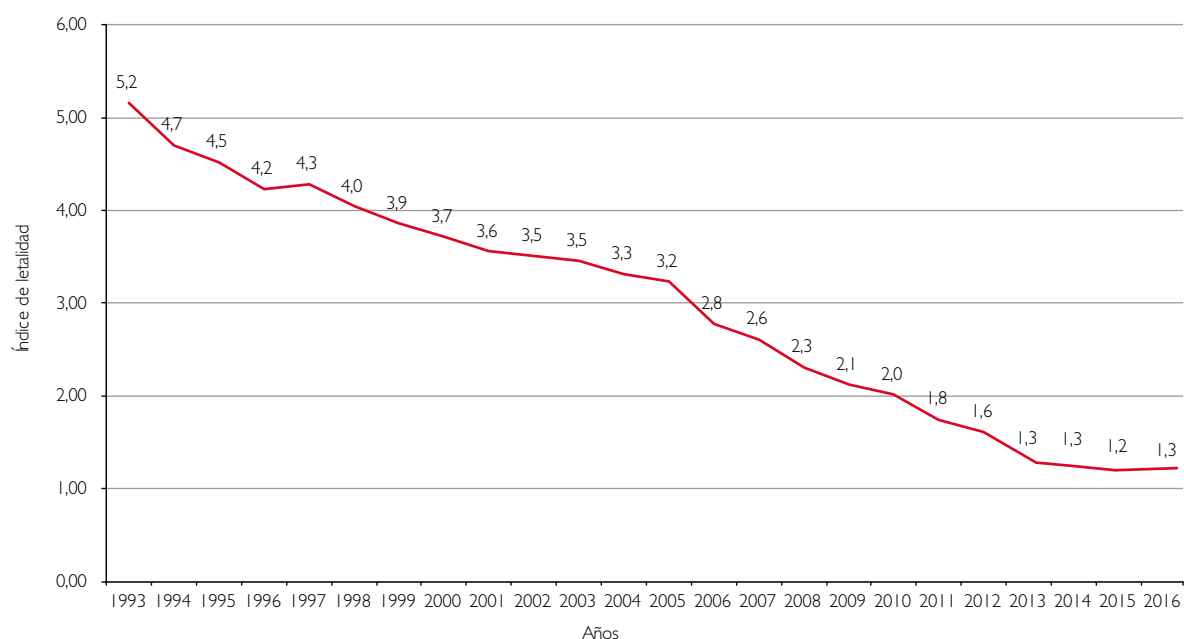
Evolución de las víctimas en accidente de tráfico. España, 1960-2016



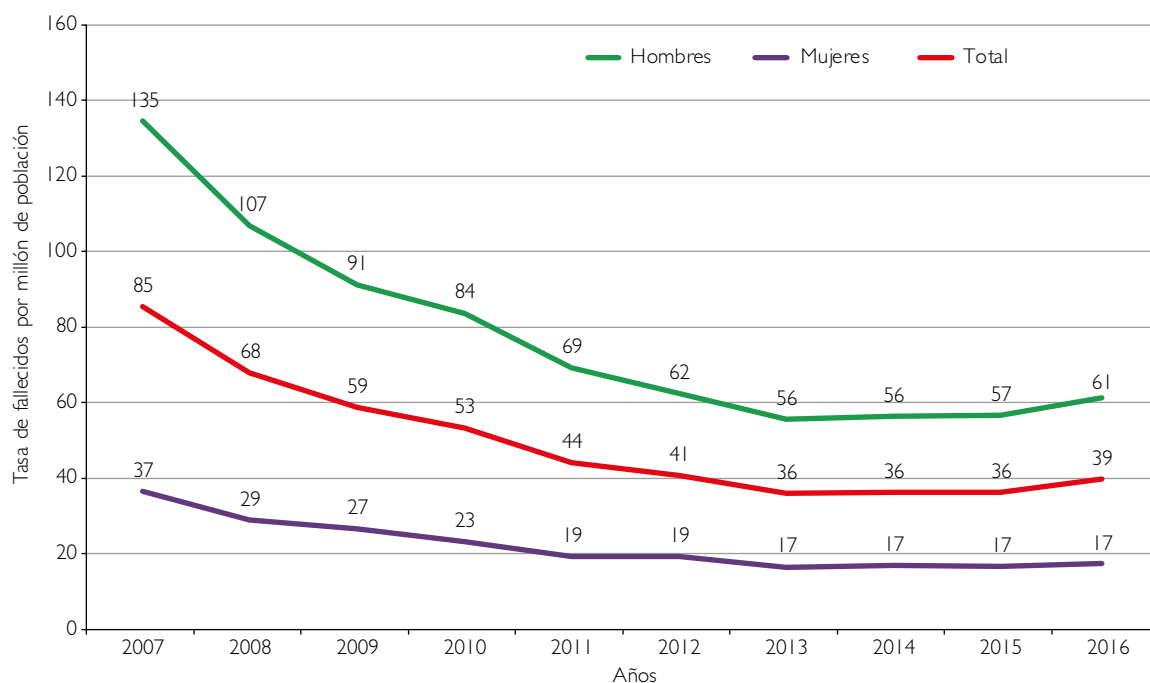
*1960 y 1961 sin separación entre heridos hospitalizados y no hospitalizados.

La letalidad, definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas, ha disminuido desde 1993, no solo debido a la disminución de los fallecidos, sino también al aumento de los registros de heridos no hospitalizados, que en 2016 suponen el 92% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 eran el 65%.

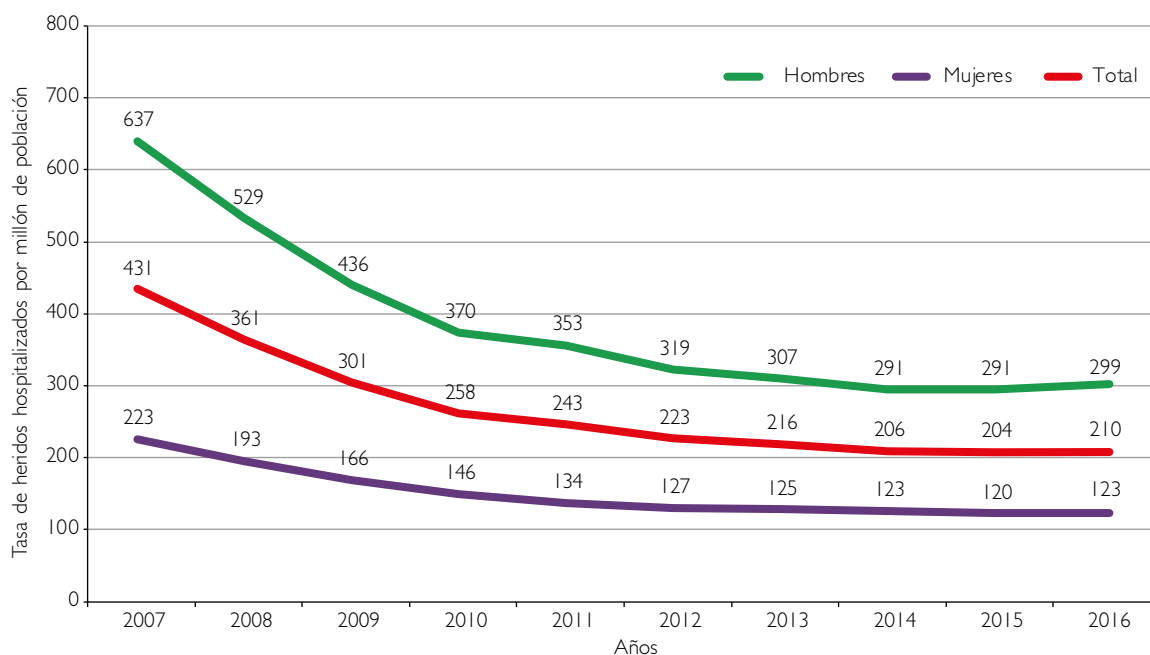
Evolución de la letalidad (n.º de fallecidos/n.º de víctimas × 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2016



Evolución de la tasa de fallecidos por sexo, tasas por millón de población, 2007-2016

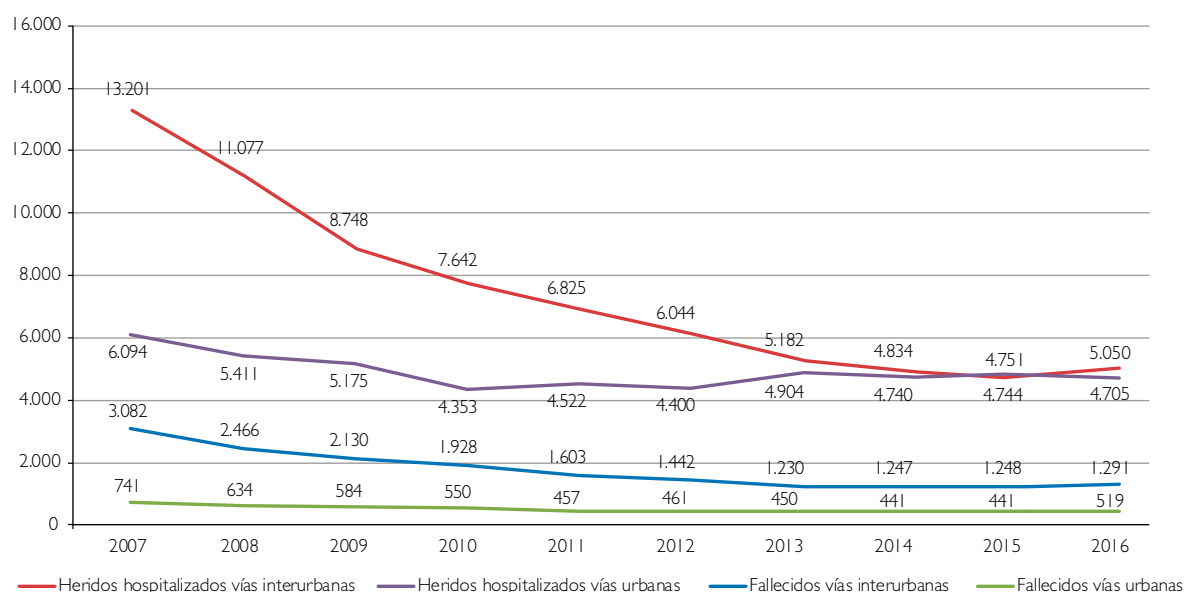


Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por sexo, tasas por millón de población, 2007-2016



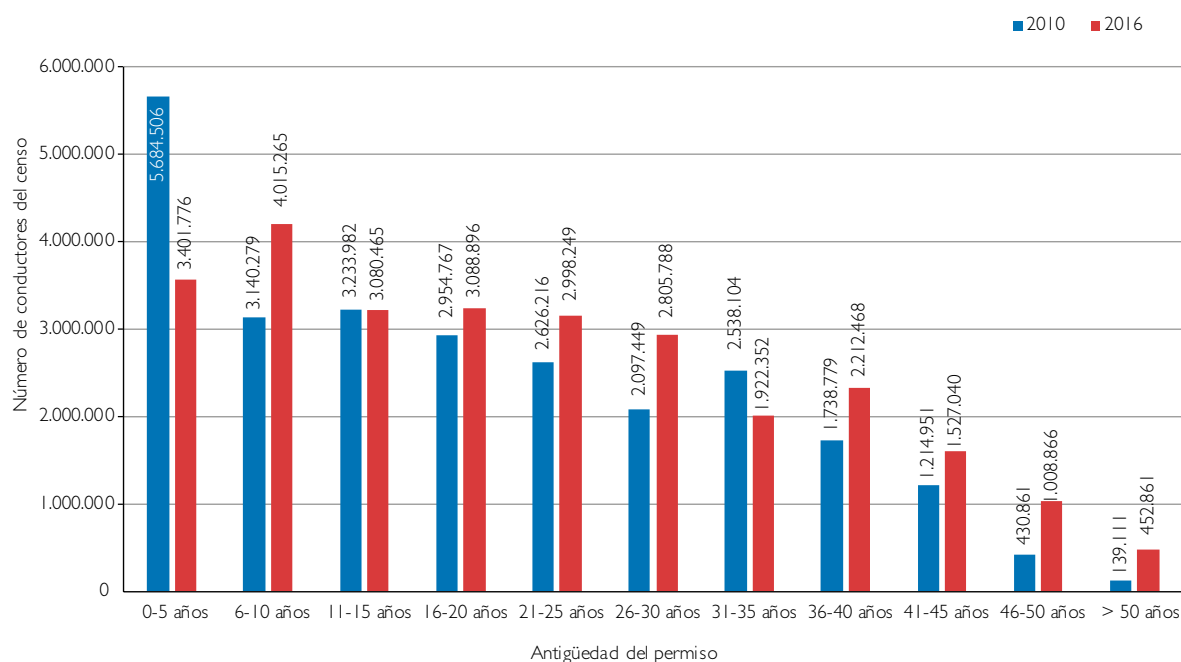
Hasta el año 2015 se venían observando reducciones del número de fallecidos y heridos hospitalizados tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, si bien la magnitud de la reducción había sido menor en años más recientes. En el año 2016, el número de fallecidos, tanto en vías urbanas como interurbanas, ha aumentado, al igual que los heridos hospitalizados en vías interurbanas. Entre 2007 y 2016, el número de fallecidos ha descendido un 58% en vías interurbanas y un 30% en vías urbanas. En el caso de los heridos hospitalizados, las reducciones en vías interurbanas y urbanas han sido un 62% y un 23%, respectivamente.

Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España, 2007-2016



El censo de conductores de 2016 fue 26.514.026 conductores, cifra que supone un aumento porcentual del 1% con respecto a 2015. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 673. 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.

Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2010-2016



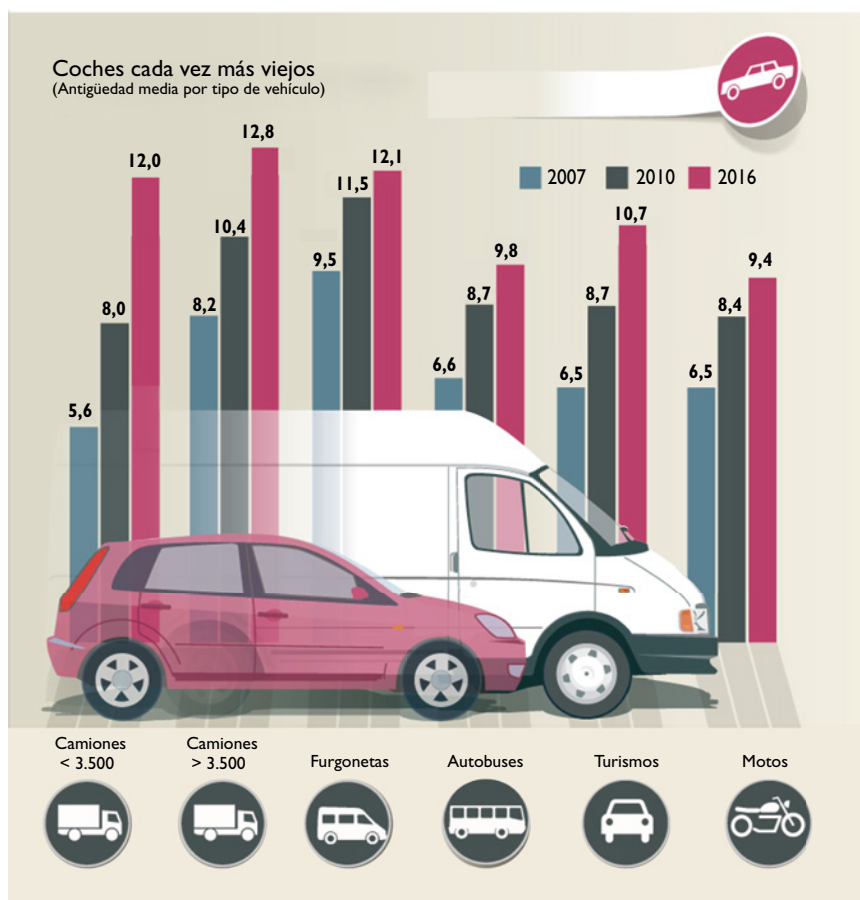
El parque de automóviles ha crecido en más de un millón de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2016 se observa un crecimiento en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. La mayor subida en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 521.281 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 2%. En términos absolutos sigue en orden la categoría de motocicletas, con 132.011 unidades más, lo que equivale a un 4% de subida interanual. Con saldo negativo destaca 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 10%.

Parque	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Diferencia 2016/2015	Variación interanual 2007-2016
Camiones y furgonetas	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	4.879.480	1%	-1%
Autobuses	61.039	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	60.252	61.838	3%	0%
Turismos	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	22.876.830	2%	1%
Motocicletas	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	3.211.474	4%	4%
Ciclomotores	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	1.987.470	-2%	-2%
Tractores industriales	212.697	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	195.657	207.889	6%	0%
Otros vehículos ¹	427.756	436.631	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	420.734	425.411	1%	0%
Total	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	33.650.392	2%	0%

¹ La categoría de otros vehículos incluye los vehículos especiales como son las barredoras, quitanieves, grúas, 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 9 años de los tractores industriales y los 12 años de los camiones y furgonetas. Los turismos tienen una antigüedad media de 11 años, por encima de los 9 años de las motocicletas.

Antigüedad media del parque automóvil con menos de 25 años, sin ciclomotores, según tipo de vehículo. España, 2007, 2010, 2016



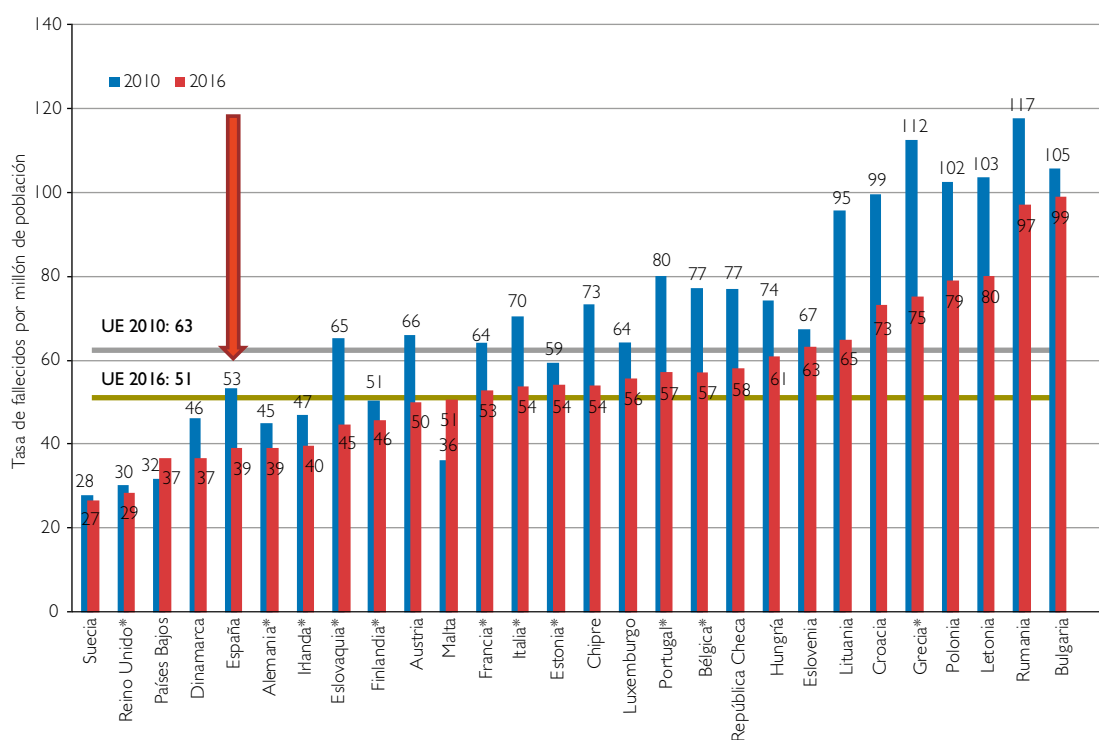
Contexto internacional

37

En 2015, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 25.600 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 7 % de ellos. En ese mismo año, la población española representaba un 9% de la población europea.

De los 28 países que formaban la Unión Europea en 2016, en 26 se ha reducido la tasa de fallecidos por millón de población respecto de 2010 y en 2 ha aumentado, Países Bajos —de 32 a 37— y Malta —de 36 a 51—. En el caso de España, la tasa para el año 2010 fue de 53 fallecidos por millón (2.478 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 63. En el año 2016 la tasa ha sido de 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea para este mismo año (51 fallecidos por millón). España ocupa el 5º lugar en el *ranking* de países con cifras más bajas de siniestralidad.

Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2016



* Datos provisionales.

Fuentes 2010: Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat. Fuente 2016: European Transport Safety Council. I I PIN Report.

Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial. 2011-2020

39

Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial. 2011-2020

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2015	Cifra 2016	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	9.495	9.755	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil ²	12	5	5	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	353	361	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	200	206	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	306	386	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,2	1,4	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	61	80	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves de usuarios de motocicleta	3.473	2.928	3.024	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	285	270	364
11. 30% menos de fallecidos <i>in itinere</i>	170	101	120	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%	1,7%	No disponible	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv. 90) 16,4% (conv. 100)	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv. 90) 8,2% (conv. 100)

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.



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid