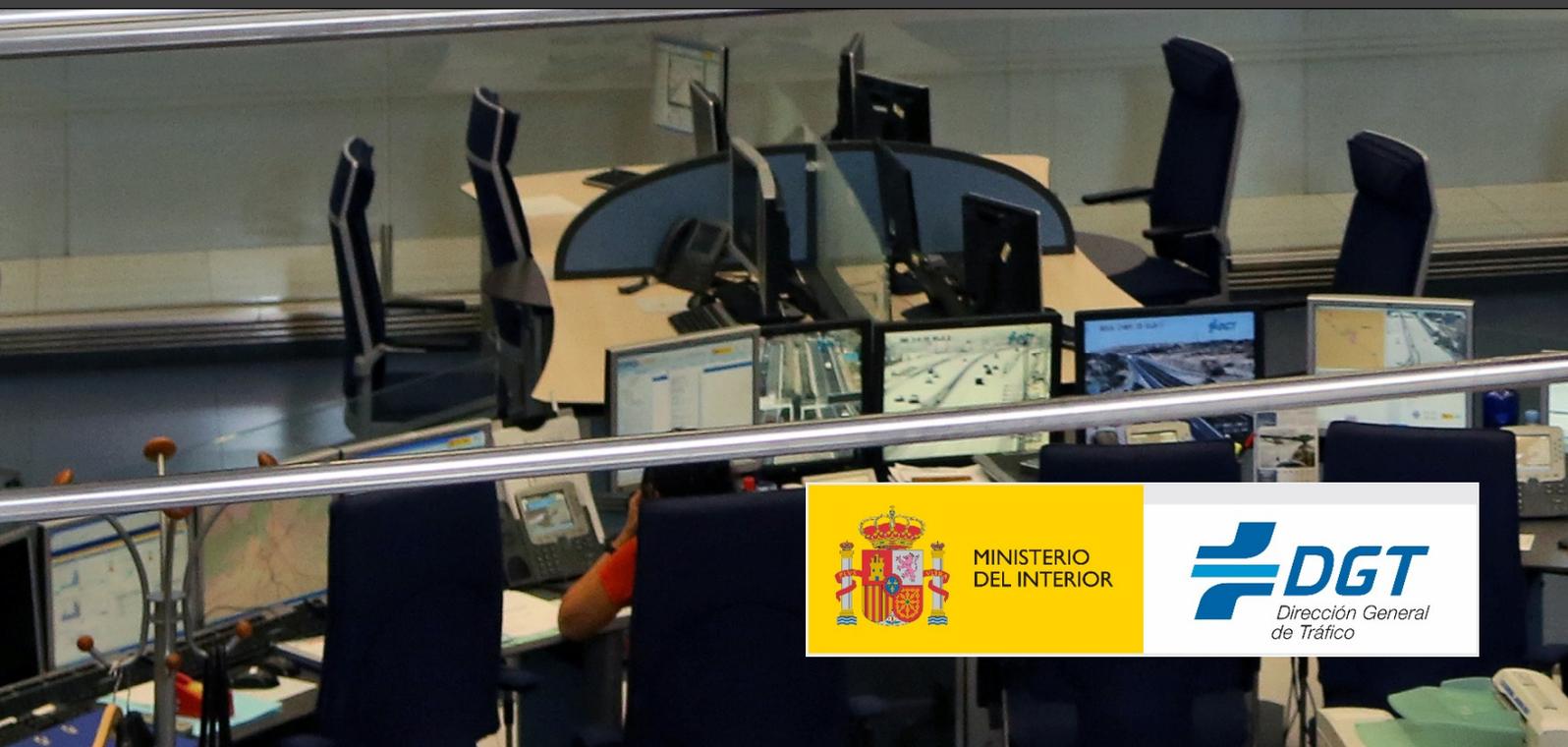




Las principales cifras
de la
Siniestralidad Vial
Edición ampliada España 2017



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

Edita: Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel nº 44
28071 MADRID

REALIZA: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

NIPO: 128-18-024-9
ISSN: 2695-7485

Fotografía: Dirección General de Tráfico
Imprime: ESTUGRAF IMPRESORES, S.L.

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

- 7** Presentación
- 9** Resumen ejecutivo
- 15** I. LAS CIFRAS DEL 2017
- 15** 1. Los accidentes de tráfico con víctimas en 2017
- 19** 2. La evolución
- Evolución desde 1960 a 2017
 - Evolución de los principales indicadores 2008-2017
 - Datos generales
 - Parque de automóviles
 - Antigüedad del parque automóvil
 - Censo de conductores
 - Red viaria
- 31** 3. El lugar del accidente con víctimas
- Las vías interurbanas
 - Las vías urbanas
 - Las comunidades autónomas y las provincias
- 57** 4. El componente temporal de los accidentes con víctimas
- Los meses
 - Los días de la semana
 - Las horas del día
 - La luminosidad
- 67** 5. El tipo de accidente con víctimas
- 71** 6. Las víctimas
- El sexo y la edad
 - Los niños
 - Los jóvenes
 - Las personas mayores
 - Los conductores
 - Los peatones

- 117** 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
- Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado
- 145** 8. Otros factores concurrentes
- Distribución general de factores concurrentes
 - La distracción
 - La velocidad
 - El alcohol y las drogas
 - Consumo de sustancias en la población española:
 - Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores.
 - Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico
 - Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC):
 - El cinturón de seguridad y el casco
 - Las motocicletas
 - Los ciclomotores
 - Los turismos y las furgonetas
 - Otros comportamientos de riesgo
 - La antigüedad del vehículo
 - La inspección técnica del vehículo
- 171** 9. El contexto europeo
- Situación de España
 - La evolución
- 175** II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD
- 175** EL COSTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS
- 179** ANEXOS
- 179** Anexo I. Cobertura de la información en vías urbanas
- 185** Anexo II. Progreso de los indicadores de la estrategia de seguridad vial 2011-2020

186	Anexo III. Notas metodológicas
	Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe
	Definición de los principales indicadores
	Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

189	Índice de tablas
------------	------------------

198	Índice de figuras
------------	-------------------



Las “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial” comenzaron a publicarse en el año 2004, con el objetivo de consolidarse como la publicación de referencia en España para analizar la evolución del número y características de los accidentes de tráfico, así como evaluar el impacto de las principales políticas de seguridad vial. Confiamos en que el hecho de haber llegado hasta su 15ª edición signifique que dicho objetivo ha sido alcanzado, siquiera parcialmente.

La elaboración del informe de 2017 ha estado marcada por el proceso de reflexión interna que la Dirección General de Tráfico ha realizado durante los últimos meses, con el fin de identificar aquellas áreas donde deben centrarse los esfuerzos a corto y medio plazo. Aunque España sigue teniendo una tasa de mortalidad baja en comparación con muchos países de la Unión Europea, 2017 es el cuarto año consecutivo de aumento del número de fallecidos por accidente de tráfico. Si queremos seguir reduciendo el número de víctimas, las intervenciones políticas deben estar claramente formuladas, dirigirse a ámbitos muy bien definidos y basarse en la experiencia acumulada aquí y en los países de nuestro entorno.

La cifra de víctimas mortales, que en 2017 ha sido de 1.830 fallecidos, nos sitúa con una tasa de mortalidad de 39 fallecidos por millón de habitantes, la octava más baja de la Unión Europea. En 2010, nos pusimos el objetivo estratégico de estar por debajo de 37 fallecidos por millón de habitantes; este objetivo fue alcanzado en 2013, cuando se alcanzó una tasa de 36, pero la evolución vivida desde entonces nos ha alejado de él y nos exige intervenir con decisión.

En nuestra opinión, los siguientes ámbitos y colectivos destacan de manera especial y deben tener la consideración de estratégicos:

- Carreteras convencionales: con 1.013 fallecidos, representan el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, el 77% si nos restringimos al ámbito interurbano. En 2017, el número de víctimas mortales en estas vías aumentó en 5% respecto al año anterior; un dato que contrasta con la disminución del 8% observada en autovías.
- Los usuarios vulnerables: representan el 46% de los fallecidos (peatones: 351 fallecidos; bicicletas: 78 fallecidos; ciclomotores: 49 fallecidos; motocicletas: 359 fallecidos). Dentro de este colectivo destaca la evolución reciente de la mortalidad en motocicletas: entre 2014 y 2017, los fallecidos han aumentado un 25%, más que en ningún otro medio de desplazamiento. También los ciclistas fallecidos han aumentado entre 2015 (58) y 2017 (78), un aumento concentrado casi exclusivamente en las vías urbanas.

- Las vías urbanas, donde en 2017 hubo 509 fallecidos, el 80% de los cuales eran usuarios vulnerables. En particular, los peatones representaron 248 fallecidos, de los cuales el 71% tenía 65 años o más.
- Furgonetas. El porcentaje de accidentes con al menos una furgoneta implicada ha aumentado de un 8,6% en 2013 a un 10,9% en 2017.

En relación con los comportamientos de riesgo, este informe pone de manifiesto que los problemas de las distracciones, la velocidad excesiva e inadecuada y el consumo de alcohol y drogas siguen teniendo magnitudes preocupantes:

- Las distracciones: aparecen como factor concurrente en un 33% de los accidentes mortales.
- La velocidad excesiva e inadecuada: aparece como factor concurrente en un 29% de los accidentes mortales.
- El consumo de alcohol y drogas: el alcohol aparece como factor en un 26% de los accidentes mortales; si además tenemos en cuenta las drogas de comercio ilegal, uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/u otras drogas.

Esto nos obliga a redoblar nuestros esfuerzos en materia de formación, sensibilización y vigilancia de comportamientos de riesgo.

Este informe se complementa con un capítulo que se publicará en nuestra página web y que estará dedicado a la comparación de la mortalidad causada por los accidentes de tráfico con la de otras causas, así como al análisis de los principales indicadores hospitalarios disponibles.

Como en años anteriores, se ha contado con la colaboración estrecha de: Comunidades Autónomas con competencias en materia de vigilancia del tráfico; el Ministerio de Fomento, para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad; el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia. 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 las Policías Locales y Autonómicas y a los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Pere Navarro Olivella
Director General de Tráfico

Resumen ejecutivo

Durante el año 2017, las diferentes policías notificaron 102.233 **accidentes con víctimas**. Estos accidentes ocasionaron 1.830 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 9.546 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 129.616 resultaron heridas no hospitalizadas, según fuentes policiales. El número de accidentes de tráfico con víctimas ha disminuido en 129 con respecto al año anterior. Respecto a las víctimas, ha habido 20 fallecidos más que en 2016, lo que supone un aumento del 1%; 209 heridos hospitalizados menos, es decir, una reducción del 2%; y 1.019 heridos no hospitalizados menos, una reducción del 1%.

El parque de automóviles ha crecido en más de un millón de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2017 se observa un incremento de 780.423 unidades en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. El mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 623.571 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 3%. En términos absolutos sigue en orden la categoría de motocicletas, con 115.574 unidades más, lo que equivale a un 4% de subida. Con saldo negativo destaca la categoría de ciclomotores, con un descenso del 1%. El parque de automóviles está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 23 millones de unidades, lo que supone un 68% del parque de automóviles; siguen los camiones y furgonetas, con un 14% del parque total, y las motocicletas, con un 10%. La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 13 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tienen una antigüedad media de 9,8 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,8 años, por encima de los 9,5 años de las motocicletas.

El censo de conductores en el año 2017 se situó en 26.649.453, aumentando con respecto al año anterior un 1%, y siendo la tasa de conductores por 1.000 habitantes con edad habilitada para conducir de 674. Se sigue observando un envejecimiento paulatino de la población con permiso de conducir, que avanza en paralelo al envejecimiento de la población. 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 2010 y 2017, pasando de un 22% en el 2010 a un 12% del total.

Respecto a los fallecidos, destacar que el 77% eran hombres, el 54% tenían 45 años de edad o más, el 44% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 72% tuvo un accidente en vía interurbana y en concreto, un 55% de los fallecidos se produjo en vías convencionales. El 64% de los fallecidos eran conductores y el 19% peatones. El 68% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedió en días laborables, y un 63% 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 salida de la vía. En el verano de 2017, julio y agosto, fallecieron 334 personas, lo que supone una media diaria de 5,4 fallecidos, mientras que en el resto de los meses del año el promedio ha sido de 4,9. En las vías interurbanas la media diaria de fallecidos ha sido de 3,6 y en las vías urbanas de 1,4.

En el año 2017 han fallecido 20 personas más que en el año anterior, lo que supone un incremento del 1% en relación al año 2016. Es importante señalar que las variaciones no han sido homogéneas: han aumentado los conductores fallecidos un 6%, y han disminuido un 4% los pasajeros y un 10% los peatones. Así mismo se observan aumentos en la mayoría de los usuarios: los fallecidos en turismos aumentaron un 6%; los usuarios de motocicletas un 5% y en bicicleta hubo 11 fallecidos más que en el año anterior. No obstante, en 2017 han fallecido 18 personas menos en autobús que en 2016. Por edades, el mayor aumento se ha observado en el grupo de edad de 25 a 34 años, un 31%; en el grupo de edad de 0 a 14 años ha habido 7 fallecidos más; el grupo de edad de 15 a 24 aumentó un 1% y el de 55 a 64 años ha aumentado un 7%. Los mayores descensos en los fallecidos se observaron en el grupo de edad de 85 y más años (15%); en el grupo de edad de 75 a 84 años (12%); en el grupo de edad de 45 a 54 años (6%); en el grupo de edad de 65 a 74 años (3%). El grupo de edad de 35 a 44 años no ha presentado variación.

Según el lugar del accidente, en el año 2017 ha habido un descenso respecto de 2016 en el número de víctimas mortales en 5 comunidades autónomas –Canarias, Castilla y León, Galicia, Comunidad Valenciana y País Vasco–. En Extremadura no se ha producido ningún cambio, mientras que en el resto de comunidades el número de víctimas mortales ha aumentado, destacando la región de Murcia, 27 fallecidos más, Castilla-La Mancha, 11 fallecidos más, Illes Balears, 8 fallecidos más y Aragón, 7 fallecidos más. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 4 víctimas mortales, 1 más que en 2016.

Durante 2017 la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose el 63% de los accidentes en este tipo de vías. Sin embargo, es en las vías interurbanas donde es mayor el número de fallecidos, el 72%. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en parecida proporción en vías interurbanas y vías urbanas. Respecto de 2016, en el año 2017 en vías interurbanas hubo 30 fallecidos más, un aumento del 2%, y en vías urbanas hubo 10 fallecidos menos, un descenso del 2%. En el caso de los heridos hospitalizados, en vías interurbanas hubo un descenso del 6% y en las urbanas un aumento del 2%.

En el año 2017, el 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las vías interurbanas, alcanzando la cifra de 37.493 accidentes. En ellos se produjeron el 72% de las víctimas mortales, 1.321 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.766 heridos. El índice de letalidad en 2017 en las vías interurbanas fue de 2,3, un valor superior a la letalidad para el conjunto de las vías, que fue de 1,3.

Respecto de 2016, en el año 2017 fallecieron 30 personas más por accidente de tráfico en las vías interurbanas, un 1% más. En estas mismas vías, los heridos hospitalizados disminuyeron un 6% y los heridos no hospitalizados aumentaron un 2%. De los 37.493 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 3.932 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 85 personas y resultaron he-

ridas 6.321, con un índice de letalidad para estas vías de 1,3. En autovía se registraron 8.608 accidentes, en los que se registraron 223 fallecidos y resultaron heridas 13.952 personas, siendo el índice de letalidad para estas vías 1,6. En el resto de vías interurbanas, en las que hubo 24.953 accidentes, se registraron 1.013 fallecidos y resultaron heridas 36.833 siendo su índice de letalidad 2,7, el mayor de los tres tipos de vía considerados.

En el año 2017, las vías urbanas registraron un total de 64.740 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 509 personas (el 28% del total), 4.780 resultaron heridas con hospitalización y 77.276 heridas no hospitalizadas. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas ha descendido un 1%, y el de fallecidos y el de heridos no hospitalizados ha descendido un 2%. Sin embargo, el número de heridos hospitalizados ha subido un 2%. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2017 fue 0,6, igual al del año anterior:

En el año 2017, el 30% 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 62 municipios que hay con más de 100.000 habitantes, este porcentaje asciende al 67%.

En los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 11% de los fallecidos y el 25% de los heridos hospitalizados en vías urbanas. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes donde se ha registrado el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados: el 27% y el 28% del total, respectivamente.

Respecto a la comparación internacional, en el año 2017, con cifras provisionales de la UE, España ocupó la octava posición en el ranking de tasas de víctimas mortales con un valor de 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 51 fallecidos por millón de habitantes y dos puntos por encima de la tasa objetivo en relación a los fallecidos de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

En cuanto a los heridos hospitalizados informados por las policías, hay que resaltar que el 70% eran hombres, el 54% tenían menos de 45 años, el 30% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 35% como usuarios de motocicleta o ciclomotor y el 20% como peatón. El 50% tuvo un accidente en vía interurbana y, en concreto, un 39% lo tuvo en vías convencionales. Un 50% de los heridos hospitalizados se ocasionaron en vías urbanas. El 69% de los accidentes con heridos hospitalizados sucedieron en días laborables.

En el año 2017, el número total de heridos hospitalizados ha disminuido un 2%. En relación a los grupos de edad, todos disminuyeron, excepto el grupo de 25 a 34 años que aumentó un 2%, el de 45 a 54 que aumentó un 1% y el de 85 y más que aumentó un 5%. En el resto de los grupos de edad se produjeron disminuciones, siendo las más elevadas las del grupo de 75 a 85 años (15%) y las del de 0 a 14 años (10%). Los demás grupos experimentaron descensos entre el 1% y el 5%.

Los heridos no hospitalizados disminuyeron un 1% respecto al año anterior y el 60% se ocasionaron en accidentes ocurridos en el ámbito urbano, donde disminuyeron un 2% respecto de 2016. Por el contrario, en las vías interurbanas, aumentaron un 2%.

En el año 2017 fallecieron 35 niños de 0 a 14 años por accidente de tráfico, hubo 7 fallecidos más que el año 2016. En vías interurbanas fallecieron 22 niños y 13 en vías urbanas. De los 35 fallecidos, 21 eran pasajeros, 9 peatones y 5 conductores. En las vías interurbanas, 19 niños fallecieron como pasajeros, 2 como conductores y 1 niño como peatón. El resto de niños peatones (8 niños), así como 3 niños conductores de bicicleta y 2 niños pasajeros, fallecieron en vías urbanas.

En este año se hospitalizaron a 346 niños por accidente de tráfico, cifra superior a la observada el año anterior con 385 niños hospitalizados. Del total de niños hospitalizados el 61% tuvo el accidente en vía urbana y el 54% era un peatón.

En relación al uso de sistemas de retención infantil, en niños menores de 12 años que viajaban en turismos y furgonetas, 5 de los 18 niños fallecidos no los utilizaban, ni tampoco los usaban 4 de los 87 heridos hospitalizados, ni 26 de los 3.330 heridos no hospitalizados.

En el 2017 han fallecido menos personas mayores de 64 años que el año anterior; concretamente 48 fallecidos menos. Los mayores se vieron implicados en 11.643 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 465 de ellos, 1.469 resultaron heridos hospitalizados y 11.226 heridos no hospitalizados. Las personas mayores han supuesto el 25% de los fallecidos, el 15% de los heridos hospitalizados y el 9% del total de heridos no hospitalizados. Este colectivo supone el 19% de la población española y el 15% del censo de conductores. El 44% de los fallecidos eran peatones, el 41% conductores y el 15% pasajeros.

Los peatones se vieron implicados en 13.727 accidentes en los que fallecieron 351 personas (38 fallecidos menos que el año anterior, el 10%) y resultaron heridos hospitalizados 1.940 (2% menos que el año anterior) y heridos no hospitalizados 12.382 (3% menos que el año anterior). Los peatones son los usuarios más vulnerables, estando implicados en el 13% de accidentes con víctimas y suponiendo el 19% del total de fallecidos. La mayoría de los accidentes con peatones fallecidos se ocasionan en vías urbanas, 71% (248 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 89% son en vías urbanas) y en los heridos no hospitalizados (95% en vías urbanas).

Los hombres han supuesto el 61% de los peatones fallecidos, mientras que las mujeres fueron el 51% de los heridos hospitalizados y el 54% de los no hospitalizados.

12

En el año 2017, fallecieron 103 peatones en vías interurbanas; en estas vías, el 38% tenían menos de 45 años y el 19% eran mayores de 74 años. En vías urbanas fallecieron 248 peatones, el 12% de los cuales eran menores de 45 años y el 52% tenían más de 74 años.

Los usuarios de bicicletas se vieron implicados en 8.065 accidentes en los que fallecieron 78 ciclistas (11 fallecidos más que el año anterior) y resultaron heridos hospitalizados 694 (6% menos que el año anterior) y 7.075 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% y de los heridos hospitalizados, el 51%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos ocurrió en vías interurbanas, 49 fallecieron en este tipo de vías.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas: 73 de los 78 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 87% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2017, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta las cifras más elevadas de víctimas mortales en bicicleta (17 fallecidos), seguidas del grupo de 75 y más (13 fallecidos) y los grupos de 45 a 54 y de 55 a 64 (12 fallecidos cada uno). En el caso de los heridos hospitalizados, es el grupo de edad de 45 a 54 años el que presenta las cifras más elevadas (22%), seguidos del grupo de edad de 35 a 44 años (el 20%).

Respecto del análisis de los factores que inciden en la seguridad se ha realizado un análisis general de los factores concurrentes en una muestra de accidentes mortales informados por las policías. Se observa que: la distracción esta presente en el 33% de los casos, la velocidad en el 29% y el consumo de alcohol en el 26%.

En el año 2017 el total de denuncias de la DGT fue de 4.383.550. 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.

Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas. Hasta el momento se han realizado tres ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013 y 2015.

La evolución del consumo de alcohol en las tres ediciones del estudio es la siguiente: en 2008 el 6,6% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol por encima de 0,05 mg/l de aire, en 2013 el porcentaje fue del 4,2% y en 2015 del 1,7%. Para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en la edición de 2015 donde la tendencia del consumo de drogas es al alza, sin llegar a los niveles de 2008.

Desde hace dos años 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 otras drogas en la ocurrencia de accidentes.

En el año 2017, 120.233 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas y se realizó prueba de alcohol al 36% de ellos. En el caso de los conductores fallecidos el porcentaje de conductores analizados fue del 72%, en los heridos hospitalizados fue del 21%, en los heridos no hospitalizados fue del 33% y en los conductores ilesos fue del 17%. En cuanto a los resultados de las pruebas: el 26% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 15% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 9% en los conductores heridos no hospitalizados y el 7% en los conductores ilesos.

En vías interurbanas, se ha realizado prueba de alcohol al 71% de los conductores implicados en accidentes con víctimas. 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 32% de heridos hospitalizados, un 65% de heridos no hospitalizados y un 86% de ilesos. El porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías interurbanas aumenta con la gravedad de las lesiones del conductor, desde un 65% en los conductores ilesos a un 24% en los conductores fallecidos.

En vías urbanas, se ha realizado prueba de alcohol al 14% de los conductores implicados en accidentes con víctimas. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 64%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 7% de heridos hospitalizados, un 9% 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 urbanas aumenta con la gravedad de las lesiones del conductor; desde un 14% en los conductores ilesos a un 32% en los conductores fallecidos. Se observa que, para todas las lesividades, los porcentajes de positivos son superiores a los de vías interurbanas.

Junto con el resultado de la prueba de alcohol (positivo/negativo), se dispone del valor concreto de la tasa de alcohol en sangre o en aire espirado. En el caso de los conductores fallecidos, el hecho más destacado es que el 74% de los casos de pruebas positivas presentan una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación. Este porcentaje es del 74%, en el caso de las vías interurbanas, y llega hasta el 75% en vías urbanas.

Con relación al consumo de drogas de comercio ilegal, en vías interurbanas se dispone de pruebas en el 72% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 15%. En las vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 73% y en las urbanas del 66%, siendo los porcentajes de positivos del 15% en vías interurbanas y del 16% en vías urbanas.

Analizando de manera conjunta los resultados de las pruebas de alcohol y drogas se concluye que el 33% de los conductores fallecidos tuvieron un resultado positivo a alguna de esas sustancias.

En relación con las infracciones, en el año 2017, al menos el 46% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción. En vía urbana, este porcentaje fue del 43%.

Respecto al uso del cinturón de seguridad y el casco, el 24% de los fallecidos y el 9% de los heridos hospitalizados usuarios de turismo y furgonetas de 12 años y más no utilizaban el cinturón de seguridad en las vías interurbanas y tampoco lo utilizaban 35 fallecidos de los 87 que murieron en vías urbanas y 18% de los heridos hospitalizados en estas vías.

Los usuarios de motocicleta en vías interurbanas no utilizaban el casco en el 1% de los casos de fallecidos y el 2% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas el 8% de los fallecidos no usaban casco (8%), y tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados. En cuanto al casco y ciclomotor, 1 de 26 fallecidos no usaban casco en vías interurbanas y 1 de 23 fallecidos en vías urbanas.

En el año 2017 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. El riesgo de fallecer o resultar herido hospitalizado se incrementa con la antigüedad del vehículo.

En las vías interurbanas, en el año 2017, en el caso de motocicletas, turismos y furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, 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 11,9 en todos los vehículos implicados en accidentes mortales y 13,7 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 9,9 y 12,9 respectivamente. Lo mismo ocurre al analizar los accidentes por antigüedad del vehículo en vías urbanas, la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 11,2, cifra inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales que fue 13,3.

Los costes directos e indirectos asociados con los accidentes de tráfico y el resultado de los mismos asociados a las víctimas de accidentes de tráfico, en el año 2016, se cifran en al menos 6.085 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 11.147 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado en 2017¹ fue 1.166.319 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,5%, aunque es más que razonable asumir casi el 1%, que se obtiene analizando conjuntamente las fuentes de información de los sectores transporte y salud.

¹ Avance del Instituto Nacional de Estadística (publicado en Septiembre 2016)

I. LAS CIFRAS DEL 2017

1

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2017

Durante el año 2017, las diferentes policías notificaron 102.233 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.830 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo; además, 9.546 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 129.616 resultaron heridas no hospitalizadas, según fuentes policiales. El número de accidentes de tráfico con víctimas ha disminuido en 129 con respecto al año anterior. Respecto a las víctimas, ha habido 20 fallecidos más que en 2016, lo que supone un aumento del 1%; 209 heridos hospitalizados menos, es decir, una reducción del 2%; y 1.019 heridos no hospitalizados menos, una reducción del 1%.

En vías interurbanas, ha habido un 2% más de accidentes, un 2% más de fallecidos, un 6% menos de heridos hospitalizados y un 2% más de heridos no hospitalizados. Por su parte, en las vías urbanas el número de accidentes se ha reducido un 1%, el de fallecidos en un 2% y el de heridos no hospitalizados ha aumentado un 2%, mientras que los heridos hospitalizados han disminuido en un 2%.

Analizando con más detalle la distribución del número de fallecidos, hay ciertos aspectos destacables. En primer lugar, una evolución diferente en autovías –disminución del 8%– y en carreteras convencionales –aumento del 5%–.

En cuanto al tipo de accidente, se observan un aumento importante en las colisiones frontales –18% más de víctimas mortales– y una disminución de los atropellos –12% menos–.

El número de fallecidos también ha evolucionado de manera diferente según el medio de desplazamiento. En concreto, hay aumentos en ciclistas con 11 fallecidos más (de 67 a 78), 6% más; en motociclistas, con un 5% más; en ocupantes de turismos, con un 6% más; y en ocupantes de vehículos de mercancía, con un 8% más. Por el contrario, hay reducción en los ocupantes de autobuses fallecidos, 18 menos (de 21 a 3), y en los de ciclomotor, con 5 fallecidos menos (de 54 a 49).

En cuanto a la edad de los fallecidos, se observan un aumento importante entre los 25 y 34 años que aumenta un 31%. Los grupos de edad entre 75 y 84 años y más de 85 años experimentan reducciones del 12% y 15%, respectivamente.

La mayoría de accidentes con víctimas ocurren en vías urbanas, 63% del total. El mayor número de fallecidos se presentan en carreteras convencionales (55% del total, 77% si restringimos el análisis a las vías interurbanas). El 76% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose en ellos el 68% 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 44% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, como prueba el hecho de que estén implicados en un 13% de accidentes con víctimas pero supongan el 19% del total de fallecidos. En términos de lesividad, les siguen los motociclistas, implicados en el 27% de los accidentes con el 20% de fallecidos. En relación a la edad, se observa que el 45% 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 hombre.

Tabla I. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2017

	2017				Variación I 2017/2016			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	102.233	1.830	9.546	129.616	0%	1%	-2%	-1%
Localización								
Interurbana	37.493	1.321	4.766	52.340	2%	2%	-6%	2%
Autopista	3.932	85	285	6.036	9%	0	-2%	10%
Autovía	8.608	223	728	13.224	0%	-8%	-12%	0%
Carretera convencional	24.953	1013	3.753	33.080	2%	5%	-5%	1%
Urbana	64.740	509	4.780	77.276	-1%	-2%	2%	-2%
Travesía	1.655	48	162	2.073	13%	1	9%	15%
Calles	62.434	457	4.592	74.311	-2%	-2%	2%	-3%
Autopista/autovía urbana	651	4	26	892	0%	-1	-9	0%
Días de la semana								
Laborables	77.801	1.247	6.586	97.113	1%	1%	0%	0%
Fin de semana	24.432	583	2.960	32.503	-2%	1%	-6%	-4%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.071	327	916	4.620	-2%	18%	-5%	-6%
Colisión lateral y frontolateral	29.867	259	2.273	38.319	-1%	2%	1%	-2%
Colisión trasera y múltiple	23.302	144	1.031	36.825	-3%	-1%	0%	-3%
Salida de la vía	14.729	601	2.015	17.142	-10%	0%	-8%	-11%
Vuelco	3.611	20	251	3.826	28%	-2	-3%	34%
Atropello a peatón ²	13.439	338	1.906	12.905	-4%	-12%	-3%	-4%
Otro tipo	14.214	141	1.154	15.979	19%	12%	3%	23%
Medio de desplazamiento³								
Bicicleta	8.065	78	694	7.075	5%	11	-6%	7%
Ciclomotor	7.574	49	618	7.335	-5%	-5	-1%	-5%
Motocicleta	27.165	359	2.784	25.551	5%	5%	4%	5%
Turismo	78.221	799	2.864	67.388	-1%	6%	-4%	-2%
Vehículo de mercancías	16.227	155	458	7.128	3%	8%	-4%	2%
Autobús	2.202	3	47	1.971	-1%	-18	-36	-8%
Usuario^{3,4}								
Conductor	80.833	1.171	5.992	83.122	1%	6%	-3%	1%
Pasajero	25.014	308	1.614	34.112	-3%	-4%	0%	-4%
Peatón ²	13.727	351	1.940	12.382	-3%	-10%	-2%	-3%

	2017				Variación I 2017/2016			
	Acciden-tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali-zados	Heridos no hospi-talizados	Acciden-tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali-zados	Heridos no hospi-talizados
Edad ^{3,4}								
0-14	5.845	35	346	6.611	-5%	7	-10%	-5%
15-24	19.377	200	1.398	22.094	-3%	1%	-1%	-4%
25-34	26.030	293	1.657	27.444	-3%	31%	2%	-4%
35-44	25.608	289	1.702	26.363	-2%	0%	-5%	-2%
45-54	20.291	291	1.705	20.091	2%	-6%	1%	2%
55-64	12.473	246	1.138	12.113	5%	7%	-2%	6%
65-74	6.865	191	771	6.552	2%	-4%	-2%	2%
75-84	4.023	185	518	3.658	-3%	-12%	-15%	-1%
85 y más	1.254	89	180	1.016	7%	-15%	5%	9%
Sexo ^{3,4}								
Hombre	70.592	1.403	6.708	75.886	0%	1%	-2%	0%
Mujer	45.294	424	2.806	52.843	-2%	3%	-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.

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.

Tabla 2. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2017

	2017				Distribución porcentual 2017			
	Acciden-tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali-zados	Heridos no hospi-talizados	Acciden-tes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitali-zados	Heridos no hospi-talizados
Total	102.233	1.830	9.546	129.616	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	37.493	1.321	4.766	52.340	37%	72%	50%	40%
Autopista	3.932	85	285	6.036	4%	5%	3%	5%
Autovía	8.608	223	728	13.224	8%	12%	8%	10%
Carretera convencional	24.953	1013	3.753	33.080	24%	55%	39%	26%
Urbana	64.740	509	4.780	77.276	63%	28%	50%	60%
Travesía	1.655	48	162	2.073	2%	3%	2%	2%
Calles	62.434	457	4.592	74.311	61%	25%	48%	57%
Autopista/autovía urbana	651	4	26	892	1%	0%	0%	1%
Días de la semana								
Laborables	77.801	1.247	6.586	97.113	76%	68%	69%	75%
Fin de semana	24.432	583	2.960	32.503	24%	32%	31%	25%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.071	327	916	4.620	3%	18%	10%	4%
Colisión lateral y frontolateral	29.867	259	2.273	38.319	29%	14%	24%	30%
Colisión trasera y múltiple	23.302	144	1.031	36.825	23%	8%	11%	28%
Salida de la vía	14.729	601	2.015	17.142	14%	33%	21%	13%
Vuelco	3.611	20	251	3.826	4%	1%	3%	3%
Atropello a peatón ¹	13.439	338	1.906	12.905	13%	18%	20%	10%
Otro tipo	14.214	141	1.154	15.979	14%	8%	12%	12%

	2017				Distribución porcentual 2017			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Medio de desplazamiento²								
Bicicleta	8.065	78	694	7.075	8%	4%	7%	5%
Ciclomotor	7.574	49	618	7.335	7%	3%	6%	6%
Motocicleta	27.165	359	2.784	25.551	27%	20%	29%	20%
Turismo	78.221	799	2.864	67.388	77%	44%	30%	52%
Vehículo de mercancías	16.227	155	458	7.128	16%	8%	5%	5%
Autobús	2.202	3	47	1.971	2%	0%	0%	2%
Usuario^{2,3}								
Conductor	80.833	1.171	5.992	83.122	79%	64%	63%	64%
Pasajero	25.014	308	1.614	34.112	24%	17%	17%	26%
Peatón I	13.727	351	1.940	12.382	13%	19%	20%	10%
Edad^{2,3}								
0-14	5.845	35	346	6.611	6%	2%	4%	5%
15-24	19.377	200	1.398	22.094	19%	11%	15%	17%
25-34	26.030	293	1.657	27.444	25%	16%	17%	21%
35-44	25.608	289	1.702	26.363	25%	16%	18%	20%
45-54	20.291	291	1.705	20.091	20%	16%	18%	16%
55-64	12.473	246	1.138	12.113	12%	13%	12%	9%
65-74	6.865	191	771	6.552	7%	10%	8%	5%
75-84	4.023	185	518	3.658	4%	10%	5%	3%
85 y más	1.254	89	180	1.016	1%	5%	2%	1%
Sexo^{2,3}								
Hombre	70.592	1.403	6.708	75.886	69%	77%	70%	59%
Mujer	45.294	424	2.806	52.843	44%	23%	29%	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.

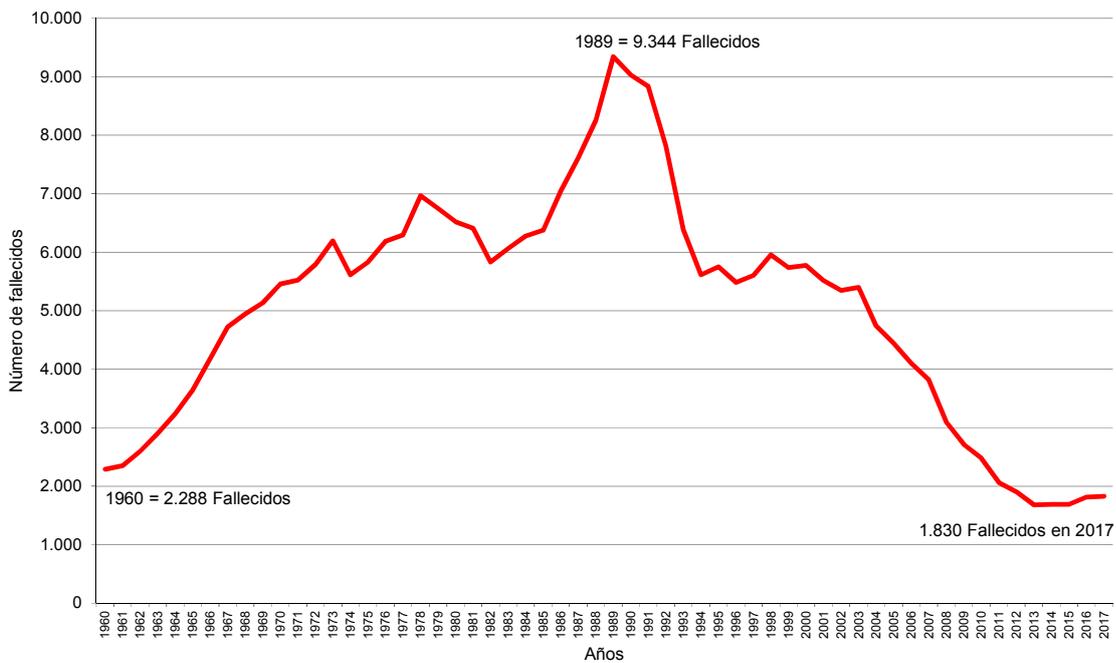
2

La evolución

Evolución desde 1960 a 2017

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, 2017, el número de fallecidos ha sido 1.830, lo que ha supuesto un aumento por cuarto año consecutivo.

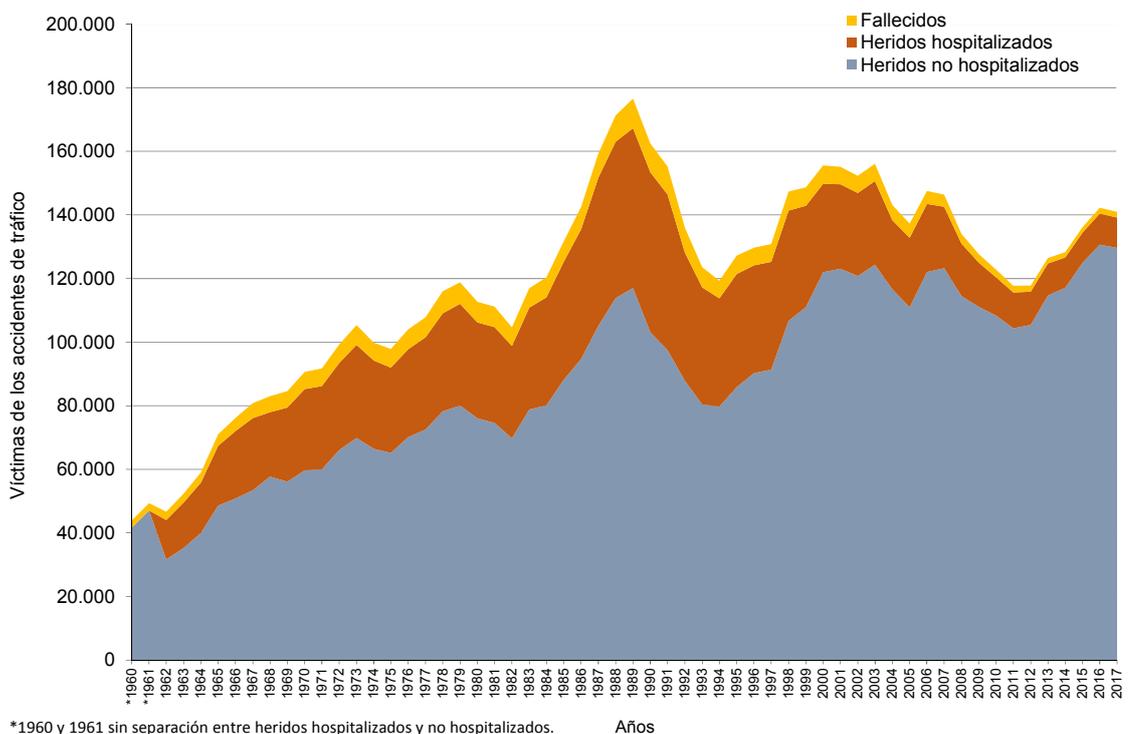
Figura I. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2017



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 2017 las proporciones de fallecidos y heridos hospitalizados han sido del 1% y el 7% respectivamente.

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, 1960-2017

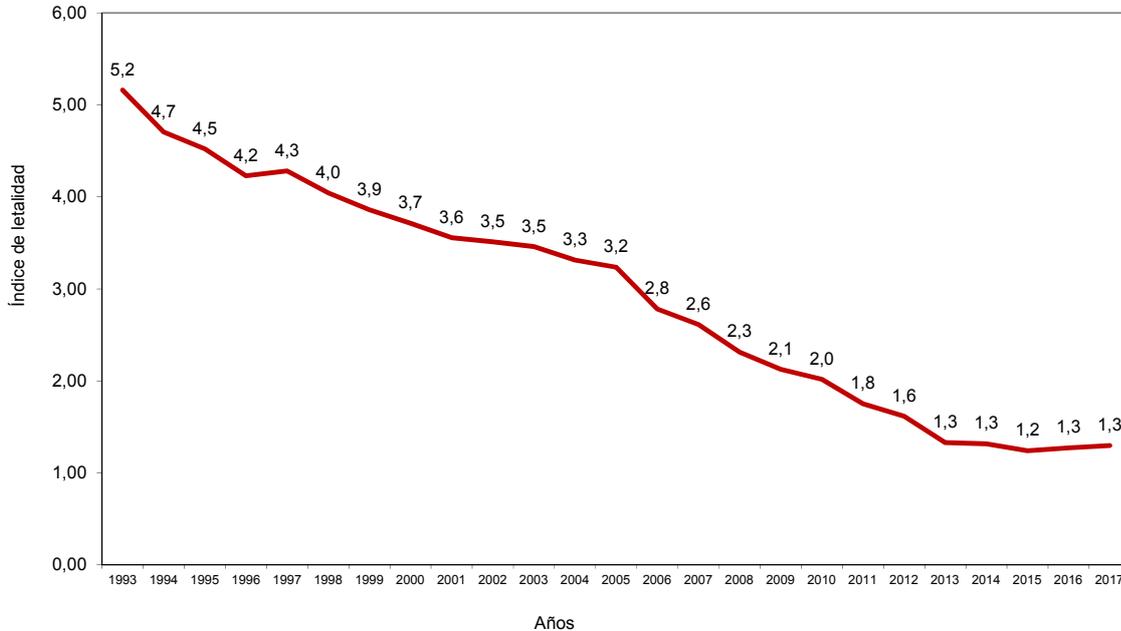


En la figura siguiente se han utilizado datos desde 1993, año en el que entra en vigor un nuevo cuestionario estadístico de accidentes de tráfico con víctimas, con nuevas definiciones de los indicadores de lesividad, que se siguen aplicando en la actualidad.

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 2017 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 desde 2013 se ha mantenido estable, y en 2017 ha sido de 1,3.

Figura 3. Evolución de la letalidad (nº de fallecidos / nº de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2017



Evolución de los principales indicadores 2008-2017

Datos generales

En la comparación del año 2017 con el 2016, se observa que el número de fallecidos ha aumentado un 1%, el de heridos hospitalizados ha disminuido un 2%, y el de no hospitalizados ha disminuido también un 1%. Si se analiza la evolución hasta el año 2014, se observa un patrón general de descenso en el número de fallecidos y heridos hospitalizados, que desde 2014 en adelante se ha interrumpido. En cuanto al número total de accidentes con víctimas ha presentado descensos e incrementos, sin tener una tendencia definida, lo que puede estar relacionado con cambios en los niveles de notificación o, lo que es lo mismo, en la cobertura del sistema de información.

Las tasas de fallecidos y heridos hospitalizados por habitante y vehículos del parque presentan una tendencia similar a la de los números absolutos, esto es un patrón de descenso hasta el año 2014, seguido de un periodo de estancamiento, en el caso de los heridos, y de aumento, en el caso de los fallecidos.

Tabla 3. Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diferencia ¹ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	0%	1%
Fallecidos	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%
Heridos hospitalizados	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%
Heridos no hospitalizados	114.459	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	-1%	1%
Fallecidos por millón de población	68	59	53	44	41	36	36	36	39	39	0	-29
Promedio diario de fallecidos	8	7	7	6	5	5	5	5	5	5	0	-3
Parque automóvil	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	34.430.815	2%	0%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	94	83	75	62	58	52	52	51	54	53	-1	-41
Índice de letalidad	2,3	2,1	2	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3	0	-1,0
Heridos hospitalizados por millón de población	361	301	258	243	223	216	206	204	210	205	-2%	-6%
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ *	251.749	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	2%	-3%

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

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

Parque de automóviles

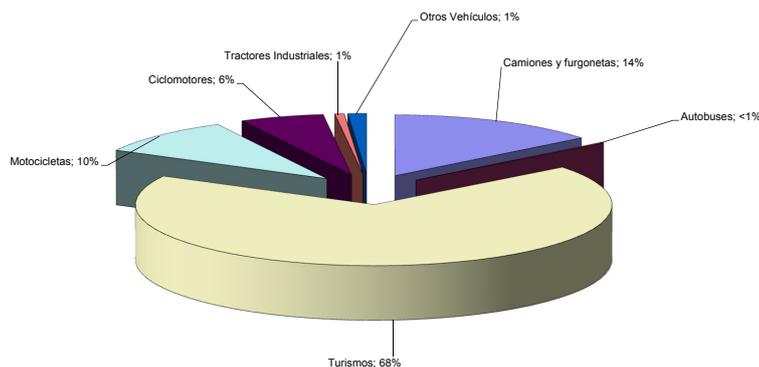
El parque de automóviles ha crecido en más de un millón de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2017 se observa un incremento de 780.423 unidades en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. El mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 623.571 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 3%. En términos absolutos sigue en orden la categoría de motocicletas, con 115.574 unidades más, lo que equivale a un 4% de subida. Con saldo negativo destaca la categoría de ciclomotores, con un descenso del 1%. El parque de automóviles está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 23 millones de unidades, lo que supone un 68% del parque de automóviles; siguen los camiones y furgonetas, con un 14% del parque total, y las motocicletas, con un 10%.

Tabla 4. Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años. España, 2008-2017

Parque	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diferencia % 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Camiones y furgonetas	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	4.924.476	1%	-1%
Autobuses	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	60.252	61.838	63.589	3%	0%
Turismos	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	23.500.401	3%	1%
Motocicletas	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	3.327.048	4%	3%
Ciclomotores	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	1.961.523	-1%	-2%
Tractores Industriales	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	195.657	207.889	218.154	5%	0%
Otros Vehículos ¹	436.631	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	420.734	425.411	435.624	2%	0%
Total	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	34.430.815	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.

Figura 4. Distribución porcentual del parque automovil. España, 2017



Antigüedad del parque automovil

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

1. 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.
2. Existen vehículos que seguramente no circulan y no han sido dados de baja por sus propietarios y por tanto las cifras del parque están sobrestimadas, siendo mayor dicha sobrestimación cuanto más antiguos sean los vehículos.

Por los motivos anteriores, un estudio en detalle de la antigüedad del parque de automóviles requiere excluir los ciclomotores y considerar distintos grupos según la antigüedad de los vehículos, que supongan una aproximación al verdadero parque de automóviles. El parque de automóviles con menos de 25 años representa el 87% de la totalidad de los vehículos censados y los vehículos con menos de 15 años suponen el 64% del censo.

Tabla 5. Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2017

Edad del parque	Medida	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Moto-cicletas	Tractores industriales	Otros vehículos	Total sin ciclomotores
Completo	Total	4.924.476	63.589	23.500.401	3.327.048	218.154	435.624	32.469.292
	Media antigüedad (años)	15,8	14,0	13,7	15,9	10,5	15,4	14,2
	Desv. Est.	10,5	12,9	10,5	13,6	9,2	8,5	10,9
	Coef. Variación	66,4	92,2	76,8	85,5	88,1	55,3	76,5
Menor de 25 años	Total	4.128.163	55.312	20.993.995	2.549.022	202.377	376.165	28.305.034
	Media antigüedad (años)	12,2	9,8	10,8	9,5	8,5	12,8	10,9
	Desv. Est.	6,2	5,9	6,1	5,7	6,0	4,9	6,1
	Coef. Variación	50,4	60,3	56,6	59,7	69,8	38,8	56,1
Menor de 15 años	Total	2.738.077	44.650	15.372.854	2.171.277	170.209	271.939	20.769.006
	Media antigüedad (años)	8,8	7,7	8,1	7,8	6,7	10,5	8,2
	Desv. Est.	4,4	4,5	4,5	4,2	4,5	3,7	4,5
	Coef. Variación	50,0	57,8	56,4	53,4	66,8	34,9	55,2

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 9,5 de tractores industriales y el 13,5 de camiones y furgonetas.

24

Tabla 6. Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2017

Tipo Vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y Furgonetas	2,5	7,5	10,5	11,5	13,5	15,5	18,5	21,5	29,5
Autobuses	1,5	4,5	7,5	9,5	10,5	12,5	14,5	18,5	30,5
Turismos	1,5	4,5	7,5	10,5	11,5	13,5	15,5	18,5	25,5
Motocicletas	2,5	5,5	8,5	10,5	11,5	12,5	17,5	26,5	35,5
Tractores Industriales	1,5	2,5	3,5	5,5	9,5	10,5	12,5	15,5	19,5
Otros Vehículos ¹	6,5	10,5	11,5	12,5	13,5	14,5	15,5	18,5	26,5
Todos sin ciclomotor	2,5	5,5	8,5	10,5	12,5	13,5	16,5	19,5	27,5

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.

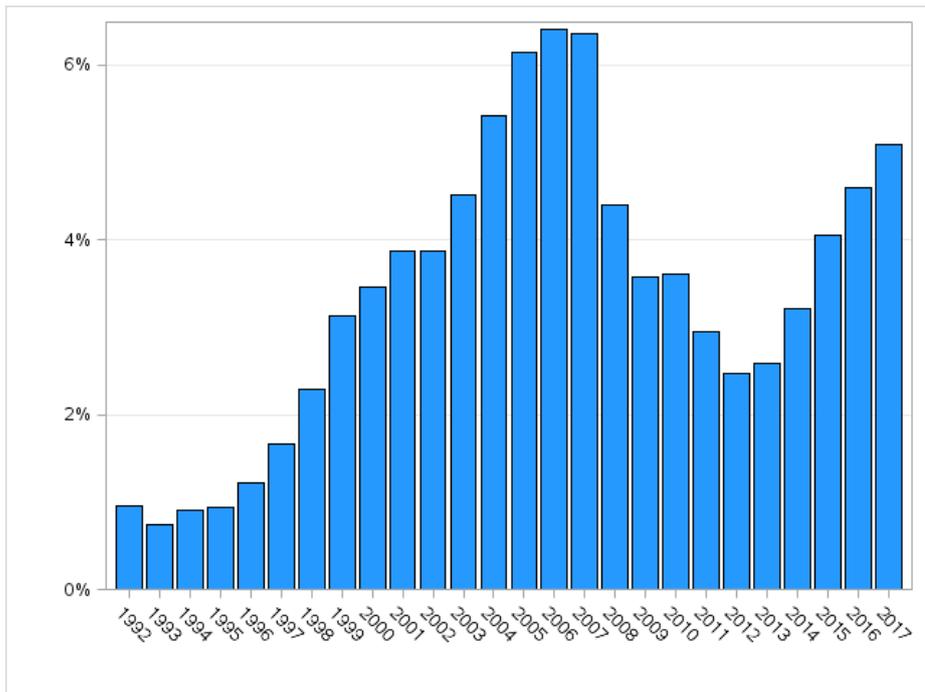
La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales y los 13 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tienen una antigüedad media de 9,8 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,8 años, por encima de los 9,5 años de las motocicletas.

Tabla 7. Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2017

Edad del parque	Camiones <3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2011	9,0	11,4	8,3	11,8	8,9	9,3	8,8
2017	12,5	13,0	8,5	11,8	9,8	10,8	9,5

* Únicamente se tienen en cuenta los vehículos de menos de 25 años.

Figura 5. Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2017



Censo de conductores

En 2017 el censo de conductores que mantiene la DGT se situó en 26.649.453 conductores, una cifra que supone un aumento porcentual del 1% con respecto a 2016. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 674. Entre los 35 y los 49 años, la tasa supera los 800 conductores por 1.000 habitantes; para los grupos de edad de 25 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.

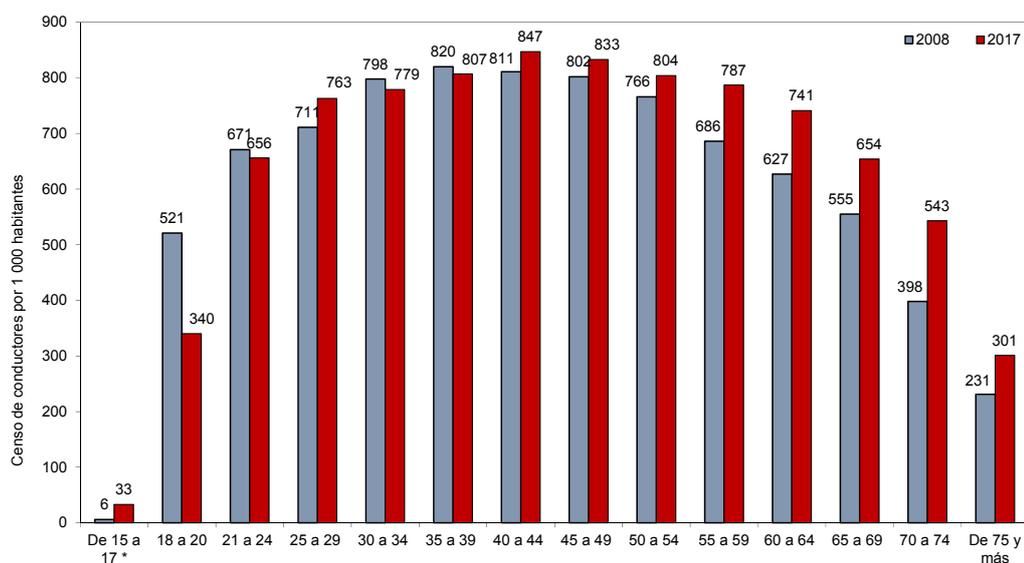
Tabla 8. Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2008-2017

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Diferencia 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
25.495.368	25.732.387	25.799.005	26.133.510	26.323.971	26.401.660	26.217.202	26.350.036	26.514.026	26.649.453	135427	0,5%

Tabla 9. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
647	646	652	659	662	666	665	669	673	674

Figura 6. Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017



* Para 2006 también están incluidos los 14 años

Edad en años

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 2016 con años anteriores al citado cambio normativo.

Si se observan las pirámides de población de los años 2008 y 2017, 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 35% en 2008 a un 26% en 2017; en consonancia con esto, la población de 35 años o más pasa en el mismo periodo de un 65% a un 74%. En el caso de las mujeres, la población de menos de 35 años ha pasado del 32% al 24% en el mismo periodo.

Figura 7. Censo de conductores y población por sexos. España, 2008

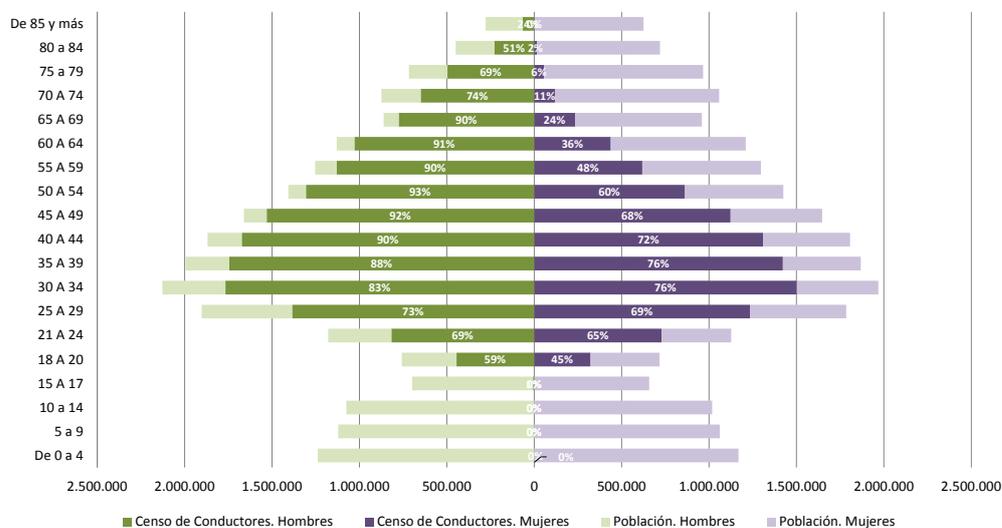
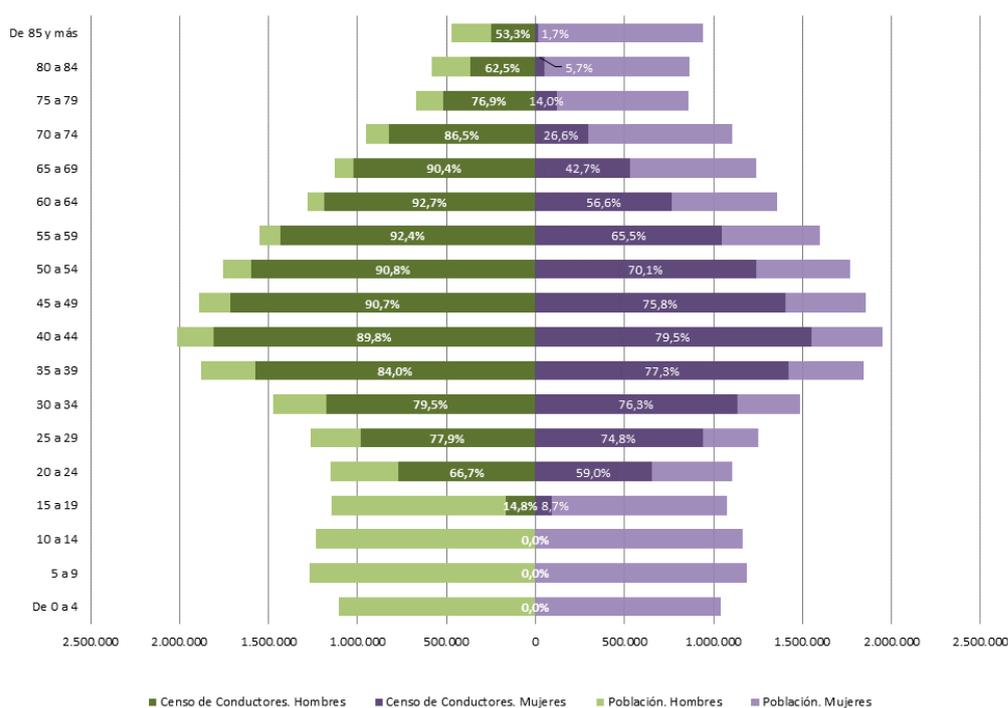
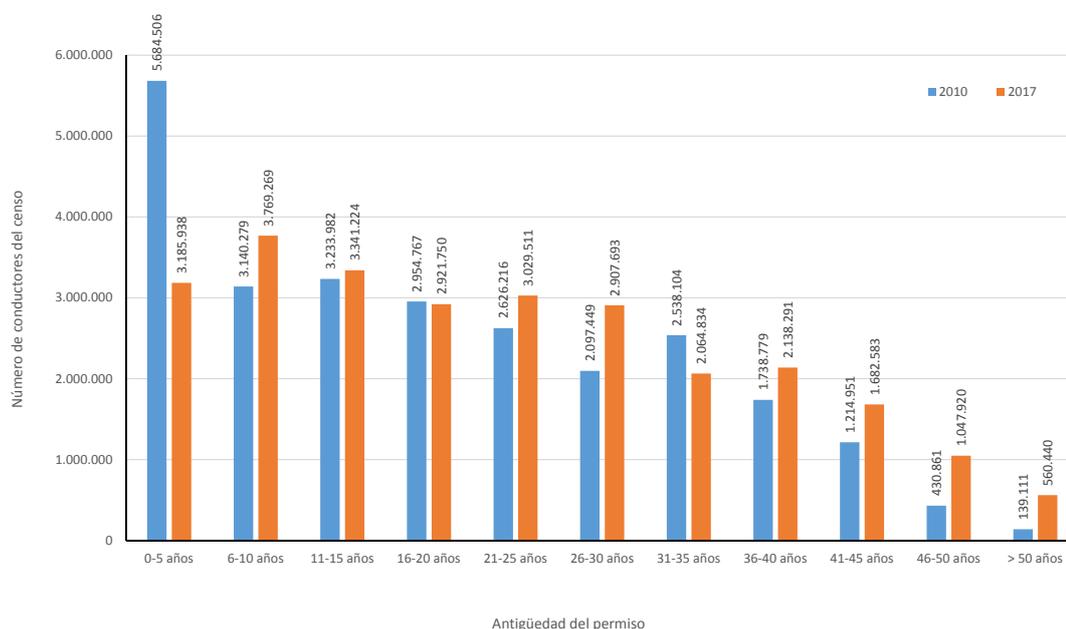


Figura 8. Censo de conductores y población por sexos. España, 2017



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 2010 y 2017, pasando de un 22% en el 2010 a un 12% del total.

Figura 9. Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2010-2017



Red viaria

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

28

Los 165.686 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, correspondientes al año 2017, están recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento, mientras que del resto de kilómetros del viario, de titularidad fundamentalmente municipal, no se recoge con precisión ni su extensión ni sus características.

De los 165.686 km de vías interurbanas mencionados en el párrafo anterior, eran autopistas de peaje 3.039 km, el 2% del total; autopistas libres y autovías 12.484 km, el 7%; carreteras de doble calzada 1.641 km, el 1%; y 148.522 km corresponden al resto de vías, el 90% del total.

Tabla 10. Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Incremento km 2017/2016
Autopista de peaje	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	3.040	3.039	3.039	0
Autovía y autopista libre	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	12.296	12.405	12.484	79
Carretera doble calzada	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	1.686	1.665	1.641	-24
Resto de vías	149.903	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	149.579	148.981	148.374	148.522	148
Total	165.008	165.463	165.787	165.885	165.595	165.361	166.284	166.003	165.483	165.686	203

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Fomento

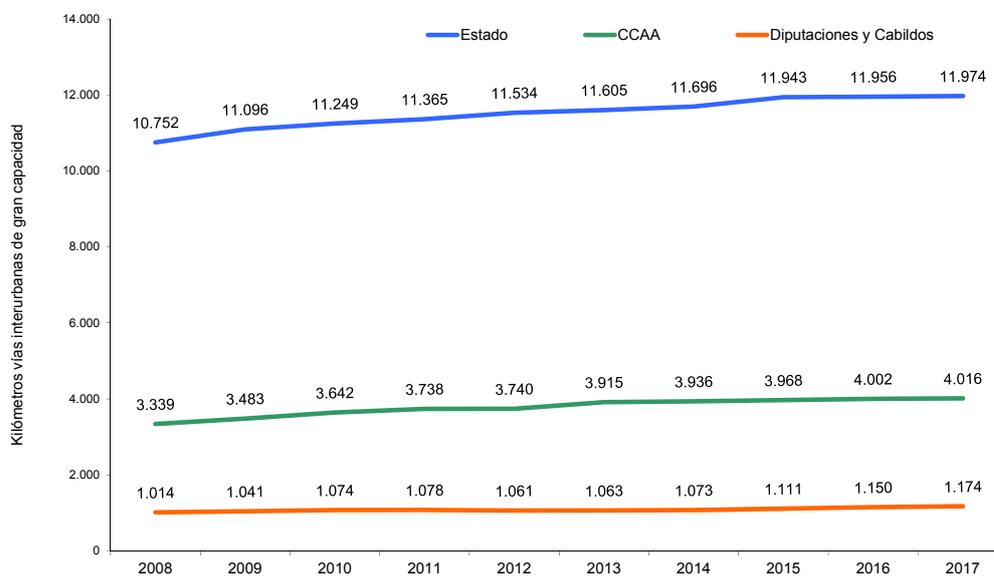
La Red de Carreteras del Estado tenía 26.393 km en 2017, de los cuales el 45% eran de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla II. Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2017

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.539	329	171	3.039
Autovía y autopista libre	8.949	2.929	606	12.484
Carretera doble calzada	486	758	397	1.641
Resto de vías	14.419	67.309	66.794	148.522
Total	26.393	71.325	67.968	165.686

Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento

Figura 10. Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2008-2017



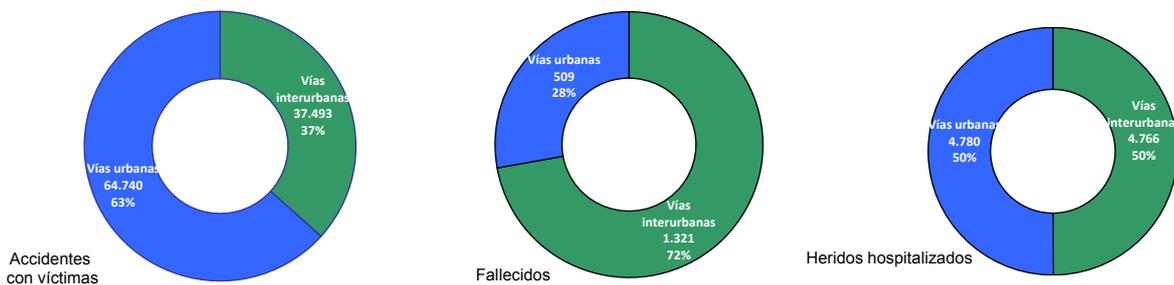
Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento

3

El lugar del accidente con víctimas

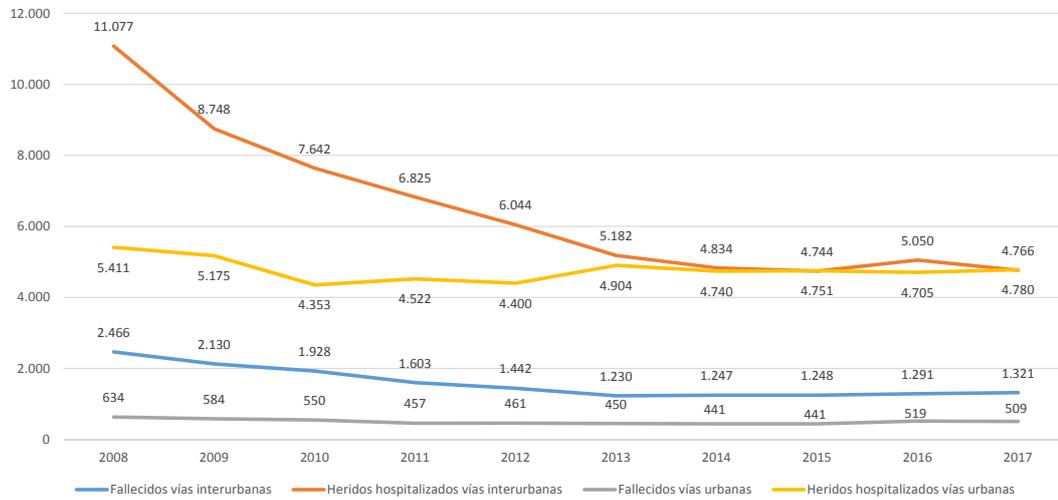
Durante 2017 la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose el 63% de los accidentes en este tipo de vías. Sin embargo, es en las vías interurbanas donde es mayor el número de fallecidos, el 72%. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en parecida proporción en vías interurbanas y vías urbanas.

Figura 11. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2017



Hasta el año 2013 en vías interurbanas se venían observando reducciones del número de fallecidos y heridos hospitalizados; esta tendencia descendente se observaba también en el número de fallecidos en las vías urbanas hasta el año 2014. Entre 2014 y 2017 los fallecidos en vías interurbanas aumentaron un 6% y en vías urbanas aumentaron un 15%; respecto de 2016, en vías interurbanas hubo 30 fallecidos más, un aumento del 2%, y en vías urbanas hubo 10 fallecidos menos, un descenso del 2%. En el caso de los heridos hospitalizados, en vías interurbanas hubo un descenso del 6% y en las urbanas un aumento del 2%.

Figura 12. Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2008-2017



Las vías interurbanas

En el año 2017, el 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las vías interurbanas, alcanzando la cifra de 37.493 accidentes. En ellos se produjeron el 72% de las víctimas mortales, 1.321 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.766 heridos. El índice de letalidad en 2017 en las vías interurbanas fue de 2,3, un valor superior a la letalidad para el conjunto de las vías, que fue de 1,3.

32

En el año 2017 ha habido un 2% más de fallecidos por accidente de tráfico en las vías interurbanas que el año anterior. En estas mismas vías, los heridos hospitalizados han disminuido un 6% y los heridos no hospitalizados han aumentado un 2%.

Respecto de los últimos 10 años, aunque la tasa de reducción interanual en las víctimas mortales es del 7%, debe tenerse en cuenta que desde 2013 en adelante esa tasa interanual ha pasado a ser positiva, suponiendo un aumento del 1%.

En cuanto a las tasas en función de la movilidad, el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km se ha reducido de 0,98 a 0,54 en el periodo 2008-2017.

Tabla 12. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados. Total y vías interurbanas. España, 2017

2017	Total	Vías interurbanas	% vías interurbanas
Accidentes con víctimas	102.233	37.493	37%
Fallecidos	1.830	1.321	72%
Heridos graves	9.546	4.766	50%
Heridos leves	129.616	52.340	40%
Índice de letalidad	1,3	2,3	

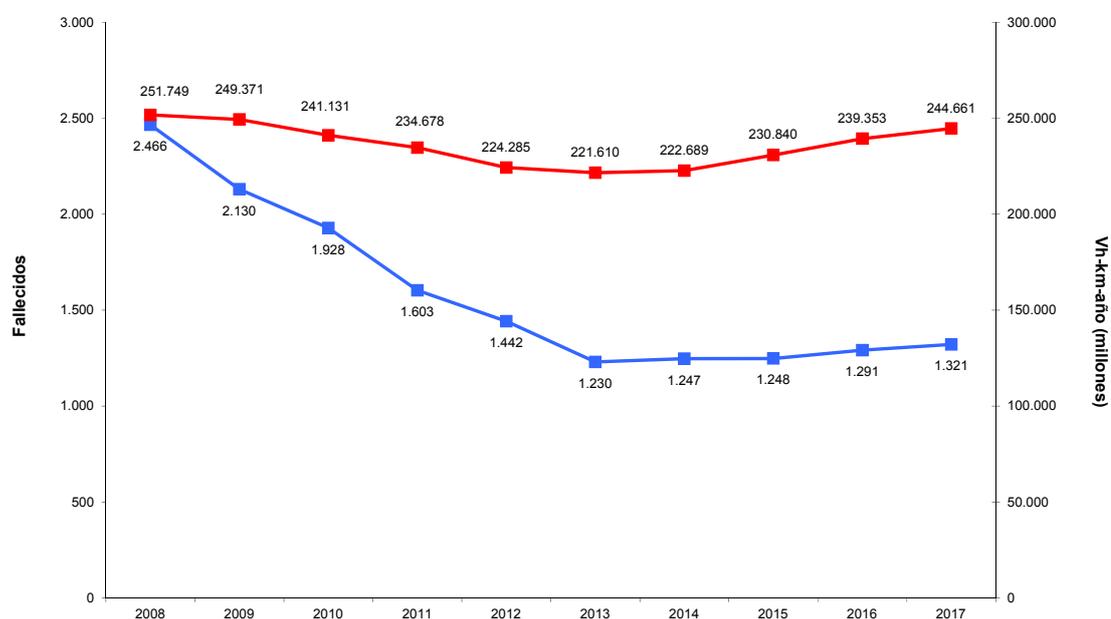
Tabla 13. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2008-2017

Vías interurbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	43.831	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	2%	-2%
Fallecidos	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%
Heridos hospitalizados	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-9%
Heridos no hospitalizados	56.222	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	2%	-1%
Índice de letalidad	3,5	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1	2,3	2,3	2,2	2,3	0,1	
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ (1)	251.749	249.371	241.131	236.065	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	2%	-3%
Fallecidos por cien millones vehículo km	0,98	0,85	0,80	0,68	0,64	0,56	0,56	0,54	0,54	0,54		

(1) Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Si se analiza la evolución desde 2008 del volumen de tráfico –o exposición al riesgo– y el número de fallecidos en vías interurbanas, se observa una reducción significativa, pero de menor intensidad que la del número de fallecidos. Esto se ha traducido en una reducción continua del número de fallecidos por cien millones de vehículo – km hasta 2015, quedando estancada en 2016 y 2017.

Figura 13. Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2008-2017



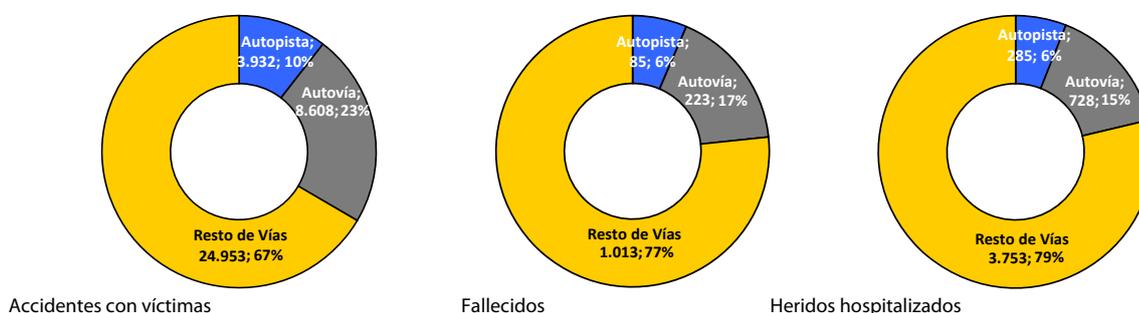
De los 37.493 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 3.932 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 85 personas, el 6% del total de fallecidos en vías interurbanas y 285 resultaron heridas hospitalizadas, un 6%. En autovía se registraron 8.608 accidentes, en los que hubo 223 fallecidos, el 17% de los fallecidos en vías interurbanas y 728 heridos hospitalizados, el 15% del total de heridos hospitalizados en vías interurbanas. En las carreteras convencionales fallecieron 1.013 personas, el 77% del total de fallecidos en vías interurbanas y fueron heridas hospitalizadas 3.753, el 79% del total; en estas carreteras el índice de letalidad fue 2,7, el mayor de los tres tipos de vía considerados.

34

Tabla 14. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2017

	Autopista	% Autopista	Autovía	% Autovía	Resto de vías	% Resto	Total
Accidentes con víctimas	3.932	10%	8.608	23%	24.953	67%	37.493
Fallecidos	85	6%	223	17%	1.013	77%	1.321
Heridos hospitalizados	285	6%	728	15%	3.753	79%	4.766
Heridos no hospitalizados	6.036	12%	13.224	25%	33.080	63%	52.340
Total víctimas	6.406	11%	14.175	24%	37.846	65%	58.427
Índice de letalidad	1,3		1,6		2,7		

Figura 14. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, según tipo de vía. España, 2017



En cuanto a la evolución de la accidentalidad según el tipo de vía, en 2013 se actualizó el catálogo de carreteras utilizado para clasificar las vías, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores. En 2017 ha habido la misma cifra de fallecidos en autopista que en 2016 y 22 fallecidos más que en 2013. En autovías ha habido una disminución de fallecidos respecto de 2016 del 8% y respecto de 2013 del 2%. En el resto de vías ha habido un aumento respecto de 2016 del 5% y respecto de 2013 del 8%. Los heridos hospitalizados han disminuido en 2017 respecto de 2016 en todos los tipos de vías: un 2% en autopistas, un 12% en autovías, y un 5% en el resto de vías. Los heridos no hospitalizados aumentaron en autopistas, un 10%, y en el resto de vías, un 1%.

Tabla 15. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Accidentes con víctimas	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Autopista	2.456	2.369	2.398	3.592	3.932	9%
Autovía	8.712	8.411	8.431	8.641	8.608	0%
Resto de vías	26.129	24.367	23.729	24.488	24.953	2%
Total interurbana	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	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 16. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Víctimas mortales	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016 ⁽¹⁾
Autopista	63	64	75	85	85	0
Autovía	227	226	202	242	223	-8%
Resto vías	940	957	971	964	1.013	5%
Total interurbana	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	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.

⁽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 17. Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Heridos graves	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Autopista	268	263	223	290	285	-2%
Autovía	815	758	741	830	728	-12%
Resto vías	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	-5%
Total interurbana	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%

* 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 18. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017*

Heridos leves	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2016
Autopista	3.612	3.391	3.694	5.500	6.036	10%
Autovía	12.842	12.755	12.839	13.241	13.224	0%
Resto vías	34.866	32.547	31.503	32.638	33.080	1%
Total interurbana	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	2%

De los 37.493 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2017, 11.854 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 32%, y en ellos fallecieron 432 personas, 1.324 resultaron heridas hospitalizadas y 17.957 heridas no hospitalizadas. En 2017 se produjeron, respecto de 2016, un 6% más de accidentes y un 7% más de heridos no hospitalizados; en cuanto a los fallecidos en 2017 hubo una reducción del 7% respecto de 2016 y respecto de los heridos hospitalizados la reducción fue del 11%. En 2013 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 2017 se produjeron 10.087 accidentes con víctimas, el 27% de los ocurridos en vías interurbanas, y en esos accidentes fallecieron 541 personas, 1.695 resultaron heridas hospitalizadas y 13.503 heridas no hospitalizadas. Respecto del año 2016, en las vías de las Comunidades Autónomas ha habido un 3% más de accidentes, un 13% más de víctimas mortales y un 3% más de heridos no hospitalizados. En cuanto a los heridos hospitalizados, en 2017 hubo un 7% menos que en 2016.

En las vías de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en 2017 se registraron 7.270 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 219 personas, 1.201 resultaron heridas hospitalizadas y 9.448 heridas no hospitalizadas. Respecto del año 2016, ocurrieron un 2% menos de accidentes con víctimas, un 4% menos de fallecidos y de heridos no hospitalizados. En cuanto a los heridos hospitalizados se registró un aumento del 2%.

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

Tabla 19. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ^{1,2}	10.823	10.567	11.195	11.854	6%
CC.AA.	9.677	9.426	9.827	10.087	3%
Diputaciones y Cabildos	7.161	6.793	7.454	7.270	-2%
Otros titulares	7.486	7.772	8.245	8.282	0%
Total interurbana	35.147	34.558	36.721	37.493	2%

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

² En 2016, hubo 158 accidentes con víctimas en vías urbanas de titularidad estatal (travesías y autopistas y autovías urbanas), haciendo un total de 11.353 accidentes con víctimas.

Tabla 20. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ¹	448	438	464	432	-7%
CC.AA.	464	456	477	541	13%
Diputaciones y Cabildos	232	246	227	219	-4%
Otros titulares	103	108	123	129	5%
Total interurbana	1.247	1.248	1.291	1.321	2%

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

Tabla 21. Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ¹	1.372	1.307	1.489	1.324	-11%
CC.AA.	1.805	1.733	1.828	1.695	-7%
Diputaciones y Cabildos	1.141	1.155	1.173	1.201	2%
Otros titulares	516	549	560	546	-3%
Total interurbana	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%

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 22. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Estado ¹	16.181	15.896	16.831	17.957	7%
CC.AA.	12.813	12.641	13.161	13.503	3%
Diputaciones y Cabildos	9.302	8.756	9.841	9.448	-4%
Otros titulares	10.397	10.743	11.546	11.432	-1%
Total interurbana	48.693	48.036	51.379	52.340	2%

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

Las vías urbanas

En el año 2017, las vías urbanas registraron un total de 64.740 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 509 personas, el 28% del total, 4.780 resultaron heridas con hospitalización y 77.276 heridas no hospitalizadas. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas ha descendido un 1%, y el de fallecidos y el de heridos no hospitalizados ha descendido un 2%. Sin embargo, el número de heridos hospitalizados ha subido un 2%. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2017 fue 0,6, igual al del año anterior.

Tabla 23. Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2008-2017

Vías urbanas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Accidentes con víctimas	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	-1%	3%
Fallecidos	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%
Heridos hospitalizados	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%
Heridos no hospitalizados	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	79.256	77.276	-2%	3%
Índice de letalidad	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6		

Dentro de las vías urbanas se incluyen 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 2017 fue 2,1, mientras que en el resto de vías urbanas fue 0,6. En las travesías, en 2017 sucedieron 1.665 accidentes con víctimas, un 13% más que en 2016, en los que fallecieron 48 personas (+1), 162 resultaron heridas hospitalizadas (+9%) y 2.073 heridas no hospitalizadas (+15%).

Tabla 24. Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2016-2017

Vías urbanas	Travesías			Resto		
	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	2016	2017	Variación 2017/2016
Accidentes con víctimas	1.465	1.655	13%	64.176	63.085	-2%
Fallecidos	47	48	1	472	461	-2%
Heridos hospitalizados	149	162	9%	4.556	4.618	1%
Heridos no hospitalizados	1.805	2.073	15%	77.451	75.203	-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. Datos municipales

En el año 2017, el 30% 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 62 municipios que hay con más de 100.000 habitantes, este porcentaje asciende al 67%.

Tabla 25. Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2017*

Tamaño de la población	Total población*	Distribución	Nº de municipios
Menos de 5.000 hab.	5.745.500	12%	6.825
Entre 5.000 y 20.000 hab.	8.782.358	19%	897
Entre 20.001 y 60.000 hab.	8.730.913	19%	278
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.813.664	10%	62
Entre 100.001 y 500.000 hab.	10.984.725	24%	56
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	2.711.182	6%	4
Más de un millón de hab.	4.803.790	10%	2
Total	46.572.132	100%	8.124

* Padrón municipal de habitantes. INE

Tabla 26. Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2008-2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dist. 2017
Menos de 5.000 hab.	1.072	1.105	961	1.012	974	1.050	1.096	1.177	1.298	1.282	2%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2.070	2.028	1.938	2.243	2.375	3.085	3.518	4.126	4.387	4.311	7%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	3.970	4.003	4.275	4.700	4.664	5.865	7.224	8.316	8.281	7.672	12%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	5.569	5.221	5.855	5.730	5.773	6.352	6.994	8.039	7.937	7.818	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	11.120	10.425	10.801	10.859	10.997	13.686	15.195	17.768	19.359	19.088	29%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	6.866	6.201	5.171	4.585	4.408	5.030	4.785	5.685	5.501	5.417	8%
Más de un millón de hab.	18.237	17.863	17.150	16.996	17.446	17.154	17.609	18.028	18.878	19.151	30%
Total	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	100%
Número de accidentes sin código de municipio	426	616	178	1.024	1.053	0	2	59	0	1	
% accidentes sin código de municipio	1%	1%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 11% de los fallecidos y el 25% de los heridos hospitalizados en vías urbanas. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes donde se ha registrado el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados: el 27% y el 28% 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, si bien destacarse que la cobertura poblacional de la información sobre accidentabilidad urbana (porcentaje de la población que representan los municipios que notifican accidentes) ha aumentado significativamente durante los últimos años, pasando del 79% en 2008 al 94% en 2017.

40

Tabla 27. Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2008-2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dist. 2017
Menos de 5.000 hab.	57	64	49	49	48	46	38	47	44	43	8%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	66	55	67	49	47	49	55	61	71	76	15%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	93	69	60	55	65	61	72	63	68	95	19%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	69	55	61	43	54	46	39	42	59	63	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	149	137	149	121	110	128	123	127	149	138	27%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	82	75	57	50	32	38	38	39	43	40	8%
Más de un millón de hab.	110	121	107	85	102	82	76	62	85	54	11%
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	100%
Número de fallecidos en accidentes sin código de municipio	8	8	0	5	3	0	0	0	0	0	
% fallecidos en accidentes sin código de municipio	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	

Tabla 28. Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2008-2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Dist. 2017
Menos de 5.000 hab.	272	245	202	250	178	227	206	205	199	183	4%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	314	297	286	331	321	422	428	446	540	446	9%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	523	450	470	534	590	673	633	737	649	642	13%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	560	499	597	500	534	585	503	579	560	573	12%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1.207	1.115	1.103	1.003	1.027	1.279	1.164	1.254	1.281	1.316	28%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1.200	1.206	516	590	495	470	501	370	380	446	9%
Más de un millón de hab.	1.270	1.266	1.152	1.233	1.194	1.248	1.305	1.154	1.096	1.174	25%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	100%
Número de heridos hospitalizados en accidentes sin código INE	65	97	27	81	61	0	0	6	0	0	
% heridos hospitalizados en accidentes sin código de municipio	1%	2%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	

El índice de letalidad es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. En el año 2017, el índice de letalidad fue 2,7 en el conjunto de los municipios con una población inferior a 5.000 habitantes, mientras que en los municipios de más de un millón de habitantes este índice fue 0,2. 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, 2008-2017

Tamaño de la población	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Menos de 5.000 hab.	4,0	4,5	4,0	3,8	3,7	3,4	2,7	3,2	2,6	2,7
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2,5	2,1	2,7	1,7	1,2	1,2	1,2	1,1	1,3	1,4
Entre 20.001 y 60.000 hab.	1,8	1,4	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	1,0
Entre 60.001 y 100.000 hab.	0,9	0,8	0,8	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1,0	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	0,9	0,9	0,8	0,9	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6
Más de un millón de hab.	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,2
Total índice de letalidad	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6

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

En el año 2017 ha habido un descenso respecto de 2016 en el número de víctimas mortales en 5 comunidades autónomas –Canarias, Castilla y León, Galicia, Comunitat Valenciana y País Vasco–. En Extremadura no se ha producido ningún cambio, mientras que en el resto de comunidades el número de víctimas mortales ha aumentado, destacando la región de Murcia, 27 fallecidos más, Castilla-La Mancha, 11 fallecidos más, Illes Balears, 8 fallecidos más y Aragón, 7 fallecidos más. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 4 víctimas mortales, 1 más que en 2016.

Tabla 30. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación interanual 2008-2017
Andalucía	522	449	399	327	295	283	287	262	303	305	1%	-6%
Aragón	153	122	108	86	86	68	77	71	73	80	7	-7%
Asturias, Principado de	59	57	64	42	42	46	38	36	35	37	2	
Balears, Illes	82	56	63	50	60	45	50	53	60	68	8	
Canarias	85	72	76	47	61	48	57	62	71	67	-4	
Cantabria	25	30	28	21	14	20	18	22	21	22	1	
Castilla-La Mancha	234	195	172	152	140	120	107	107	118	129	9%	-6%
Castilla y León	318	270	286	228	189	160	157	181	175	164	-6%	-7%
Cataluña	450	417	391	317	336	272	272	291	282	283	0%	-5%
Extremadura	107	95	85	76	62	47	56	54	62	62	0	-6%
Galicia	266	246	237	186	157	132	139	123	141	117	-17%	-9%
Madrid, Comunidad de	201	194	157	138	135	130	114	111	121	125	3%	-5%
Murcia, Región de	93	88	61	71	50	57	61	44	58	85	27	
Navarra, Comunidad Foral de	48	39	39	28	44	31	41	26	26	29	3	
Rioja, La	30	34	22	22	13	16	11	20	25	26	1	
Comunitat Valenciana	323	263	213	198	151	141	167	154	180	176	-2%	-7%
País Vasco	102	83	75	69	68	63	36	67	56	51	-5	-7%
Ceuta y Melilla	2	4	2	2	0	1	0	5	3	4	1	
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-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 31. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación interanual 2008-2017
Andalucía	440	374	327	273	240	208	213	183	206	218	6%	-8%
Aragón	128	99	83	69	73	56	65	61	61	64	3	-7%
Asturias, Principado de	51	48	52	33	34	34	29	23	26	29	3	
Baleares, Illes	66	47	51	38	52	30	39	42	50	51	1	
Canarias	66	58	53	38	34	34	42	43	45	49	4	
Cantabria	23	26	22	18	11	15	15	19	10	14	4	
Castilla-La Mancha	212	173	156	136	128	100	91	90	102	118	16%	-6%
Castilla y León	264	222	233	176	140	121	125	160	134	136	1%	-7%
Cataluña	319	298	271	222	225	186	157	189	182	189	4%	-6%
Extremadura	92	74	71	67	52	38	52	46	48	53	5	
Galicia	218	206	201	161	130	109	122	102	116	85	-27%	-10%
Madrid, Comunidad de	116	116	90	81	65	66	65	66	61	76	15	-5%
Murcia, Región de	76	74	54	58	37	40	44	34	39	51	12	
Navarra, Comunidad Foral de	37	35	33	25	33	25	37	20	19	17	-2	
Rioja, La	28	31	17	16	8	14	8	14	21	23	2	
Comunitat Valenciana	251	189	157	144	128	107	118	105	131	113	-14%	-8%
País Vasco	79	60	57	48	52	47	25	51	40	34	-6	
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
Total	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-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 32. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Andalucía	82	75	72	54	55	75	74	79	97	87	-10	
Aragón	25	23	25	17	13	12	12	10	12	16	4	
Asturias, Principado de	8	9	12	9	8	12	9	13	9	8	-1	
Baleares, Illes	16	9	12	12	8	15	11	11	10	17	7	
Canarias	19	14	23	9	27	14	15	19	26	18	-8	
Cantabria	2	4	6	3	3	5	3	3	11	8	-3	
Castilla-La Mancha	22	22	16	16	12	20	16	17	16	11	-5	
Castilla y León	54	48	53	52	49	39	32	21	41	28	-13	
Cataluña	131	119	120	95	111	86	115	102	100	94	-6	-4%
Extremadura	15	21	14	9	10	9	4	8	14	9	-5	
Galicia	48	40	36	25	27	23	17	21	25	32	7	
Madrid, Comunidad de	85	78	67	57	70	64	49	45	60	49	-11	
Murcia, Región de	17	14	7	13	13	17	17	10	19	34	15	
Navarra, Comunidad Foral de	11	4	6	3	11	6	4	6	7	12	5	
Rioja, La	2	3	5	6	5	2	3	6	4	3	-1	
Comunitat Valenciana	72	74	56	54	23	34	49	49	49	63	14	
País Vasco	23	23	18	21	16	16	11	16	16	17	1	
Ceuta y Melilla	2	4	2	2	0	1	0	5	3	3	0	
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

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

Tabla 33. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Andalucía	3.119	2.362	1.972	1.864	1.553	1.615	1.345	1.281	1.453	1.372	-6%	-9%
Aragón	826	561	564	508	426	392	364	385	374	398	6%	-8%
Asturias, Principado de	298	241	227	219	220	237	254	230	232	219	-6%	-3%
Balears, Illes	432	310	286	304	311	374	340	389	344	389	13%	-1%
Canarias	426	393	331	289	292	300	362	347	391	413	6%	0%
Cantabria	158	126	111	79	68	97	56	57	67	68	1	-9%
Castilla-La Mancha	1.096	761	771	633	518	443	365	377	425	375	-12%	-11%
Castilla y León	1.592	1.363	1.116	1.060	924	746	657	738	736	658	-11%	-9%
Cataluña	2.119	2.011	1.955	1.829	1.938	1.867	1.851	1.876	1.800	1.678	-7%	-3%
Extremadura	383	352	278	307	277	209	208	155	194	195	1%	-7%
Galicia	1.170	980	1.035	822	806	679	697	733	764	691	-10%	-6%
Madrid, Comunidad de	1.421	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	1.416	1.314	1.254	1.304	4%	-1%
Murcia, Región de	459	321	230	242	159	162	173	219	241	233	-3%	-7%
Navarra, Comunidad Foral de	82	100	110	98	86	102	92	112	136	124	-9%	42
Rioja, La	113	76	77	75	71	69	66	71	60	77	17	-4%
Comunitat Valenciana	2.138	1.890	1.091	1.176	1.056	950	919	786	865	864	0%	-10%
País Vasco	624	585	488	438	404	428	387	391	389	452	16%	-4%
Ceuta y Melilla	32	45	35	31	36	30	22	34	30	36	6	4
Total	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%

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

Tabla 34. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Andalucía	2.398	1.747	1.434	1.296	1.024	854	752	708	775	717	-7%	-13%
Aragón	597	346	339	304	234	231	225	217	215	227	6%	-10%
Asturias, Principado de	224	192	172	185	145	123	123	115	131	146	11%	-5%
Balears, Illes	343	278	270	262	234	233	229	246	205	244	19%	-4%
Canarias	326	280	247	236	255	207	221	224	258	261	1%	-2%
Cantabria	153	120	102	70	64	59	48	54	58	56	-2	-11%
Castilla-La Mancha	929	639	625	523	405	319	256	280	311	262	-16%	-13%
Castilla y León	1.211	970	785	753	628	474	456	500	477	405	-15%	-11%
Cataluña	1.146	1.107	1.007	835	959	886	803	881	874	760	-13%	-4%
Extremadura	279	258	191	238	212	146	151	107	125	128	2%	-8%
Galicia	981	796	849	682	637	509	523	487	536	451	-16%	-8%
Madrid, Comunidad de	354	407	312	276	235	206	191	173	202	210	4%	-6%
Murcia, Región de	430	302	212	224	135	119	137	84	101	95	-6%	-15%
Navarra, Comunidad Foral de	75	91	74	68	58	64	66	58	69	64	-5	-11
Rioja, La	73	40	40	27	33	29	30	23	25	34	9	-39
Comunitat Valenciana	1.194	837	702	602	540	472	404	330	448	425	-5%	-11%
País Vasco	364	338	281	244	246	251	216	250	235	279	19%	-3%
Ceuta y Melilla							3	7	5	2	-3	2
Total	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-9%

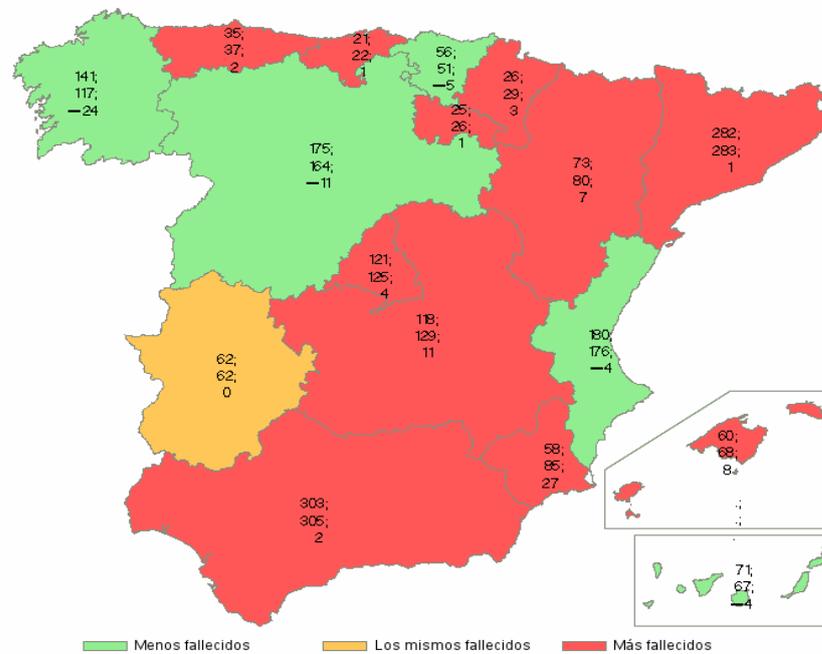
⁽¹⁾ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 35. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2008-2017

Comunidades autónomas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Andalucía	721	615	538	568	529	761	593	573	678	655	-3%	-1%
Aragón	229	215	225	204	192	161	139	168	159	171	8%	-3%
Asturias, Principado de	74	49	55	34	75	114	131	115	101	73	-28%	-1
Baleares, Illes	89	32	16	42	77	141	111	143	139	145	4%	56
Canarias	100	113	84	53	37	93	141	123	133	152	14%	52
Cantabria	5	6	9	9	4	38	8	3	9	12	3	7
Castilla-La Mancha	167	122	146	110	113	124	109	97	114	113	-1%	-4%
Castilla y León	381	393	331	307	296	272	201	238	259	253	-2%	-4%
Cataluña	973	904	948	994	979	981	1.048	995	926	918	-1%	-1%
Extremadura	104	94	87	69	65	63	57	48	69	67	-2	-5%
Galicia	189	184	186	140	169	170	174	246	228	240	5%	3%
Madrid, Comunidad de	1.067	1.039	1.006	1.097	1.064	1.180	1.225	1.141	1.052	1.094	4%	0%
Murcia, Región de	29	19	18	18	24	43	36	135	140	138	-1%	109
Navarra, Comunidad Foral de	7	9	36	30	28	38	26	54	67	60	-7	53
Rioja, La	40	36	37	48	38	40	36	48	35	43	8	3
Comunitat Valenciana	944	1.053	389	574	516	478	515	456	417	439	5%	-8%
País Vasco	260	247	207	194	158	177	171	141	154	173	12%	-4%
Ceuta y Melilla	32	45	35	31	36	30	19	27	25	34	9	2
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	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.

Figura 15. Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España, 2016; 2017; diferencias 2016-2017



En 2017, el número de fallecidos con respecto a 2016 aumentó en 27 provincias y descendió en 22. Palencia tiene el mismo número de fallecidos que en 2016. La Ciudad Autónoma de Ceuta tuvo el mismo número de fallecidos en 2016 y 2017, mientras que la Ciudad Autónoma de Melilla tuvo 1 fallecido más. La tendencia en las cifras provinciales de mortalidad está sometida a fluctuaciones al tratarse de unas cantidades pequeñas.

Tabla 36. Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación 2017/2013 ⁽¹⁾
Araba/Álava	17	5	10	13	11	-2	-6
Albacete	19	23	22	24	16	-8	-3
Alicante/Alacant	42	67	62	68	64	-4	22
Almería	30	19	26	40	22	-18	-8
Ávila	19	12	16	12	11	-1	-8
Badajoz	25	40	37	38	36	-2	11
Balears, Illes	45	50	53	60	68	8	23
Barcelona	141	159	128	131	145	11%	3%
Burgos	36	24	32	36	31	-5	-5
Cáceres	22	16	17	24	26	2	4
Cádiz	37	41	32	41	34	-7	-3
Castellón/Castelló	22	29	28	43	39	-4	17
Ciudad Real	38	19	27	30	33	3	-5
Córdoba	36	37	26	22	37	15	1
Coruña, A	73	55	47	58	51	-7	-22
Cuenca	30	17	16	15	18	3	-12
Girona	47	27	41	55	47	-8	0
Granada	33	49	43	27	33	6	0
Guadalajara	8	14	11	7	12	5	4
Gipuzkoa	24	16	38	17	27	10	3
Huelva	26	19	23	19	22	3	-4
Huesca	22	24	17	21	25	4	3
Jaén	24	30	23	31	35	4	11
León	26	32	39	25	22	-3	-4
Lleida	42	37	51	37	40	3	-2
Rioja, La	16	11	20	25	26	1	10
Lugo	14	33	22	32	22	-10	8
Madrid	130	114	111	121	125	3%	-4%
Málaga	49	40	46	57	67	10	18
Murcia	57	61	44	58	85	27	28
Navarra	31	41	26	26	29	3	-2
Ourense	14	18	11	15	13	-2	-1
Asturias	46	38	36	35	37	2	-9
Palencia	15	12	6	13	13	0	-2
Palmas, Las	25	31	22	40	30	-10	5
Pontevedra	31	33	43	36	31	-5	0
Salamanca	12	13	17	10	15	5	3
S.C.Tenerife	23	26	40	31	37	6	14
Cantabria	20	18	22	21	22	1	2
Segovia	8	19	16	16	10	-6	2
Sevilla	48	52	43	66	55	-11	7
Soria	9	14	10	19	11	-8	2
Tarragona	42	49	71	59	51	-8	9
Teruel	6	14	16	9	18	9	12
Toledo	25	34	31	42	50	8	25
Valencia/València	77	71	64	69	73	4	-4
Valladolid	22	13	24	24	27	3	5
Bizkaia	22	15	19	26	13	-13	-9
Zamora	13	18	21	20	24	4	11
Zaragoza	40	39	38	43	37	-6	-3
Ceuta	1	0	3	2	2	0	1
Melilla	0	0	2	1	2	1	2
Total	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	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 37. Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación 2017/2013
Araba/Álava	53	16	31	40	34	-6	-19
Albacete	48	58	56	61	41	-20	-7
Alicante/Alacant	23	36	34	37	35	-2	12
Almería	43	28	38	57	31	-26	-12
Ávila	112	72	97	73	68	-5	-44
Badajoz	36	58	54	56	53	-3	17
Balears, Illes	41	45	47	53	59	6	18
Barcelona	26	29	24	24	26	2	0
Burgos	98	66	88	100	87	-13	-11
Cáceres	54	39	42	60	65	6	11
Cádiz	30	33	26	33	27	-6	-3
Castellón/Castelló	38	50	49	75	68	-7	30
Ciudad Real	73	37	53	59	65	6	-8
Córdoba	45	46	33	28	47	19	2
Coruña, A	64	49	42	52	45	-6	-19
Cuenca	142	81	77	74	89	16	-53
Girona	63	36	55	74	63	-11	0
Granada	36	53	47	29	36	7	0
Guadalajara	31	55	43	28	47	19	16
Gipuzkoa	34	23	54	24	38	14	4
Huelva	50	36	44	36	42	6	-8
Huesca	98	107	77	95	114	19	16
Jaén	36	46	35	48	55	7	19
León	53	66	81	53	47	-6	-6
Lleida	96	86	118	86	93	7	-3
Rioja, La	50	35	64	80	83	3	33
Lugo	41	97	65	95	66	-29	25
Madrid	20	18	17	19	19	0	-1
Málaga	30	25	28	35	41	6	11
Murcia	39	42	30	40	58	18	19
Navarra	49	64	41	41	45	5	-4
Ourense	43	56	35	48	42	-6	-1
Asturias	43	36	34	34	36	2	-7
Palencia	89	72	36	79	80	1	-9
Palmas, Las	23	28	20	36	27	-9	4
Pontevedra	33	35	45	38	33	-5	0
Salamanca	35	38	50	30	45	15	10
S.C.Tenerife	23	26	39	30	36	5	13
Cantabria	34	31	38	36	38	2	4
Segovia	50	119	101	102	64	-38	14
Sevilla	25	27	22	34	28	-6	3
Soria	96	151	109	209	122	-87	26
Tarragona	52	62	90	75	64	-10	12
Teruel	43	100	116	66	133	67	90
Toledo	36	49	45	61	73	12	37
Valencia/València	30	28	25	27	29	2	-1
Valladolid	41	25	46	46	52	6	11
Bizkaia	19	13	17	23	11	-11	-8
Zamora	69	97	114	110	134	24	65
Zaragoza	41	40	39	45	38	-6	-3
Ceuta	12	0	35	24	24	0	12
Melilla	0	0	24	12	24	12	24
Total	36	36	36	39	39	0	3

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2017 ha sido 39, observándose que 17 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 21 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 12 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 16. Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2017

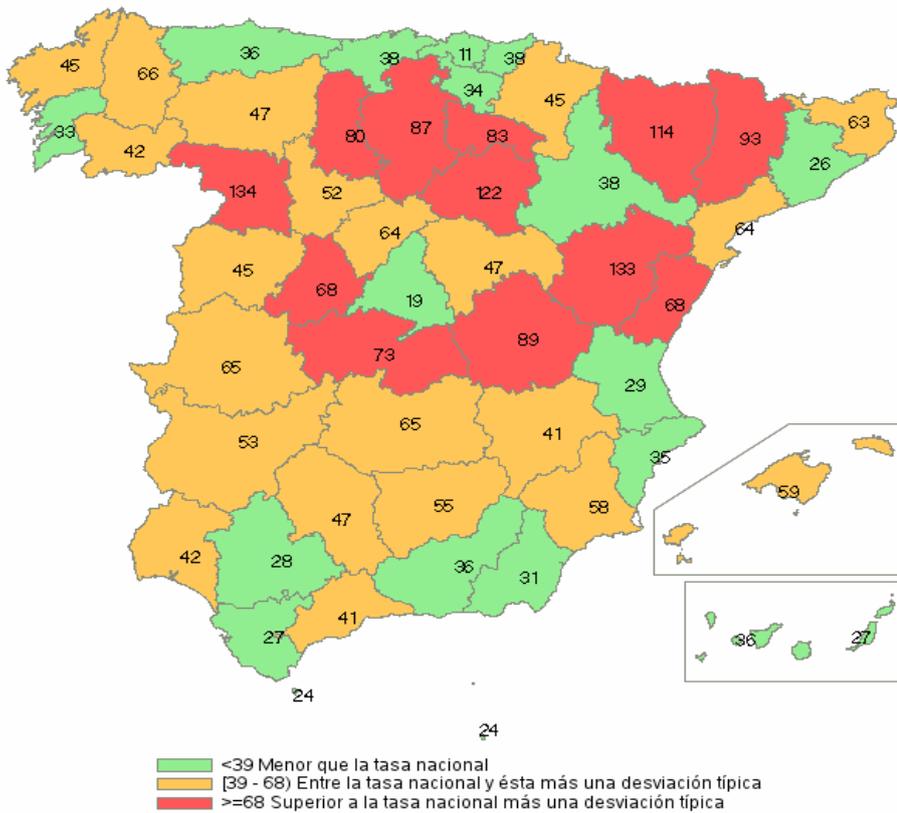


Tabla 38. Fallecidos en vías interurbanas y urbanas, año 2017. España, 2017

Provincias	Vía interurbana 2017			Vía urbana 2017
	Fallecidos	Vehículos-km (millones)*	Fallecidos por 100 millones vehículos-km	Fallecidos
Araba/Álava	9	1.871,6	0,5	2
Albacete	14	2.795,7	0,5	2
Alicante/Alacant	39	8.308,1	0,5	25
Almería	17	3.323,6	0,5	5
Ávila	11	1.378,2	0,8	0
Badajoz	28	3.757,9	0,7	8
Balears, Illes	51	9.097,9	0,6	17
Barcelona	82	20.444,7	0,4	63
Burgos	25	3.687,1	0,7	6
Cáceres	25	3.023,5	0,8	1
Cádiz	23	4.753,3	0,5	11
Castellón/Castelló	24	3.639,1	0,7	15
Ciudad Real	29	3.113,4	0,9	4
Córdoba	28	3.327,5	0,8	9
Coruña, A	37	6.490,6	0,6	14
Cuenca	16	2.934,5	0,5	2
Girona	34	5.381,7	0,6	13
Granada	26	5.527,7	0,5	7
Guadalajara	11	2.066,7	0,5	1
Gipuzkoa	19	3.501,9	0,5	8
Huelva	16	2.822,1	0,6	6
Huesca	23	2.250,0	1,0	2
Jaén	31	2.975,3	1,0	4
León	15	3.455,7	0,4	7
Lleida	38	3.600,6	1,1	2
Rioja, La	23	1.944,6	1,2	3
Lugo	18	2.980,9	0,6	4
Madrid	76	23.470,3	0,3	49
Málaga	41	7.874,6	0,5	26
Murcia	51	7.498,0	0,7	34
Navarra	17	4.168,3	0,4	12
Ourense	9	2.353,2	0,4	4
Asturias	29	5.619,5	0,5	8
Palencia	13	1.573,8	0,8	0
Palmas, Las	24	4.984,8	0,5	6
Pontevedra	21	5.452,8	0,4	10
Salamanca	13	2.134,1	0,6	2
S.C. Tenerife	25	5.781,7	0,4	12
Cantabria	14	4.329,6	0,3	8
Segovia	9	1.951,3	0,5	1
Sevilla	36	7.454,5	0,5	19
Soria	9	1.224,8	0,7	2
Tarragona	35	5.857,7	0,6	16
Teruel	14	1.318,6	1,1	4
Toledo	48	6.129,6	0,8	2
Valencia/València	50	11.650,6	0,4	23
Valladolid	18	3.256,7	0,6	9
Bizkaia	6	4.915,1	0,1	7
Zamora	23	2.009,6	1,1	1
Zaragoza	27	5.197,9	0,5	10
Ceuta	1	0,0		1
Melilla	0	0,0		2
Total	1.321	244.661,0	0,5	509

* 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, 2013-2016

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017
Araba/Álava	0,7	0,2	0,4	0,5	0,5
Albacete	0,6	0,8	0,6	0,8	0,5
Alicante/Alacant	0,4	0,6	0,5	0,6	0,5
Almería	0,9	0,5	0,7	0,9	0,5
Ávila	1,3	0,7	1,3	0,9	0,8
Badajoz	0,6	1,1	0,9	0,8	0,7
Balears, Illes	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6
Barcelona	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4
Burgos	0,8	0,6	0,8	0,8	0,7
Cáceres	0,7	0,6	0,5	0,7	0,8
Cádiz	0,7	0,6	0,4	0,5	0,5
Castellón/Castelló	0,5	0,7	0,6	0,9	0,7
Ciudad Real	1,1	0,6	0,8	0,9	0,9
Córdoba	0,9	1,0	0,7	0,6	0,8
Coruña, A	0,9	0,8	0,6	0,7	0,6
Cuenca	0,9	0,5	0,5	0,5	0,5
Girona	0,8	0,4	0,6	0,8	0,6
Granada	0,6	1,0	0,6	0,5	0,5
Guadalajara	0,4	0,6	0,6	0,2	0,5
Gipuzkoa	0,5	0,4	0,9	0,4	0,5
Huelva	1,1	0,6	0,7	0,6	0,6
Huesca	1,0	1,1	0,7	0,7	1,0
Jaén	0,6	0,8	0,6	0,7	1,0
León	0,6	0,8	1,0	0,4	0,4
Lleida	1,0	0,9	1,3	0,9	1,1
Rioja, La	0,8	0,5	0,8	1,1	1,2
Lugo	0,4	1,1	0,7	1,0	0,6
Madrid	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Málaga	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Murcia	0,6	0,7	0,5	0,5	0,7
Navarra	0,7	1,0	0,5	0,4	0,4
Ourense	0,5	0,7	0,4	0,5	0,4
Asturias	0,6	0,6	0,4	0,4	0,5
Palencia	0,7	0,7	0,4	0,7	0,8
Palmas, Las	0,3	0,4	0,3	0,5	0,5
Pontevedra	0,5	0,4	0,6	0,5	0,4
Salamanca	0,5	0,4	0,7	0,3	0,6
S.C. Tenerife	0,3	0,4	0,5	0,3	0,4
Cantabria	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3
Segovia	0,3	0,8	0,7	0,8	0,5
Sevilla	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5
Soria	0,6	1,0	0,7	1,5	0,7
Tarragona	0,7	0,7	1,0	0,9	0,6
Teruel	0,4	1,2	1,0	0,7	1,1
Toledo	0,4	0,6	0,4	0,6	0,8
Valencia/València	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4
Valladolid	0,5	0,4	0,7	0,4	0,6
Bizkaia	0,3	0,2	0,3	0,4	0,1
Zamora	0,6	0,8	1,0	0,9	1,1
Zaragoza	0,7	0,6	0,7	0,7	0,5
Ceuta					
Melilla					
Total	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5

* Fuente: Vehículos-km obtenidos de los Anuarios del Ministerio de Fomento.

Tabla 40. Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016 ⁽¹⁾	Variación 2017/2013 ⁽¹⁾
Araba/Álava	86	80	84	63	118	55	32
Albacete	87	101	83	95	99	4	12
Alicante/Alacant	341	268	287	291	297	2%	-13%
Almería	121	94	111	108	137	27%	13%
Ávila	71	71	66	60	39	-21	-32
Badajoz	144	147	105	139	139	0%	-3%
Balears, Illes	374	340	389	344	389	13%	4%
Barcelona	1.158	1172	1145	1102	1036	-6%	-11%
Burgos	150	123	140	149	120	-19%	-20%
Cáceres	65	61	50	55	56	1	-9
Cádiz	217	202	229	211	224	6%	3%
Castellón/Castelló	116	92	97	141	118	-16%	2%
Ciudad Real	93	79	61	77	63	-14	-30
Córdoba	199	151	118	151	115	-24%	-42%
Coruña, A	238	226	234	304	312	3%	31%
Cuenca	69	44	57	74	64	-10	-5
Girona	258	261	278	273	225	-18%	-13%
Granada	219	181	172	196	169	-14%	-23%
Guadalajara	52	24	48	40	42	2	-10
Gipuzkoa	174	202	199	203	186	-8%	7%
Huelva	70	67	80	92	116	24	46
Huesca	111	108	111	104	108	4%	-3%
Jaén	114	119	92	114	81	-29%	-29%
León	132	100	170	189	167	-12%	27%
Lleida	218	194	209	188	201	7%	-8%
Rioja, La	69	66	71	60	77	17	8
Lugo	129	100	141	114	107	-6%	-17%
Madrid	1.386	1416	1314	1254	1304	4%	-6%
Málaga	356	265	237	252	222	-12%	-38%
Murcia	162	173	219	241	233	-3%	44%
Navarra	102	92	112	136	124	-9%	22%
Ourense	85	88	83	86	91	5	6
Asturias	237	254	230	232	219	-6%	-8%
Palencia	60	58	49	50	37	-13	-23
Palmas, Las	79	131	145	130	115	-12%	36
Pontevedra	227	283	275	260	181	-30%	-20%
Salamanca	87	103	88	74	61	-13	-26
S.C. Tenerife	221	231	202	261	298	14%	35%
Cantabria	97	56	57	67	68	1	-29
Segovia	54	38	46	38	41	3	-13
Sevilla	319	266	242	329	308	-6%	-3%
Soria	26	21	31	41	25	-16	-1
Tarragona	233	224	244	237	216	-9%	-7%
Teruel	36	53	45	61	64	3	28
Toledo	142	117	128	139	107	-23%	-25%
Valencia/València	493	559	402	433	449	4%	-9%
Valladolid	102	105	104	92	116	24	14%
Bizkaia	168	105	108	123	148	20%	-12%
Zamora	64	38	44	43	52	9	-12
Zaragoza	245	203	229	209	226	8%	-8%
Ceuta	9	6	15	16	22	6	13
Melilla	21	16	19	14	14	0	-7
Total	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-5%

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

Tabla 41. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017

Provincias	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación 2017/2013
Araba/Álava	269	250	262	196	364	168	130
Albacete	218	255	210	241	253	12	44
Alicante/Alacant	184	145	156	158	161	3	-8
Almería	175	136	161	156	196	39	-51
Ávila	419	424	398	362	241	-121	-278
Badajoz	208	213	153	203	205	2	-77
Balears, Illes	337	305	346	306	338	32	55
Barcelona	211	215	211	203	189	-14	-24
Burgos	407	337	386	411	336	-75	-97
Cáceres	159	150	123	136	140	5	-59
Cádiz	174	162	183	169	179	10	4
Castellón/Castelló	198	159	169	245	207	-38	-27
Ciudad Real	178	152	119	150	125	-25	-75
Córdoba	249	189	148	190	146	-44	-106
Coruña,A	209	199	207	269	278	9	10
Cuenca	326	211	276	358	317	-41	-51
Girona	344	351	375	369	302	-67	-49
Granada	237	197	187	213	184	-29	-81
Guadalajara	202	94	189	157	164	7	-135
Gipuzkoa	246	286	281	287	262	-25	39
Huelva	134	128	153	176	223	46	83
Huesca	494	484	500	468	492	23	76
Jaén	172	181	141	175	126	-49	-79
León	270	206	354	393	355	-38	-22
Lleida	500	449	485	437	469	32	-56
Rioja, La	217	209	226	191	246	55	25
Lugo	374	293	416	336	321	-16	-62
Madrid	216	222	206	196	201	5	-1
Málaga	221	164	145	154	135	-20	-8
Murcia	111	118	150	165	158	-6	49
Navarra	160	145	176	214	194	-20	60
Ourense	261	273	260	270	292	22	-58
Asturias	222	240	219	221	212	-9	7
Palencia	356	347	296	302	227	-75	-231
Palmas, Las	72	119	131	118	103	-15	10
Pontevedra	238	298	290	274	192	-82	-72
Salamanca	251	299	257	216	182	-35	-104
S.C. Tenerife	219	228	198	256	288	32	96
Cantabria	164	95	97	114	117	2	2
Segovia	335	239	291	241	264	23	-233
Sevilla	165	137	125	170	159	-11	14
Soria	278	227	338	447	278	-169	-198
Tarragona	290	282	308	299	273	-26	-57
Teruel	255	380	327	443	475	32	125
Toledo	202	168	185	201	156	-45	-89
Valencia/València	194	221	159	172	178	6	-57
Valladolid	192	199	197	174	222	47	-9
Bizkaia	146	92	95	108	130	22	-18
Zamora	339	204	239	233	291	58	-28
Zaragoza	252	210	237	216	235	19	-54
Ceuta	106	71	177	189	259	70	80
Melilla	251	191	225	166	165	-1	-92
Total	216	206	204	210	205	-5	-38

4

El componente temporal de los accidentes con víctimas

57

Los meses

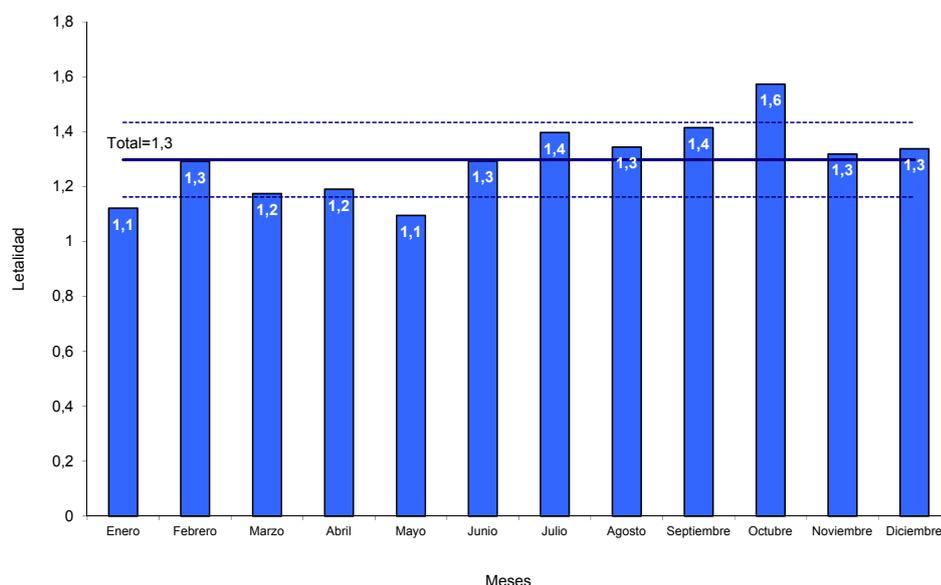
En el año 2017 fallecieron una media de 152 personas cada mes, oscilando el número mensual entre 122 fallecidos en enero y 193 en octubre. En los meses de julio y agosto se produjeron 334 fallecidos, cifra que supone el 18% de los fallecidos en todo el año. Respecto del año anterior, solo se observan descensos en 6 meses: enero, febrero, marzo, mayo, julio y agosto; mientras que en los otros 6 meses restantes del año 2017 se han producido incrementos respecto del año anterior:

Tabla 42. Fallecidos por meses. España, 2008-2017

Meses	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Enero	265	222	197	159	147	131	113	119	147	122	-17%	-8%
Febrero	235	208	148	142	141	137	99	113	136	131	-4%	-6%
Marzo	241	233	174	142	154	124	132	113	153	140	-8%	-6%
Abril	247	201	172	156	144	124	141	116	132	141	7%	-6%
Mayo	265	237	211	185	157	105	123	157	132	130	-2%	-8%
Junio	261	244	202	148	174	138	153	129	145	169	17%	-5%
Julio	311	259	251	222	161	163	153	174	191	182	-5%	-6%
Agosto	302	274	258	216	190	171	156	164	188	152	-19%	-7%
Septiembre	229	205	221	186	202	159	162	178	155	163	5%	-4%
Octubre	268	223	242	169	147	154	143	130	141	193	37%	-4%
Noviembre	241	193	206	173	135	130	158	150	146	157	8%	-5%
Diciembre	235	215	196	162	151	144	155	146	144	150	4%	-5%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%
Media mensual	258	226	207	172	159	140	141	141	151	152		

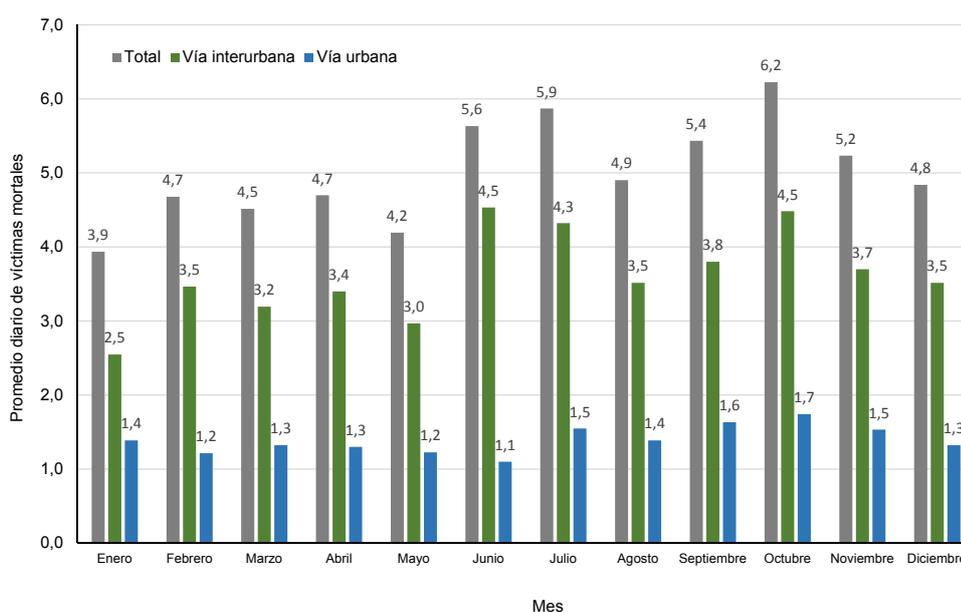
La letalidad de los accidentes de tráfico con víctimas en 2017 fue 1,3. Los meses con mayor letalidad fueron octubre, julio y septiembre, con una letalidad de 1,6, 1,4 y 1,4 respectivamente. Los meses de enero y mayo, con una letalidad de 1,1, son los que han presentado una tasa menor.

Figura 18. Letalidad por meses. España, 2017



El promedio diario de víctimas mortales en 2017 ha sido de 5, superándose esa cifra en los meses de junio, julio, septiembre, octubre y noviembre. En las vías interurbanas se ha registrado una media de 3,6 fallecidos diarios y en las vías urbanas de 1,4.

Figura 19. Promedio diario de víctimas mortales. España, 2017



La evolución promedio diario de fallecidos presenta un comportamiento muy diferente los meses de verano (julio y agosto) con respecto al resto del año, siendo más elevado el promedio diario de fallecidos en verano. En las vías interurbanas, la evolución del promedio diario de fallecidos es mayor en el período de verano que respecto al resto de meses, excepto en el año 2017 que el promedio es similar en verano y no verano. En las vías urbanas, la evolución es similar en ambos periodos.

Tabla 43. Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano. España, 2008-2017

Promedio diario de víctimas mortales	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verano	9,9	8,6	8,2	7,1	5,7	5,4	5,0	5,5	6,1	5,4
No verano	8,2	7,2	6,5	5,4	5,1	4,4	4,6	4,5	4,7	4,9

Tabla 44. Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías interurbanas. España, 2008-2017

Promedio diario de víctimas mortales	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verano	8,2	6,9	6,5	5,6	4,6	4,0	3,8	4,2	4,7	3,9
No verano	6,4	5,6	5,0	4,1	3,8	3,2	3,3	3,3	3,3	3,6

Tabla 45. Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías urbanas. España, 2008-2017

Promedio diario de víctimas mortales	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verano	1,7	1,7	1,7	1,4	1,0	1,3	1,2	1,3	1,4	1,5
No verano	1,7	1,6	1,5	1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4

El número de fallecidos y heridos hospitalizados según el modo de transporte presenta patrones diferentes de acuerdo con las estaciones del año. Estas diferencias están relacionados con, entre otros factores, la movilidad, la luminosidad y la meteorología.

Los peatones fallecidos presentan las cifras más altas en febrero y octubre, mientras que las de heridos hospitalizados fueron mayores en los meses de enero y noviembre, en los que superaron los 195 hospitalizados.

Con respecto a los vehículos de dos ruedas: en el caso de las bicicletas, la cifra de fallecidos fue mayor en los meses de abril y junio (14 y 10 fallecidos, respectivamente) y menor en el mes de enero (2 fallecidos); en el caso de los ciclomotores, en el período comprendido entre junio y septiembre se alcanzaron las cifras con un mayor número de fallecidos; y en relación a las motocicletas, los meses con mayor cifras mensuales de fallecidos fueron julio y octubre en ese medio de desplazamiento. El número de ocupantes heridos hospitalizados en los medios de desplazamiento citados fue mayor entre los meses de abril y julio.

El menor número de fallecidos en turismo en 2017 se registró en los meses de febrero, abril y mayo, y el mayor en los meses de junio, julio, noviembre y noviembre. El mes con más heridos hospitalizados ocupantes de turismo fue julio (318).

En los meses de septiembre y octubre fue donde se registró el mayor número de fallecidos en vehículos de transporte de mercancías. Los autobuses tuvieron una cifra de 2 fallecidos en el mes de junio, y 1 fallecido en el mes de agosto, y 0 durante el resto del año 2017.

Tabla 46. Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2017

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo transporte mercancías	Autobús	Peatón
Enero	2	1	19	61	6	0	32
Febrero	5	2	20	54	11	0	35
Marzo	7	4	25	70	7	0	26
Abril	14	4	37	50	12	0	21
Mayo	4	2	33	49	10	0	27
Junio	10	7	33	82	16	2	17
Julio	4	8	46	82	10	0	25
Agosto	7	7	28	69	16	1	23
Septiembre	6	7	29	65	21	0	32
Octubre	7	2	41	67	23	0	51
Noviembre	7	2	23	76	16	0	30
Diciembre	5	3	25	74	7	0	32
Total	78	49	359	799	155	3	351

60

Tabla 47. Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2017

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo transporte mercancías	Autobús	Peatón
Enero	36	42	167	189	25	2	196
Febrero	46	41	172	214	23	3	158
Marzo	68	58	252	230	50	3	170
Abril	72	49	273	230	27	2	157
Mayo	72	44	275	204	36	6	158
Junio	62	64	275	288	42	3	159
Julio	73	69	257	318	43	5	123
Agosto	62	57	217	277	51	3	113
Septiembre	58	47	240	235	42	8	127
Octubre	71	48	274	222	46	3	191
Noviembre	38	61	223	224	36	6	206
Diciembre	36	38	159	233	37	3	182
Total	694	618	2.784	2.864	458	47	1.940

Los días de la semana

El 32% 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 jueves han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año (219 y 247 respectivamente).

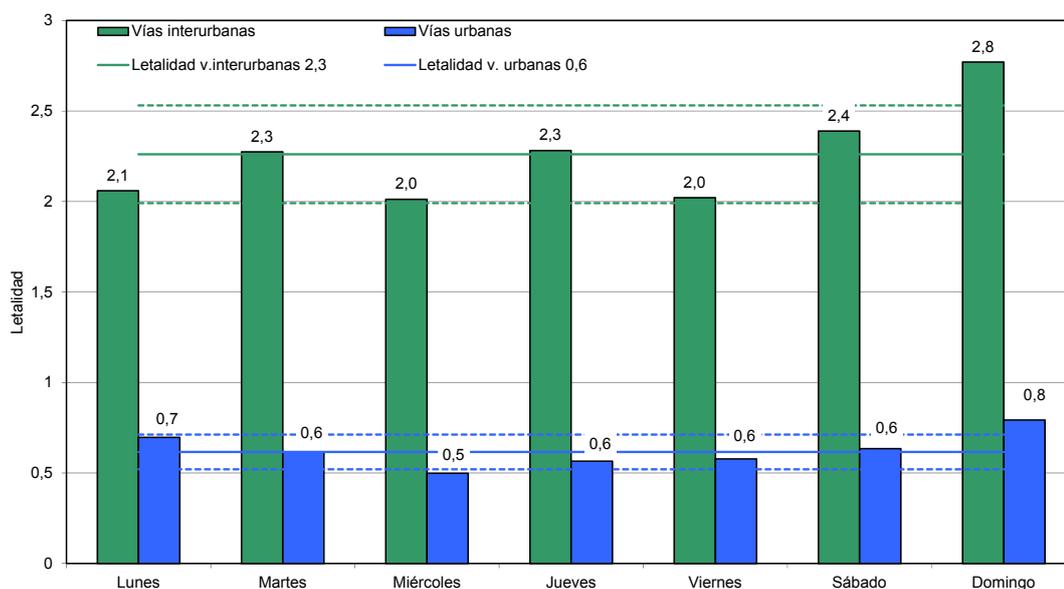
Respecto del año 2016, el número de fallecidos ha disminuido en todos los días laborables de la semana, excepto el martes y el viernes; en los fines de semana el número de fallecidos ha aumentado un 11% el domingo y ha disminuido un 8% el sábado.

Tabla 48. Fallecidos por accidente según días de la semana. España, 2008-2017

Días de la semana	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Lunes	411	347	323	282	238	226	234	244	265	259	-2%	-5%
Martes	379	312	303	252	238	220	206	215	215	255	19%	-4%
Miércoles	374	342	313	280	246	187	205	209	243	219	-10%	-6%
Jueves	401	354	337	248	253	263	224	186	250	247	-1%	-5%
Viernes	466	384	374	287	273	259	245	255	261	267	2%	-6%
Sábado	522	489	418	341	341	264	290	300	294	271	-8%	-7%
Domingo	547	486	410	370	314	261	284	280	282	312	11%	-6%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

En lo que respecta al índice de letalidad del año 2017 según el día de la semana en que ocurrió el accidente, en las vías interurbanas los miércoles y viernes presentan una tasa inferior en una desviación típica con respecto a la media y los sábados y domingos superan la desviación con respecto a la media, puesto que el resto de días presentan valores de letalidad muy parecidos. En el caso de las vías urbanas los lunes y domingos presentan una letalidad superior en una desviación típica a la media.

Figura 20. Letalidad por accidente, según días de la semana. España, 2017



Nota: las líneas discontinuas representan los intervalos de confianza correspondientes a una desviación típica, de la letalidad en vías interurbanas y urbanas.

Tabla 49. Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2008-2017

Días de la semana	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Fin de semana	881	818	677	586	515	407	448	455	440	452	3%	-7%
No fin de semana	1.585	1.312	1.251	1.017	927	823	799	793	851	869	2%	-6%
Total	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%

Tabla 50. Fallecidos según días de la semana, vías urbanas. España, 2008-2017

Días de la semana	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Fin de semana	188	157	151	125	140	118	126	125	136	131	-4%	-4%
No fin de semana	446	427	399	332	321	332	315	316	383	378	-1%	-2%
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

Las horas del día

En 2017, el 63% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto de 2016, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 disminuyó un 1%, y en la franja entre las 20:00 y las 07:59 aumentó un 4%.

Tabla 51. Fallecidos según tramos horarios. España, 2008-2017

Tramos horarios	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 8:00 a 19:59 horas	1.911	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	1.056	1.093	1.158	1.151	-1%	-5%
De 20:00 a 7:59 horas	1.189	1.051	969	807	700	579	632	596	652	679	4%	-6%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

Si bien es la franja comprendida entre las 8:00 y las 19:59 la que presenta un mayor número de víctimas mortales, es el período de la noche (entre las 20:00 y las 7:59) el que presenta un índice de letalidad más alto, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas. Esto puede estar parcialmente relacionado con una menor densidad de tráfico y, con ello, una mayor velocidad media de circulación.

Tabla 52. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2017

Vías interurbanas y urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59 h	Total
Fallecidos	1.151	679	1.830
Porcentaje	63%	37%	100%
Heridos	101.037	38.125	139.162
Porcentaje	73%	27%	100%
Índice de letalidad	1,1	1,7	1,3
Vías interurbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59 h	Total
Fallecidos	832	489	1.321
Porcentaje	63%	37%	100%
Heridos	41.324	15.782	57.106
Porcentaje	72%	28%	100%
Índice de letalidad	2,0	3,0	2,3
Vías urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59 h	Total
Fallecidos	319	190	509
Porcentaje	63%	37%	100%
Heridos	59.713	22.343	82.056
Porcentaje	73%	27%	100%
Índice de letalidad	0,5	0,8	0,6

Si se analiza la combinación de franja horaria y día de la semana, 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 que en las franjas horarias de las 24:00 a las 6:59, donde la letalidad es mayor.

Tabla 53. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2017

Tramos horarios	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Letalidad	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
De lunes a viernes de 7:00 a 23:59	1.044		5.817		89.374		1,1	
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	500		2.668		30.671		1,5	
De 7:00 a 23:59	1.544		8.485		120.045		1,2	
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	110		412		3.813		2,5	
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	176		649		5.758		2,7	
De 24:00 a 6:59	286		1.061		9.571		2,6	

La luminosidad

En 2017, el 71% de los accidentes con víctimas, el 63% de los fallecidos y el 69% de los heridos hospitalizados y el 70% de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas ocurrieron durante el día. En las vías urbanas también es durante el día cuando se registra la mayor concentración de accidentes y víctimas.

Tabla 54. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017

	Vías interurbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Luminosidad								
Día	26.610	71%	832	63%	3.285	69%	36.712	70%
Crepúsculo	2.041	5%	78	6%	272	6%	2.925	6%
Noche con iluminación	2.382	6%	48	4%	259	5%	3.496	7%
Noche sin iluminación	6.460	17%	363	27%	950	20%	9.207	18%
	Vías urbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Luminosidad								
Día	47.462	73%	310	61%	3.232	68%	56.225	73%
Crepúsculo	3.484	5%	33	6%	291	6%	4.102	5%
Noche con iluminación	11.189	17%	138	27%	1.009	21%	13.662	18%
Noche sin iluminación	2.605	4%	28	6%	248	5%	3.287	4%

En vías interurbanas, el 57% 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 55. Lesividad de los peatones según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017

	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	40%	4%	14%	43%	51%	8%	16%	26%	62%	8%	14%	16%
Vía urbana	65%	8%	24%	3%	70%	6%	20%	3%	74%	7%	16%	3%
Total	58%	7%	21%	15%	68%	7%	19%	6%	74%	7%	16%	4%

5

El tipo de accidente con víctimas

67

El tipo de accidente mortal más frecuente en 2017 fue la salida de vía, en el que se produjo el 33% de los fallecimientos, seguido del atropello a peatón y colisión frontal con un 18%.

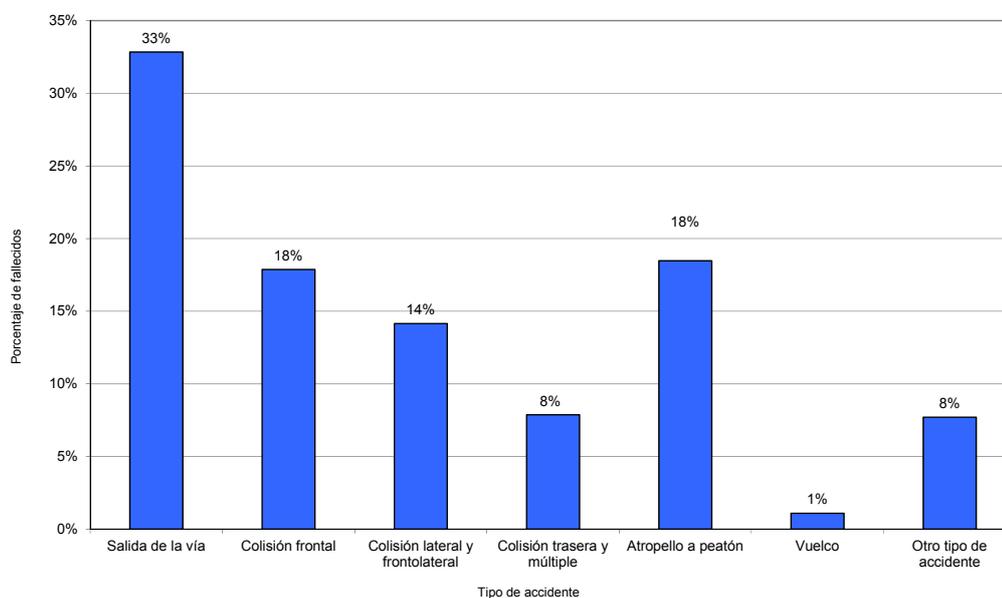
Tabla 56. Fallecidos por tipología del accidente. España, 2008-2017

Tipo de Accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Salida de la vía	1.062	903	752	646	663	508	548	522	601	601	0%	-6%
Colisión frontal	472	370	350	336	250	222	225	209	277	327	18%	-4%
Colisión lateral y frontolateral	616	471	428	329	282	246	204	190	253	259	2%	-9%
Colisión trasera y múltiple	246	223	227	191	165	153	145	169	145	144	-1%	-6%
Atropello a peatón*	450	459	449	367	355	349	310	306	386	338	-12%	-3%
Vuelco	62	70	66	47	47	30	17	16	22	20	-2	-42
Otro tipo de accidente	192	218	206	144	141	172	239	277	126	141	12%	-3%
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-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.

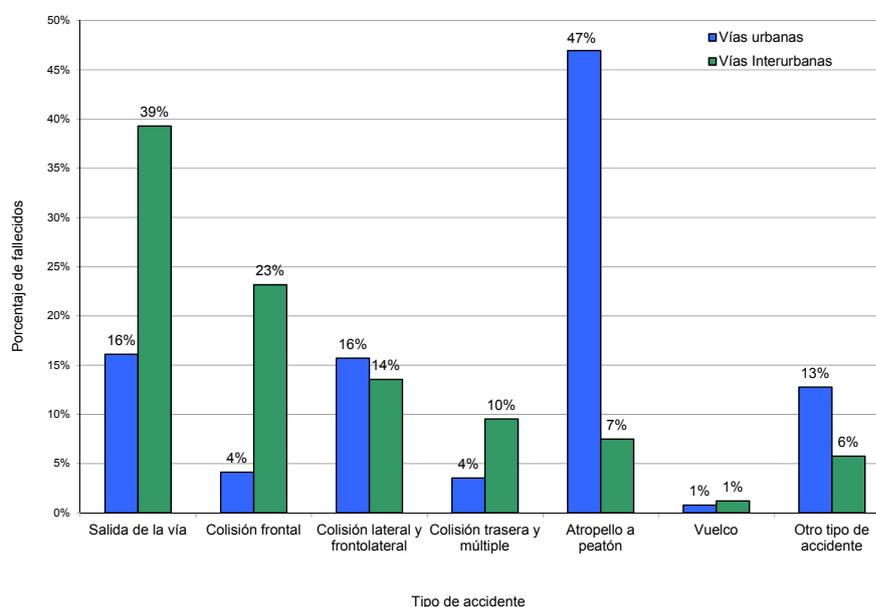
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Figura 21. Tipología del accidente. España, 2017



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

Figura 22. Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2017



En las vías interurbanas, el 39% de las víctimas mortales y el 36% de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía. Respecto de 2016, los fallecidos en atropellos se han reducido un 26%, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 6%. En relación a las salidas de la vía, las víctimas mortales se han reducido en un 1% y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 9%. Los fallecidos en colisiones frontales han aumentado un 20%, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 6%.

Tabla 57. Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017

Tipo de Accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Salida de la vía	975	834	690	578	594	441	476	464	524	519	-1%	-7%
Colisión frontal	443	342	335	322	232	214	208	195	254	306	20%	-4%
Colisión lateral y frontolateral	464	371	341	254	223	184	153	140	183	179	-2%	-10%
Colisión trasera y múltiple	208	179	197	163	136	132	122	136	114	126	11%	-5%
Atropello a peatón*	210	191	179	150	132	135	118	97	133	99	-26%	-8%
Vuelco	41	55	48	38	30	26	11	12	17	16	-1	-25
Otro tipo de accidente	125	158	138	98	95	98	159	204	66	76	10	-5%
Total	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%

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

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

Tabla 58. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017

Tipo de Accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Salida de la vía	4.485	3.356	2.928	2.666	2.378	1.895	1.856	1.639	1.887	1.710	-9%	-10%
Colisión frontal	1.446	1.247	1.062	947	781	655	571	545	834	788	-6%	-7%
Colisión lateral y frontolateral	2.451	1.756	1.552	1.371	1.158	1.008	698	716	898	922	3%	-10%
Colisión trasera y múltiple	1.246	993	911	806	633	647	502	518	590	531	-10%	-9%
Atropello a peatón*	424	352	348	284	277	223	229	191	230	216	-6%	-7%
Vuelco	378	356	300	294	285	245	84	77	146	142	-3%	-10%
Otro tipo de accidente	647	688	541	457	532	509	894	1.058	465	457	-2%	-18%
Total	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-11%

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

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

En las vías urbanas, el 47% de los fallecidos y el 35% de los heridos hospitalizados ocurrieron a causa de un atropello a peatón, siendo el accidente más frecuente. En el caso de los fallecidos el segundo accidente más frecuente es la salida de la vía (16%), mientras que en el caso de los heridos hospitalizados el segundo accidente más frecuente es la colisión lateral y frontolateral (28%). Respecto del año 2016, los fallecidos en atropellos han disminuido un 6% y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 2%.

Tabla 59. Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017

Tipo de accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Salida de la vía	87	69	62	68	69	67	72	58	77	82	5	-5
Colisión frontal	29	28	15	14	18	8	17	14	23	21	-2	-8
Colisión lateral y frontolateral	152	100	87	75	59	62	51	50	70	80	10	-7%
Colisión trasera y múltiple	38	44	30	28	29	21	23	33	31	18	-13	-20
Atropello a peatón*	240	268	270	217	223	214	192	209	253	239	-6%	0%
Vuelco	21	15	18	9	17	4	6	4	5	4	-1	-17
Otro tipo de accidente	67	60	68	46	46	74	80	73	60	65	5	-2
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-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.

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 60. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017

70

Tipo de accidente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Salida de la vía	383	343	291	285	257	275	266	325	300	305	2%	-2%
Colisión frontal	212	139	124	101	144	132	134	150	131	128	-2%	-5%
Colisión lateral y frontolateral	1.888	1.742	1.270	1.330	1.233	1.308	1.259	1.187	1.343	1.351	1%	-4%
Colisión trasera y múltiple	585	602	450	493	482	534	515	489	438	500	14%	-2%
Atropello a peatón*	1.659	1.586	1.591	1.603	1.563	1.670	1.557	1.633	1.727	1.690	-2%	0%
Vuelco	185	201	161	195	176	189	113	87	114	109	-4%	-6%
Otro tipo de accidente	499	562	466	515	545	796	896	880	652	697	7%	4%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	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.

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.

6

Las víctimas

El sexo y la edad

En 2017 fallecieron a causa de los accidentes de tráfico 1.403 hombres y 424 mujeres, de forma que los hombres fueron el 77% de los fallecidos y las mujeres el 23%. La proporción por sexos es similar en vías interurbanas –78% hombres y 21% mujeres– y en vías urbanas – 72% hombres y 28% mujeres–. La tasa de fallecidos por millón de población según sexo ha sido 61 para los hombres y 18 para las mujeres.

La media de edad de los fallecidos en accidente del tráfico fue 49 años, de los heridos hospitalizados fue 43 años y de los heridos no hospitalizados fue 39 años. En relación al sexo, las mujeres han presentado una edad media superior a los hombres en todas las categorías excepto en los heridos hospitalizados, siendo la media de edad en fallecidos de 48 en hombres y 52 en mujeres, en heridos hospitalizados la media de edad fue 42 en hombres y 46 en mujeres y en heridos no hospitalizados la edad media fue de 39 en ambos sexos.

El índice de letalidad de los hombres es 1,7, más del doble que el de las mujeres; siendo en las vías interurbanas la diferencia mayor.

Respecto de los heridos hospitalizados, el 70% eran hombres, siendo el porcentaje mayor en vías interurbanas –73%– que en vías urbanas–67%–. En cuanto a los heridos no hospitalizados, el 59% eran hombres, no habiendo apenas diferencias entre las vías interurbanas y urbanas.

Tabla 61. Fallecidos y heridos por sexos. España, 2017

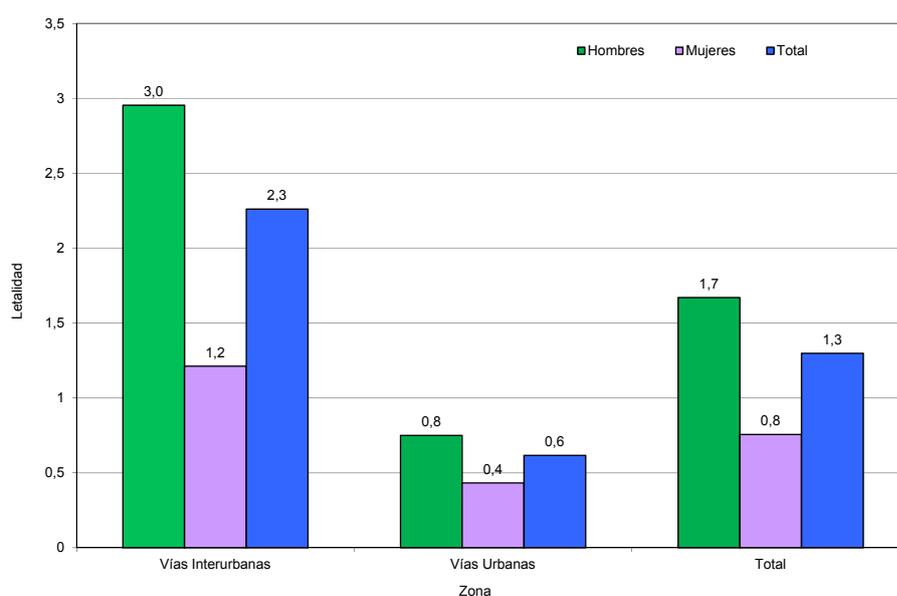
Sexo	Total							
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
Hombres	1.403	77%	6.708	70%	75.886	59%	1,7	61
Mujeres	424	23%	2.806	29%	52.843	41%	0,8	18
Sin especificar	3	0%	32	0%	887	1%	0,3	
Total	1.830	100%	9.546	100%	129.616	100%	1,3	39

Sexo	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	1.036	78%	3.500	73%	30.529	58%	3,0
Mujeres	282	21%	1.263	27%	21.710	41%	1,2
Sin especificar	3	0%	3	0%	101	0%	2,8
Total	1.321	100%	4.766	100%	52.340	100%	2,3

Sexo	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	367	72%	3.208	67%	45.357	59%	0,8
Mujeres	142	28%	1.543	32%	31.133	40%	0,4
Sin especificar	0	0%	29	1%	786	1%	0,0
Total	509	100%	4.780	100%	77.276	100%	0,6

72

Figura 23. Letalidad por sexos. España, 2017



En 2017 los grupos de edad de 25 a 34, de 35 a 44 y 45 a 54 años han sido los que han presentado una mayor frecuencia de fallecidos entre los hombres, con un 17% cada grupo. Estos mismos grupos de edad son también los que ha concentrado un porcentaje mayor de hombres hospitalizados, el 19%. 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, 94 y 140 respectivamente, muy por encima de la tasa general de los hombres que ha sido 61.

En cuanto a las mujeres fallecidas por accidente de tráfico en 2017, el grupo de edad de 75 a 84 años ha sido el que ha presentado una frecuencia mayor, con un 16% de los casos. El grupo de edad de 45 a 54 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 los grupos de edad de 15 a 24 años y de 85 y más los que presentan una tasa más alta, 25 y 39 respectivamente, siendo la tasa general de las mujeres 18.

Tabla 62. Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2017

Grupos de edad. HOMBRES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad	Fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	25	2%	196	3%	3450	5%	0,7	7
15-24	145	10%	1.003	15%	13.211	17%	1,0	63
25-34	233	17%	1.251	19%	16.055	21%	1,3	85
35-44	240	17%	1.297	19%	15.757	21%	1,4	62
45-54	241	17%	1.264	19%	11.988	16%	1,8	66
55-64	195	14%	783	12%	7.108	9%	2,4	69
65-74	134	10%	448	7%	3.575	5%	3,2	64
75-84	118	8%	292	4%	2.038	3%	4,8	94
85 y más	66	5%	84	1%	523	1%	9,8	140
Sin especificar	6	0%	90	1%	2.181	3%	0,3	
Total	1.403	100%	6.708	100%	75.930	100%	1,7	61
Media edad	48		42		39			

Grupos de edad. MUJERES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad	Fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	10	2%	148	5%	3.072	6%	0,3	3
15-24	55	13%	387	14%	8.712	16%	0,6	25
25-34	60	14%	403	14%	11.237	21%	0,5	22
35-44	49	12%	401	14%	10.467	20%	0,4	13
45-54	50	12%	438	16%	8.008	15%	0,6	14
55-64	51	12%	352	13%	4.947	9%	1,0	17
65-74	57	13%	318	11%	2.945	6%	1,7	24
75-84	67	16%	226	8%	1.604	3%	3,5	39
85 y más	23	5%	95	3%	483	1%	3,8	24
Sin especificar	2	0%	38	1%	1.368	3%	0,1	
Total	424	100%	2.806	100%	52.843	100%	0,8	18
Media edad	52		46		39			

Según el medio en que se desplazan 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 41% en el caso de los hombres y un 53% en el caso de las mujeres, es decir 12 puntos de diferencia; cuando se desplazaban en motocicleta el porcentaje de hombres fallecidos respecto de su total fue del 24% y en el caso de las mujeres del 6%; y cuando se desplazaban a pie el porcentaje de hombres fallecidos fue del 15% mientras que el de mujeres fue del 32%.

Tabla 63. Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2017

Medio de desplazamiento. HOMBRES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	73	5%	601	9%	5.799	8%	1,1
Ciclomotor	46	3%	478	7%	5.103	7%	0,8
Motocicleta	335	24%	2.451	37%	20.063	26%	1,5
Turismo	572	41%	1.745	26%	32.771	43%	1,6
Vehículo de mercancías	129	9%	365	5%	5.421	7%	2,2
Autobús	2	0%	14	0%	556	1%	0,3
Otro vehículo	31	2%	118	2%	559	1%	4,4
Peatones	215	15%	936	14%	5.614	7%	3,2
Total	1.403	100%	6.708	100%	75.886	100%	1,7

74

Medio de desplazamiento. MUJERES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	5	1%	89	3%	1.203	2%	0,4
Ciclomotor	3	1%	139	5%	2.195	4%	0,1
Motocicleta	24	6%	323	12%	5.266	10%	0,4
Turismo	225	53%	1.114	40%	34.252	65%	0,6
Vehículo de mercancías	26	6%	92	3%	1.675	3%	1,5
Autobús	1	0%	33	1%	1.390	3%	0,1
Otro vehículo	5	1%	23	1%	222	0%	2,0
Peatones	135	32%	993	35%	6.640	13%	1,7
Total	424	100%	2.806	100%	52.843	100%	0,8

En 2017 los hombres fallecidos por accidentes de tráfico aumentaron respecto del año anterior en un 1% y las mujeres lo hicieron en un 3%. En los últimos 10 años la razón entre hombres fallecidos y mujeres fallecidas se sitúa en 3,3, es decir, por cada mujer que fallece en un accidente de tráfico mueren 3,3 hombres.

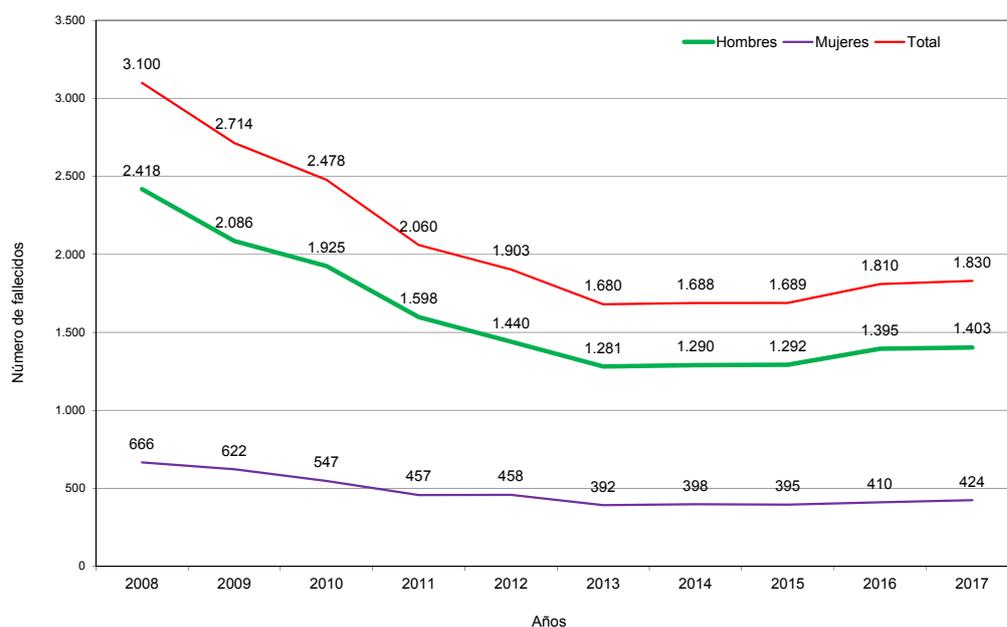
Tabla 64. Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2008-2017

Sexo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Hombres	2.418	2.086	1.925	1.598	1.440	1.281	1.290	1.292	1.395	1.403	1%	-6%
Mujeres	666	622	547	457	458	392	398	395	410	424	3%	-5%
Sin especificar	16	6	6	5	5	7	0	2	5	3	-2	-13
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%
Razón hombres/mujeres	3,6	3,4	3,5	3,5	3,1	3,3	3,2	3,3	3,4	3,3		

¹Las 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.

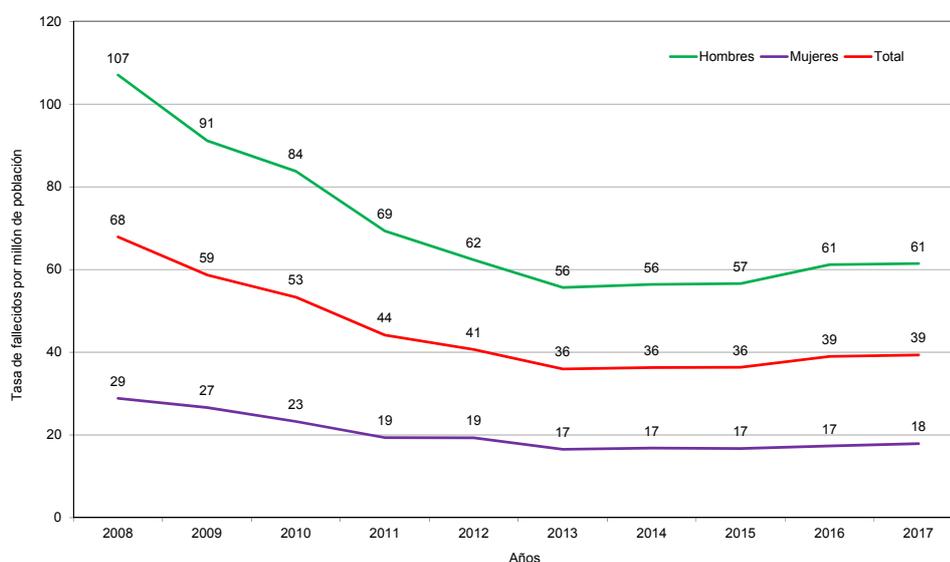
Desde el año 2008 hay una clara disminución de los fallecidos hasta el año 2013, y a partir del año 2014 ese descenso se quiebra, y el número de fallecidos vuelve a incrementarse. Los hombres y las mujeres presentan una tendencia similar de los fallecidos.

Figura 24. Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2008-2017



En 2017 la tasa de fallecidos por millón de población para los hombres ha sido 61 y para las mujeres 18. Respecto de 2016, la tasa ha aumentado para las mujeres y se ha mantenido igual para los hombres. En el último año la razón entre las tasas es 3,4, similar a la de las cifras absolutas. En los dos últimos años, hemos vuelto a alcanzar tasa de fallecidos por millón de población similares a los del año 2012.

Figura 25. Evolución de la tasa de fallecidos por sexo, tasas por millón de población. España, 2008-2017



En 2017 el número de heridos hospitalizados por accidentes de tráfico disminuyó un 2% en los hombres y un 3% en las mujeres.

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

El descenso interanual entre 2008 y 2017 en el caso de los heridos hospitalizados ha sido del 6% para los hombres y 5% para las mujeres.

76

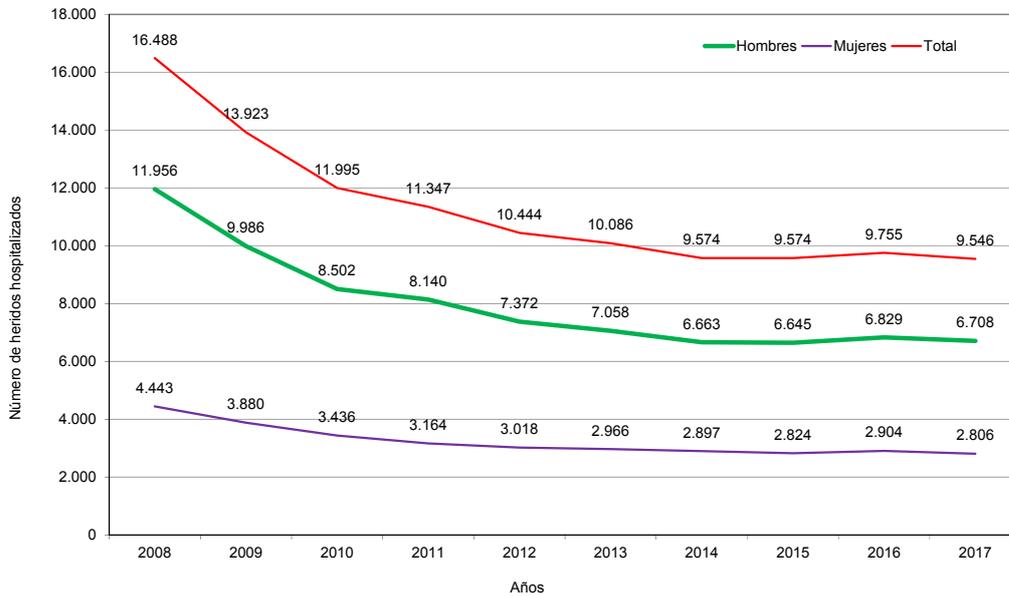
Tabla 65. Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2008-2017

Sexo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Hombres	11.956	9.986	8.502	8.140	7.372	7.058	6.663	6.645	6.829	6.708	-2%	-6%
Mujeres	4.443	3.880	3.436	3.164	3.018	2.966	2.897	2.824	2.904	2.806	-3%	-5%
Sin especificar	89	57	57	43	54	62	14	26	22	32	10	57
Total	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.574	9.755	9.546	-2%	-6%
Razón hombres/mujeres	2,7	2,6	2,5	2,6	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	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.

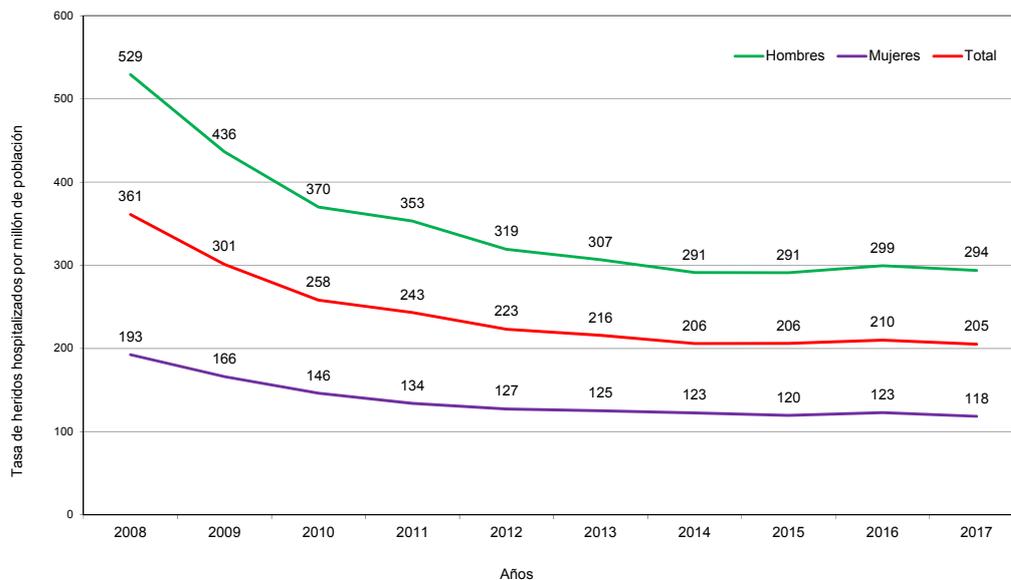
La evolución de los heridos hospitalizados sigue siendo decreciente, aunque desde el año 2013 ese decrecimiento ha tendido a estabilizarse. En el año 2017, el número de heridos hospitalizados ha sido el menor de los últimos 10 años. Sin embargo, en los hombres, el número de heridos hospitalizados es mayor que el de los años 2014 y 2015; caso contrario a las mujeres.

Figura 26. Evolución de los heridos hospitalizados por sexo, tasas por millón de población. España, 2008-2017



La evolución de las tasas de heridos hospitalizados por millón de habitantes es similar a la evolución de los heridos hospitalizados en términos absolutos. Lo mismo ocurre en el caso de los hombres y las mujeres. La tendencia de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población es similar en ambos sexos.

Figura 27. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, por sexos. España, 2008-2017



En 2017, 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 25 y los 34 años, con 293 fallecidos. El grupo de edad de 45 a 54 años es, por su parte, el que cuenta con mayor número de personas hospitalizadas, 1.705.

Considerando la distribución porcentual de los fallecidos y los heridos hospitalizados según los grupos de edad, se observa que el 54% de los fallecidos y el 45% de los heridos hospitalizados tenían 45 años o más.

La media de edad de los fallecidos en los accidentes de tráfico ocurridos en vías urbanas 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 interurbana de 46. Para los heridos hospitalizados la media de edad fue de 44 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 64 y en el caso de los hombres fue 60. En las vías interurbanas, la media de edad fue 46 para los fallecidos de ambos sexos.

En las vías interurbanas, el grupo de 25 a 34 años ha sido el más afectado, con 241 fallecidos. Si tenemos en cuenta los heridos hospitalizados, el grupo de edad de 45 a 54 años es el más perjudicado, con 930 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 108 fallecidos. Si consideramos los heridos hospitalizados, el grupo de edad con mayor incidencia es el de 25 a 34 años, con 814 casos. El 55% de los fallecidos y el 29% de los heridos hospitalizados en vías urbanas tenían 55 años o más.

Tomando la tasa de fallecidos por millón de población, el grupo de edad con la tasa más elevada es el de 85 y más años, con 63 fallecidos por millón de población, seguido por el de 75 a 84 años, con una tasa de 62. El grupo de 65 a 74 años ocupa el tercer lugar, con 43 fallecidos por millón de población. Los niños, tomados hasta 14 años, han tenido en 2017 una tasa de 5 fallecidos por millón de población.

Tabla 66. Fallecidos por grupos de edad. España, 2017

Grupos de edad	Total							
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	35	2%	346	4%	6.611	5%	0,5	5
15-24	200	11%	1.398	15%	22.094	17%	0,8	45
25-34	293	16%	1.657	17%	27.444	21%	1,0	53
35-44	289	16%	1.702	18%	26.363	20%	1,0	38
45-54	291	16%	1.705	18%	20.091	16%	1,3	40
55-64	246	13%	1.138	12%	12.113	9%	1,8	42
65-74	191	10%	771	8%	6.552	5%	2,5	43
75-84	185	10%	518	5%	3.658	3%	4,2	62
85 y más	89	5%	180	2%	1.016	1%	6,9	63
Sin especificar	11	1%	131	1%	3.674	3%	0,3	
Total	1.830	100%	9.546	100%	129.616	100%	1,3	39
Media edad	49		43		39			

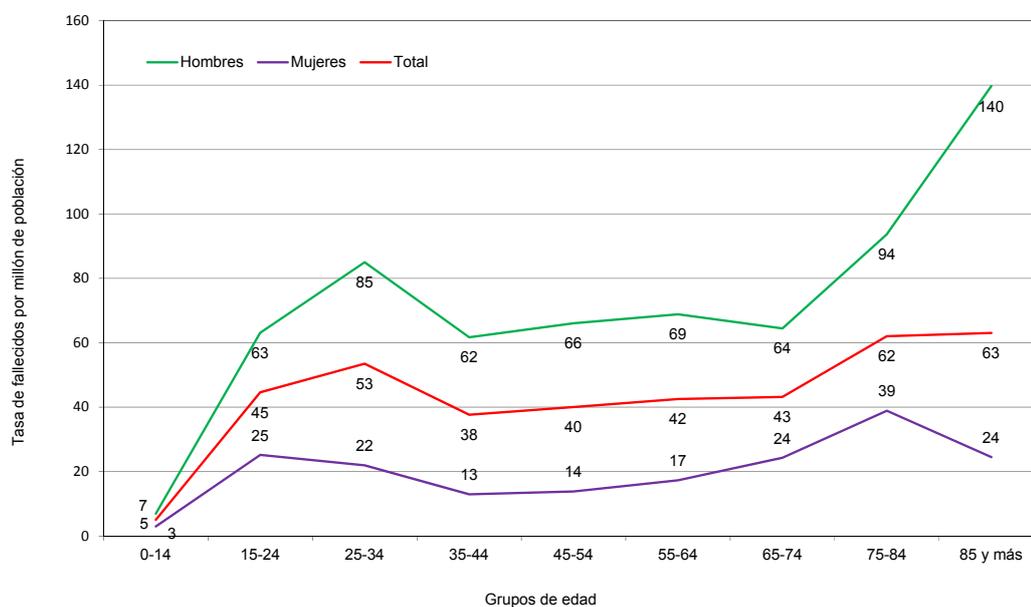
Grupos de edad	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	22	2%	134	3%	2.542	5%	0,8
15-24	158	12%	711	15%	8.731	17%	1,6
25-34	241	18%	843	18%	10.696	20%	2,0
35-44	234	18%	922	19%	11.108	21%	1,9
45-54	232	18%	930	20%	8.413	16%	2,4
55-64	194	15%	591	12%	5.241	10%	3,2
65-74	121	9%	380	8%	2.970	6%	3,5
75-84	77	6%	190	4%	1.462	3%	4,5
85 y más	36	3%	36	1%	296	1%	9,8
Sin especificar	6	0%	29	1%	881	2%	0,7
Total	1.321	100%	4.766	100%	52.340	100%	2,3
Media edad	46		43		39		

Grupos de edad	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	13	3%	212	4%	4.069	5%	0,3
15-24	42	8%	687	14%	13.363	17%	0,3
25-34	52	10%	814	17%	16.748	22%	0,3
35-44	55	11%	780	16%	15.255	20%	0,3
45-54	59	12%	775	16%	11.678	15%	0,5
55-64	52	10%	547	11%	6.872	9%	0,7
65-74	70	14%	391	8%	3.582	5%	1,7
75-84	108	21%	328	7%	2.196	3%	4,1
85 y más	53	10%	144	3%	720	1%	5,8
Sin especificar	5	1%	102	2%	2.793	4%	0,2
Total	509	100%	4.780	100%	77.276	100%	0,6
Media edad	57		44		38		

La siguiente figura 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 35 a 44 años, en el que la tasa para los hombres es casi 5 veces la de las mujeres, y en el grupo de 85 y más años, en los que la tasa para los hombres es 6 veces la de las mujeres.

Entre los 15 y los 74 años, la tasa para los hombres es relativamente estable, presentando un incremento a partir de los 75 años. En el caso de las mujeres, se observa una distribución en la que las tasas menores se encuentran entre los 25 y los 64 años, aumentando a partir de los 65 años.

Figura 28. Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2017



En relación a los fallecidos por grupos de edad, respecto del año 2016 se observan descensos en los grupos de edad de 45 a 54 años, de 65 a 74 años, de 75 a 84 años y de 85 y más años. Presentan un aumento el resto de grupos de edad, destacando el grupo de edad de 25 a 34 años, con un incremento del 31% –70 fallecidos más–, el de 0 a 14 años, con 7 fallecidos más, y el de 55 a 64 años, con un aumento del 7% –16 fallecidos más–.

Tabla 67. Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2008-2017

Grupos de edad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
0-14	84	60	79	42	52	46	37	25	28	35	7	-49
15-24	561	434	363	263	206	163	154	170	198	200	1%	-11%
25-34	644	572	453	333	298	242	211	236	223	293	31%	-8%
35-44	512	490	442	378	350	278	277	271	289	289	0%	-6%
45-54	403	368	346	313	274	250	298	262	311	291	-6%	-4%
55-64	292	256	248	229	200	202	216	210	230	246	7%	-2%
65-74	245	230	240	200	196	200	188	202	198	191	-4%	-3%
75-84	245	201	211	210	236	206	204	229	210	185	-12%	-3%
85 y más	61	70	78	74	75	76	85	74	105	89	-15%	28
Sin especificar	53	33	18	18	16	17	18	10	18	11	-7	-42
Total	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-6%

¹Las 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.

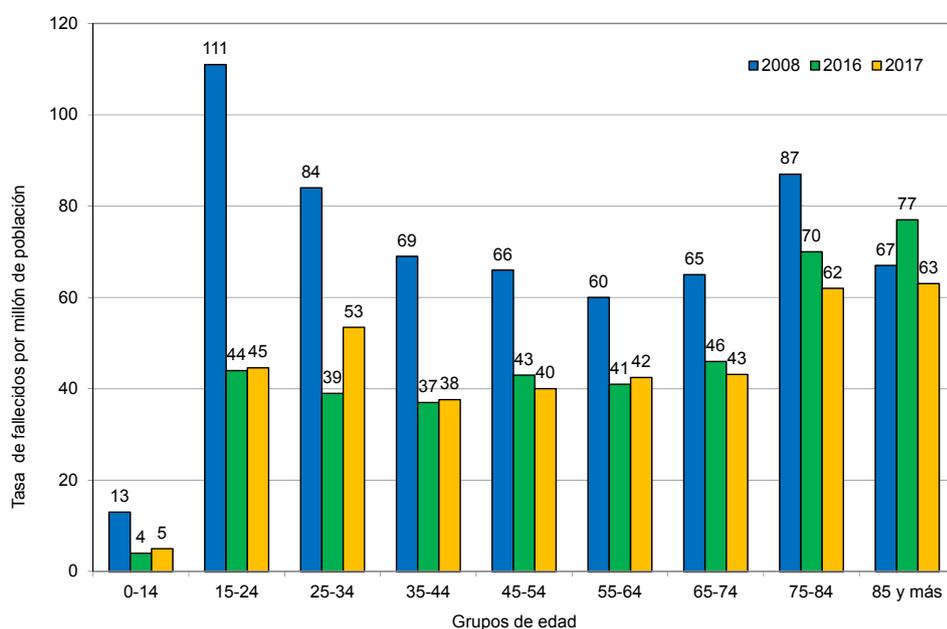
Las tasas de fallecidos por millón de población han aumentado en 2017 respecto de 2016 en los grupos de edad de 0 a 14 años, 15 a 24 años, de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 55 a 64 años. Han disminuido las tasas para los grupos de edad de 45 a 54 años y de 65 años en adelante.

Tabla 68. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008-2017

Grupos de edad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0-14	13	9	11	6	7	6	5	4	4	5
15-24	111	87	75	55	44	35	34	38	44	45
25-34	84	75	61	46	43	37	34	40	39	53
35-44	69	65	58	49	45	35	35	35	37	38
45-54	66	58	54	48	41	36	42	37	43	40
55-64	60	52	50	45	39	38	40	38	41	42
65-74	65	61	63	52	50	50	45	47	46	43
75-84	87	70	72	71	79	67	67	77	70	62
85 y más	67	73	74	70	68	64	68	57	77	63
Total	68	59	54	45	41	36	36	36	39	39

En relación con el año 2008, las tasas de fallecidos por millón de población han disminuido para todos los grupos de edad.

Figura 29. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008, 2016 y 2017



En relación con los heridos hospitalizados por grupos de edad, respecto del año 2016 se observa que el mayor descenso se ha producido en el grupo de 75 a 84 años –15%–, seguido del grupo de 0 a 14 años –10%–. Los heridos hospitalizados han aumentado en los grupos de 85 y más años –5%–, de 25-34 años –2%– y de 45 a 54 años –1%–.

Tabla 69. Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2008-2017

82

Grupos de edad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
0-14	591	489	410	457	373	410	351	355	385	346	-10%	-6%
15-24	3.608	2.771	2.168	1.850	1.575	1.398	1.356	1.308	1.415	1.398	-1%	-10%
25-34	3.957	3.217	2.452	2.303	1.955	1.832	1.607	1.654	1.622	1.657	2%	-9%
35-44	2.842	2.552	2.229	2.132	2.036	1.948	1.770	1.754	1.798	1.702	-5%	-6%
45-54	1.953	1.743	1.780	1.671	1.671	1.547	1.667	1.578	1.692	1.705	1%	-1%
55-64	1.193	1.116	1.058	1.101	1.043	1.088	1.070	1.125	1.161	1.138	-2%	-1%
65-74	958	805	737	739	775	760	808	785	785	771	-2%	-2%
75-84	714	692	701	637	626	671	579	604	609	518	-15%	-4%
85 y más	166	172	173	164	168	185	184	204	172	180	5%	1%
Sin especificar	506	366	287	293	222	247	182	128	116	131	13%	-14%
Total	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%

La siguiente figura muestra las diferencias que hay en las tasas de heridos hospitalizados por población en función de la edad y el sexo.

La mayor tasa se sitúa en el grupo de edad de 25 a 34 años para los hombres y de 15 a 24 años para las mujeres, los hombres presentan mayor tasa en todos grupos etarios.

Figura 30. Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2017

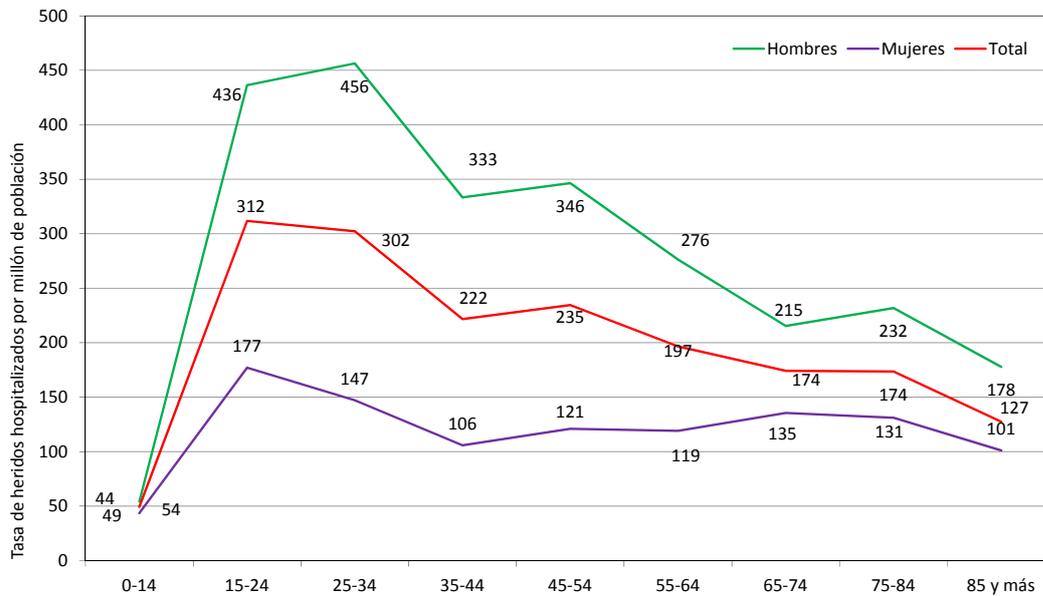
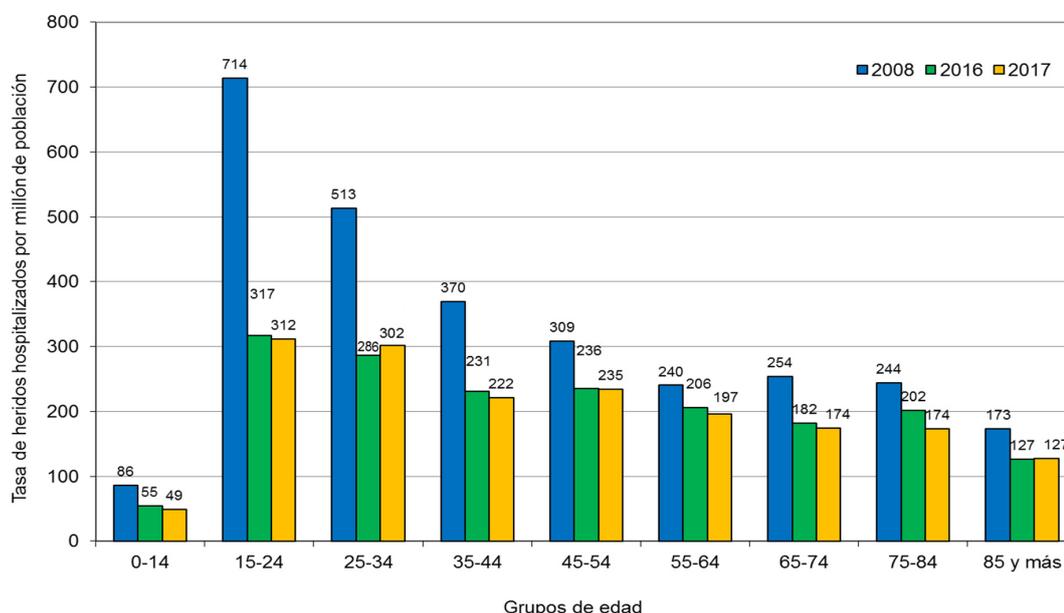


Tabla 70. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008-2017

Grupos de edad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0-14	88	72	59	65	53	58	50	50	55	49
15-24	703	548	441	386	335	303	300	292	317	312
25-34	509	417	327	318	282	278	259	280	286	302
35-44	377	332	287	271	257	246	224	224	231	222
45-54	318	275	273	250	244	222	237	222	236	235
55-64	244	225	211	216	201	205	199	205	206	197
65-74	255	213	193	191	199	191	195	182	182	174
75-84	250	237	235	210	203	217	189	203	202	174
85 y más	184	180	170	152	147	156	148	156	127	127
Total	361	301	258	243	223	216	206	204	210	205

Figura 31. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008, 2016 y 2017



Los niños

En 2017 fallecieron por accidente de tráfico 35 niños (edad hasta 14 años), 346 fueron heridos hospitalizados y 6.611 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 0,5, cuando para el resto de edades fue 1,3; la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 5, mientras que para el conjunto complementario de edades fue 46; y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 49, mientras que para el resto fue 233.

Tabla 71. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2017

	Hasta 14 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	35	2%	1.795
Heridos hospitalizados	346	4%	9.200
Heridos no hospitalizados	6.611	5%	123.005
Total víctimas	6.992	5%	134.000
Índice de letalidad	0,5		1,3
Fallecidos por millón de población	5		46
Heridos hospitalizados por millón de población	49		233

Los niños presentan una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: 25 de los 35 fallecidos de 0 a 14 años eran hombres. El 57% de los heridos hospitalizados y el 52% de los heridos no hospitalizados son hombres. En 2016 la tasa de fallecidos por millón de población en los niños y niñas fue 5, y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 54 y en las niñas 44.

Tabla 72. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2017

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	%	Número	%
Hombres	25	7	196	57%	54		3.450	52%
Mujeres	10	3	148	43%	44		3.072	46%
Sin especificar	0		2	1%			89	1%
Total	35	5	346	100%	49		6.611	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 la mayor tasa de fallecidos se presentó en el grupo de 0 a 4 años, con 9 fallecidos por millón de población, mientras que los grupos de 5 a 9 años y de 10 a 14 años tuvieron una tasa de 3 y 4 fallecidos por millón de población respectivamente. 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, con 61 heridos hospitalizados por millón de población, seguido del de 5 a 9 años, con una tasa de 49, y del de 0 a 4 años, con una tasa de 37.

Tabla 73. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2017

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	%	Número	%
De 0 a 4 años	19	9	79	23%	37		1.692	26%
De 5 a 9 años	7	3	120	35%	49		2.290	35%
De 10 a 14 años	9	4	147	42%	61		2.629	40%
De 0 a 14 años	35	5	346	100%	49		6.611	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, 22 de los 35 niños fallecidos, pero es en las vías urbanas donde los niños han tenido mayoritariamente los accidentes que han supuesto lesiones, el 61% de los heridos hospitalizados y el 62% de los heridos no hospitalizados de 0 a 14 años han sido a consecuencia de accidentes ocurridos en vías urbanas.

Tabla 74. Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas ¹		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.024	35%	22	134	39%	2.542	38%
Vías urbanas	3.821	65%	13	212	61%	4.069	62%
Total	5.845	100%	35	346	100%	6.611	100%

¹Se computan los accidentes en los que hubo al menos 1 víctima del grupo de edad estudiado.

*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, 21 de los 35 fallecidos. De los niños heridos hospitalizados, la mayor frecuencia se produjo cuando eran peatones, el 54%, y en segundo lugar como pasajeros, el 38%.

Tabla 75. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2017

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	5	29	8%	338	5%
Pasajero	21	131	38%	4.570	69%
Peatón	9	186	54%	1.703	26%
Total	35	346	100%	6.611	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: 19 niños fallecidos, 106 heridos hospitalizados (el 79% de los niños heridos hospitalizados en vías interurbanas) y 2.456 heridos no hospitalizados (el 97% de los niños heridos no hospitalizados en vías interurbanas).

Tabla 76. Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2017

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	2	11	8%	30	1%
Pasajero	19	106	79%	2.456	97%
Peatón	1	17	13%	56	2%
Total	22	134	100%	2.542	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: 8 fallecidos y 169 heridos hospitalizados (el 80% 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, 2.114 (el 52% de los niños heridos no hospitalizados en vías urbanas).

Tabla 77. Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2017

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	3	18	8%	308	8%
Pasajero	2	25	12%	2.114	52%
Peatón	8	169	80%	1.647	40%
Total	13	212	100%	4.069	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, 5 de los 18 niños fallecidos no utilizaban sistema de retención infantil ni cinturón, tampoco lo hacían 4 de los 87 heridos hospitalizados, ni 26 de los 3.330 heridos no hospitalizados.

Tabla 78. Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2017

Ocupantes de turismos o furgonetas de 0 a 11 años	Número
Fallecidos sin accesorio de seguridad	5
Total de fallecidos	18
Heridos hospitalizados sin accesorio de seguridad	4
Total de heridos hospitalizados	87
Heridos no hospitalizados sin accesorio de seguridad	26
Total de heridos no hospitalizados	3.330

En vías interurbanas, ha habido en 2017 más niños fallecidos que en el año anterior; concretamente un niño fallecido más que en 2016. El número de heridos hospitalizados de 0 a 14 años ha disminuido un 9%, mientras que en el conjunto de edades complementarias la disminución ha sido de un 6%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2017 ha habido 6 fallecidos más que en 2016. Los niños heridos hospitalizados por accidentes ocurridos en vías urbanas en 2016 han disminuido un 11% respecto del año anterior; mientras que en el resto de edades el número ha aumentado un 2%.

Tabla 79. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016
Conductores	3	1	1	3	1	4	0	0	0	2	2
Pasajeros	46	36	51	19	36	25	22	17	20	19	-1
Peatones	5	3	3	5	2	2	3	2	1	1	0
Total de 0 a 14 años	54	40	55	27	39	31	25	19	21	22	1
Resto de edades	2.412	2.090	1.873	1.576	1.403	1.199	1.222	1.229	1.270	1.299	2%
Total	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%

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

Tabla 80. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016
Conductores	5	0	3	2	0	2	1	0	1	3	2
Pasajeros	6	1	1	0	4	0	1	0	0	2	2
Peatones	19	19	20	13	9	13	10	6	6	8	2
Total de 0 a 14 años	30	20	24	15	13	15	12	6	7	13	6
Resto de edades	604	564	526	442	448	435	429	435	512	496	-3%
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%

¹Las 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.

88

Tabla 81. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Conductores	33	22	23	24	15	21	8	13	8	11	3	-22
Pasajeros	260	180	141	134	117	105	94	94	122	106	0	-9%
Peatones	29	26	22	24	19	18	18	23	18	17	-1	-12
Total de 0 a 14 años	322	228	186	182	151	144	120	130	148	134	-9%	-9%
Resto de edades	10.755	8.520	7.456	6.643	5.893	5.038	4.714	4.614	4.902	4.632	-6%	-9%
Total	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-9%

¹Las 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 82. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Conductores	50	43	27	39	31	26	28	26	33	18	-15	-32
Pasajeros	39	30	28	31	14	29	25	17	23	25	2	-14
Peatones	180	188	169	205	177	211	178	182	181	169	-7%	-1%
Total de 0 a 14 años	269	261	224	275	222	266	231	225	237	212	-11%	-3%
Resto de edades	5.142	4.914	4.129	4.247	4.178	4.638	4.509	4.526	4.468	4.568	2%	-1%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%

¹Las 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 2017 fallecieron por accidente de tráfico 200 jóvenes de 15 a 24 años, 1.398 resultaron heridos hospitalizados y 22.094 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 11% del total de fallecidos, el 15% de los heridos hospitalizados y el 17% de los heridos no hospitalizados. Este colectivo representa el 9,6% de la población española y el 6,3% del censo de conductores.

Su índice de letalidad en 2017 fue 0,8, mientras que para el resto de edades fue 1,4. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 45, y para el conjunto complementario de edades fue 39, es decir, la de los jóvenes ha sido superior en 6 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 313, mientras que para el resto fue 194, es decir, ha habido 119 heridos hospitalizados más por millón de población en los jóvenes.

Tabla 83. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2017

	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	200	1.630
Heridos hospitalizados	1.398	8.148
Heridos no hospitalizados	22.094	107.522
Total víctimas	23.692	117.300
Índice de letalidad	0,8	1,4
Fallecidos por millón de población	45	39
Heridos hospitalizados por millón de población	313	194

Los jóvenes hombres han presentado una mayor incidencia que las mujeres en la lesividad por accidente de tráfico: el 73% de los fallecidos y el 72% de los heridos hospitalizados y el 60% de los heridos no hospitalizados. En 2017 la tasa de fallecidos por millón de población en hombres jóvenes fue 63, mientras que en las mujeres de esa edad fue 25; respecto de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, en los hombres jóvenes fue 436 y en las jóvenes de 15 a 24 años fue 177.

Tabla 84. Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2017

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	145	73%	63	1.003	72%	436	13.211	60%
Mujeres	55	28%	25	387	28%	177	8.712	39%
Sin especificar	0	0%		8	1%		171	1%
Total	200	100%	45	1.398	100%	312	22.094	100%

En 2017 los jóvenes de 15 a 24 años estuvieron implicados como víctimas en 19.377 accidentes, la mayoría de los cuales sucedieron en vías urbanas, el 62% de los accidentes. Sin embargo, es en los accidentes ocurridos en las vías interurbanas en los que han fallecido más jóvenes, el 79% de los fallecidos de ese grupo de edad. En cuanto a los heridos hospitalizados, la proporción entre en ambas zonas es similar:

90

Tabla 85. Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (15 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas ¹		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	7.326	38%	158	79%	711	51%	8.731	40%
Vías urbanas	12.051	62%	42	21%	687	49%	13.363	60%
Total	19.377	100%	200	100%	1.398	100%	22.094	100%

¹Se computan los accidentes en los que hubo al menos 1 víctima del grupo de edad estudiado.

La mayoría de los jóvenes fallecidos en accidente de tráfico eran conductores de algún vehículo, concretamente el 50% de los fallecidos de 15 a 24 años. En cuanto a los jóvenes que resultaron heridos hospitalizados, el porcentaje de conductores fue del 61%, y para los heridos no hospitalizados fue del 59%.

Tabla 86. Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (15 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2017

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	99	50%	857	61%	13.000	59%
Pasajero	80	40%	373	27%	7.591	34%
Peatón	21	11%	168	12%	1.503	7%
Total	200	100%	1.398	100%	22.094	100%

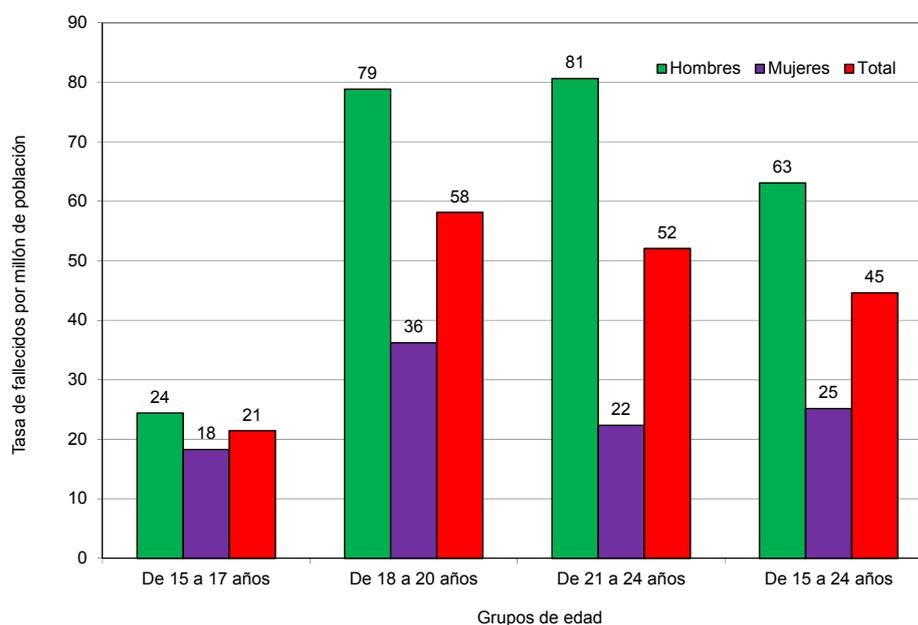
En 2017, dentro del grupo de 15 a 24 años se pueden observar diferencias en el subgrupo más joven, el de 15 a 17 años, ya que tanto su tasa de fallecidos por población como su tasa de heridos hospitalizados por población es menor que en los otros grupos de edad joven. Dentro del grupo de jóvenes, el subgrupo de 18 a 20 años ha presentado la tasa de mortalidad más alta –58– y el subgrupo de 21 a 24 años es el que ha tenido la mayor tasa de heridos hospitalizados por millón de población–364–.

Tabla 87. Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población. España, 2017

	De 15 a 17 años	De 18 a 20 años	De 21 a 24 años	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	29	76	95	200	1.630
Heridos hospitalizados	324	410	664	1.398	8.148
Heridos no hospitalizados	3.595	7.190	11.309	22.094	107.522
Total víctimas	3.948	7.676	12.068	23.692	117.300
Índice de letalidad	0,7	1,0	0,8	0,8	1,4
Fallecidos por millón de población	21	58	52	45	39
Heridos hospitalizados por millón de población	240	314	364	312	194

El desglose de las tasas de fallecidos por millón de población en función del sexo muestra diferencias considerables, siendo la de los hombres más del triple que la de las mujeres en el grupo de edad de 21 a 24 años y más del doble en el grupo de 18 a 20 años.

Figura 32. Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2017



Entre los 15 y los 17 años, los casos más frecuente de fallecidos fueron como ocupantes de turismos—14—, seguidos de los motoristas—8— y los peatones—5—. Respecto de los heridos hospitalizados, el 36% fueron usuarios de ciclomotor; seguidos de los turismos—20%. En el caso de los heridos no hospitalizados, el mayor porcentaje lo presentaron los usuarios de turismos, el 34% de los heridos no hospitalizados del grupo de 15 a 17 años, seguidos de los usuarios de ciclomotor, el 27%.

92

Tabla 88. Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	5	57	485	18%	13%
Bicicletas	1	31	385	10%	11%
Ciclomotores	6	116	967	36%	27%
Motocicletas	2	50	416	15%	12%
Turismos	14	65	1.210	20%	34%
Otros vehículos	1	5	132	2%	4%
Total	29	324	3.595	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 56 de los 76 fallecidos de ese grupo de edad, el 43% de los heridos hospitalizados y el 59% de los no hospitalizados. El 19% de los heridos hospitalizados circulaba en motocicletas y el 14% de los heridos no hospitalizados lo hacían en ciclomotores.

Tabla 89. Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	7	54	477	13%	7%
Bicicletas	1	26	369	6%	5%
Ciclomotores	2	64	988	16%	14%
Motocicletas	9	76	852	19%	12%
Turismos	56	177	4.217	43%	59%
Otros vehículos	1	13	287	3%	4%
Total	76	410	7.190	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: 55 de los 95 fallecidos de ese grupo de edad, el 42% de los heridos hospitalizados y el 57% de los heridos no hospitalizados. Como motociclistas fallecieron 25 jóvenes de 21 a 24 años, fueron heridos hospitalizados el 29% y heridos no hospitalizados el 20%.

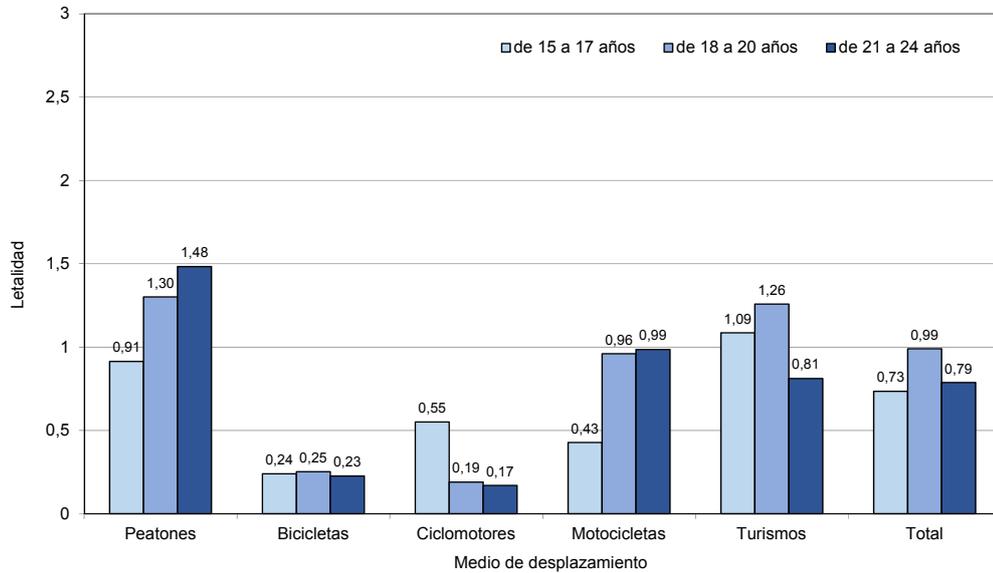
Tabla 90. Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	9	57	541	9%	5%
Bicicletas	1	35	405	5%	4%
Ciclomotores	2	55	1.119	8%	10%
Motocicletas	25	195	2.316	29%	20%
Turismos	55	280	6.441	42%	57%
Otros vehículos	3	42	487	6%	4%
Total	95	664	11.309	100%	100%

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

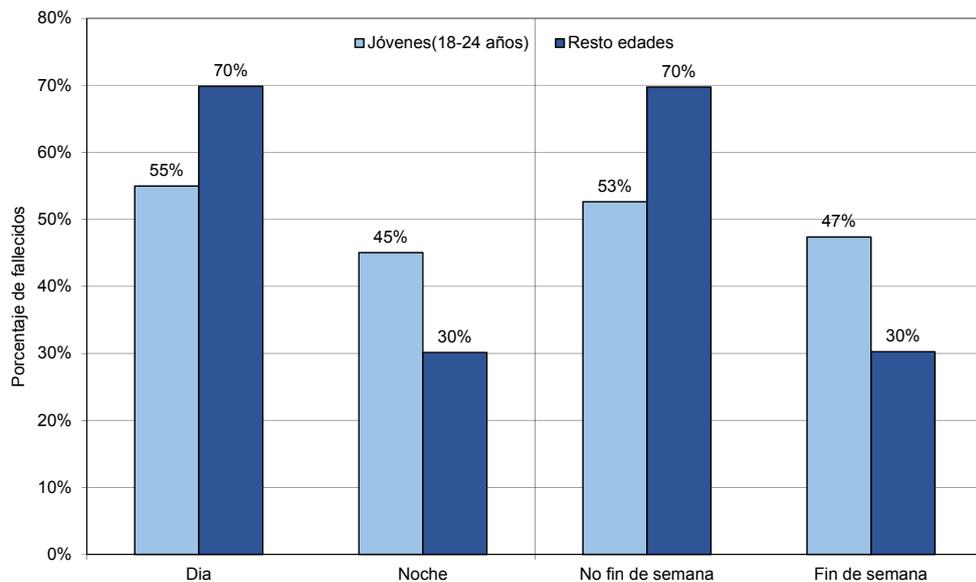
El índice de letalidad varía entre los tres grupos de edad y también dentro de cada grupo dependiendo del medio de desplazamiento utilizado. Se observa que los grupos de edad de 18 a 20 años y de 21 a 24 años muestran como peatones el índice de letalidad más alto, mientras que el grupo de 15 a 17 años tiene el índice mayor cuando se trata de usuarios de turismos.

Figura 33. Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2017



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 45% 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 47% y para el resto de la población del 30%.

Figura 34. 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, 2017



En el año 2017 los fallecidos de 15 a 24 años en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 16% respecto del año 2016, mientras que los fallecidos pertenecientes al conjunto complementario de edades han subido un 1%. Los heridos hospitalizados en accidentes ocurridos en vías interurbanas con edades comprendidas entre los 15 y 24 años disminuyeron un 1% y en el resto de edades la disminución fue del 6%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en el grupo de jóvenes, ha habido 20 fallecidos menos que en 2016. En cuanto a los heridos hospitalizados del grupo de 15 a 24 años, se ha producido una disminución del 1%, mientras que los heridos hospitalizados del resto de edades han aumentado un 2%.

Tabla 91. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 15 a 17 años	62	48	32	13	22	12	17	19	13	19	6	-43
De 18 a 20 años	162	121	113	74	41	39	33	36	54	67	13	-9%
De 21 a 24 años	207	163	149	115	96	73	67	69	69	72	3	-11%
Total de 15 a 24 años	431	332	294	202	159	124	117	124	136	158	16%	-11%
Resto de edades	2.035	1.798	1.634	1.401	1.283	1.106	1.130	1.124	1.155	1.163	1%	-6%
Total	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	2%	-7%

¹Las 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 92. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 15 a 17 años	33	26	18	16	10	7	7	8	10	10	0	-23
De 18 a 20 años	48	37	26	26	13	9	13	11	22	9	-13	-39
De 21 a 24 años	49	39	25	19	24	23	17	27	30	23	-7	-26
Total de 15 a 24 años	130	102	69	61	47	39	37	46	62	42	-20	-12%
Resto de edades	504	482	481	396	414	411	404	395	457	467	2%	-1%
Total	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509	-2%	-2%

¹Las 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 93. Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 15 a 17 años	438	321	213	182	136	140	90	113	105	128	22%	-13%
De 18 a 20 años	763	578	481	399	275	240	245	203	246	218	-11%	-13%
De 21 a 24 años	1.068	844	668	571	463	320	313	320	369	365	-1%	-11%
Total de 15 a 24 años	2.269	1.743	1.362	1.152	874	700	648	636	720	711	-1%	-12%
Resto de edades	8.808	7.005	6.280	5.673	5.170	4.482	4.186	4.108	4.330	4.055	-6%	-8%
Total	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	-6%	-9%

Tabla 94. Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 15 a 17 años	405	278	203	174	168	174	174	159	184	196	7%	-8%
De 18 a 20 años	486	373	268	267	217	220	224	218	203	192	-5%	-10%
De 21 a 24 años	448	377	335	257	316	304	310	295	308	299	-3%	-4%
Total de 15 a 24 años	1.339	1.028	806	698	701	698	708	672	695	687	-1%	-7%
Resto de edades	4.072	4.147	3.547	3.824	3.699	4.206	4.032	4.079	4.010	4.093	2%	0%
Total	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	2%	-1%

Las personas mayores

En 2017 las personas de más de 64 años se vieron implicadas en 12.142 accidentes, en los que fallecieron 465 personas de ese grupo de edad, 1.469 resultaron heridos hospitalizados y 11.226 no hospitalizados. Las personas mayores han supuesto el 25% de los fallecidos, el 15% 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 15% del censo de conductores.

El índice de letalidad para este colectivo en 2016 fue 3,5, más de 3 veces el índice del resto de la población víctima de un accidente de tráfico. Este índice aumenta al aumentar la edad, de forma que para el grupo de edad de 65 a 74 años fue 2,5, para el de 75 a 84 años fue 4,2 y para el de 85 y más fue 6,9. La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 53 y para el conjunto complementario de edades fue 36, es decir, la tasa de los mayores ha sido superior en 17 fallecidos por millón de población respecto al resto de las edades. Su tasa de heridos

hospitalizados por millón de población fue 167, mientras que para el resto fue 214, es decir, ha habido 47 heridos hospitalizados menos por millón de población en las personas mayores que en el resto.

Tabla 95. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2017

	De 65 años y más	Resto de edades
Fallecidos	465	1.365
Heridos hospitalizados	1.469	8.077
Heridos no hospitalizados	11.226	118.390
Total víctimas	13.160	127.832
Índice de letalidad	3,5	1,1
Fallecidos por millón de población	53	36
Heridos hospitalizados por millón de población	167	214

97

Los hombres han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 68% de los fallecidos, el 56% 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 de esta edad en 2016 fue 83, casi el triple que la de las mujeres, que fue 29. La tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres fue 216, 1,6 veces la de las mujeres, que fue 128.

Tabla 96. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2017

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	318	68%	83	824	56%	216	6.136	55%
Mujeres	147	32%	29	639	43%	128	5.032	45%
Sin especificar	0	0%		6	0%		58	1%
Total	465	100%	53	1.469	100%	167	11.226	100%

El 61% de los accidentes de este colectivo se ha producido en las vías urbanas, sin embargo los fallecidos han sido prácticamente iguales al comparar entre las vías urbanas e interurbanas (50% en ambos casos). Los heridos hospitalizados y los no hospitalizados han ocurrido en una mayor proporción en accidentes sucedidos en vías urbanas, el 59% y el 58%, respectivamente.

Tabla 97. Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas ¹		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.547	39%	234	50%	606	41%	4.728	42%
Vías urbanas	7.096	61%	231	50%	863	59%	6.498	58%
Total	11.643	100%	465	100%	1.469	100%	11.226	100%

¹Se computan los accidentes en los que hubo al menos 1 víctima del grupo de edad estudiado.

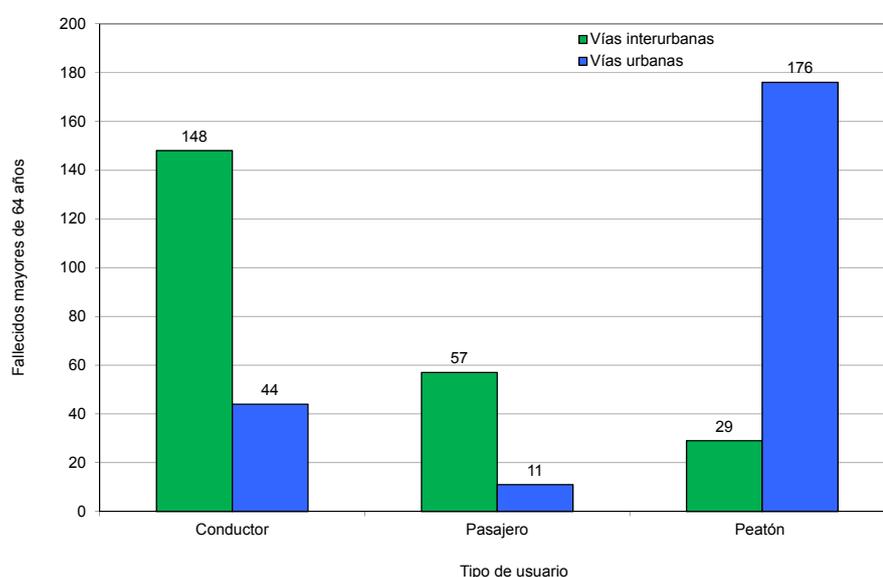
Como usuarios, el 44% de los mayores de 64 años fallecidos eran peatones, el 41% eran conductores y el 15% eran pasajeros. Resultaron heridos hospitalizados mayoritariamente como peatones (49%), en segundo lugar como conductores (35%) y finalmente como pasajeros (17%).

Tabla 98. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2017

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	192	41%	508	35%	4.987	44%
Pasajero	68	15%	248	17%	3.212	29%
Peatón	205	44%	713	49%	3.027	27%
Total	465	100%	1.469	100%	11.226	100%

El patrón de accidentalidad ha sido diferente en función del tipo de vía, en las vías interurbanas las personas de 65 años y más fallecieron mayoritariamente como conductores y en las vías urbanas como peatones.

Figura 35. Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2017



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 tasa por millón de población, 63, y su índice de letalidad, 6,9, son los mayores de la población. El grupo de edad de 65 a 74 años presenta la cifra de fallecidos más alta, con una tasa de fallecidos por millón de habitantes de 43 y un índice de letalidad, 2,5. El grupo de edad de 64 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 del grupo de mayores.

Tabla 99. 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, 2017

	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	Resto de edades
Fallecidos	191	185	89	465
Heridos hospitalizados	771	518	180	1.469
Heridos no hospitalizados	6.552	3.658	1.016	11.226
Total víctimas	7.514	4.361	1.285	13.160
Índice de letalidad	2,5	4,2	6,9	3,5
Fallecidos por millón de población	43	62	63	53
Heridos hospitalizados por millón de población	174	174	127	167

Por subgrupos de edad, se constata la existencia de diferencias sustanciales entre hombres y mujeres, siendo estas diferencias mayores en las tasas referidas a fallecidos que en las de hospitalizados.

Tabla 100. 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, 2017

Hombres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	134	118	66	318
Heridos hospitalizados	448	292	84	824
Heridos no hospitalizados	3.575	2.038	523	6.136
Total víctimas	4.157	2.448	673	7.278
Índice de letalidad	3,2	4,8	9,8	4,4
Fallecidos por millón de población	64	94	140	83
Heridos hospitalizados por millón de población	215	232	178	216
Mujeres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más
Fallecidos	57	67	23	147
Heridos hospitalizados	318	226	95	639
Heridos no hospitalizados	2.945	1.604	483	5.032
Total víctimas	3.320	1.897	601	5.818
Índice de letalidad	1,7	3,5	3,8	2,5
Fallecidos por millón de población	24	39	24	29
Heridos hospitalizados por millón de población	135	131	101	128

Según tipo de usuario, el 58% de los 351 peatones fallecidos tenían más de 64 años, mientras que los mayores de 74 años supusieron el 42% del total de peatones fallecidos. Considerando los heridos hospitalizados, se observa que el 37% de los 1.989 peatones heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y el 21% eran mayores de 74 años.

Como conductores, el 16% de los fallecidos y el 8% de los heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 7% de los fallecidos y el 3% de los heridos hospitalizados.

Como pasajeros, se observa que el 22% de los pasajeros fallecidos y el 15% de los pasajeros heridos hospitalizados eran mayores de 64 años, y que el 13% de los pasajeros fallecidos y el 7% de los heridos hospitalizados eran mayores de 74 años.

Tabla 101. Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2017

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	108	62	22	192	979	1171
% sobre el total	9%	5%	2%	16%	84%	
Pasajeros	27	28	13	68	240	308
% sobre el total	9%	9%	4%	22%	78%	
Peatones	56	95	54	205	146	351
% sobre el total	16%	27%	15%	58%	42%	
Subtotal edades	191	185	89	465	1.365	1.830
% sobre el total	10%	10%	5%	25%	75%	
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	336	152	20	508	5.484	5.992
% sobre el total	6%	3%	0%	8%	92%	
Pasajeros	135	90	23	248	1.366	1.614
% sobre el total	8%	6%	1%	15%	85%	
Peatones	300	276	137	713	1.227	1.940
% sobre el total	15%	14%	7%	37%	63%	
Subtotal edades	771	518	180	1.469	8.077	9.546
% sobre el total	8%	5%	2%	15%	85%	

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 36. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2017

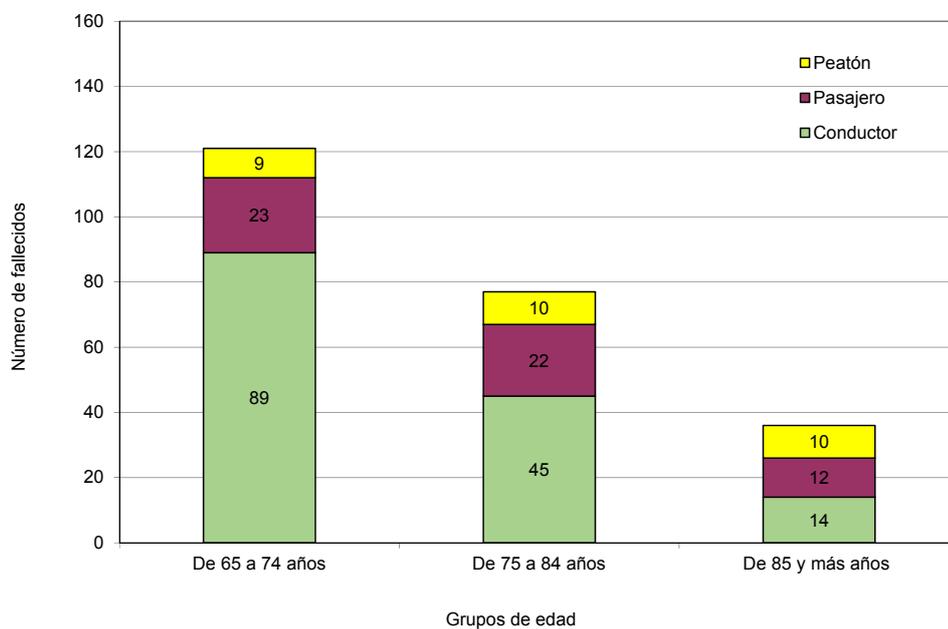


Figura 37. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2017

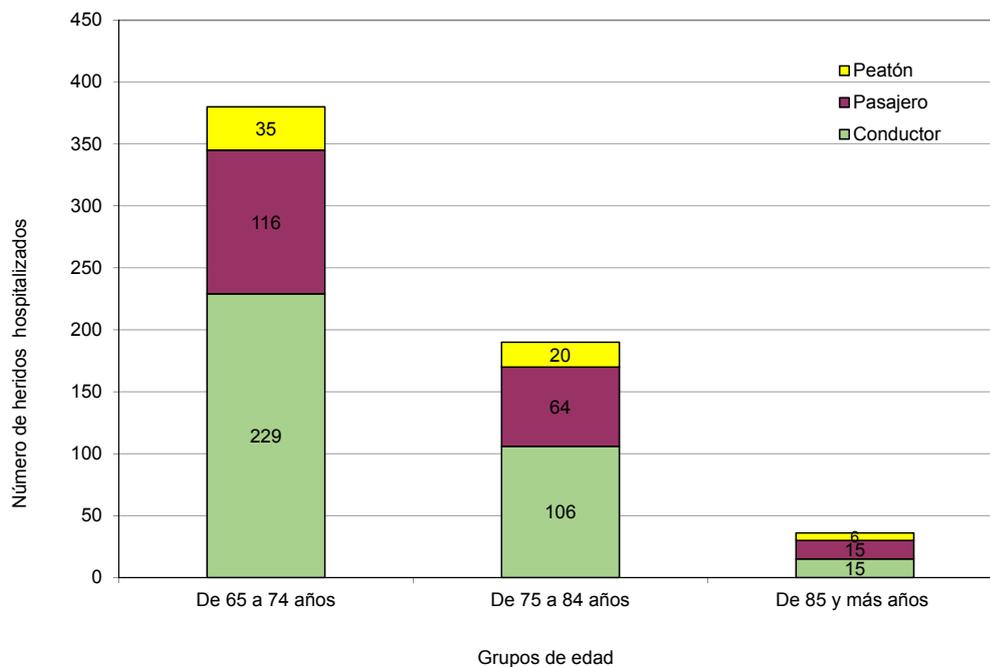


Figura 38. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2017

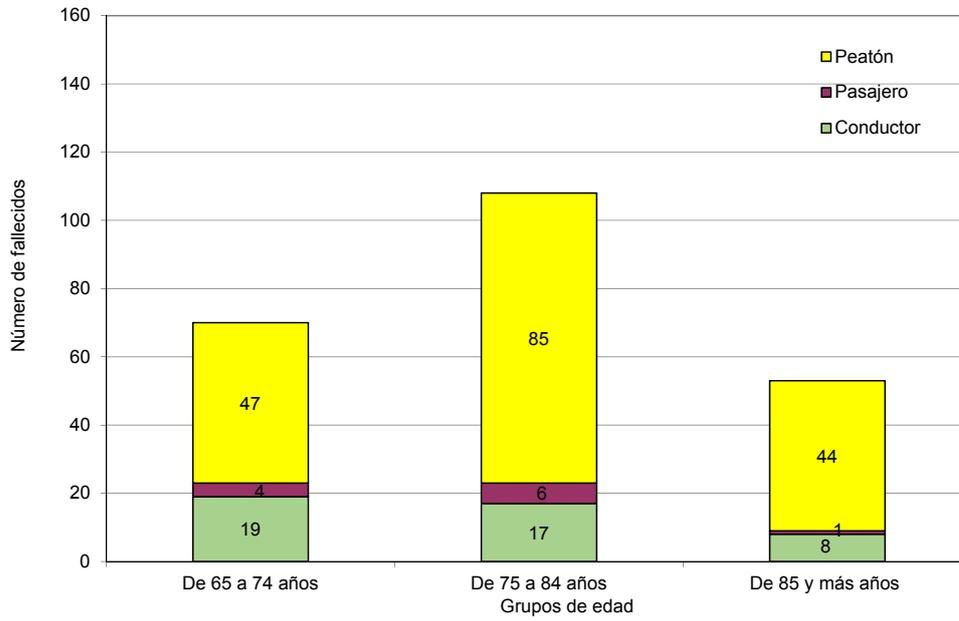
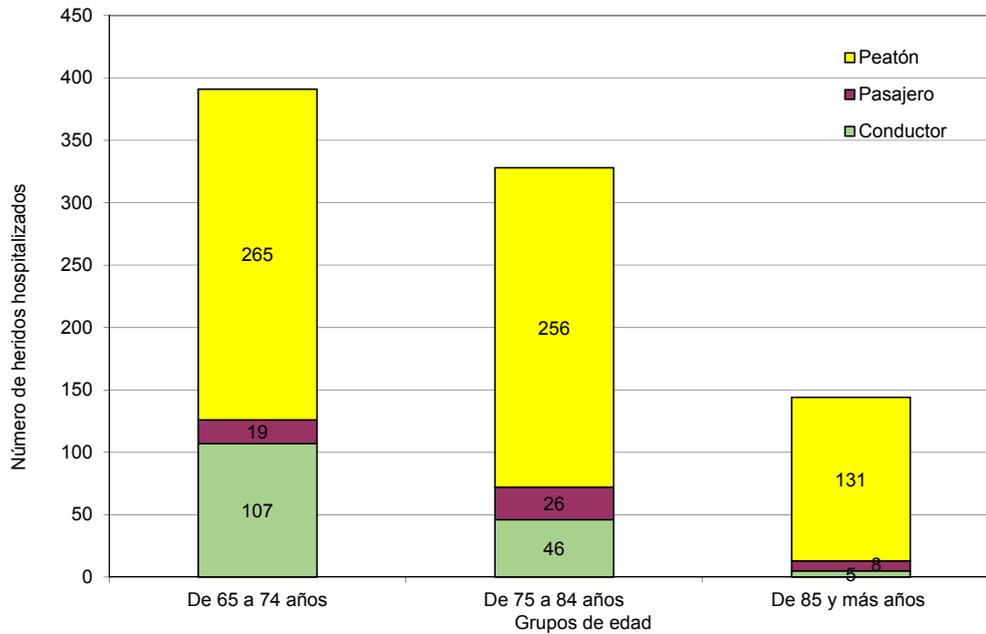


Figura 39. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2017



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 se desplazaban en turismo. 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 102. Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	56	300	1.358	29%	39%	21%
Bicicletas	17	63	388	9%	8%	6%
Ciclomotores	9	29	196	5%	4%	3%
Motocicletas	10	67	506	5%	9%	8%
Turismos	82	254	3.480	43%	33%	53%
Otros vehículos	17	58	624	9%	8%	10%
Total	191	771	6.552	100%	100%	100%

104

Tabla 103. Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	95	276	1.200	51%	53%	33%
Bicicletas	9	26	118	5%	5%	3%
Ciclomotores	9	13	98	5%	3%	3%
Motocicletas	2	11	68	1%	2%	2%
Turismos	53	150	1.728	29%	29%	47%
Otros vehículos	17	42	446	9%	8%	12%
Total	185	518	3.658	100%	100%	100%

Tabla 104. Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	54	137	469		76%	46%
Bicicletas	4	4	15		2%	1%
Ciclomotores	2	0	18		0%	2%
Motocicletas	0	1	4		1%	0%
Turismos	23	31	377		17%	37%
Otros vehículos	6	7	133		4%	13%
Total	89	180	1.016		100%	100%

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

Tabla 105. Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	205	713	3.027	44%	49%	27%
Bicicletas	30	93	521	6%	6%	5%
Ciclomotores	20	42	312	4%	3%	3%
Motocicletas	12	79	578	3%	5%	5%
Turismos	158	435	5.585	34%	30%	50%
Otros vehículos	40	107	1.203	9%	7%	11%
Total	465	1.469	11.226	100%	100%	100%

En el año 2017 los fallecidos de 65 años y más en accidentes ocurridos en vías interurbanas disminuyeron un 20% respecto del año 2016, y al distinguir entre los subgrupos de edad, el número de fallecidos de 65 a 74 años disminuyó, el grupo entre 75 a 84 años disminuyó un 36% con respecto al año anterior; y el grupo mayor de 84 años tuvo 10 muertos menos. Los heridos hospitalizados de 65 años y más disminuyeron un 5% respecto del año 2016. También en este caso debemos distinguir entre los subgrupos de edad: mientras que los heridos hospitalizados de 65 a 74 años disminuyeron solo un 1%, los de 75 a 84 años disminuyeron en un 12% y hubo 6 heridos hospitalizados menos de 85 años en adelante.

Respecto de los fallecidos ocurridos en accidentes en vías urbanas, en el grupo de edad de 65 años se tuvieron 3 fallecidos menos que en 2016, y para el grupo entre 75 y 84 años se apreció un incremento de 19 personas fallecidas. Los mayores de 84 años tuvieron un descenso de 6 fallecidos.

En cuanto a los heridos hospitalizados, disminuyeron un 7% respecto de 2016. Los del grupo de 65 a 74 años disminuyeron un 3%, los del grupo de 75 a 84 años disminuyeron un 16%. El grupo de edad con más de 84 años aumentó el número de hospitalizados un 3% respecto a 2016.

Tabla 106. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 65 a 74 años	196	178	183	151	131	138	144	144	125	121	-3%	-5%
De 75 a 84 años	165	121	133	131	156	129	116	130	121	77	-36%	-8%
De 85 y más	25	36	34	31	36	34	46	34	46	36	-10	11
Total	386	335	350	313	323	301	306	308	292	234	-20%	-5%

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

Tabla 107. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 65 a 74 años	49	52	57	49	65	62	44	58	73	70	-3	21
De 75 a 84 años	80	81	76	78	80	77	88	99	89	108	19	28
De 85 y más	36	33	46	44	39	42	39	40	59	53	-6	17
Total	165	166	179	171	184	181	171	197	221	231	5%	4%

¹Las 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 108. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 65 a 74 años	645	496	443	410	423	386	398	389	382	380	-1%	-6%
De 75 a 84 años	370	343	346	277	275	266	227	210	215	190	-12%	-7%
De 85 y más	56	62	54	48	46	37	54	49	42	36	-6	-20
Total	1.071	901	843	735	744	689	679	648	639	606	-5%	-6%

¹Las 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 109. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
De 65 a 74 años	309	310	297	329	352	374	410	396	403	391	-3%	3%
De 75 a 84 años	348	345	357	360	351	405	352	394	394	328	-17%	-1%
De 85 y más	110	113	114	116	122	148	130	155	130	144	11%	3%
Total	767	768	768	805	825	927	892	945	927	863	-7%	1%

Los conductores

En 2017 se vieron implicados en accidente 175.130 conductores, el 62% 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 65% de los conductores tenían menos de 45 y la mayoría conducía un turismo (62%)

En el año 2017 fallecieron 1.171 conductores por accidente de tráfico, estos conductores representan el 64% del total de fallecidos. El 89% de los conductores fallecidos son hombres, el 57% tenían menos de 45 años y el 47% conducían un turismo. Además, el 81% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

El 63% de los heridos hospitalizados del año 2017 eran conductores, concretamente 5.992. En el caso de los heridos hospitalizados, los conductores son mayoritariamente hombres, el 86%; tenían menos de 45 años, el 47%; eran conductores de motocicleta el 41% y conductores de turismo el 29%. Además, el 56% de los conductores han resultado heridos hospitalizados en accidentes sucedidos en vías interurbanas.

Tabla 110. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2017

Tipo de vía	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	65.750	38%	947	81%	3.366	56%	34.189	41%
Vías urbanas	109.380	62%	224	19%	2.626	44%	48.933	59%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

Tabla I11. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2017

Sexo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	127.388	73%	1.043	89%	5.138	86%	57.735	69%
Mujeres	45.565	26%	127	11%	842	14%	24.940	30%
Desconocido	2.177	1%	1	0%	12	0%	447	1%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

Tabla I12. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2017

Edad	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14 años	429	0%	5	0%	29	0%	338	0%
De 15 a 24 años	22.726	13%	99	8%	857	14%	13.000	16%
De 25 a 34 años	38.458	22%	227	19%	1.269	21%	20.426	25%
De 35 a 44 años	42.603	24%	234	20%	1.307	22%	20.138	24%
De 45 a 54 años	33.742	19%	231	20%	1.267	21%	14.713	18%
De 55 a 64 años	19.241	11%	179	15%	713	12%	7.913	10%
De 65 a 74 años	8.880	5%	108	9%	336	6%	3.360	4%
Más de 74 años	4.350	2%	84	7%	172	3%	1.627	2%
Sin especificar	4.701	3%	4	0%	42	1%	1.607	2%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

Tabla 113. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2017

Tipo de vehículo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Bicicleta	8.577	5%	78	7%	692	12%	7.011	8%
Ciclomotor	7.621	4%	47	4%	545	9%	6.518	8%
Motocicleta	28.103	16%	336	29%	2.581	43%	23.147	28%
Turismo	109.027	62%	555	47%	1.748	29%	41.029	49%
Veh. mercancías	17.226	10%	123	11%	315	5%	4.767	6%
Autobús	2.181	1%	0	0%	3	0%	121	0%
Otros vehículos	2.395	1%	32	3%	108	2%	529	1%
Total	175.130	100%	1.171	100%	5.992	100%	83.122	100%

El 98% de los conductores que se vieron implicados en un accidente en 2017 eran residentes en España. Ese porcentaje se reparte de la siguiente manera: el 91% eran españoles, el 2% de países de la Unión Europea y un 5% 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 114. Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2017

Residencia	Nacionalidad		Vías interurbanas*	Vías urbanas*	Total*
Residente en España	Unión Europea	España	41.209	51.613	92.822
		Resto países	922	635	1.557
	No Unión Europea	2.260	2.422	4.682	
		Total residentes en España	44.391	54.670	99.061
No residente en España		Total no residentes en España	1.276	648	1.924
Sin especificar					482
		Total conductores	46.149	56.068	102.217
Residencia	Nacionalidad		Vías interurbanas*	Vías urbanas*	Total*
Residente en España	Unión Europea	España	89%	92%	91%
		Resto países	2%	1%	2%
	No Unión Europea	5%	4%	5%	
		Total residentes en España	96%	98%	97%
No residente en España		Total no residentes en España	3%	1%	2%
Sin especificar					1%
		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 2017 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, 31 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 40. Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2017

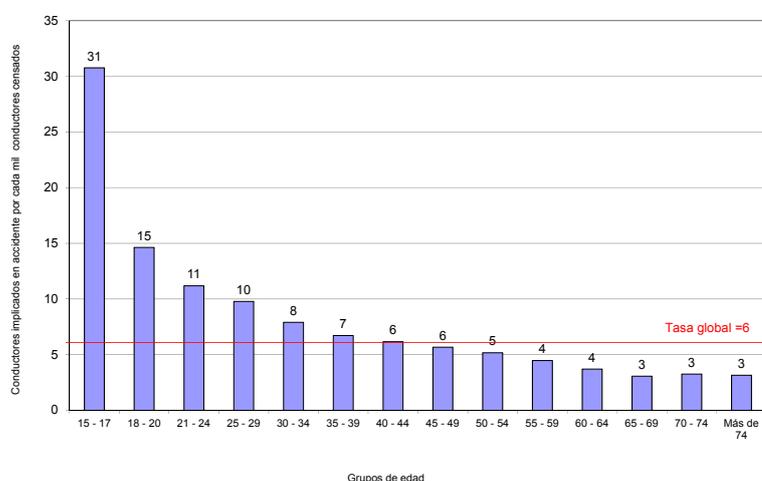
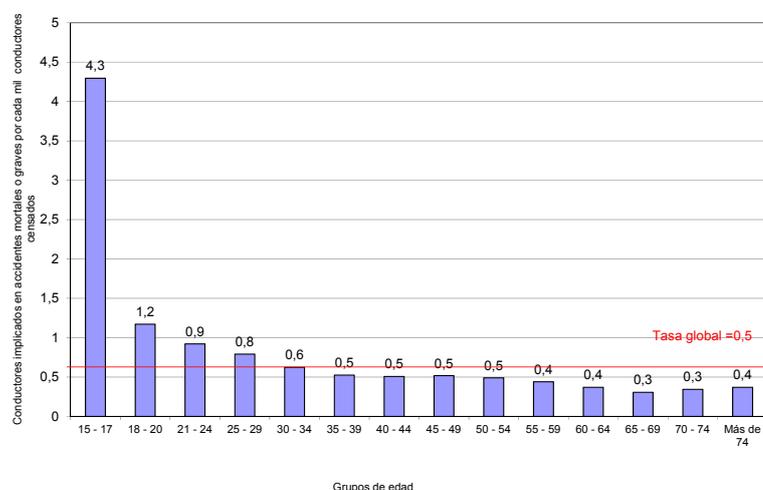


Figura 41. Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2017.



En 2017 ha habido 20 personas fallecidas más que en 2016 y en el caso de los conductores fallecidos ha habido 70 fallecidos más. La variación interanual de los últimos diez años en ambos casos ha sido del -6%, es decir, la evolución ha sido similar. Si se analiza el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2017 es del 64%.

Tabla 115. Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2008-2017

Años	Total fallecidos	Conductores fallecidos	% Conductores fallecidos sobre el total
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%
2016	1.810	1.101	61%
2017	1.830	1.171	64%
Variación 2017/2016	1%	6%	
Variación interanual 2008-2017	-6%	-5%	

En vías interurbanas en 2017 el número de conductores fallecidos ha aumentado un 9% respecto a 2016, mientras que en las vías urbanas se ha producido una disminución del 5%. En cuanto a los conductores heridos hospitalizados se ha producido un descenso del 5% en el año 2017 respecto de 2016; en los accidentes ocurridos en vías interurbanas, y en vías urbanas ha aumentado el número de conductores heridos hospitalizados un 1%.

Tabla 116. Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	1.626	1.433	1.278	1.099	977	805	836	884	865	947	9%	-6%
Vías urbanas	303	259	233	193	185	209	207	164	236	224	-5%	-3%
Total	1.929	1.692	1.511	1.292	1.162	1.014	1.043	1.048	1.101	1.171	6%	-5%

Tabla I 17. Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
	Vías interurbanas	7.529	5.905	5.161	4.730	4.190	3.685	3.345	3.383	3.551	3.366	-5%
Vías urbanas	3.117	2.952	2.257	2.459	2.384	2.669	2.669	2.569	2.607	2.626	1%	-2%
Total	10.646	8.857	7.418	7.189	6.574	6.354	6.014	5.952	6.158	5.992	-3%	-6%

Los peatones

En 2017 fallecieron 351 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 19% del total de fallecidos; 1.940 resultaron heridos hospitalizados, el 20% del total de heridos hospitalizados; y 12.382 fueron heridos no hospitalizados, el 9,6% del total correspondiente. Su índice de letalidad fue 2,4, más del doble del índice para la totalidad de usuarios, que fue 1,1. En las vías interurbanas fallecieron 103 peatones, suponiendo el 29% de los peatones fallecidos, y resultaron heridos hospitalizados 223, el 11% de los peatones heridos hospitalizados. El índice de letalidad de los peatones en vías interurbanas fue 11,2, más de cinco veces el índice para todas las vías, que fue 2,4. En las vías urbanas fallecieron 248 peatones, el 71% del total de peatones fallecidos, y 13.507 resultaron heridos, de los cuales 1.717 fueron heridos hospitalizados. El índice de letalidad de los peatones en las vías urbanas fue 1,8.

Tabla I 18. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	103	29%	223	11%	592	5%	11,2
Vías urbanas	248	71%	1.717	89%	11.790	95%	1,8
Total	351	100%	1.940	100%	12.382	100%	2,4

En relación al sexo de los peatones fallecidos, los hombres fueron los que mayor porcentaje representaron, el 61%, mientras que en el caso de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor, el 51% y el 54%, respectivamente; el índice de letalidad estuvo 1,5 puntos por encima para los hombres respecto de las mujeres.

Tabla 119. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Hombres	215	61%	936	48%	5.614	45%	3,2
Mujeres	135	38%	993	51%	6.640	54%	1,7
Desconocido	1	0%	11	1%	128	1%	0,7
Total	351	100%	1.940	100%	12.382	100%	2,4

En las vías interurbanas en 2017 han fallecido 103 peatones, de los cuales 20 eran mayores de 74 años, el 19%; al igual que el grupo de 45 a 54 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el grupo de edad de 45 a 54 años ha presentado el mayor porcentaje, un 17%.

113

Tabla 120. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad: Vías Interurbanas. España, 2017

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	1	1%	17	8%	56	9%	1,4
De 15 a 24	14	14%	27	12%	78	13%	11,8
De 25 a 34	9	9%	19	9%	75	13%	8,7
De 35 a 44	14	14%	28	13%	89	15%	10,7
De 45 a 54	20	19%	39	17%	75	13%	14,9
De 55 a 64	13	13%	31	14%	76	13%	10,8
De 65 a 74	9	9%	35	16%	59	10%	8,7
De 75 y más	20	19%	26	12%	71	12%	17,1
Desconocido	3	3%	1	0%	13	2%	17,6
Total	103	100%	223	100%	592	100%	11,2

En las vías urbanas fallecieron 248 peatones, el 52% de ellos tenían más de 74 años y el 19% tenían entre 65 y 74 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el 23% tenían más de 74 años y el 15% entre 65 y 74 años.

Tabla 121. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías Urbanas. España, 2017

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	8	3%	169	10%	1.647	14%	0,4
De 15 a 24	7	3%	141	8%	1.425	12%	0,4
De 25 a 34	6	2%	111	6%	1.154	10%	0,5
De 35 a 44	11	4%	139	8%	1.336	11%	0,7
De 45 a 54	15	6%	213	12%	1.439	12%	0,9
De 55 a 64	22	9%	240	14%	1.377	12%	1,3
De 65 a 74	47	19%	265	15%	1.299	11%	2,9
De 75 y más	129	52%	387	23%	1.598	14%	6,1
Desconocido	3	1%	52	3%	515	4%	0,5
Total	248	100%	1.717	100%	11.790	100%	1,8

En 2017 los peatones fallecidos en vías interurbanas supusieron el 8% de los fallecidos en esas vías, porcentaje inferior en tres puntos al del año 2016. En cuanto a la participación en vías urbanas, supusieron el 49% de los fallecidos en esas vías, un porcentaje idéntico al del año anterior.

Tabla 122. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

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
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%
2016	137	11%	252	49%	389	21%
2017	103	8%	248	49%	351	19%

Respecto de 2016, los peatones fallecidos han disminuido un 25% en las vías interurbanas y un 2% en las vías urbanas.

En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, en 2017 se ha producido un descenso de los mismos del 17% en vías interurbanas y se ha mantenido en las vías urbanas.

Tabla 123. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

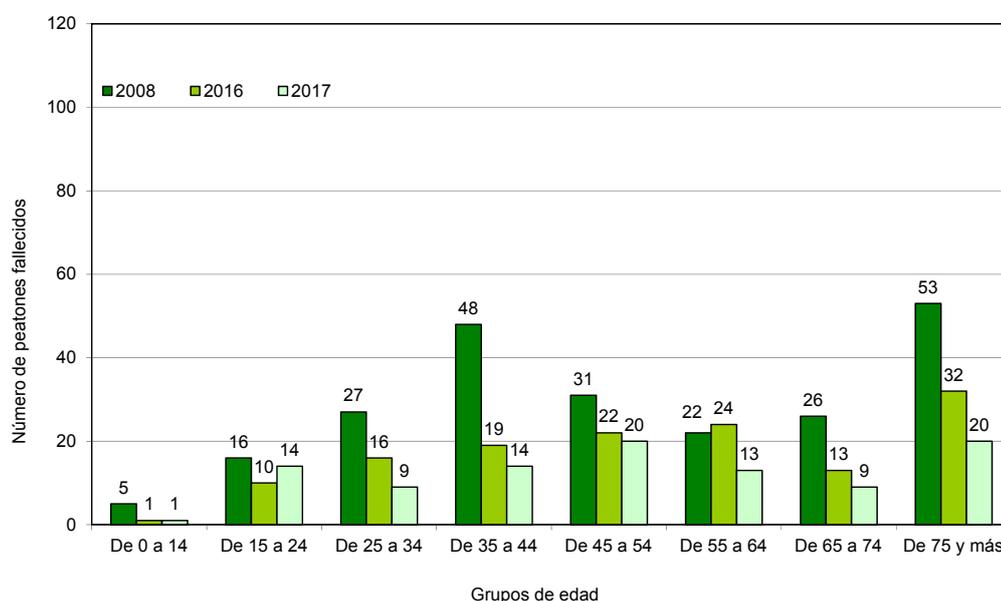
Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	236	201	193	158	144	154	132	120	137	103	-25%	-9%
Vías urbanas	266	269	278	222	232	224	204	247	252	248	-2%	-1%
Total	502	470	471	380	376	378	336	367	389	351	-10%	-4%

Tabla 124. Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	428	368	373	300	317	278	253	236	270	223	-17%	-7%
Vías urbanas	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	0%	1%
Total	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	-2%	-1%

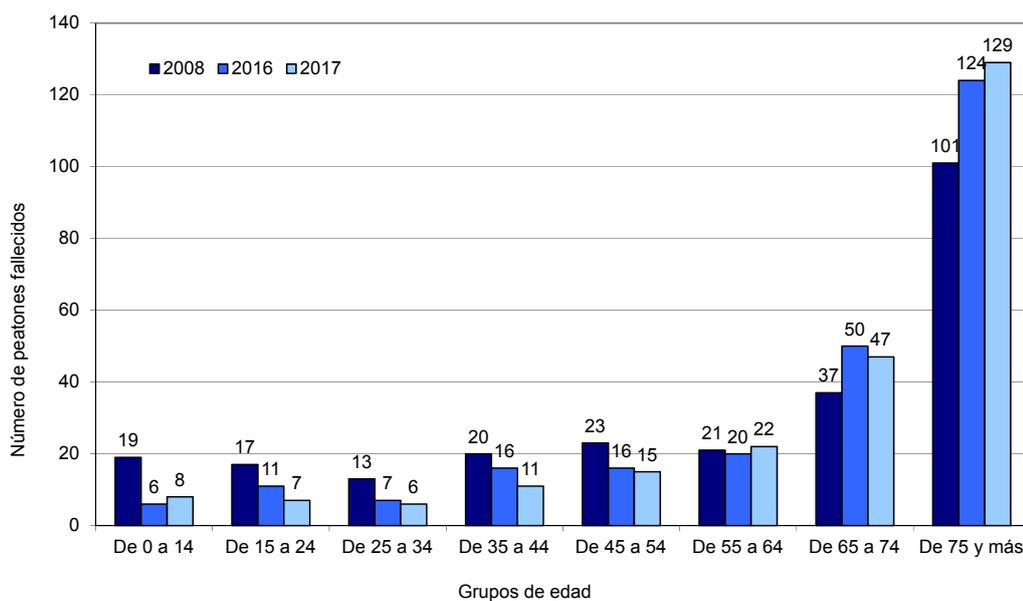
En la figura siguiente se muestra la evolución en cuanto al número de peatones fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata, respecto de 2016, una disminución en el número de fallecidos en todos los grupos de edad superiores 24 años. El grupo de edad entre 15 y 24 años es el único que ha experimentado un incremento, y el grupo entre 0 y 14 años se han mantenido estables.

Figura 42. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2008, 2016 y 2017



En relación a la evolución de las cifras de peatones fallecidos en vías urbanas según grupos de edad, respecto del año 2016 se observan aumentos en el número de peatones fallecidos en los grupos de edad de 0 a 14 años, de 55 a 64 años y, de 75 y más años; descensos los grupos de 15 a 24 años, de 25 a 34 años, de 45 a 54 años y de 65 a 74 años.

Figura 43. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2008, 2016 y 2017



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 2008 aparecían en el 19% de los accidentes y en 2017 lo hicieron con un 27%, y las bicicletas, presentes en 2017 en el 8% de los accidentes, frente al 3% en 2008. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha decrecido desde el 15% al 7%.

La siguiente tabla recoge el porcentaje de los accidentes con víctimas ocurridos en todas las vías, en los que está implicado al menos un vehículo de los relacionados.

Tabla 125. 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, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bicicleta	3%	4%	4%	5%	6%	7%	8%	7%	7%	8%
Ciclomotor	15%	13%	11%	10%	9%	8%	8%	8%	8%	7%
Motocicleta	19%	20%	21%	22%	22%	22%	24%	25%	25%	27%
Turismo	79%	79%	80%	80%	80%	80%	77%	77%	77%	77%
Furgoneta	10%	9%	9%	9%	9%	9%	10%	10%	10%	11%
Camión	8%	7%	7%	6%	5%	5%	6%	6%	6%	6%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Otros vehículos	3%	3%	3%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%
Peatón	11%	12%	12%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	14%

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

En la siguiente tabla se muestran los porcentajes de accidentes con víctimas, desagregados tanto en vías interurbanas como para urbanas, en los que está implicado al menos un vehículo de los relacionados.

En las vías interurbanas, el incremento de la siniestralidad de las motocicletas fue del 6% entre 2008 y 2017. En vías urbanas, aumentaron también el 6% en dicho periodo. El en caso de las bicicletas, los incrementos fueron del 4% en vías interurbanas y del 5% en urbanas.

El mayor descenso de los accidentes de ciclomotor entre 2008 y 2017, fue del 13% en vías interurbanas. En el caso de las vías urbanas, decreció el 2%.

Tabla 126. Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo y tipo de vía (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VÍAS INTERURBANAS										
Bicicleta	2%	3%	3%	4%	4%	4%	6%	6%	6%	6%
Ciclomotor	5%	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%
Motocicleta	12%	14%	14%	14%	14%	14%	16%	17%	17%	18%
Turismo	79%	80%	81%	80%	81%	81%	78%	77%	78%	78%
Furgoneta	12%	11%	11%	10%	10%	10%	12%	12%	12%	13%
Camión	13%	11%	11%	11%	9%	9%	12%	11%	11%	11%
Autobús	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Otros vehículos	4%	4%	4%	3%	4%	4%	2%	3%	2%	2%
Peatón	3%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%
VÍAS URBANAS										
Bicicleta	4%	5%	5%	7%	8%	8%	9%	8%	9%	9%
Ciclomotor	23%	19%	16%	15%	13%	12%	12%	11%	11%	10%
Motocicleta	25%	26%	27%	28%	28%	28%	29%	29%	30%	31%
Turismo	79%	79%	80%	79%	80%	79%	76%	77%	76%	76%
Furgoneta	8%	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	10%
Camiones	3%	3%	3%	3%	3%	2%	3%	3%	3%	3%
Autobús	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Otros vehículos	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	1%
Peatón	19%	19%	20%	21%	20%	21%	20%	21%	21%	20%

Se puede observar, comparando datos con el año anterior, que en 2017 los mayores descensos en el número de fallecidos han sido los peatones (38 personas), los usuarios de autobús (18 personas), camiones (9 personas), ciclomotores (5 personas) y los ocupantes de otros vehículos (3 personas). En los demás medios de desplazamiento, el número de fallecidos ha aumentado, con especial significación en turismos (45 personas), furgonetas (21 personas), motocicletas (16 personas) y bicicletas (11 personas).

Tabla 127. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Bicicleta	54	56	67	49	72	69	75	58	67	78	11	24
Ciclomotor	183	156	100	74	66	54	53	56	54	49	-5	-14%
Motocicleta	495	438	386	348	302	301	287	329	343	359	4%	-4%
Turismo	1.504	1.267	1.198	977	872	715	722	693	754	799	6%	-7%
Furgoneta	158	147	104	87	83	52	100	85	69	90	21	-6%
Camión	105	92	81	85	64	59	60	67	74	65	-9	-5%
Autobús	27	21	4	3	3	11	26	2	21	3	-18	-24
Otros vehículos	72	67	67	57	65	41	29	32	39	36	-3	-36
Peatón	502	470	471	380	376	378	336	367	389	351	-11%	-4%
Total fallecidos	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1%	-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.

En vías interurbanas, es en turismos donde se produce el mayor número de fallecidos, con 717 fallecidos en 2017, seguido de los 251 fallecidos que ha habido en motocicleta, y de los peatones, 103. Respecto del año 2016 se observa un aumento significativo de los fallecidos en turismos (43 personas), furgonetas (18 personas), motocicletas (17 personas) y bicicletas (9 personas). Los descensos más considerables fueron los de usuarios de peatones (34 personas), autobús (16 personas) y camiones con menos de 3500kg (9 personas).

En las vías urbanas es el colectivo de peatones el que presenta un mayor número de fallecidos, 248 en 2017, seguidos de los motociclistas, 108 fallecidos, y de los ocupantes de turismos, 82 fallecidos. En relación al año 2016, se observa un aumento de los fallecidos en usuarios de bicicletas (2 personas), turismos (2 personas) y furgonetas (3 personas). Hay descensos de los usuarios de ciclomotores (5 personas), peatones (4 personas), camiones de más de 3.500kg (3 personas), autobús (2 personas) y motocicletas (1 persona).

Tomando en cuenta lo anterior y, según se puede apreciar en la siguiente tabla, así como en las dos próximas figuras, los turismos, bicicletas y furgonetas, son los únicos medios de desplazamiento que presentan un aumento de fallecidos respecto al pasado año en los dos tipos de vías, urbanas e interurbanas. Son los peatones y autobuses los medios de desplazamiento en el que han descendido los fallecidos, en vías interurbanas y urbanas, respecto al año 2016.

Tabla 128. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VÍAS INTERURBANAS										
Bicicleta	43	43	49	37	53	45	54	48	40	49
Ciclomotor	105	88	54	37	42	34	21	28	26	26
Motocicleta	359	325	279	251	208	203	188	247	234	251
Turismo	1.381	1.166	1.114	902	801	643	651	632	674	717
Furgoneta	152	140	101	82	81	49	95	76	66	84
Camión	102	90	79	81	62	58	57	66	68	62
Autobús	26	20	2	3	1	10	23	2	18	2
Otros vehículos	62	57	57	52	50	34	26	29	28	27
Peatón	236	201	193	158	144	154	132	120	137	103
Total vías interurbanas	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321
VÍAS URBANAS										
Bicicleta	11	13	18	12	19	24	21	10	27	29
Ciclomotor	78	68	46	37	24	20	32	28	28	23
Motocicleta	136	113	107	97	94	98	99	82	109	108
Turismo	123	101	84	75	71	72	71	61	80	82
Furgoneta	6	7	3	5	2	3	5	9	3	6
Camión	3	2	2	4	2	1	3	1	6	3
Autobús	1	1	2	0	2	1	3	0	3	1
Otros vehículos	10	10	10	5	15	7	3	3	11	9
Peatón	266	269	278	222	232	224	204	247	252	248
Total Vías urbanas	634	584	550	457	461	450	441	441	519	509

Figura 44. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017

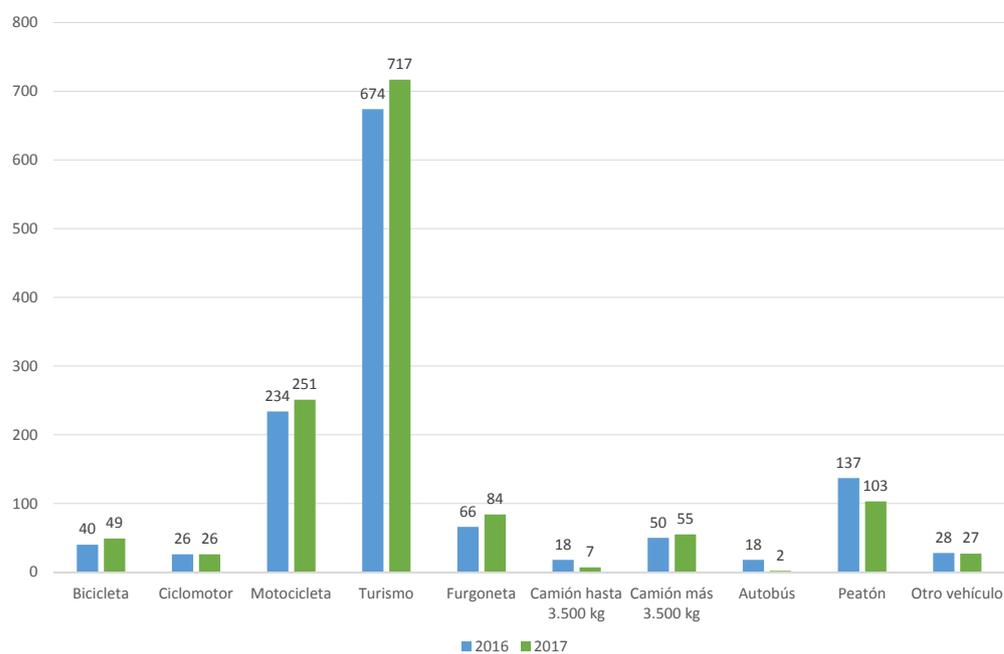
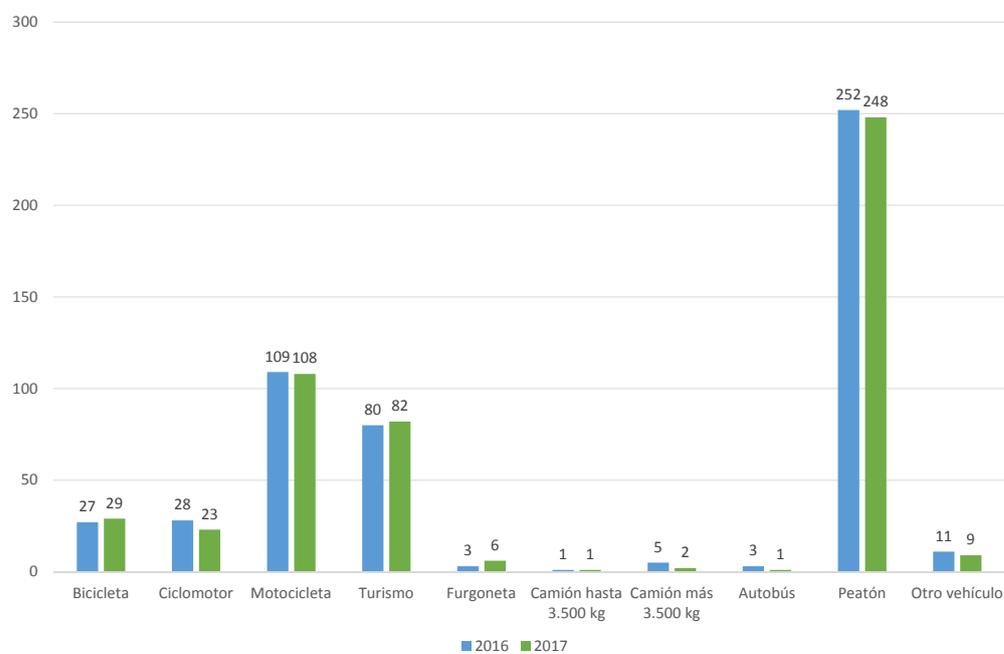


Figura 45. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017



Comparando con el año anterior, en 2017 los descensos en el número de heridos hospitalizados han sido generalizados: ocupantes de turismos (124 personas), peatones (46 personas), bicicleta (42 personas), autobús (36 personas), vehículos de mercancías (21 personas) y ciclomotores (7 personas). Los aumentos se han producido en el caso de usuarios de motocicletas (103 personas) y furgonetas (14 personas).

Tabla 129. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Bicicleta	440	489	467	589	572	646	670	652	736	694	-6%	5%
Ciclomotor	2.023	1.464	1.015	958	771	818	638	669	625	618	-1%	-12%
Motocicleta	3.099	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	4%	-1%
Turismo	7.130	5.699	4.985	4.344	3.921	3.326	2.993	2.831	2.988	2.864	-4%	-10%
Furgoneta	807	558	421	392	324	282	302	330	274	288	5%	-11%
Camión	495	322	293	275	214	195	247	221	205	170	-21%	-11%
Autobús	91	123	77	65	43	74	124	49	83	47	-36	-44
Otros vehículos	341	283	250	191	225	182	115	145	174	141	-23%	-9%
Peatón	2.062	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	-3%	-1%
Total heridos hospitalizados	16.488	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	-2%	-6%

¹Las 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.

122

En vías interurbanas, en 2017, el mayor número de heridos hospitalizados se produjo en turismos: 2.295 personas resultaron heridas requiriendo hospitalización. Los motoristas son el segundo colectivo con mayor número de heridos hospitalizados con 1.250 usuarios. En relación al año 2016 ha habido más heridos hospitalizados usuarios de motocicletas (36 personas). Para el resto de colectivos, los descensos fueron: usuarios de turismos, 161 personas; peatón, 53 personas; autobús, 45 personas; bicicleta, 18 personas; camión de más de 3500kg, 14 personas; camión de menos de 3500 kg, 9 personas; furgonetas, 4 personas; ciclomotores, 1 persona.

En las vías urbanas son los peatones el colectivo con el mayor número de heridos hospitalizados, 1.717 en el año 2017, seguidos de los motoristas con 1.534 heridos hospitalizados. En relación al año 2016 ha habido más heridos hospitalizados como ocupantes de motocicleta (67 personas), turismos (37 personas), furgonetas (18 personas) y autobuses (9 personas). En cambio, han descendido respecto al pasado año, los heridos hospitalizados usuarios de bicicletas (24 personas), camiones de más de 3500kg (7 personas), ciclomotores (6 personas), camiones de menos de 3500kg (5 personas) y peatones (2 personas).

Tomando en cuenta lo anterior y, según se puede apreciar en la siguiente tabla, así como en las dos próximas figuras, la motocicleta ha sido el único medio en el que han aumentado los heridos hospitalizados respecto al pasado año, tanto en vías urbanas como interurbanas. Son las bicicletas, ciclomotores, camiones de cualquier carga máxima y peatones, los únicos medios de desplazamiento en los que han descendido los heridos hospitalizados respecto al pasado año, tanto en vías urbanas como interurbanas.

Tabla 130. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2008-2017

Tipo de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VÍAS INTERURBANAS										
Bicicleta	235	268	258	304	304	297	312	322	356	338
Ciclomotor	873	605	406	374	279	267	156	198	167	166
Motocicleta	1.783	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250
Turismo	6.217	4.808	4.325	3.691	3.236	2.595	2.341	2.238	2.456	2.295
Furgoneta	750	504	379	352	292	247	263	278	242	238
Camión	481	303	271	262	203	184	221	207	187	164
Autobús	61	75	25	23	12	28	91	3	53	8
Otros vehículos	249	198	174	142	149	134	72	82	105	84
Peatón	428	368	373	300	317	278	253	236	270	223
Total vías interurbanas	11.077	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766
VÍAS URBANAS										
Bicicleta	205	221	209	285	268	349	358	330	380	356
Ciclomotor	1.150	859	609	584	492	551	482	471	458	452
Motocicleta	1.316	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534
Turismo	913	891	660	653	685	731	652	593	532	569
Furgoneta	57	54	42	40	32	35	39	52	32	50
Camión	14	19	22	13	11	11	26	14	18	6
Autobús	30	48	52	42	31	46	33	46	30	39
Otros vehículos	92	85	76	49	76	48	43	63	69	57
Peatón	1.634	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717
Total vías urbanas	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780

Figura 46. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017

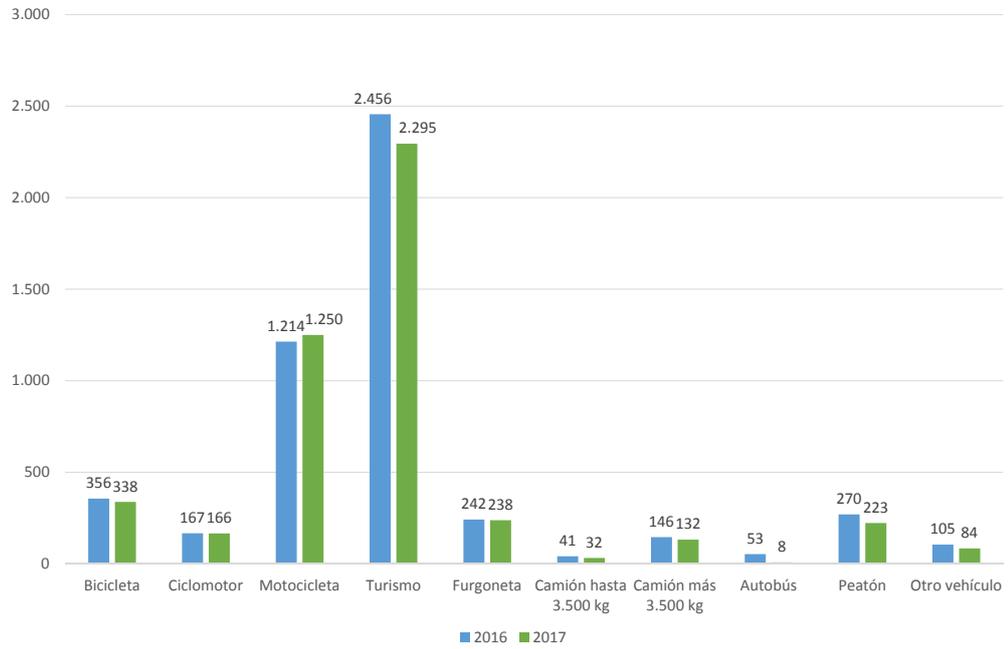
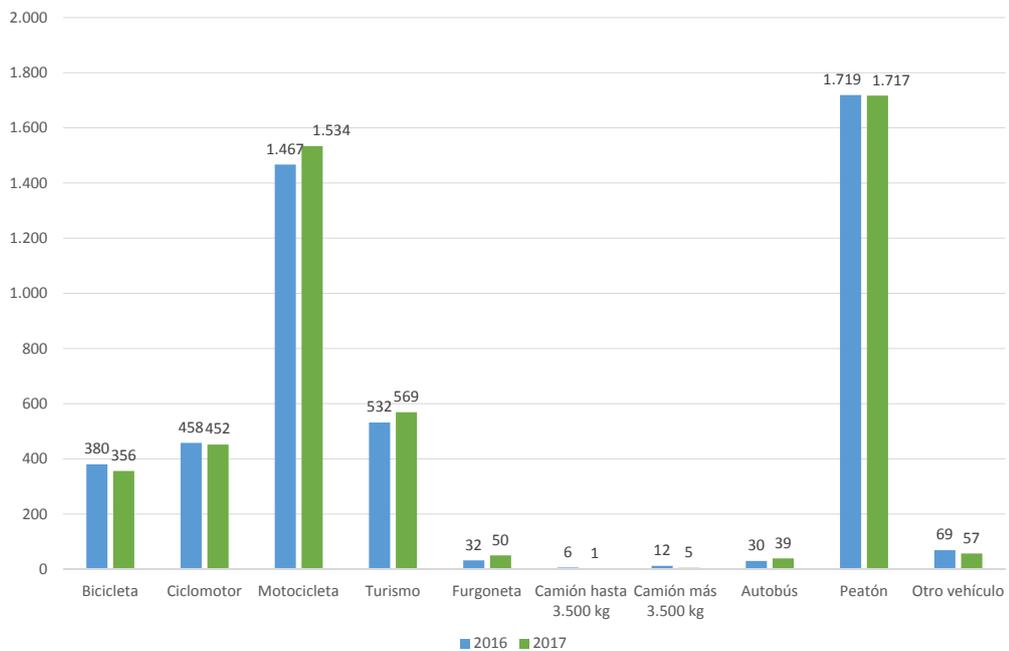
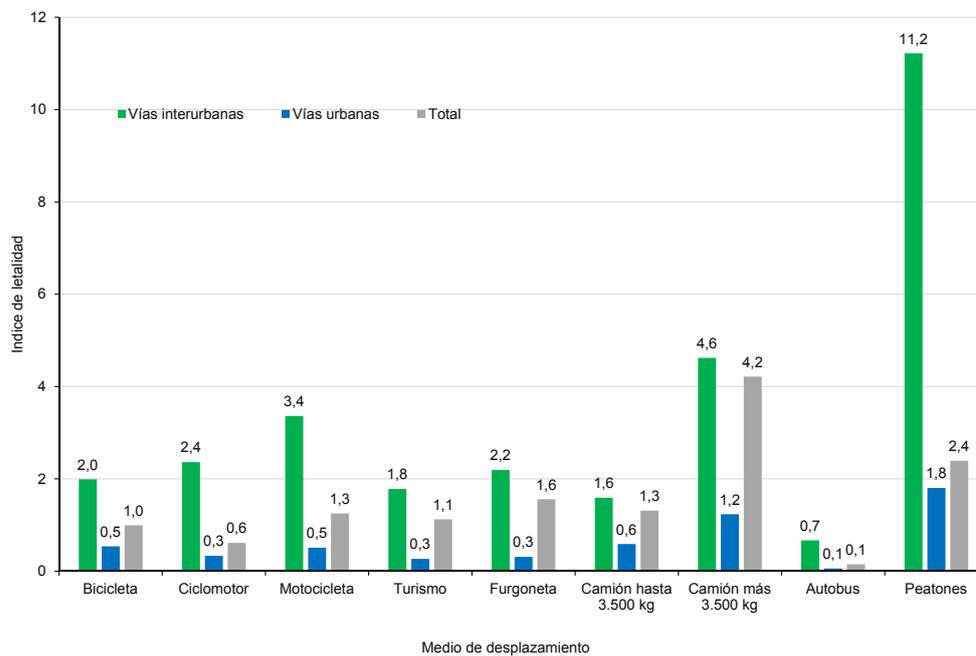


Figura 47. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017



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 (ambas vías), motocicletas, ciclomotores y bicicletas, en vías interurbanas. 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 48.-Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2017



La siguiente tabla recoge, para todas las vías, el número de fallecidos por grupo de edad y medio de desplazamiento utilizado.

Como se puede apreciar gráficamente en las dos siguientes figuras, se observa que en vías interurbanas los fallecidos en turismos representan los porcentajes más elevados en todas las edades, desde el 44% en el grupo 45-64 años, hasta el 82% en el grupo 18-20 años. En vías urbanas, los peatones fallecidos son los que representan los porcentajes más altos en grupos de 0 a 14 años, de 55 a 64, de 65 a 74 y de 75 o más años, con el 62%, 42%, 67% y 80%, respectivamente. En el grupo 15-17 años, en vías urbanas, los accidentes de ciclomotores representan un alto porcentaje (30%), siendo el máximo el de turismos, con el 40%. Los accidentes con motocicleta, en vías urbanas, están presentes mayoritariamente en los grupos de edad desde 18 a 54 años, con porcentajes entre el 37% y el 54%.

Tabla 131. Evolución de los fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2008-2017

	Peatón	Bicicleta	Ciclomotor	Moto	Turismo	Furgoneta y camión hasta 3500Kg	Camión más 3500 kg	Autobús	Otros	Total
0-14	9	4	0	0	17	3	0	0	2	35
15-17	5	1	6	2	14	0	0	0	1	29
18-20	7	1	2	9	56	0	0	0	1	76
21-24	9	1	2	25	55	1	1	0	1	95
25-34	15	7	4	76	167	13	6	0	5	293
35-44	25	9	1	93	127	10	19	0	5	289
45-54	35	12	10	79	108	25	16	0	6	291
55-64	35	12	4	63	94	20	15	1	2	246
65-74	56	17	9	10	82	9	0	1	7	191
75 y más	149	13	11	2	76	17	0	1	5	274
	345	77	49	359	796	98	57	3	35	1.819
Sin especificar	6	1	0	0	3	0	0	0	1	11
Total	351	78	49	359	799	98	57	3	36	1.830

Figura 49. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2017

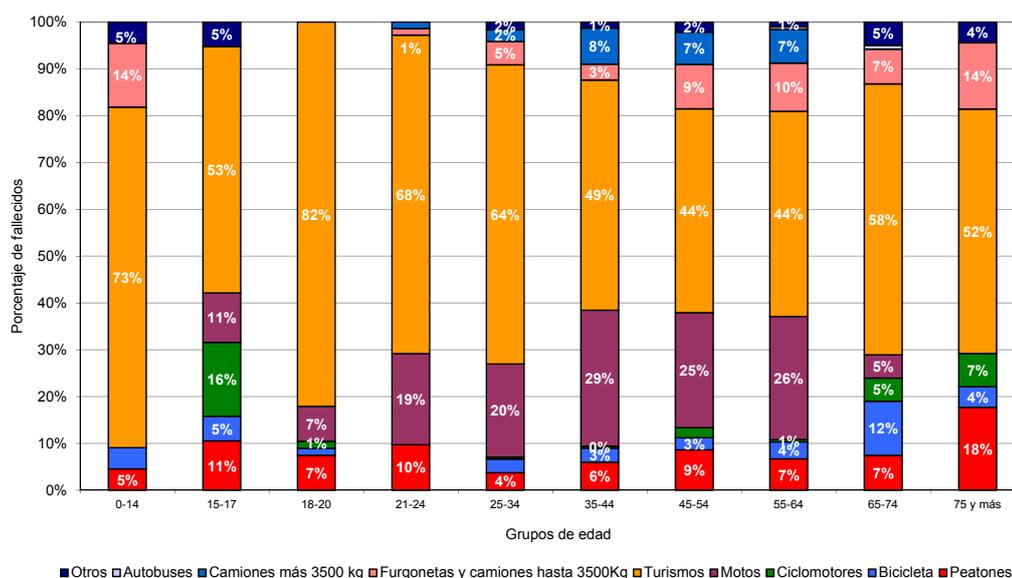
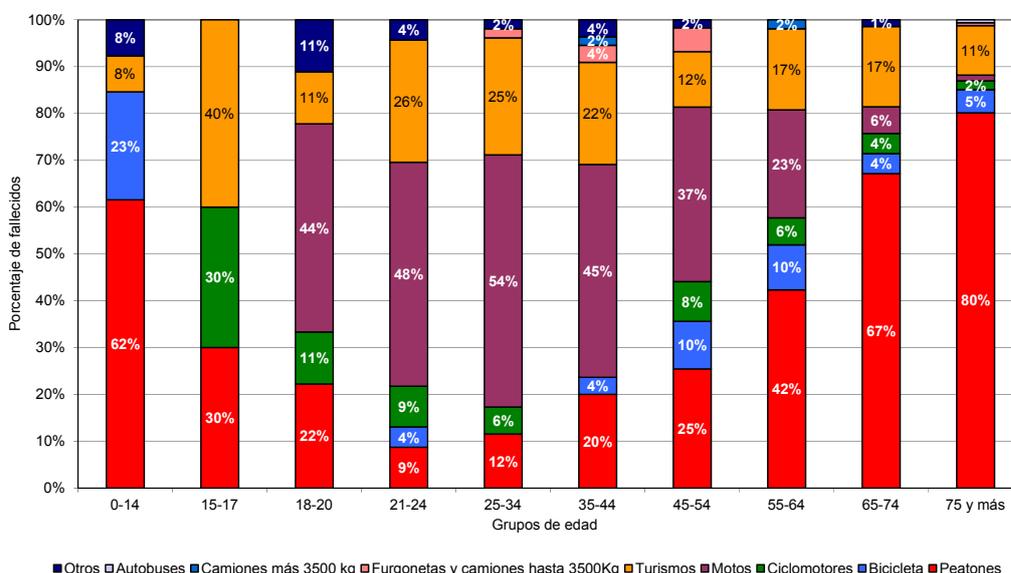


Figura 50. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2017



La siguiente tabla recoge, para todas las vías, el número de heridos hospitalizados por grupo de edad y medio de desplazamiento utilizado.

Como se puede apreciar gráficamente en las dos siguientes figuras, con la distribución según el modo de desplazamiento y la edad de los heridos hospitalizados, en vías interurbanas el turismo presenta, al igual que para los fallecidos, porcentajes máximos para todos los grupos de edad.

En vías urbanas, para los heridos hospitalizados existe bastante similitud con la distribución de los fallecidos que se detalló anteriormente: los peatones son los que tienen los porcentajes más elevados en los grupos de 0 a 14 años, de 55 a 64, de 65 a 74 y de 75 o más años, con 80%, 44%, 68% y 82%, respectivamente. En el grupo 15-17 años y en el de 18-20 años, los accidentes de ciclomotores representan el máximo porcentaje (41% y 26% respectivamente). Desde 21 a 54 años, los heridos hospitalizados como consecuencia de accidentes de motocicleta, son los que tienen mayores porcentajes.

Tabla 132. Evolución de los heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2008-2017

	Peatón	Bicicleta	Ciclomotor	Moto	Turismo	Furgoneta y camión hasta 3500Kg	Camión más 3500 kg	Autobús	Otros	Total
0-14	186	27	7	7	110	3	2	0	4	346
15-17	57	31	116	50	65	2	0	0	3	324
18-20	54	26	64	76	177	7	1	0	5	410
21-24	57	35	55	195	280	19	4	1	18	664
25-34	130	76	112	703	552	45	22	0	17	1.657
35-44	167	142	84	676	495	75	32	2	29	1.702
45-54	252	154	69	659	419	67	56	4	25	1.705
55-64	271	95	62	314	306	52	17	9	12	1.138
65-74	300	63	29	67	254	32	3	10	13	771
75 y más	413	30	13	12	181	16	0	21	12	698
	1.887	679	611	2.759	2.839	318	137	47	138	9.415
Sin especificar	53	15	7	25	25	3	0	0	3	131
Total	1.940	694	618	2.784	2.864	321	137	47	141	9.546

128

Figura 51. Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2017

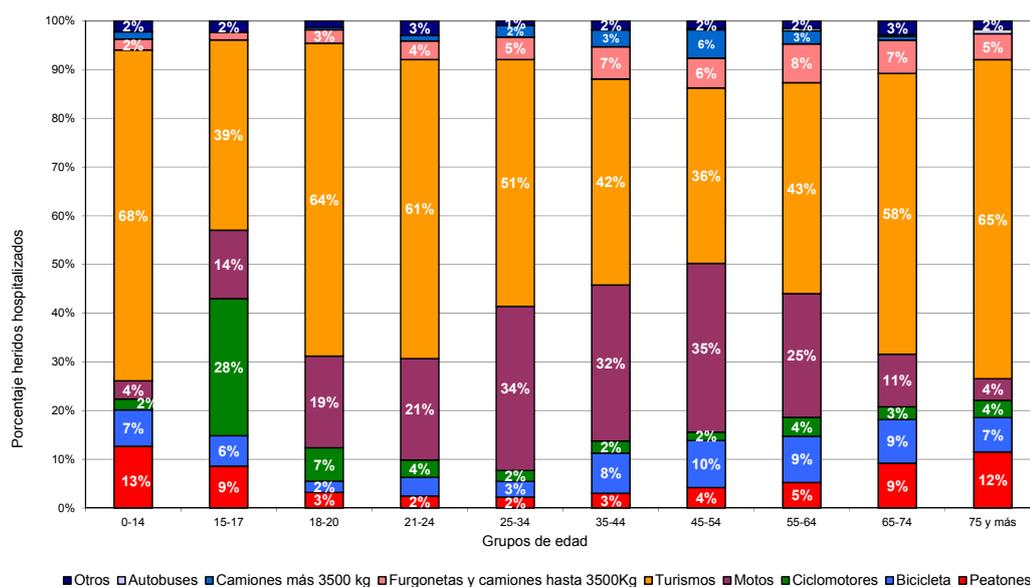
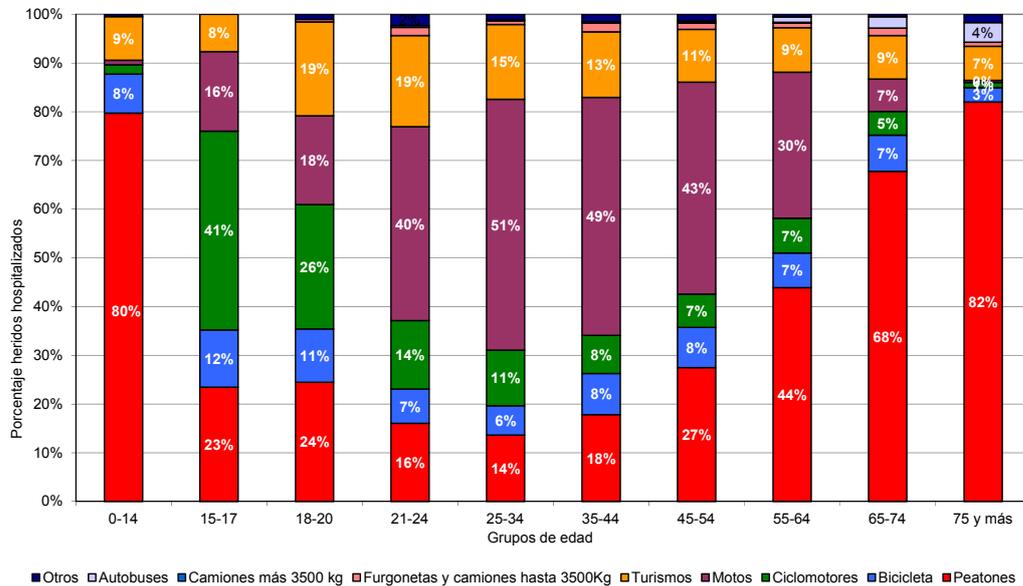


Figura 52. Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2017



Usuarios de bicicletas

En 2017 los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 8.065 accidentes en los que fallecieron 78 ciclistas, 694 resultaron heridos hospitalizados y 7.035 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, 49 fallecieron en este tipo de vía, frente a los 29 en urbana.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicleta: 73 de los 78 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 87% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2017, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta la cifra más elevada de fallecidos en bicicleta (17), seguido del de 75 y más (13) y 45 a 64 (12). En el caso de los heridos hospitalizados, los grupos de edad donde hubo una cantidad mayor de este tipo de heridos fueron el de 45 a 54 años (22%) y el de 35 a 44 años (20%).

En 2017 ha habido 11 ciclistas fallecidos más que en 2016; distribuidos de la siguiente forma: 9 ciclistas más en vías interurbanas y 2 más en vías urbanas. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos hospitalizados ha habido una disminución del 50%. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2016 aumentaron un 7% respecto del año anterior; en vías interurbanas descendió un 16% y un 3% en vías urbanas.

Tabla 133. Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.257	28%	49	338	49%	2.074	29%
Vías urbanas	5.808	72%	29	356	51%	5.001	71%
Total	8.065	100%	78	694	100%	7.075	100%

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

Tabla 134. Fallecidos y heridos según sexo en bicicletas. España, 2017

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	73	601	87%	5.799	82%
Mujeres	5	89	13%	1.203	17%
Sin especificar		4	1%	73	1%
Total	78	694	100%	7.075	100%

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

130

Tabla 135. Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	4	27	4%	357	5%
15-24	3	92	13%	1.159	16%
25-34	7	76	11%	1.202	17%
35-44	9	142	20%	1.493	21%
45-54	12	154	22%	1.146	16%
55-64	12	95	14%	753	11%
65-74	17	63	9%	388	5%
75 y más	13	30	4%	133	2%
Sin especificar	1	15	2%	444	6%
Total	78	694	100%	7.075	100%

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

Tabla 136. Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	43	43	49	37	53	45	54	48	40	49	9
Vías urbanas	11	13	18	12	19	24	21	10	27	29	2
Total	54	56	67	49	72	69	75	58	67	78	11

Tabla 137. Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	235	268	258	304	304	297	312	322	356	338	-5%	4%
Vías urbanas	205	221	209	285	268	349	358	330	380	356	-6%	6%
Total	440	489	467	589	572	646	670	652	736	694	-6%	5%

Tabla 138. Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	686	826	881	1.119	1.192	1.328	1.722	1.803	1.783	2.074	16%	13%
Vías urbanas	1.676	1.947	2.081	2.593	3.170	3.451	4.165	4.470	4.852	5.001	3%	13%
Total	2.362	2.773	2.962	3.712	4.362	4.779	5.887	6.273	6.635	7.075	7%	13%

Usuarios de ciclomotores

En 2017 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 7.574, un 7% del total, proporción similar a la que representan los ciclomotores en el parque de vehículos de 2017

En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor: 6.599 accidentes, que suponen el 87% de los mismos, y es donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados y no hospitalizados (73% y 88% respectivamente). En el caso de los fallecidos se han repartido de forma bastante equitativa, 26 en vías interurbanas y 23 en vías urbanas.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 46 de los 49 fallecidos en estos vehículos, como lo eran el 77% de los heridos hospitalizados y el 70% de los heridos no hospitalizados.

El grupo de edad de 15 a 24 años presentan las cifras más elevadas de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en ciclomotor. Las personas fallecidas incluidas en este grupo fueron 10 y el máximo (11), se dio en el grupo superior a 75 años.

En 2017 ha habido menos ciclistas fallecidos (5) y heridos hospitalizados (-7%) que en 2016, todos en vías urbanas.

En cuanto al número de personas que resultaron heridas hospitalizadas, en vías interurbanas ha disminuido un 1% respecto al año anterior y también un 1% en vías urbanas. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2017 también han disminuido respecto del año anterior; en vías interurbanas el 4%, mientras que en las vías urbanas ha habido un descenso del 6%.

Tabla 139. Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	975	13%	26	166	27%	909	12%
Vías urbanas	6.599	87%	23	452	73%	6.426	88%
Total	7.574	100%	49	618	100%	7.335	100%

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

132

Tabla 140. Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2017

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	46	478	77%	5.103	70%
Mujeres	3	139	22%	2.195	30%
Sin especificar		1	0%	37	1%
Total	49	618	100%	7.335	100%

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

Tabla 141. Fallecidos y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos*		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%	
0-14	0	7	1%	65	1%	
15-24	10	235	38%	3.074	42%	
25-34	4	112	18%	1.547	21%	
35-44	1	84	14%	1.014	14%	
45-54	10	69	11%	748	10%	
55-64	4	62	10%	417	6%	
65-74	9	29	5%	196	3%	
75 y más	11	13	2%	116	2%	
Sin especificar		7	1%	158	2%	
Total	49	618	100%	7.335	100%	

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

Tabla 142. Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	105	88	54	37	42	34	21	28	26	26	0
Vías urbanas	78	68	46	37	24	20	32	28	28	23	-5
Total	183	156	100	74	66	54	53	56	54	49	-5

Tabla 143. Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	873	605	406	374	279	267	156	198	167	166	-1%	-17%
Vías urbanas	1.150	859	608	584	492	551	482	471	458	452	-1%	-10%
Total	2.023	1.464	1.014	958	771	818	638	669	625	618	-1%	-12%

Tabla 144. Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	2.297	1.777	1.466	1.283	1.106	1.076	969	892	944	909	-65%	-14%
Vías urbanas	11.123	8.991	7.452	6.663	5.959	5.877	6.342	6.888	6.816	6.426	-55%	-9%
Total	13.420	10.768	8.918	7.946	7.065	6.953	7.311	7.780	7.760	7.335	-57%	-10%

Usuarios de motocicletas

En 2017 los usuarios de las motocicletas participaron en el 27% del total de accidentes con víctimas, esto es en 27.165 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas en el parque de vehículos era del 10%. 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 produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 70% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías.

Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 93% de los fallecidos, un 88% 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 69% de los fallecidos, el 73% de los heridos hospitalizados y el 73% de los no hospitalizados, respectivamente.

En 2017, en las vías interurbanas se ha producido un incremento del 7% en el número de motociclistas fallecidos, aumentando los heridos hospitalizados un 3% respecto de 2016. En las vías urbanas, ha habido 1 motociclista fallecido menos y un 5% más de los heridos hospitalizados respecto del año anterior.

Tabla 145. Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	6.783	25%	251	70%	1.250	45%	5.963	23%
Vías urbanas	20.382	75%	108	30%	1.534	55%	19.588	77%
Total	27.165	100%	359	100%	2.784	100%	25.551	100%

Tabla I46. Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2017

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	335	93%	2.451	88%	20.063	79%
Mujeres	24	7%	323	12%	5.266	21%
Sin especificar		0%	10	0%	222	1%
Total	359	100%	2.784	100%	25.551	100%

Tabla I47. Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	0	0%	7	0%	132	1%
15-24	36	10%	321	12%	3.584	14%
25-34	76	21%	703	25%	7.184	28%
35-44	93	26%	676	24%	6.274	25%
45-54	79	22%	659	24%	4.989	20%
55-64	63	18%	314	11%	2.354	9%
65-74	10	3%	67	2%	506	2%
75 y más	2	1%	12	0%	72	0%
Sin especificar	0	0%	25	1%	456	2%
Total	359	100%	2.784	100%	25.551	100%

Tabla I48. Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	359	325	279	251	208	203	188	247	234	251	7%	-4%
Vías urbanas	136	113	107	97	94	98	99	82	109	108	-1	-3%
Total	495	438	386	348	302	301	287	329	343	359	5%	-4%

¹Las 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 149. Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	1.783	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250	3%	-4%
Vías urbanas	1.314	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	5%	2%
Total	3.097	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	4%	-1%

Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 78.221 accidentes con víctimas, esto es, en el 77% de los accidentes registrados en 2017, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%.

De los 1.830 fallecidos por accidente de tráfico en 2017, el 43% (799 fallecidos) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. Respecto de los 9.546 heridos hospitalizados por accidente de tráfico, el 30% (2.864) eran ocupantes de turismo, y en cuanto a los 129.616 heridos no hospitalizados, el 47% (67.388) iban en ese tipo de vehículo.

El 63% de los accidentes con víctimas en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los accidentes en las vías interurbanas en donde han ocurrido el 90% (717 personas) de las víctimas mortales en turismo, el 80% de los heridos hospitalizados y el 55% de los heridos no hospitalizados.

El 72% de 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, con el 21%, y los grupos 15-24, 35-44 años, son los que presentan el porcentaje mayor de fallecidos (16% cada uno) en turismos. El grupo de 25 a 34 años es en el que ha habido más heridos hospitalizados (19%) y heridos no hospitalizados (22%).

En el año 2017 han aumentado un 7% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto del año 2016; en el caso de los heridos hospitalizados, el descenso ha sido del 7% en estas vías. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha pasado de 80 a 82, y el número de heridos hospitalizados ha aumentado un 7%.

Tabla 150. Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	29.190	37%	717	90%	2.295	80%	37.244	55%
Vías urbanas	49.031	63%	82	10%	569	20%	30.144	45%
Total	78.221	100%	799	100%	2.864	100%	67.388	100%

Tabla 151. Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2017

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	572	72%	1.745	61%	32.771	49%
Mujeres	225	28%	1.114	39%	34.252	51%
Sin especificar	2	0%	5	0%	365	1%
Total	799	100%	2.864	100%	67.388	100%

Tabla 152. Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2017

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	17	2%	110	4%	3.975	6%
15-24	125	16%	522	18%	11.868	18%
25-34	167	21%	552	19%	14.629	22%
35-44	127	16%	495	17%	13.848	21%
45-54	108	14%	419	15%	9.676	14%
55-64	94	12%	306	11%	5.936	9%
65-74	82	10%	254	9%	3.480	5%
75 y más	76	10%	181	6%	2.105	3%
Sin especificar	3	0%	25	1%	1.871	3%
Total	799	100%	2.864	100%	67.388	100%

Tabla 153. Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	1.378	1.162	1.113	902	801	643	651	632	674	717	6%	-7%
Vías urbanas	123	101	84	75	71	72	71	61	80	82	2	-4%
Total	1.501	1.263	1.197	977	872	715	722	693	754	799	6%	-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 154. Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	6.208	4.791	4.320	3.691	3.236	2.595	2.341	2.238	2.456	2.295	-7%	-10%
Vías urbanas	913	891	661	683	685	731	652	593	532	569	7%	-5%
Total	7.121	5.682	4.981	4.374	3.921	3.326	2.993	2.831	2.988	2.864	-4%	-10%

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

En 2017 las furgonetas estuvieron implicadas en 11.150 accidentes con víctimas, de los cuales un 57% se produjo en vías urbanas. Sin embargo, en vías interurbanas fue donde hubo un mayor número de fallecidos ocupantes de furgoneta: 84 de los 90 fallecidos ocupantes, perdieron la vida en estas vías. También en interurbana se produjo el 83% de los heridos hospitalizados ocupantes de furgoneta.

En el caso de los ocupantes de otros vehículos o peatones, implicados en accidentes con furgonetas, 109 de los 153 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2017 ha habido 21 fallecidos más en furgonetas que en el año 2016, mientras que el número de heridos hospitalizados aumentó un 5%. Los fallecidos aumentaron en ambas vías y los heridos hospitalizados lo hicieron en las vías urbanas (18 personas) respecto del año anterior.

138

Tabla 155. Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

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	4.786	43%	193	79%	84	109	71%	238	83%	3.511	65%	
Vías urbanas	6.364	57%	50	21%	6	44	29%	50	17%	1.890	35%	
Total	11.150	100%	243	100%	90	153	100%	288	100%	5.401	100%	

Tabla 156. Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	152	140	101	82	81	49	95	76	66	84	18
Vías urbanas	6	7	3	5	2	3	5	9	3	6	3
Total	158	147	104	87	83	52	100	85	69	90	21

Tabla 157. Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	750	504	379	352	292	247	263	278	242	238	-2%	-12%
Vías urbanas	57	54	42	40	32	35	39	52	32	50	18	-7
Total	807	558	421	392	324	282	302	330	274	288	5%	-11%

¹Las 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)

En el año 2017 los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.584 accidentes con víctimas y su incidencia fue similar en las vías urbanas (50%) que en las interurbanas (50%).

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 (7 fallecidos, 32 heridos hospitalizados y 401 heridos no hospitalizados). En vías urbanas hubo 1 fallecido y 1 herido hospitalizado. Con relación a los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión) se produjeron 26 en vías interurbanas y 6 en vías urbanas.

En el año 2017 en vías interurbanas ha habido 11 fallecidos menos y 9 heridos hospitalizados menos, ocupantes que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA, respecto a 2016. En las vías urbanas, en 2017, ha habido en ese tipo de camión 1 fallecido y 1 herido hospitalizado.

Tabla 158. Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

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	790	50%	33	7	26	32	401	70%
Vías urbanas	794	50%	7	1	6	1	168	30%
Total	1.584	100%	40	8	32	33	569	100%

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

Tabla 159. Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	21	21	11	10	12	16	11	8	18	7	-11
Vías urbanas	3	2	0	2	2	0	1	0	1	1	0
Total	24	23	11	12	14	16	12	8	19	8	-11

Tabla 160. Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	149	74	82	64	45	41	52	32	41	32	-9
Vías urbanas	7	13	12	7	9	5	13	4	6	1	-5
Total	156	87	94	71	54	46	65	36	47	33	-14

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

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 4.189 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (78%).

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 2017 en vías interurbanas ha habido 2 fallecidos menos ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2016 y también los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han disminuido (13% menos). En las vías urbanas hubo 3 fallecidos y 7 heridos hospitalizados menos que en 2016.

Tabla 161. Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*		Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	3.260	78%	278	87%	55	223	84%	132	96%	1.003	87%	
Vías urbanas	929	22%	43	13%	2	41	16%	5	4%	155	13%	
Total	4.189	100%	321	100%	57	264	100%	137	100%	1.158	100%	

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

Tabla 162. Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	81	69	68	71	50	42	46	58	50	55	5
Vías urbanas	0	0	2	2	0	1	2	1	5	2	-3
Total	81	69	70	73	50	43	48	59	55	57	2

Tabla 163. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación interanual 2008-2017
Vías interurbanas	332	229	189	198	158	143	169	175	146	132	-10%	-10%
Vías urbanas	7	6	10	6	2	6	13	10	12	5	-7	-2
Total	339	235	199	204	160	149	182	185	158	137	-13%	-10%

¹Las 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 2017 hubo 2.202 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 1.914 accidentes, resultaron fallecidos 19 personas (1 ocupante), 39 heridos hospitalizados ocupantes del autobús y 1.682 fueron heridos no hospitalizados.

En las vías interurbanas, hubo 288 accidentes con víctimas, en los que estuvo implicado un autobús. Fallecieron 2 ocupantes, 8 ocupantes tuvieron que ser hospitalizados y 289 ocupantes resultaron heridos no hospitalizados.

En el año 2017, en las vías interurbanas ha habido 16 fallecidos ocupantes menos y 53 heridos hospitalizados menos que en 2016, y en las vías urbanas ha habido 2 fallecidos ocupantes menos y 9 heridos hospitalizados ocupantes más, que el año anterior.

Tabla 164. Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

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	288	13%	25	2	23	8	289	15%
Vías urbanas	1.914	87%	19	1	18	39	1.682	85%
Total	2.202	100%	44	3	41	47	1.971	100%

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

Tabla 165. Evolución de los fallecidos ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	26	20	2	3	1	10	23	2	18	2	-16
Vías urbanas	1	1	2	0	2	1	3	0	3	1	-2
Total	27	21	4	3	3	11	26	2	21	3	-18

Tabla 166. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Tipo de vía	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2017/2016
Vías interurbanas	61	75	25	23	12	28	91	3	53	8	-53
Vías urbanas	30	48	52	42	31	46	33	46	30	39	9
Total	91	123	77	65	43	74	124	49	83	47	-44

Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado

La siguiente tabla recoge los porcentajes de los accidentes con víctimas ocurridos en vías interurbanas y urbanas, en los que está implicado al menos un vehículo de los relacionados.

142

El tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en accidentes, tanto en vías urbanas como interurbanas, es el turismo. En el caso de vías interurbanas, los turismos están presentes en 29.190 accidentes, 78% de los 37.493 accidentes totales en esas vías. En el caso de vías urbanas, en 49.031 accidentes, 76% de los 64.740 accidentes totales en esas vías.

En las vías interurbanas, por detrás de los citados turismos implicados, las motocicletas y ciclomotores están presentes en el 21% del total de accidentes con 18% y 3%, respectivamente. El tercer grupo con mayor porcentaje es el de las furgonetas, con una implicación del 13% sobre el total de accidentes.

En las vías urbanas destaca el 41%, sobre el total, que alcanzan los accidentes en los que han estado implicadas motocicletas (31%) y ciclomotores (10%). También resalta el 21% de implicación de los peatones en accidentes en estas vías y el 9% de las bicicletas.

En las siguientes dos figuras se reflejan las distribuciones de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado, tanto para vías interurbanas como urbanas.

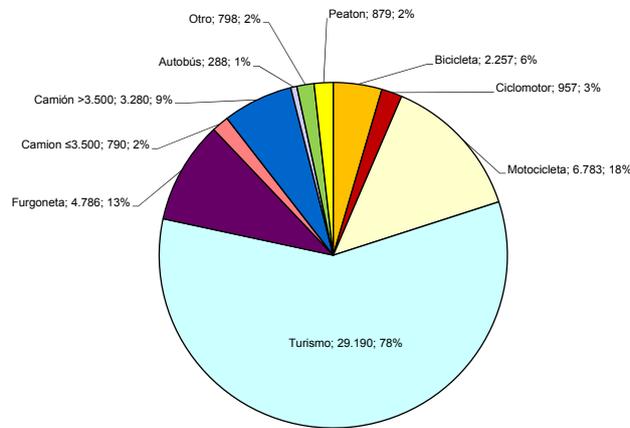
Los datos reflejados en las mismas, corresponden a los accidentes en los que estuvieron implicados cada uno de los tipos de vehículos que se exponen. La suma de los accidentes de cada tipo de medio de desplazamiento, es mayor que el total real de accidentes (37.493 en vías interurbanas y 64.740 en vías urbanas), ya que, en éstas dos, se consideran como un solo accidente también aquellos casos en los que hay más de un vehículo implicado.

Tabla 167. Distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017

Accidentes con víctimas	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión ≤3.500	Camión >3.500	Autobús	Otro	Peatón	Accidentes totales
Vías interurbanas	2.257	957	6.783	29.190	4.786	790	3.260	288	798	879	37.493
Vías urbanas	5.808	6.599	20.382	49.031	6.364	794	929	1.914	823	13.176	64.740
Total	8.065	7.556	27.165	78.221	11.150	1.584	4.189	2.202	1.621	14.055	102.233

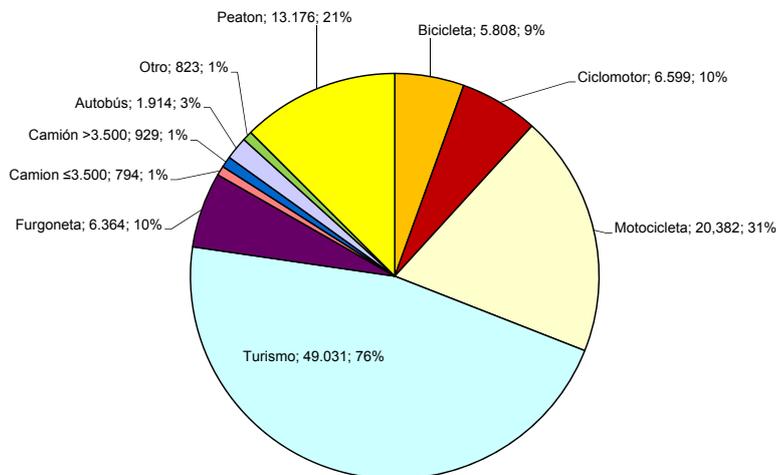
Nota: En un accidente puede haber implicado más de un vehículo del mismo tipo y más de un tipo de vehículo.

Figura 53. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2017



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

Figura 54. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2017



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

8

Otros factores concurrentes

Distribución general de factores concurrentes

Los accidentes de tráfico constituyen eventos de naturaleza multicausal, que muy raramente pueden ser relacionados con una única causa. A este hecho debemos sumar que el propio concepto de causa admite diferentes acepciones y clasificaciones en la literatura científica y técnica.

Esta complejidad lleva a hablar de factores concurrentes, entendidos como todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos y las vías que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del accidente o el agravamiento de sus consecuencias. Un accidente puede tener uno o varios factores concurrentes, cuya identificación en muchos casos depende de la exhaustividad de la investigación realizada por los cuerpos policiales.

Actualmente, la clasificación de factores concurrentes utilizada por los cuerpos policiales es la recogida 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. En este apartado analizaremos los datos recogidos sobre factores concurrentes de accidentes ocurridos en vías interurbanas. Se tienen en cuenta exclusivamente los factores relacionados con las personas implicadas.

Tabla 168. Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% Sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	19.658	28%	397	33%
Velocidad inadecuada	6.507	9%	345	29%
Alcohol	2.797 (de 22.091)	13%	218 de (856)	26%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 70.458 y el total de accidentes mortales es 1.202. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 22.091 accidentes con víctimas y una muestra de 856 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente*

En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes. Se observa que, en el caso de los accidentes con víctimas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (29%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (18%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (10%). En el caso de los accidentes mortales, los factores más frecuentes son la distracción (37%), la velocidad inadecuada (31%) y el consumo de alcohol (26%)

En los apartados siguientes se analizan con más detalle el papel de algunos de estos factores concurrentes.

Tabla 169. Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	7.634	29%	330	37%
Velocidad inadecuada	4.902	18%	281	31%
Alcohol*	1.677 (de 16.213)	10%	167 (de 645)	26%
Otra infracción	1.683	6%	176	20%
Cansancio o sueño	2.351	9%	136	15%
No respetar prioridad	3.968	15%	58	6%
Irrupción de peatón	234	1%	54	6%
Adelantamiento antirreglamentario	624	2%	40	4%
No mantener intervalo de seguridad	5.167	19%	27	3%
Enfermedad	539	2%	18	2%
Giro incorrecto	715	3%	14	2%
Conducción negligente	239	1%	11	1%
Inexperiencia conductor	318	1%	5	1%
Conducción temeraria	109	<1%	13	1%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 26.526 y el total de accidentes mortales es 895. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 16.213 accidentes con víctimas y una muestra de 645 accidentes mortales en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente. No se realiza un análisis análogo en el caso de las drogas debido al tamaño muestral.*

La distracción²

En 2017, la distracción aparece como factor en un 28% de los accidentes con víctimas y un 33% de los accidentes mortales. En vías interurbanas, la distracción se presenta como factor en un 37% de los accidentes mortales; en vías urbanas, el porcentaje es del 27%.

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 2017 y este porcentaje se eleva al 18% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana, como se ha analizado en el primer apartado de este capítulo. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 29% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

En el año 2017, el total de denuncias de la DGT fue de 4.383.550. 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.

La velocidad³

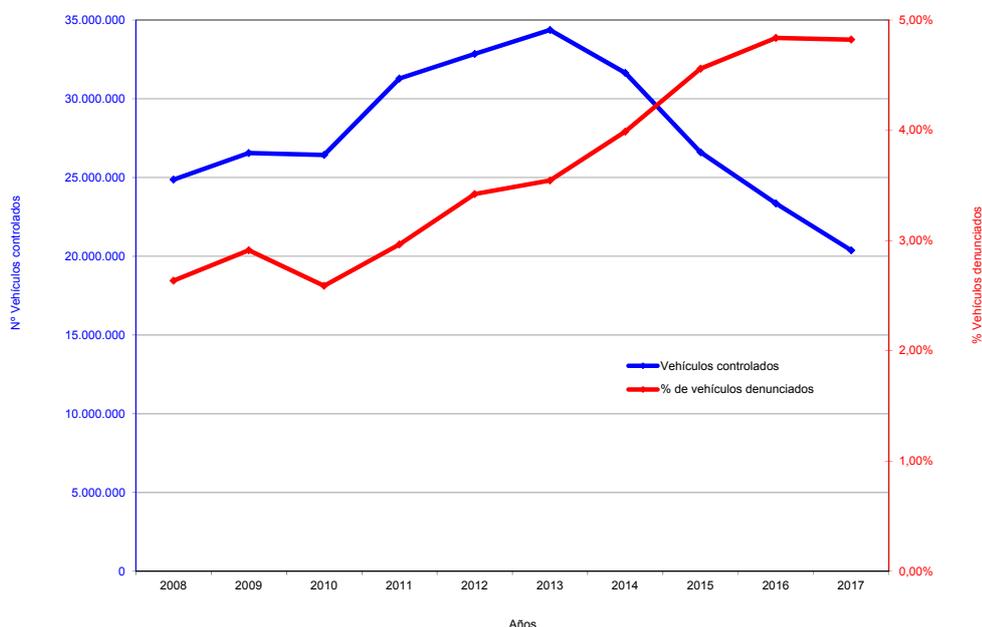
La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil⁴ realizó en el año 2017 controles de velocidad a 20,4 millones de vehículos, resultando denunciados 982.563 vehículos. Respecto de 2016, se han controlado unos 3 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados se ha mantenido en un 4,8%. Si se toma como referencia el año 2014, el número de vehículos controlados ha disminuido en unos 11 millones, mientras que el porcentaje de denuncias ha aumentado en 0,8 puntos porcentuales. Ello pone de manifiesto que se ha realizado un esfuerzo de vigilancia más selectivo. 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.

² En aras de la comparabilidad de los datos, se excluyen de la muestra analizada los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco. Ver el primer apartado del capítulo.

³ En aras de la comparabilidad de los datos, se excluyen de la muestra analizada los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco. 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 sólo 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 de País Vasco y Cataluña así como los municipios con policía propia.

Figura 55. Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2008-2017



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).

148

A continuación se resumen los resultados de las mediciones realizadas en el año 2012: Para los vehículos ligeros, las velocidades medias no son muy altas, excepto en las carreteras convencionales con límite de velocidad de 90 kilómetros/hora, donde la velocidad media es superior al límite de velocidad. De hecho, más del 85% de los conductores de vehículos no superan en 20 kilómetros el límite de velocidad, exceptuando de nuevo las carreteras convencionales más lentas y de noche. Es destacable que en las autovías alrededor de un 10% de los conductores de vehículos superan en 10 kilómetros la velocidad límite.

1. 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.
2. 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 undécima 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 2015, 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 62% en los últimos 30 días y el 9% diariamente en los últimos 30 días. El 18% de las personas de 15 a 64 años han consumido alcohol en *atración* (*binge drinking*) durante los últimos 30 días, un porcentaje que es del 30% en los hombres con edades entre 15 y 34 años. Por su parte, el 6% de las personas de 15 a 64 años han tenido borracheras durante el último mes, un 18% entre los hombres de 15 a 24 años.
- El 19% de la población de 15 a 64 años ha consumido hipnosedantes alguna vez, el 12% en el último año, el 8% en el último mes y el 6% diariamente en el último mes. El 65% de las personas que han consumido hipnosedantes durante los últimos 12 meses son mujeres. Se estima que un 2,5% de toda la población de 15 a 64 años presenta un consumo problemático de hipnosedantes (775.762 personas).
- El 31% 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. El 74% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres. Se estima que 558.549 personas de 15 a 64 años hacen un consumo problemático de cannabis (Cannabis Abuse Screening Test, CAST \geq 4) lo que representa el 2% de la población de este rango de edad y el 19% de los que han consumido cannabis en el último año.
- El 9% 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. El 78% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres.
- En 2015 el 0,6% de la población de 15 a 64 años ha consumido alguna vez heroína, el 0,1% en el último año y el 0,1% en el último mes.
- Respecto al policonsumo, el 14% de las personas de 15 a 64 años no ha consumido, en los últimos 12 meses ninguna sustancia psicoactiva legal o ilegal y el 44% dice que ha consumido una sola sustancia. Del resto de personas que sí han consumido, 1 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.

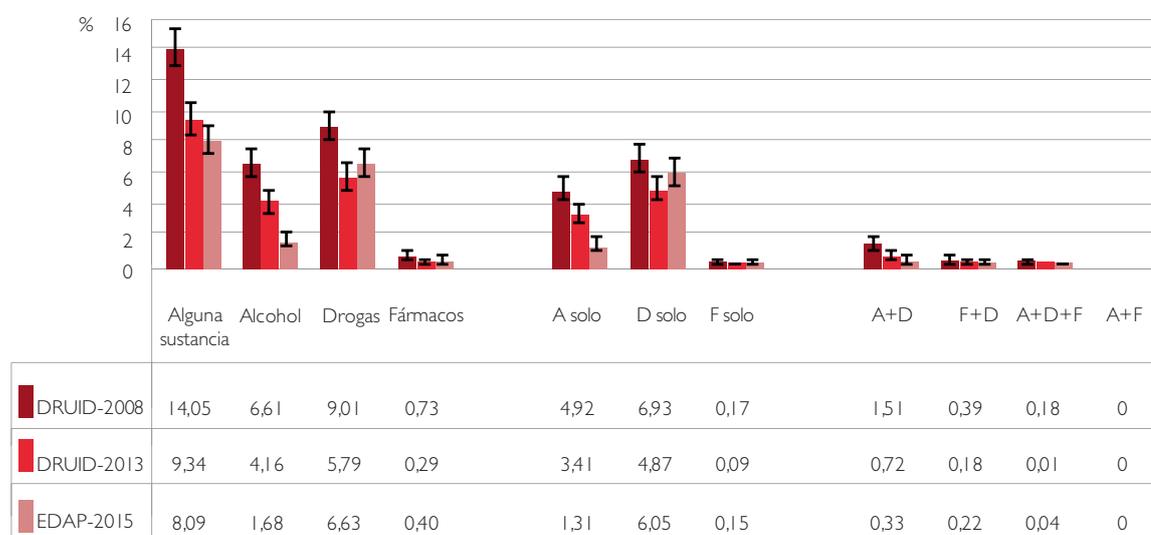
Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores

Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas. Hasta el momento se han realizado tres ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013 y 2015.

⁵ EDADES 2015/2016. Encuesta sobre alcohol y otras drogas en España. Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

La evolución del consumo de alcohol en las tres ediciones del estudio es la siguiente: en 2008 el 6,6% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol por encima de 0,05 mg/l de aire, en 2013 el porcentaje fue del 4,2% y en 2015 del 1,7%. Para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en la edición de 2015 donde la tendencia del consumo de drogas es al alza, sin llegar a los niveles de 2008.

Figura 56. Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)



150

A=Alcohol >0,05 mg/l aire; D=Drogas; F=Fármacos

Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico⁶

Desde hace dos años 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.

⁶ La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco.

Como resumen de los casos aportados por las diferentes fuentes, se pueden citar los siguientes datos (se excluyen Cataluña y el País Vasco):

- En 2017, se vieron implicados en accidentes con víctimas 120.233 conductores, de los cuales fallecieron 955.
- El Instituto Nacional de Toxicología ha realizado análisis sobre muestras de 651 conductores⁷, de los cuales se han podido identificar en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT) 605 casos.
- El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Murcia ha realizado análisis sobre muestras de 44 conductores identificados en el RNVAT.
- El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Galicia ha realizado análisis sobre muestras de 33 conductores identificados en el RNVAT.

Se espera, a lo largo de los próximos años, establecer mecanismos de colaboración con nuevos Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, lo que permitirá incrementar el porcentaje de conductores fallecidos sobre los que se dispone de análisis de sangre. Se debe recordar que el análisis se realiza en todos los casos de fallecimiento.

Además, debemos tener cuenta que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Policía Foral de Navarra y las diferentes Policías Locales han realizado, y grabado en el RNVAT, pruebas de alcohol a 41.169 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 4.624 conductores no fallecidos.

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación⁸: con carácter general, tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro; en el caso de conductores noveles o profesionales, tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro⁹.

En el año 2017, 120.233 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas y se realizó prueba de alcohol al 36% de ellos. En el caso de los conductores fallecidos el porcentaje de conductores analizados fue del 72%, en los heridos hospitalizados fue del 21%, en los heridos no hospitalizados fue del 33% y en los conductores ilesos fue del 17%.

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 26% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 15% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 9% en los conductores heridos no hospitalizados y el 7% en los conductores ilesos.

⁷ Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2018) Víctimas mortales en accidentes de tráfico. Memoria 2017.

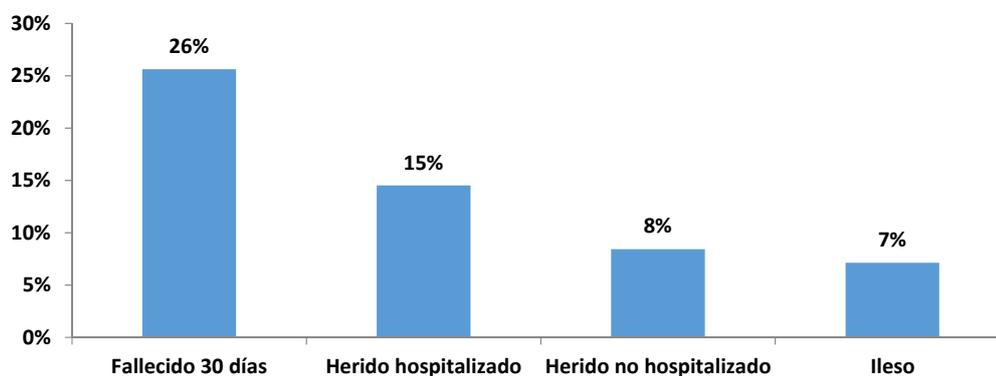
⁸ Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

⁹ El INTCF, en sus memorias de víctimas mortales en accidentes de tráfico, identifica como positivos los casos con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3g/l.

Tabla 170. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y 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	955	683	72% (70%)	175	26% (27%)
Heridos hospitalizados	4.599	985	21% (18%)	143	15% (15%)
Heridos no hospitalizados	56.140	18.409	33% (31%)	1.552	8% (9%)
Sin asistencia sanitaria	56.675	23.056	41% (39%)	1.643	7% (7%)
Sin clasificar	1.864	315	17% (15%)	22	7% (10%)
Total	120.233	43.448	36% (34%)	3.535	8% (9%)

Figura 57. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)



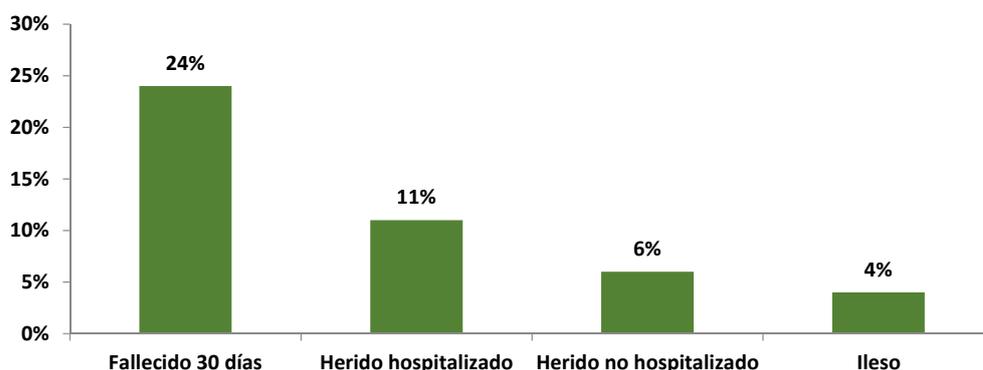
En vías interurbanas, 46.147 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 71% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 73%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 32% de heridos hospitalizados, un 65% de heridos no hospitalizados y un 86% 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 4% en los conductores ilesos a un 24% en los conductores fallecidos. En cuanto a la evolución del porcentaje de pruebas positivas respecto al año pasado, no se observa ninguna variación significativa.

Tabla 171. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y 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	781	571	73% (73%)	139	24% (25%)
Heridos hospitalizados	2.589	840	32% (26%)	91	11% (12%)
Heridos no hospitalizados	23.788	15.394	65% (62%)	999	6% (7%)
Sin asistencia sanitaria	18.468	15.808	86% (85%)	637	4% (5%)
Sin clasificar	521	213	41% (37%)	2	1% (3%)
Total	46.147	32.826	71% (68%)	1.868	6% (6%)

Figura 58. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



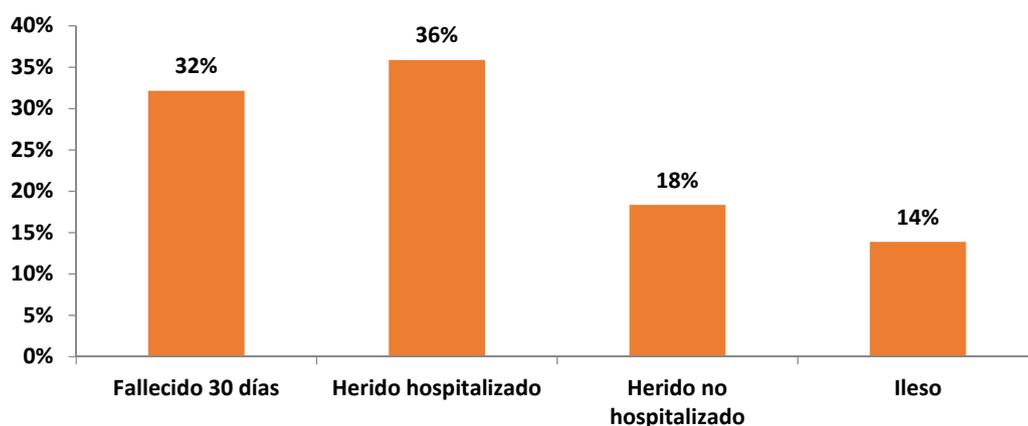
En vías urbanas, 74.086 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 14% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 64%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 7% de heridos hospitalizados, un 9% 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 urbanas aumenta con la lesividad del conductor; desde un 14% en los conductores ilesos a un 32% en los conductores fallecidos. Se observa que, para todas las lesividades, los porcentajes de positivos son superiores a los de vías interurbanas.

Tabla 172. Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y 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	174	112	64% (60%)	36	32% (37%)
Heridos hospitalizados	2.010	145	7% (6%)	52	36% (37%)
Heridos no hospitalizados	32.352	3.015	9% (10%)	553	18% (18%)
Sin asistencia sanitaria	38.207	7.248	19% (19%)	1.006	14% (13%)
Sin clasificar	1.343	102	13% (7%)	20	20% (24%)
Total	74.086	10.622	14% (14%)	1.667	16% (15%)

Figura 59. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



Junto con el resultado de la prueba (positivo/negativo), se dispone del valor concreto de la tasa de alcohol en sangre o en aire espirado. A continuación se presentan los resultados observados para las diferentes lesividades del conductor:

En el caso de los conductores fallecidos, el hecho más destacado es que el 74% de los casos de pruebas positivas presentan una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación. Este porcentaje es del 74%, en el caso de las vías interurbanas, y llega hasta el 75% en vías urbanas. Por su parte, el porcentaje de casos que superan la tasa establecida en el artículo 379 del Código Penal (tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro, o tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro), por encima de la cual, se está cometiendo un delito contra la seguridad vial, es de un 81%, en vías interurbanas, y de un 83%, en vías urbanas.

Figura 60. Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

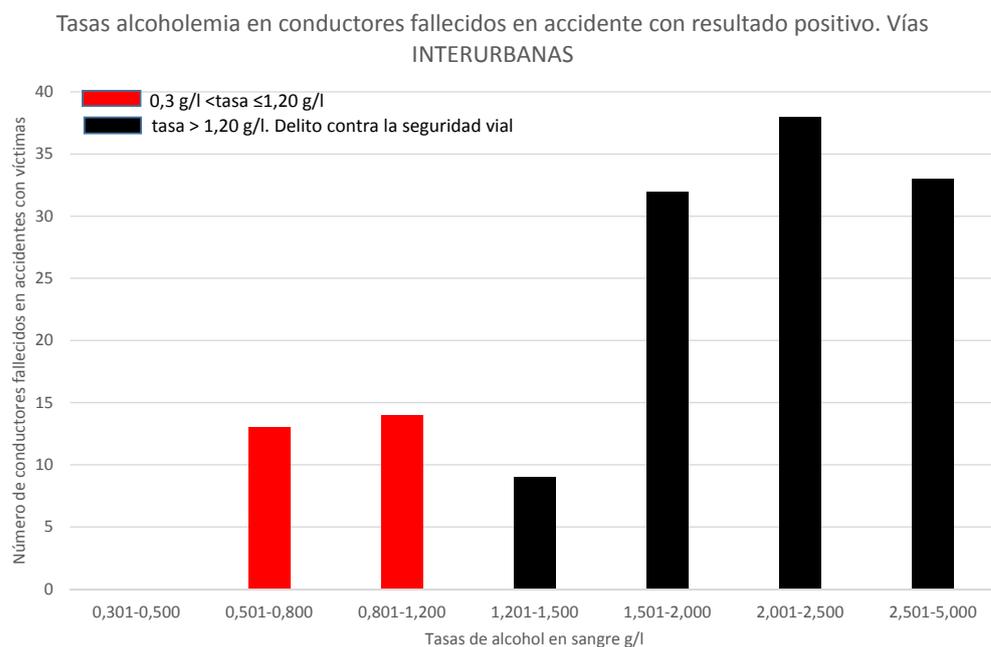
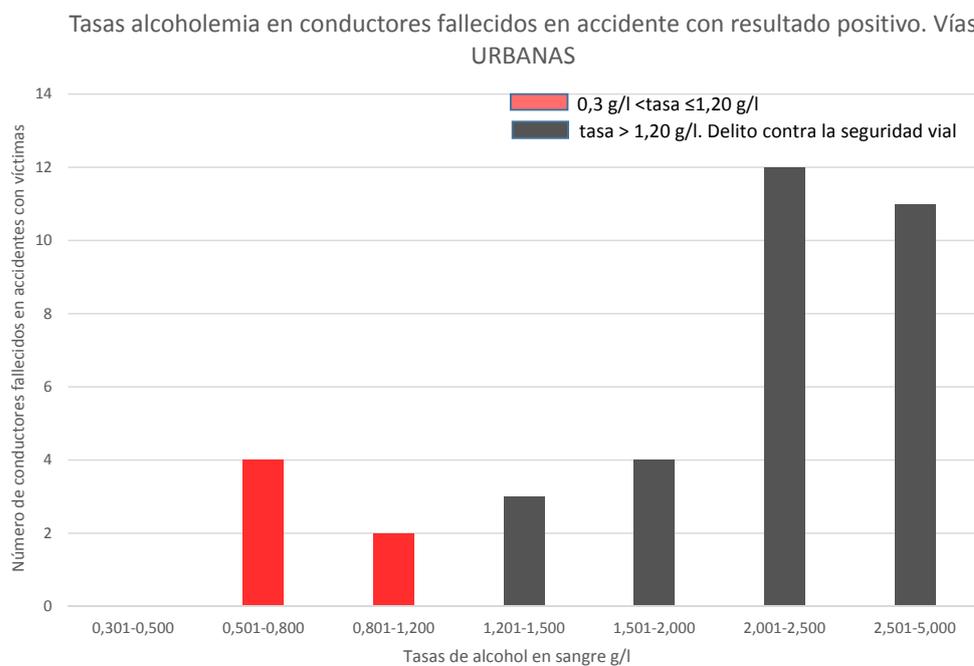


Figura 61. Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



Con relación al consumo de drogas de comercio ilegal¹⁰ se dispone de pruebas del 72% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 15%.

En las vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 73% y en las vías urbanas del 66%, siendo los porcentajes de positivos del 15% en vías interurbanas y del 16% en vías urbanas.

Tabla 173. Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos)

Lesividad	Total conductores fallecidos	Conductores fallecidos con prueba	% de conductores fallecidos con prueba	Conductores fallecidos con prueba positiva	Porcentaje positivo de drogas
Vías interurbanas	781	569	73%	84	15%
Vías urbanas	174	114	66%	18	16%
Total	955	683	72%	102	15%

Las sustancias más frecuentes en los casos de conductores fallecidos positivos por drogas son la cocaína (47%) y el cannabis (61%). Los opiáceos y las anfetaminas tienen una presencia menor (4%).

Tabla 174. Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos)

Sustancia	Conductores fallecidos ¹	Porcentaje
Cocaína	48	47% (52%)
Opiáceo	4	4% (6%)
Anfetamina	4	4% (7%)
Cannabis	62	61% (52%)
Ketamina	1	1% (1%)
Conductores con resultado positivo a drogas	102	100% (100%)

El porcentaje de conductores fallecidos con resultado positivo a alcohol y/o drogas en el año 2017 fue del 33%.

Tabla 175. Conductores fallecidos a los que se ha realizado la prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

	Con prueba alcohol y/o drogas realizada	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	Porcentaje positivo alcohol y/o drogas
Conductores fallecidos	686	226	33% (34%)

¹⁰ 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.

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)¹¹

Alcohol

Durante 2017, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 5.185.517 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 2% más que las realizadas durante 2016. De las 4.485.385 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,4% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

Drogas

En el marco de la actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante 2017 se realizaron 89.812 pruebas de determinación de drogas, frente a 65.169 realizadas en 2016, lo que supone un aumento del 38%. De las 78.585 pruebas de control preventivas realizadas, el 35% resultaron positivas.

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

El 1% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas no utilizaban casco, al igual que el 2% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas el 8% de los fallecidos en motocicleta en 2017 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 3% de los heridos hospitalizados motoristas. Respecto de 2016, el número de fallecidos sin casco en vías interurbanas ha disminuido y el de heridos hospitalizados sin casco, aumentó en estas vías. En las vías urbanas también se dieron ambas tendencias.

Tabla 176. Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2012-2017

Motocicletas.Vías interurbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	11	8	5	12	5	2
Total de fallecidos en motocicleta	208	203	188	247	234	251
% de no uso de casco	5%	4%	3%	5%	2%	1%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	18	16	11	10	12	19
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.251	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250
% de no uso de casco	1%	1%	1%	1%	1%	2%
Motocicletas.Vías urbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	14	14	10	8	10	9
Total de fallecidos en motocicleta	94	98	99	82	109	108
% de no uso de casco	*				9%	8%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	157	120	44	39	41	51
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.204	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534
% de no uso de casco	13%	9%	3%	3%	3%	3%

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

¹¹ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los municipios con policía propia.

Los ciclomotores

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos en 2017, 1 de 26 no utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 1 de los 23 ciclomotoristas fallecidos tampoco usaban casco. Comparando 2017 con el año anterior, se observa una disminución de fallecidos y un aumento de ciclomotoristas heridos hospitalizados sin casco, en vías interurbanas. En las vías urbanas las cifras de ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados sin casco ha descendido.

Tabla 177. Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2012- 2017

Ciclomotores.Vías interurbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	13	8	0	4	4	1
Total de fallecidos en ciclomotor	42	34	21	28	26	26
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	32	20	8	18	9	14
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	279	267	156	198	167	166
% de no uso de casco	11%	7%	5%	9%	5%	8%
Ciclomotores.Vías urbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban casco	3	0	1	3	2	1
Total de fallecidos en ciclomotor	24	20	32	28	28	23
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	51	34	28	28	27	17
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	492	551	482	471	458	452
% de no uso de casco	10%	6%	6%	6%	6%	4%

* 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 2017, el 24% 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 35 de los 87 fallecidos. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 9% y en las urbanas el 18%.

Tabla 178. Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2012-2017

Turismos y furgonetas. Ocupantes de 12 años y más.	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vías interurbanas						
Fallecidos que no usaban cinturón	207	146	169	155	154	189
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	852	672	733	695	722	784
% de no uso de cinturón	24%	22%	23%	22%	21%	24%
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	386	259	230	242	267	230
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	3.440	2.766	2.533	2.450	2.626	2.457
% de no uso de cinturón	11%	9%	9%	10%	10%	9%
Turismos y furgonetas. Ocupantes de 12 años y más.						
Vías urbanas						
Fallecidos que no usaban cinturón	23	21	23	19	33	35
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	71	75	75	70	83	87
% de no uso de cinturón	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	190	151	120	87	102	109
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	707	754	680	637	555	608
% de no uso de cinturón	27%	20%	18%	14%	18%	18%

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

En las vías interurbanas, en el año 2017, 5 de los 17 niños menores de 12 años fallecidos no usaban ningún sistema de seguridad, ni SRI ni cinturón. En lo referido a los heridos hospitalizados en vías interurbanas no utilizaban ningún sistema de seguridad 4 de los 76 menores de 12 años heridos hospitalizados. En vías urbanas, no hubo ningún fallecido menor de 12 años y solo 1 de los 11 heridos hospitalizados menores de 12 años, no usaba ni SRI ni cinturón.

Tabla 179. Fallecidos y heridos hospitalizados hasta 12 años y en turismos y furgonetas en relación al uso del sistema de retención infantil y el cinturón. España, 2012-2017

Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías interurbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	8	4	2	4	3	5
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	30	20	13	13	18	17
% de no uso de cinturón ni de SRI						
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	7	11	9	7	6	4
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	88	76	71	66	72	76
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías urbanas	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	1	0	0	0	0	0
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	2	0	1	0	0	0
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	1	3	0	1	0	1
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	10	12	11	8	9	11
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*

* 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 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 dos ciudades muy grandes, con más de medio millón de habitantes, donde el 90% de los ocupantes usan el cinturón de seguridad. Las ciudades medianas, de al menos 100.000 habitantes, donde el uso ronda el 84%. Y los municipios de menos de 60.000 habitantes, donde el uso del cinturón de seguridad está entre el 70 y el 80%. En 2012, se ha observado una mejora 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

Los datos referidos a infracciones de los conductores no incluyen los accidentes ocurridos en Cataluña, País Vasco y el Ayuntamiento de Madrid.

Durante el año 2017 el 46% 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 5.217, el 28% del total de infracciones; en 5.920 casos la infracción fue no mantener el intervalo de seguridad, el 28% del total; las infracciones por no respetar la prioridad fueron 3.811, el 18% del total y la invasión parcial del sentido contrario se presentó en 1.798 casos, el 9% del total. En cuanto a la evolución de la cifra total de infractores en vías interurbanas se observa un aumento en 2017 respecto de 2016, si bien el porcentaje de infractores disminuyó un punto, alcanzando el 46% de los conductores implicados.

Respecto de los accidentes ocurridos en vías urbanas, el porcentaje de conductores infractores en 2017 fue del 43%. Las infracciones por no respetar la prioridad fueron las más frecuentes, 12.905, el 54% del total de infracciones en vías urbanas; no mantener el intervalo de seguridad es la segunda infracción más frecuente con 4.918 casos, un 20% del total y la infracción de velocidad ocupa la tercera posición con 2.499 infracciones, el 10% del total.

Tabla 180. Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2015-2017. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)

Infracciones del conductor		2015	2016	2017
Vías interurbanas	Ninguna infracción	15.694	16.644	17.771
	Porcentaje	38%	38%	39%
	Alguna infracción	19.603	20.674	21.034
	Porcentaje	47%	47%	46%
	Se ignora	6.160	6.699	7.158
	Porcentaje	15%	15%	16%
Total conductores		41.457	44.017	45.963
Vías urbanas	Ninguna infracción	16.934	17.315	16.940
	Porcentaje	30%	30%	31%
	Alguna infracción	23.247	24.464	24.091
	Porcentaje	42%	42%	43%
	Se ignora	15.548	16.136	14.440
	Porcentaje	28%	28%	26%
Total conductores		55.729	57.915	55.471

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 181. Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2015-2017. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos)

Infracciones del conductor		2015	2016	2017
Vías interurbanas	Infracción de velocidad	5.377	5.766	5.174
	Porcentaje	27%	28%	25%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	53	35	43
	Porcentaje	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.193	1.258	1.268
	Porcentaje	6%	6%	6%
	No respetar paso para peatones	134	152	164
	Porcentaje	1%	1%	1%
	No respetar otra regulación de prioridad	2.163	2.149	2.379
	Porcentaje	11%	10%	11%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	159	158	169
	Porcentaje	1%	1%	1%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	1.657	1.691	1.798
	Porcentaje	8%	8%	9%
	Adelantar antirreglamentariamente	517	481	518
	Porcentaje	3%	2%	2%
	No mantener el intervalo de seguridad	4.662	5.199	5.920
	Porcentaje	24%	25%	28%
	Apertura de puertas sin precaución	16	12	10
	Porcentaje	0%	0%	0%
Incorrecta utilización del alumbrado	104	104	109	
Porcentaje	1%	1%	1%	
Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	51	72	64	
Porcentaje	0%	0%	0%	
Vías urbanas	Infracción de velocidad	2.500	2.622	2.467
	Porcentaje	11%	11%	10%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	28	33	32
	Porcentaje	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.881	1.961	1.853
	Porcentaje	8%	8%	8%
	No respetar paso para peatones	3.167	3.438	3.412
	Porcentaje	14%	14%	14%
	No respetar otra regulación de prioridad	6.881	7.553	7.640
	Porcentaje	30%	31%	32%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	518	503	520
	Porcentaje	2%	2%	2%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	690	694	658
	Porcentaje	3%	3%	3%
	Adelantar antirreglamentariamente	518	645	642
	Porcentaje	2%	3%	3%
	No mantener el intervalo de seguridad	5.061	4.964	4.918
	Porcentaje	22%	20%	20%
	Apertura de puertas sin precaución	125	137	120
	Porcentaje	1%	1%	0%
Incorrecta utilización del alumbrado	301	284	315	
Porcentaje	1%	1%	1%	
Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	84	101	96	
Porcentaje	0%	0%	0%	

En cuanto a los peatones víctimas, en el año 2017 el porcentaje de los que habían cometido alguna infracción es mayor en vías interurbanas que en travesías y calles.

El 39% 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 24%.

En relación a la evolución del porcentaje de peatones víctimas que habían cometido infracción en el momento del accidente en 2017 respecto de 2016, ha habido una disminución en las vías interurbanas –del 44% al 40%– y un aumento en las vías urbanas; en las travesías el porcentaje de infractores ha pasado del 22% al 29% y en las calles del 22% al 23%.

Tabla 182. Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. Años 2015-2017. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)

Vía	Edad	Número peatones víctimas que habían cometido infracción			Número total peatones víctimas			% de peatones víctimas que habían cometido infracción		
		2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Interurbana	Hasta 14 años *	33	28	30	59	47	58			
	De 15 a 24 años	41	27	40	71	65	92			
	De 25 a 44 años	68	88	71	176	206	198	39%	43%	36%
	De 45 a 64 años	62	99	86	167	235	213	37%	42%	40%
	Más de 64 años	85	94	77	205	212	193	41%	44%	40%
	No especificada	3	2	6	14	11	12			
Total peatones víctimas		292	338	310	692	776	766	42%	44%	40%
Travesía	Hasta 14 años *	1	7	8	9	19	13			
	De 15 a 24 años	3	1	1	8	6	8			
	De 25 a 44 años	6	4	3	23	19	11			
	De 45 a 64 años	10	2	6	26	25	29			
	Más de 64 años	13	10	12	50	40	44			
	No especificada	0	1	1	4	3	2			
Total peatones víctimas		33	25	31	120	112	107	28%	22%	29%
Calles	Hasta 14 años *	422	389	400	1.036	1.042	1.036	41%	37%	39%
	De 15 a 24 años	186	202	209	969	1.049	991	19%	19%	21%
	De 25 a 44 años	304	297	279	1.656	1.750	1.578	18%	17%	18%
	De 45 a 64 años	375	383	389	1.946	2.020	2.047	19%	19%	19%
	Más de 64 años	501	525	516	2.235	2.335	2.306	22%	22%	22%
	No especificada	56	37	43	246	206	163	23%	18%	26%
Total peatones víctimas		1.844	1.833	1.836	8.088	8.402	8.121	23%	22%	23%

* 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 2017 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de automóviles de los últimos años. Como ya se mencionó en el epígrafe "Parque de automóviles" del capítulo 2, la antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,5 años de los tractores industriales (9 años en 2016) y los 12,2 años de los camiones y furgonetas (12 años en 2016). Los turismos tienen una antigüedad media de 10,8 años (11 años en 2016), por encima de los 9,5 años de las motocicletas (9 años en 2016).

La antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo, al carecer éste 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 cocientes entre el número de fallecidos (o el número de heridos hospitalizados) y el número de vehículos del parque. La evaluación de la influencia de la edad del vehículo en la siniestralidad no puede realizarse de forma conjunta para todos los tipos de vehículos, ya que los elementos de seguridad pasiva varían considerablemente entre las distintas clases de automóviles. Además, con los 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 183. Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2017

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de heridos hospitalizados
Autopista y autovía	De 0 a 4 años	0,47	1,60
	De 5 a 9 años	0,61	2,09
	De 10 a 14 años	0,56	2,77
	De 15 a 19 años	1,09	3,52
	De 20 y más	0,41	1,24
Convencional	De 0 a 4 años	1,43	5,80
	De 5 a 9 años	1,95	6,40
	De 10 a 14 años	2,43	7,21
	De 15 a 19 años	3,90	11,79
	De 20 y más	2,53	6,06
Vías Urbanas	De 0 a 4 años	0,41	2,95
	De 5 a 9 años	0,27	2,09
	De 10 a 14 años	0,27	2,15
	De 15 a 19 años	0,56	3,59
	De 20 y más	0,28	1,27
Todas las vías	De 0 a 4 años	2,40	10,66
	De 5 a 9 años	2,82	10,58
	De 10 a 14 años	3,26	12,12
	De 15 a 19 años	5,55	18,89
	De 20 y más	3,22	8,57

En las dos siguientes Figuras se puede apreciar que, tanto la tasa de fallecidos, como la de heridos hospitalizados muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismo, hasta 19 años, en todos los tipos de vías. En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas que en el resto de vías.

Figura 62. Tasa de fallecidos por 100.000 turistas. España, 2017

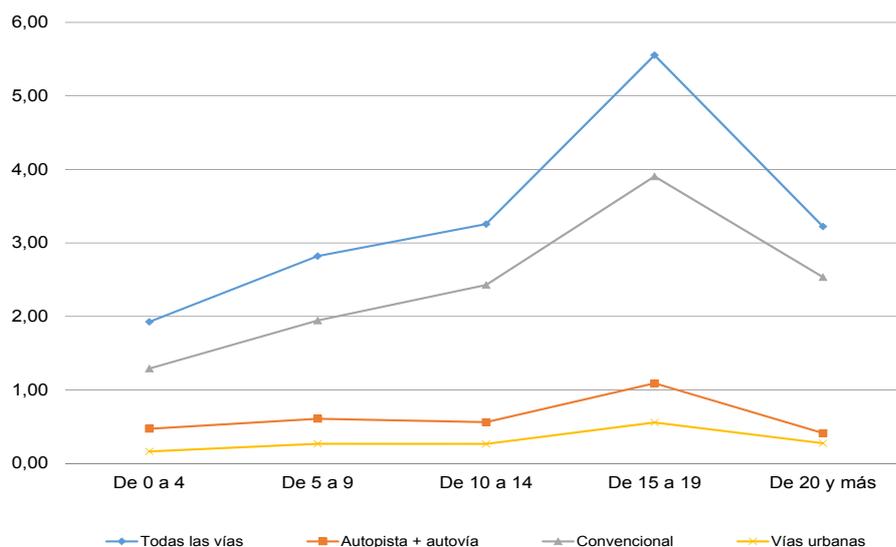
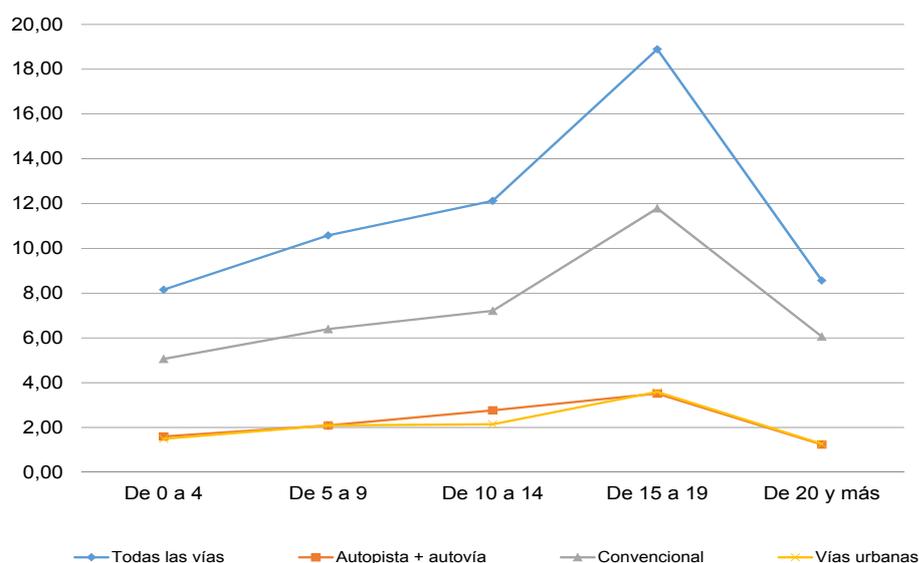


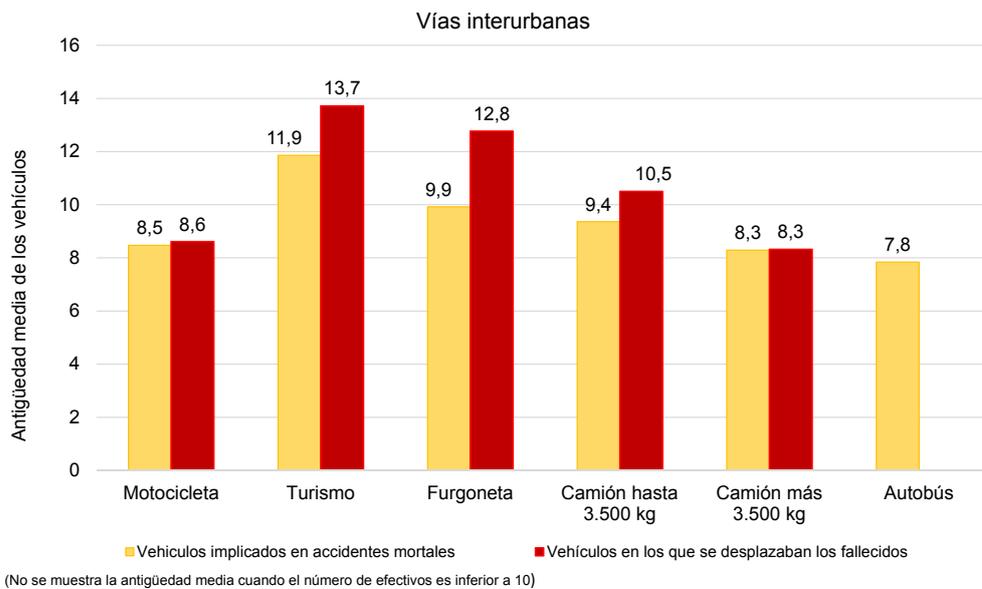
Figura 63. Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turistas. España, 2017



En las vías interurbanas, en el año 2017, en el caso de motocicletas, turismos, furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, 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

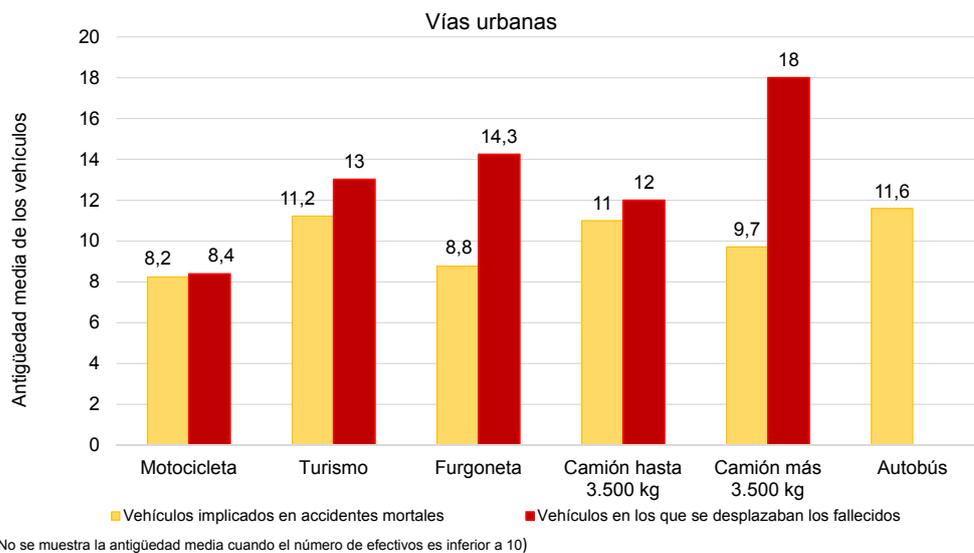
media fue 11,9 en todos los vehículos implicados en accidentes mortales y 13,7 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 9,9 y 12,8 respectivamente.

Figura 64. Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2017



En las vías urbanas, en el año 2017, la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 11,2 cifra inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales que fue 13.

Figura 65. Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2017



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 del periodo entre dos inspecciones sucesivas del tipo de vehículo y el servicio al que está destinado¹².

En 2017, el porcentaje de vehículos implicados en accidentes con víctimas, en vías interurbanas, con la inspección caducada en el momento del accidente, oscila entre un 2%, en los autobuses, y un 13%, en los camiones hasta 3.500 kg. Los resultados se muestran en la siguiente Tabla.

Tabla 184. Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2017

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada
Motocicletas	4.014	282	86	4.382	6%
Turismos	29.913	1.796	204	31.913	6%
Furgonetas	3.342	353	33	3.728	9%
Camiones hasta 3.500kg	354	51	1	406	13%
Camiones de más de 3.500kg	2.382	121	44	2.547	5%
Autobús	208	4	3	215	2%

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

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

Tabla 185. Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas*. España, 2017

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada ¹
Motocicletas	190	14	9	213	7%
Turismos	854	61	11	926	7%
Furgonetas	141	14	1	156	9%
Camiones hasta 3.500kg	16	1	0	17	-
Camiones de más de 3.500kg	202	7	4	213	3%
Autobús	15	0	1	16	-

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

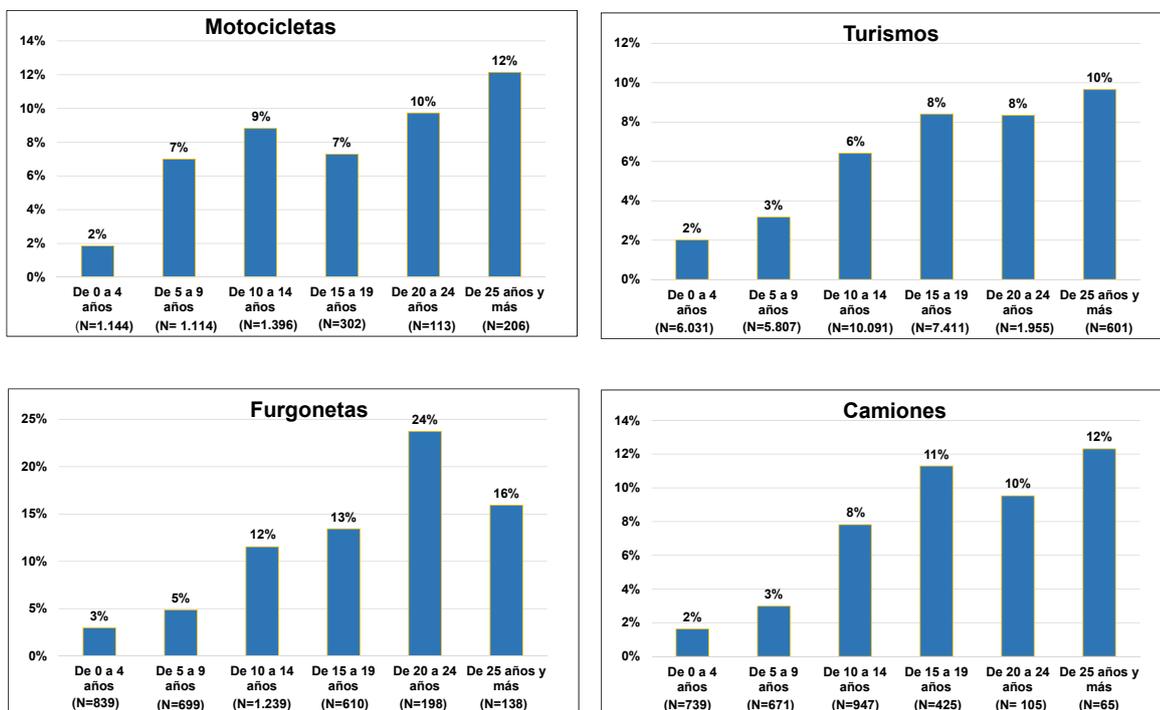
¹ Los porcentajes se han calculado cuando el número de efectivos es mayor de 100.

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.

Existe relación entre la antigüedad del vehículo implicado en el accidente y el estado de su inspección técnica, tal y como puede observarse en la siguiente Figura. En el caso de las motocicletas, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada pasa de un 7%, entre los 5 y los 9 años, a un 9%, a partir de los diez años. En los turismos, se pasa de un 3%, 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 caducada oscila entre un 3% y un 24%. En los camiones, la variación está entre un 2% y un 12%.

Figura 66. Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2017



* 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.

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 caducada.

9

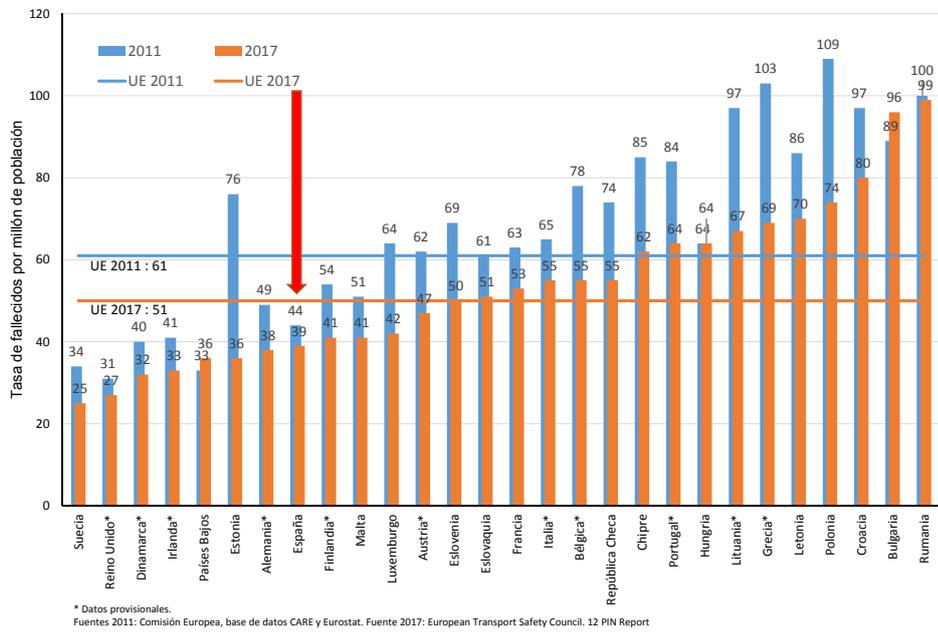
El contexto europeo

Situación de España

En 2017, en la Unión Europea (28 miembros) se produjeron más de 25.200 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. Los accidentes en España, incluyen todos los accidentes en las carreteras españolas, independientemente de la nacionalidad y el motivo de estancia en nuestro país.

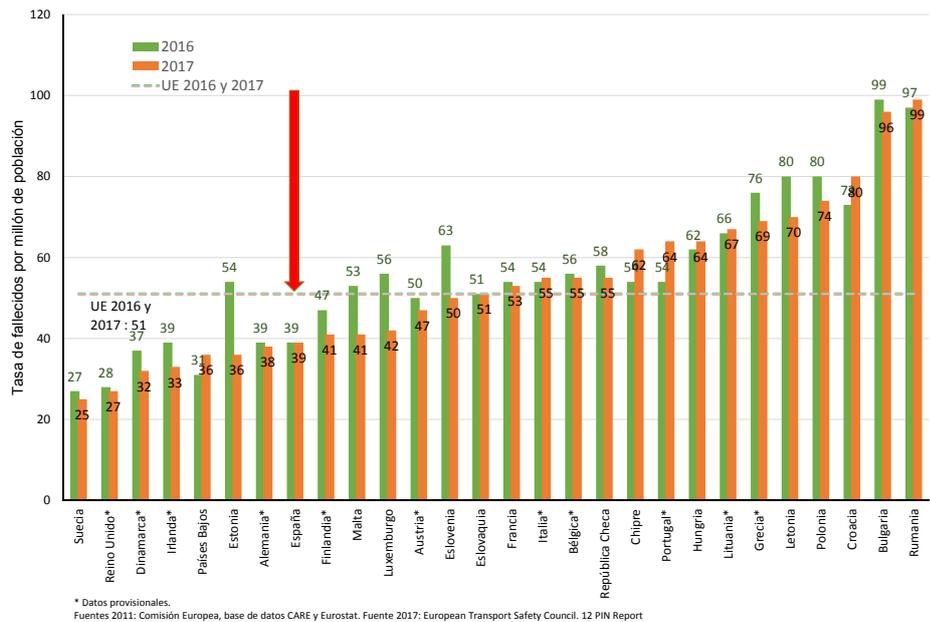
El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2011, año base de cómputo para la reducción del 50% de las víctimas mortales indicada en la Estrategia Europea de Seguridad Vial, y 2017. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 26 se ha reducido la tasa respecto de 2010 y en 2 ha aumentado, Países Bajos –de 33 a 36– y Bulgaria –de 89 a 96–. En el caso de España, la tasa para el año 2011 fue de 44 fallecidos por millón (2.478 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 61. En el año 2017 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 8º lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

Figura 67. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2011, 2017



En la fecha de edición de esta publicación no se han publicado por la Comisión Europea las cifras definitivas de siniestralidad del año 2017, pero se conocen los datos provisionales de fallecidos y por tanto las tasas provisionales por población para ese año para cada uno de los Estados miembros.

Figura 68. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2016, 2017



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 186. Comparación de los fallecidos en 2001, 2011, 2016 y 2017 en los países de la Unión Europea

Países	2001	2011	2016	2017	2017/2001	2017/2011	2017/2016
Alemania*	6.977	4.009	3.206	3.177	-54%	-21%	-1%
Austria*	958	523	432	413	-57%	-21%	-4%
Bélgica*	1.486	862	637	620	-58%	-28%	-3%
Bulgaria	1.011	658	708	682	-33%	4%	-4%
República Checa	1.334	773	611	577	-57%	-25%	-6%
Chipre	98	71	46	53	-45	-18	7
Croacia	647	418	307	331	-49%	-21%	8%
Dinamarca*	431	220	211	183	-58%	-17%	-13%
Eslovaquia	625	328	275	276	-56%	-16%	0%
Eslovenia	278	141	130	104	-63%	-26%	-20%
España	5.517	2.060	1.810	1.830	-67%	-11%	1%
Estonia	199	101	71	48	-1	-1	-23
Finlandia*	433	292	250	223	-48%	-24%	-11%
Francia	8.253	3.963	3.477	3.448	-58%	-13%	-1%
Grecia*	1.880	1.141	824	739	-61%	-35%	-10%
Hungría	1.239	638	597	624	-50%	-2%	5%
Irlanda*	411	186	186	157	-62%	-16%	-16%
Italia*	7.096	3.860	3.283	3.340	-53%	-13%	2%
Letonia	558	179	158	136	-76%	-24%	-14%
Lituania*	706	297	192	192	-73%	-35%	0%
Luxemburgo	70	33	32	25	-45	-8	-7
Malta	16	17	22	19	3	2	-3
Países Bajos*	1.083	661	629	613	-43%	-7%	-3%
Polonia	5.534	4.189	3.026	2.831	-49%	-32%	-6%
Portugal*	1.670	891	563	624	-63%	-30%	11%
Reino Unido	3.598	1.960	1.860	1.783	-50%	-9%	-4%
Rumania	2.450	2.018	1.913	1.951	-20%	-3%	2%
Suecia	534	319	270	253	-53%	-21%	-6%
EU-28	55.092	30.808	25.726	25.252	-54%	-18%	-2%

Fuente: Comisión Europea. Base de datos CARE (Base de datos de accidentes de tráfico de la UE) y European Transport Safety Council. 12º Informe PIN.

* Datos año 2017 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

El coste de los accidentes de tráfico con víctimas

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, 1992¹⁴) la cifra, procedente de los datos proporcionados por las compañías de seguros, de 25 millones de pesetas del año 1992 (150.000 euros aproximadamente).

¹⁴ Ministerio de Obras Públicas Transporte y Comunicaciones (MOTP). (1992). Recomendaciones para la evaluación económica, coste-beneficio, de estudios y proyectos de carreteras. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

De hecho, en la revisión realizada en el marco del mencionado proyecto COST 313, 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)¹⁵, Mishan (1971)¹⁶ y Jones-Lee (1976)¹⁷ consolidaron el denominado enfoque de la disposición individual a pagar como el metodológicamente correcto para cuantificar el valor que atribuye la sociedad a reducir el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Este enfoque se basa en el principio normativo de que el valor atribuido a la seguridad 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)¹⁸, en un

¹⁵ Schelling, TC. (1968). The Life you Save May be your Own. In *Problems in Public Expenditure Analysis*, S. Chase, ed., Washington, Brookings Institution, p. 127-162.

¹⁶ Mishan, EJ. (1971). Evaluation of Life and Limb: A Theoretical Approach. *Journal of Political Economy*, 79, 687-705.

¹⁷ Jones-Lee, MW. (1976). *The Value of statistical life: An Economic Analysis*, Chicago: University Press.

¹⁸ Elvik, R. (1995). An analysis of official economic valuations of traffic accident fatalities in 20 motorized countries. *Accident Analysis and Prevention*, 27(2), 237-347.

análisis de las valoraciones oficiales de los accidentes mortales de tráfico en 20 países, concluyó que en aquellas naciones donde se han estimado los costes humanos, dichos costes típicamente representan alrededor del 50% de los costes totales. Elvik (2000)¹⁹ comparó los costes de los accidentes mortales y no mortales de doce países, ocho de ellos europeos, obteniendo que dichos costes representaban en promedio el 44% del total, con un rango considerable abarcando desde el 8% en Alemania hasta el 80% en 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., 2003²⁰). 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)²¹ –lo cual, además, alerta acerca de la dificultad de transferir estimaciones y cálculos de unos países a otros–. Más recientemente, Hakkert y Weseman (2005)²², a partir de la revisión efectuada por De Blaeij et al. (2004)²³ de los valores oficiales atribuidos 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, 2009²⁴) 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

¹⁹ Elvik, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 849–851.

²⁰ 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.

²¹ Miller, T. R. (2000). Variations between countries in values of statistical life. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(2), 169–188.

²² Hakkert, S., Wesemann, P. (eds.) (2005). *The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

²³ De Blaeij, 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.

²⁴ SWOV (2009). *The valuation of human losses of road deaths*, Fact sheet, July 2009.

precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido hospitalizado, 219.000 € y un herido no hospitalizado, 6,100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 1 de enero de 2017 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1.501.402 €, un herido hospitalizado un coste de 234.862 € y un herido no hospitalizado 6.542 €.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en accidentes de tráfico en el año 2017, se obtiene que los costes asociados a las víctimas se cifran en al menos 5.837 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 10.693 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado el 1 de enero de 2017²⁵ fue 1.118.743 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,52%, aunque es más que razonable asumir el 0,96%, 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, 2017

Víctimas	Coste unitario (€ 2017)	Víctimas		Coste total € (2017)	
		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	1.501.402	1.830	1.830	2.747.565.921	2.747.565.921
Heridos hospitalizados	234.862	9.546	20.542	2.241.994.488	4.824.539.154
Heridos no hospitalizados	6.542	129.616	477.022	847.925.010	3.120.593.787
				5.837.485.419	10.692.698.863

¹ Las cifras de víctimas correspondientes al Sector Transporte son del año 2017.

² La cifra de fallecidos corresponde al año 2017, la de heridos hospitalizados al año 2015 y la de heridos no hospitalizados a 2014.

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 en vías urbanas sobre el total de población de esa provincia (restringido a municipios con más de 10.000 habitantes). España, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Araba/Álava	93%	4%	89%	89%	93%	93%	93%	93%	90%	90%
Albacete	72%	81%	72%	81%	72%	76%	91%	94%	96%	91%
Alicante	64%	76%	50%	76%	67%	80%	95%	96%	96%	93%
Almería	84%	91%	83%	94%	94%	92%	95%	84%	94%	92%
Ávila	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Badajoz	86%	93%	88%	93%	97%	96%	96%	95%	100%	100%
Illes Balears	83%	73%	83%	82%	81%	88%	88%	93%	92%	89%
Barcelona	95%	94%	97%	98%	96%	96%	98%	98%	98%	98%
Burgos	100%	100%	87%	87%	100%	87%	87%	72%	100%	100%
Cáceres	77%	94%	94%	84%	94%	100%	100%	100%	92%	92%
Cádiz	76%	78%	87%	71%	75%	86%	96%	90%	99%	95%
Castellón	95%	90%	94%	94%	77%	94%	97%	100%	98%	98%
Ciudad Real	55%	64%	55%	50%	71%	82%	97%	87%	84%	89%
Córdoba	83%	78%	82%	80%	92%	89%	98%	96%	94%	95%
A Coruña	84%	78%	83%	79%	72%	84%	71%	82%	97%	95%
Cuenca	100%	100%	78%	78%	78%	100%	100%	100%	100%	100%
Girona	85%	96%	81%	91%	89%	96%	85%	94%	93%	98%
Granada	59%	68%	75%	72%	77%	78%	84%	86%	75%	81%
Guadalajara	100%	76%	92%	68%	92%	67%	100%	67%	76%	100%
Gipuzkoa	89%	91%	73%	91%	55%	94%	96%	88%	84%	85%
Huelva	42%	50%	67%	68%	72%	35%	76%	78%	86%	94%
Huesca	78%	66%	88%	64%	78%	100%	100%	100%	100%	100%
Jaén	60%	66%	70%	96%	91%	93%	96%	93%	81%	93%
León	100%	100%	100%	96%	100%	100%	100%	75%	100%	96%
Lleida	100%	93%	100%	93%	85%	94%	94%	100%	85%	100%
La Rioja	88%	82%	82%	94%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Lugo	82%	82%	72%	68%	78%	82%	100%	100%	100%	100%
Madrid	79%	79%	86%	88%	86%	96%	99%	100%	99%	97%
Málaga	69%	77%	80%	69%	75%	90%	97%	97%	99%	98%
Murcia	63%	56%	62%	62%	67%	76%	81%	95%	96%	95%
Navarra	81%	67%	73%	71%	73%	75%	97%	100%	100%	90%
Ourense	91%	85%	85%	85%	92%	92%	88%	100%	94%	100%
Asturias	86%	95%	84%	87%	95%	99%	96%	95%	96%	97%
Palencia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Palmas, Las	63%	61%	48%	42%	73%	77%	86%	96%	96%	90%
Pontevedra	89%	91%	83%	82%	81%	82%	92%	92%	97%	91%
Salamanca	85%	85%	93%	86%	93%	100%	93%	93%	100%	93%
S.C.Tenerife	66%	35%	58%	25%	45%	68%	76%	79%	95%	95%
Cantabria	20%	20%	63%	19%	21%	97%	97%	97%	100%	89%
Segovia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sevilla	66%	53%	60%	59%	71%	88%	91%	100%	99%	99%
Soria	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tarragona	96%	96%	95%	93%	98%	100%	100%	100%	100%	100%
Teruel	100%	68%	68%	68%	0%	69%	69%	69%	69%	69%
Toledo	73%	74%	72%	67%	79%	79%	50%	78%	86%	86%
Valencia	66%	74%	71%	71%	68%	73%	82%	80%	76%	73%
Valladolid	94%	88%	88%	94%	100%	100%	100%	100%	94%	100%
Bizkaia	95%	90%	94%	99%	90%	97%	85%	73%	88%	83%
Zamora	100%	100%	100%	100%	100%	100%	77%	77%	78%	100%
Zaragoza	97%	97%	96%	99%	97%	99%	97%	97%	100%	100%
Ceuta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Melilla	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total	79%	78%	80%	80%	81%	89%	92%	93%	95%	94%

La cobertura de la información de accidentes con víctimas en los municipios de más de 10.000 habitantes en el año 2017 ha sido del 94%, 1 punto porcentual menos que el año anterior y 1 más que en 2015. 19 provincias han quedado por debajo del 94%, mismo número que las provincias que han llegado al 100%.

A continuación se muestra el listado de municipios con más de 10.000 habitantes a 1 de enero de 2017 (Datos de Padrón Municipal).

Tabla 189. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017

Araba/Álava	Almería	Argentona	Sant Andreu de Llavaneres	Puerto de Santa María, El
Amurrio	Berja	Badalona	Sant Boi de Llobregat	Puerto Real
Laudio/Llodio	Cuevas del Almanzora	Barcelona	Sant Celoni	Rota
Vitoria-Gasteiz	Huércal de Almería	Berga	Sant Cugat del Vallès	San Fernando
Albacete	Huércal-Overa	Caldes de Montbui	Sant Feliu de Llobregat	Sanlúcar de Barrameda
Albacete	Níjar	Calella	Sant Joan Despí	San Roque
Almansa	Roquetas de Mar	Canet de Mar	Sant Joan de Vilatorrada	Tarifa
Caudete	Vera	Canovelles	Vilassar de Mar	Ubrique
Hellín	Vícar	Cardedeu	Sant Just Desvern	Vejer de la Frontera
Roda, La	Ejido, El	Castellar del Vallès	Premià de Dalt	Villamartín
Villarrobledo	Ávila	Castellbisbal	Sant Pere de Ribes	Castellón/Castelló
Alicante/Alacant	Ávila	Castelldefels	Sant Quirze del Vallès	Alcora, l'
Albatera	Badajoz	Corbera de Llobregat	Sant Sadurní d'Anoia	Almazora/Almassora
Alcoy/Alcoi	Almendralejo	Cornellà de Llobregat	Santa Coloma de Gramenet	Benicarló
Alfàs del Pi, l'	Badajoz	Cubelles	Barberà del Vallès	Benicasim/Benicàssim
Alicante/Alacant	Don Benito	Esparraguera	Santa Perpètua de Mogoda	Borriana/Burriana
Almoradí	Mérida	Esplugues de Llobregat	Sant Vicenç dels Horts	Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana
Altea	Montijo	Franqueses del Vallès, Les	Cerdanyola del Vallès	Nules
Aspe	Olivenza	Garriga, La	Sitges	Onda
Benidorm	Villafranca de los Barros	Gavà	Terrassa	Vall d'Uixó, la
Benissa	Villanueva de la Serena	Granollers	Tordera	Vila-real
Calp	Zafra	Hospitalet de Llobregat, L'	Torelló	Vinaròs
Callosa de Segura	Balears, Illes	Igualada	Vallirana	Ciudad Real
Campello, el	Alcúdia	Llagosta, La	Vic	Alcázar de San Juan
Cocentaina	Andratx	Lliçà d'Amunt	Viladecans	Bolaños de Calatrava
Crevillent	Calvià	Malgrat de Mar	Vilanova del Camí	Campo de Criptana
Dénia	Campos	Manlleu	Vilafranca del Penedès	Ciudad Real
Elche/Elx	Capdepera	Manresa	Vilanova i la Geltrú	Daimiel
Elda	Ciutadella de Menorca	Martorell	Badia del Vallès	Manzanares
Guardamar del Segura	Felanitx	Masnou, El	Burgos	Miguelturra
Ibi	Formentera	Mataró	Aranda de Duero	Puertollano
Jávea/Xàbia	Eivissa	Molins de Rei	Burgos	Socuéllamos
Monóvar/Monòver	Inca	Mollet del Vallès	Miranda de Ebro	Solana, La
Mutxamel	Llucmajor	Montcada i Reixac	Cáceres	Tomelloso
Novelda	Maó-Mahón	Montgat	Cáceres	Valdepeñas
Nucia, la	Manacor	Montornès del Vallès	Coria	Villarrubia de los Ojos
Orihuela	Marratxí	Olesa de Montserrat	Navalmoral de la Mata	Córdoba
Petrer	Palma de Mallorca	Palau-solità i Plegamans	Plasencia	Aguilar de la Frontera
Rojales	Pollença	Pallejà	Cádiz	Baena
Sant Joan d'Alacant	Pobla, Sa	Parets del Vallès	Algeciras	Cabra
Santa Pola	Sant Antoni de Portmany	Piera	Arcos de la Frontera	Carlota, La
San Vicente del Raspeig/ Sant Vicent del Raspeig	Sant Josep de sa Talaia	Pineda de Mar	Barbate	Córdoba
Teulada	Santa Eulària des Riu	Prat de Llobregat, El	Barrios, Los	Fuente Palmera
Torrevieja	Santa Margalida	Premià de Mar	Cádiz	Lucena
Villajoyosa/Vila Joiosa, la	Santanyí	Ripollet	Conil de la Frontera	Montilla
Villena	Sóller	Roca del Vallès, La	Chiclana de la Frontera	Palma del Río
Pilar de la Horadada	Son Servera	Rubí	Chipiona	Peñarroya-Pueblonuevo
Almería	Barcelona	Sabadell	Jerez de la Frontera	Pozoblanco
Adra	Abrera	Sant Adrià de Besòs	Línea de la Concepción, La	Priego de Córdoba
Albox	Arenys de Mar	Sant Andreu de la Barca	Medina-Sidonia	Puente Genil

Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017 (cont.)

Coruña, A	Atarfe	Gibraleón	Lugo	Valdemoro
Ames	Baza	Huelva	Monforte de Lemos	Velilla de San Antonio
Arteixo	Churriana de la Vega	Isla Cristina	Sarria	Villalbilla
Betanzos	Granada	Lepe	Vilalba	Villanueva de la Cañada
Boiro	Guadix	Moguer	Viveiro	Villanueva del Pardillo
Cambre	Huétor Tájar	Palma del Condado, La	Madrid	Villaviciosa de Odón
Carballo	Huétor Vega	Palos de la Frontera	Alcalá de Henares	Tres Cantos
Coruña, A	Íllora	Punta Umbría	Alcobendas	Málaga
Culleredo	Loja	Valverde del Camino	Alcorcón	Alhaurín de la Torre
Fene	Maracena	Huesca	Algete	Alhaurín el Grande
Ferrol	Motril	Barbastro	Alpedrete	Álora
Laracha, A	Ogíjares	Fraga	Aranjuez	Antequera
Narón	Peligros	Huesca	Arganda del Rey	Benalmádena
Noia	Pinos Puente	Jaca	Arroyomolinos	Cártama
Oleiros	Salobreña	Monzón	Boadilla del Monte	Coín
Ordes	Santa Fe	Jaén	Brunete	Estepona
Pontes de García Rodríguez, As	Zubia, La	Alcalá la Real	Ciempozuelos	Fuengirola
Rianxo	Gabias, Las	Alcaudete	Colmenar Viejo	Málaga
Ribeira	Vegas del Genil	Andújar	Collado Villalba	Manilva
Sada	Guadalajara	Baeza	Coslada	Marbella
Santiago de Compostela	Alovera	Bailén	Daganzo de Arriba	Mijas
Teo	Azuqueca de Henares	Carolina, La	Escorial, El	Nerja
Cuenca	Casar, El	Jaén	Fuenlabrada	Rincón de la Victoria
Cuenca	Guadalajara	Jódar	Galapagar	Ronda
Tarancón	Gipuzkoa	Linares	Getafe	Torrox
Girona	Andoain	Mancha Real	Griñón	Vélez-Málaga
Banyoles	Azkoitia	Martos	Guadarrama	Torremolinos
Bisbal d'Empordà, La	Azpeitia	Torredelcampo	Humanes de Madrid	Murcia
Blanes	Beasain	Torredonjimeno	Leganés	Abarán
Calonge	Eibar	Úbeda	Madrid	Águilas
Cassà de la Selva	Elgoibar	Villacarrillo	Majadahonda	Alcantarilla
Castelló d'Empúries	Hondarribia	León	Meco	Alhama de Murcia
Castell-Platja d'Aro	Hernani	Astorga	Mejorada del Campo	Archena
Escala, L'	Irun	Bañeza, La	Moralzarzal	Beniel
Figueras	Arrasate/Mondragón	León	Móstoles	Bullas
Girona	Oñati	Ponferrada	Navalcarnero	Calasparra
Lloret de Mar	Oiartzun	San Andrés del Rabanedo	Paracuellos de Jarama	Caravaca de la Cruz
Olot	Pasaia	Villaquilambre	Parla	Cartagena
Palafrugell	Errenteria	Lleida	Pinto	Cehegín
Palamós	Donostia/San Sebastián	Balaguer	Pozuelo de Alarcón	Ceutí
Ripoll	Tolosa	Lleida	Rivas-Vaciamadrid	Cieza
Roses	Bergara	Mollerussa	Rozas de Madrid, Las	Fortuna
Salt	Zarautz	Seu d'Urgell, La	San Agustín del Guadalix	Fuente Álamo de Murcia
Sant Feliu de Guíxols	Lasarte-Oria	Tàrrega	San Fernando de Henares	Jumilla
Santa Coloma de Farners	Huelva	Rioja, La	San Lorenzo de El Escorial	Lorca
Torroella de Montgrí	Aljaraque	Arnedo	San Martín de la Vega	Mazarrón
Granada	Almonte	Calahorra	San Sebastián de los Reyes	Molina de Segura
Albolote	Ayamonte	Haro	Torrejón de Ardoz	Mula
Almuñécar	Bollullos Par del Condado	Logroño	Torrelodones	Murcia
Armilla	Cartaya	Lugo	Valdemorillo	Puerto Lumbreras

Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017 (cont.)

San Javier	Agüimes	Salamanca	Dos Hermanas	Illescas
San Pedro del Pinatar	Antigua	Santa Marta de Tormes	Écija	Madridejos
Torre-Pacheco	Arrecife	Santa Cruz de Tenerife	Espartinas	Ocaña
Torres de Cotillas, Las	Arucas	Adeje	Estepa	Quintanar de la Orden
Totana	Gáldar	Arona	Gelves	Seseña
Unión, La	Ingenio	Candelaria	Gines	Sonseca
Yecla	Mogán	Granadilla de Abona	Guillena	Talavera de la Reina
Santomera	Oliva, La	Guía de Isora	Lebrija	Toledo
Alcázares, Los	Pájara	Güímar	Lora del Río	Torrijos
Navarra	Palmas de Gran Canaria, Las	Icod de los Vinos	Mairena del Alcor	Yuncos
Ansoáin/Antsoain	Puerto del Rosario	San Cristóbal de La Laguna	Mairena del Aljarafe	Valencia/València
Aranguren	San Bartolomé	Llanos de Aridane, Los	Marchena	Alaquàs
Burlada/Burlata	San Bartolomé de Tirajana	Orotava, La	Morón de la Frontera	Albal
Valle de Egüés/Eguesibar	Santa Brígida	Puerto de la Cruz	Osuna	Alberic
Estella-Lizarra	Santa Lucía de Tirajana	Realejos, Los	Palacios y Villafranca, Los	Alboraia/Alboraya
Pamplona/Iruña	Santa María de Guía de Gran Canaria	Rosario, El	Pilas	Alzira
Tafalla	Teguise	San Miguel de Abona	Puebla de Cazalla, La	Alcúdia, l'
Tudela	Telde	Santa Cruz de la Palma	Puebla del Río, La	Aldaia
Villava/Atarrabia	Teror	Santa Cruz de Tenerife	Rinconada, La	Alfajar
Barañáin/Barañain	Tías	Santa Úrsula	San Juan de Aznalfarache	Algemesí
Zizur Mayor/Zizur Nagusia	Tuineje	Santiago del Teide	Sanlúcar la Mayor	Alginet
Ourense	Yaiza	Tacoronte	Sevilla	Benaguasil
Barbadás	Pontevedra	Tegueste	Tomares	Benetússer
Barco de Valdeorras, O	Baiona	Cantabria	Utrera	Benifaió
Carballiño, O	Bueu	Astillero, El	Viso del Alcor, El	Bétera
Ourense	Cambados	Camargo	Soria	Burjassot
Verín	Cangas	Castro-Urdiales	Soria	Canals
Asturias	Estrada, A	Corrales de Buelna, Los	Tarragona	Carcaixent
Aller	Gondomar	Laredo	Amposta	Carlet
Avilés	Grove, O	Piélagos	Calafell	Catarroja
Cangas del Narcea	Guarda, A	Santa Cruz de Bezana	Cambrils	Quart de Poblet
Carreño	Lalín	Santander	Cunit	Cullera
Castrillón	Marín	Santoña	Mont-roig del Camp	Xirivella
Corvera de Asturias	Moaña	Torrelavega	Reus	Chiva
Gijón	Mos	Segovia	Sant Carles de la Ràpita	Eliana, l'
Gozón	Nigrán	Segovia	Tarragona	Gandia
Langreo	Pontevedra	Sevilla	Torredembarra	Godella
Laviana	Porriño, O	Alcalá de Guadaíra	Tortosa	Xàtiva
Lena	Poio	Alcalá del Río	Valls	Llíria
Valdés	Ponteareas	Algaba, La	Vendrell, El	Manises
Llanera	Redondela	Arahal	Vila-seca	Massamagrell
Llanes	Sanxenxo	Bollullos de la Mitación	Deltebre	Meliana
Mieres	Tomioño	Bormujos	Salou	Mislata
Oviedo	Tui	Brenes	Teruel	Moncada
San Martín del Rey Aurelio	Vigo	Cabezas de San Juan, Las	Alcañiz	Oliva
Siero	Vilagarcía de Arousa	Camas	Teruel	Ontinyent
Villaviciosa	Vilanova de Arousa	Cantillana	Toledo	Paiporta
Palencia	Salamanca	Carmona	Bargas	Paterna
Palencia	Béjar	Castilleja de la Cuesta	Consuegra	Picanya
Palmas, Las	Ciudad Rodrigo	Coria del Río	Fuensalida	Picassent

Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017 (cont.)

Pobla de Vallbona, la	Melilla
Puçol	Melilla
Requena	
Riba-roja de Túria	
Sagunto/Sagunt	
Sedaví	
Silla	
Sueca	
Tavernes de la Valldigna	
Torrent	
Utiel	
Valencia	
Valladolid	
Arroyo de la Encomienda	
Laguna de Duero	
Medina del Campo	
Valladolid	
Bizkaia	
Amorebieta-Etxano	
Arrigorriaga	
Barakaldo	
Basauri	
Bermeo	
Bilbao	
Durango	
Etxebarri	
Ermua	
Galdakao	
Getxo	
Gernika-Lumo	
Leioa	
Mungia	
Portugalete	
Valle de Trápaga-Trapagaran	
Santurtzi	
Sestao	
Sopela	
Erandio	
Zamora	
Benavente	
Zamora	
Zaragoza	
Calatayud	
Cuarte de Huerva	
Ejea de los Caballeros	
Tarazona	
Utebo	
Zaragoza	
Ceuta	
Ceuta	

ANEXO II. 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; en el año inicial de la Estrategia de Seguridad Vial, 2011; su valor en el año final, 2020; en el año de referencia de esta publicación, 2017, y en el año inmediatamente anterior, 2016.

Tabla 190. Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. España, 2009,2011, 2016, 2017, 2020

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2011	Cifra 2016	Cifra 2017	Cifra objetivo 2020
1. Bajar de la tasa de fallecidos de 37 por millón de habitantes	59	44	39	39	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35% ¹	13.923	11.347	9.755	9.546	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil ²	12	5	3	5	0
4. 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	525	361	364	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	179	206	192	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	367	386	338	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,0	1,4	1,7	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	75	80	82	0
9. 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473	2.966	3.024	3.143	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	357	270	317	364
11. 30% menos de fallecidos en itinere	170	128	120	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% (2015)	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)				6,2% (autopista) 3,5% (autovía) 7,9% (conv.90) 8,2% (conv.100)

²⁶ 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

²⁷ Niños de menos de 12 años.

ANEXO III. NOTAS METODOLÓGICAS

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

El Registro 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 2016.

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: observatorio@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.

e) Encuesta Europea de Salud en España (EESE)

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 EESE 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 https://www.mscbs.gob.es/en/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 (<https://www.fomento.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/anuario-estadisticas-de-sintesis-y-boletin/anuario-estadistico>), 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

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 hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

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.

Desde 2011 el método de cómputo se realiza en dos fases:

En una primera fase se realiza la unión de los registros de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico con el Registro de Defunciones del INE, de forma que se buscan en este último registro los heridos hospitalizados que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan información identificativa que permita realizar la búsqueda. Aquellos heridos hospitalizados que aparecen como fallecidos en el Registro de Defunciones son considerados fallecidos por accidente de tráfico siempre que la fecha de fallecimiento esté dentro del intervalo de 30 días.

En una segunda fase, se calcula el factor de corrección a aplicar a los heridos hospitalizados que no tenían suficiente información identificativa para realizar la búsqueda en el Registro de Defunciones del INE. El cálculo del factor se basa en los datos obtenidos en la fase anterior y es el siguiente:

$$\text{Factor de corrección} = x = \frac{\text{n}^\circ \text{ de registros cruzados (solo heridos graves)}}{\text{n}^\circ \text{ de registros del primer estrato (solo heridos graves)}}$$

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.

Desde el año 2015 no se aplica 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.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2017	16
Tabla 2.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2017	17
Tabla 3.	Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2008-2017	22
Tabla 4.	Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años. España, 2008-2017	23
Tabla 5.	Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2017	24
Tabla 6.	Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2017	24
Tabla 7.	Antigüedad del parque de automóviles. España, 2011-2017	25
Tabla 8.	Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2008-2017	26
Tabla 9.	Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017	26
Tabla 10.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2017	28
Tabla 11.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2017	29
Tabla 12.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados. Total y vías interurbanas. España, 2017	33
Tabla 13.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2008-2017	33
Tabla 14.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2017	34
Tabla 15.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017	35
Tabla 16.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017	35
Tabla 17.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017	36
Tabla 18.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2017	36
Tabla 19.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2017-2017	37
Tabla 20.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	37
Tabla 21.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	37
Tabla 22.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2017	38

Tabla 23.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2008-2017	38
Tabla 24.	Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2016-2017	39
Tabla 25.	Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2017	39
Tabla 26.	Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2008-2017 .	40
Tabla 27.	Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2008-2017	40
Tabla 28.	Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2008-2017 .	41
Tabla 29.	Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2008-2017	41
Tabla 30.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2008-2017	42
Tabla 31.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2008-2017	43
Tabla 32.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2008-2017	44
Tabla 33.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2008-2017	45
Tabla 34.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2008-2017	46
Tabla 35.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2008-2017	47
Tabla 36.	Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017	49
Tabla 37.	Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017	50
Tabla 38.	Fallecidos en vías interurbanas y urbanas, año 2017. España, 2017	52
Tabla 39.	Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2013-2016 ..	53
Tabla 40.	Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017	55
Tabla 41.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2013-2017	56
Tabla 42.	Fallecidos por meses. España, 2008-2017	57
Tabla 43.	Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano. España, 2008-2017	59
Tabla 44.	Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías interurbanas. España, 2008-2017	59
Tabla 45.	Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías urbanas. España, 2008-2017	59
Tabla 46.	Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2017	60
Tabla 47.	Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2017	60

Tabla 48.	Fallecidos por accidente según días de la semana. España, 2008-2017 .	61
Tabla 49.	Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2008-2017	62
Tabla 50.	Fallecidos según días de la semana, vías urbanas. España, 2008-2017 ..	62
Tabla 51.	Fallecidos según tramos horarios. España, 2008-2017	63
Tabla 52.	Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2017	63
Tabla 53.	Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2017	64
Tabla 54.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017	64
Tabla 55.	Lesividad de los peatones según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017	65
Tabla 56.	Fallecidos por tipología del accidente. España, 2008-2017	67
Tabla 57.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017	69
Tabla 58.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2008-2017	69
Tabla 59.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017	70
Tabla 60.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2008-2017	70
Tabla 61.	Fallecidos y heridos por sexos. España, 2017	72
Tabla 62.	Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2017	73
Tabla 63.	Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2017	74
Tabla 64.	Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2008-2017	75
Tabla 65.	Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2008-2017 ...	76
Tabla 66.	Fallecidos por grupos de edad. España, 2017	79
Tabla 67.	Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2008-2017 ...	81
Tabla 68.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008-2017	81
Tabla 69.	Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2008-2017	82
Tabla 70.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008-2017	83
Tabla 71.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2017	84
Tabla 72.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2017	85
Tabla 73.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2017	85
Tabla 74.	Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2017	86

Tabla 75.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2017	86
Tabla 76.	Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2017	86
Tabla 77.	Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2017	87
Tabla 78.	Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2017	78
Tabla 79.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2008-2017	88
Tabla 80.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2008-2017	88
Tabla 81.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2008-2017	88
Tabla 82.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2008-2017	89
Tabla 83.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2017	89
Tabla 84.	Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2017	90
Tabla 85.	Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (15 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2017	90
Tabla 86.	Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (15 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2017	91
Tabla 87.	Distribución por edad de los accidentes en jóvenes. Fallecidos, heridos, letalidad y tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de población. España, 2017	91
Tabla 88.	Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	92
Tabla 89.	Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	93
Tabla 90.	Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	93
Tabla 91.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017	95
Tabla 92.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017	95
Tabla 93.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017	96
Tabla 94.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017	96
Tabla 95.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2017	97
Tabla 96.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2017	97

Tabla 97.	Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2017	98
Tabla 98.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2017	98
Tabla 99.	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, 2017	99
Tabla 100.	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, 2017	100
Tabla 101.	Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2017	101
Tabla 102.	Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	104
Tabla 103.	Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	104
Tabla 104.	Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	105
Tabla 105.	Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2017	105
Tabla 106.	Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017	106
Tabla 107.	Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017	106
Tabla 108.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2008-2017	106
Tabla 109.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2008-2017	107
Tabla 110.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2017	107
Tabla 111.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2017 ..	108
Tabla 112.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2017	108
Tabla 113.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2017	109
Tabla 114.	Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2017	109
Tabla 115.	Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2008-2017	111
Tabla 116.	Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	111

Tabla 117.	Evolución de los conductores heridos hospitalizados.Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	112
Tabla 118.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad.Vías interurbanas y urbanas. España, 2017	113
Tabla 119.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2017	??
Tabla 120.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad: Vías Interurbanas. España, 2017	113
Tabla 121.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad:Vías Urbanas. España, 2017 . .	114
Tabla 122.	Evolución de los peatones fallecidos.Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	114
Tabla 123.	Evolución de los peatones fallecidos.Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	115
Tabla 124.	Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017.	115
Tabla 125.	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, 2008-2017	117
Tabla 126.	Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo y tipo de vía (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). España, 2008-2017	118
Tabla 127.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2008-2017. 104	
Tabla 128.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2008-2017	119
Tabla 129.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2008-2017	122
Tabla 130.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2008-2017	123
Tabla 131 .	Evolución de los fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2008-2017	126
Tabla 132.	Evolución de los heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2008-2017	128
Tabla 133.	Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2017	130
Tabla 134.	Fallecidos y heridos según sexo en bicicletas. España, 2017	130
Tabla 135.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2017 .	130
Tabla 136.	Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	131
Tabla 137.	Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	131
Tabla 138.	Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	131

Tabla 139.	Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	132
Tabla 140.	Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2017	132
Tabla 141.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2017	133
Tabla 142.	Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	133
Tabla 143.	Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	133
Tabla 144.	Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	134
Tabla 145.	Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	134
Tabla 146.	Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2017	135
Tabla 147.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2017 ..	135
Tabla 148.	Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	135
Tabla 149.	Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	136
Tabla 150.	Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	136
Tabla 151.	Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2017	137
Tabla 152.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2017 ..	137
Tabla 153.	Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	137
Tabla 154.	Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	138
Tabla 155.	Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	138
Tabla 156.	Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	138
Tabla 157.	Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	139
Tabla 158.	Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	139
Tabla 159.	Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	140
Tabla 160.	Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	140
Tabla 161.	Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	140
Tabla 162.	Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	141

Tabla 163.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	141
Tabla 164.	Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	141
Tabla 165.	Evolución de los fallecidos ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	142
Tabla 166.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	142
Tabla 167.	Distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). Vías interurbanas y urbanas. España, 2008-2017	143
Tabla 168.	Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	145
Tabla 169.	Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	146
Tabla 170.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	152
Tabla 171.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	153
Tabla 172.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	154
Tabla 173.	Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	156
Tabla 174.	Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos)	156
Tabla 175.	Conductores fallecidos a los que se ha realizado la prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2017, valores de 2016 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)	156
Tabla 176.	Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2012-2017	157
Tabla 177.	Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2012- 2017	158
Tabla 178.	Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2012-2017	159

Tabla 179.	Fallecidos y heridos hospitalizados hasta 12 años y en turismos y furgonetas en relación al uso del sistema de retención infantil y el cinturón. España, 2012-2017	160
Tabla 180.	Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2015-2017. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)	162
Tabla 181.	Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2015-2017. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)	163
Tabla 182.	Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. Años 2015-2017. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)	164
Tabla 183.	Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2017	165
Tabla 184.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2017	168
Tabla 185.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas. España, 2017 .	168
Tabla 186.	Comparación de los fallecidos en 2001, 2011, 2016 y 2017 en los países de la Unión Europea	173
Tabla 187.	Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2017	178
Tabla 188.	Porcentaje de población en municipios donde se ha registrado al menos un accidente con víctimas en vías urbanas sobre el total de población de esa provincia (restringido a municipios con más de 10.000 habitantes). España, 2008-2017	180
Tabla 189.	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017	181
	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017 (cont.)	182
	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017 (cont.)	183
	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2017 (cont.)	184
Tabla 190.	Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. España, 2009,2011, 2016, 2017, 2020	185

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2017	19
Figura 2.	Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2017	20
Figura 3.	Evolución de la letalidad (nº de fallecidos/ nº de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2017	21
Figura 4.	Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2017	23
Figura 5.	Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2017	25
Figura 6.	Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir: España, 2008-2017	26
Figura 7.	Censo de conductores y población por sexos. España, 2008	27
Figura 8.	Censo de conductores y población por sexos. España, 2017	27
Figura 9.	Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2010-2017	28
Figura 10.	Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2008-2017	29
Figura 11.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2017	31
Figura 12.	Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2008-2017	32
Figura 13.	Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2008-2017	34
Figura 14.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, según tipo de vía. España, 2017	35
Figura 15.	Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España, 2016; 2017; diferencias 2016-2017	48
Figura 16.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2017	51
Figura 17.	Tasa de fallecidos por cien millones de vehículo-kilómetro. España, 2017	54
Figura 18.	Letalidad por meses. España, 2017	58
Figura 19.	Promedio diario de víctimas mortales. España, 2017	58
Figura 20.	Letalidad por accidente, según días de la semana. España, 2017	62
Figura 21.	Tipología del accidente. España, 2017	68
Figura 22.	Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	68
Figura 23.	Letalidad por sexos. España, 2017	72
Figura 24.	Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2008-2017	75
Figura 25.	Evolución de la tasa de fallecidos por sexo, tasas por millón de población. España, 2008-2017	76
Figura 26.	Evolución de los heridos hospitalizados por sexo, tasas por millón de población. España, 2008-2017	77
Figura 27.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, por sexos. España, 2008-2017	77
Figura 28.	Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2017	80

Figura 29.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008, 2016 y 2017	82
Figura 30.	Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2017	83
Figura 31.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2008, 2016 y 2017	84
Figura 32.	Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2017	92
Figura 33.	Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2017	94
Figura 34.	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, 2017	94
Figura 35.	Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2017	99
Figura 36.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2017	102
Figura 37.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2017	102
Figura 38.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2017	103
Figura 39.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2017	103
Figura 40.	Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2017	110
Figura 41.	Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2017	110
Figura 42.	Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2008, 2016 y 2017	116
Figura 43.	Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2008, 2016 y 2017	116
Figura 44.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017	121
Figura 45.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017	121
Figura 46.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2016-2017	124
Figura 47.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017	124
Figura 48.	Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2017	125
Figura 49.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2017	126
Figura 50.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2017	127
Figura 51.	Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2017	128

Figura 52.	Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad.Vías urbanas. España, 2017	129
Figura 53.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado.Vías interurbanas. España, 2017	143
Figura 54.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado.Vías urbanas. España, 2017	143
Figura 55.	Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2008-2017	148
Figura 56.	Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013 y 2015)	150
Figura 57.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas.Vías interurbanas y urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.) . . .	152
Figura 58.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas.Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	153
Figura 59.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas.Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	154
Figura 60.	Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo.Vías interurbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	155
Figura 61.	Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo.Vías urbanas. Año 2017. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	155
Figura 62.	Tasa de fallecidos por 100.000 turismos. España, 2017	166
Figura 63.	Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2017 . . .	166
Figura 64.	Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos.Vías interurbanas. España, 2017	167
Figura 65.	Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos.Vías urbanas. España, 2017	167
Figura 66.	Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente.Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2017	169
Figura 67.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2011, 2017	172
Figura 68.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2016, 2017	172



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid