



Las principales cifras
de la
Siniestralidad Vial
España 2018 - Edición ampliada



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

Edita: Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel nº 44
28027 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
- 17** I. LAS CIFRAS DEL 2018
- 17** 1. Los accidentes de tráfico con víctimas en 2018
- 21** 2. La evolución
 - Evolución desde 1960 a 2018
 - Evolución de los principales indicadores 2009-2018
 - Datos generales
 - Parque de automóviles
 - Antigüedad del parque automóvil
 - Censo de conductores
 - Red viaria
 - Volumen de Tráfico
- 37** 3. El lugar del accidente con víctimas
 - Las vías interurbanas
 - Las vías urbanas
 - Las comunidades autónomas y las provincias
- 63** 4. El componente temporal de los accidentes con víctimas
 - Los meses
 - Los días de la semana
 - Las horas del día
 - La luminosidad
- 73** 5. El tipo de accidente con víctimas
- 77** 6. Las víctimas
 - El sexo y la edad
 - Los niños
 - Los jóvenes
 - Las personas mayores
 - Los conductores
 - Los peatones

- 123** 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
- 151** 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
- 177** 9. El contexto europeo
- Situación de España
 - La evolución
- 181** II. LAS LESIONES RELACIONADAS CON EL TRÁFICO. UNA CARGA PARA LA SOCIEDAD
- 181** El coste de los accidentes de tráfico con víctimas
- 185** ANEXOS
- 185** Anexo I. Cobertura de la información en vías urbanas
- 191** Anexo II. Progreso de los indicadores de la estrategia de seguridad vial 2011-2020

192 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

197 Índice de tablas

207 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 16ª edición signifique que dicho objetivo ha sido alcanzado, siquiera parcialmente.

La cifra de víctimas mortales de 2018, con 1.806 fallecidos, supone un descenso del 1,3% respecto a 2017 y rompe la tendencia de aumento del número de fallecidos experimentada en los cuatro años previos. Esta cifra nos sitúa con una tasa de mortalidad de 39 fallecidos por millón de habitantes en 2018, la séptima más baja de la Unión Europea. Sin embargo, esta tasa está aún por encima de los 37 fallecidos por millón de habitantes, objetivo estratégico marcado para el año 2020 en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

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

- Carreteras convencionales: con 994 fallecidos, representan el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, el 75% si nos restringimos al ámbito interurbano. En 2018 el número de víctimas mortales en estas vías disminuyó en 2% respecto al año anterior; un dato que contrasta con el aumento del 8% observada en autovías.
- Los usuarios vulnerables: representan el 48% del total de fallecidos por accidente de tráfico (peatones: 386 fallecidos; bicicletas: 58 fallecidos; ciclomotores: 62 fallecidos; motocicletas: 359 fallecidos), un 2% más que en 2017. En el caso de los peatones fallecidos, se han incrementado un 45% en vías interurbanas (de 103 en 2017 a 149 en 2018).
- Las vías urbanas, en las que hubo 489 fallecidos en 2018 (el 27% de los fallecidos), y el 81% de los cuales eran usuarios vulnerables. En particular, los peatones representaron 237 fallecidos, de los que el 66% tenía 65 años o más.
- Los mayores de 65 años, que son el 19% de la población, representan el 27% de los fallecidos (496), y superan a todos los fallecidos por accidente de tráfico en ciudad (489).

- Furgonetas. El porcentaje de accidentes con al menos una furgoneta implicada ha aumentado de un 8,6% en 2013 a un 10,6% en 2018.

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 en España:

- Las distracciones: aparecen como factor concurrente en un 32% de los accidentes mortales.
- La velocidad excesiva e inadecuada: es un factor concurrente en un 22% de los accidentes mortales.
- El consumo de alcohol y drogas: el alcohol aparece como factor en un 21% 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.

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.

La DGT también 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.

Resumen ejecutivo

Durante el año 2018, las diferentes policías notificaron **102.299 accidentes de tráfico con víctimas**. Estos accidentes ocasionaron 1.806 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo; además, 8.935 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario durante más de 24 horas, y 129.674 resultaron heridas no hospitalizadas, según fuentes policiales. El número de accidentes de tráfico con víctimas ha aumentado en 66 con respecto al año anterior. Respecto a las víctimas, ha habido 24 fallecidos menos que en 2017, lo que supone una disminución del 1%; 611 heridos hospitalizados menos, es decir, una reducción del 6%; y 58 heridos no hospitalizados más.

El parque de automóviles ha crecido en más de dos millones de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2018 se observa un incremento de 757.875 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 573.750 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 2%. En términos absolutos, le sigue en orden la categoría de motocicletas, con 132.674 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 24 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 8,6 años de los tractores industriales y los 13,2 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tienen una antigüedad media de 9,7 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,9 años, por encima de los 9,7 años de las motocicletas.

En 2018 el **número de conductores** se situó en 26.853.754, una cifra que supone un aumento porcentual del 1% con respecto a 2017. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 677. 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 nueve años, el porcentaje de conductores con poca antigüedad del permiso, entre 0-5 años, ha descendido notablemente entre 2010 y 2018, pasando de un 22% del total en el 2010 a un 12% en 2018.

A partir del análisis de los **kilómetros recorridos por los vehículos** que se han sometido a una inspección técnica, se ha estimado que en 2018 el volumen total de tráfico fue 398.161 millones de vehículos-kilómetro, de los que un 73% corresponde a turismos, un 14% a camiones y un 9% a furgonetas.

El 77% de **los fallecidos** en accidente de tráfico en 2018 eran hombres, el 55% tenían *45 años de edad o más*, el 41% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 73% 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 21% peatones. El 59% de los accidentes donde falleció al menos una persona sucedió en días laborables, y un 62% de los fallecidos se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8 de la mañana y las 19:59 de la tarde. El 32% de las víctimas mortales fallecieron en un accidente por salida de la vía. En el verano de 2018, julio y agosto, fallecieron 371 personas, lo que supone una media diaria de 6 fallecidos, mientras que en el resto de los meses del año el promedio ha sido de 4,7. En las vías interurbanas la media diaria de fallecidos ha sido de 3,6 y en las vías urbanas de 1,3.

En el año 2018 han fallecido 24 personas menos que en el año anterior; lo que supone un descenso del 1% en relación al año 2017. Es importante señalar que las variaciones no han sido homogéneas: han aumentado los peatones fallecidos un 10%, y han disminuido un 2% los conductores y un 13% los pasajeros. Detallando el medio de desplazamiento, se observan descensos en los fallecidos usuarios de turismos, un 8% menos, en los de vehículos de mercancías, un 3% menos y en los de bicicletas con 20 fallecidos menos. Por el contrario, han fallecido 13 ciclomotoristas más que en 2017 y 9 usuarios de autobús. Los fallecidos en motocicleta no han experimentado ninguna variación. Por edades, se observan descensos en los grupos de edad de 0 a 14 años, 10 fallecidos menos, de 25 a 34 años (11%), de 45 a 54 años (1%) y de 55 a 64 años (11%) y presentan un aumento el resto de grupos de edad, destacando el grupo de 65 a 74 años, con un incremento del 14%, el de 15 a 24 años y el de 35 a 44 años, con un aumento del 4% en cada grupo, el de 75 a 84 años, con un incremento del 2%, y el de 85 años y más, con un fallecido más.

Según la **comunidad autónoma** en la que sucedió el accidente, en el año 2018 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 8 comunidades autónomas respecto a 2017 – Andalucía, Illes Balears, Castilla-La Mancha, Extremadura, Comunidad de Madrid, Región de Murcia, La Rioja y País Vasco—. En el resto de comunidades el número de víctimas mortales ha aumentado: Canarias y Cantabria han tenido 1 fallecido más, Aragón (+5), el Principado de Asturias y la Comunidad Foral de Navarra (+6, respectivamente), la Comunitat Valenciana (+7), Castilla y León (+12), Galicia (+27) y Cataluña (+43) fallecidos. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 6 *víctimas mortales*, 2 más que en 2017.

Durante 2018 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 vías interurbanas donde se producen el mayor *número de fallecidos*, el 73%. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en proporción similar en vías urbanas e interurbanas. Respecto a 2017, en el año 2018 hubo 4 fallecidos menos en vías interurbanas, es decir, no se produce variación porcentual apreciable, y en vías urbanas hubo 20 fallecidos menos, un descenso del 4%. En el caso de los heridos hospitalizados, en vías interurbanas hubo un descenso del 7% y en las urbanas del 6%.

En el año 2018, el 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en las **vías interurbanas**, alcanzando la cifra de 37.892 accidentes. En ellos se produjeron el 73% de las víctimas mortales, 1.317 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.451. El índice de letalidad en 2018 en vías interurbanas fue de 2,2, un valor superior a la letalidad para el conjunto de las vías, que fue de 1,3. En autopista se produjeron 3.722 accidentes y en ellos hubo 82 fallecidos y 5.979 heridos; en autovía, 9.388 accidentes con 241 fallecidos y 15.289 heridos, y en el resto de vías interurbanas hubo 24.782 accidentes, 994 fallecidos y 36.307 heridos.

En relación a 2017, cabe destacar que hay una evolución diferente en el número de fallecidos en autovías, con un aumento del 8% y el de fallecidos en carreteras convencionales, con una disminución del 2%.

En el año 2017, las **vías urbanas** registraron un total de 64.407 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 489 personas (el 27% del total), 4.484 resultaron heridas hospitalizadas y 76.550 heridas no hospitalizadas. Respecto al *año anterior*, el número de accidentes con víctimas en las vías urbanas ha descendido un 1%, el de fallecidos un 4%, el de heridos hospitalizados un 6% y el de no hospitalizados un 1%. El índice de letalidad en vías urbanas en 2018 fue 0,6.

En el año 2018, el 30% de los accidentes con víctimas en zona urbana tuvieron lugar en los dos únicos municipios con más de un millón de habitantes: Madrid y Barcelona. En estos dos municipios se registraron el 15% de los fallecidos y el 25% de los heridos hospitalizados. Si ampliamos a los 62 municipios que hay con más de 100.000 habitantes, el porcentaje de accidentes con víctimas asciende al 67%. 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 29% del total en vías urbanas, respectivamente.

En lo que respecta a la **comparación internacional**, en el año 2018, con cifras provisionales de la UE, España ocupó la séptima posición en el ranking de tasas de víctimas mortales con un valor de 39 fallecidos por millón de habitantes, dos puntos por encima de la tasa objetivo establecida en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, y por debajo de la tasa europea de 49 fallecidos por millón de habitantes.

En cuanto a los **heridos hospitalizados** informados por las policías, hay que resaltar que el 70% eran hombres, el 51% tenían menos de 45 años, el 30% estuvieron implicados en un accidente como ocupantes de un turismo, el 36% como usuarios de motocicleta o ciclomotor y el 21% como peatón. El 50% tuvo un accidente en vía interurbana y, en concreto, un 38% lo tuvo en vías convencionales. Un 50% de los heridos hospitalizados se produjeron en vías urbanas. El 62% de los accidentes con heridos hospitalizados sucedieron en días laborables.

En el año 2018, el número total de heridos hospitalizados ha disminuido un 6%. En relación a los grupos de edad, todos disminuyeron, excepto el grupo de 65 a 74 años que aumentó un 6% y el de 75 a 84 años que aumentó un 7%. En el resto de los grupos de edad se produjeron disminuciones, siendo las más elevadas las del grupo de 15 a 24 años (16%) y las del de 25 a 34 años (11%). Los demás grupos experimentaron descensos entre el 1% y el 7%.

Las cifras de **heridos no hospitalizados** han permanecido estables respecto a 2017, con una variación inferior al 1%. El 59% de los heridos hospitalizados lo fueron en accidentes ocurridos en el ámbito urbano, donde han disminuido un 1% respecto de 2017. Por el contrario, en las vías interurbanas, aumentaron un 1%.

En el año 2018 fallecieron 25 **niños** de 0 a 14 años por accidente de tráfico, hubo 10 fallecidos menos que el año 2017. En *vías interurbanas* fallecieron 14 niños y 11 en *vías urbanas*. De los 25 fallecidos, 13 eran pasajeros, 11 peatones y 1 conductor de bicicleta.

En ese año se hospitalizaron a 331 niños por accidente de tráfico, cifra inferior en un 4% a la de 2017. Del total de niños hospitalizados por accidente de tráfico, el 64% tuvo el accidente en vía urbana y el 55% era un peatón.

En relación al uso de sistemas de retención infantil en niños menores de 12 años que viajaban en turismos y furgonetas, 8 de los 85 heridos hospitalizados no utilizaban sistema de retención infantil ni cinturón, y tampoco lo hacían 25 de los 3.308 heridos no hospitalizados.

En 2018 fallecieron por accidente de tráfico 207 **jóvenes** de 15 a 24 años. Los jóvenes han supuesto porcentualmente el 11% del total de fallecidos, el 13% de los heridos hospitalizados y el 17% de los heridos no hospitalizados. En relación a 2017, el número de jóvenes fallecidos ha aumentado un 4%. Este colectivo representa el 9,7% de la población española y el 6,3% del censo de conductores. Su tasa de fallecidos por millón de población en 2018 ha sido 46, y dentro de ese grupo de edad se observan diferencias en los distintos subgrupos: el de 15 a 17 años, con una tasa de 17, el de 18 a 20 años, con una tasa de 51, y el de 21 a 24 años con una tasa de 63. El 78% de los jóvenes ha fallecido en *vías interurbanas*, el 56% de los fallecidos eran conductores, el 55% eran usuarios de turismos y el 17% eran motociclistas.

En 2018 los **mayores de 64 años** se vieron implicadas en 11.647 accidentes, en los que fallecieron 496 personas de ese grupo de edad, 1.530 resultaron heridos hospitalizados y 11.172 no hospitalizados. En relación a 2017 los fallecidos mayores de 64 años han aumentado un 7%. Las personas mayores han supuesto el 27% de los fallecidos, el 17% de los heridos hospitalizados y el 9% del total de los heridos no hospitalizados, pese a que representan el 19% de la población española y el 15% del censo de conductores. El 42% de los fallecidos de más de 64 años eran peatones, el 42% conductores y el 17% pasajeros.

Los **peatones** se vieron implicados en 13.475 accidentes en los que fallecieron 386 personas y 1.833 resultaron heridas hospitalizadas 1.940 y heridas no hospitalizadas. Los peatones son los usuarios más vulnerables, estando implicados en el 13% de accidentes con víctimas y suponiendo el 21% del total de fallecidos. La mayoría de los accidentes con peatones fallecidos se ocasionan en *vías urbanas*, el 61% (237 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 90% son en *vías urbanas*) y en los heridos no hospitalizados (95% en *vías urbanas*).

En relación a 2017, en las *vías interurbanas* los peatones fallecidos han aumentado un 45%, aunque cabe contextualizar que en 2017 el número de peatones fallecidos en *vías interurbanas* presentó un descenso acusado del 25%. En las *vías urbanas* en 2018 los peatones fallecidos han disminuido un 4%.

Los hombres han supuesto el 63% de los peatones fallecidos, mientras que las mujeres fueron el 53% de los heridos hospitalizados y el 55% de los no hospitalizados.

En el año 2018, fallecieron 149 peatones en *vías interurbanas*; en estas *vías*, el 41% tenían menos de 45 años y el 20% eran mayores de 74 años. En *vías urbanas* fallecieron 237 peatones, el 23% de los cuales eran menores de 45 años y el 44% tenían más de 74 años.

Los **usuarios de bicicletas** se vieron implicados en 7.598 accidentes, en los que fallecieron 58 ciclistas (20 menos que el año anterior) y resultaron heridos hospitalizados 620 (11% menos que el año anterior) y 6.633 no hospitalizados (6% menos que el año anterior). Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (72%), donde también se registraron la mayoría de los heridos no hospitalizados ciclistas, el 70%, y el 52% de los heridos hospitalizados. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos ocurrió en vías interurbanas, 43 fallecieron en este tipo de vías.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas: 53 de los 58 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran también el 87% de los heridos hospitalizados y el 81% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2018, el grupo de edad de 55 a 64 años es el que presenta las cifras más elevadas de víctimas mortales en bicicleta (15 fallecidos), seguidas del grupo de 75 y más (12 fallecidos) y los grupos de 45 a 54 y de 65 a 74 (9 fallecidos cada uno). En el caso de los heridos hospitalizados, son los grupos de edad de 35 a 44 y de 45 a 54 años el que presenta las cifras más elevadas (21%), seguidos del grupo de edad de 55 a 64 años (el 18%).

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 está presente en el 32% de los casos, la velocidad en el 22% y el consumo de alcohol en el 21%.

En el año 2018 el total de denuncias de la DGT fue de 4.179.689. De estas, el 62% 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 cuatro ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013, 2015 y 2018.

La evolución del consumo de alcohol en las ediciones realizadas 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 2018 de 4,7%. Para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en las siguientes ediciones 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 2018, 120.408 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas, y se realizó prueba de alcohol al 38% de ellos. En el caso de los conductores fallecidos, el porcentaje de conductores analizados fue del 68%, en los heridos hospitalizados del 25%, en los heridos no hospitalizados del 36% y en los conductores ilesos del 41%. En cuanto a los resultados de las pruebas: el 23% de los conductores fallecidos dieron positivo en la prueba de alcoholemia, el 12% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 8% en los conductores heridos no hospitalizados, y el 7% en los conductores ilesos.

En vías interurbanas, se ha realizado prueba de alcohol al 70% de los conductores implicados en accidentes con víctimas. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 70%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 38% de heridos hospitalizados, en un 71% de heridos no hospitalizados y en un 89% de los ilesos. El porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías interurbanas aumenta con la gravedad de las lesiones del conductor, desde un 4% en los conductores ilesos a un 23% 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 60%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 9% de heridos hospitalizados, un 9% de heridos no hospitalizados y un 18% 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 28% 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, lo *más destacado* es que el 66% 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 66%, en el caso de las vías interurbanas, y llega hasta el 64% en vías urbanas.

Con relación al consumo de drogas de comercio ilegal, se dispone de pruebas en el 68% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 19%. En las vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 69% y en las urbanas del 60%, siendo los porcentajes de positivos del 17% en vías interurbanas y del 27% en vías urbanas.

14

Analizando de manera conjunta los resultados de las pruebas de alcohol y drogas se concluye que el 35% de los conductores fallecidos tuvieron un resultado positivo a alguna de esas sustancias.

En relación con las **infracciones**, en el año 2018, al menos el 45% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción. En vía urbana, este porcentaje fue también del 45%.

Respecto al **uso del cinturón de seguridad y el casco**, el 23% de los fallecidos y el 10% 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 20 fallecidos de los 76 que fallecieron en vías urbanas y 19% de los heridos hospitalizados en estas vías.

Los usuarios de motocicleta en vías interurbanas no utilizaban el casco en el 4% de los casos de fallecidos y el 1% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas el 11% de los fallecidos no usaban casco, y tampoco lo hacían el 7% de los heridos hospitalizados. En cuanto a la utilización del casco en ciclomotor, 9 de 35 fallecidos no lo usaban en vías interurbanas y 4 de 27 fallecidos en vías urbanas.

En el año 2018 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 2018, 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 12 *años* en todos los vehículos implicados en accidentes mortales, y 13,7 *años* cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas, la antigüedad media fue de 10,1 y 12,8 años, respectivamente. De manera similar, en *vías urbanas*, la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue de 11,4 *años*, cifra inferior a la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales, que fue 13.

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 2018, se cifran en al menos 5.956 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 11.217 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado el 1 de enero de 2018¹ fue 1.208.248 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,49%, aunque es más que razonable asumir el 0,93%, 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 2018)

I. LAS CIFRAS DEL 2018

1

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2018

Durante el año 2018, las diferentes policías notificaron 102.299 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.806 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo; además, 8.935 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 129.674 resultaron heridas no hospitalizadas, según fuentes policiales. El número de accidentes de tráfico con víctimas ha aumentado en 66 con respecto al año anterior. Respecto a las víctimas, ha habido 24 fallecidos menos que en 2017, lo que supone una disminución del 1%; 611 heridos hospitalizados menos, es decir, una reducción del 6%; y 58 heridos no hospitalizados más.

En vías interurbanas ha habido un 1% más de accidentes, 4 fallecidos menos, un 7% menos de heridos hospitalizados y un 1% 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 4%, el de heridos hospitalizados en un 6%, y los heridos hospitalizados en un 1%.

Analizando con más detalle la distribución del número de fallecidos, hay ciertos aspectos destacables. En primer lugar, una evolución diferente en autovías –aumento del 8%– y en carreteras convencionales –disminución del 2%–.

En cuanto al tipo de accidente, se observa una disminución importante en las colisiones frontales –11% menos de víctimas mortales– y un aumento de los atropellos –12% más–. Respecto al incremento de los atropellos, cabe contextualizar que en el año 2017 se produjo un descenso acentuado de las víctimas mortales peatones con respecto a los años anteriores.

El número de fallecidos también ha evolucionado de manera diferente según el medio de desplazamiento. En concreto, hay una reducción en ciclistas, con 20 fallecidos menos (de 78 a 58); en ocupantes de turismos, con un 9% menos; y en ocupantes de vehículos de mercancías, con un 3% menos. Por el contrario, hay un aumento en los ocupantes de autobuses fallecidos, 9 más (de 3 a 12), y en los de ciclomotor, con 13 fallecidos más (de 49 a 62). Por su parte, se ha registrado la misma cifra de fallecidos ocupantes de motocicletas que en 2017.

En cuanto a la edad de los fallecidos, se observa un aumento importante entre los 65 y 74 años, grupo que aumenta un 14%. Los grupos de edad entre 25 y 34 años, y 55 y 64 años experimentan reducciones del 11%.

La mayoría de accidentes con víctimas ocurren en vías urbanas, el 63% del total. El mayor número de fallecidos se presentan en carreteras convencionales (55% del total, 75% si restringimos el análisis a las vías interurbanas). El 68% de los accidentes se producen en días laborables, contabilizándose en ellos el 59% de los fallecidos. En cuanto al tipo de accidente, aunque las colisiones laterales, traseras y múltiples suponen más de la mitad de los accidentes, son las salidas de la vía las que provocan un mayor porcentaje de fallecidos.

A pesar de que en el 77% de los accidentes con víctimas está implicado un turismo, los fallecidos en este tipo de vehículo suponen el 41% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, como prueba el hecho de que estén implicados en un 13% de accidentes con víctimas pero supongan el 21% 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 tenía una edad comprendida entre 35 y 64 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, 2018

	2018				Variación ¹ 2018/2017			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	102.299	1.806	8.935	129.674	0%	-1%	-6%	0%
Localización								
Interurbana	37.892	1.317	4.451	53.124	1%	0%	-7%	1%
Autopista	3.722	82	271	5.708	-5%	-3	-5%	-5%
Autovía	9.388	241	741	14.548	9%	8%	2%	10%
Carretera Convencional	24.782	994	3.439	32.868	-1%	-2%	-8%	-1%
Urbana	64.407	489	4.484	76.550	-1%	-4%	-6%	-1%
Travesía	1.595	43	168	1.882	-4%	-5	4%	-9%
Calles	62.169	443	4.281	73.780	0%	-3%	-7%	-1%
Autopista/autovía urbana	643	3	35	888	0%	-1	9	0%
Días de la semana²								
Laborables	69.759	1.068	5.512	86.658	0%	-5%	-5%	0%
Fin de semana	32.540	738	3.423	43.016	0%	4%	-9%	0%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.101	290	913	4.749	1%	-11%	0%	3%
Colisión lateral y frontolateral	29.845	243	2.023	38.115	0%	-6%	-11%	-1%
Colisión trasera y múltiple	22.483	140	966	35.231	-4%	-3%	-6%	-4%
Salida de la vía	14.763	582	1.892	17.595	0%	-3%	-6%	3%
Vuelco	3.627	26	207	3.872	0%	6	-18%	1%
Atropello a peatón ³	13.168	378	1.797	12.649	-2%	12%	-6%	-2%
Otro tipo	15.312	147	1.137	17.463	8%	4%	-1%	9%

	2018				Variación ¹ 2018/2017			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Medio de desplazamiento⁴								
Bicicleta	7.598	58	620	6.633	-6%	-20	-11%	-6%
Ciclomotor	7.087	62	528	6.836	-6%	13	-15%	-7%
Motocicleta	27.967	359	2.682	26.520	3%	0%	-4%	4%
Turismo	78.314	732	2.662	67.153	0%	-8%	-7%	0%
Vehículo de mercancías	16.121	151	396	7.010	-1%	-3%	-14%	-2%
Autobús	2.269	12	76	2.227	3%	9	29	13%
Usuario^{4,5}								
Conductor	81.229	1.153	5.663	83.928	0%	-2%	-5%	1%
Pasajero	24.332	267	1.439	33.531	-3%	-13%	-11%	-2%
Peatón ³	13.475	386	1.833	12.215	-2%	10%	-6%	-1%
Edad^{4,5}								
0-14	5.565	25	331	6.350	-5%	-10	-4%	-4%
15-24	19.026	207	1.169	21.669	-2%	4%	-16%	-2%
25-34	26.154	261	1.467	27.630	0%	-11%	-11%	1%
35-44	25.985	301	1.634	26.769	1%	4%	-4%	2%
45-54	20.680	288	1.585	20.571	2%	-1%	-7%	2%
55-64	12.910	220	1.130	12.565	4%	-11%	-1%	4%
65-74	6.941	217	814	6.580	1%	14%	6%	0%
75-84	3.967	189	554	3.561	-1%	2%	7%	-3%
85 y más	1.236	90	162	1.031	-1%	1	-10%	1%
Sexo^{4,5}								
Hombre	70.441	1.399	6.257	75.778	0%	0%	-7%	0%
Mujer	45.643	407	2.653	53.424	1%	-4%	-5%	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.

² El día laborable incluye desde las 0:00 h del lunes a las 14:59 h del viernes; el fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

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

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

⁵ Se computan los accidentes en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.

Tabla 2. Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2018

	2018				Distribución porcentual 2018			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	102.299	1.806	8.935	129.674	100%	100%	100%	100%
Localización								
Interurbana	37.892	1.317	4.451	53.124	37%	73%	50%	41%
Autopista	3.722	82	271	5.708	4%	5%	3%	4%
Autovía	9.388	241	741	14.548	9%	13%	8%	11%
Carretera Convencional	24.782	994	3.439	32.868	24%	55%	38%	25%
Urbana	64.407	489	4.484	76.550	63%	27%	50%	59%
Travesía	1.595	43	168	1.882	2%	2%	2%	1%
Calles	62.169	443	4.281	73.780	61%	25%	48%	57%
Autopista/autovía urbana	643	3	35	888	1%	0%	0%	1%
Días de la semana¹								
Laborables	69.759	1.068	5.512	86.658	68%	59%	62%	67%
Fin de semana	32.540	738	3.423	43.016	32%	41%	38%	33%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.101	290	913	4.749	3%	16%	10%	4%
Colisión lateral y frontolateral	29.845	243	2.023	38.115	29%	13%	23%	29%
Colisión trasera y múltiple	22.483	140	966	35.231	22%	8%	11%	27%
Salida de la vía	14.763	582	1.892	17.595	14%	32%	21%	14%
Vuelco	3.627	26	207	3.872	4%	1%	2%	3%
Atropello a peatón ²	13.168	378	1.797	12.649	13%	21%	20%	10%
Otro tipo	15.312	147	1.137	17.463	15%	8%	13%	13%
Medio de desplazamiento³								
Bicicleta	7.598	58	620	6.633	7%	3%	7%	5%
Ciclomotor	7.087	62	528	6.836	7%	3%	6%	5%
Motocicleta	27.967	359	2.682	26.520	27%	20%	30%	20%
Turismo	78.314	732	2.662	67.153	77%	41%	30%	52%
Vehículo de mercancías	16.121	151	396	7.010	16%	8%	4%	5%
Autobús	2.269	12	76	2.227	2%	1%	1%	2%
Usuario^{3,4}								
Conductor	81.229	1.153	5.663	83.928	79%	64%	63%	65%
Pasajero	24.332	267	1.439	33.531	24%	15%	16%	26%
Peatón ²	13.475	386	1.833	12.215	13%	21%	21%	9%
Edad^{3,4}								
0-14	5.565	25	331	6.350	5%	1%	4%	5%
15-24	19.026	207	1.169	21.669	19%	11%	13%	17%
25-34	26.154	261	1.467	27.630	26%	14%	16%	21%
35-44	25.985	301	1.634	26.769	25%	17%	18%	21%
45-54	20.680	288	1.585	20.571	20%	16%	18%	16%
55-64	12.910	220	1.130	12.565	13%	12%	13%	10%
65-74	6.941	217	814	6.580	7%	12%	9%	5%
75-84	3.967	189	554	3.561	4%	10%	6%	3%
85 y más	1.236	90	162	1.031	1%	5%	2%	1%
Sexo^{3,4}								
Hombre	70.441	1.399	6.257	75.778	69%	77%	70%	58%
Mujer	45.643	407	2.653	53.424	45%	23%	30%	41%

¹ El día laborable incluye desde las 0:00 h del lunes a las 14:59 h del viernes; el fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

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

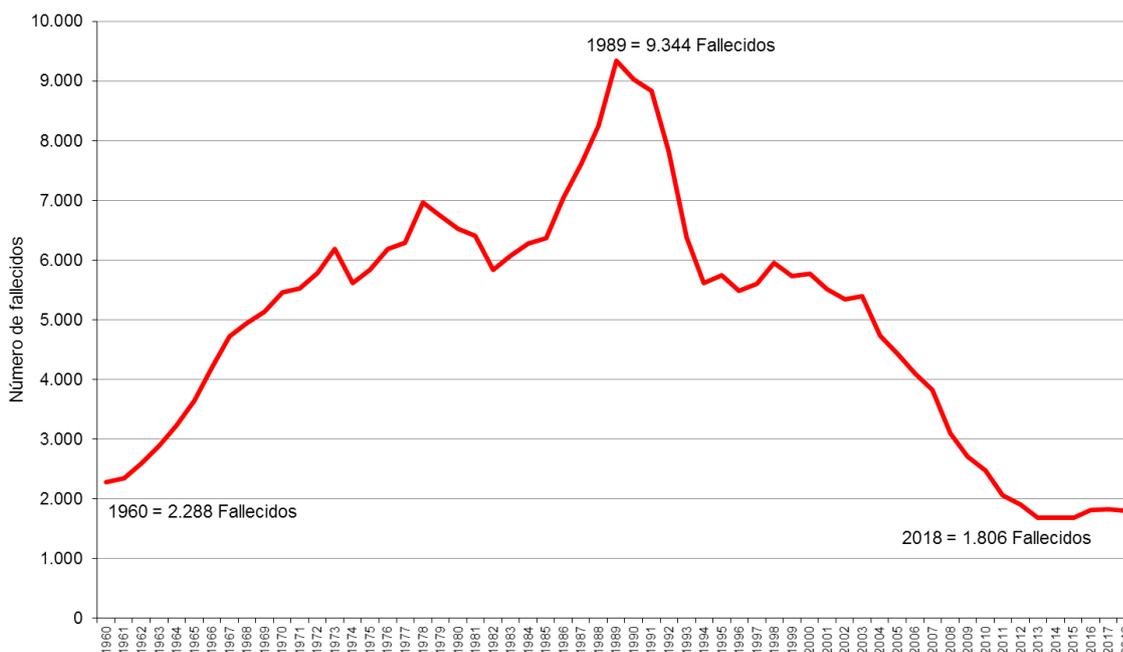
³ En el indicador de los accidentes con víctimas la suma no coincide con el total ya que en un mismo accidente se pueden dar varios subepígrafes.

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

Evolución desde 1960 a 2018

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. Tras cuatro años consecutivos de aumento del número de fallecidos, en 2018, con 1.806 fallecidos, se ha producido un descenso del 1,3% respecto de 2017.

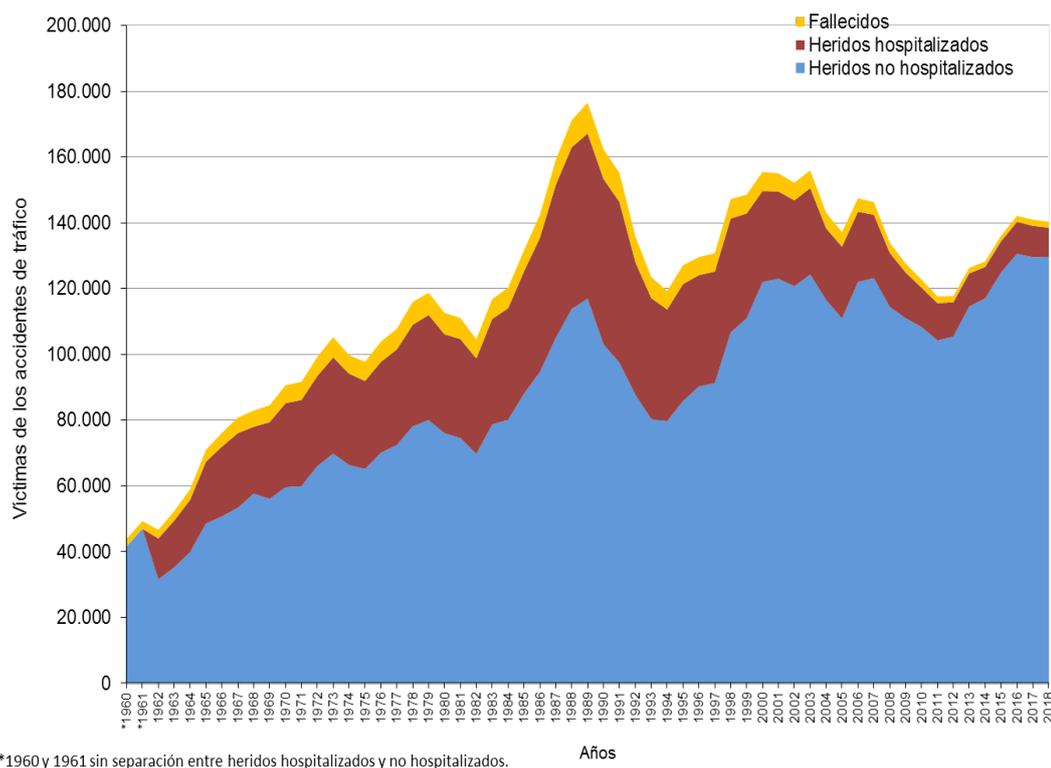
Figura I. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2018



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 las víctimas en fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados, ha variado desde 1962 a 2018, según los informes elaborados por los cuerpos policiales. 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 fueron del 1% y el 7% respectivamente. En 2018 la proporción de fallecidos ha sido del 1% y la de heridos hospitalizados ha disminuido al 6%.

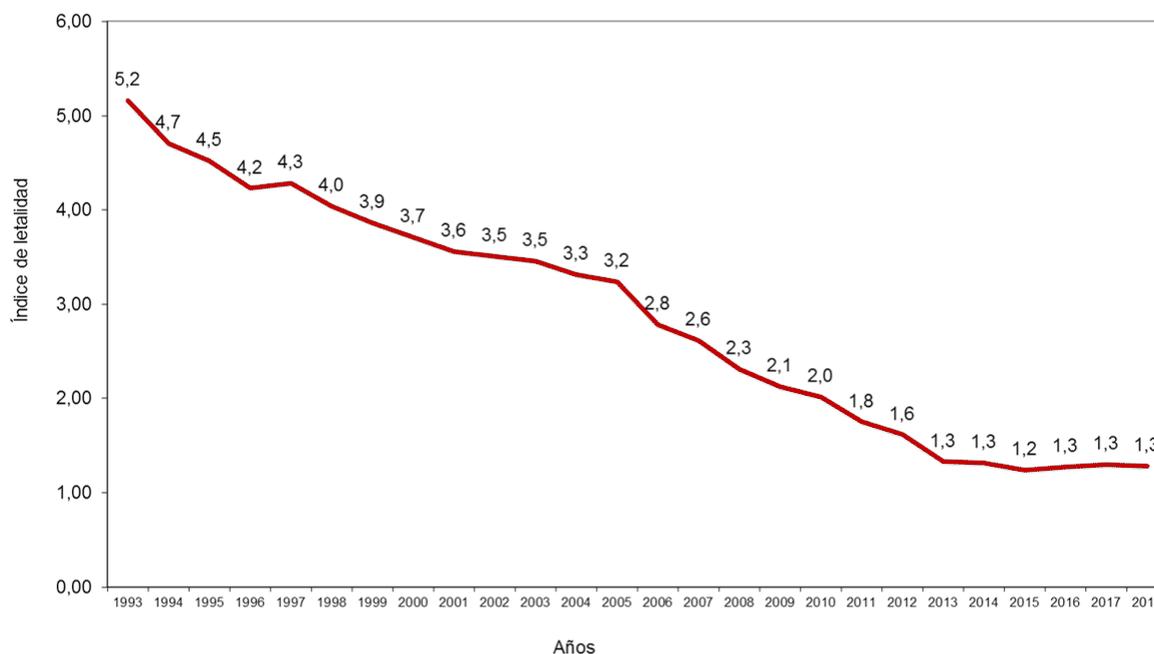
La mejora en la notificación en el ámbito urbano es, entre otros, un factor que ha influido en el aumento de las proporciones de las víctimas menos graves y de los accidentes.

Figura 2. Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2018



En la figura siguiente se han utilizado datos desde 1993, primer año en el que las definiciones de los indicadores de lesividad son las 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 de forma sostenida desde 1993, manteniéndose estable desde 2013 en 1,3 fallecidos por cada 100 víctimas. Esta disminución se debe no sólo a la disminución de los fallecidos, sino también al aumento de los registros de heridos no hospitalizados, que en 2018 han supuesto el 92% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 eran el 65%.

Figura 3. Evolución de la letalidad (nº de fallecidos/ nº de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2018



Evolución de los principales indicadores 2009-2018

Datos Generales

En la comparación del año 2018 con el 2017, se observa que el número de fallecidos ha disminuido un 1% y el de heridos hospitalizados un 6%, no registrándose variación en los no hospitalizados. Si se analiza la evolución, se observa un patrón general de descenso en el número de fallecidos y heridos hospitalizados hasta el año 2013, que en el caso de los fallecidos se vio interrumpido desde 2014 a 2017. Por su parte, el 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, dicho de otro modo, 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. En 2018, la tasa de fallecidos por millón de población ha permanecido constante y la de heridos hospitalizados ha disminuido un 7% respecto a 2017.

Tabla 3. Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2009-2018

Indicador	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Diferencia ¹ 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
Accidentes con víctimas	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	102.299	0%	2%
Fallecidos	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%
Heridos hospitalizados	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-6%	-5%
Heridos no hospitalizados	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	129.674	0%	2%
Fallecidos por millón de población	59	53	44	41	36	36	36	39	39	39	-1	-19
Promedio diario de fallecidos	7	7	6	5	5	5	5	5	5	5	0	-2
Parque automóvil	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	35.188.690	2%	1%
Fallecidos por millón a vehículos del parque automóvil	83	75	62	58	52	52	51	54	53	51	-2	-30
Índice de letalidad ²	2,1	2	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	0	-0,8
Heridos hospitalizados por millón de población	301	258	243	223	216	206	204	210	205	191	-7%	-5%
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ *	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	250.192	2%	0%

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

² El índice de letalidad se define como el número de fallecidos por cada 100 víctimas.

Parque de automóviles

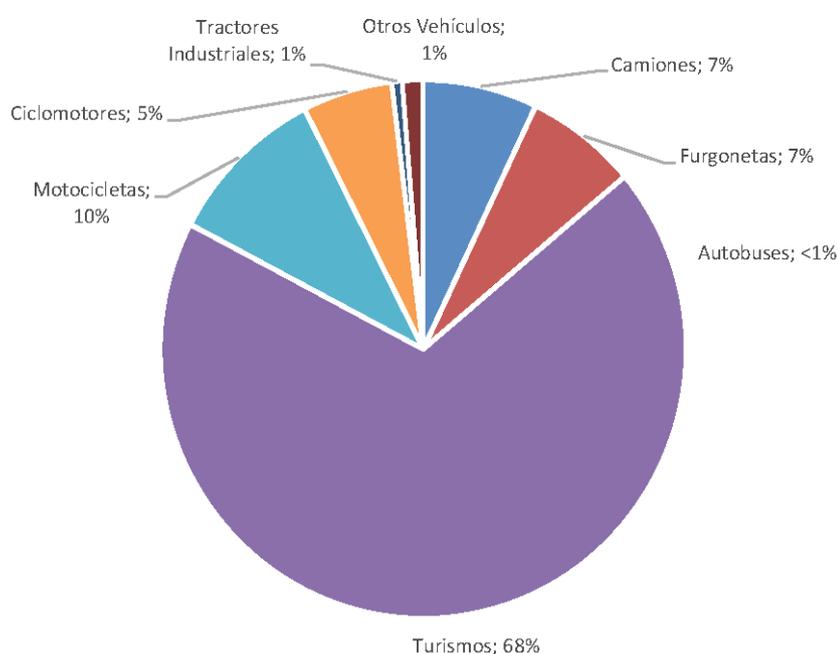
El parque de automóviles ha crecido en más de dos millones de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2018 se ha registrado un incremento de 757.875 unidades en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. El mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 573.750 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 2%. En términos absolutos, sigue en orden la categoría de motocicletas, con 132.674 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 24 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, 2009-2018

Parque	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Dif. % 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
Camiones y furgonetas	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	4.980.911	1%	0%
Autobuses	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	60.252	61.838	63.589	64.905	2%	0%
Turismos	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	24.074.151	2%	1%
Motocicletas	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	3.459.722	4%	3%
Ciclomotores	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	1.933.445	-1%	-2%
Tractores Industriales	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	195.657	207.889	218.154	225.942	4%	1%
Otros Vehículos ¹	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	420.734	425.411	435.624	449.614	3%	0%
Total	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	35.188.690	2%	1%

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 automóvil. España, 2018



Antigüedad del parque automóvil

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 cuyo 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 titulares, 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 62% del censo.

Tabla 5. Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2018

Edad del parque	Medida	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Moto-cicletas	Tractores industriales	Otros vehículos	Total sin ciclomotores
Completo	Total	4.980.911	64.905	24.074.151	3.459.722	225.942	449.614	33.255.245
	Media antigüedad (años)	16,1	14,1	13,8	16,2	10,6	15,9	14,4
	Desv. Est.	10,8	13,2	10,8	13,8	9,4	8,8	11,2
	Coef. Variación	67,2	93,7	78,0	85,2	88,9	55,5	77,5
Menor de 25 años	Total	4.143.641	56.485	21.484.609	2.653.356	209.852	386.076	28.934.019
	Media antigüedad (años)	12,3	9,7	10,9	9,7	8,6	13,1	11,0
	Desv. Est.	6,4	6,0	6,3	5,8	6,1	5,3	6,3
	Coef. Variación	41,3	36,6	40,3	33,4	37,5	28,2	40,1
Menor de 15 años	Total	2.657.784	45.471	15.378.387	2.249.424	174.777	259.711	20.765.554
	Media antigüedad (años)	8,6	7,6	7,9	8,0	6,7	10,5	8,0
	Desv. Est.	4,7	4,6	4,7	4,5	4,5	4,2	4,7
	Coef. Variación	54,4	60,3	59,6	55,4	67,6	40,2	58,4

Otras medidas estadísticas que resultan 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 12,5 años. Para el resto de vehículos, las medianas oscilan entre los 7,5 años de tractores industriales y 14,5 de camiones y furgonetas.

Tabla 6. Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2018

Tipo Vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y furgonetas	2,5	7,5	10,5	12,5	14,5	16,5	18,5	22,5	29,5
Autobuses	1,5	3,5	6,5	9,5	11,5	12,5	14,5	18,5	31,5
Turismos	1,5	4,5	7,5	10,5	12,5	13,5	16,5	18,5	25,5
Motocicletas	2,5	4,5	8,5	10,5	11,5	13,5	17,5	27,5	36,5
Tractores industriales	1,5	2,5	3,5	5,5	7,5	11,5	12,5	15,5	20,5
Otros vehículos ¹	4,5	10,5	11,5	12,5	13,5	14,5	16,5	19,5	27,5
Todos sin ciclomotor	1,5	4,5	8,5	10,5	12,5	14,5	16,5	19,5	28,5

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

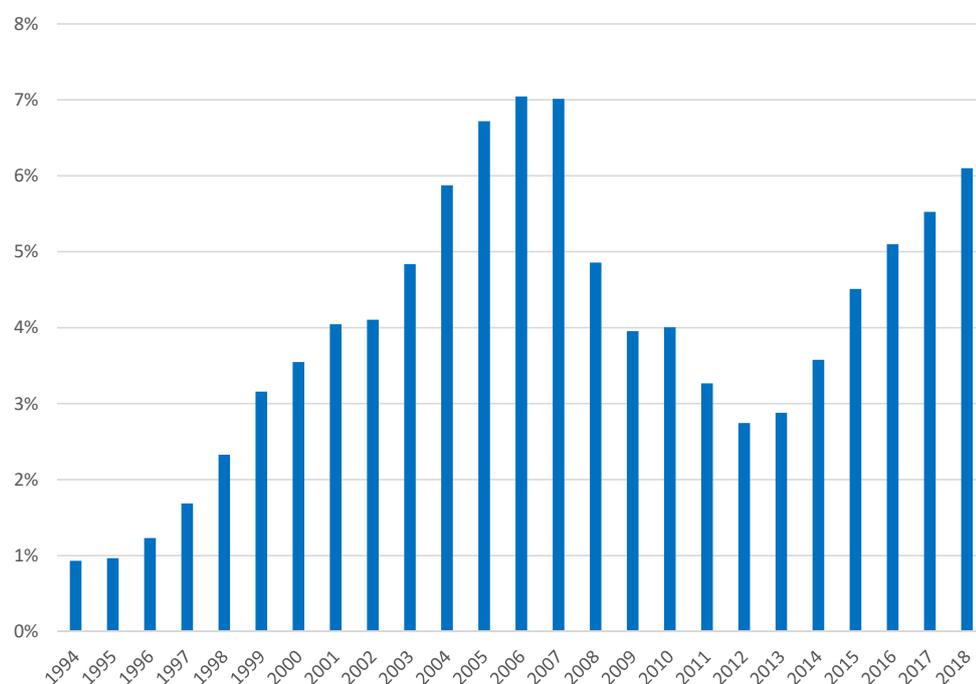
La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,6 años de los tractores industriales y los 13,2 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tienen una antigüedad media de 9,7 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,9 años, por encima de los 9,7 años de las motocicletas.

Tabla 7. Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2018

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
2018	12,9	13,2	8,6	11,6	9,7	10,9	9,7

* 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, 2018



Censo de conductores

En 2018 el número de conductores se situó en 26.853.754, una cifra que supone un aumento porcentual del 1% con respecto a 2017. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 677. Entre los 40 y los 59 años, la tasa supera los 800 conductores por 1.000 habitantes; para los grupos de edad de 25 a 39 años y de 60 a 64 años, la tasa supera los 700 conductores por 1.000 habitantes; y, en el grupo de 65 a 69 años, la tasa supera el valor de 600.

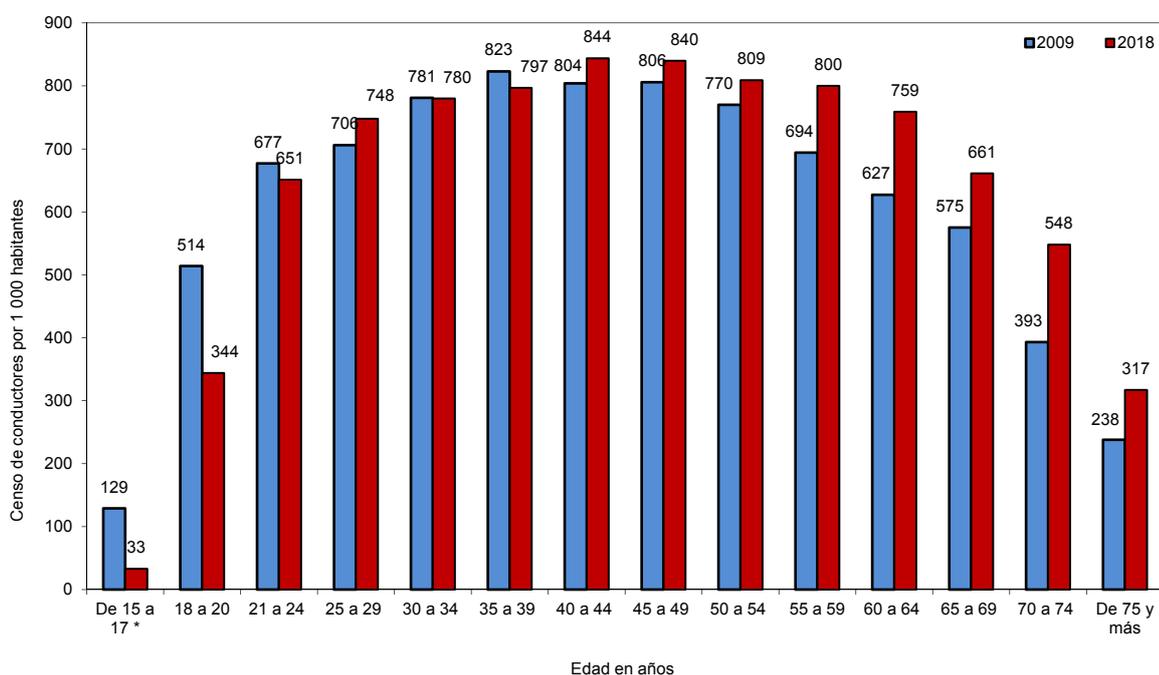
Tabla 8. Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2009-2018

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Diferencia 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
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	26.853.754	204.301	0,5%

Tabla 9. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2009-2018

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
646	652	659	662	666	665	669	673	674	677

Figura 6. Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2009-2018



Si se observan las pirámides de población de los años 2009 y 2018, se puede extraer 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 y el aumento de la de más de 65 años. En consonancia con ello, en el caso de los hombres conductores, los menores de 35 años han pasado de representar el 29% en 2009 a ser el 20% en 2018 y los del grupo de 65 años en adelante han pasado de ser el 15% de los conductores en 2009 a suponer el 20% de los conductores de 2018. En el caso de las mujeres conductoras, la evolución, en las de menos de 35 años, ha sido opuesta a la de los hombres pasando de suponer el 15% en 2009 al 24% en 2018; sin embargo, en el grupo de las conductoras de 65 años en adelante se ha producido una mayor representación en 2018 (el 10%) que en 2009 (el 5%).

Figura 7. Censo de conductores y población por sexos. España, 2009

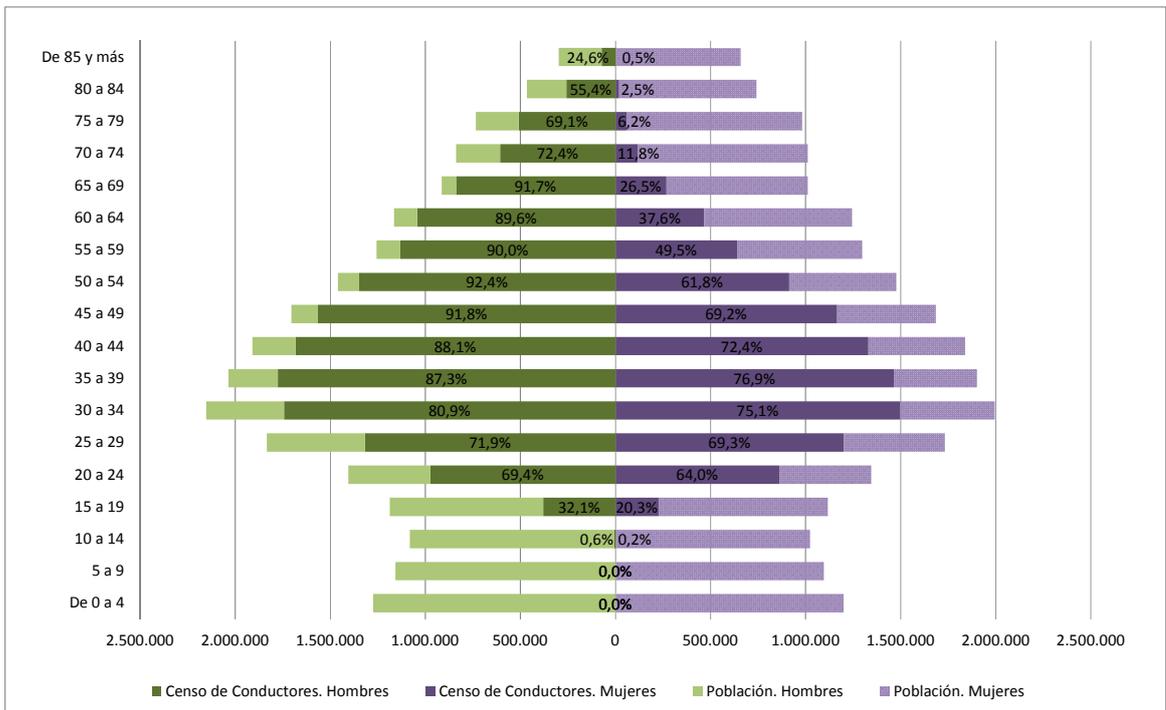
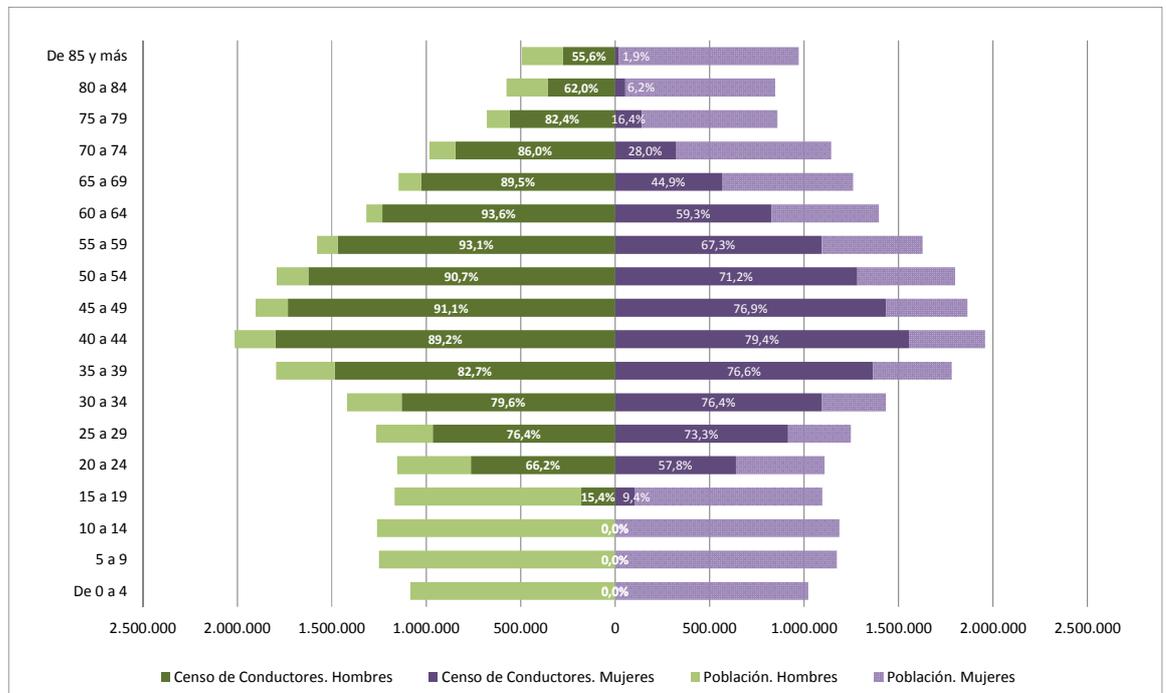
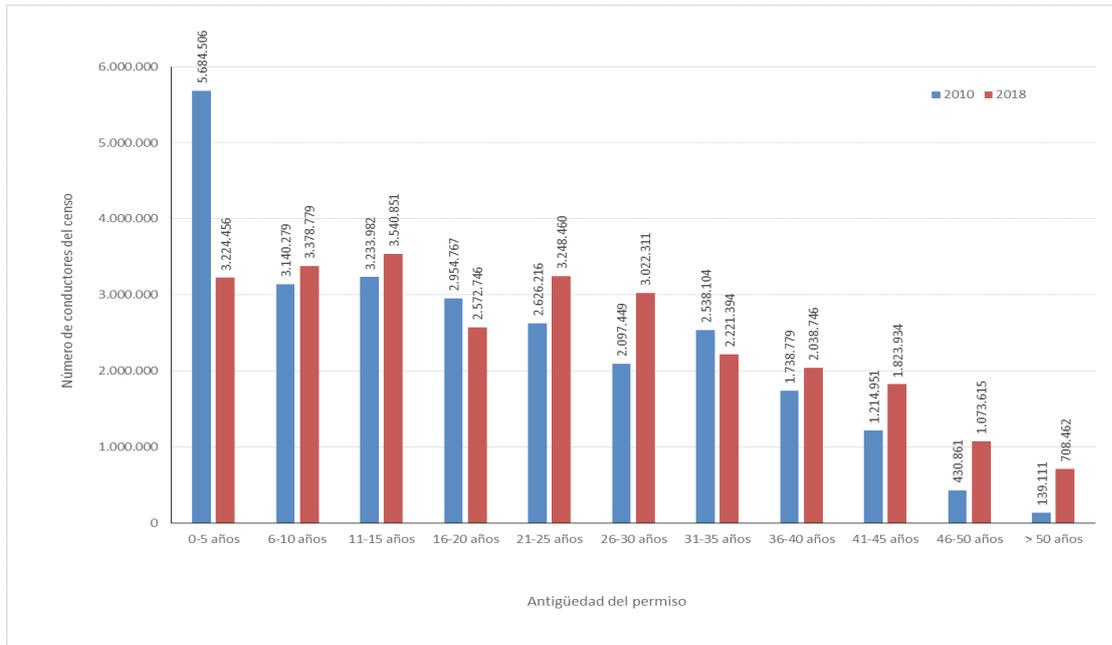


Figura 8. Censo de conductores y población por sexos. España, 2018



Por último, en la distribución del censo en los últimos nueve años se observa como el porcentaje de conductores con poca antigüedad del permiso, 0-5 años, ha descendido notablemente entre 2010 y 2018, pasando de un 22% del total en el 2010 a un 12% en 2018.

Figura 9. Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2010-2018



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.

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. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2017.

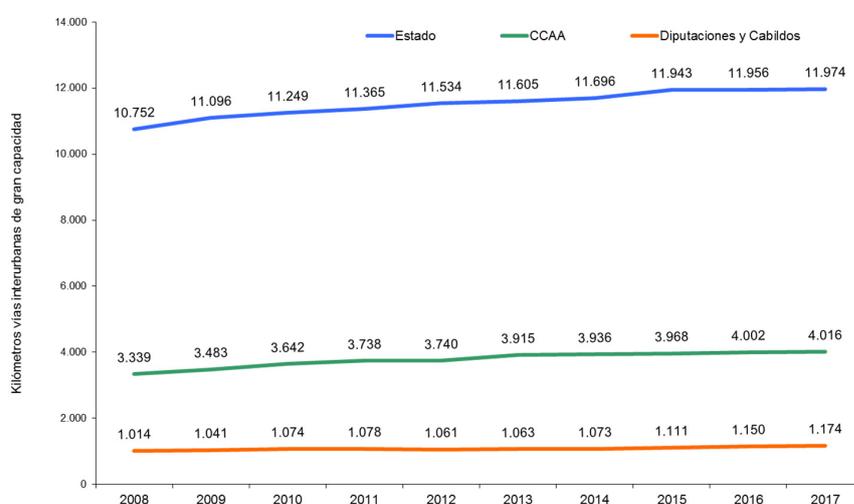
La Red de Carreteras del Estado tenía 26.393 km en 2017, de los cuales el 45% eran de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 11. 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. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2017.

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



Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2017.

Volumen de Tráfico

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

Como se puede observar en los siguientes gráficos de recorridos medios efectuados no existe cambio significativo en los datos cuando se analizan desde un punto de vista de la evolución en los tres últimos años disponibles.

Figura II. Evolución de recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante los años 2016, 2017 y 2018

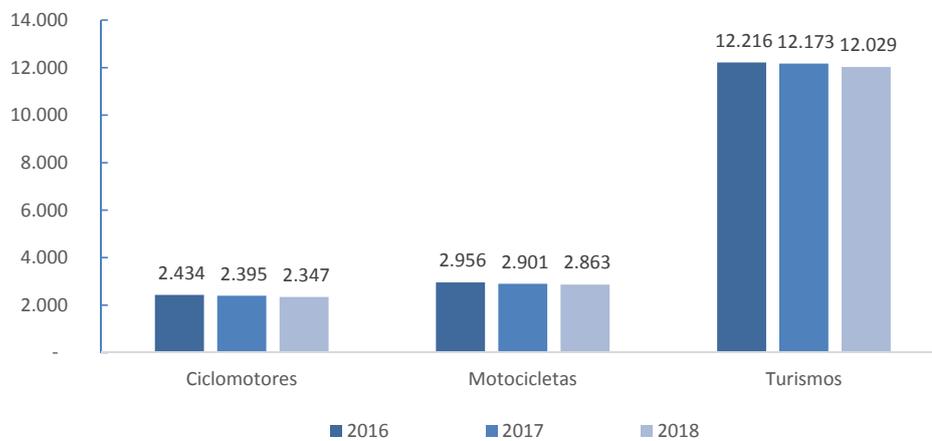
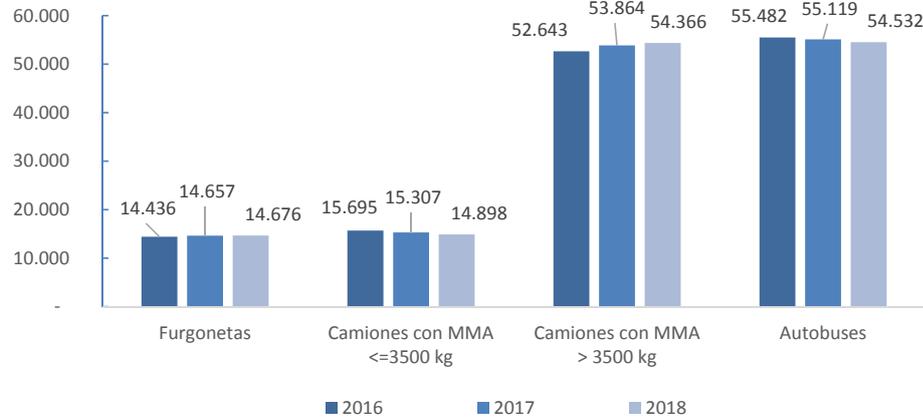


Figura 12. Evolución de recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante los años 2016, 2017 y 2018



Las siguientes figuras ilustran los recorridos medios anuales efectuados por los vehículos que han sido sometidos a inspección durante el año 2018. Para poder analizar el impacto de la antigüedad de un vehículo sobre el recorrido, los vehículos pertenecientes a cada tipo se dividen por grupos de antigüedad. Los autobuses y camiones de más de 3.500kg presentan unos recorridos medios superiores a los 54.000 kilómetros; las furgonetas y camiones de hasta 3.500kg, de 14.676 y 14.898 kilómetros, respectivamente; los turismos, de 12.029 kilómetros; las motocicletas, de 2.863 kilómetros; y los ciclomotores, de 2.347 kilómetros.

La extrapolación de estos recorridos al parque de vehículos lleva a una estimación de 403.762 millones de vehículos-kilómetro, de los que un 72% corresponde a turismos, un 15% a camiones y un 9% a furgonetas.

Figura 13. Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2018

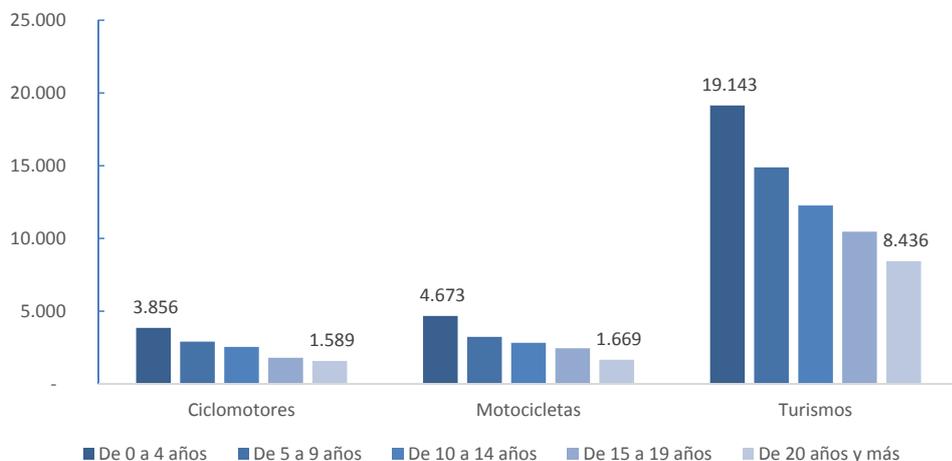


Figura 14. Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2018

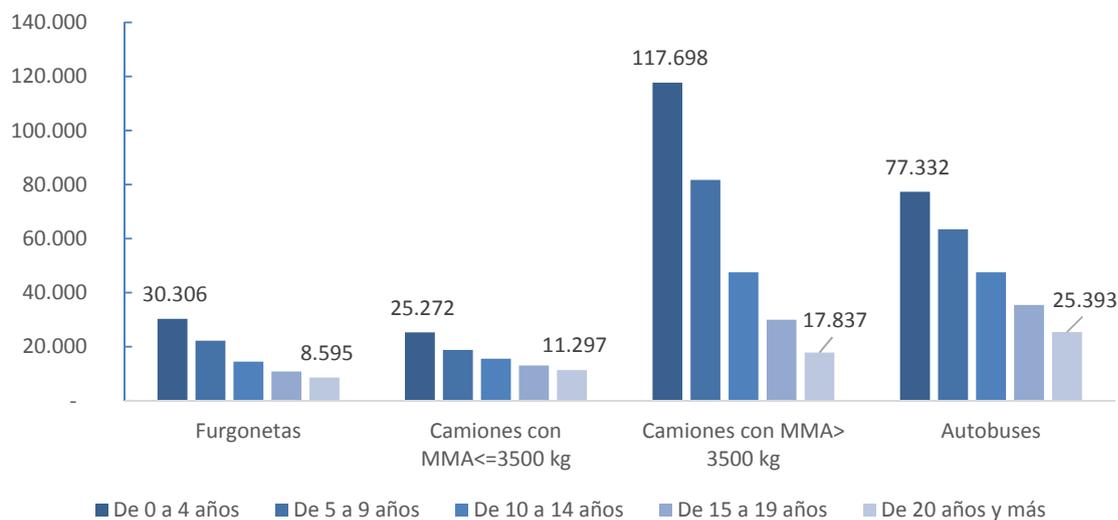
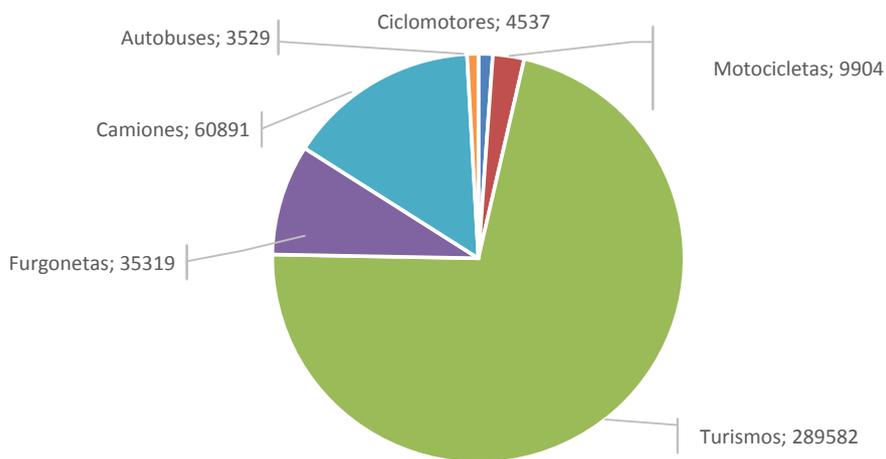


Figura 15. Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh-km. Año 2018

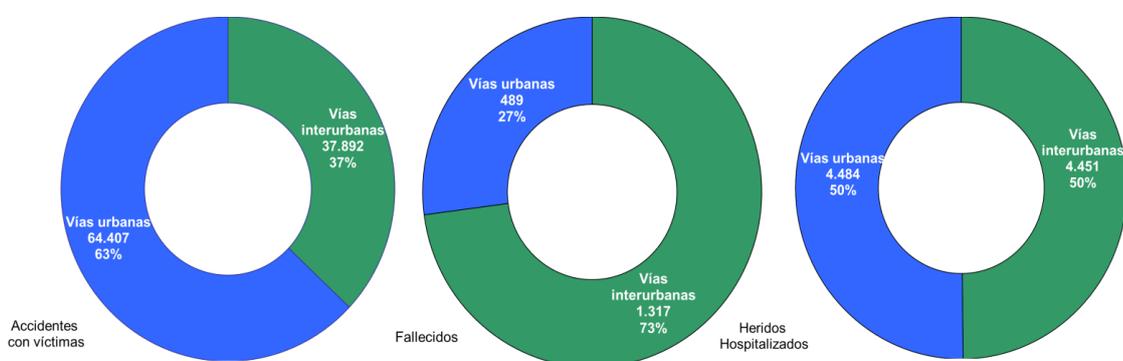


El lugar del accidente con víctimas

3

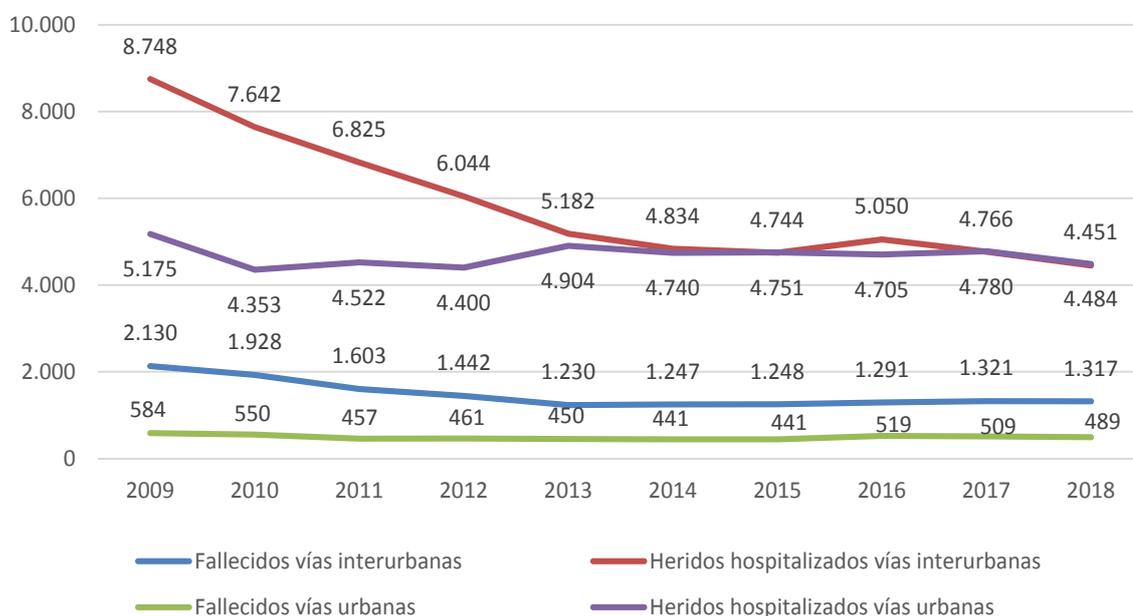
Durante 2018, la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose el 63% de los accidentes en este tipo de vías. Sin embargo, es en las vías interurbanas donde se registran el 73% de los fallecidos. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en proporción similar en vías urbanas e interurbanas.

Figura 16. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2018



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 2018 los fallecidos en vías interurbanas aumentaron un 6% y en vías urbanas aumentaron un 11%; respecto de 2017 ha habido 4 fallecidos menos en vías interurbanas y en vías urbanas hubo 20 fallecidos menos, un descenso del 4%. En el caso de los heridos hospitalizados, en 2018 en vías interurbanas se produjo un descenso del 7%, y en las urbanas del 6%.

Figura 17. Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2009-2018



Las vías Interurbanas

38

En el año 2018, el 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en vías interurbanas, alcanzando la cifra de 37.892 accidentes. En ellos se produjeron el 73% de las víctimas mortales, 1.317 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.751 heridos.

En el año 2018 ha habido 4 fallecidos menos por accidente de tráfico en las vías interurbanas que el año anterior. En estas mismas vías, los heridos hospitalizados han disminuido un 7% y los heridos no hospitalizados han aumentado un 1%.

Respecto de los últimos 10 años, aunque la tasa de reducción interanual en las víctimas mortales es del 5%, 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 0,85 a 0,53 en el periodo 2009-2018.

Tabla 12. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados. Total y vías interurbanas. España, 2018

2018	Total	Vías interurbanas	% vías interurbanas
Accidentes con víctimas	102.299	37.892	37%
Fallecidos	1.806	1.317	73%
Heridos hospitalizados	8.935	4.451	50%
Heridos no hospitalizados	129.674	53.124	41%
Índice de letalidad	1,3	2,2	

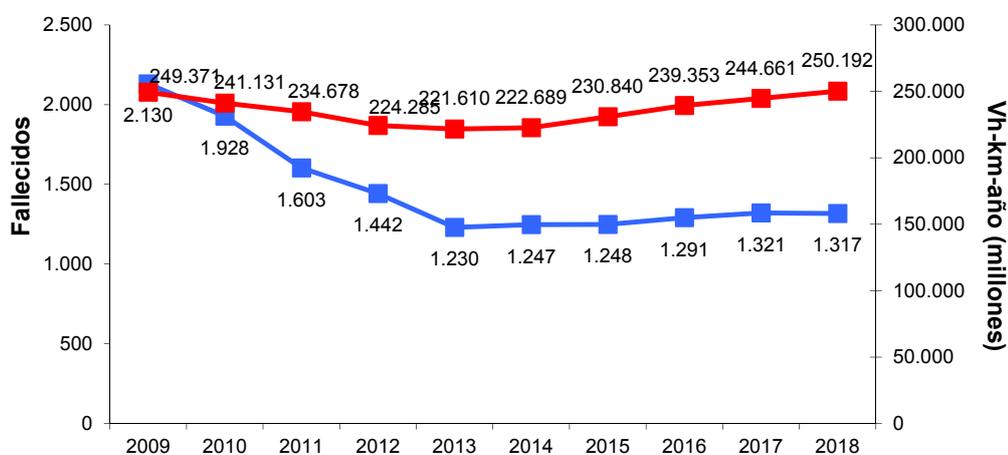
Tabla 13. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2009-2018

Vías interurbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Accidentes con víctimas	40.789	39.174	35.878	35.425	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	37.892	1%	-1%
Fallecidos	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%	-5%
Heridos hospitalizados	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%	-7%
Heridos no hospitalizados	54.180	52.247	47.692	47.936	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	53.124	1%	0%
Índice de letalidad	3,3	3,1	2,9	2,6	2,1	2,3	2,3	2,2	2,3	2,2	-0,1	
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ (1)	249.371	241.131	236.065	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	250.192	2%	0%
Fallecidos por cien millones vehículo km	0,85	0,80	0,68	0,64	0,56	0,56	0,54	0,54	0,54	0,53		

(1) Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

Si se analiza la evolución desde 2009 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, y reduciéndose ligeramente en 2018.

Figura 18. Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2009-2018



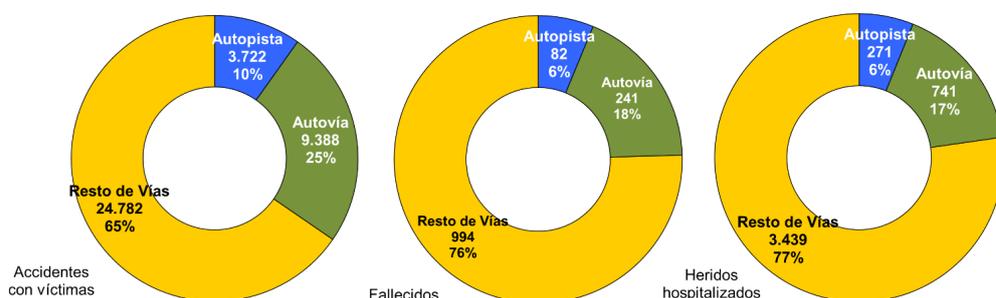
De los 37.892 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas, 3.722 se produjeron en autopista, y en ellos fallecieron 82 personas, el 6% del total de fallecidos en vías interurbanas y 271 resultaron heridas hospitalizadas, un 6%. En autovía se registraron 9.388 accidentes, en los que hubo 241 fallecidos, el 18% de los fallecidos en vías interurbanas y 741 heridos hospitalizados, el 17% del total de heridos hospitalizados en vías interurbanas. En las carreteras convencionales fallecieron 994 personas, el 75% del total de fallecidos en vías interurbanas y fueron heridas hospitalizadas 3.439, el 77% del total; en estas carreteras el índice de letalidad fue 2,7, el mayor de los tres tipos de vía considerados.

40

Tabla 14. Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2018

	Autopista	% Autopista	Autovía	% Autovía	Resto de vías	% Resto	Total en vías interurbanas
Accidentes con víctimas	3.722	10%	9.388	25%	24.782	65%	37.892
Fallecidos	82	6%	241	18%	994	75%	1.317
Heridos hospitalizados	271	6%	741	17%	3.439	77%	4.451
Heridos no hospitalizados	5.708	11%	14.548	27%	32.868	62%	53.124
Total víctimas	6.061	10%	15.530	26%	37.301	63%	58.892
Índice de letalidad	1,4		1,6		2,7		2,2

Figura 19. Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, según tipo de vía. España, 2018



En 2018 ha habido 82 fallecidos en autopista, 3 menos que en 2017. En autovías, se han registrado 241 fallecidos, 18 más que en 2017, lo que supone un aumento del 8% y en el resto de vías, en las que se han contabilizado 994 fallecidos, se ha observado una disminución del 2%, con 19 fallecidos menos que en 2017. Los heridos hospitalizados han disminuido en 2018 respecto a 2017 en autopistas y resto de vías - un 5% y 8% respectivamente- y han aumentado en autovías -un 2%-.

Los heridos no hospitalizados disminuyeron en autopistas y en el resto de vías -el 5% y el 1% respectivamente-, aumentando en autovías un 10%.

Tabla 15. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018*

Accidentes con víctimas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017
Autopista	2.456	2.369	2.398	3.592	3.932	3.722	-5%
Autovía	8.712	8.411	8.431	8.641	8.608	9.388	9%
Resto de vías	26.129	24.367	23.729	24.488	24.953	24.782	-1%
Total Interurbana	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	37.892	1%

* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

Tabla 16. Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018*

Víctimas mortales	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017 ⁽¹⁾
Autopista	63	64	75	85	85	82	-3
Autovía	227	226	202	242	223	241	8%
Resto vías	940	957	971	964	1.013	994	-2%
Total Interurbana	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%

* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

⁽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, 2013-2018*

Heridos hospitalizados	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017
Autopista	268	263	223	290	285	271	-5%
Autovía	815	758	741	830	728	741	2%
Resto vías	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	3.439	-8%
Total Interurbana	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%

* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

Tabla 18. Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018*

Heridos no hospitalizados	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017
Autopista	3.612	3.391	3.694	5.500	6.036	5.708	-5%
Autovía	12.842	12.755	12.839	13.241	13.224	14.548	10%
Resto vías	34.866	32.547	31.503	32.638	33.080	32.868	-1%
Total Interurbana	51.320	48.693	48.036	51.379	52.340	53.124	1%

* En 2013 se actualizó 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. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

De los 37.892 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2018, 12.045 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 32%, y en ellos fallecieron 480 personas, 1.261 resultaron heridas hospitalizadas y 18.352 heridas no hospitalizadas. En 2018 se registró un incremento del 11% en los fallecidos respecto a 2017, una reducción del 5% en los heridos hospitalizados y del 2% en los heridos no hospitalizados.

En las vías cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, en 2018 se produjeron 10.138 accidentes con víctimas, el 27% de los ocurridos en vías interurbanas, accidentes en los que fallecieron 481 personas, 1.582 resultaron heridas hospitalizadas y 13.702 no hospitalizadas. Respecto a 2017, se han reducido un 11% los fallecidos y un 7% los heridos hospitalizados, aumentando un 1% los heridos no hospitalizados.

En las vías de las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en 2018 se registraron 7.432 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 213 personas, 1.089 resultaron heridas hospitalizadas y 9.667 heridas no hospitalizadas. Respecto del año 2017, ocurrieron un 3% menos de fallecidos y un 9% menos de heridos hospitalizados. En cuanto a los heridos no 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, 2014-2018

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Estado ^{1,2}	10.823	10.567	11.195	11.854	12.045	2%
CCAA	9.677	9.426	9.827	10.087	10.138	1%
Diputaciones y Cabildos	7.161	6.793	7.454	7.270	7.432	2%
Otros titulares	7.486	7.772	8.245	8.282	8.277	0%
Total Interurbana	35.147	34.558	36.721	37.493	37.892	1%

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

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, 2014-2018

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Estado ¹	448	438	464	432	480	11%
CCAA	464	456	477	541	481	-11%
Diputaciones y Cabildos	232	246	227	219	213	-3%
Otros titulares	103	108	123	129	143	11%
Total Interurbana	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%

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, 2014-2018

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Estado ¹	1.372	1.307	1.489	1.324	1.261	-5%
CCAA	1.805	1.733	1.828	1.695	1.582	-7%
Diputaciones y Cabildos	1.141	1.155	1.173	1.201	1.089	-9%
Otros titulares	516	549	560	546	519	-5%
Total Interurbana	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%

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, 2014-2018

Vías interurbanas	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Estado ¹	16.181	15.896	16.831	17.957	18.352	2%
CCAA	12.813	12.641	13.161	13.503	13.702	1%
Diputaciones y Cabildos	9.302	8.756	9.841	9.448	9.667	2%
Otros titulares	10.397	10.743	11.546	11.432	11.403	0%
Total Interurbana	48.693	48.036	51.379	52.340	53.124	1%

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

Las vías urbanas

En el año 2018, las vías urbanas registraron un total de 64.407 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 489 personas, el 27% del total, 4.484 resultaron heridas hospitalizadas y 76.550 heridas no hospitalizadas. Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas ha descendido un 1%, el de fallecidos un 4%, el de heridos hospitalizados un 6% y el de heridos no hospitalizados un 1%. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2018 fue 0,6, igual al de los últimos 2 años.

44

Tabla 23. Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2009-2018

Vías urbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Accidentes con víctimas	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	64.407	-1%	3%
Fallecidos	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%	-2%
Heridos hospitalizados	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%	-2%
Heridos no hospitalizados	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	79.256	77.276	76.550	-1%	3%
Índice de letalidad	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	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. En las travesías, en 2018 sucedieron 1.597 accidentes con víctimas, un 4% menos que en 2017, en los que fallecieron 43 personas (-5), 169 resultaron heridas hospitalizadas (+4%) y 1.883 heridas no hospitalizadas (-9%). Su índice de letalidad para el año 2018 fue 2,1, mientras que en el resto de vías urbanas fue 0,6.

Tabla 24. Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2017-2018

Vías urbanas	Travesías			Resto		
	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	2017	2018	Variación 2018/2017
Accidentes con víctimas	1.655	1.597	-4%	63.085	62.810	0%
Fallecidos	48	43	-5	461	446	-3%
Heridos hospitalizados	162	169	4%	4.618	4.315	-7%
Heridos no hospitalizados	2.073	1.883	-9%	75.203	74.667	-1%
Índice de letalidad	2,1	2,1		0,6	0,6	

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

Tabla 25. Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2018*

Tamaño de la población	Total población*	Distribución	Nº de municipios
Menos de 5.000 hab.	5.710.686	12%	6.825
Entre 5.000 y 20.000 hab.	8.751.140	19%	894
Entre 20.001 y 60.000 hab.	8.778.012	19%	280
Entre 60.001 y 100.000 hab.	4.794.618	10%	62
Entre 100.001 y 500.000 hab.	11.126.817	24%	57
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	2.718.030	6%	4
Más de un millón de hab.	4.843.677	10%	2
Total	46.722.980	100%	8.124

*Padrón municipal de habitantes. INE

En el año 2018, 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 71%.

Tabla 26. Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2009-2018

Tamaño de la población	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Dist. 2018
Menos de 5.000 hab.	1.105	961	1.012	974	1.050	1.096	1.177	1.298	1.282	1.241	2%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2.028	1.938	2.243	2.375	3.085	3.518	4.126	4.387	4.311	3.850	6%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	4.003	4.275	4.700	4.664	5.865	7.224	8.316	8.281	7.672	7.295	11%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	5.221	5.855	5.730	5.773	6.352	6.994	8.039	7.937	7.818	6.426	10%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	10.425	10.801	10.859	10.997	13.686	15.195	17.768	19.359	19.088	18.692	29%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	6.201	5.171	4.585	4.408	5.030	4.785	5.685	5.501	5.417	7.694	12%
Más de un millón de hab.	17.863	17.150	16.996	17.446	17.154	17.609	18.028	18.878	19.151	19.209	30%
Total	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	64.407	100%
Número de accidentes sin código de municipio	616	178	1.024	1.053	0	2	59	0	1	0	
% accidentes sin código de municipio	1%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 15% 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, en los que se registra el 24% de la población española, donde se ha registrado el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados: el 25% y el 29% del total, respectivamente.

Tabla 27. Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2009-2018

Tamaño de la población	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Dist. 2018
Menos de 5.000 hab.	64	49	49	48	46	38	47	44	43	45	9%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	55	67	49	47	49	55	61	71	76	70	14%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	69	60	55	65	61	72	63	68	95	70	14%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	55	61	43	54	46	39	42	59	63	64	13%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	137	149	121	110	128	123	127	149	138	121	25%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	75	57	50	32	38	38	39	43	40	44	9%
Más de un millón de hab.	121	107	85	102	82	76	62	85	54	75	15%
Total	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	100%
Número de fallecidos en accidentes sin código de municipio	8	0	5	3	0	0	0	0	0	0	
% fallecidos en accidentes sin código de municipio	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

Tabla 28. Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2009-2018

Tamaño de la población	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Dist. 2018
Menos de 5.000 hab.	245	202	250	178	227	206	205	199	183	194	4%
Entre 5.000 y 20.000 hab.	297	286	331	321	422	428	446	540	446	404	9%
Entre 20.001 y 60.000 hab.	450	470	534	590	673	633	737	649	642	575	13%
Entre 60.001 y 100.000 hab.	499	597	500	534	585	503	579	560	573	513	11%
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1.115	1.103	1.003	1.027	1.279	1.164	1.254	1.281	1.316	1.312	29%
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	1.206	516	590	495	470	501	370	380	446	381	8%
Más de un millón de hab.	1.266	1.152	1.233	1.194	1.248	1.305	1.154	1.096	1.174	1.105	25%
Total	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	100%
Número de heridos hospitalizados en accidentes sin código INE	97	27	81	61	0	0	6	0	0	0	
% heridos hospitalizados en accidentes sin código de municipio	2%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

El índice de letalidad es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. Así, en el año 2018, el índice de letalidad fue 2,9 en el conjunto de los municipios con una población inferior a 5.000 habitantes, mientras que en los municipios de más de un millón de habitantes este índice fue 0,3. De nuevo, una parte de estas diferencias podría ser debida a variaciones en el nivel de notificación de los accidentes no mortales.

Tabla 29. Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2009-2018

Tamaño de la población	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Menos de 5.000 hab.	4,5	4,0	3,8	3,7	3,4	2,7	3,2	2,6	2,7	2,9
Entre 5.000 y 20.000 hab.	2,1	2,7	1,7	1,2	1,2	1,2	1,1	1,3	1,4	1,4
Entre 20.001 y 60.000 hab.	1,4	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	1,0	0,8
Entre 60.001 y 100.000 hab.	0,8	0,8	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,8
Entre 100.001 y 500.000 hab.	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5
Entre 500.001 y 1.000.000 hab.	0,9	0,8	0,9	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,4
Más de un millón de hab.	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,2	0,3
Total índice de letalidad	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6

Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre unos municipios, si bien ha de 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 78% en 2009 al 93% en 2018.

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

Las comunidades autónomas y las provincias

En el año 2018 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 8 comunidades autónomas respecto a 2017 –Andalucía, Illes Balears, Castilla-La Mancha, Extremadura, Comunidad de Madrid, Región de Murcia, La Rioja y País Vasco–. En el resto de comunidades el número de víctimas mortales ha aumentado: Canarias y Cantabria han tenido 1 fallecido más, Aragón (+5), el Principado de Asturias y la Comunidad Foral de Navarra (+6, respectivamente), la Comunitat Valenciana (+7), Castilla y León (+12), Galicia (+27) y Cataluña (+43) fallecidos. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 6 víctimas mortales, 2 más que en 2017. En relación a los heridos hospitalizados, en 2018 su cifra ha disminuido respecto a 2017 en todas las comunidades autónomas excepto en Región de Murcia (+52) y Cataluña (+16).

Tabla 30. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2009-2018

Comunidades autónomas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2009-2018
Andalucía	449	399	327	295	283	287	262	303	305	274	-10%	-5%
Aragón	122	108	86	86	68	77	71	73	80	85	5	-4%
Asturias, Principado de	57	64	42	42	46	38	36	35	37	43	6	
Balears, Illes	56	63	50	60	45	50	53	60	68	53	-15	
Canarias	72	76	47	61	48	57	62	71	67	68	1	
Cantabria	30	28	21	14	20	18	22	21	22	23	1	
Castilla-La Mancha	195	172	152	140	120	107	107	118	129	100	-22%	-7%
Castilla y León	270	286	228	189	160	157	181	175	164	176	7%	-5%
Cataluña	417	391	317	336	272	272	291	282	283	326	15%	-3%
Extremadura	95	85	76	62	47	56	54	62	62	51	-11	
Galicia	246	237	186	157	132	139	123	141	117	144	23%	-6%
Madrid, Comunidad de	194	157	138	135	130	114	111	121	125	114	-9%	-6%
Murcia, Región de	88	61	71	50	57	61	44	58	85	66	-19	
Navarra, Comunidad Foral de	39	39	28	44	31	41	26	26	29	35	6	
Rioja, La	34	22	22	13	16	11	20	25	26	10	-16	
Comunitat Valenciana	263	213	198	151	141	167	154	180	176	183	4%	-4%
País Vasco	83	75	69	68	63	36	67	56	51	49	-2	
Ceuta y Melilla	4	2	2	0	1	0	5	3	4	6	2	
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%

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

Tabla 31. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2009-2018

Comunidades autónomas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2009-2018
Andalucía	374	327	273	240	208	213	183	206	218	187	-14%	-7%
Aragón	99	83	69	73	56	65	61	61	64	71	7	
Asturias, Principado de	48	52	33	34	34	29	23	26	29	36	7	
Baleares, Illes	47	51	38	52	30	39	42	50	51	42	-9	
Canarias	58	53	38	34	34	42	43	45	49	45	-4	
Cantabria	26	22	18	11	15	15	19	10	14	17	3	
Castilla-La Mancha	173	156	136	128	100	91	90	102	118	90	-24%	-7%
Castilla y León	222	233	176	140	121	125	160	134	136	142	4%	-5%
Cataluña	298	271	222	225	186	157	189	182	189	221	17%	-3%
Extremadura	74	71	67	52	38	52	46	48	53	40	-13	
Galicia	206	201	161	130	109	122	102	116	85	115	30	-6%
Madrid, Comunidad de	116	90	81	65	66	65	66	61	76	51	-25	-9%
Murcia, Región de	74	54	58	37	40	44	34	39	51	46	-5	
Navarra, Comunidad Foral de	35	33	25	33	25	37	20	19	17	29	12	
Rioja, La	31	17	16	8	14	8	14	21	23	6	-17	
Comunitat Valenciana	189	157	144	128	107	118	105	131	113	143	27%	-3%
País Vasco	60	57	48	52	47	25	51	40	34	36	2	
Ceuta y Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	
Total	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%	-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 32. Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2009-2018

Comunidades autónomas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2009-2018
Andalucía	75	72	54	55	75	74	79	97	87	87	0	
Aragón	23	25	17	13	12	12	10	12	16	14	-2	
Asturias, Principado de	9	12	9	8	12	9	13	9	8	7	-1	
Baleares, Illes	9	12	12	8	15	11	11	10	17	11	-6	
Canarias	14	23	9	27	14	15	19	26	18	23	5	
Cantabria	4	6	3	3	5	3	3	11	8	6	-2	
Castilla-La Mancha	22	16	16	12	20	16	17	16	11	10	-1	
Castilla y León	48	53	52	49	39	32	21	41	28	34	6	
Cataluña	119	120	95	111	86	115	102	100	94	105	11	-1%
Extremadura	21	14	9	10	9	4	8	14	9	11	2	
Galicia	40	36	25	27	23	17	21	25	32	29	-3	
Madrid, Comunidad de	78	67	57	70	64	49	45	60	49	63	14	
Murcia, Región de	14	7	13	13	17	17	10	19	34	20	-14	
Navarra, Comunidad Foral de	4	6	3	11	6	4	6	7	12	6	-6	
Rioja, La	3	5	6	5	2	3	6	4	3	4	1	
Comunitat Valenciana	74	56	54	23	34	49	49	49	63	40	-23	
País Vasco	23	18	21	16	16	11	16	16	17	13	-4	
Ceuta y Melilla	4	2	2	0	1	0	5	3	3	6	3	
Total	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%	-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, 2009-2018

Comunidades autónomas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2009-2018
Andalucía	2.362	1.972	1.864	1.553	1.615	1.345	1.281	1.453	1.372	1.284	-6%	-7%
Aragón	561	564	508	426	392	364	385	374	398	330	-17%	-6%
Asturias, Principado de	241	227	219	220	237	254	230	232	219	204	-7%	-2%
Baleares, Illes	310	286	304	311	374	340	389	344	389	310	-20%	0%
Canarias	393	331	289	292	300	362	347	391	413	401	-3%	0%
Cantabria	126	111	79	68	97	56	57	67	68	62	-6	-8%
Castilla-La Mancha	761	771	633	518	443	365	377	425	375	339	-10%	-9%
Castilla y León	1.363	1.116	1.060	924	746	657	738	736	658	603	-8%	-9%
Cataluña	2.011	1.955	1.829	1.938	1.867	1.851	1.876	1.800	1.678	1.694	1%	-2%
Extremadura	352	278	307	277	209	208	155	194	195	187	-4%	-7%
Galicia	980	1.035	822	806	679	697	733	764	691	622	-10%	-5%
Madrid, Comunidad de	1.446	1.318	1.373	1.299	1.386	1.416	1.314	1.254	1.304	1.185	-9%	-2%
Murcia, Región de	321	230	242	159	162	173	219	241	233	285	22%	-1%
Navarra, Comunidad Foral de	100	110	98	86	102	92	112	136	124	119	-4%	
Rioja, La	76	77	75	71	69	66	71	60	77	68	-9	
Comunitat Valenciana	1.890	1.091	1.176	1.056	950	919	786	865	864	783	-9%	-9%
País Vasco	585	488	438	404	428	387	391	389	452	428	-5%	-3%
Ceuta y Melilla	45	35	31	36	30	22	34	30	36	31	-5	
Total	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-6%	-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 34. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2009-2018

Comunidades autónomas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2009-2018	
Andalucía	1.747	1.434	1.296	1.024	854	752	708	775	717	667	-7%	-10%	
Aragón	346	339	304	234	231	225	217	215	227	175	-23%	-7%	
Asturias, Principado de	192	172	185	145	123	123	115	131	146	126	-14%	-5%	
Baleares, Illes	278	270	262	234	233	229	246	205	244	175	-28%	-5%	
Canarias	280	247	236	255	207	221	224	258	261	269	3%	0%	
Cantabria	120	102	70	64	59	48	54	58	56	44	-12	-11%	
Castilla-La Mancha	639	625	523	405	319	256	280	311	262	244	-7%	-10%	
Castilla y León	970	785	753	628	474	456	500	477	405	404	0%	-9%	
Cataluña	1.107	1.007	835	959	886	803	881	874	760	765	1%	-4%	
Extremadura	258	191	238	212	146	151	107	125	128	118	-8%	-8%	
Galicia	796	849	682	637	509	523	487	536	451	396	-12%	-7%	
Madrid, Comunidad de	407	312	276	235	206	191	173	202	210	188	-10%	-8%	
Murcia, Región de	302	212	224	135	119	137	84	101	95	113	18	-10%	
Navarra, Comunidad Foral de	91	74	68	58	64	66	58	69	64	62	-2		
Rioja, La	40	40	27	33	29	30	23	25	34	28	-6		
Comunitat Valenciana	837	702	602	540	472	404	330	448	425	422	-1%	-7%	
País Vasco	338	281	244	246	251	216	250	235	279	249	-11%	-3%	
Ceuta y Melilla							3	7	5	2	6	4	
Total	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%	-7%	

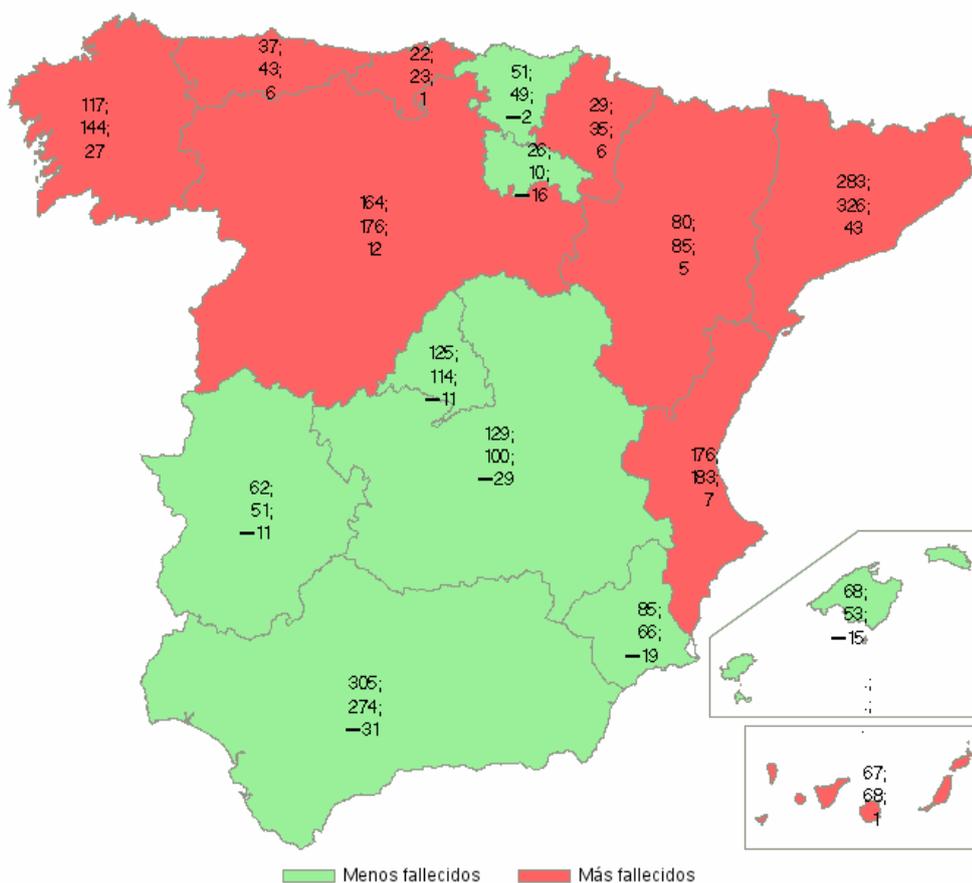
⁽¹⁾ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

Tabla 35. Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2009-2018

Comunidades autónomas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación Interanual 2009-2018
Andalucía	615	538	568	529	761	593	573	678	655	617	-6%	0%
Aragón	215	225	204	192	161	139	168	159	171	155	-9%	-4%
Asturias, Principado de	49	55	34	75	114	131	115	101	73	78	5	
Baleares, Illes	32	16	42	77	141	111	143	139	145	135	-7%	
Canarias	113	84	53	37	93	141	123	133	152	132	-13%	2%
Cantabria	6	9	9	4	38	8	3	9	12	18	6	
Castilla-La Mancha	122	146	110	113	124	109	97	114	113	95	-16%	-3%
Castilla y León	393	331	307	296	272	201	238	259	253	199	-21%	-7%
Cataluña	904	948	994	979	981	1.048	995	926	918	929	1%	0%
Extremadura	94	87	69	65	63	57	48	69	67	69	2	
Galicia	184	186	140	169	170	174	246	228	240	226	-6%	2%
Madrid, Comunidad de	1.039	1.006	1.097	1.064	1.180	1.225	1.141	1.052	1.094	997	-9%	0%
Murcia, Región de	19	18	18	24	43	36	135	140	138	172	25%	
Navarra, Comunidad Foral de	9	36	30	28	38	26	54	67	60	57	-3	
Rioja, La	36	37	48	38	40	36	48	35	43	40	-3	
Comunitat Valenciana	1.053	389	574	516	478	515	456	417	439	361	-18%	-11%
País Vasco	247	207	194	158	177	171	141	154	173	179	3%	-4%
Ceuta y Melilla	45	35	31	36	30	19	27	25	34	25	-9	
Total	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%	-2%

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

Figura 20. Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España, 2017; 2018; diferencias 2017-2018



En 2018, el número de fallecidos con respecto a 2017 aumentó en 26 provincias y descendió en 24. Las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla tuvieron, cada una de ellas, 1 fallecido más que en 2017. Se debe tener en cuenta que la tendencia en las cifras provinciales de mortalidad está sometida a fluctuaciones al tratarse de datos pequeños.

Tabla 36. Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación 2018/2014 ⁽¹⁾
Araba/Álava	5	10	13	11	15	4	10
Albacete	23	22	24	16	11	-5	-12
Alicante/Alacant	67	62	68	64	60	-4	-7
Almería	19	26	40	22	27	5	8
Ávila	12	16	12	11	16	5	4
Badajoz	40	37	38	36	32	-4	-8
Balears, Illes	50	53	60	68	53	-15	3
Barcelona	159	128	131	145	163	12%	3%
Burgos	24	32	36	31	32	1	8
Cáceres	16	17	24	26	19	-7	3
Cádiz	41	32	41	34	36	2	-5
Castellón/Castelló	29	28	43	39	35	-4	6
Ciudad Real	19	27	30	33	25	-8	6
Córdoba	37	26	22	37	34	-3	-3
Coruña,A	55	47	58	51	64	13	9
Cuenca	17	16	15	18	20	2	3
Girona	27	41	55	47	55	8	28
Granada	49	43	27	33	31	-2	-18
Guadalajara	14	11	7	12	10	-2	-4
Gipuzkoa	16	38	17	27	13	-14	-3
Huelva	19	23	19	22	18	-4	-1
Huesca	24	17	21	25	27	2	3
Jaén	30	23	31	35	31	-4	1
León	32	39	25	22	35	13	3
Lleida	37	51	37	40	43	3	6
Rioja, La	11	20	25	26	10	-16	-1
Lugo	33	22	32	22	26	4	-7
Madrid	114	111	121	125	114	-9%	0%
Málaga	40	46	57	67	39	-28	-1
Murcia	61	44	58	85	66	-19	5
Navarra	41	26	26	29	35	6	-6
Ourense	18	11	15	13	19	6	1
Asturias	38	36	35	37	43	6	5
Palencia	12	6	13	13	11	-2	-1
Palmas, Las	31	22	40	30	39	9	8
Pontevedra	33	43	36	31	35	4	2
Salamanca	13	17	10	15	14	-1	1
S.C.Tenerife	26	40	31	37	29	-8	3
Cantabria	18	22	21	22	23	1	5
Segovia	19	16	16	10	12	2	-7
Sevilla	52	43	66	55	58	3	6
Soria	14	10	19	11	15	4	1
Tarragona	49	71	59	51	65	14	16
Teruel	14	16	9	18	10	-8	-4
Toledo	34	31	42	50	34	-16	0
Valencia/València	71	64	69	73	88	15	17
Valladolid	13	24	24	27	23	-4	10
Bizkaia	15	19	26	13	21	8	6
Zamora	18	21	20	24	18	-6	0
Zaragoza	39	38	43	37	48	11	9
Ceuta	0	3	2	2	3	1	3
Melilla	0	2	1	2	3	1	3
Total	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	7%

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

Tabla 37. Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación 2018/2014
Araba/Álava	16	31	40	34	46	12	30
Albacete	58	56	61	41	28	-13	-30
Alicante/Alacant	36	34	37	35	33	-2	-3
Almería	28	38	57	31	39	8	11
Ávila	72	97	73	68	100	32	28
Badajoz	58	54	56	53	47	-6	-11
Balears, Illes	45	47	53	59	45	-14	0
Barcelona	29	24	24	26	30	4	1
Burgos	66	88	100	87	90	3	24
Cáceres	39	42	60	65	48	-17	9
Cádiz	33	26	33	27	29	2	-4
Castellón/Castelló	50	49	75	68	61	-7	11
Ciudad Real	37	53	59	65	50	-15	13
Córdoba	46	33	28	47	43	-4	-3
Coruña, A	49	42	52	45	57	12	8
Cuenca	81	77	74	89	100	11	19
Girona	36	55	74	63	73	10	37
Granada	53	47	29	36	34	-2	-19
Guadalajara	55	43	28	47	39	-8	-16
Gipuzkoa	23	54	24	38	18	-20	-5
Huelva	36	44	36	42	34	-8	-2
Huesca	107	77	95	114	123	9	16
Jaén	46	35	48	55	49	-6	3
León	66	81	53	47	75	28	9
Lleida	86	118	86	93	100	7	14
Rioja, La	35	64	80	83	32	-51	-3
Lugo	97	65	95	66	78	12	-19
Madrid	18	17	19	19	17	-2	-1
Málaga	25	28	35	41	24	-17	-1
Murcia	42	30	40	58	45	-13	3
Navarra	64	41	41	45	54	9	-10
Ourense	56	35	48	42	61	19	5
Asturias	36	34	34	36	42	6	6
Palencia	72	36	79	80	68	-12	-4
Palmas, Las	28	20	36	27	35	8	7
Pontevedra	35	45	38	33	37	4	2
Salamanca	38	50	30	45	42	-3	4
S.C. Tenerife	26	39	30	36	28	-8	2
Cantabria	31	38	36	38	40	2	9
Segovia	119	101	102	64	78	14	-41
Sevilla	27	22	34	28	30	2	3
Soria	151	109	209	122	167	45	16
Tarragona	62	90	75	64	82	18	20
Teruel	100	116	66	133	75	-58	-25
Toledo	49	45	61	73	49	-24	0
Valencia/València	28	25	27	29	35	6	7
Valladolid	25	46	46	52	44	-8	19
Bizkaia	13	17	23	11	19	8	6
Zamora	97	114	110	134	102	-32	5
Zaragoza	40	39	45	38	50	12	10
Ceuta	0	35	24	24	35	11	35
Melilla	0	24	12	24	35	11	35
Total	36	36	39	39	39	0	3

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2018 ha sido de 39, observándose que 17 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 20 presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 13 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 21. Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2018

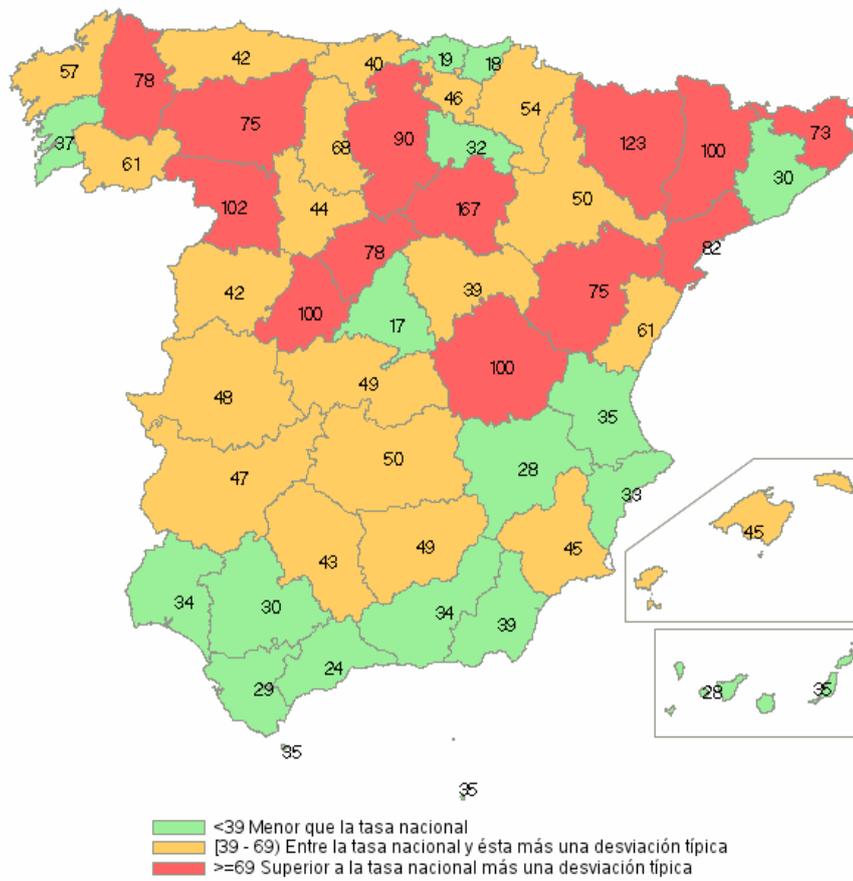


Tabla 38. Fallecidos en vías interurbanas y urbanas. España, 2017

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. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2017.

Tabla 39. Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2014-2017

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

* Fuente: Vehículos-km obtenidos de los Anuarios del Ministerio de Fomento. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2017.

Tabla 40. Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017 ⁽¹⁾	Variación 2018/2014 ⁽¹⁾
Araba/Álava	80	84	63	118	106	-10%	26
Albacete	101	83	95	99	90	-9	-11%
Alicante/Alacant	268	287	291	297	349	18%	30%
Almería	94	111	108	137	111	-19%	17
Ávila	71	66	60	39	52	13	-19
Badajoz	147	105	139	139	117	-16%	-20%
Balears, Illes	340	389	344	389	310	-20%	-9%
Barcelona	1172	1145	1102	1036	1.049	1%	-10%
Burgos	123	140	149	120	109	-9%	-11%
Cáceres	61	50	55	56	70	14	9
Cádiz	202	229	211	224	206	-8%	2%
Castellón/Castelló	92	97	141	118	129	9%	37
Ciudad Real	79	61	77	63	46	-17	-33
Córdoba	151	118	151	115	122	6%	-19%
Coruña, A	226	234	304	312	275	-12%	22%
Cuenca	44	57	74	64	65	1	21
Girona	261	278	273	225	264	17%	1%
Granada	181	172	196	169	137	-19%	-24%
Guadalajara	24	48	40	42	29	-13	5
Gipuzkoa	202	199	203	186	171	-8%	-15%
Huelva	67	80	92	116	128	10%	61
Huesca	108	111	104	108	69	-36%	-36%
Jaén	119	92	114	81	92	11	-23%
León	100	170	189	167	133	-20%	33
Lleida	194	209	188	201	180	-10%	-7%
Rioja, La	66	71	60	77	68	-9	2
Lugo	100	141	114	107	85	-21%	-15
Madrid	1416	1314	1254	1304	1.185	-9%	-16%
Málaga	265	237	252	222	224	1%	-15%
Murcia	173	219	241	233	285	22%	65%
Navarra	92	112	136	124	119	-4%	27
Ourense	88	83	86	91	103	12	15
Asturias	254	230	232	219	204	-7%	-20%
Palencia	58	49	50	37	50	13	-8
Palmas, Las	131	145	130	115	95	-17%	-27%
Pontevedra	283	275	260	181	159	-12%	-44%
Salamanca	103	88	74	61	51	-10	-50%
S.C.Tenerife	231	202	261	298	306	3%	32%
Cantabria	56	57	67	68	62	-6	6
Segovia	38	46	38	41	40	-1	2
Sevilla	266	242	329	308	264	-14%	-1%
Soria	21	31	41	25	32	7	11
Tarragona	224	244	237	216	201	-7%	-10%
Teruel	53	45	61	64	59	-5	6
Toledo	117	128	139	107	109	2%	-7%
Valencia/València	559	402	433	449	305	-32%	-45%
Valladolid	105	104	92	116	86	-26%	-18%
Bizkaia	105	108	123	148	151	2%	44%
Zamora	38	44	43	52	50	-2	12
Zaragoza	203	229	209	226	202	-11%	0%
Ceuta	6	15	16	22	16	-6	10
Melilla	16	19	14	14	15	1	-1
Total	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-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 41. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación 2018/2014
Araba/Álava	250	262	196	364	325	-39	75
Albacete	255	210	242	253	231	-22	-24
Alicante/Alacant	145	156	158	161	189	28	44
Almería	136	161	155	196	158	-38	22
Ávila	424	398	367	241	325	84	-99
Badajoz	213	153	204	205	173	-32	-40
Balears, Illes	305	346	303	338	266	-72	-39
Barcelona	215	211	202	189	190	1	-25
Burgos	337	386	414	336	306	-30	-31
Cáceres	150	123	137	140	177	37	27
Cádiz	162	183	169	179	165	-14	3
Castellón/Castelló	159	169	247	207	226	19	67
Ciudad Real	152	119	151	125	92	-33	-60
Córdoba	189	148	191	146	155	9	-34
Coruña, A	199	207	270	278	245	-33	46
Cuenca	211	276	363	317	324	7	113
Girona	351	375	368	302	352	50	1
Granada	197	187	214	184	149	-35	-48
Guadalajara	94	189	157	164	113	-51	19
Gipuzkoa	286	281	287	262	241	-21	-45
Huelva	128	153	176	223	245	22	117
Huesca	484	500	471	492	315	-177	-169
Jaén	181	141	176	126	145	19	-36
León	206	354	398	355	285	-70	79
Lleida	449	485	438	469	419	-50	-30
Rioja, La	209	226	192	246	217	-29	8
Lugo	293	416	339	321	256	-65	-37
Madrid	222	206	195	201	181	-20	-41
Málaga	164	145	154	135	136	1	-28
Murcia	118	150	164	158	193	35	75
Navarra	145	176	213	194	185	-9	40
Ourense	273	260	273	292	333	41	60
Asturias	240	219	223	212	199	-13	-41
Palencia	347	296	304	227	309	82	-38
Palmas, Las	119	131	117	103	84	-19	-35
Pontevedra	298	290	275	192	169	-23	-129
Salamanca	299	257	219	182	153	-29	-146
S.C. Tenerife	228	198	255	288	291	3	63
Cantabria	95	97	115	117	107	-10	12
Segovia	239	291	243	264	259	-5	20
Sevilla	137	125	170	159	136	-23	-1
Soria	227	338	452	278	357	79	130
Tarragona	282	308	299	273	253	-20	-29
Teruel	380	327	448	475	441	-34	61
Toledo	168	185	202	156	159	3	-9
Valencia/València	221	159	172	178	120	-58	-101
Valladolid	199	197	175	222	165	-57	-34
Bizkaia	92	95	108	130	133	3	41
Zamora	204	239	237	291	284	-7	80
Zaragoza	210	237	217	235	210	-25	0
Ceuta	71	177	189	259	188	-71	117
Melilla	191	225	165	165	177	12	-14
Total	206	204	210	205	191	-14	-15

4 El componente temporal de los accidentes con víctimas

Los meses

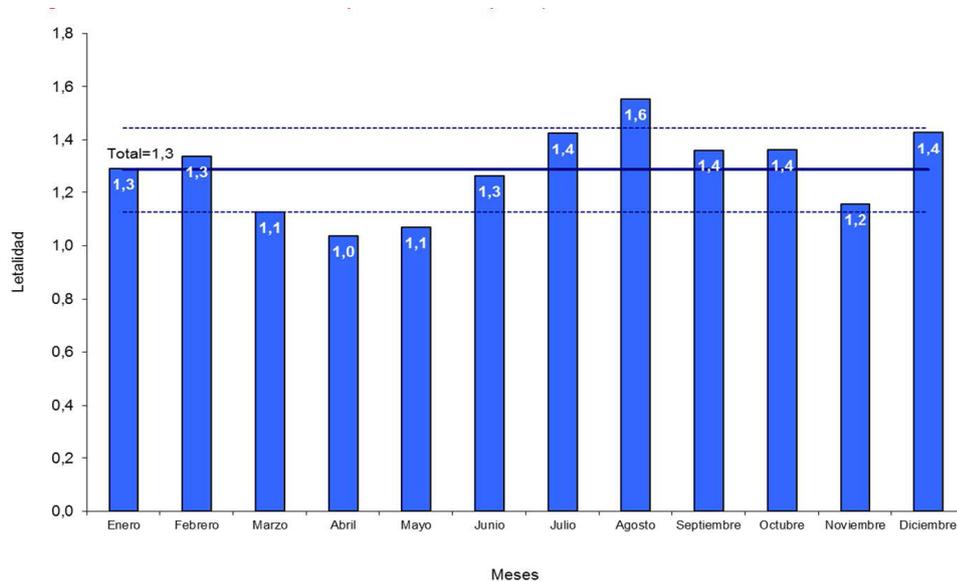
En el año 2018 fallecieron una media de 151 personas al mes en accidentes de tráfico, oscilando el número mensual entre los 119 fallecidos en abril y 190 en julio. En los meses de julio y agosto se produjeron 371 fallecidos, cifra que representa el 21% de los fallecidos en todo el año. Respecto del año anterior, solo se observan descensos en 7 meses: marzo, abril, mayo, junio, septiembre, octubre y noviembre, mientras que en los otros 5 meses restantes del año 2018 se han producido incrementos respecto del año anterior.

Tabla 42. Fallecidos por meses. España, 2009-2018

Meses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Enero	222	197	159	147	131	113	119	147	122	148	21%	-4%
Febrero	208	148	142	141	137	99	113	136	131	137	5%	-5%
Marzo	233	174	142	154	124	132	113	153	140	124	-11%	-7%
Abril	201	172	156	144	124	141	116	132	141	119	-16%	-6%
Mayo	237	211	185	157	105	123	157	132	130	127	-2%	-7%
Junio	244	202	148	174	138	153	129	145	169	161	-5%	-5%
Julio	259	251	222	161	163	153	174	191	182	190	4%	-3%
Agosto	274	258	216	190	171	156	164	188	152	181	19%	-5%
Septiembre	205	221	186	202	159	162	178	155	163	159	-2%	-3%
Octubre	223	242	169	147	154	143	130	141	193	174	-10%	-3%
Noviembre	193	206	173	135	130	158	150	146	157	129	-18%	-4%
Diciembre	215	196	162	151	144	155	146	144	150	157	5%	-3%
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%
Media mensual	226	207	172	159	140	141	141	151	152	151		

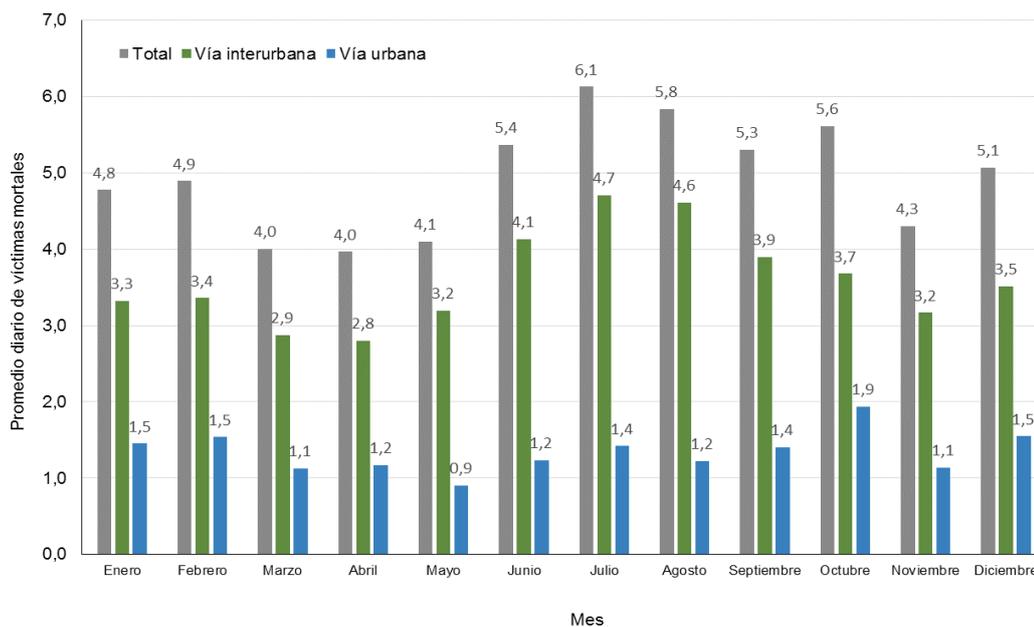
El índice de letalidad de los accidentes de tráfico con víctimas fue 1,3 en 2018. El mes con mayor índice de letalidad fue agosto con 1,6 y el mes con una letalidad menor fue abril con 1,0.

Figura 23. Índice de letalidad por meses. España, 2018



El promedio diario de víctimas mortales en 2018 ha sido de 5, superándose esa cifra en los meses de junio (5,4), julio (6,1), agosto (5,8), septiembre (5,3), octubre (5,6) y diciembre (5,1). En vías interurbanas se ha registrado una media de 3,6 fallecidos diarios, y en vías urbanas de 1,3.

Figura 24. Promedio diario de víctimas mortales. España, 2018



La evolución del promedio diario de fallecidos presenta un comportamiento muy diferente en 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, el promedio diario de fallecidos es mayor en el período de verano respecto al resto de meses, siendo los años 2014 y 2017 en los que los promedios más se acercaron. En las vías urbanas, el promedio es similar en ambos periodos durante los últimos diez años.

Tabla 43. Evolución del promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano. España, 2009-2018

Promedio diario de víctimas mortales	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verano	8,6	8,2	7,1	5,7	5,4	5,0	5,5	6,1	5,4	6,0
No verano	7,2	6,5	5,4	5,1	4,4	4,6	4,5	4,7	4,9	4,7

Tabla 44. Evolución del promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías interurbanas. España, 2009-2018

Promedio diario de víctimas mortales	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verano	6,9	6,5	5,6	4,6	4,0	3,8	4,2	4,7	3,9	4,7
No verano	5,6	5,0	4,1	3,8	3,2	3,3	3,3	3,3	3,6	3,4

Tabla 45. Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías urbanas. España, 2009-2018

Promedio diario de víctimas mortales	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verano	1,7	1,7	1,4	1,0	1,3	1,2	1,3	1,4	1,5	1,3
No verano	1,6	1,5	1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4	1,3

El número de fallecidos y heridos hospitalizados según el modo de transporte presenta patrones diferentes según 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 octubre y diciembre, con 49 y 40 fallecidos respectivamente, y las de heridos hospitalizados en enero y octubre, en los que superaron los 180 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 junio y septiembre; en el caso de los ciclomotores, en el período comprendido entre agosto y octubre se alcanzaron las cifras con un mayor número de fallecidos; y en relación a

las motocicletas, los meses con cifras mensuales mayores fueron los comprendidos entre junio y septiembre. El número de ocupantes heridos hospitalizados en los medios de desplazamiento citados fue mayor en los meses de junio y julio.

En cuanto a los fallecidos en turismos, los meses de junio a octubre y el mes de diciembre son los que registraron cifras más elevadas. Los meses de julio y agosto obtuvieron las mayores cifras de heridos hospitalizados en turismo del año.

Tabla 46. Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2018

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo transporte mercancías	Autobús	Peatón	Otro tipo	Total
Enero	2	4	27	54	20	1	39	1	148
Febrero	2	4	22	59	10	1	32	7	137
Marzo	4	4	25	51	12	0	26	2	124
Abril	7	6	24	44	10	1	24	3	119
Mayo	4	3	29	55	10	0	21	5	127
Junio	8	2	34	72	14	3	27	1	161
Julio	7	4	42	77	21	0	33	6	190
Agosto	5	8	40	67	18	1	38	4	181
Septiembre	9	10	34	59	11	5	27	4	159
Octubre	5	9	22	73	8	0	49	8	174
Noviembre	4	4	29	51	11	0	30	0	129
Diciembre	1	4	31	70	6	0	40	5	157
Total	58	62	359	732	151	12	386	46	1.806

66

Tabla 47. Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2018

Meses	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Vehículo transporte mercancías	Autobús	Peatón	Otro tipo	Total
Enero	33	46	197	225	38	8	185	7	739
Febrero	23	38	175	217	34	17	170	3	677
Marzo	48	34	176	200	19	3	166	14	660
Abril	50	37	213	213	43	8	135	7	706
Mayo	60	44	239	225	34	7	132	15	756
Junio	76	52	272	241	33	6	157	10	847
Julio	82	71	291	266	41	4	137	15	907
Agosto	50	40	238	252	39	7	100	20	746
Septiembre	63	37	263	199	25	7	154	12	760
Octubre	52	48	222	182	26	4	182	20	736
Noviembre	41	40	182	203	25	3	163	3	660
Diciembre	42	41	214	239	39	2	152	12	741
Total	620	528	2.682	2.662	396	76	1.833	138	8.935

Los días de la semana

El 66% de las víctimas mortales en 2018 sucedieron en accidentes que tuvieron lugar de lunes a viernes. A pesar de lo anterior, los miércoles y jueves han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año (225 y 234 respectivamente).

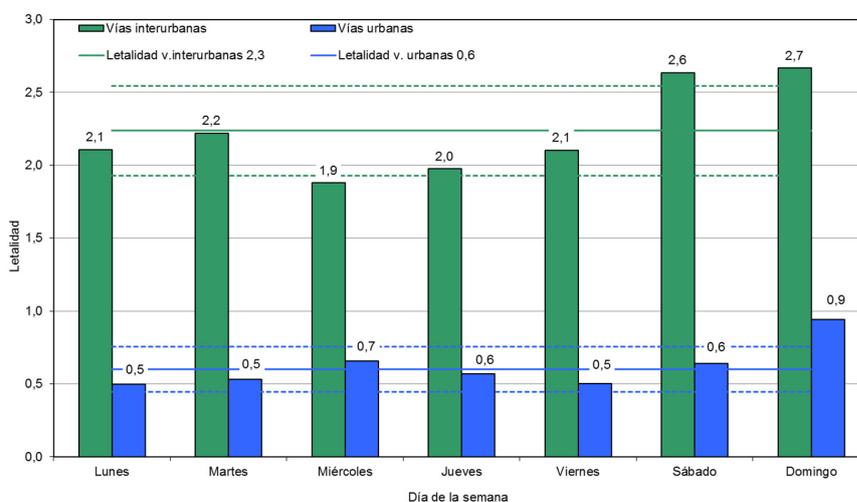
En comparación con el año 2017, el número de fallecidos ha disminuido en todos los días laborables de la semana, excepto el miércoles; en los fines de semana el número de fallecidos ha aumentado un 10% el sábado.

Tabla 48. Fallecidos por accidente según días de la semana. España, 2009-2018

Días de la semana	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Lunes	347	323	282	238	226	234	244	265	259	238	-8%	-4%
Martes	312	303	252	238	220	206	215	215	255	239	-6%	-3%
Miércoles	342	313	280	246	187	205	209	243	219	225	3%	-5%
Jueves	354	337	248	253	263	224	186	250	247	234	-5%	-4%
Viernes	384	374	287	273	259	245	255	261	267	261	-2%	-4%
Sábado	489	418	341	341	264	290	300	294	271	298	10%	-5%
Domingo	486	410	370	314	261	284	280	282	312	311	0%	-5%
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%

En lo que respecta al índice de letalidad de 2018 según el día de la semana en que ocurrió el accidente, en las vías interurbanas los miércoles presentan un índice de letalidad inferior al del total, y los sábados y domingos el índice es significativamente superior. En el caso de las vías urbanas, los domingos presentan una letalidad superior a la total.

Figura 25. Índice de letalidad por accidente, según días de la semana. España, 2018



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

En las siguientes dos tablas se representa la evolución de los fallecidos desde 2009 hasta 2019 según si el accidente sucedió en fin de semana o no, considerando fin de semana al periodo comprendido entre las 15:00 horas del viernes y las 23:59 horas del domingo. En vías interurbanas hubo 566 fallecidos por accidente de tráfico en fines de semana en 2018, lo que supone un aumento del 4% respecto a 2017. En las vías urbanas se registraron 172 fallecidos durante fin de semana, un 2% más que en 2017.

Tabla 49. Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2009-2018

68

Días de la semana	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
Fin de semana ¹	956	842	672	601	489	539	540	528	542	566	4%	-6%
No fin de semana	1.174	1.086	931	841	741	708	708	763	779	751	-4%	-5%
Total	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%	-5%

¹ El fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

Tabla 50. Fallecido según días de la semana, vías urbanas. España, 2009-2018

Días de la semana	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
Fin de semana ¹	201	188	172	172	149	166	152	184	168	172	2%	-2%
No fin de semana	384	362	285	289	301	275	289	335	341	317	-7%	-2%
Total	585	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%	-2%

¹ El fin de semana incluye desde las 15:00 del viernes a las 23:59 del domingo.

Las horas del día

En 2018, el 62% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto a 2017, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 disminuyó un 2%, y en la franja entre las 20:00 y las 07:59 no hubo variación.

Tabla 51. Fallecidos según tramos horarios. España, 2009-2018

Días de la semana	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Variación 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
De 8:00 a 19:59 horas	1.663	1.509	1.253	1.203	1.101	1.056	1.093	1.158	1.151	1.125	-2%	-4%
De 20:00 a 7:59 horas	1.051	969	807	700	579	632	596	652	679	681	0%	-5%
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%

69

Si bien es la franja comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas 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, entre otros factores, 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, 2018

Vías interurbanas y urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59 h	Total
Fallecidos	1.125	681	1.806
Porcentaje	62%	38%	100%
Heridos	99.814	38.795	138.609
Porcentaje	72%	28%	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	825	492	1.317
Porcentaje	63%	37%	100%
Heridos	41.666	15.909	57.575
Porcentaje	72%	28%	100%
Índice de letalidad	1,9	3,0	2,2
Vías urbanas	Intervalo 8:00-19:59h	Intervalo 20:00-7:59 h	Total
Fallecidos	300	189	489
Porcentaje	61%	39%	100%
Heridos	58.148	22.886	81.034
Porcentaje	72%	28%	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, entre las 7:00 y las 23:59 horas la letalidad es menor (1,2) que en las franjas horarias de las 24:00 a las 6:59 (2,5).

Tabla 53. Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2018

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	1.021		5.532		89.337		1,1	
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	504		2.438		30.145		1,5	
De 7:00 a 23:59	1.525		7.970		119.482		1,2	
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	112		345		3.998		2,5	
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	169		620		6.194		2,4	
De 24:00 a 6:59	281		965		10.192		2,5	

La luminosidad

En 2018, el 70% de los accidentes con víctimas, el 61% de los fallecidos y el 70% de los heridos hospitalizados y de los 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, 2018

Luminosidad	Vías interurbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Día	26.645	70%	806	61%	3.099	70%	37.040	70%
Crepúsculo	2.090	6%	88	7%	222	5%	2.990	6%
Noche con iluminación	2.561	7%	64	5%	237	5%	3.687	7%
Noche sin iluminación	6.596	17%	359	27%	893	20%	9.407	18%
Luminosidad	Vías urbanas							
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %
Día	46.248	72%	286	58%	2.933	65%	54.639	71%
Crepúsculo	3.780	6%	39	8%	329	7%	4.459	6%
Noche con iluminación	11.262	17%	126	26%	1.009	23%	13.562	18%
Noche sin iluminación	3.117	5%	38	8%	213	5%	3.890	5%

En vías interurbanas, el 69% 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 (62%).

Tabla 55. Lesividad de los peatones fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018

	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	22%	8%	19%	50%	47%	7%	23%	23%	60%	8%	18%	13%
Vía urbana	62%	9%	23%	6%	69%	8%	20%	3%	72%	7%	18%	4%
Total	46%	9%	22%	23%	66%	8%	21%	5%	72%	7%	18%	4%

5

El tipo de accidente con víctimas

73

El tipo de accidente mortal más frecuente en 2018 fue la salida de vía, en el que se produjeron el 32% de los fallecimientos, seguido del atropello a peatón con un 21% y la colisión frontal con un 16%.

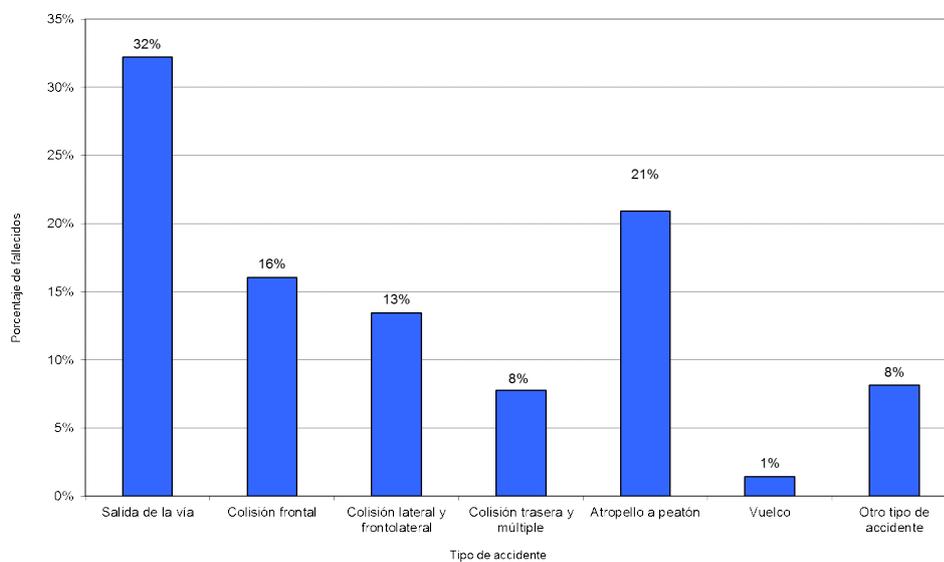
Tabla 56. Fallecidos por tipología del accidente. España, 2009-2018

Tipo de Accidente	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Salida de la vía	903	752	646	663	508	548	522	601	601	582	-3%	-5%
Colisión frontal	370	350	336	250	222	225	209	277	327	290	-11%	-3%
Colisión lateral y frontolateral	471	428	329	282	246	204	190	253	259	243	-6%	-7%
Colisión trasera y múltiple	223	227	191	165	153	145	169	145	144	140	-3%	-5%
Atropello a peatón*	459	449	367	355	349	310	306	386	338	378	12%	-2%
Vuelco	70	66	47	47	30	17	16	22	20	26	6	-44
Otro tipo de accidente	218	206	144	141	172	239	277	126	141	147	4%	-4%
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%

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

⁽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.

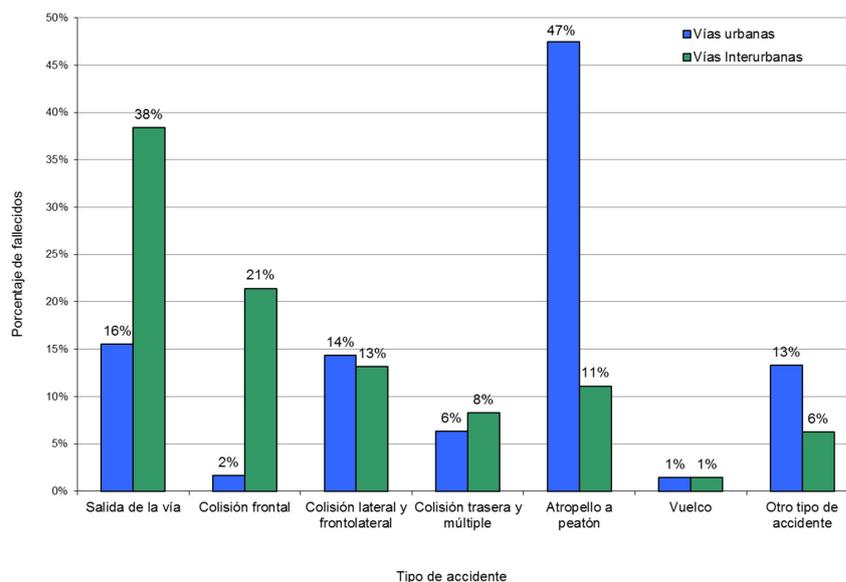
Figura 26. Tipología del accidente. España, 2018



Dada la diferente tipología de accidentes en vía urbana e interurbana, a continuación se analizan por separado ambas zonas.

Figura 27. Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

74



En vías interurbanas, el 38% de las víctimas mortales y el 36% de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía. Respecto a 2017, las víctimas mortales en accidentes catalogados como salidas de la vía se han reducido un 3%, y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 7%. En 2018, los fallecidos en atropellos han aumentado en 47, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 19%. Los fallecidos en colisiones frontales han disminuido un 8%, y los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente un 1%.

Tabla 57. Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2009-2018

Tipo de Accidente	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Salida de la vía	834	690	578	594	441	476	464	524	519	506	-3%	-5%
Colisión frontal	342	335	322	232	214	208	195	254	306	282	-8%	-2%
Colisión lateral y frontolateral	371	341	254	223	184	153	140	183	179	173	-3%	-8%
Colisión trasera y múltiple	179	197	163	136	132	122	136	114	126	109	-13%	-5%
Atropello a peatón*	191	179	150	132	135	118	97	133	99	146	47	-3%
Vuelco	55	48	38	30	26	11	12	17	16	19	3	-36
Otro tipo de accidente	158	138	98	95	98	159	204	66	76	82	6	-7%
Total	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%	-5%

* 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, 2009-2018

Tipo de Accidente	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Salida de la vía	3.356	2.928	2.666	2.378	1.895	1.856	1.639	1.887	1.710	1.592	-7%	-8%
Colisión frontal	1.247	1.062	947	781	655	571	545	834	788	778	-1%	-5%
Colisión lateral y frontolateral	1.756	1.552	1.371	1.158	1.008	698	716	898	922	798	-13%	-8%
Colisión trasera y múltiple	993	911	806	633	647	502	518	590	531	511	-4%	-7%
Atropello a peatón*	352	348	284	277	223	229	191	230	216	176	-19%	-7%
Vuelco	356	300	294	285	245	84	77	146	142	105	-26%	-13%
Otro tipo de accidente	688	541	457	532	509	894	1.058	465	457	491	7%	-4%
Total	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%	-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

En vías urbanas, el 47% de los fallecidos y el 36% de los heridos hospitalizados ocurrieron a causa de un atropello a peatón, siendo el accidente más frecuente. En el caso de los fallecidos, el segundo accidente más frecuente es la salida de la vía (16%), mientras que en el caso de los heridos hospitalizados el segundo accidente más frecuente es la colisión lateral y frontolateral (27%). Respecto a 2017, los fallecidos en atropellos en vía urbana han disminuido un 3% y los heridos hospitalizados en estos accidentes un 4%.

Tabla 59. Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2009-2018

Tipo de Accidente	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Salida de la vía	69	62	68	69	67	72	58	77	82	76	-6	7
Colisión frontal	28	15	14	18	8	17	14	23	21	8	-13	-20
Colisión lateral y frontolateral	100	87	75	59	62	51	50	70	80	70	-10	-30
Colisión trasera y múltiple	44	30	28	29	21	23	33	31	18	31	13	-13
Atropello a peatón*	268	270	217	223	214	192	209	253	239	232	-3%	-2%
Vuelco	15	18	9	17	4	6	4	5	4	7	3	-8
Otro tipo de accidente	60	68	46	46	74	80	73	60	65	65	0	5
Total	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%	-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.

⁽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

76

Tabla 60. Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2009-2018

Tipo de Accidente	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Salida de la vía	343	291	285	257	275	266	325	300	305	300	-2%	-1%
Colisión frontal	139	124	101	144	132	134	150	131	128	135	5%	0%
Colisión lateral y frontolateral	1.742	1.270	1.330	1.233	1.308	1.259	1.187	1.343	1.351	1.225	-9%	-4%
Colisión trasera y múltiple	602	450	493	482	534	515	489	438	500	455	-9%	-3%
Atropello a peatón*	1.586	1.591	1.603	1.563	1.670	1.557	1.633	1.727	1.690	1.621	-4%	0%
Vuelco	201	161	195	176	189	113	87	114	109	102	-6%	-7%
Otro tipo de accidente	562	466	515	545	796	896	880	652	697	646	-7%	2%
Total	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%	-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.

⁽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

6

Las víctimas

El sexo y la edad

En 2018 fallecieron a causa de los accidentes de tráfico 1.399 hombres y 407 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 –80% hombres y 20% mujeres– y en vías urbanas – 71% hombres y 29% mujeres–. La tasa de fallecidos por millón de población según sexo ha sido de 61 para los hombres y 17 para las mujeres.

La media de edad de los fallecidos en accidente del tráfico fue 50 años, de los heridos hospitalizados fue 45 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 54 en mujeres, en heridos hospitalizados la media de edad fue 43 en hombres y 47 en mujeres y en heridos no hospitalizados la edad media fue de 39 en ambos sexos.

El índice de letalidad de los hombres (1,7) es más del doble que el de las mujeres (0,7); siendo esta diferencia superior en vías interurbanas (3 en el caso de los hombres, y 1,1 las mujeres).

Respecto de los heridos hospitalizados, el 70% eran hombres, siendo el porcentaje mayor en vías interurbanas –74%– que en vías urbanas–67%–. En cuanto a los heridos no hospitalizados, el 58% eran hombres, no habiendo prácticamente diferencias entre las vías urbanas e interurbanas.

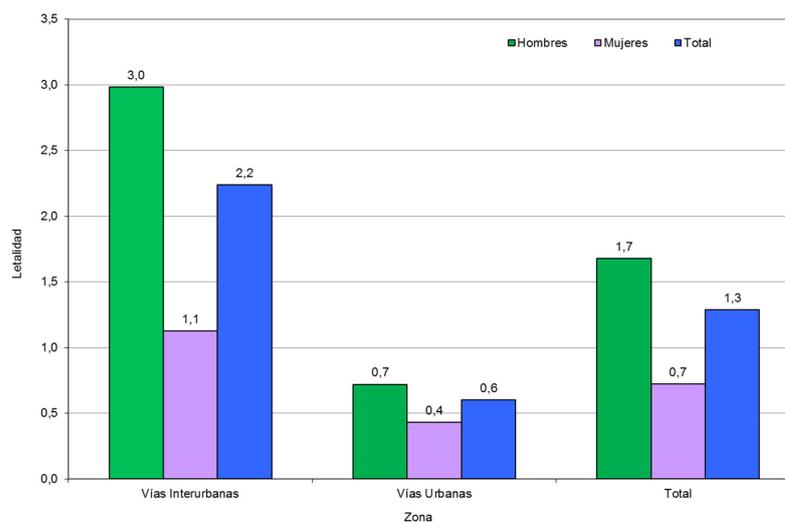
Tabla 61. Fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados por sexos. España, 2018

Sexo	Total							Total fallecidos por millón de población
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad	
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
Hombres	1.399	77%	6.257	70%	75.778	58%	1,7	61
Mujeres	407	23%	2.653	30%	53.424	41%	0,7	17
Sin especificar	0	0%	25	0%	472	0%	0,0	
Total	1.806	100%	8.935	100%	129.674	100%	1,3	39

Sexo	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	1.052	80%	3.272	74%	30.943	58%	3,0
Mujeres	265	20%	1.175	26%	22.117	42%	1,1
Sin especificar	0	0%	4	0%	64	0%	0,0
Total	1.317	100%	4.451	100%	53.124	100%	2,2

Sexo	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Hombres	347	71%	2.985	67%	44.835	59%	0,7
Mujeres	142	29%	1.478	33%	31.307	41%	0,4
Sin especificar	0	0%	21	0%	408	1%	0,0
Total	489	100%	4.484	100%	76.550	100%	0,6

Figura 28. Letalidad por sexos. España, 2018



En 2018, los grupos de edad de 35 a 44 y de 45 a 54 años han sido los que han presentado una mayor frecuencia de fallecidos entre los hombres, con un 18% en cada grupo. Estos mismos grupos de edad son también en los que ha concentrado un porcentaje mayor de hombres hospitalizados, el 20% y 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, 104 y 101 respectivamente, muy por encima de la tasa media de los hombres, que ha sido 61.

En cuanto a las mujeres fallecidas por accidente de tráfico en 2018, el grupo de edad de 65 a 74 años ha sido el que ha presentado una frecuencia mayor; con un 18% de los casos. El grupo de edad de 45 a 54 años es el que ha concentrado un porcentaje mayor de mujeres hospitalizadas, el 15%. En cuanto a la tasa de mujeres fallecidas por millón de población son los grupos de edad de 85 y más, de 75 a 84 y de 65 a 74 años los que presentan una tasa más alta, 41, 34 y 30 respectivamente, siendo la tasa media de las mujeres 17.

Tabla 62. Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2018

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	15	1%	196	3%	3.313	4%	0,4	4
15-24	154	11%	840	13%	12.914	17%	1,1	66
25-34	217	16%	1.087	17%	16.341	22%	1,2	81
35-44	254	18%	1.250	20%	15.952	21%	1,5	67
45-54	249	18%	1.175	19%	12.238	16%	1,8	67
55-64	177	13%	800	13%	7.468	10%	2,1	61
65-74	145	10%	488	8%	3.632	5%	3,4	68
75-84	131	9%	310	5%	1.970	3%	5,4	104
85 y más	50	4%	74	1%	527	1%	7,7	101
Sin especificar	7	1%	37	1%	1.423	2%	0,5	
Total	1.399	100%	6.257	100%	75.930	100%	1,7	61
Media edad	48		43		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%	133	5%	2.956	6%	0,3	3
15-24	53	13%	326	12%	8.682	16%	0,6	24
25-34	44	11%	377	14%	11.247	21%	0,4	16
35-44	47	12%	381	14%	10.774	20%	0,4	13
45-54	39	10%	406	15%	8.301	16%	0,4	11
55-64	43	11%	328	12%	5.071	9%	0,8	14
65-74	72	18%	324	12%	2.919	5%	2,2	30
75-84	58	14%	241	9%	1.575	3%	3,1	34
85 y más	40	10%	88	3%	496	1%	6,4	41
Sin especificar	1	0%	49	2%	1.403	3%	0,1	
Total	407	100%	2.653	100%	53.424	100%	0,7	17
Media edad	54		47		39			

Atendiendo al medio de transporte en el que se desplazan, se aprecian diferencias destacables entre hombres y mujeres según la gravedad de las lesiones de las víctimas: para ambos sexos la mayor frecuencia de fallecidos se produce cuando viajaban en turismos, un 37% en el caso de los hombres y un 51% en el caso de las mujeres, es decir, 14 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 18% mientras que el de mujeres fue del 35%.

Tabla 63. Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2018

Medio de desplazamiento. HOMBRES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	53	4%	542	9%	5.348	7%	0,9
Ciclomotor	55	4%	418	7%	4.766	6%	1,0
Motocicleta	334	24%	2.366	38%	20.927	28%	1,4
Turismo	523	37%	1.622	26%	32.504	43%	1,5
Vehículo de mercancías	139	10%	319	5%	5.412	7%	2,4
Autobús	7	1%	23	0%	673	1%	1,0
Otro vehículo	43	3%	111	2%	789	1%	4,6
Peatones	245	18%	856	14%	5.359	7%	3,8
Total	1.399	100%	6.257	100%	75.778	100%	1,7

80

Medio de desplazamiento. MUJERES	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
Bicicleta	5	1%	77	3%	1.247	2%	0,4
Ciclomotor	7	2%	108	4%	2.051	4%	0,3
Motocicleta	25	6%	313	12%	5.558	10%	0,4
Turismo	209	51%	1.033	39%	34.427	64%	0,6
Vehículo de mercancías	12	3%	77	3%	1.579	3%	0,7
Autobús	5	1%	51	2%	1.537	3%	0,3
Otro vehículo	3	1%	27	1%	286	1%	0,9
Peatones	141	35%	967	36%	6.739	13%	1,8
Total	407	100%	2.653	100%	53.424	100%	0,7

En 2018 la cifra de hombres fallecidos por accidentes de tráfico fue similar a la de 2017, mientras que la de las mujeres disminuyó en un 4%. En los últimos 10 años la razón entre hombres fallecidos y mujeres fallecidas se sitúa en 3,4, es decir, por cada mujer que fallece en un accidente de tráfico mueren 3,4 hombres.

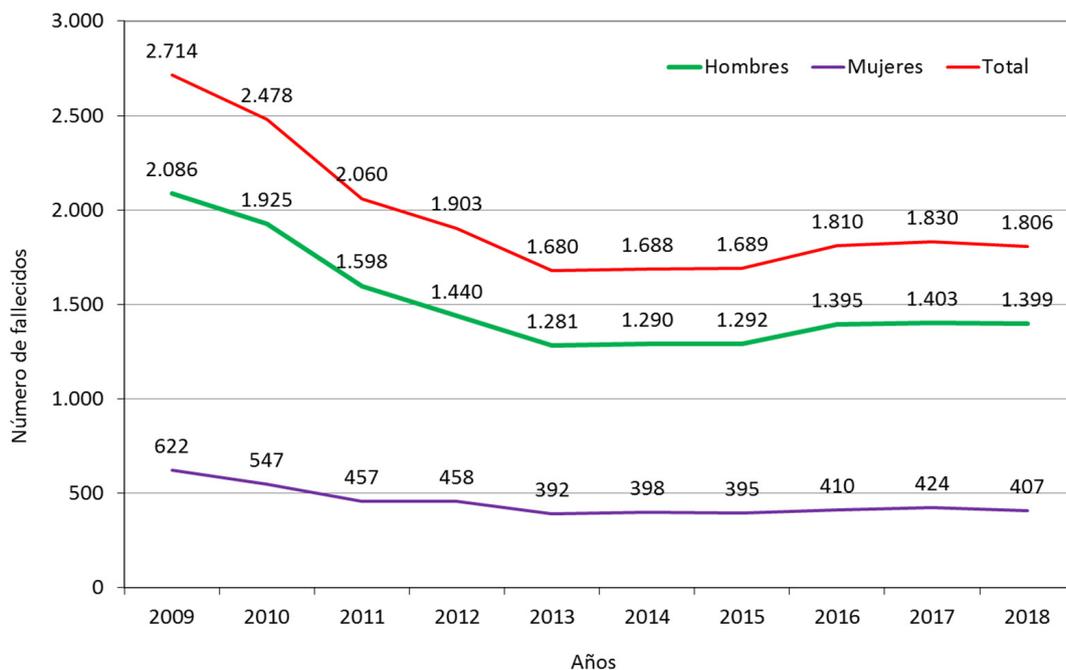
Tabla 64. Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2009-2018

Sexo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Hombres	2.086	1.925	1.598	1.440	1.281	1.290	1.292	1.395	1.403	1.399	0%	-4,3%
Mujeres	622	547	457	458	392	398	395	410	424	407	-4%	-4,6%
Sin especificar	6	6	5	5	7	0	2	5	3	0	-3	
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-5,8%
Razón hombres/mujeres	3,4	3,5	3,5	3,1	3,3	3,2	3,3	3,4	3,3	3,4		

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.

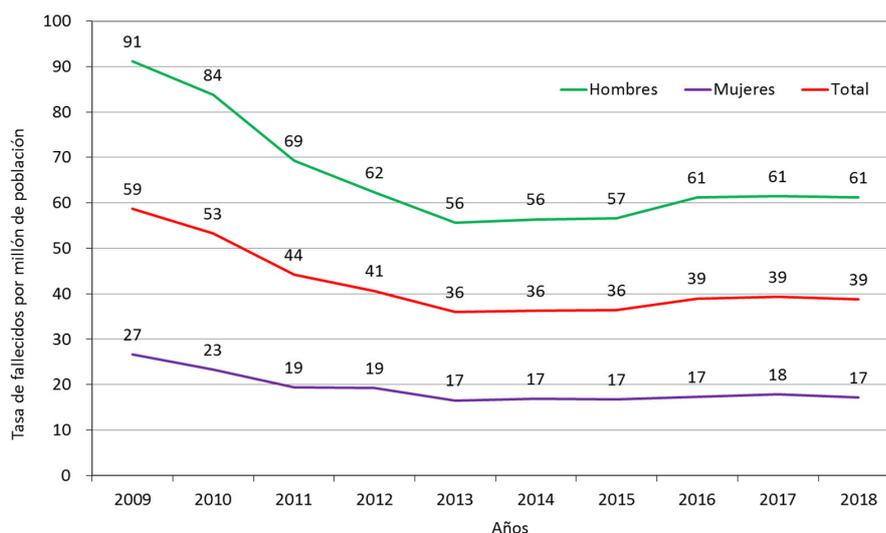
Desde el año 2009 hay una clara disminución de los fallecidos hasta el año 2013, y a partir del año 2014 ese descenso se quiebra, y el número de fallecidos vuelve a incrementarse. Los hombres y las mujeres presentan una tendencia similar a la del total de fallecidos.

Figura 29. Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2009-2018



En 2018 la tasa de fallecidos por millón de población para los hombres ha sido 61, y para las mujeres 17. Esta tasa se ha mantenido igual para los hombres desde 2016 y para las mujeres desde 2013. En el último año la razón entre las tasas es 3,6, similar a la de las cifras absolutas (3,4).

Figura 30. Evolución de la tasa de fallecidos por sexo, tasas por millón de población. España, 2009-2018



En 2018 las cifras de heridos hospitalizados por accidentes de tráfico disminuyeron un 7% en los hombres y un 5% en las mujeres.

82

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 3,4.

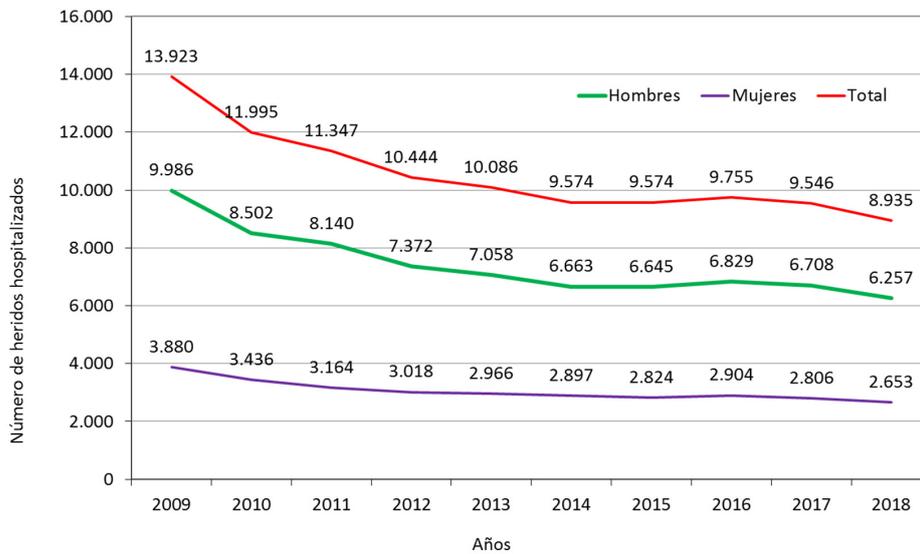
Tabla 65. Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2009-2018

Sexo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Hombres	9.986	8.502	8.140	7.372	7.058	6.663	6.645	6.829	6.708	6.257	-7%	-5%
Mujeres	3.880	3.436	3.164	3.018	2.966	2.897	2.824	2.904	2.806	2.653	-5%	-4%
Sin especificar	57	57	43	54	62	14	26	22	32	25	-7	
Total	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.574	9.755	9.546	8.935	-6%	-5%
Razón hombres/mujeres	2,6	2,5	2,6	2,4	2,4	2,3	2,4	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

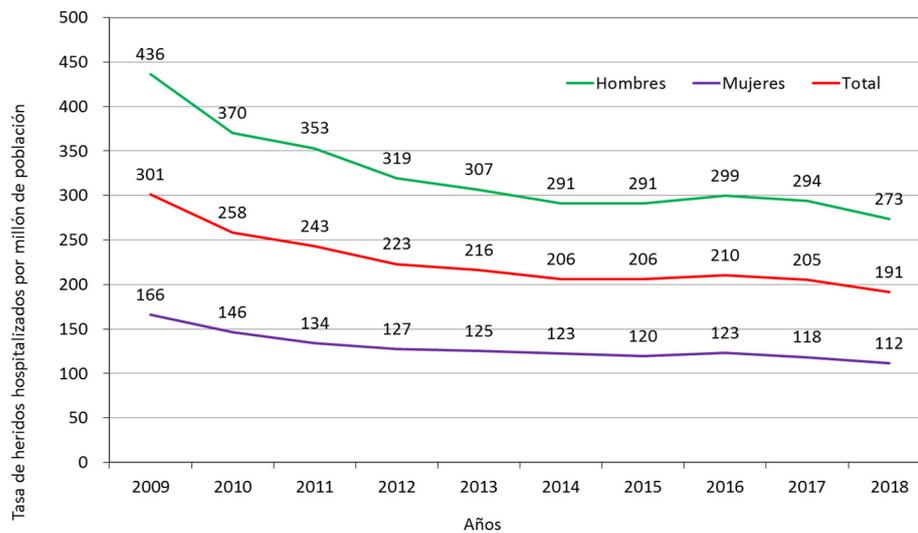
La tendencia en las cifras de heridos hospitalizados sigue siendo decreciente, aunque entre 2014 y 2017 hubo un periodo de estancamiento. En el año 2018, el número de heridos hospitalizados ha sido el menor de los últimos 10 años, tanto en el caso de los hombres como en el de las mujeres.

Figura 31. Evolución de los heridos hospitalizados por sexo. España, 2009-2018



La tendencia de las tasas de heridos hospitalizados por millón de habitantes es similar a la evolución de los heridos hospitalizados en términos absolutos, sucediendo lo mismo en el caso de los hombres y las mujeres.

Figura 32. Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, por sexos. España, 2009-2018



En 2018, 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 35 y los 44 años, con 301 fallecidos. En ese grupo de edad es también en el que ha habido más heridos hospitalizados: 1.634.

Considerando la distribución porcentual de los fallecidos y los heridos hospitalizados según los grupos de edad, se observa que el 55% de los fallecidos y el 48% de los heridos hospitalizados tenía 45 años o más.

En vías interurbanas, el grupo de 45 a 54 años ha sido el más afectado, con 242 fallecidos. Si tenemos en cuenta los heridos hospitalizados, el grupo de edad de 35 a 44 años es el más perjudicado, con 909 personas hospitalizadas. El 54% de los fallecidos y el 48% de los heridos hospitalizados en vías interurbanas tenía 45 años o más.

En vías urbanas, el grupo de edad comprendido entre los 35 y 44 años es el que presenta una mayor frecuencia en los resultados mortales, con 79 fallecidos. Si consideramos los heridos hospitalizados, el grupo de edad con mayor incidencia es el de 45 a 54 años, con 746 casos. El 51% de los fallecidos y el 33% de los heridos hospitalizados en vías urbanas tenían 55 años o más.

La media de edad de los fallecidos en accidentes de tráfico ocurridos en vías urbanas (54) es superior a la de los fallecidos en vías interurbanas (48). En el caso de los heridos hospitalizados, la media de edad es similar en ambas zonas, siendo 45 años en vía urbana y 44 en vía interurbana, y en el caso de los no hospitalizados, la media de edad fue 39 años en urbana y 40 en interurbana.

Atendiendo a la tasa de fallecidos por millón de población, el grupo de edad con la tasa más elevada es el de 75 a 84 años, con 64 fallecidos por millón de población, seguido por el de 85 años y más, con una tasa de 61. El grupo de 25 a 34 años ocupa el tercer lugar, con 49 fallecidos por millón de población. Los niños hasta 14 años han tenido una tasa de 4 fallecidos por millón de población en 2018.

Tabla 66. Fallecidos por grupos de edad. España, 2018

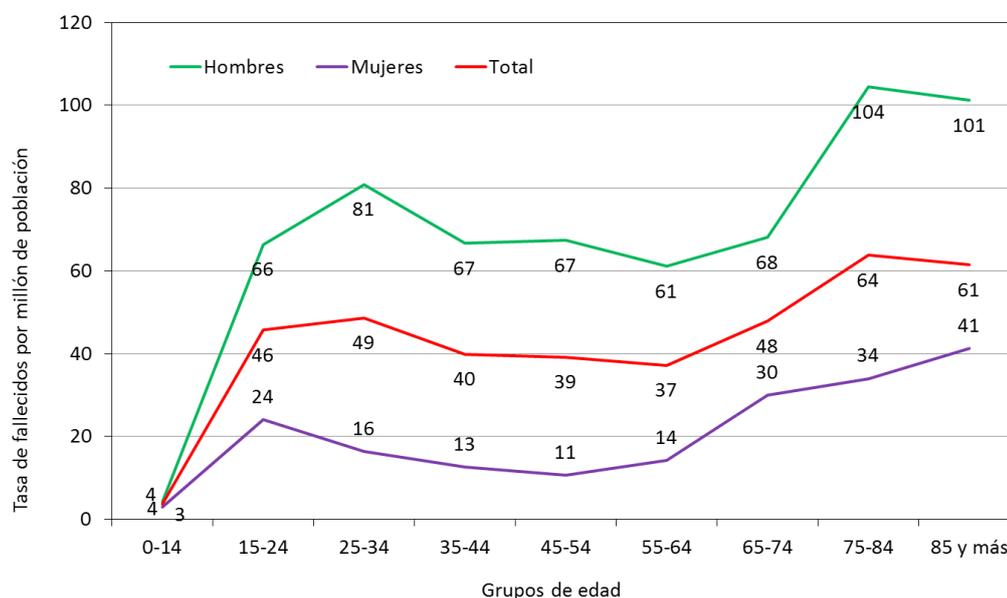
Grupos de edad	Total							
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %		
0-14	25	1%	331	4%	6.350	5%	0,4	4
15-24	207	11%	1.169	13%	21.669	17%	0,9	46
25-34	261	14%	1.467	16%	27.630	21%	0,9	49
35-44	301	17%	1.634	18%	26.769	21%	1,0	40
45-54	288	16%	1.585	18%	20.571	16%	1,3	39
55-64	220	12%	1.130	13%	12.565	10%	1,6	37
65-74	217	12%	814	9%	6.580	5%	2,9	48
75-84	189	10%	554	6%	3.561	3%	4,4	64
85 y más	90	5%	162	2%	1.031	1%	7,0	61
Sin especificar	8	0%	89	1%	2.948	2%	0,3	
Total	1.806	100%	8.935	100%	129.674	100%	1,3	39
Media Edad	50		45		39			

Grupos de edad	Vías Interurbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	14	1%	120	3%	2.661	5%	0,5
15-24	162	12%	585	13%	8.542	16%	1,7
25-34	205	16%	727	16%	10.652	20%	1,8
35-44	222	17%	909	20%	11.375	21%	1,8
45-54	242	18%	839	19%	8.689	16%	2,5
55-64	163	12%	606	14%	5.488	10%	2,6
65-74	152	12%	387	9%	2.977	6%	4,3
75-84	117	9%	216	5%	1.510	3%	6,3
85 y más	37	3%	30	1%	347	1%	8,9
Sin especificar	3	0%	32	1%	883	2%	0,3
Total	1.317	100%	4.451	100%	53.124	100%	2,2
Media edad	48		44		40		

Grupos de edad	Vías Urbanas						
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice letalidad
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %	
0-14	11	2%	211	5%	3.689	5%	0,3
15-24	45	9%	584	13%	13.127	17%	0,3
25-34	56	11%	740	17%	16.978	22%	0,3
35-44	79	16%	725	16%	15.394	20%	0,5
45-54	46	9%	746	17%	11.882	16%	0,4
55-64	57	12%	524	12%	7.077	9%	0,7
65-74	65	13%	427	10%	3.603	5%	1,6
75-84	72	15%	338	8%	2.051	3%	2,9
85 y más	53	11%	132	3%	684	1%	6,1
Sin especificar	5	1%	57	1%	2.065	3%	0,2
Total	489	100%	4.484	100%	76.550	100%	0,6
Media edad	54		45		39		

La siguiente figura muestra las diferencias 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 45 a 54 años, en el que la tasa para los hombres es 6 veces la de las mujeres, y en el grupo de 25 a 34 años y el de 35 a 44 años, en los que la tasa de los hombres es 5 veces la de las mujeres. La tasa para los hombres entre los 15 y los 74 años 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 33. Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2018



En relación a los fallecidos por grupos de edad, respecto del año 2017 se observan descensos en los grupos de 0 a 14 años, de 25 a 34 años, de 45 a 54 años y de 55 a 64 años. El resto de grupos de edad presentan un aumento, destacando el de 65 a 74 años, con un incremento del 14% –26 fallecidos más–, el de 15 a 24 años y el de 35 a 44 años, con un aumento del 4% en cada grupo–7 y 12 fallecidos más, respectivamente–, el de 75 a 84 años, con un incremento del 2% –4 fallecidos más– y el de 85 años y más, con un fallecido más.

Tabla 67. Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2009-2018

Grupos de Edad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
0-14	60	79	42	52	46	37	25	28	35	25	-10	-35
15-24	434	363	263	206	163	154	170	198	200	207	4%	-8%
25-34	572	453	333	298	242	211	236	223	293	261	-11%	-8%
35-44	490	442	378	350	278	277	271	289	289	301	4%	-5%
45-54	368	346	313	274	250	298	262	311	291	288	-1%	-3%
55-64	256	248	229	200	202	216	210	230	246	220	-11%	-2%
65-74	230	240	200	196	200	188	202	198	191	217	14%	-1%
75-84	201	211	210	236	206	204	229	210	185	189	2%	-1%
85 y más	70	78	74	75	76	85	74	105	89	90	1	20
Sin especificar	33	18	18	16	17	18	10	18	11	8	-3	-25
Total	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%

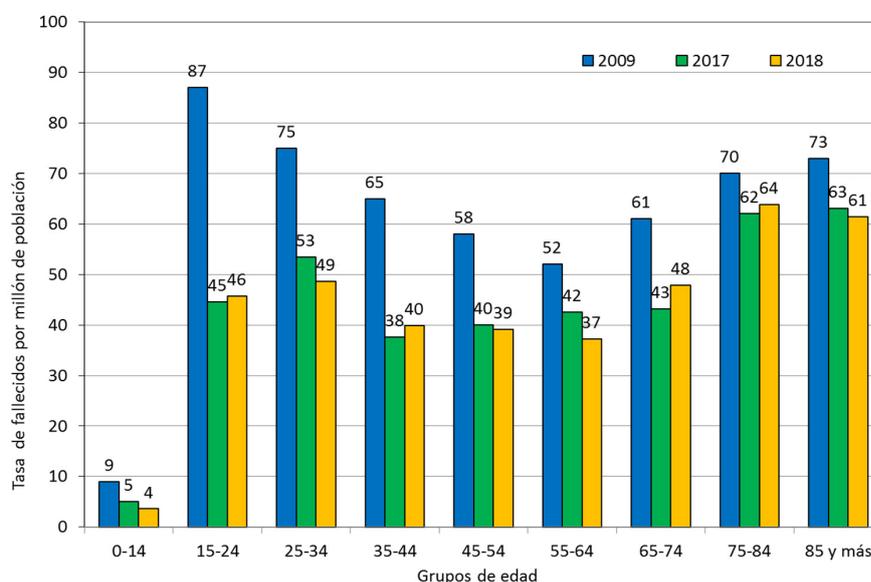
¹ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100

Las tasas de fallecidos por millón de población han aumentado en 2018 respecto a 2017 en los grupos de edad 15 a 24 años, de 35 a 44 años y de 65 a 84 años, disminuyendo para el resto de grupos de edad. Realizando la comparación con el año 2009, en 2018 las tasas de fallecidos por millón de población han disminuido para todos los grupos de edad.

Tabla 68. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009-2018

Grupos de Edad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0-14	9	11	6	7	6	5	4	4	5	4
15-24	87	75	55	44	35	34	38	44	45	46
25-34	75	61	46	43	37	34	40	39	53	49
35-44	65	58	49	45	35	35	35	37	38	40
45-54	58	54	48	41	36	42	37	43	40	39
55-64	52	50	45	39	38	40	38	41	42	37
65-74	61	63	52	50	50	45	47	46	43	48
75-84	70	72	71	79	67	67	77	70	62	64
85 y más	73	74	70	68	64	68	57	77	63	61
Total	59	54	45	41	36	36	36	39	39	39

Figura 34. Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009, 2017 y 2018



En relación con los heridos hospitalizados por grupos de edad, respecto al año 2017, el mayor descenso se ha producido en el grupo de 15 a 24 años -16% , seguido del grupo de 25 a 34 años -11% . Los heridos hospitalizados han aumentado en los grupos de 65 a 74 años $+6\%$ y de 75 a 84 años $+7\%$.

88

Tabla 69. Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2009-2018

Grupos de Edad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
0-14	489	410	457	373	410	351	355	385	346	331	-4%	-4%
15-24	2.771	2.168	1.850	1.575	1.398	1.356	1.308	1.415	1.398	1.169	-16%	-9%
25-34	3.217	2.452	2.303	1.955	1.832	1.607	1.654	1.622	1.657	1.467	-11%	-8%
35-44	2.552	2.229	2.132	2.036	1.948	1.770	1.754	1.798	1.702	1.634	-4%	-5%
45-54	1.743	1.780	1.671	1.671	1.547	1.667	1.578	1.692	1.705	1.585	-7%	-1%
55-64	1.116	1.058	1.101	1.043	1.088	1.070	1.125	1.161	1.138	1.130	-1%	0%
65-74	805	737	739	775	760	808	785	785	771	814	6%	0%
75-84	692	701	637	626	671	579	604	609	518	554	7%	-2%
85 y más	172	173	164	168	185	184	204	172	180	162	-10%	-1%
Sin especificar	366	287	293	222	247	182	128	116	131	89	-32%	-15%
Total	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-6%	-5%

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 (405) y de 15 a 24 años para las mujeres (148), los hombres presentan mayor tasa que las mujeres en todos los grupos etarios.

Figura 35. Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2018

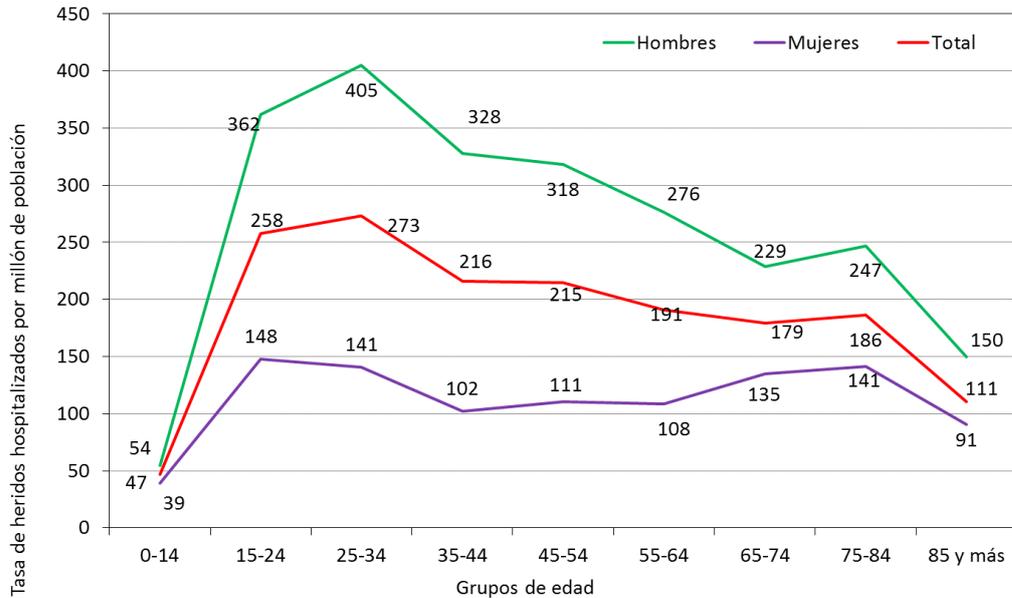
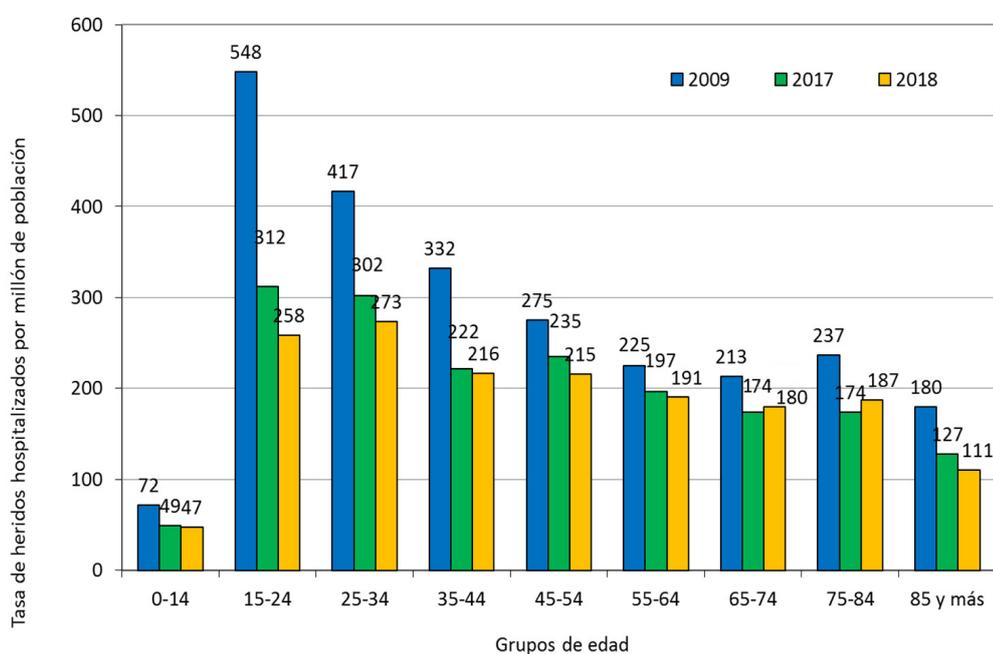


Tabla 70. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009-2018

Grupos de Edad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0-14	72	59	65	53	58	50	50	55	49	47
15-24	548	441	386	335	303	300	292	317	312	258
25-34	417	327	318	282	278	259	280	286	302	273
35-44	332	287	271	257	246	224	224	231	222	216
45-54	275	273	250	244	222	237	222	236	235	215
55-64	225	211	216	201	205	199	205	206	197	191
65-74	213	193	191	199	191	195	182	182	174	179
75-84	237	235	210	203	217	189	203	202	174	186
85 y más	180	170	152	147	156	148	156	127	127	111
Total	301	258	243	223	216	206	204	210	205	191

Figura 36. Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009, 2017 y 2018



Los niños

En 2018 fallecieron por accidente de tráfico 25 niños (edad hasta 14 años), 331 fueron heridos hospitalizados y 6.350 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 1% del total de fallecidos, el 4% de los heridos hospitalizados y el 5% de los heridos no hospitalizados. El índice de letalidad para el grupo de edad hasta 14 años fue 0,4, cuando para el resto de edades fue 1,3; la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 4, mientras que para el conjunto complementario de edades fue 45; y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 47, mientras que para el resto fue 218.

Tabla 71. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2018

	Hasta 14 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	25	1%	1.781
Heridos hospitalizados	331	4%	8.604
Heridos no hospitalizados	6.350	5%	123.324
Total víctimas	6.706	5%	133.709
Índice de letalidad	0,4		1,3
Fallecidos por millón de población	4		45
Heridos hospitalizados por millón de población	47		218

Los niños presentan una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico que las niñas: 15 de los 25 fallecidos de 0 a 14 años eran niños. El 59% de los heridos hospitalizados y el 52% de los heridos no hospitalizados en 2018 eran niños.

En 2018, la tasa de fallecidos por millón de población en los niños fue 4 y de las niñas fue 3; la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los niños fue 54 y en las niñas 39.

Tabla 72. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2018

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	15	4	196	59%	54	3.313	52%
Mujeres	10	3	133	40%	39	2.956	47%
Sin especificar	0		2	1%		81	1%
Total	25	4	331	100%	47	6.350	100%

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

A continuación se analizan los subgrupos de edades quinquenales dentro del grupo de 0 a 14 años, observándose que la mayor tasa de fallecidos se presentó en el grupo de 0 a 4 años, con 5 fallecidos por millón de población, mientras que los grupos de 5 a 9 años y de 10 a 14 años tuvieron una tasa de 4 y 2 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 57 heridos hospitalizados por millón de población, seguido del de 5 a 9 años (52), y del de 0 a 4 años (31).

Tabla 73. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2018

Grupos de edad	Fallecidos*	Tasa de fallecidos por millón de población	Heridos hospitalizados		Tasa de heridos hospitalizados por millón de población	Heridos no hospitalizados	
	Número		Número	%		Número	%
De 0 a 4 años	10	5	66	20%	31	1.592	25%
De 5 a 9 años	9	4	125	38%	52	2.201	35%
De 10 a 14 años	6	2	140	42%	57	2.557	40%
De 0 a 14 años	25	4	331	100%	47	6.350	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, 14 de los 25 niños fallecidos, pero es en las vías urbanas donde se registran los mayores porcentajes de heridos con edades entre de 0 a 14 años: el 64% de los heridos hospitalizados y el 58% de los heridos no hospitalizados.

Tabla 74. Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas ¹		Fallecidos [*]	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.088	38%	14	120	36%	2.661	42%
Vías urbanas	3.477	62%	11	211	64%	3.689	58%
Total	5.565	100%	25	331	100%	6.350	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, 13 de los 25 fallecidos. De los niños heridos hospitalizados, la mayor frecuencia se produjo cuando eran peatones, el 55%, y en segundo lugar como pasajeros, el 37%.

Tabla 75. Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2018

Tipo de usuario	Fallecidos [*]	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	1	29	9%	318	5%
Pasajero	13	121	37%	4.502	71%
Peatón	11	181	55%	1.530	24%
Total	25	331	100%	6.350	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: 13 niños fallecidos, 99 heridos hospitalizados (el 83% de los niños heridos hospitalizados en vías interurbanas) y 2.564 heridos no hospitalizados (el 96% 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, 2018

Tipo de usuario	Fallecidos [*]	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	0	8	7%	46	2%
Pasajero	13	99	83%	2.564	96%
Peatón	1	13	11%	51	2%
Total	14	120	100%	2.661	100%

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

En vías urbanas, las lesiones más graves se han producido mayoritariamente cuando los niños eran peatones: 10 fallecidos y 168 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, 1.938 (el 53% 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, 2018

Tipo de usuario	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Conductor	1	21	10%	272	7%
Pasajero	0	22	10%	1.938	53%
Peatón	10	168	80%	1.479	40%
Total	11	211	100%	3.689	100%

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

Tomando el grupo de edad de los menores de 12 años que viajaban en turismo o furgoneta, 8 de los 85 heridos hospitalizados no utilizaban sistema de retención infantil ni cinturón, tampoco lo hacían 25 de los 3.308 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, 2018

Ocupantes de turismos o furgonetas de 0 a 11 años	Número
Fallecidos sin accesorio de seguridad	0
Total de Fallecidos	10
Heridos hospitalizados sin accesorio de seguridad	8
Total de Heridos hospitalizados	85
Heridos no hospitalizados sin accesorio de seguridad	25
Total de Heridos no hospitalizados	3.308

En vías interurbanas, ha habido 8 niños fallecidos menos en 2018. El número de heridos hospitalizados de 0 a 14 años ha disminuido un 10%, mientras que en el conjunto de edades complementarias la disminución ha sido de un 6%.

En los accidentes ocurridos en vías urbanas, ha habido 2 fallecidos menos de 0 a 14 años en 2018. Los niños heridos hospitalizados por accidentes ocurridos en vías urbanas en 2018 no han disminuido respecto a 2017, mientras que en el resto de edades hubo un descenso del 6%.

Tabla 79. Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017
Conductores	1	1	3	1	4	0	0	0	2	0	-2
Pasajeros	36	51	19	36	25	22	17	20	19	13	-6
Peatones	3	3	5	2	2	3	2	1	1	1	0
Total de 0 a 14 años	40	55	27	39	31	25	19	21	22	14	-8
Resto de edades	2.090	1.873	1.576	1.403	1.199	1.222	1.229	1.270	1.299	1.303	0%
Total	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%

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, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017
Conductores	0	3	2	0	2	1	0	1	3	1	-2
Pasajeros	1	1	0	4	0	1	0	0	2	0	-2
Peatones	19	20	13	9	13	10	6	6	8	10	2
Total de 0 a 14 años	20	24	15	13	15	12	6	7	13	11	-2
Resto de edades	564	526	442	448	435	429	435	512	496	478	-4%
Total	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-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.

94

Tabla 81. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Conductores	22	23	24	15	21	8	13	8	11	8	-3	
Pasajeros	180	141	134	117	105	94	94	122	106	99	-7%	-6%
Peatones	26	22	24	19	18	18	23	18	17	13	-4	
Total de 0 a 14 años	228	186	182	151	144	120	130	148	134	120	-10%	-7%
Resto de edades	8.520	7.456	6.643	5.893	5.038	4.714	4.614	4.902	4.632	4.331	-6%	-7%
Total	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%	-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 82. Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Conductores	43	27	39	31	26	28	26	33	18	21	3	
Pasajeros	30	28	31	14	29	25	17	23	25	22	-3	
Peatones	188	169	205	177	211	178	182	181	169	168	-1%	-1%
Total de 0 a 14 años	261	224	275	222	266	231	225	237	212	211	0%	-2%
Resto de edades	4.914	4.129	4.247	4.178	4.638	4.509	4.526	4.468	4.568	4.273	-6%	-2%
Total	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%	-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.

Los jóvenes

En 2018 fallecieron por accidente de tráfico 207 jóvenes de 15 a 24 años, 1.169 resultaron heridos hospitalizados y 21.669 heridos no hospitalizados, representando porcentualmente el 11% del total de fallecidos, el 13% de los heridos hospitalizados y el 17% de los heridos no hospitalizados. Este colectivo representa el 9,7% de la población española y el 6,3% del censo de conductores.

Su índice de letalidad en 2018 fue 0,9, mientras que para el resto de edades fue 1,4. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 46, y para el conjunto complementario de edades fue 38, es decir, la de los jóvenes ha sido superior en 8 fallecidos por millón de población. Por otro lado, la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en el grupo de los jóvenes fue 258, mientras que para el resto fue 184, es decir, se han registrado 74 heridos hospitalizados más por millón de población en los jóvenes que en el resto.

Tabla 83. Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2018

	De 15 a 24 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	207	11%	1.599
Heridos hospitalizados	1.169	13%	7.766
Heridos no hospitalizados	21.669	17%	108.005
Total víctimas	23.045	16%	117.370
Índice de letalidad	0,9		1,4
Fallecidos por millón de población	46		38
Heridos hospitalizados por millón de población	258		184

En 2018 los hombres jóvenes han presentado una mayor incidencia que las mujeres en la lesividad por accidente de tráfico: el 74% de los fallecidos jóvenes, el 72% de los heridos hospitalizados y el 60% de los heridos no hospitalizados. La tasa de fallecidos por millón de población en hombres jóvenes fue 66, mientras que en las mujeres de esa edad fue 24; respecto a la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, en los hombres jóvenes fue 362 y en las mujeres jóvenes fue 148.

Tabla 84. Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2018

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	154	74%	66	840	72%	362	12.914	60%
Mujeres	53	26%	24	326	28%	148	8.682	40%
Sin especificar	0	0%		3	0%		73	0%
Total	207	100%	46	1.169	100%	258	21.669	100%

En 2018 los jóvenes de 15 a 24 años estuvieron implicados como víctimas en 19.026 accidentes, la mayoría de los cuales sucedieron en vías urbanas, el 62%. Sin embargo, es en los accidentes ocurridos en las vías interurbanas en los que han fallecido más jóvenes, el 78% de los fallecidos de ese grupo de edad. En cuanto a los heridos hospitalizados, la proporción es la misma en ambos tipos de vía.

Tabla 85. Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (15 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas ¹		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	7.168	38%	162	78%	585	50%	8.542	39%
Vías urbanas	11.858	62%	45	22%	584	50%	13.127	61%
Total	19.026	100%	207	100%	1.169	100%	21.669	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 56% de los fallecidos de 15 a 24 años. En cuanto a los jóvenes que resultaron heridos hospitalizados, el porcentaje de conductores fue del 59%, el mismo que para los heridos no hospitalizados.

Tabla 86. Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (15 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2018

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	115	56%	689	59%	12.772	59%
Pasajero	67	32%	337	29%	7.264	34%
Peatón	25	12%	143	12%	1.633	8%
Total	207	100%	1.169	100%	21.669	100%

97

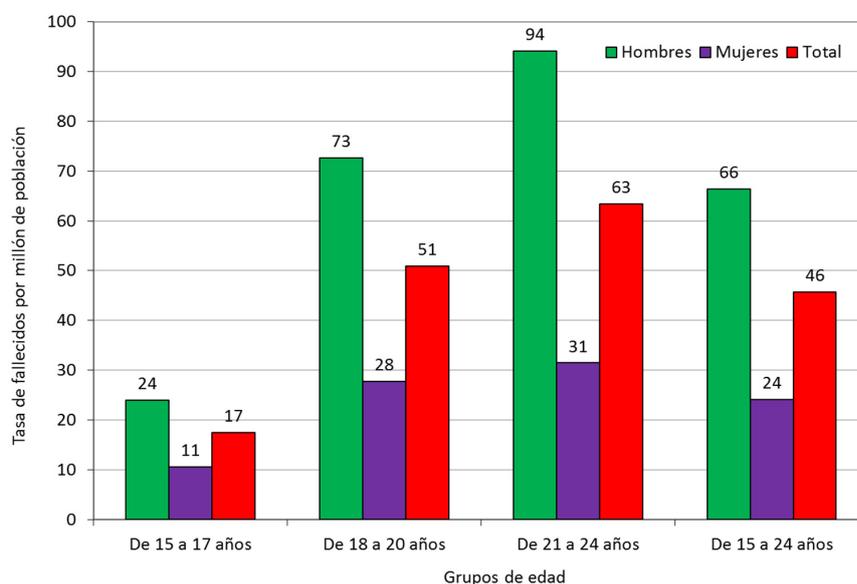
En 2018, dentro de los jóvenes se pueden observar diferencias en el subgrupo de menor edad (de 15 a 17 años), ya que tanto su tasa de fallecidos por población como su tasa de heridos hospitalizados por población es menor que en los otros grupos de jóvenes. Dentro del grupo de jóvenes, el subgrupo de 21 a 24 años ha presentado la tasa de mortalidad más alta –63– y el subgrupo de 18 a 20 años es el que ha tenido la mayor tasa de heridos hospitalizados por millón de población –310–.

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, 2018

	De 15 a 17 años	De 18 a 20 años	De 21 a 24 años	De 15 a 24 años	Resto de edades
Fallecidos	24	68	115	207	1.599
Heridos hospitalizados	218	414	537	1.169	7.766
Heridos no hospitalizados	3.401	7.125	11.143	21.669	108.005
Total víctimas	3.643	7.607	11.795	23.045	117.370
Índice de letalidad	0,7	0,9	1,0	0,9	1,4
Fallecidos por millón de población	17	51	63	46	38
Heridos hospitalizados por millón de población	159	310	296	258	184

El desglose de las tasas de fallecidos por millón de población en los subgrupos de edad de jóvenes muestra diferencias considerables por sexo. La tasa para los hombres es 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 37. Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2018



Entre los 15 y los 17 años, los casos más frecuente de fallecidos sucedieron cuando viajaban en ciclomotor—8—, seguidos de los turismos—7—. El 30% de los jóvenes de 15 a 17 años resultaron heridos hospitalizados como usuarios de ciclomotor; el 21% como usuarios de turismos y el 19% como peatones. En cuanto a los heridos no hospitalizados, el 33% fueron como usuarios de turismos y el 26% de ciclomotores.

98

Tabla 88. Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	4	42	514	19%	15%
Bicicletas	1	19	369	9%	11%
Ciclomotores	8	66	871	30%	26%
Motocicletas	2	37	395	17%	12%
Turismos	7	46	1.112	21%	33%
Otros vehículos	2	8	140	4%	4%
Total	24	218	3.401	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 en los que eran usuarios de turismos: 41 de los 68

fallecidos de ese grupo de edad, el 48% de los heridos hospitalizados de ese grupo de edad y el 58% de los no hospitalizados. El 20% de los heridos hospitalizados circulaba en motocicletas y el 13% de los heridos no hospitalizados lo hacía en ciclomotores.

Tabla 89. Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	10	48	533	12%	7%
Bicicletas	0	13	393	3%	6%
Ciclomotores	3	53	940	13%	13%
Motocicletas	12	81	873	20%	12%
Turismos	41	199	4.100	48%	58%
Otros vehículos	2	20	286	5%	4%
Total	68	414	7.125	100%	100%

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

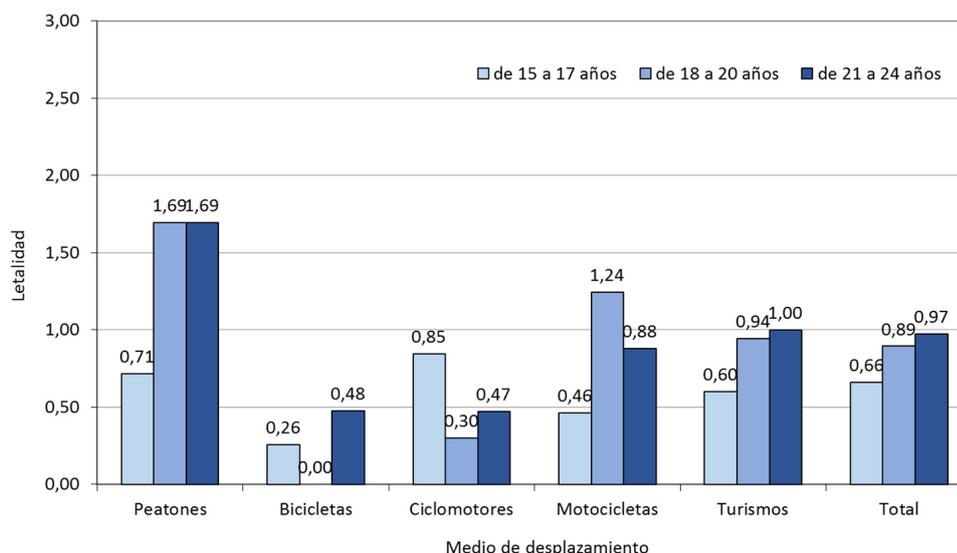
Entre los 21 y los 24 años, el mayor número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocurre en accidentes donde estos jóvenes son usuarios de turismos: el 57% de los fallecidos, el 44% de los heridos hospitalizados y el 57% de los heridos no hospitalizados de ese grupo de edad. El 19% de los jóvenes fallecidos de 21 a 24 años iban en motocicleta, medio en el se produjeron el 30% de los heridos hospitalizados y el 21% de los no hospitalizados de este grupo de edad.

Tabla 90. Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos*	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	11	53	586	10%	10%	5%
Bicicletas	2	14	404	2%	3%	4%
Ciclomotores	5	45	1.008	4%	8%	9%
Motocicletas	22	161	2.324	19%	30%	21%
Turismos	66	235	6.306	57%	44%	57%
Otros vehículos	9	29	515	8%	5%	5%
Total	115	537	11.143	100%	100%	100%

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

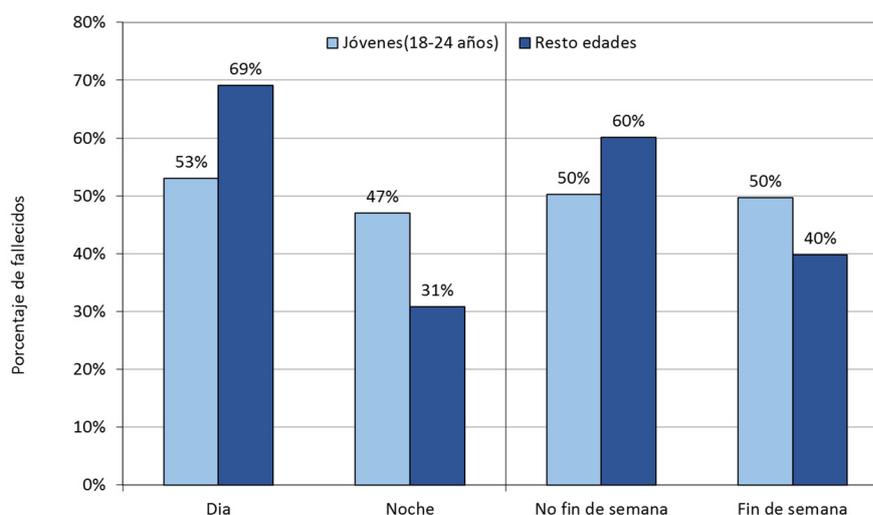
Figura 38. Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2018



El fin de semana y la noche suponen un riesgo para los jóvenes al comparar con el resto de la población. Durante la noche se registraron el 47% de los fallecimientos entre los jóvenes de 18 a 24 años, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 31%. Durante el fin de semana, el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 50% y para el resto de la población del 40%.

100

Figura 39. Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana⁽¹⁾/no fin de semana. España, 2018



⁽¹⁾ Fin de semana: desde las 15:00 horas del viernes a las 23:59 del domingo

En el año 2018 los fallecidos de 15 a 24 años en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 3% respecto al año 2017, mientras que los fallecidos pertenecientes al conjunto complementario de edades ha disminuido un 1%. Los heridos hospitalizados en accidentes ocurridos en vías interurbanas con edades comprendidas entre los 15 y 24 años disminuyeron un 18% y en el resto de edades la disminución fue del 5%.

En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en el grupo de jóvenes, ha habido 3 fallecidos más que en 2017 y en el resto de edades hubo una disminución del 5%. En cuanto a los heridos hospitalizados del grupo de 15 a 24 años, se ha producido una disminución del 15%, mientras que los heridos hospitalizados del resto de edades han disminuido un 5%.

Tabla 91. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 15 a 17 años	48	32	13	22	12	17	19	13	19	17	-2	
De 18 a 20 años	121	113	74	41	39	33	36	54	67	50	-17	-9%
De 21 a 24 años	163	149	115	96	73	67	69	69	72	95	23	-6%
Total de 15 a 24 años	332	294	202	159	124	117	124	136	158	162	3%	-8%
Resto de edades	1.798	1.634	1.401	1.283	1.106	1.130	1.124	1.155	1.163	1.155	-1%	-5%
Total	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	0%	-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 92. Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 15 a 17 años	26	18	16	10	7	7	8	10	10	7	-3	
De 18 a 20 años	37	26	26	13	9	13	11	22	9	18	9	
De 21 a 24 años	39	25	19	24	23	17	27	30	23	20	-3	
Total de 15 a 24 años	102	69	61	47	39	37	46	62	42	45	3	-9%
Resto de edades	482	481	396	414	411	404	395	457	467	444	-5%	-1%
Total	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%	-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, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 15 a 17 años	321	213	182	136	140	90	113	105	128	87	-32%	-14%
De 18 a 20 años	578	481	399	275	240	245	203	246	218	219	0%	-10%
De 21 a 24 años	844	668	571	463	320	313	320	369	365	279	-24%	-12%
Total de 15 a 24 años	1.743	1.362	1.152	874	700	648	636	720	711	585	-18%	-11%
Resto de edades	7.005	6.280	5.673	5.170	4.482	4.186	4.108	4.330	4.055	3.866	-5%	-6%
Total	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	-7%	-7%

Tabla 94. Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 15 a 17 años	278	203	174	168	174	174	159	184	196	131	-33%	-8%
De 18 a 20 años	373	268	267	217	220	224	218	203	192	195	2%	-7%
De 21 a 24 años	377	335	257	316	304	310	295	308	299	258	-14%	-4%
Total de 15 a 24 años	1.028	806	698	701	698	708	672	695	687	584	-15%	-6%
Resto de edades	4.147	3.547	3.824	3.699	4.206	4.032	4.079	4.010	4.093	3.900	-5%	-1%
Total	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%	-2%

Las personas mayores

En 2018 las personas de más de 64 años se vieron implicadas en 11.647 accidentes, en los que fallecieron 496 personas de ese grupo de edad, 1.530 resultaron heridos hospitalizados y 11.172 no hospitalizados. Las personas mayores han supuesto el 27% de los fallecidos, el 17% 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 2018 fue 3,8, 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 2,9, para el de 75 a 84 años fue 4,4 y para el de 85 y más

fue 7,0. La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 55 y para el conjunto complementario de edades fue 35, es decir, la tasa de los mayores ha sido superior en 20 fallecidos por millón de población respecto al resto de las edades. Su tasa de heridos hospitalizados por millón de población fue 171, mientras que para el resto fue 129, es decir, ha habido 25 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, 2018

	De 65 años y más	Resto de edades
Fallecidos	496	1.310
Heridos hospitalizados	1.530	7.405
Heridos no hospitalizados	11.172	118.502
Total víctimas	13.198	127.217
Índice de letalidad	3,8	1,0
Fallecidos por millón de población	55	35
Heridos hospitalizados por millón de población	171	129

Los hombres han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 66% de los fallecidos, el 57% 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 2018 fue 84, dos veces y media más que la de las mujeres, que fue 33. La tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres fue 225, 1,7 veces la de las mujeres, que fue 129.

Tabla 96. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2018

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	326	66%	84	872	57%	225	6.129	55%
Mujeres	170	34%	33	653	43%	129	4.990	45%
Sin especificar	0	0%		5	0%		53	0%
Total	496	100%	55	1.530	100%	171	11.172	100%

El 59% de los accidentes de este colectivo se ha producido en vías urbanas, sin embargo, los fallecidos en vías interurbanas han sido el 62%. Los heridos hospitalizados y los no hospitalizados han ocurrido en una mayor proporción en accidentes sucedidos en vías urbanas, el 59% y el 57%, respectivamente.

Tabla 97. Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas ¹		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.726	41%	306	62%	633	41%	4.834	43%
Vías urbanas	6.921	59%	190	38%	897	59%	6.338	57%
Total	11.647	100%	496	100%	1.530	100%	11.172	100%

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

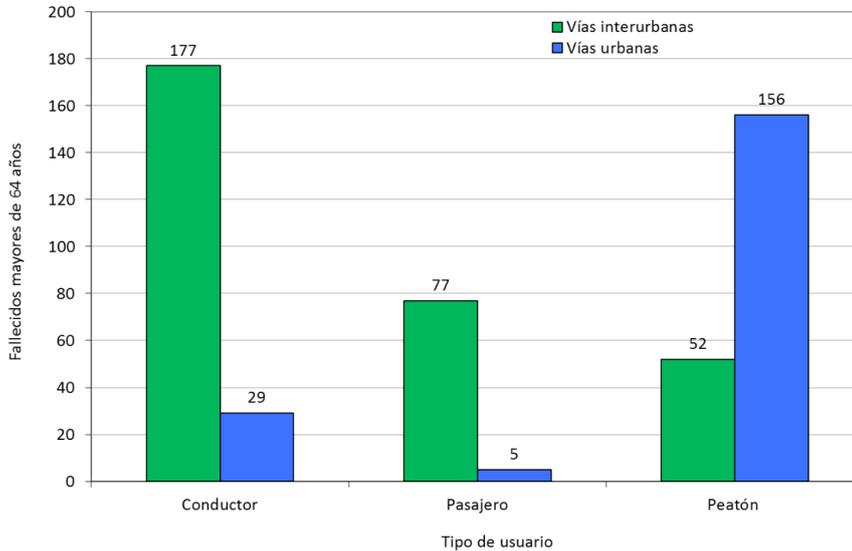
Como usuarios, el 42% de los mayores de 64 años fallecidos eran peatones, idéntico porcentaje al de los conductores fallecidos, y el 17% eran pasajeros. Resultaron heridos hospitalizados mayoritariamente como peatones (47%), en segundo lugar como conductores (37%) y finalmente como pasajeros (16%).

Tabla 98. Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2018

Tipo de usuario	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Conductor	206	42%	573	37%	5.014	45%
Pasajero	82	17%	238	16%	3.217	29%
Peatón	208	42%	719	47%	2.941	26%
Total	496	100%	1.530	100%	11.172	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 40. Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2018



Dentro del grupo de edad de los mayores de 64 años se observan importantes diferencias, 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, 61, y su índice de letalidad, 7,0, son de los más altos de la población. El grupo de edad de 75 a 84 años es el que en 2018 ha presentado la tasa de fallecidos por población más alta, 64, y su índice de letalidad ha sido 4,4. 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, 48 y 2,9 respectivamente.

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, 2018

	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades
Fallecidos	217	189	90	496	1.310
Heridos hospitalizados	814	554	162	1.530	7.405
Heridos no hospitalizados	6.580	3.561	1.031	11.172	118.502
Total víctimas	7.611	4.304	1.283	13.198	127.217
Índice de letalidad	2,9	4,4	7,0	3,8	1,0
Fallecidos por millón de población	48	64	61	55	35
Heridos hospitalizados por millón de población	180	187	111	171	196

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, 2018

Hombres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades
Fallecidos	145	131	50	326	1.073
Heridos hospitalizados	488	310	74	872	5.385
Heridos no hospitalizados	3.632	1.970	527	6.129	69.649
Total víctimas	4.265	2.411	651	7.327	76.107
Índice de letalidad	3,4	5,4	7,7	4,4	1,4
Fallecidos por millón de población	68	104	101	84	56
Heridos hospitalizados por millón de población	229	247	150	225	283
Mujeres	De 65 a 74 años	De 75 a 84 años	De 85 y más	De 65 y más	Resto de edades
Fallecidos	72	58	40	170	237
Heridos hospitalizados	324	241	88	653	2.000
Heridos no hospitalizados	2.919	1.575	496	4.990	48.434
Total víctimas	3.315	1.874	624	5.813	50.671
Índice de letalidad	2,2	3,1	6,4	2,9	0,5
Fallecidos por millón de población	30	34	41	33	13
Heridos hospitalizados por millón de población	135	141	91	129	107

Según tipo de usuario, el 54% de los 386 peatones fallecidos tenía más de 64 años, y los mayores de 74 años supusieron el 35% del total de peatones fallecidos. Considerando los heridos hospitalizados, se observa que el 39% de los 1.833 peatones heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y el 22% eran mayores de 74 años.

Como conductores, el 18% de los fallecidos y el 10% de los heridos hospitalizados eran mayores de 64 años y los mayores de 74 años supusieron el 8% de los fallecidos y el 3% de los heridos hospitalizados.

Como pasajeros, se observa que el 31% de los pasajeros fallecidos y el 17% de los pasajeros heridos hospitalizados eran mayores de 64 años, y que el 18% de los pasajeros fallecidos y el 8% 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, 2018

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	110	79	17	206	947	1.153
% sobre el total	10%	7%	1%	18%	82%	100%
Pasajeros	33	30	19	82	185	267
% sobre el total	12%	11%	7%	31%	69%	100%
Peatones	74	80	54	208	178	386
% sobre el total	19%	21%	14%	54%	46%	100%
Subtotal edades	217	189	90	496	1310	1.806
% sobre el total	12%	10%	5%	27%	73%	100%
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	377	181	15	573	5.090	5.663
% sobre el total	7%	3%	0%	10%	90%	100%
Pasajeros	125	84	29	238	1.201	1.439
% sobre el total	9%	6%	2%	17%	83%	100%
Peatones	312	289	118	719	1.114	1.833
% sobre el total	17%	16%	6%	39%	61%	100%
Subtotal edades	814	554	162	1530	7.405	8.935
% sobre el total	9%	6%	2%	17%	83%	100%

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 41. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2018

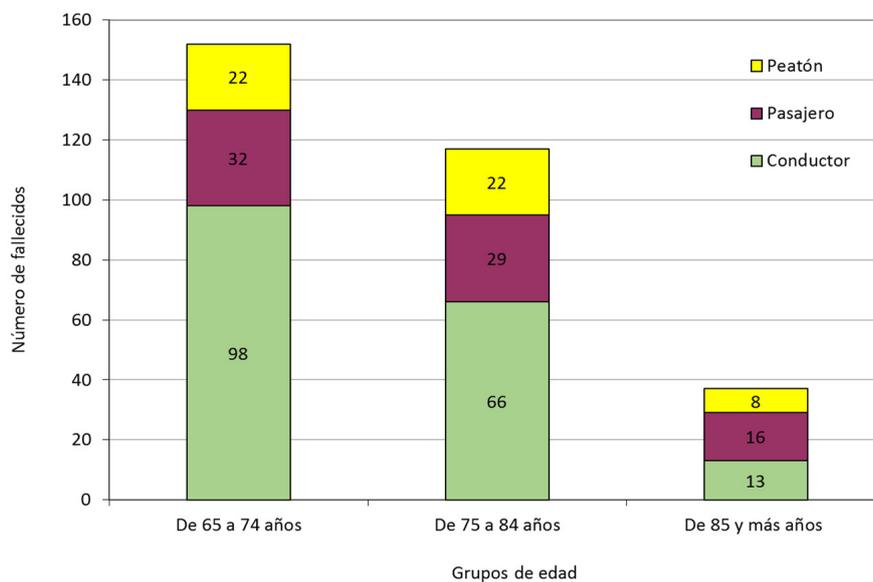


Figura 42. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2018

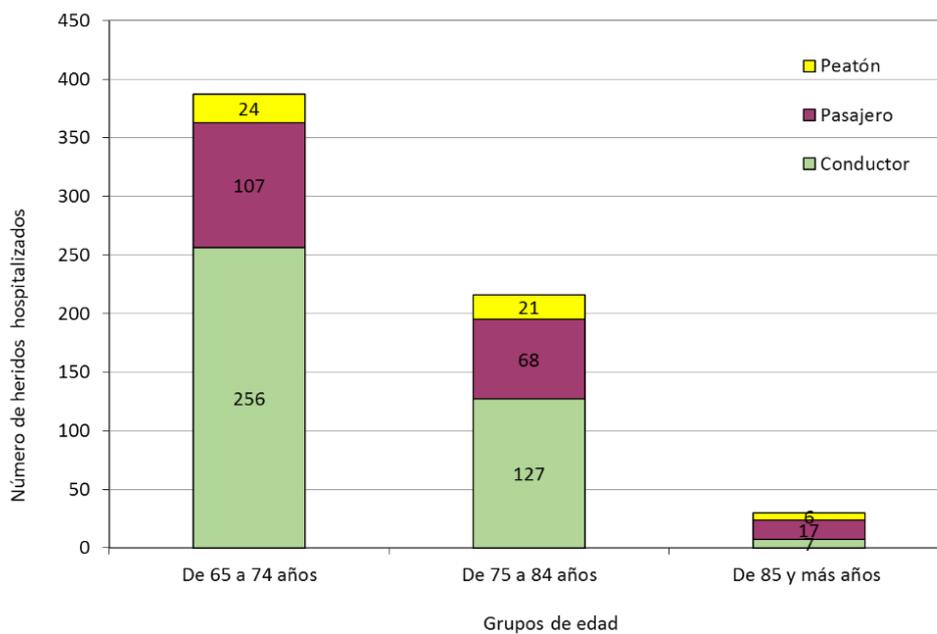


Figura 43. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2018

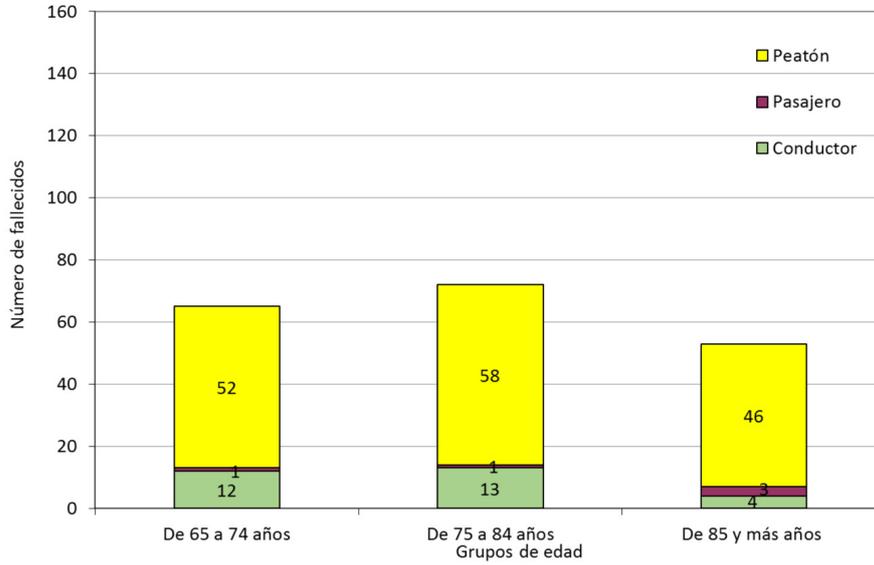
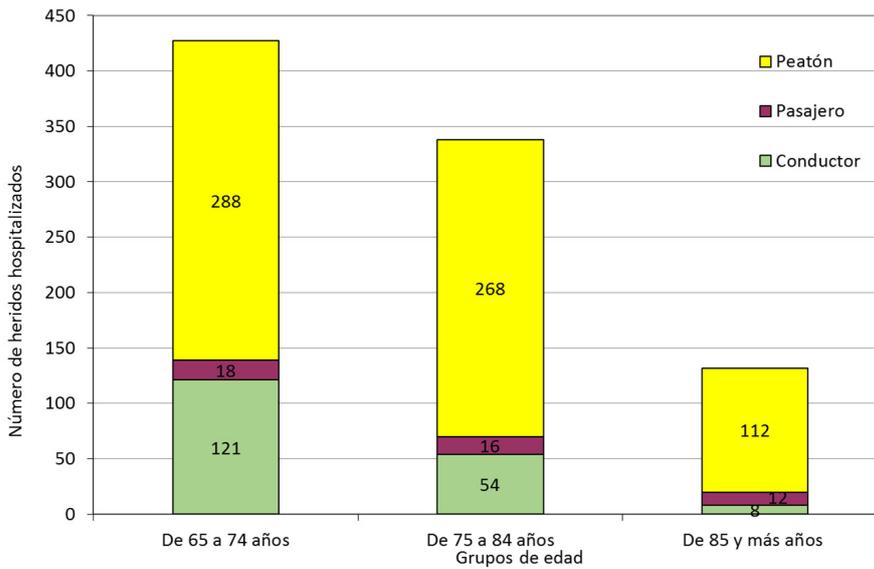


Figura 44. Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2018



Según el medio de desplazamiento 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, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	74	312	1.403	34%	38%	21%
Bicicletas	9	63	388	4%	8%	6%
Ciclomotores	7	37	178	3%	5%	3%
Motocicletas	8	89	509	4%	11%	8%
Turismos	97	270	3.402	45%	33%	52%
Otros vehículos	22	43	700	10%	5%	11%
Total	217	814	6.580	100%	100%	100%

110

Tabla 103. Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	80	289	1.103	42%	52%	31%
Bicicletas	8	24	117	4%	4%	3%
Ciclomotores	4	18	90	2%	3%	3%
Motocicletas	2	12	78	1%	2%	2%
Turismos	74	178	1.761	39%	32%	49%
Otros vehículos	21	33	412	11%	6%	12%
Total	189	554	3.561	100%	100%	100%

Tabla 104. Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos*	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	54	118	435		73%	42%
Bicicletas	4	3	14		2%	1%
Ciclomotores	1	3	24		2%	2%
Motocicletas	0	1	16		1%	2%
Turismos	29	30	406		19%	39%
Otros vehículos	2	7	136		4%	13%
Total	90	162	1.031		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, 2018

Medio de desplazamiento	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	% Fallecidos	% Heridos hospitalizados	% Heridos no hospitalizados
Peatones	208	719	2.941	42%	47%	26%
Bicicletas	21	90	519	4%	6%	5%
Ciclomotores	12	58	292	2%	4%	3%
Motocicletas	10	102	603	2%	7%	5%
Turismos	200	478	5.569	40%	31%	50%
Otros vehículos	45	83	1.248	9%	5%	11%
Total	496	1.530	11.172	100%	100%	100%

En el año 2018 los fallecidos de 65 años y más en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 31% respecto del año 2017, y al distinguir entre los subgrupos de edad, el número de fallecidos de 65 a 74 años aumentó en un 26%, el grupo entre 75 a 84 años aumentó en 40 fallecidos con respecto al año anterior, y el grupo mayor de 84 años tuvo 1 muerto más. Los heridos hospitalizados de 65 años y más aumentaron un 4% respecto del año 2017. También en este caso debemos distinguir entre los subgrupos de edad: mientras que los heridos hospitalizados de 65 a 74 años aumentaron un 2%, los de 75 a 84 años aumentaron un 14% y hubo 6 heridos hospitalizados menos de 85 años en adelante.

Respecto de los fallecidos ocurridos en accidentes en vías urbanas, los fallecidos de 65 años en adelante disminuyeron un 18% respecto a 2017. En el grupo de edad de 65 a 74 años hubo 5 fallecidos menos que en 2017, en el grupo entre 75 y 84 años hubo una disminución del 33%, y en los mayores de 84 años el número de fallecidos fue idéntico al de 2017. En cuanto a los heridos

hospitalizados, aumentaron un 4% respecto a 2017. Los del grupo de 65 a 74 años aumentaron un 9%, los del grupo de 75 a 84 años aumentaron un 3% y en el grupo de edad con más de 84 años disminuyeron un 8%.

Tabla 106. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 65 a 74 años	178	183	151	131	138	144	144	125	121	152	26%	-2%
De 75 a 84 años	121	133	131	156	129	116	130	121	77	117	40	0%
De 85 y más	36	34	31	36	34	46	34	46	36	37	1	1
Total	335	350	313	323	301	306	308	292	234	306	31%	-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.

Tabla 107. Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 65 a 74 años	52	57	49	65	62	44	58	73	70	65	-5	-5
De 75 a 84 años	81	76	78	80	77	88	99	89	108	72	-33%	-36
De 85 y más	33	46	44	39	42	39	40	59	53	53	0	0
Total	166	179	171	184	181	171	197	221	231	190	-18%	-41

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, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 65 a 74 años	496	443	410	423	386	398	389	382	380	387	2%	-3%
De 75 a 84 años	343	346	277	275	266	227	210	215	190	216	14%	-5%
De 85 y más	62	54	48	46	37	54	49	42	36	30	-6	-32
Total	901	843	735	744	689	679	648	639	606	633	4%	-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 109. Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
De 65 a 74 años	310	297	329	352	374	410	396	403	391	427	9%	4%
De 75 a 84 años	345	357	360	351	405	352	394	394	328	338	3%	0%
De 85 y más	113	114	116	122	148	130	155	130	144	132	-8%	2%
Total	768	768	805	825	927	892	945	927	863	897	4%	2%

Los conductores

En 2018 se vieron implicados en accidente 174.976 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 59% de los conductores tenían menos de 45 años y la mayoría conducía un turismo (62%)

En el año 2018 fallecieron 1.153 conductores por accidente de tráfico, estos conductores representan el 64% del total de fallecidos. El 90% de los conductores fallecidos son hombres, el 48% tenían menos de 45 años y el 45% conducían un turismo. Además, el 80% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

El 63% de los heridos hospitalizados del año 2018 eran conductores, concretamente 5.663. Los conductores heridos hospitalizados son mayoritariamente hombres, el 85%; tenían menos de 45 años, el 55%; eran conductores de motocicleta, el 44%, y conductores de turismo (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, 2018

Tipo de vía	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	66.151	38%	921	80%	3.192	56%	34.929	42%
Vías urbanas	108.825	62%	232	20%	2.471	44%	48.999	58%
Total	174.976	100%	1.153	100%	5.663	100%	83.928	100%

Tabla 111. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2018

Sexo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	127.350	73%	1.040	90%	4.839	85%	58.211	69%
Mujeres	46.144	26%	113	10%	816	14%	25.589	30%
Desconocido	1.482	1%	0	0%	8	0%	128	0%
Total	174.976	100%	1.153	100%	5.663	100%	83.928	100%

Tabla 112. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2018

Edad	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
De 0 a 14 años	388	0%	1	0%	29	1%	318	0%
De 15 a 24 años	22.023	13%	115	10%	689	12%	12.772	15%
De 25 a 34 años	38.229	22%	201	17%	1.095	19%	20.690	25%
De 35 a 44 años	42.641	24%	231	20%	1.305	23%	20.524	24%
De 45 a 54 años	35.091	20%	230	20%	1.191	21%	15.333	18%
De 55 a 64 años	20.070	11%	162	14%	756	13%	8.365	10%
De 65 a 74 años	8.834	5%	110	10%	377	7%	3.374	4%
Más de 74 años	4.336	2%	96	8%	196	3%	1.640	2%
Sin especificar	3.364	2%	7	1%	25	0%	912	1%
Total	174.976	100%	1.153	100%	5.663	100%	83.928	100%

Tabla I 13. Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2018

Tipo de vehículo	Conductores implicados		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Bicicleta	8.008	5%	58	5%	619	11%	6.572	8%
Ciclomotor	7.131	4%	59	5%	482	9%	6.094	7%
Motocicleta	28.850	16%	338	29%	2.487	44%	24.073	29%
Turismo	108.840	62%	523	45%	1.668	29%	41.519	49%
Veh. Mercancías	17.083	10%	129	11%	291	5%	4.682	6%
Autobús	2.258	1%	3	0%	6	0%	121	0%
Otros vehículos	2.806	2%	43	4%	110	2%	867	1%
Total	174.976	100%	1.153	100%	5.663	100%	83.928	100%

El 97% de los conductores que se vieron implicados en un accidente en 2018 eran residentes en España. Ese porcentaje se reparte de la siguiente manera: el 90% eran españoles, el 3% de países de la Unión Europea y un 4% 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 (1%).

Tabla I 14. Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2018

Residencia	Nacionalidad		Vías interurbanas*	Vías urbanas*	Total*
Residente en España	Unión Europea	España	41.051	51.198	92.249
		Resto países	1.609	1.001	2.610
	No Unión Europea	1.896	2.228	4.124	
		Total residentes en España	44.556	54.427	98.983
No residente en España		Total no residentes en España	1.312	614	1.926
Sin especificar			526		482
		Total conductores	46.394	55.810	102.204
Residencia	Nacionalidad		Vías interurbanas*	Vías urbanas*	Total*
Residente en España	Unión Europea	España	88%	92%	90%
		Resto países	3%	2%	3%
	No Unión Europea	4%	4%	4%	
		Total residentes en España	96%	98%	97%
No residente en España		Total no residentes en España	3%	1%	2%
Sin especificar			1%		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 2018 fue 6. Por grupos de edad se observa que las tasas decrecen cuando aumenta la edad y que los menores de 49 años tienen tasas superiores a la del total. Los conductores de 15 a 17 años son los que muestran la tasa mayor; 27 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 más de 60 años respecto a la tasa total es menor cuando consideramos los conductores implicados en accidentes con fallecidos o heridos hospitalizados, en lugar de considerar todos los accidentes con víctimas.

Figura 45. Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2018

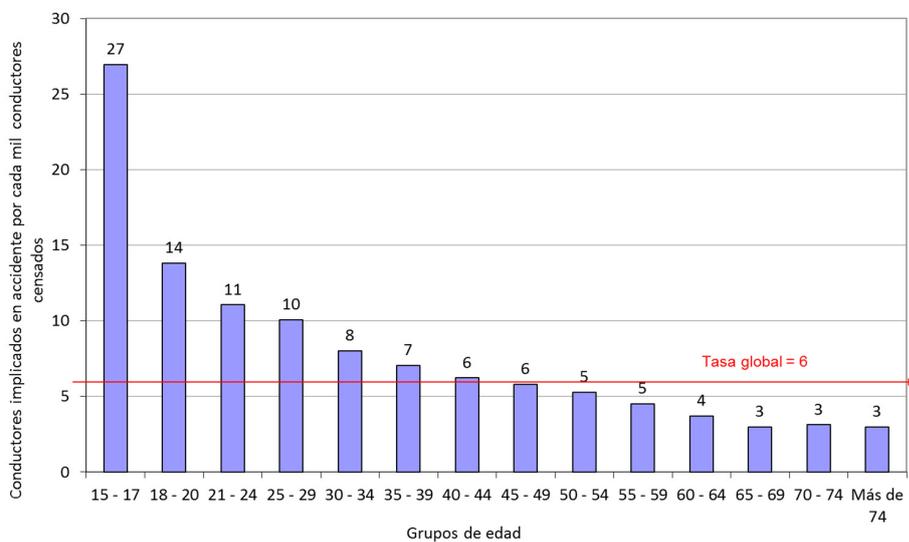
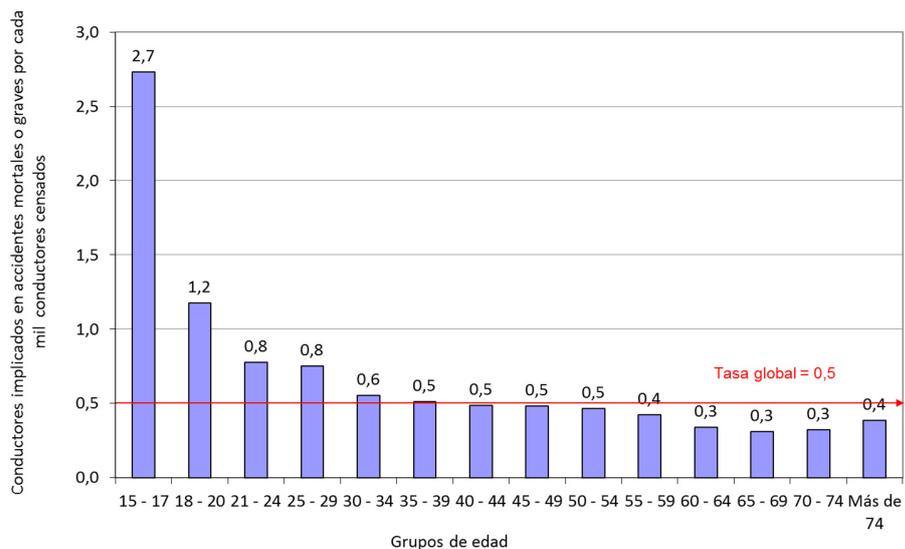


Figura 46. Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2018



En 2018 hubo un descenso del 1% en el número de fallecidos por accidente de tráfico y en el caso de los conductores fallecidos el descenso ha sido del 2%. La variación interanual de los últimos diez años en ambos casos ha sido del -4%, presentando una evolución similar. Si se analiza el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2018 es del 64%.

Tabla I 15. Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2009-2018

Años	Total fallecidos	Conductores fallecidos	% Conductores fallecidos sobre el total
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%
2018	1.806	1.153	64%
Variación 2018/2017	-1%	-2%	
Variación Interanual 2009-2018	-4%	-4%	

117

En vías interurbanas en 2018 el número de conductores fallecidos ha disminuido un 3% respecto a 2017, mientras que en vías urbanas se ha producido un aumento del 4%. En cuanto a los conductores heridos hospitalizados se ha producido un descenso del 5% en el año 2018 respecto a 2017 (5% en vías interurbanas y 6% en vías urbanas).

Tabla I 16. Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	1.433	1.278	1.099	977	805	836	884	865	947	921	-3%	-5%
Vías urbanas	259	233	193	185	209	207	164	236	224	232	4%	-1%
Total	1.692	1.511	1.292	1.162	1.014	1.043	1.048	1.101	1.171	1.153	-2%	-4%

Tabla 117. Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	5.905	5.161	4.730	4.190	3.685	3.345	3.383	3.551	3.366	3.192	-5%	-7%
Vías urbanas	2.952	2.257	2.459	2.384	2.669	2.669	2.569	2.607	2.626	2.471	-6%	-2%
Total	8.857	7.418	7.189	6.574	6.354	6.014	5.952	6.158	5.992	5.663	-5%	-5%

Los peatones

En 2018, fallecieron 386 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 21% del total de fallecidos; 1.833 resultaron heridos hospitalizados, el 21% del total de heridos hospitalizados; y 12.215 fueron heridos no hospitalizados, el 9% del total correspondiente. Su índice de letalidad fue 2,7, más del doble del índice para la totalidad de usuarios, que fue 1,3. En vías interurbanas fallecieron 149 peatones, suponiendo el 39% de los peatones fallecidos, y resultaron heridos hospitalizados 190, el 10% de los peatones heridos hospitalizados. El índice de letalidad de los peatones en vías interurbanas fue 16,8, más de siete veces el índice general de las vías interurbanas, que fue 2,2. En las vías urbanas fallecieron 237 peatones, el 61% del total de peatones fallecidos, y 11.665 resultaron heridos, de los cuales 1.643 fueron heridos hospitalizados. El índice de letalidad de los peatones en las vías urbanas fue 1,7, más del doble del índice general de vías urbanas que fue 0,6.

118

Tabla 118. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	149	39%	190	10%	550	5%	16,8
Vías urbanas	237	61%	1.643	90%	11.665	95%	1,7
Total	386	100%	1.833	100%	12.215	100%	2,7

En relación al sexo de los peatones fallecidos, los hombres fueron los que mayor porcentaje representaron, el 63%, mientras que en el caso de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor, el 53% y el 55%, respectivamente; el índice de letalidad se situó 2 puntos por encima en los hombres.

Tabla 119. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Hombres	245	63%	856	47%	5.359	44%	3,8
Mujeres	141	37%	967	53%	6.739	55%	1,8
Desconocido	0	0%	10	1%	117	1%	0,0
Total	386	100%	1.833	100%	12.215	100%	2,7

En vías interurbanas en 2018 han fallecido 149 peatones, de los cuales 30 eran mayores de 74 años, el 20%; y 29 eran del grupo de 45 a 54 años, el 19%. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, los grupo de edad de 35 a 44 años y de 45 a 54 años han presentado el mayor porcentaje, un 15%. En las vías urbanas fallecieron 237 peatones, el 44% de ellos tenían más de 74 años y el 22% tenían entre 65 y 74 años. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, el 23% tenían más de 74 años y el 18% entre 65 y 74 años.

Tabla 120. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2018

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	1	1%	13	7%	51	9%	1,5
De 15 a 24	18	12%	16	8%	77	14%	16,2
De 25 a 34	13	9%	21	11%	56	10%	14,4
De 35 a 44	29	19%	29	15%	69	13%	22,8
De 45 a 54	25	17%	29	15%	87	16%	17,7
De 55 a 64	11	7%	27	14%	68	12%	10,4
De 65 a 74	22	15%	24	13%	75	14%	18,2
De 75 y más	30	20%	27	14%	57	10%	26,3
Desconocido	0	0%	4	2%	10	2%	0,0
Total	149	100%	190	100%	550	100%	16,8

Tabla 121. Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2018

Edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
De 0 a 14	10	4%	168	10%	1.479	13%	0,6
De 15 a 24	7	3%	127	8%	1.556	13%	0,4
De 25 a 34	5	2%	110	7%	1.214	10%	0,4
De 35 a 44	19	8%	135	8%	1.413	12%	1,2
De 45 a 54	14	6%	197	12%	1.406	12%	0,9
De 55 a 64	25	11%	210	13%	1.377	12%	1,6
De 65 a 74	52	22%	288	18%	1.328	11%	3,1
De 75 y más	104	44%	380	23%	1.481	13%	5,3
Desconocido	1	0%	28	2%	411	4%	0,2
Total	237	100%	1.643	100%	11.665	100%	1,7

En 2018 los peatones fallecidos en vías interurbanas supusieron el 11% de los fallecidos en esas vías, porcentaje superior en tres puntos al del año 2017. En cuanto a la participación en vías urbanas, supusieron el 48% de los fallecidos en esas vías, un punto inferior al del año anterior:

Tabla 122. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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
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%
2018	149	11%	237	48%	386	21%

En 2018 los peatones fallecidos en vías interurbanas han aumentado un 45%, aunque para valorar adecuadamente este incremento debe tenerse en cuenta que en 2017 el número de peatones fallecidos en vías interurbanas presentó un descenso del 25%. En vías urbanas en 2018 los peatones fallecidos han disminuido un 4%. En cuanto a los peatones heridos hospitalizados, en 2018 se ha producido una disminución de éstos del 15% en vías interurbanas y del 4% en vías urbanas.

Tabla 123. Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

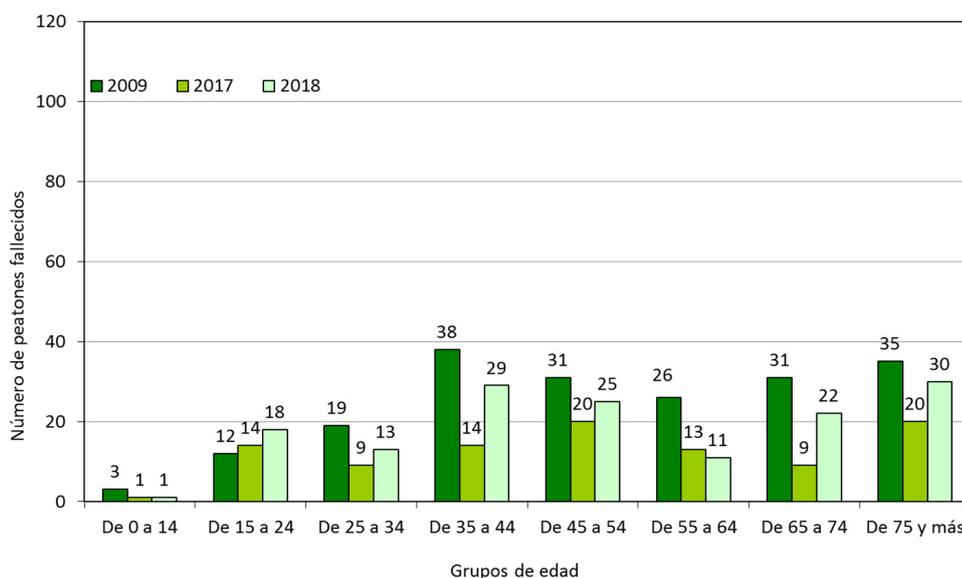
Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	201	193	158	144	154	132	120	137	103	149	45%	-3%
Vías urbanas	269	278	222	232	224	204	247	252	248	237	-4%	-1%
Total	470	471	380	376	378	336	367	389	351	386	10%	-2%

Tabla 124. Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	368	373	300	317	278	253	236	270	223	190	-15%	-7%
Vías urbanas	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	1.643	-4%	0%
Total	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	1.833	-6%	-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 2017, un aumento en el número de fallecidos en todos los grupos de edad excepto en el de 0 a 14 años con igual cifra y el de 55 a 64 años en el que ha habido 2 fallecidos menos. El grupo de edad entre 35 y 44 años es el que mayor aumento ha tenido, 15 fallecidos más, seguido de los grupos de 65 a 74 años, con 13 fallecidos más y el de 75 años en adelante, con 10 fallecidos más.

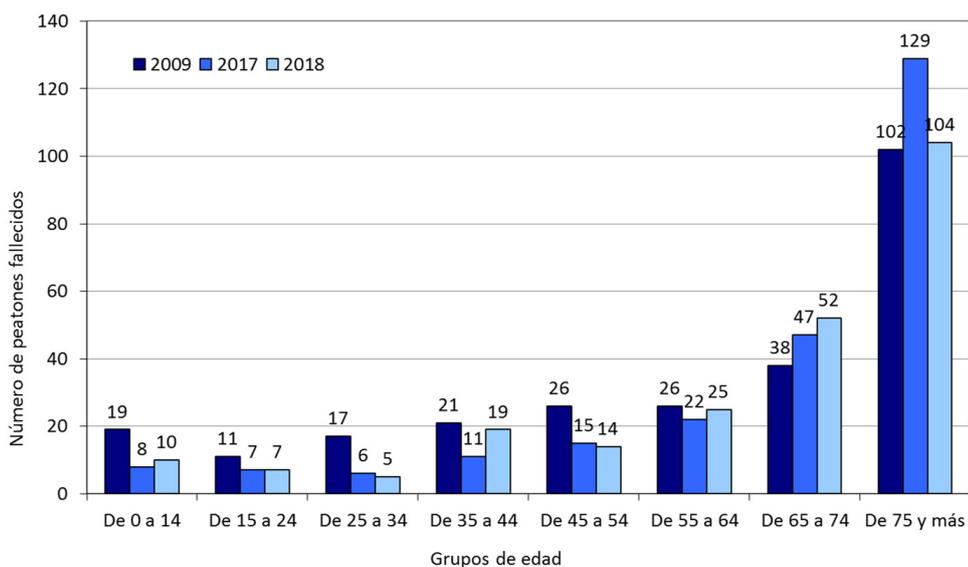
Figura 47. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2009, 2017 y 2018



En relación a la evolución de las cifras de peatones fallecidos en vías urbanas según grupos de edad, respecto al año 2017 se observan aumentos en el número de peatones fallecidos en los grupos de edad de 0 a 14 años, de 35 a 44 años, de 55 a 64 años y de 65 a 74 años. La mayor variación se concentra en el grupo de 75 años y más con un descenso de 25 fallecidos.

122

Figura 48. Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2009, 2017 y 2018



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 2009 aparecían en el 20% de los accidentes y en 2018 lo hicieron con un 27%, y las bicicletas, presentes en 2018 en el 7% de los accidentes, frente al 4% en 2009. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha decrecido desde el 13% 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, 2009-2018

Tipo de vehículo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bicicleta	4%	4%	5%	6%	7%	8%	7%	7%	8%	7%
Ciclomotor	13%	11%	10%	9%	8%	8%	8%	8%	7%	7%
Motocicleta	20%	21%	22%	22%	22%	24%	25%	25%	27%	27%
Turismo	79%	80%	80%	80%	80%	77%	77%	77%	77%	77%
Furgoneta	9%	9%	9%	9%	9%	10%	10%	10%	11%	11%
Camión	7%	7%	6%	5%	5%	6%	6%	6%	6%	6%
Autobús	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Otros vehículos	3%	3%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%
Peatón	12%	12%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	14%	13%

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 en 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 4% entre 2009 y 2018. En vías urbanas, aumentaron el 7% en dicho periodo. El en caso de las bicicletas, los incrementos fueron del 3% en vías interurbanas y en urbanas.

El mayor descenso de los accidentes se produjo en los ciclomotores entre 2009 y 2018, descendiendo el 9% en vías urbanas. En el caso de las vías interurbanas, decreció el 3%.

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, 2009-2018

Tipo de vehículo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vías interurbanas										
Bicicleta	3%	3%	4%	4%	4%	6%	6%	6%	6%	6%
Ciclomotor	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	2%
Motocicleta	14%	14%	14%	14%	14%	16%	17%	17%	18%	18%
Turismo	80%	81%	80%	81%	81%	78%	77%	78%	78%	78%
Furgoneta	11%	11%	10%	10%	10%	12%	12%	12%	13%	12%
Camión	11%	11%	11%	9%	9%	12%	11%	11%	11%	11%
Autobús	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Otros vehículos	4%	4%	3%	4%	4%	2%	3%	2%	2%	2%
Peatón	3%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Vías urbanas										
Bicicleta	5%	5%	7%	8%	8%	9%	8%	9%	9%	8%
Ciclomotor	19%	16%	15%	13%	12%	12%	11%	11%	10%	10%
Motocicleta	26%	27%	28%	28%	28%	29%	29%	30%	31%	33%
Turismo	79%	80%	79%	80%	79%	76%	77%	76%	76%	76%
Furgoneta	8%	8%	7%	8%	8%	9%	9%	9%	10%	10%
Camiones	3%	3%	3%	3%	2%	3%	3%	3%	3%	3%
Autobús	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Otros vehículos	2%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	1%	2%
Peatón	19%	20%	21%	20%	21%	20%	21%	21%	20%	20%

Se puede observar, comparando datos con el año anterior, que en 2018 ha habido descensos en el número de fallecidos en los usuarios de turismos (67 personas), bicicletas (20 personas), y vehículos de mercancías (4 personas). En los demás medios de desplazamiento, el número de fallecidos ha aumentado, especialmente en peatones (35 personas), usuarios de ciclomotores (13 personas), autobús (9 personas) y otros vehículos (10 personas), excepto los usuarios de motocicletas fallecidos, cuyo número que fue el mismo que el pasado año (359 personas).

Tabla 127. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2009-2018

Tipo de vehículo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Bicicleta	56	67	49	72	69	75	58	67	78	58	-20	2
Ciclomotor	156	100	74	66	54	53	56	54	49	62	13	-10%
Motocicleta	438	386	348	302	301	287	329	343	359	359	0	-2%
Turismo	1.267	1.198	977	872	715	722	693	754	799	732	-9%	-6%
Furgoneta	147	104	87	83	52	100	85	69	90	81	-9	-6%
Camión	92	81	85	64	59	60	67	74	65	70	5	-22
Autobús	21	4	3	3	11	26	2	21	3	12	9	-9
Otros vehículos	67	67	57	65	41	29	32	39	36	46	10	-21
Peatón	470	471	380	376	378	336	367	389	351	386	9%	-2%
Total fallecidos	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%

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

En vías interurbanas, es en los turismos donde se produce el mayor número de fallecidos, con 663 fallecidos en 2018, seguido de los 241 fallecidos usuarios de motocicleta, y de los peatones, 149. Respecto al año 2017 se observa un aumento significativo de los fallecidos peatones (46 personas), ciclomotores (9 personas) y autobuses (9 personas). Los descensos más considerables fueron los de usuarios de turismos (54 personas), motocicletas (10 personas), furgonetas (10 personas) y bicicletas (6 personas).

En las vías urbanas es el colectivo de peatones el que presenta un mayor número de fallecidos, 237 en 2018, seguidos de los motociclistas, 118 fallecidos, y de los ocupantes de turismos, 69 fallecidos. En relación al año 2017, se observa un aumento de los fallecidos usuarios de motocicletas (10 personas) y ciclomotores (4 personas). Hay descensos significativos de los usuarios de bicicletas (14 personas), turismos (13 personas) y peatones (11 personas).

Tomando en cuenta lo anterior y, según se puede apreciar en las dos siguientes figuras, el ciclomotor es el medio de desplazamiento que presenta un aumento de fallecidos más destacable respecto al pasado año en los dos tipos de vías, urbanas e interurbanas, con un total de 13 fallecidos más. Son los turismos y las bicicletas los medios de desplazamiento en los que más descendieron los fallecidos, en el conjunto de vías interurbanas y urbanas, respecto al año 2017, con 67 y 20 fallecidos menos, respectivamente.

Tabla 128. Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2009-2018

Tipo de vehículo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vías interurbanas										
Bicicleta	43	49	37	53	45	54	48	40	49	43
Ciclomotor	88	54	37	42	34	21	28	26	26	35
Motocicleta	325	279	251	208	203	188	247	234	251	241
Turismo	1.166	1.114	902	801	643	651	632	674	717	663
Furgoneta	140	101	82	81	49	95	76	66	84	74
Camión	90	79	81	62	58	57	66	68	62	66
Autobús	20	2	3	1	10	23	2	18	2	11
Otros vehículos	57	57	52	50	34	26	29	28	27	35
Peatón	201	193	158	144	154	132	120	137	103	149
Total Vías Interurbanas	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317
Vías urbanas										
Bicicleta	13	18	12	19	24	21	10	27	29	15
Ciclomotor	68	46	37	24	20	32	28	28	23	27
Motocicleta	113	107	97	94	98	99	82	109	108	118
Turismo	101	84	75	71	72	71	61	80	82	69
Furgoneta	7	3	5	2	3	5	9	3	6	7
Camión	2	2	4	2	1	3	1	6	3	4
Autobús	1	2	0	2	1	3	0	3	1	1
Otros vehículos	10	10	5	15	7	3	3	11	9	11
Peatón	269	278	222	232	224	204	247	252	248	237
Total Vías Urbanas	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489

Figura 49. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2017-2018

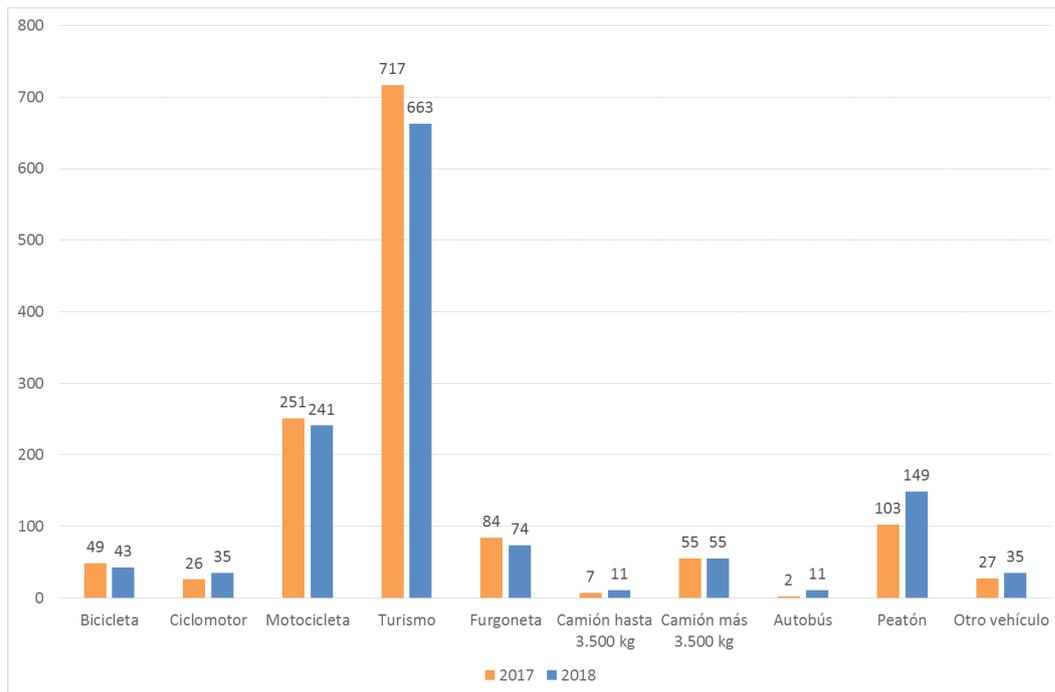
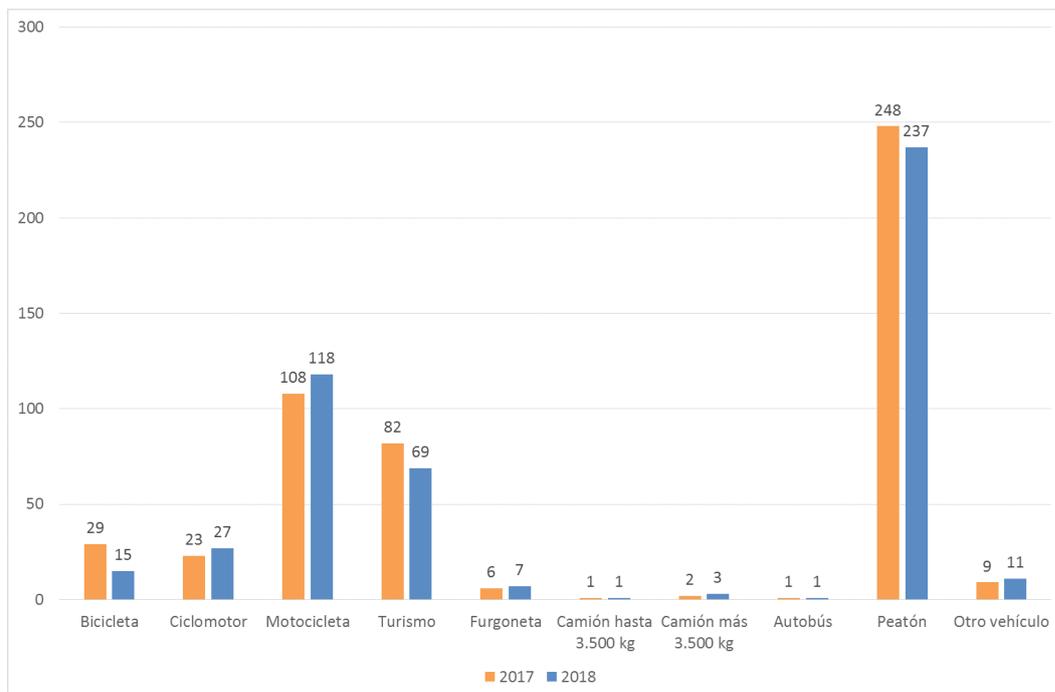


Figura 50. Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2017-2018



En comparación con el año anterior, en 2018 los descensos en el número de heridos hospitalizados han sido generalizados: ocupantes de turismos (202 personas), peatones (107 personas), motocicletas (102 personas), ciclomotores (90 personas), bicicletas (74 personas) y vehículos de mercancías (62 personas). El único aumento se ha producido en el caso de usuarios de autobús (29 personas).

Tabla 129. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2009-2018

Tipo de vehículo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2017/2016	Variación Interanual 2008-2017
Bicicleta	489	467	589	572	646	670	652	736	694	620	-12%	3%
Ciclomotor	1.464	1.015	958	771	818	638	669	625	618	528	-17%	-11%
Motocicleta	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	2.682	-4%	-1%
Turismo	5.699	4.985	4.344	3.921	3.326	2.993	2.831	2.988	2.864	2.662	-8%	-8%
Furgoneta	558	421	392	324	282	302	330	274	288	253	-14%	-8%
Camión	322	293	275	214	195	247	221	205	170	143	-19%	-9%
Autobús	123	77	65	43	74	124	49	83	47	76	29	-5%
Otros vehículos	283	250	191	225	182	115	145	174	141	138	-2%	-7%
Peatón	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	1.833	-5%	-1%
Total heridos hospitalizados	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-7%	-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.

128

En vías interurbanas, en 2018, el mayor número de heridos hospitalizados se produjo en turismos: 2.118 personas resultaron heridas requiriendo hospitalización. Los motoristas son el segundo colectivo con mayor número de heridos hospitalizados con 1.229 usuarios. En relación al año 2017 ha habido más heridos hospitalizados usuarios de autobuses (32 personas). Para el resto de colectivos, los descensos fueron: usuarios de turismos, 177 personas; bicicleta, 42 personas; peatón, 33 personas; ciclomotor, 29 personas; camión de más de 3500kg, 26 personas; motocicleta, 21 personas; furgoneta, 15 personas; camión de menos de 3500 kg, 2 personas.

En vías urbanas son los peatones el colectivo con el mayor número de heridos hospitalizados, 1.643 en el año 2018, seguidos de los motoristas con 1.453 heridos hospitalizados. En relación al año 2017 ha habido menos heridos hospitalizados como usuarios de motocicleta (81 personas), peatón (74), ciclomotor (61 personas), usuarios de bicicleta (32 personas), turismo (25 personas, furgoneta (20 personas), autobús (3 personas), y camión de más de 3500kg (1 persona). El camión de menos de 3500kg fue el único modo en el que se incrementaron los ocupantes heridos hospitalizados (2 personas).

Considerando lo anterior, y de acuerdo a las siguientes dos figuras, no hay ningún medio en el que aumentaran los heridos hospitalizados respecto al pasado año, tanto en vías urbanas como interurbanas. Todos los medios, excepto el camión hasta 3.500kg y el autobús, registraron descensos de heridos hospitalizados en ambos tipos de vías.

Tabla 130. Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2009-2018

Tipo de vehículo	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vías interurbanas										
Bicicleta	268	258	304	304	297	312	322	356	338	296
Ciclomotor	605	406	374	279	267	156	198	167	166	137
Motocicleta	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250	1.229
Turismo	4.808	4.325	3.691	3.236	2.595	2.341	2.238	2.456	2.295	2.118
Furgoneta	504	379	352	292	247	263	278	242	238	223
Camión	303	271	262	203	184	221	207	187	164	136
Autobús	75	25	23	12	28	91	3	53	8	40
Otros vehículos	198	174	142	149	134	72	82	105	84	82
Peatón	368	373	300	317	278	253	236	270	223	190
Total Vías Interurbanas	8.748	7.642	6.825	6.044	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451
Vías urbanas										
Bicicleta	221	209	285	268	349	358	330	380	356	324
Ciclomotor	859	609	584	492	551	482	471	458	452	391
Motocicleta	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	1.453
Turismo	891	660	653	685	731	652	593	532	569	544
Furgoneta	54	42	40	32	35	39	52	32	50	30
Camión	19	22	13	11	11	26	14	18	6	7
Autobús	48	52	42	31	46	33	46	30	39	36
Otros vehículos	85	76	49	76	48	43	63	69	57	56
Peatón	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	1.643
Total Vías urbanas	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484

Figura 51. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2017-2018

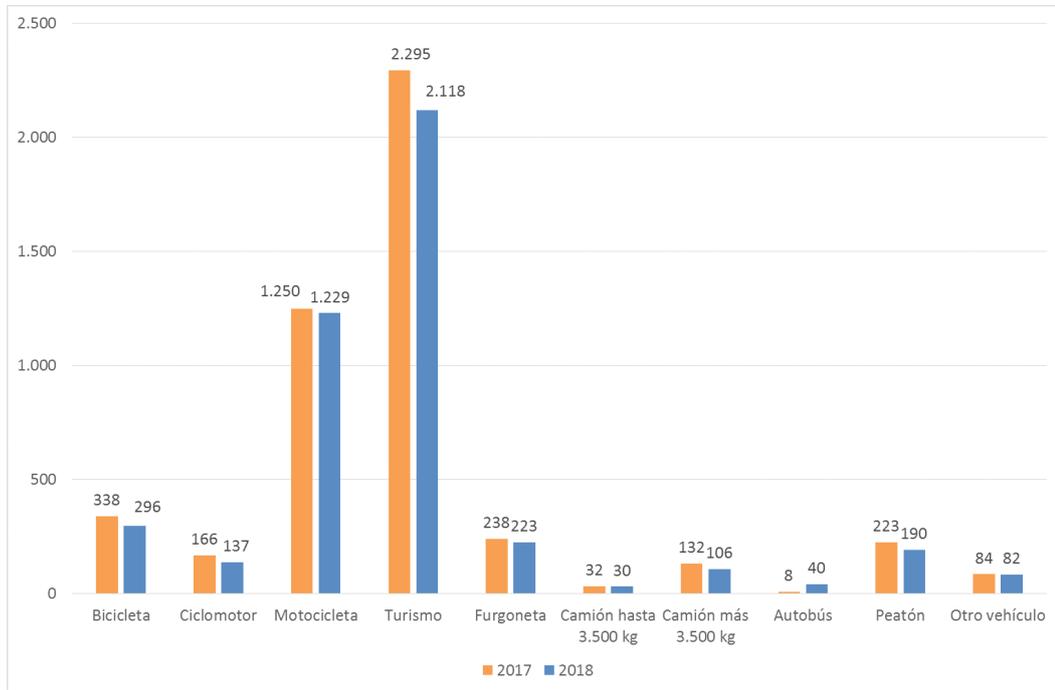
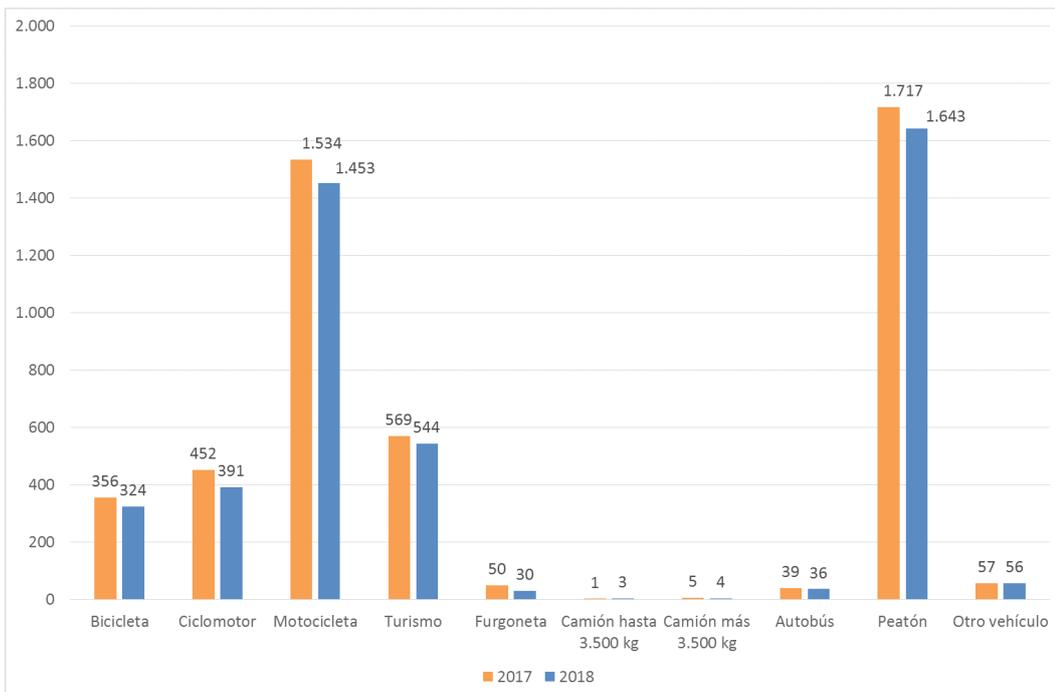
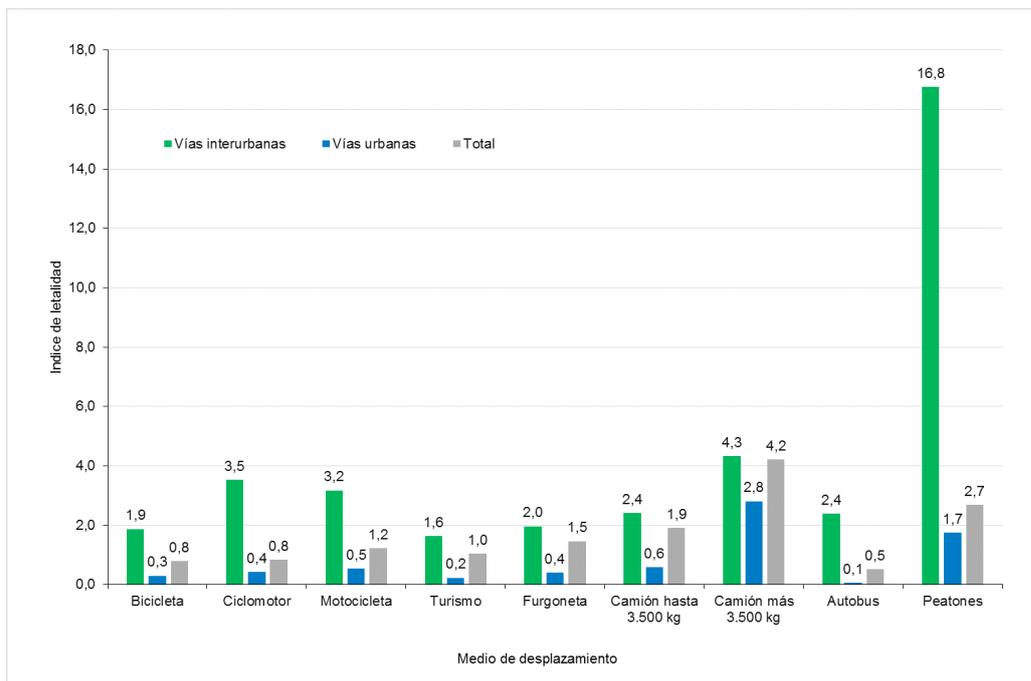


Figura 52. Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2017-2018



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), ciclomotores, motocicletas 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 53. Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2018



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, en vías interurbanas los fallecidos en turismos representan los porcentajes más elevados en todas las edades, desde el 38% en el grupo 45-54 años, hasta el 79% en el grupo 0 a 14 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 91%, 44%, 80% y 83%, respectivamente. En el grupo 15-17 años, en vías urbanas, los accidentes de ciclomotores representan un alto porcentaje con el 57%. Los accidentes con motocicleta, en vías urbanas, están presentes mayoritariamente en los grupos de edad desde 18 a 54 años, con porcentajes entre el 33% y el 60%.

Tabla 131. Evolución de los fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2009-2018

	Peatón	Bicicleta	Ciclomotor	Moto	Turismo	Furgoneta y camión hasta 3500Kg	Camión más 3500 kg	Autobús	Otros	Total
0-14	11	1	0	0	11	1	0	0	1	25
15-17	4	1	8	2	7	1	0	0	1	24
18-20	10	0	3	12	41	2	0	0	0	68
21-24	11	2	5	22	66	4	1	0	4	115
25-34	18	3	6	79	121	21	6	2	5	261
35-44	48	6	7	94	110	16	14	1	5	301
45-54	39	9	10	90	95	15	24	2	4	288
55-64	36	15	11	48	77	12	12	2	7	220
65-74	74	9	7	8	97	11	0	3	8	217
75 y más	134	12	5	2	103	10	0	2	11	279
	385	58	62	357	728	93	57	12	46	1.798
Sin especificar	1	0	0	2	4	0	1	0	0	8
Total	386	58	62	359	732	93	58	12	46	1.806

Figura 54. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2018

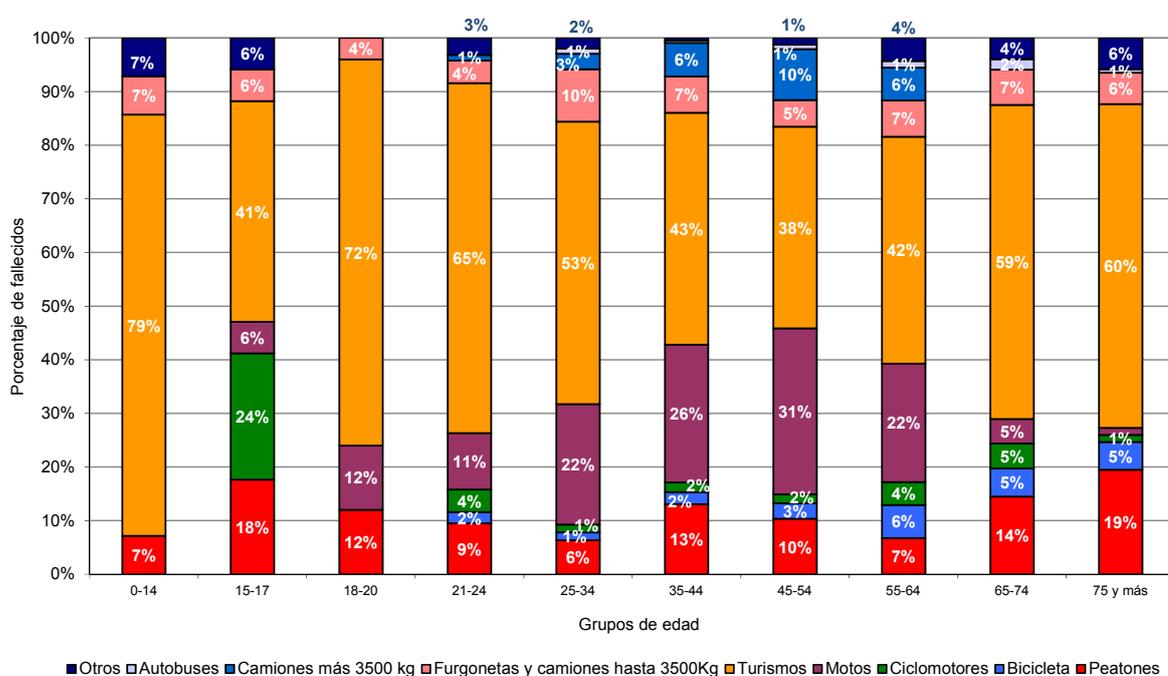
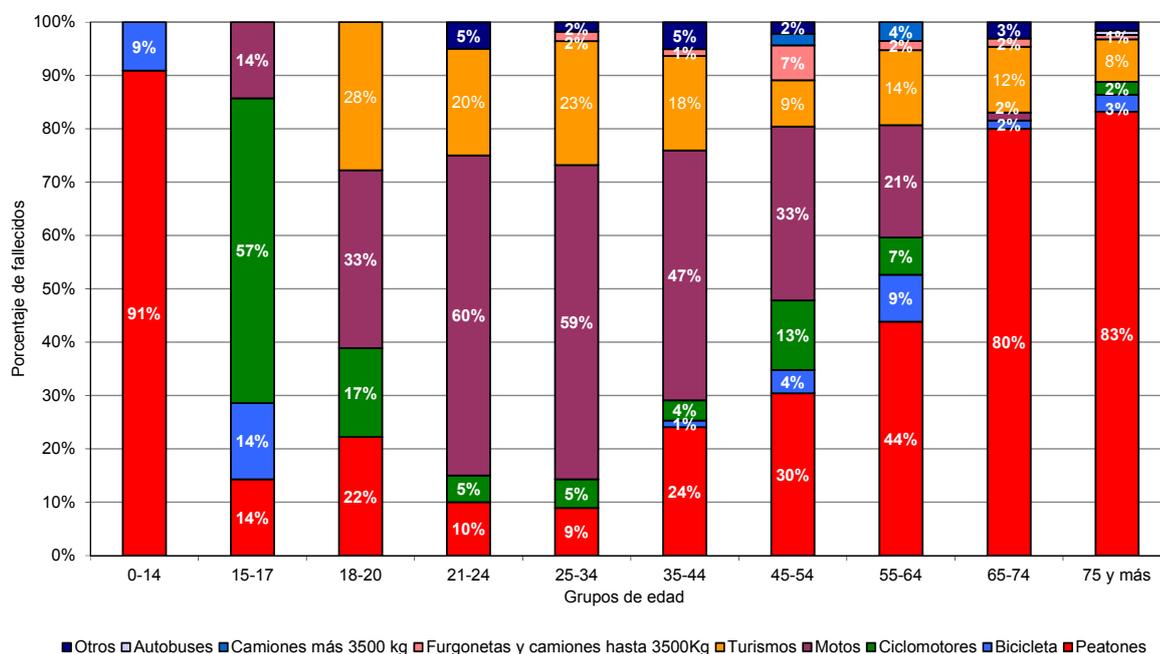


Figura 55. Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2018



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, excepto para el grupo de edad de 45 a 54 que tiene el mismo porcentaje que la motocicleta, un 36%.

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%, 40%, 67% y 81%, respectivamente. En el grupo de 15-17 años, los accidentes de ciclomotores representan el máximo porcentaje con 37%. En el grupo de 18 a 20 años, los accidentes de turismos representan el mayor porcentaje, un 32%. Desde 21 a 54 años, los heridos hospitalizados como consecuencia de accidentes en motocicleta son los que tienen mayores porcentajes.

Tabla 132. Evolución de los heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2009-2018

	Peatón	Bicicleta	Ciclomotor	Moto	Turismo	Furgoneta y camión hasta 3500Kg	Camión más 3500 kg	Autobus	Otros	Total
0-14	181	26	6	13	94	7	0	0	4	331
15-17	42	19	66	37	46	3	0	0	5	218
18-20	48	13	53	81	199	14	0	0	6	414
21-24	53	14	45	161	235	15	2	4	8	537
25-34	131	76	91	612	461	59	8	7	22	1.467
35-44	164	133	85	663	462	61	33	8	25	1.634
45-54	226	133	62	638	372	63	47	11	33	1.585
55-64	237	114	57	355	294	32	18	12	11	1.130
65-74	312	63	37	89	270	15	1	17	10	814
75 y más	407	27	21	13	208	13	0	14	13	716
	1.801	618	523	2.662	2.641	282	109	73	137	8.846
Sin especificar	32	2	5	20	21	4	1	3	1	89
Total	1.833	620	528	2.682	2.662	286	110	76	138	8.935

134

Figura 56. Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2018

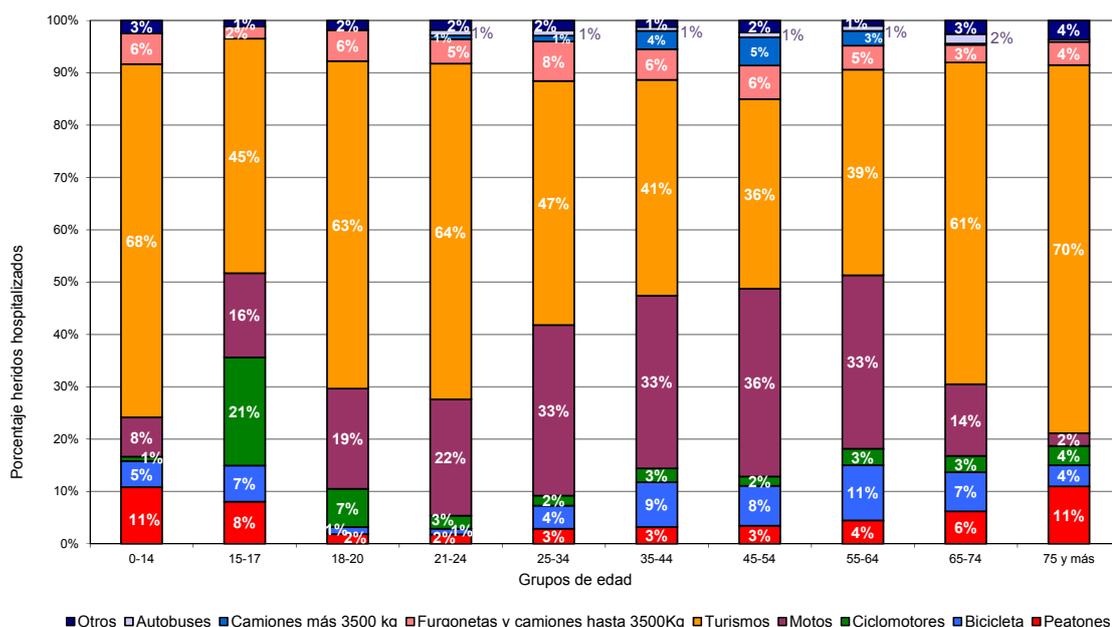
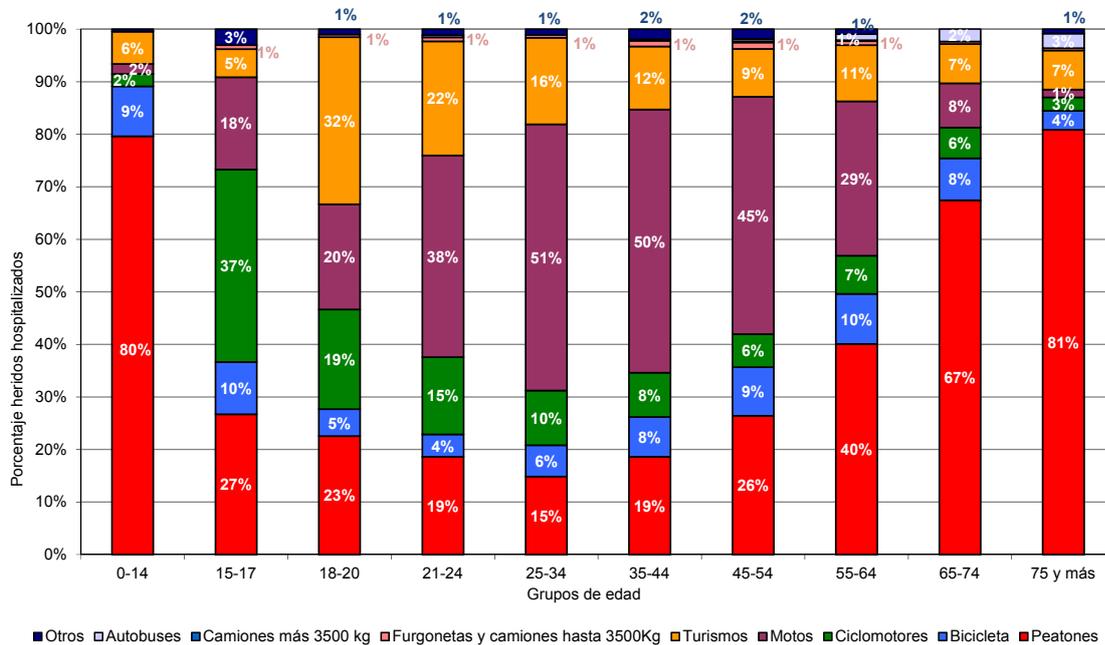


Figura 57. Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2018



Usuarios de bicicletas

En 2018, los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 7.598 accidentes en los que fallecieron 58 ciclistas, 620 resultaron heridos hospitalizados y 6.633 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 70%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 43, frente a los 15 en vías urbanas.

Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicleta: 53 de los 58 fallecidos en bicicleta eran hombres, como lo eran el 87% de los heridos hospitalizados y el 81% de los heridos no hospitalizados.

En el año 2018, el grupo de edad de 55 a 64 años es el que presenta la cifra más elevada de fallecidos en bicicleta (15), seguido del de 75 y más (12). En el caso de los heridos hospitalizados, los grupos de edad con mayor representación fueron el de 35 a 44 años (21%) y el de 45 a 54 años (21%).

En 2018 ha habido 20 ciclistas fallecidos menos que en 2017; distribuidos de la siguiente forma: 6 ciclistas menos en vías interurbanas y 14 menos en vías urbanas. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos hospitalizados, se ha producido una disminución del 11% en todas las vías. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2018 disminuyeron un 6% respecto del año anterior; en vías interurbanas descendió un 5% y un 7% en vías urbanas.

Tabla 133. Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.143	28%	43	296	48%	1.962	30%
Vías urbanas	5.455	72%	15	324	52%	4.671	70%
Total	7.598	100%	58	620	100%	6.633	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, 2018

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	53	542	87%	5.348	81%
Mujeres	5	77	12%	1.247	19%
Sin especificar		1	0%	38	1%
Total	58	620	100%	6.633	100%

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

136

Tabla 135. Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2018

Grupo de edad	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
0-14	1	26	4%	304	5%
15-24	3	46	7%	1.166	18%
25-34	3	76	12%	1.233	19%
35-44	6	133	21%	1.402	21%
45-54	9	133	21%	1.169	18%
55-64	15	114	18%	705	11%
65-74	9	63	10%	388	6%
75 y más	12	27	4%	131	2%
Sin especificar	0	2	0%	135	2%
Total	58	620	100%	6.633	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, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	43	49	37	53	45	54	48	40	49	43	-6
Vías urbanas	13	18	12	19	24	21	10	27	29	15	-14
Total	56	67	49	72	69	75	58	67	78	58	-20

Tabla 137. Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	268	258	304	304	297	312	322	356	338	296	-12%	1%
Vías urbanas	221	209	285	268	349	358	330	380	356	324	-9%	4%
Total	489	467	589	572	646	670	652	736	694	620	-11%	3%

Tabla 138. Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	826	881	1.119	1.192	1.328	1.722	1.803	1.783	2.074	1.962	-5%	10%
Vías urbanas	1.947	2.081	2.593	3.170	3.451	4.165	4.470	4.852	5.001	4.671	-7%	10%
Total	2.773	2.962	3.712	4.362	4.779	5.887	6.273	6.635	7.075	6.633	-6%	10%

Usuarios de ciclomotores

En 2018 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 7.087, un 7% del total, proporción dos puntos por encima de la que representaron los ciclomotores en el parque de vehículos de 2018.

En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor: 6.184 accidentes, que suponen el 87% de los mismos, y es donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados y no hospitalizados (74% y 88% respectivamente). En el caso de los fallecidos, el reparto es equitativo: 35 en vías interurbanas y 27 en vías urbanas.

Los hombres representan una mayoría de las víctimas usuarios de ciclomotores: 55 de los 62 fallecidos en estos vehículos, como lo eran el 79% de los heridos hospitalizados y el 70% de los heridos no hospitalizados. El grupo de edad de 15 a 24 años tiene las cifras más elevadas de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en ciclomotor. Las personas fallecidas incluidas en este grupo fueron 16.

En 2018 ha habido más ciclistas fallecidos (13) y menos heridos hospitalizados (15%) que en 2017. En vías interurbanas ha disminuido un 17% y un 13% en vías urbanas.

En cuanto al número de personas que resultaron heridas hospitalizadas, en vías interurbanas ha disminuido un 17% respecto al año anterior y también un 13% en vías urbanas. Los ciclistas heridos no hospitalizados en 2018 también han disminuido respecto al año anterior: un 10% en vías interurbanas y un 6% en vías urbanas.

Tabla 139. Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	903	13%	35	137	26%	821	12%
Vías urbanas	6.184	87%	27	391	74%	6.015	88%
Total	7.087	100%	62	528	100%	6.836	100%

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

Tabla 140. Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2018

Sexo	Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%
Hombres	55	418	79%	4.766	70%
Mujeres	7	108	20%	2.051	30%
Sin especificar		2	0%	19	0%
Total	62	528	100%	6.836	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, 2018

Grupo de edad	Fallecidos*		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	Número	%	Número	%	
0-14	0	6	1%	44	1%	
15-24	16	164	31%	2.819	41%	
25-34	6	91	17%	1.423	21%	
35-44	7	85	16%	968	14%	
45-54	10	62	12%	788	12%	
55-64	11	57	11%	365	5%	
65-74	7	37	7%	178	3%	
75 y más	5	21	4%	114	2%	
Sin especificar		5	1%	137	2%	
Total	62	528	100%	6.836	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, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	88	54	37	42	34	21	28	26	26	35	9
Vías urbanas	68	46	37	24	20	32	28	28	23	27	4
Total	156	100	74	66	54	53	56	54	49	62	13

Tabla 143. Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	605	406	374	279	267	156	198	167	166	137	-17%	-15%
Vías urbanas	859	608	584	492	551	482	471	458	452	391	-13%	-8%
Total	1.464	1.014	958	771	818	638	669	625	618	528	-15%	-11%

Tabla 144. Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	3.531	2.764	2.008	1.106	1.076	969	892	944	909	821	-10%	-76%
Vías urbanas	13.838	11.665	9.266	5.959	5.877	6.342	6.888	6.816	6.426	6.015	-6%	-59%
Total	17.369	14.429	11.274	7.065	6.953	7.311	7.780	7.760	7.335	6.836	-7%	-62%

Usuarios de motocicletas

En 2018 los usuarios de las motocicletas participaron en el 27% del total de accidentes con víctimas, esto es en 27.967 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas sobre el parque de vehículos fue del 10%. El 76% de los accidentes con víctimas en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 54% 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 67% 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 73% de los fallecidos, el 72% de los heridos hospitalizados y el 72% de los no hospitalizados, respectivamente.

En 2018, en las vías interurbanas se ha producido un decremento del 4% en el número de motociclistas fallecidos y también de heridos hospitalizados, un 2% respecto a 2017. En las vías urbanas, han fallecido 10 motociclistas más y hubo un 5% menos de heridos hospitalizados, respecto del año anterior.

Tabla 145. Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	6.851	24%	241	67%	1.229	46%	6.120	23%
Vías urbanas	21.116	76%	118	33%	1.453	54%	20.400	77%
Total	27.967	100%	359	100%	2.682	100%	26.520	100%

Tabla 146. Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2018

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	334	93%	2.366	88%	20.927	79%
Mujeres	25	7%	313	12%	5.558	21%
Sin especificar	0	0%	3	0%	35	0%
Total	359	100%	2.682	100%	26.520	100%

Tabla 147. Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2018

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	0	0%	13	0%	132	0%
15-24	36	10%	279	10%	3.592	14%
25-34	79	22%	612	23%	7.589	29%
35-44	94	26%	663	25%	6.384	24%
45-54	90	25%	638	24%	5.152	19%
55-64	48	13%	355	13%	2.652	10%
65-74	8	2%	89	3%	509	2%
75 y más	2	1%	13	0%	94	0%
Sin especificar	2	1%	20	1%	416	2%
Total	359	100%	2.682	100%	26.520	100%

Tabla 148. Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	325	279	251	208	203	188	247	234	251	241	-4%	-3%
Vías urbanas	113	107	97	94	98	99	82	109	108	118	9%	0%
Total	438	386	348	302	301	287	329	343	359	359	0	-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 149. Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
	Vías interurbanas	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250	1.229	-2%
Vías urbanas	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	1.453	-5%	1%
Total	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	2.682	-4%	-1%

Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 78.314 accidentes con víctimas, esto es, en el 77% de los accidentes registrados en 2018, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%. De los 1.806 fallecidos por accidente de tráfico en 2018, el 41% (732 fallecidos) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros. Respecto a los 8.935 heridos hospitalizados por accidente de tráfico, el 30% (2.662) eran ocupantes de turismos, y en cuanto a los 129.674 heridos no hospitalizados, el 52% (67.153) iban en ese tipo de vehículo.

El 62% de los accidentes con víctimas en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los accidentes en las vías interurbanas donde han ocurrido el 91% (663 personas) de las víctimas mortales en turismo, el 80% de los heridos hospitalizados y el 56% de los heridos no hospitalizados.

El 71% de ocupantes de turismos fallecidos eran hombres, un porcentaje que disminuye al 61% en el caso de los heridos hospitalizados, y el 48%, en el caso de los heridos no hospitalizados. El grupo de edad de 25 a 34, con el 17%, y los grupos 15-24, 35-44 años, son los que presentan el porcentaje mayor de fallecidos en turismos (16% y 15% respectivamente). El grupo de 15 a 24 años es en el que ha habido más heridos hospitalizados (18%) y los grupos, 25 a 34 años y 35 a 44 años, son los que tuvieron más heridos no hospitalizados (21% cada uno).

En el año 2018 han disminuido un 8% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto al año 2017; en el caso de los heridos hospitalizados, el descenso también ha sido del 8% en estas vías. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha disminuido en 13 personas comparando con 2017, y el número de heridos hospitalizados también disminuyó, en este caso en 25 personas.

Tabla 150. Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	29.609	38%	663	91%	2.118	80%	37.904	56%
Vías urbanas	48.705	62%	69	9%	544	20%	29.249	44%
Total	78.314	100%	732	100%	2.662	100%	67.153	100%

Tabla 151. Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2018

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	523	71%	1.622	61%	32.504	48%
Mujeres	209	29%	1.033	39%	34.427	51%
Sin especificar	0	0%	7	0%	222	0%
Total	732	100%	2.662	100%	67.153	100%

Tabla 152. Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2018

Grupo de edad	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
0-14	11	2%	94	4%	3.941	6%
15-24	114	16%	480	18%	11.518	17%
25-34	121	17%	461	17%	14.371	21%
35-44	110	15%	462	17%	14.098	21%
45-54	95	13%	372	14%	9.958	15%
55-64	77	11%	294	11%	6.119	9%
65-74	97	13%	270	10%	3.402	5%
75 y más	103	14%	208	8%	2.167	3%
Sin especificar	4	1%	21	1%	1.579	2%
Total	732	100%	2.662	100%	67.153	100%

Tabla 153. Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	1.162	1.113	902	801	643	651	632	674	717	663	-8%	-6%
Vías urbanas	101	84	75	71	72	71	61	80	82	69	-13	-4%
Total	1.263	1.197	977	872	715	722	693	754	799	732	-8%	-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 154. Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	4.791	4.320	3.691	3.236	2.595	2.341	2.238	2.456	2.295	2.118	-8%	-9%
Vías urbanas	891	661	683	685	731	652	593	532	569	544	-4%	-5%
Total	5.682	4.981	4.374	3.921	3.326	2.993	2.831	2.988	2.864	2.662	-7%	-8%

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

En 2018 las furgonetas estuvieron implicadas en 10.844 accidentes con víctimas, de los cuales un 57% se produjo en vías urbanas. Sin embargo, en vías interurbanas fue donde se registró un mayor número de fallecidos ocupantes de furgoneta: 74 de los 81 fallecidos ocupantes perdieron la vida en estas vías. En zona interurbana se produjo el 88% de los heridos hospitalizados ocupantes de furgoneta.

En el caso de los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos o peatones) implicados en accidentes con furgonetas, 118 de los 153 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2018 ha habido 9 fallecidos menos en furgonetas que en el año 2017 y el número de heridos hospitalizados decreció un 12%. Los heridos hospitalizados disminuyeron en ambas vías y los fallecidos lo hicieron en las vías interurbanas (10 personas), respecto del año anterior.

144

Tabla 155. Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

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	4.647	43%	192	82%	74	118	77%	223	88%	3.474	67%	
Vías urbanas	6.197	57%	42	18%	7	35	23%	30	12%	1.740	33%	
Total	10.844	100%	234	100%	81	153	100%	253	100%	5.214	100%	

Tabla 156. Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	140	101	82	81	49	95	76	66	84	74	-10
Vías urbanas	7	3	5	2	3	5	9	3	6	7	1
Total	147	104	87	83	52	100	85	69	90	81	-9

Tabla 157. Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	504	379	352	292	247	263	278	242	238	223	-6%	-9%
Vías urbanas	54	42	40	32	35	39	52	32	50	30	-20	-24
Total	558	421	392	324	282	302	330	274	288	253	-12%	-8%

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 2018 los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.622 accidentes con víctimas y su incidencia fue similar en vías urbanas (52%) y en interurbanas (48%).

En cuanto a los fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, se dieron mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas (11 fallecidos, 30 heridos hospitalizados y 416 heridos no hospitalizados). En vías urbanas hubo 1 fallecido ocupante y 3 heridos hospitalizados ocupantes. En relación a los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos o peatones, en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión) se produjeron 21 en vías interurbanas y 6 en vías urbanas.

En el año 2018, en vías interurbanas ha habido 4 fallecidos más y 44 heridos hospitalizados menos, ocupantes que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA, respecto a 2017. En las vías urbanas, en 2018, ha habido en ese tipo de camión 1 fallecido y 3 heridos hospitalizados.

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, 2018

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	841	52%	32	11	21	30	416	71%
Vías urbanas	781	48%	7	1	6	3	170	29%
Total	1.622	100%	39	12	27	33	586	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, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	21	11	10	12	16	11	8	18	7	11	4
Vías urbanas	2	0	2	2	0	1	0	1	1	1	0
Total	23	11	12	14	16	12	8	19	8	12	4

Tabla 160. Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	74	82	64	45	41	52	32	41	32	30	-44
Vías urbanas	13	12	7	9	5	13	4	6	1	3	-10
Total	87	94	71	54	46	65	36	47	33	33	-54

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 4.302 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (79%).

Respecto de los fallecidos ocupantes, fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos en accidentes en los que estaban implicados este tipo de camión), heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes, se produjeron fundamentalmente en los accidentes ocurridos en vías interurbanas.

En el año 2018 en vías interurbanas hubo los mismos fallecidos (55 personas) ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2017. En dichas vías los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han disminuido (20% menos) respecto a 2017. En las vías urbanas hubo un fallecido más y un herido hospitalizado menos que en 2017.

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, 2018

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	3.382	79%	255	90%	55	200	89%	106	96%	1.110	92%	
Vías urbanas	920	21%	28	10%	3	25	11%	4	4%	100	8%	
Total	4.302	100%	283	100%	58	225	100%	110	100%	1.210	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, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	69	68	71	50	42	46	58	50	55	55	0
Vías urbanas	0	2	2	0	1	2	1	5	2	3	1
Total	69	70	73	50	43	48	59	55	57	58	1

Tabla 163. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	229	189	198	158	143	169	175	146	132	106	-20%	-8%
Vías urbanas	6	10	6	2	6	13	10	12	5	4	-1	-2
Total	235	199	204	160	149	182	185	158	137	110	-20%	-8%

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 2018 hubo 2.269 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 1.969 accidentes, resultaron fallecidos 21 personas (1 ocupante), 36 heridos hospitalizados ocupantes del autobús y 1.817 fueron heridos no hospitalizados.

En las vías interurbanas, hubo 300 accidentes con víctimas, en los que estuvo implicado un autobús. Fallecieron 11 ocupantes, 40 ocupantes tuvieron que ser hospitalizados y 410 ocupantes resultaron heridos no hospitalizados.

En el año 2018, en las vías interurbanas ha habido 9 fallecidos ocupantes más y 32 heridos hospitalizados más que en 2017, y en las vías urbanas ha habido 1 fallecido ocupante, igual que en 2017, y 3 heridos hospitalizados ocupantes menos que en 2017.

Tabla 164. Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

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	300	13%	35	11	24	40	410	18%
Vías urbanas	1.969	87%	21	1	20	36	1.817	82%
Total	2.269	100%	56	12	44	76	2.227	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, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	20	2	3	1	10	23	2	18	2	11	9
Vías urbanas	1	2	0	2	1	3	0	3	1	1	0
Total	21	4	3	3	11	26	2	21	3	12	9

Tabla 166. Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017
Vías interurbanas	75	25	23	12	28	91	3	53	8	40	32
Vías urbanas	48	52	42	31	46	33	46	30	39	36	-3
Total	123	77	65	43	74	124	49	83	47	76	29

Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado

148

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

Tabla 167. Accidentes con víctimas por tipo de vehículo (accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). Vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Accidentes con víctimas	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión ≤3.500	Camión >3.500	Autobús	Otro	Peatón	Accidentes totales
Vías interurbanas	2.143	903	6.851	29.609	4.647	841	3.382	300	836	863	37.892
Vías urbanas	5.455	6.184	21.116	48.705	6.197	781	920	1.969	1.208	12.943	64.407
Total	7.598	7.087	27.967	78.314	10.844	1.622	4.302	2.269	2.044	13.806	102.299

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

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 29.609 accidentes, 78 % de los 37.892 accidentes totales en esas vías. En el caso de vías urbanas, en 48.705 accidentes, 76 % de los 64.407 accidentes totales en esas vías.

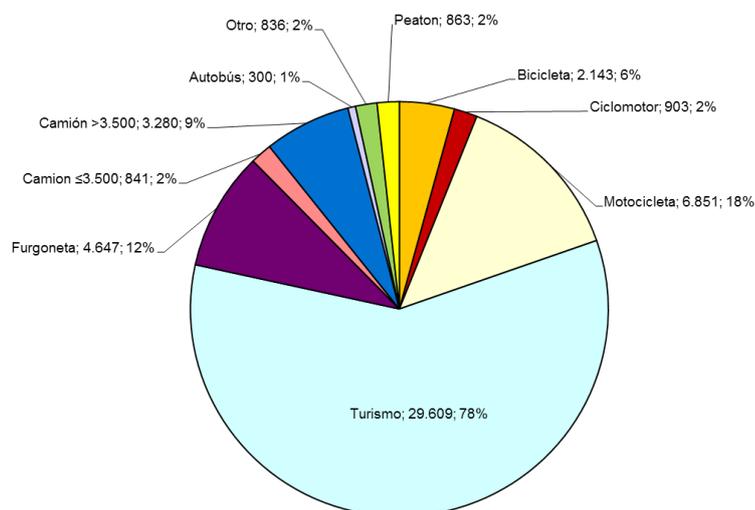
En las vías interurbanas, por detrás de los citados turismos implicados, las motocicletas y ciclomotores están presentes en el 20% del total de accidentes con 18% y 2%, respectivamente. El tercer grupo con mayor porcentaje es el de las furgonetas, con una implicación del 12% sobre el total de accidentes.

En las vías urbanas destaca el 43%, sobre el total, que alcanzan los accidentes en los que han estado implicadas motocicletas (33%) y ciclomotores (10%). También resalta el 20% de implicación de los peatones en accidentes en estas vías y el 8% 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.

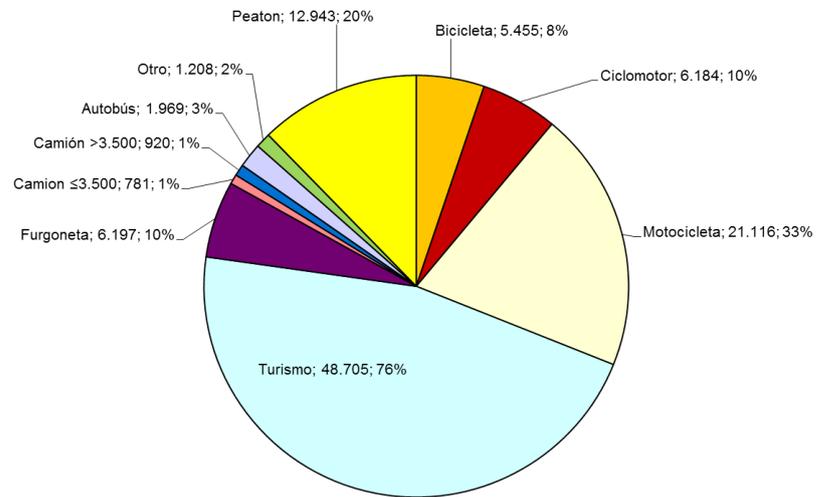
Los datos reflejados en las mismas, corresponden a los accidentes en los que estuvieron implicados cada uno de los tipos de vehículos que se exponen. La suma de los accidentes de cada tipo de medio de desplazamiento, es mayor que el total real de accidentes (37.892 en vías interurbanas y 64.407 en vías urbanas), ya que, en éstas dos, se consideran como un solo accidente también aquellos casos en los que hay más de un vehículo implicado.

Figura 58. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2018



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

Figura 59. Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2018



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

151

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.

En primer lugar, analizamos la presencia de los tres principales factores concurrentes –distracción, velocidad inadecuada y alcohol– en los accidentes con víctimas y mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Como pone de manifiesto la siguiente tabla, las distracciones aparecen como factor concurrente en un 32% de los accidentes mortales; la velocidad, en un 22%; y el consumo de alcohol, en un 21%.

Tabla 168. Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	18.591	26%	423	32%
Velocidad inadecuada	6.604	9%	301	22%
Alcohol*	2.892 (de 23.789)	12%	184 de (874)	21%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 70.640 y el total de accidentes mortales es 1.338. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 23.789 accidentes con víctimas y una muestra de 874 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 (27%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (19%), 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 (35%), la velocidad inadecuada (26%) y el consumo de alcohol (22%)

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 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	7.294	27%	337	35%
Velocidad inadecuada	5.221	19%	253	26%
Alcohol*	1.752 (de 17.971)	10%	141 (de 642)	22%
Otra infracción	1.623	6%	160	16%
Cansancio o sueño	2.420	9%	134	14%
Irrupción de peatón	245	1%	76	8%
No respetar prioridad	4.010	15%	75	8%
Adelantamiento antirreglamentario	630	2%	37	4%
No mantener intervalo de seguridad	4.993	19%	32	3%
Enfermedad	622	2%	26	3%
Giro incorrecto	687	3%	22	2%
Conducción negligente	221	1%	20	2%
Inexperiencia conductor	355	1%	18	2%
Conducción temeraria	109	<1%	11	1%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 26.781 y el total de accidentes mortales es 970. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

**En el caso del alcohol, se considera la muestra de 17.971 accidentes con víctimas y una muestra de 642 accidentes mortales en los que se tiene constancia de la realización de 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 2018, la distracción aparece como factor en un 26% de los accidentes con víctimas y un 32% de los accidentes mortales. En vías interurbanas, la distracción se presenta como factor en un 35% de los accidentes mortales; en vías urbanas, el porcentaje es del 23%.

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 2018 y este porcentaje se eleva al 19% 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 22% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

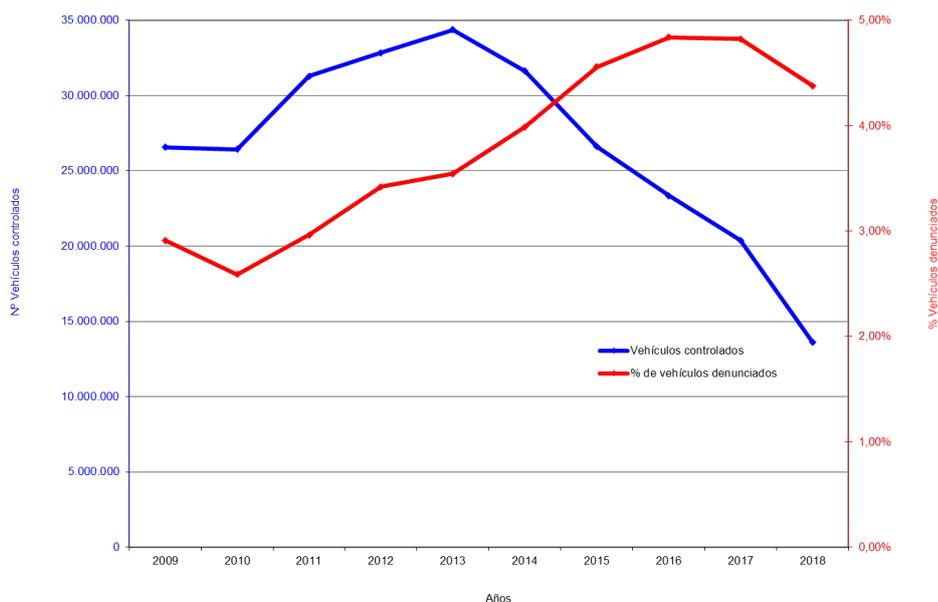
² En aras de la comparabilidad de los datos, se excluyen de la muestra analizada los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco. Ver el primer apartado del capítulo

En el año 2018 el total de denuncias de la DGT fue de 4.179.689. De estas, el 62% estaban vinculadas a la velocidad. Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y a través de radares fijos, de tramo y helicópteros.

La velocidad³

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil⁴ realizó en el año 2018 controles de velocidad a 13,6 millones de vehículos, resultando denunciados 596.030 vehículos. Respecto a 2017, se han controlado unos 6,7 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,4%. Si se toma como referencia el año 2014, el número de vehículos controlados ha disminuido en unos 18 millones, mientras que el porcentaje de denuncias ha aumentado en 0,4 puntos porcentuales. Ello pone de manifiesto que se ha realizado un esfuerzo de vigilancia más selectivo.

Figura 60. Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2009-2018



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).

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.

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 de 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 2017, las sustancias psicoactivas con mayor prevalencia de consumo en los últimos 12 meses son el alcohol (75%), los hipnosedantes (11%), seguidos del cannabis (11%) y la cocaína (2%).

- El alcohol sigue siendo la sustancia psicoactiva más consumida. El 75% ha consumido alcohol en los últimos 12 meses, el 63% en los últimos 30 días y el 7% diariamente en los últimos 30 días. El 15% de las personas de 15 a 64 años han consumido alcohol en atracón (binge drinking) durante los últimos 30 días, un porcentaje que es del 30% en los hombres con edades entre 25 y 29 años. Por su parte, el 7% 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 21% de la población de 15 a 64 años ha consumido hipnosedantes alguna vez, el 11% en el último año, el 8% en el último mes y el 6% diariamente durante el último mes. El 64% de las personas que han consumido hipnosedantes durante los últimos 12 meses son mujeres.
- El 35% de la población de 15 a 64 años han consumido cannabis alguna vez en su vida, el 11% en los últimos 12 meses, el 9% en los últimos 30 días y el 2% a diario en el último mes. El 71% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres. Se estima que 497.000 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 16% de los que han consumido cannabis en el último año.

⁵ EDADES 2017/2018. Encuesta sobre alcohol y otras drogas en España. Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

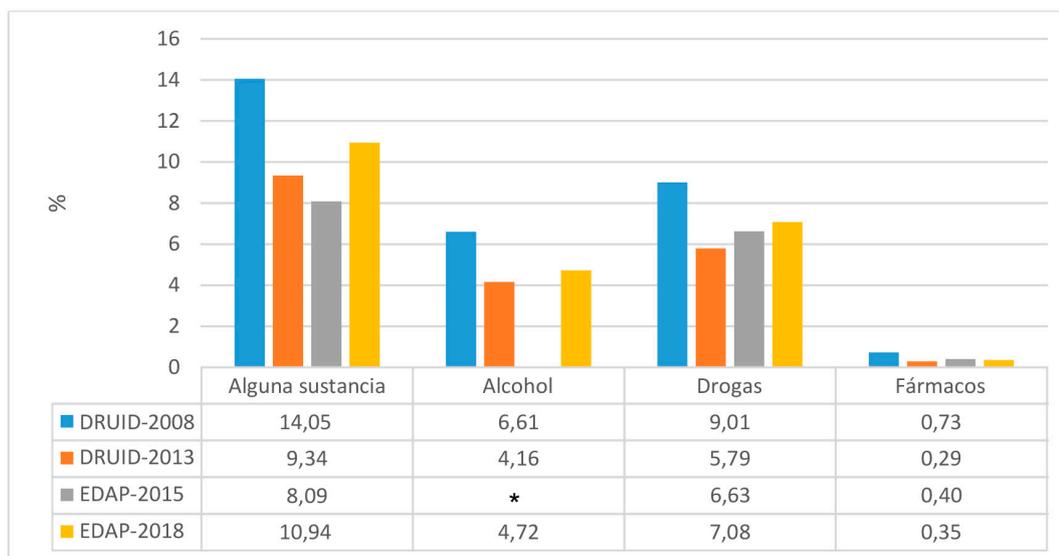
- El 10% de la población de 15 a 64 años ha consumido cocaína (polvo y/o base) alguna vez, el 2% en el último año y el 1% en el último mes. El 78% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres.
- Respecto al policonsumo, el 16% de las personas de 15 a 64 años no ha consumido en los últimos 12 meses ninguna sustancia psicoactiva legal o ilegal, y el 42% dice que ha consumido una sola sustancia. Un 28% dice haber consumido 2 sustancias y un 10% ha tomado tres. La mezcla de 4 o más sustancias se da aproximadamente en un 3%.

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 cuatro ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013, 2015 y 2018.

Figura 61. Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015 y 2018)



Nota: Alcohol >0,05 mg/l aire

(*) Cifra en revisión

De este último estudio resulta que un 12% de los conductores españoles habían consumido recientemente alguna droga de comercio ilegal y/o alcohol. Este es el dato general del estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas elaborado por la DGT en 2018. Otros datos relevantes del estudio (en base a la determinación de sustancias en fluido oral realizada en vía pública, y confirmados en el laboratorio) son:

- Un 8% de los conductores que circulan por las vías públicas en España, han consumido recientemente reciente de drogas, con o sin alcohol.
- Un 5% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol (por encima de 0,05 miligramos por litro de aire), con o sin drogas.
- Un 4% de los conductores dieron positivo al test de alcohol (0,05 mg/l de aire espirado) sin haber consumido drogas.
- Un 7,0% de los conductores presentaron consumo reciente de drogas sin haber tomado alcohol.

Las drogas más consumidas entre los conductores continúa siendo el cannabis (6%), seguida de la cocaína (4%). En el 2% han consumido varias sustancias que no son alcohol.

Para realizar la comparación con los resultados de estudios de prevalencia previos es preciso, por un lado, armonizar los criterios de positividad utilizados en los tres trabajos. Por tanto, los valores de prevalencia de consumo utilizados para la comparación difieren de los mostrados en los párrafos anteriores.

Con esta precisión metodológica, es posible observar la evolución del consumo de sustancias en conductores españoles desde 2008. La evolución del consumo de alcohol en las ediciones realizadas 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 2018 de 4,7%. Para el resto de sustancias en el año 2013 se observó una disminución respecto a 2008, que no ha continuado en las siguientes ediciones donde la tendencia del consumo de drogas es al alza, sin llegar a los niveles de 2008.

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 registran 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.

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

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

En 2018, se vieron implicados en accidentes con víctimas 120.408 conductores, de los cuales fallecieron 911.

El Instituto Nacional de Toxicología ha realizado análisis sobre muestras de conductores fallecidos, de los cuales se han podido identificar en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT) 531 casos.

El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Murcia ha realizado análisis sobre muestras de 45 conductores identificados en el RNVAT.

El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Galicia ha realizado análisis sobre muestras de 34 conductores identificados en el RNVAT.

Se está trabajando en 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 en 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 45.067 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 9.296 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 Circulación⁷: 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 litro⁸.

158

En el año 2018, 120.408 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas y urbanas y se tiene constancia de la realización de prueba de alcohol al 38% de ellos. En el caso de los conductores fallecidos, el porcentaje de conductores con constancia de prueba fue del 68%, en los heridos hospitalizados del 25%, en los heridos no hospitalizados del 36% y en los conductores ilesos fue del 41%.

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 23% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 12% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 8% en los conductores heridos no hospitalizados y el 7% en los conductores ilesos.

Respecto de 2017, el porcentaje de conductores fallecidos con prueba positiva ha pasado del 26% al 23%, si bien debemos considerar que la cobertura de las pruebas realizadas ha pasado de ser del 72% al 68%, en el caso de los conductores fallecidos.

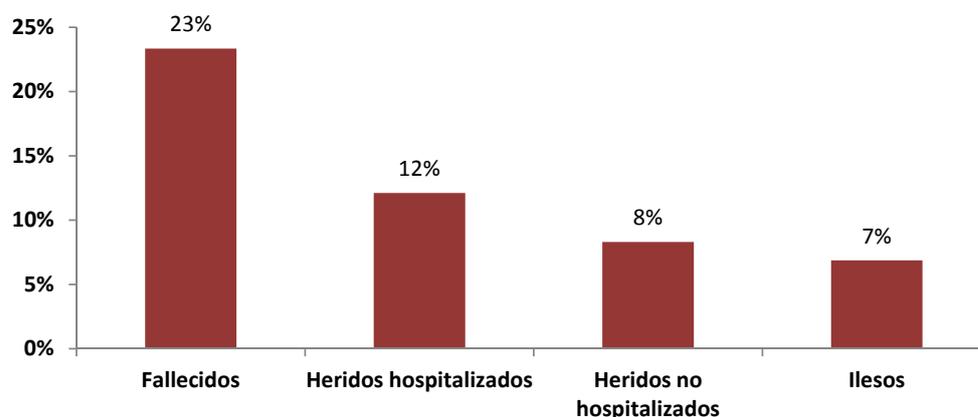
⁷ Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

⁸ 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 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Lesividad	Total conductores	Conductores con constancia de prueba	% de conductores con constancia de prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	911	621	68% (72%)	145	23% (26%)
Heridos hospitalizados	4.280	1.090	25% (21%)	132	12% (15%)
Heridos no hospitalizados	56.895	20.291	36% (33%)	1.684	8% (8%)
Sin asistencia sanitaria	56.449	23.342	41% (41%)	1.605	7% (7%)
Sin clasificar	1.873	344	18% (17%)	28	8% (7%)
Total	120.408	45.688	38% (36%)	3.594	8% (8%)

Figura 62. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



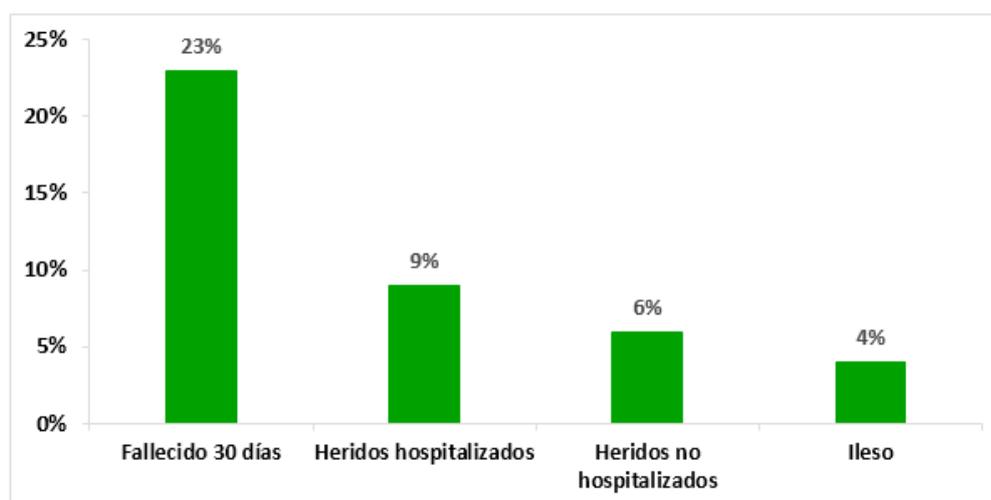
En vías interurbanas, 46.390 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, teniéndose constancia de la realización de prueba de alcohol al 70% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 70%. En el caso de los no fallecidos, se tiene constancia de pruebas en el 38% de heridos hospitalizados, el 71% de heridos no hospitalizados y el 89% 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 23% 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 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Lesividad	Total conductores	Conductores con constancia de prueba	% de conductores con constancia de prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	744	520	70% (73%)	117	23% (24%)
Heridos hospitalizados	2.432	928	38% (32%)	87	9% (11%)
Heridos no hospitalizados	24.264	17.297	71% (65%)	1.075	6% (6%)
Sin asistencia sanitaria	18.394	16.388	89% (86%)	655	4% (4%)
Sin clasificar	556	242	44% (41%)	4	2% (1%)
Total	46.390	35.375	70% (71%)	1.938	5% (6%)

Figura 63. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



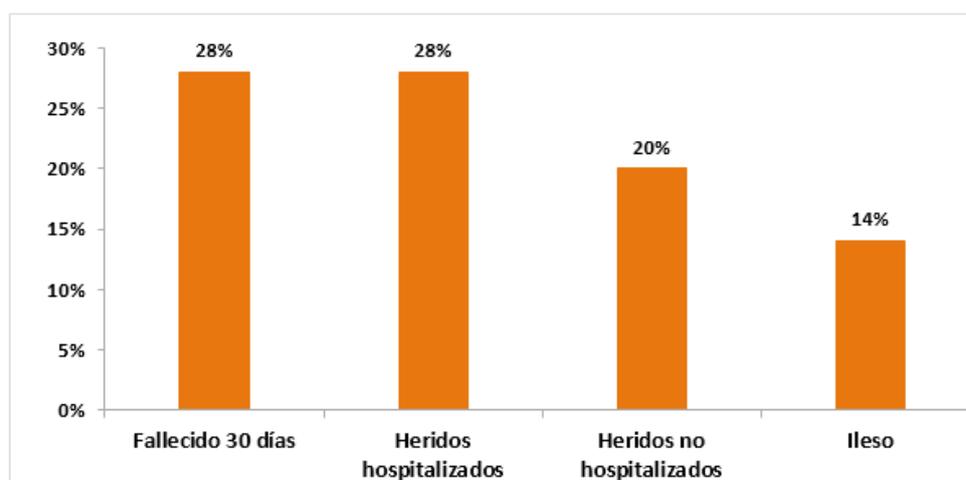
En vías urbanas, 74.018 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 14% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 60%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 9% de heridos hospitalizados, un 9% de heridos no hospitalizados y un 18% 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 28% en los conductores fallecidos. Se observa que, para todas las lesividades, los porcentajes de positivos en vías urbanas 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 2018, valores de 2017 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	167	101	60% (64%)	28	28% (32%)
Heridos hospitalizados	1.848	162	9% (7%)	45	28% (36%)
Heridos no hospitalizados	32.631	2.994	9% (9%)	609	20% (18%)
Sin asistencia sanitaria	38.055	6.954	18% (19%)	950	14% (14%)
Sin clasificar	1.317	102	8% (13%)	24	24% (20%)
Total	74.018	10.313	14% (14%)	1.656	16% (16%)

Figura 64. Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. Año 2018. (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 66% 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 66% en el caso de las vías interurbanas, y llega hasta el 64% 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 71%, en vías urbanas.

Figura 65. Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

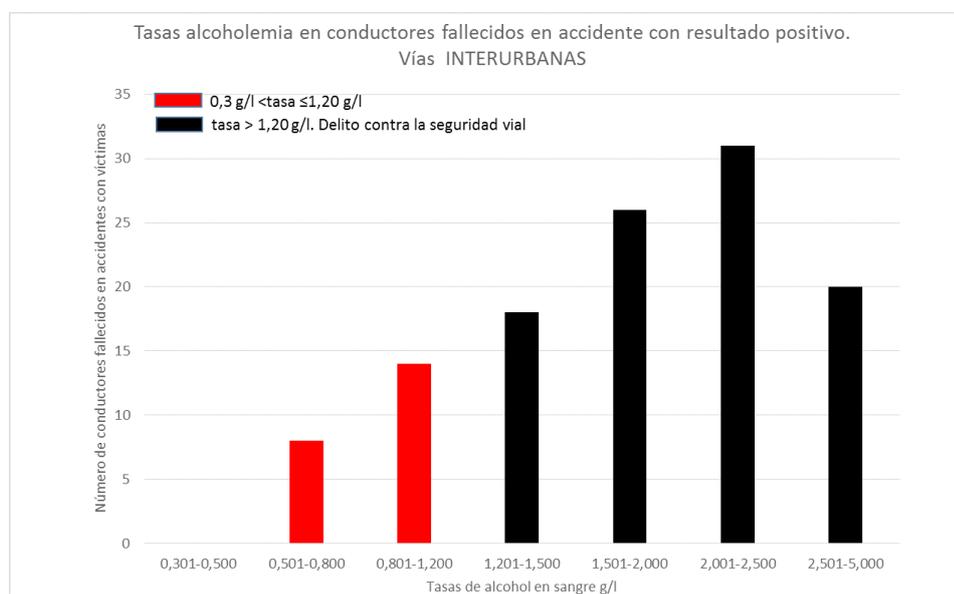
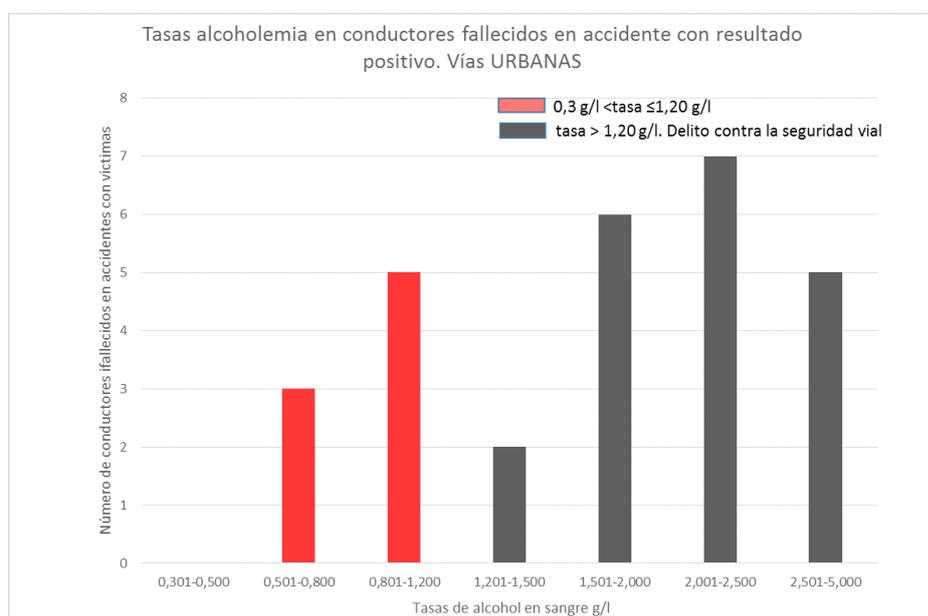


Figura 66. Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



En relación con el consumo de drogas de comercio ilegal⁹ se tiene constancia de la realización de pruebas en el 68% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 19%.

⁹ Se han considerado las siguientes sustancias: anfetaminas, cocaína, cannabis y opiáceos. 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.

En vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 69% y en las vías urbanas del 60%, siendo los porcentajes de positivos del 17% en vías interurbanas y del 27% en vías urbanas. El porcentaje de positivos en vías urbanas es significativamente mayor que en 2017, aunque esta subida debe valorarse con prudencia puesto que el porcentaje de conductores testados ha disminuido 6 puntos.

Tabla 173. Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Lesividad	Total conductores fallecidos	Conductores fallecidos con constancia de prueba	% de conductores fallecidos con constancia de prueba	Conductores fallecidos con prueba positiva	Porcentaje positivo de drogas
Vías interurbanas	744	517	69% (73%)	90	17% (15%)
Vías urbanas	167	101	60% (66%)	27	27% (16%)
Total	911	618	68% (72%)	117	19% (15%)

Las sustancias más frecuentes en los casos de conductores fallecidos positivos por drogas son la cocaína (50%) y el cannabis (60%). Los opiáceos y las anfetaminas tienen una presencia menor (6%).

Tabla 174. Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos).

Sustancia	Conductores fallecidos	Porcentaje
Cocaína	58	50% (47%)
Opiáceo	7	6% (4%)
Anfetamina	7	6% (5%)
Cannabis	70	60% (61%)
Conductores con resultado positivo a drogas	117	100% (100%)

El porcentaje de conductores fallecidos con resultado positivo a alcohol y/o drogas en el año 2018 fue del 35%.

Tabla 175. Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos).

	Con constancia de prueba de alcohol y/o drogas realizada	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	Porcentaje positivo alcohol y/o drogas
Conductores fallecidos	623	221	35% (33%)

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)¹⁰:

Alcohol

Durante 2018, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 5.509.022 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 6% más que las realizadas durante 2017. De las 4.752.798 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,3% 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 2018 se realizaron 139.703 pruebas de determinación de drogas, frente a 89.812 realizadas en 2017, lo que supone un aumento del 56%. De las 113.020 pruebas de control preventivas realizadas, el 37% resultaron positivas.

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

El 4% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas en 2018 no utilizaban casco, al igual que el 1% de los heridos hospitalizados. En las vías urbanas el 11% de los fallecidos en motocicleta en 2018 no utilizaban el casco, tampoco lo hacían el 7% de los heridos hospitalizados motoristas. Respecto a 2017, el número de fallecidos sin casco en vías interurbanas ha aumentado 3 puntos porcentuales y el de heridos hospitalizados sin casco, disminuyó un punto porcentual. En vías urbanas los fallecidos que no utilizaban casco aumentaron respecto al año anterior en 3 puntos porcentuales y los heridos hospitalizados lo hicieron en 4 puntos porcentuales.

164

Tabla 176. Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2013-2018

Motocicletas.Vías interurbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban casco	8	5	12	5	2	10
Total de fallecidos en motocicleta	203	188	247	234	251	241
% de no uso de casco	4%	3%	5%	2%	1%	4%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	16	11	10	12	19	17
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250	1.229
% de no uso de casco	1%	1%	1%	1%	2%	1%
Motocicletas.Vías urbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban casco	14	10	8	10	9	13
Total de fallecidos en motocicleta	98	99	82	109	108	118
% de no uso de casco	*	*	*	9%	8%	11%
Heridos hospitalizados que no usaban casco	120	44	39	41	51	98
Total de heridos hospitalizados en motocicleta	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	1.453
% de no uso de casco	9%	3%	3%	3%	3%	7%

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

¹⁰ 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 2018, 9 de 35 no utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 4 de los 27 ciclomotoristas fallecidos tampoco usaban casco. Comparando 2018 con el año anterior, se observa un aumento de fallecidos y una disminución de ciclomotoristas heridos hospitalizados sin casco, en vías interurbanas. En las vías urbanas las cifras de ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados sin casco ha aumentado.

Tabla 177. Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2013- 2018

Ciclomotores. Vías interurbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban casco	8	0	4	4	1	9
Total de fallecidos en ciclomotor	34	21	28	26	26	35
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	20	8	18	9	14	7
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	267	156	198	167	166	137
% de no uso de casco	7%	5%	9%	5%	8%	5%
Ciclomotores. Vías urbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban casco	0	1	3	2	1	4
Total de fallecidos en ciclomotor	20	32	28	28	23	27
% de no uso de casco	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban casco	34	28	28	27	17	18
Total de heridos hospitalizados en ciclomotor	551	482	471	458	452	391
% de no uso de casco	6%	6%	6%	6%	4%	5%

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

Los turismos y las furgonetas

En vías interurbanas en el año 2018, el 23% 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 20 de los 76 fallecidos. Respecto a los heridos hospitalizados, en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 10% y en las urbanas el 19%.

Tabla 178. Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2013-2018

Turismos y furgonetas. Ocupantes de 12 años y más.	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vías interurbanas						
Fallecidos que no usaban cinturón	146	169	155	154	189	165
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	672	733	695	722	784	727
% de no uso de cinturón	22%	23%	22%	21%	24%	23%
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	259	230	242	267	230	229
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	2.766	2.533	2.450	2.626	2.457	2.268
% de no uso de cinturón	9%	9%	10%	10%	9%	10%
Turismos y furgonetas. Ocupantes de 12 años y más.						
Vías urbanas						
Fallecidos que no usaban cinturón	21	23	19	33	35	20
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	75	75	70	83	87	76
% de no uso de cinturón	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón	151	120	87	102	109	106
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	754	680	637	555	608	562
% de no uso de cinturón	20%	18%	14%	18%	18%	19%

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

En las vías interurbanas, en el año 2018, los 10 niños menores de 12 años fallecidos usaban algún sistema de seguridad, SRI o cinturón. Respecto a los heridos hospitalizados en vías interurbanas, no utilizaban ningún sistema de seguridad 6 de los 73 heridos hospitalizados menores de 12 años. En vías urbanas, no hubo ningún fallecido menor de 12 años y solo 2 de los 12 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, 2013-2018

Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías interurbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	4	2	4	3	5	0
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	20	13	13	18	17	10
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	11	9	7	6	4	6
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	76	71	66	72	76	73
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías urbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	0	0	0	0	0	0
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	0	1	0	0	0	0
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	3	0	1	0	1	2
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	12	11	8	9	11	12
% 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 realizado encuestas no participativas en las que se observaba el comportamiento de los ocupantes de turismos y furgonetas en cuanto al uso de 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 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 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 mejoría en los dos últimos grupos.

También se han realizado encuestas no participativas sobre el uso de casco en motocicleta y ciclomotor. 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 2018 el 45% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción durante el proceso que desencadenó el accidente. Las infracciones de velocidad fueron 5.552, el 27% del total de infracciones; en 5.713 casos la infracción fue no mantener el intervalo de seguridad, el 27% del total; las infracciones por no respetar la prioridad fueron 3.822, el 18% del total y la invasión parcial del sentido contrario se presentó en 1.732 casos, el 8% del total. En cuanto a la evolución de la cifra total de infractores en vías interurbanas se observa un aumento en 2018 respecto de 2017, si bien el porcentaje de infractores disminuyó un punto, alcanzando el 45% de los conductores implicados.

Respecto a los accidentes ocurridos en vías urbanas, el porcentaje de conductores infractores en 2018 fue del 45%. Las infracciones por no respetar la prioridad fueron las más frecuentes, 12.958, el 52% del total de infracciones en vías urbanas; no mantener el intervalo de seguridad es la segunda infracción más frecuente con 5.013 casos, un 20% del total, y la infracción de velocidad ocupa la tercera posición con 2.373 infracciones, el 10% del total.

Tabla 180. Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2016-2018. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)

Infracciones del conductor		2016	2017	2018
Vías interurbanas	Ninguna infracción	16.644	17.771	17.484
	Porcentaje	38%	39%	38%
	Alguna infracción	20.674	21.034	20.950
	Porcentaje	47%	46%	45%
	Se ignora	6.699	7.158	7.765
	Porcentaje	15%	16%	17%
Total conductores		44.017	45.963	46.199
Vías urbanas	Ninguna infracción	17.315	16.940	16.897
	Porcentaje	30%	31%	31%
	Alguna infracción	24.464	24.091	24.726
	Porcentaje	42%	43%	45%
	Se ignora	16.136	14.440	13.577
	Porcentaje	28%	26%	25%
Total conductores		57.915	55.471	55.200

Tabla 181. Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2016-2018. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)

Infracciones del conductor		2016	2017	2018
Vías interurbanas	Infracción de velocidad	5.766	5.174	5.552
	Porcentaje	28%	25%	27%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	35	43	27
	Porcentaje	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.258	1.268	1.297
	Porcentaje	6%	6%	6%
	No respetar paso para peatones	152	164	137
	Porcentaje	1%	1%	1%
	No respetar otra regulación de prioridad	2.149	2.379	2.388
	Porcentaje	10%	11%	11%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	158	169	150
	Porcentaje	1%	1%	1%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	1.691	1.798	1.732
	Porcentaje	8%	9%	8%
	Adelantar antirreglamentariamente	481	518	535
	Porcentaje	2%	2%	3%
	No mantener el intervalo de seguridad	5.199	5.920	5.713
	Porcentaje	25%	28%	27%
	Apertura de puertas sin precaución	12	10	16
Porcentaje	0%	0%	0%	
Incorrecta utilización del alumbrado	104	109	104	
Porcentaje	1%	1%	0%	
Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	72	64	88	
Porcentaje	0%	0%	0%	
Vías urbanas	Infracción de velocidad	2.622	2.467	2.373
	Porcentaje	11%	10%	10%
	Marcha lenta entorpeciendo la circulación	33	32	28
	Porcentaje	0%	0%	0%
	No respetar señal de STOP	1.961	1.853	1.784
	Porcentaje	8%	8%	7%
	No respetar paso para peatones	3.438	3.412	3.440
	Porcentaje	14%	14%	14%
	No respetar otra regulación de prioridad	7.553	7.640	7.734
	Porcentaje	31%	32%	31%
	Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	503	520	559
	Porcentaje	2%	2%	2%
	Invadir parcialmente el sentido contrario	694	658	746
	Porcentaje	3%	3%	3%
	Adelantar antirreglamentariamente	645	642	724
	Porcentaje	3%	3%	3%
	No mantener el intervalo de seguridad	4.964	4.918	5.013
	Porcentaje	20%	20%	20%
	Apertura de puertas sin precaución	137	120	298
Porcentaje	1%	0%	1%	
Incorrecta utilización del alumbrado	284	315	298	
Porcentaje	1%	1%	1%	
Exceso, mal acondicionamiento o desprendimiento de la carga	101	96	89	
Porcentaje	0%	0%	0%	

En cuanto a los peatones víctimas, en el año 2018 el porcentaje de los que habían cometido alguna infracción es mayor en vías interurbanas que en travesías y calles.

El 37% 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 23%.

En relación a la evolución del porcentaje de peatones víctimas que habían cometido infracción en el momento del accidente en 2018 respecto de 2017, ha habido un aumento en las vías interurbanas –del 40% al 41%–, un aumento en las travesías –el porcentaje de infractores ha pasado del 29% al 32%– y en las calles no ha habido variación, con un porcentaje del 23%.

Tabla 182. Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. Años 2016-2018. (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		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Interurbana	Hasta 14 años*	28	30	25	47	58	53			
	De 15 a 24 años	27	40	36	65	92	84			
	De 25 a 44 años	88	71	68	206	198	173	43%	36%	39%
	De 45 a 64 años	99	86	79	235	213	211	42%	40%	37%
	Más de 64 años	94	77	89	212	193	204	44%	40%	44%
	No especificada	2	6	4	11	12	12			
	Total peatones víctimas		338	310	301	776	766	737	44%	40%
Travesía	Hasta 14 años*	7	8	4	19	13	12			
	De 15 a 24 años	1	1	2	6	8	9			
	De 25 a 44 años	4	3	5	19	11	12			
	De 45 a 64 años	2	6	6	25	29	22			
	Más de 64 años	10	12	16	40	44	44			
	No especificada	1	1	0	3	2	4			
	Total peatones víctimas		25	31	33	112	107	102	22%	29%
Calles	Hasta 14 años*	389	400	352	1.042	1.036	941	37%	39%	37%
	De 15 a 24 años	202	209	217	1.049	991	1.012	19%	21%	21%
	De 25 a 44 años	297	279	273	1.750	1.578	1.613	17%	18%	17%
	De 45 a 64 años	383	389	375	2.020	2.047	1.929	19%	19%	19%
	Más de 64 años	525	516	508	2.335	2.306	2.198	22%	22%	23%
	No especificada	37	43	61	206	163	197	18%	26%	31%
	Total peatones víctimas		1.833	1.836	1.786	8.402	8.121	7.890	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 2018 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de vehículos de los últimos años. Como ya se mencionó en el epígrafe "Parque de automóviles" del capítulo 2, la antigüedad media del parque de vehículos con menos de 25 años oscila entre los 8,6 años de los tractores industriales (8,5 años en 2017) y los 12,3 años de los camiones y furgonetas (12,2 años en 2017). Los turismos tienen una antigüedad media de 10,9 años (10,8 años en 2017), por encima de los 9,7 años de las motocicletas (9,5 años en 2017).

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, 2018

Vía	Antigüedad del turismo	Tasa de fallecidos	Tasa de heridos hospitalizados
Autopista y autovía	De 0 a 4 años	0,42	1,23
	De 5 a 9 años	0,38	1,93
	De 10 a 14 años	0,45	1,86
	De 15 a 19 años	0,70	3,36
	De 20 y más	0,41	1,05
Convencional	De 0 a 4 años	1,31	4,90
	De 5 a 9 años	1,82	6,20
	De 10 a 14 años	2,10	6,60
	De 15 a 19 años	3,75	10,43
	De 20 y más	2,50	5,82
Vías Urbanas	De 0 a 4 años	0,13	1,60
	De 5 a 9 años	0,08	1,64
	De 10 a 14 años	0,29	1,98
	De 15 a 19 años	0,50	3,09
	De 20 y más	0,26	1,89
Todas las vías	De 0 a 4 años	1,85	7,72
	De 5 a 9 años	2,28	9,76
	De 10 a 14 años	2,84	10,44
	De 15 a 19 años	4,95	16,88
	De 20 y más	3,17	8,76

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 67. Tasa de fallecidos por 100.000 turismos. España, 2018

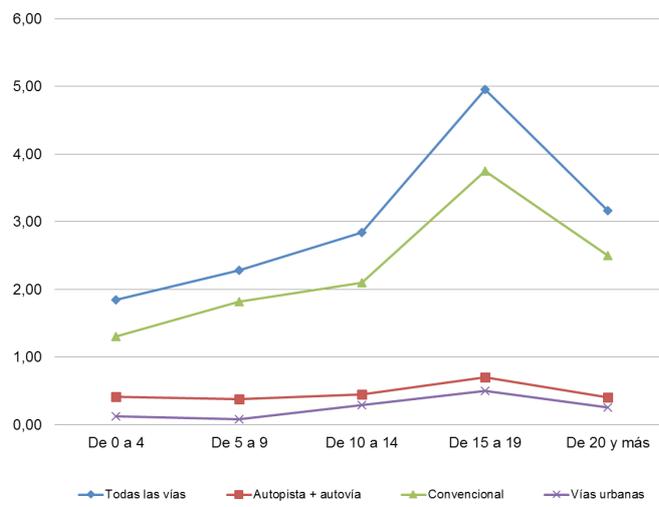
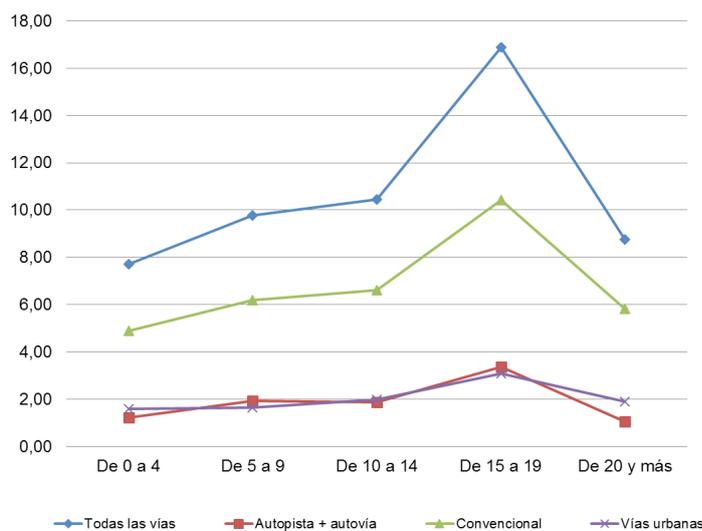
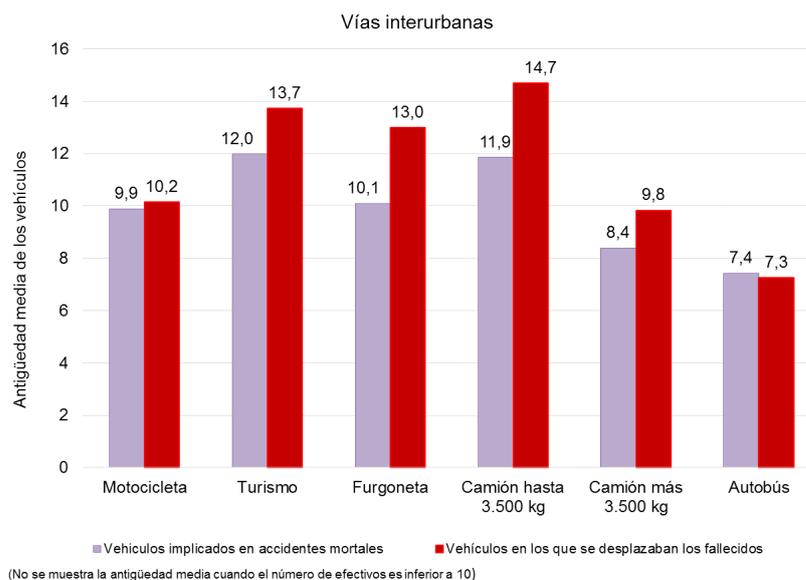


Figura 68. Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2018



En las vías interurbanas, en el año 2018, en el caso de motocicletas, turismos, furgonetas, camiones hasta 3.500 kg y camiones más 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 12 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 10,1 y 13,0 respectivamente.

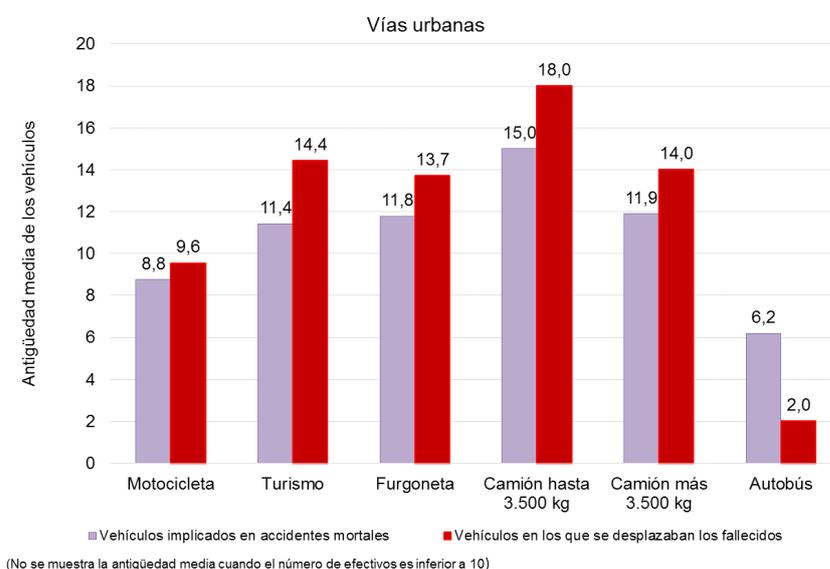
Figura 69. Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2018



174

En las vías urbanas, en el año 2018, la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 11,4, cifra inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales (14,4).

Figura 70. Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2018



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 destinado¹¹.

En 2018, el porcentaje de vehículos implicados en accidentes con víctimas, en vías interurbanas, con la inspección caducada en el momento del accidente, oscila entre un 3%, en los autobuses, y un 10%, 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, 2018

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada
Motocicletas	3.967	317	90	4.374	7%
Turismos	30.459	1.728	234	32.421	5%
Furgonetas	3.236	326	37	3.599	9%
Camiones hasta 3.500kg	391	42	5	438	10%
Camiones de más de 3.500kg	2.495	100	31	2.626	4%
Autobús	227	7	3	237	3%

* 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, 2018

Tipo de vehículo	Correcta	Caducada	Sin especificar	TOTAL	% caducada ¹
Motocicletas	182	12	5	199	6%
Turismos	790	67	12	869	8%
Furgonetas	126	14	3	143	10%
Camiones hasta 3.500kg	18	1	0	19	-
Camiones de más de 3.500kg	204	3	1	208	1%
Autobús	22	1	0	23	-

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

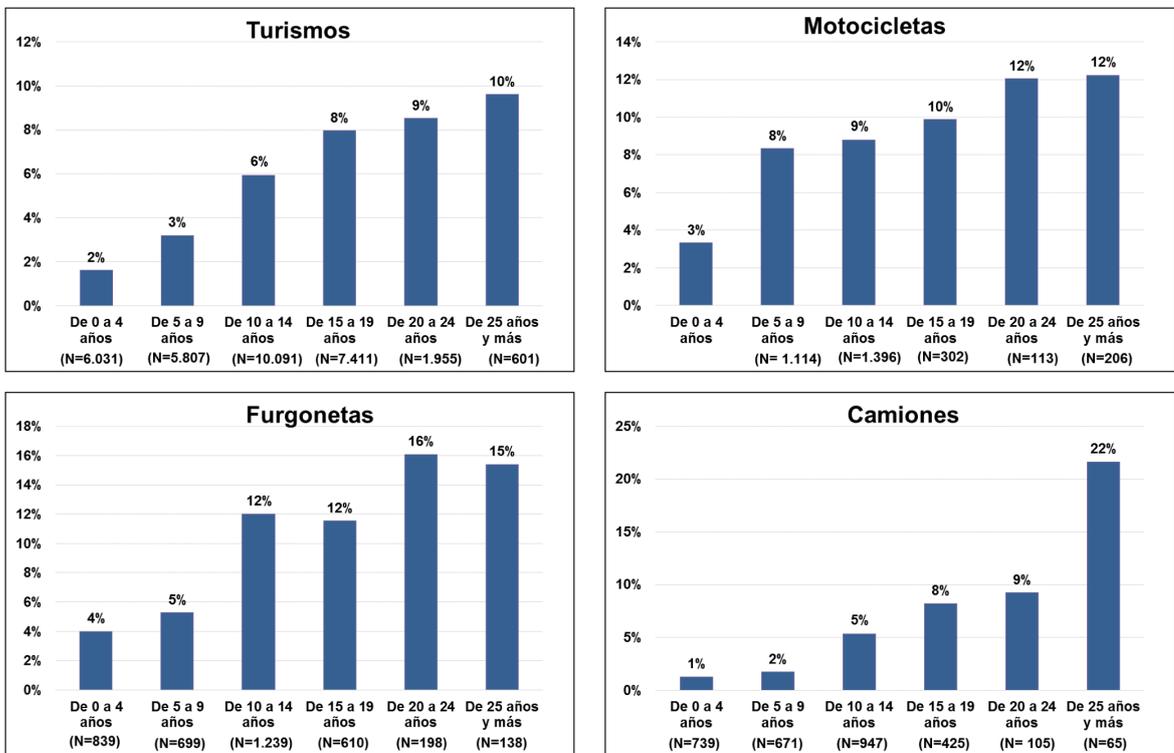
¹ Los porcentajes se han calculado cuando el número de efectivos es mayor de 100.

¹¹ 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 3% entre los 0 y los 4 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 años.

En las furgonetas, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada oscila entre un 4% y un 16%. En los camiones, la variación está entre un 1% y un 22%.

Figura 71. Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2018



* 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.

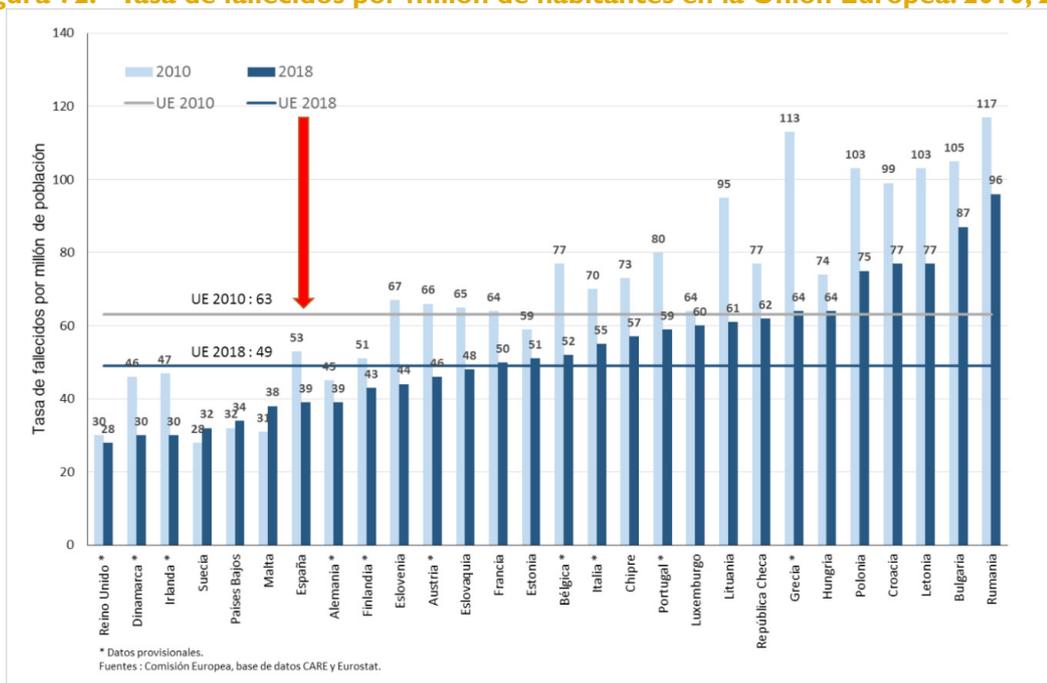
Situación de España

En 2018, en la Unión Europea (28 países miembros) se produjeron más de 25.000 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.

En la fecha de edición de esta publicación no se han publicado por la Comisión Europea las cifras definitivas de siniestralidad de todos los países para el año 2018, 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 sin datos definitivos.

El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2010 (año base de cómputo para la reducción a 2020 del 50% de las víctimas mortales) y 2018. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 23 se ha reducido la tasa respecto a 2010, y en 3 ha aumentado, Suecia –de 28 a 32–, Países Bajos –de 32 a 34 y Malta –de 31 a 38. En el caso de España, la tasa para el año 2010 fue de 53 fallecidos por millón (2.478 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 63. En el año 2018 la tasa ha sido de 39 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea para este mismo año (49 fallecidos por millón). España ocupa el 7º lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

Figura 72. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2018



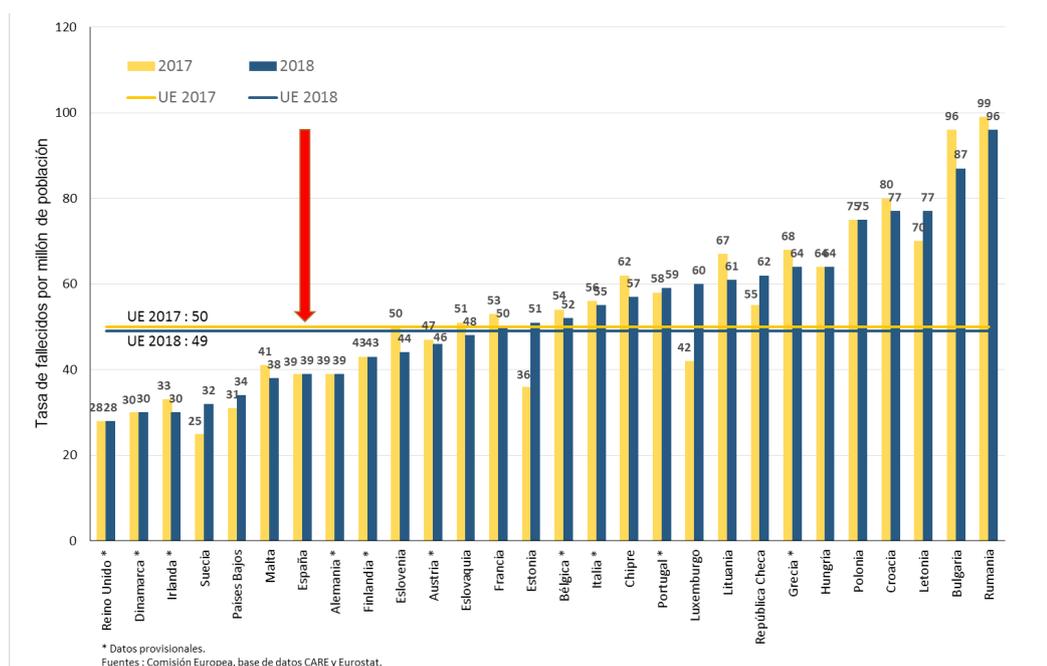
* Datos provisionales.

Fuentes: Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat

En relación a 2017, las tasas de fallecidos por millón de población de 2018 han aumentado en 7 países: Suecia –de 25 a 32–, Países Bajos –de 31 a 34–, Estonia –de 36 a 51–, Portugal –de 58 a 59–, Luxemburgo –de 42 a 60–, República Checa –de 55 a 62–, y Letonia –de 70 a 77. En 7 países la tasa es igual en 2018 y 2017, entre ellos España y en 14 países ha disminuido.

178

Figura 73. Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2017, 2018



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, 2017 y 2018 en los países de la Unión Europea

Países	2001	2010	2017	2018	2018/2001	2018/2010	2018/2017
Alemania*	6.977	3.648	3.180	3.265	-53%	-10%	3%
Austria	958	552	414	409	-57%	-26%	-1%
Bélgica*	1.486	840	615	590	-60%	-30%	-4%
Bulgaria	1.011	776	682	611	-40%	-21%	-10%
República Checa	1.333	802	577	656	-51%	-18%	14%
Chipre	98	60	53	49	-49	-11	-4
Croacia	647	426	331	317	-51%	-26%	-4%
Dinamarca*	431	255	175	175	-59%	-31%	0%
Eslovaquia	625	353	276	229	-63%	-35%	-17%
Eslovenia	278	138	104	91	-67%	-34%	-13%
España	5.517	2.479	1.830	1.806	-67%	-27%	-1%
Estonia	199	79	48	67	-66%	-12	19
Finlandia*	433	272	230	225	-48%	-17%	-2%
Francia	8.162	3.992	3.444	3.248	-60%	-19%	-6%
Grecia*	1.880	1.258	740	690	-63%	-45%	-7%
Hungría	1.239	740	625	629	-49%	-15%	1%
Irlanda*	412	212	159	146	-65%	-31%	-8%
Italia*	7.096	4.114	3.378	3.310	-53%	-20%	-2%
Letonia	558	218	136	148	-73%	-32%	9%
Lituania*	706	299	192	170	-76%	-43%	-11%
Luxemburgo	70	32	25	36	-34	4	11
Malta	16	13	19	18	2	5	-1
Países Bajos	993	537	535	678	-32%	26%	27%
Polonia	5.534	3.908	2.831	2.862	-48%	-27%	1%
Portugal*	1.670	937	602	606	-64%	-35%	1%
Reino Unido	3.598	1.905	1.856	1.825	-49%	-4%	-2%
Rumania	2.450	2.377	1.951	1.867	-24%	-21%	-4%
Suecia	583	266	253	324	-44%	22%	28%
EU-28	54.960	31.488	25.261	25.047	-54%	-20%	-1%

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 2018 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

10

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, 1992¹²) la cifra, procedente de los datos proporcionados por las compañías de seguros, de 25 millones de pesetas del año 1992 (150.000 euros aproximadamente).

¹² Ministerio de Obras Públicas Transporte y Comunicaciones (MOTP). (1992). Recomendaciones para la evaluación económicas, coste-beneficio, de estudios y proyectos de carreteras. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

De hecho, en la revisión realizada en el marco del mencionado proyecto COST 313, sólo unos pocos de los países considerados calculaba los costes humanos mediante un enfoque consistente con los principios teóricos de la economía del bienestar, disciplina en la que se sustentan metodologías como el análisis coste-beneficio y el análisis coste-utilidad empleadas para evaluar económicamente las políticas de transporte y seguridad viaria. Las aportaciones teóricas de Schelling (1968)¹³, Mishan (1971)¹⁴ y Jones-Lee (1976)¹⁵ 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

¹³ 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.

¹⁴ Mishan, EJ. (1971). Evaluation of Life and Limb: A Theoretical Approach. *Journal of Political Economy*, 79, 687-705.

¹⁵ Jones-Lee, MW. (1976). *The Value of statistical life: An Economic Analysis*, Chicago: University Press.

las estimaciones que no los incluyan –como la “regla del millón de euros”–. Elvik (1995)¹⁶, en un análisis de las valoraciones oficiales de los accidentes mortales de tráfico en 20 países, concluyó que en aquellas naciones donde se han estimado los costes humanos, dichos costes típicamente representan alrededor del 50% de los costes totales. Elvik (2000)¹⁷ 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., 2003)¹⁸. 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)¹⁹ –lo cual, además, alerta acerca de la dificultad de transferir estimaciones y cálculos de unos países a otros–. Más recientemente, Hakkert y Weseman (2005)²⁰, a partir de la revisión efectuada por De Blaeij et al. (2004)²¹ 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, 2009)²² 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ Elvik, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 849–851.

¹⁸ 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.

¹⁹ Miller, T. R. (2000). Variations between countries in values of statistical life. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(2), 169–188.

²⁰ Hakkert, S., Wesemann, P. (eds.) (2005). *The use of efficiency assessment tools: solutions to barriers*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.

²¹ 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.

²² SWOV (2009). *The valuation of human losses of road deaths*, Fact sheet, July 2009.

En el año 2011 la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas, utilizando el método de disposición al pago. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, ...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido hospitalizado, 219.000 € y un herido no hospitalizado, 6,100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 1 de enero de 2018 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1.580.318 €, un herido hospitalizado un coste de 247.207 € y un herido no hospitalizado 6.886 €.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en accidentes de tráfico en el año 2018, se obtiene que los costes asociados a las víctimas se cifran en al menos 5.956 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 11.217 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado el 1 de enero de 2018²³ fue 1.208.248 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,49%, aunque es más que razonable asumir el 0,93%, 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, 2018

184

Víctimas	Coste unitario (€ 2017)	Víctimas		Coste total € (2018)	
		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	1.580.318	1.806	1.806	2.854.054.034	2.854.054.034
Heridos hospitalizados	247.207	8.935	20.542	2.208.793.325	5.078.123.389
Heridos no hospitalizados	6.886	129.674	477.022	892.892.453	3.284.616.373
				5.955.739.812	11.216.793.796

¹ Las cifras de víctimas correspondientes al Sector Transporte son del año 2018

² La cifra de fallecidos corresponde al año 2018, 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 considerado 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, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Araba/Álava	4%	89%	89%	93%	93%	93%	93%	90%	90%	93%
Albacete	81%	72%	81%	72%	76%	91%	94%	96%	91%	96%
Alicante	76%	50%	76%	67%	80%	95%	96%	96%	93%	95%
Almería	91%	83%	94%	94%	92%	95%	84%	94%	92%	91%
Ávila	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Badajoz	93%	88%	93%	97%	96%	96%	95%	100%	100%	100%
Illes Balears	73%	83%	82%	81%	88%	88%	93%	92%	89%	88%
Barcelona	94%	97%	98%	96%	96%	98%	98%	98%	98%	98%
Burgos	100%	87%	87%	100%	87%	87%	72%	100%	100%	100%
Cáceres	94%	94%	84%	94%	100%	100%	100%	92%	92%	100%
Cádiz	78%	87%	71%	75%	86%	96%	90%	99%	95%	90%
Castellón	90%	94%	94%	77%	94%	97%	100%	98%	98%	87%
Ciudad Real	64%	55%	50%	71%	82%	97%	87%	84%	89%	91%
Córdoba	78%	82%	80%	92%	89%	98%	96%	94%	95%	100%
A Coruña	78%	83%	79%	72%	84%	71%	82%	97%	95%	97%
Cuenca	100%	78%	78%	78%	100%	100%	100%	100%	100%	79%
Girona	96%	81%	91%	89%	96%	85%	94%	93%	98%	92%
Granada	68%	75%	72%	77%	78%	84%	86%	75%	81%	78%
Guadalajara	76%	92%	68%	92%	67%	100%	67%	76%	100%	100%
Gipuzkoa	91%	73%	91%	55%	94%	96%	88%	84%	85%	82%
Huelva	50%	67%	68%	72%	35%	76%	78%	86%	94%	88%
Huesca	66%	88%	64%	78%	100%	100%	100%	100%	100%	87%
Jaén	66%	70%	96%	91%	93%	96%	93%	81%	93%	78%
León	100%	100%	96%	100%	100%	100%	75%	100%	96%	100%
Lleida	93%	100%	93%	85%	94%	94%	100%	85%	100%	100%
La Rioja	82%	82%	94%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	95%
Lugo	82%	72%	68%	78%	82%	100%	100%	100%	100%	100%
Madrid	79%	86%	88%	86%	96%	99%	100%	99%	97%	96%
Málaga	77%	80%	69%	75%	90%	97%	97%	99%	98%	98%
Murcia	56%	62%	62%	67%	76%	81%	95%	96%	95%	86%
Navarra	67%	73%	71%	73%	75%	97%	100%	100%	90%	100%
Ourense	85%	85%	85%	92%	92%	88%	100%	94%	100%	100%
Asturias	95%	84%	87%	95%	99%	96%	95%	96%	97%	98%
Palencia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Palmas, Las	61%	48%	42%	73%	77%	86%	96%	96%	90%	90%
Pontevedra	91%	83%	82%	81%	82%	92%	92%	97%	91%	87%
Salamanca	85%	93%	86%	93%	100%	93%	93%	100%	93%	100%
S.C.Tenerife	35%	58%	25%	45%	68%	76%	79%	95%	95%	90%
Cantabria	20%	63%	19%	21%	97%	97%	97%	100%	89%	86%
Segovia	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sevilla	53%	60%	59%	71%	88%	91%	100%	99%	99%	99%
Soria	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tarragona	96%	95%	93%	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Teruel	68%	68%	68%	0%	69%	69%	69%	69%	69%	100%
Toledo	74%	72%	67%	79%	79%	50%	78%	86%	86%	71%
Valencia	74%	71%	71%	68%	73%	82%	80%	76%	73%	73%
Valladolid	88%	88%	94%	100%	100%	100%	100%	94%	100%	94%
Bizkaia	90%	94%	99%	90%	97%	85%	73%	88%	83%	91%
Zamora	100%	100%	100%	100%	100%	77%	77%	78%	100%	100%
Zaragoza	97%	96%	99%	97%	99%	97%	97%	100%	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	78%	80%	80%	81%	89%	92%	93%	95%	94%	93%

La cobertura de la información de accidentes con víctimas en los municipios de más de 10.000 habitantes en el año 2018 ha sido del 93%, un punto porcentual menos que el año anterior y 2 menos que en 2016. 20 provincias han quedado por debajo del 93% y 21 provincias han llegado al 100%.

A continuación se muestra el listado de municipios con más de 10.000 habitantes a 1 de enero de 2018 (Datos de Padrón Municipal).

Tabla 189. Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018

Araba/Álava	Albox	Arenys de Mar	Roca del Vallès, La	Medina-Sidonia
Amurrio	Almería	Argentona	Rubí	Puerto de Santa María, El
Laudio/Llodio	Berja	Badalona	Sabadell	Puerto Real
Vitoria-Gasteiz	Cuevas del Almanzora	Badia del Vallès	Sant Adrià de Besòs	Rota
Albacete	Ejido, El	Barberà del Vallès	Sant Andreu de la Barca	San Fernando
Albacete	Huércal de Almería	Barcelona	Sant Andreu de Llavaneres	San Roque
Almansa	Huércal-Overa	Berga	Sant Boi de Llobregat	Sanlúcar de Barrameda
Caudete	Níjar	Caldes de Montbui	Sant Celoni	Tarifa
Hellín	Roquetas de Mar	Calella	Sant Cugat del Vallès	Ubrique
Roda, La	Vera	Canet de Mar	Sant Feliu de Llobregat	Vejer de la Frontera
Villarrobledo	Vícar	Canovelles	Sant Joan de Vilatorrada	Villamartín
Alicante/Alacant	Ávila	Cardedeu	Sant Joan Despí	Castellón/Castelló
Albatera	Ávila	Castellar del Vallès	Sant Just Desvern	Alcora, l'
Alcoy/Alcoi	Badajoz	Castellbisbal	Sant Pere de Ribes	Almassora
Alfàs del Pi, l'	Almendralejo	Castelldefels	Sant Quirze del Vallès	Benicarló
Alicante/Alacant	Badajoz	Cerdanyola del Vallès	Sant Sadurní d'Anoia	Benicasim/Benicàssim
Almoradí	Don Benito	Corbera de Llobregat	Sant Vicenç dels Horts	Borriana/Burriana
Altea	Mérida	Cornellà de Llobregat	Santa Coloma de Gramenet	Castellón de la Plana/ Castelló de la Plana
Aspe	Montijo	Cubelles	Santa Perpètua de Mogoda	Nules
Benidorm	Olivenza	Esparreguera	Sitges	Onda
Benissa	Villafranca de los Barros	Esplugues de Llobregat	Terrassa	Vall d'Uixó, la
Callosa de Segura	Villanueva de la Serena	Franqueses del Vallès, Les	Tordera	Vila-real
Calp	Zafra	Garriga, La	Torelló	Vinaròs
Campello, el	Balears, Illes	Gavà	Vallirana	Ciudad Real
Cocentaina	Alcúdia	Granollers	Vic	Alcázar de San Juan
Crevillent	Andratx	Hospitalet de Llobregat, L'	Viladecans	Bolaños de Calatrava
Dénia	Calvià	Igualada	Vilafranca del Penedès	Campo de Criptana
Elche/Elx	Campos	Llagosta, La	Vilanova del Camí	Ciudad Real
Elda	Capdepera	Lliçà d'Amunt	Vilanova i la Geltrú	Daimiel
Guardamar del Segura	Ciutadella de Menorca	Malgrat de Mar	Vilassar de Mar	Manzanares
Ibi	Eivissa	Manlleu	Burgos	Miguelturra
Jávea/Xàbia	Felanitx	Manresa	Aranda de Duero	Puertollano
Monóvar/Monòver	Formentera	Martorell	Burgos	Socuéllamos
Mutxamel	Inca	Masnou, El	Miranda de Ebro	Solana, La
Novelda	Llucmajor	Mataró	Cáceres	Tomelloso
Nucia, la	Manacor	Molins de Rei	Cáceres	Valdepeñas
Orihuela	Maó-Mahón	Mollet del Vallès	Coria	Córdoba
Pego	Marratxí	Montcada i Reixac	Navalmoral de la Mata	Aguilar de la Frontera
Petrer	Palma	Montgat	Plasencia	Baena
Pilar de la Horadada	Pobla, Sa	Montornès del Vallès	Cádiz	Cabra
Rojales	Pollença	Olesa de Montserrat	Algeciras	Carlota, La
San Vicente del Raspeig/ Sant Vicent del Raspeig	Sant Antoni de Portmany	Palau-solità i Plegamans	Arcos de la Frontera	Córdoba
Sant Joan d'Alacant	Sant Josep de sa Talaia	Pallejà	Barbate	Fuente Palmera

Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018 (cont.)

Santa Pola	Santa Eulària des Riu	Parets del Vallès	Barrios, Los	Lucena
Teulada	Santa Margalida	Piera	Cádiz	Montilla
Torre Vieja	Santanyí	Pineda de Mar	Chiclana de la Frontera	Palma del Río
Villajoyosa/Vila Joiosa, la	Sóller	Prat de Llobregat, El	Chipiona	Peñarroya-Pueblonuevo
Villena	Son Servera	Premià de Dalt	Conil de la Frontera	Pozoblanco
Almería	Barcelona	Premià de Mar	Jerez de la Frontera	Priego de Córdoba
Adra	Abrera	Ripollet	Línea de la Concepción, La	Puente Genil
Coruña, A	Atarfe	Ayamonte	Haro	San Martín de la Vega
Ames	Baza	Bollullos Par del Condado	Lardero	San Sebastián de los Reyes
Arteixo	Churriana de la Vega	Cartaya	Logroño	Torrejón de Ardoz
Betanzos	Gabias, Las	Gibraleón	Lugo	Torreldones
Boiro	Granada	Huelva	Foz	Tres Cantos
Cambre	Guadix	Isla Cristina	Lugo	Valdemorillo
Carballo	Huétor Tájar	Lepe	Monforte de Lemos	Valdemoro
Coruña, A	Huétor Vega	Moguer	Sarria	Velilla de San Antonio
Culleredo	Íllora	Palma del Condado, La	Vilalba	Villalbilla
Fene	Loja	Palos de la Frontera	Viveiro	Villanueva de la Cañada
Ferrol	Maracena	Punta Umbría	Madrid	Villanueva del Pardillo
Laracha, A	Motril	Valverde del Camino	Alcalá de Henares	Villaviciosa de Odón
Narón	Ogíjares	Huesca	Alcobendas	Málaga
Noia	Pelírgos	Barbastro	Alcorcón	Alhaurín de la Torre
Oleiros	Pinos Puente	Fraga	Algete	Alhaurín el Grande
Ordes	Salobreña	Huesca	Alpedrete	Álora
Pontes de García Rodríguez, As	Santa Fe	Jaca	Aranjuez	Antequera
Rianxo	Vegas del Genil	Monzón	Arganda del Rey	Benalmádena
Ribeira	Zubia, La	Jaén	Arroyomolinos	Cártama
Sada	Guadalajara	Alcalá la Real	Boadilla del Monte	Coín
Santiago de Compostela	Alovera	Alcaudete	Brunete	Estepona
Teo	Azuqueca de Henares	Andújar	Ciempozuelos	Fuengirola
Cuenca	Cabanillas del Campo	Baeza	Collado Villalba	Málaga
Cuenca	Casar, El	Bailén	Colmenar Viejo	Manilva
Tarancón	Guadalajara	Carolina, La	Coslada	Marbella
Girona	Gipuzkoa	Jaén	Daganzo de Arriba	Mijas
Banyoles	Andoain	Jódar	Escorial, El	Nerja
Bisbal d'Empordà, La	Arrasate/Mondragón	Linares	Fuenlabrada	Rincón de la Victoria
Blanes	Azkoitia	Mancha Real	Galapagar	Ronda
Calonge	Azpeitia	Martos	Getafe	Torremolinos
Cassà de la Selva	Beasain	Torredelcampo	Griñón	Torrox
Castelló d'Empúries	Bergara	Torredonjimeno	Guadarrama	Vélez-Málaga
Castell-Platja d'Aro	Donostia/San Sebastián	Úbeda	Humanes de Madrid	Murcia
Escala, L'	Eibar	Villacarrillo	Leganés	Abarán
Figueras	Elgoibar	León	Madrid	Águilas
Girona	Errenteria	Astorga	Majadahonda	Alcantarilla
Lloret de Mar	Hernani	Bañeza, La	Meco	Alcázares, Los
Olot	Hondarribia	León	Mejorada del Campo	Alhama de Murcia
Palafrugell	Irun	Ponferrada	Moralzarzal	Archena
Palamós	Lasarte-Oria	San Andrés del Rabanedo	Móstoles	Beniel
Ripoll	Oiartzun	Villaquilambre	Navalcarnero	Bullas
Roses	Oñati	Lleida	Paracuellos de Jarama	Calasparra
Salt	Ordizia	Balaguer	Parla	Caravaca de la Cruz
Sant Feliu de Guíxols	Pasaia	Lleida	Pinto	Cartagena

Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018 (cont.)

Santa Coloma de Famers	Tolosa	Mollerussa	Pozuelo de Alarcón	Cehegín
Torroella de Montgrí	Zarautz	Seu d'Urgell, La	Rivas-Vaciamadrid	Ceutí
Granada	Zumaia	Tàrrega	Rozas de Madrid, Las	Cieza
Albolote	Huelva	Rioja, La	San Agustín del Guadalix	Fortuna
Almuñécar	Aljaraque	Arnedo	San Fernando de Henares	Fuente Álamo de Murcia
Armilla	Almonte	Calahorra	San Lorenzo de El Escorial	Jumilla
Lorca	Siero	Vigo	Cabezas de San Juan, Las	Alcañiz
Mazarrón	Valdés	Vilagarcía de Arousa	Camas	Teruel
Molina de Segura	Villaviciosa	Vilanova de Arousa	Cantillana	Toledo
Mula	Palencia	Salamanca	Carmona	Bargas
Murcia	Palencia	Béjar	Castilleja de la Cuesta	Consuegra
Puerto Lumbreras	Palmas, Las	Ciudad Rodrigo	Coria del Río	Fuensalida
San Javier	Agüimes	Salamanca	Dos Hermanas	Illescas
San Pedro del Pinatar	Antigua	Santa Marta de Tormes	Écija	Madridejos
Santomera	Arrecife	Santa Cruz de Tenerife	Espartinas	Ocaña
Torre-Pacheco	Arucas	Adeje	Estepa	Quintanar de la Orden
Torres de Cotillas, Las	Gáldar	Arona	Gelves	Seseña
Totana	Ingenio	Candelaria	Gines	Sonseca
Unión, La	Mogán	Granadilla de Abona	Guillena	Talavera de la Reina
Yecla	Oliva, La	Guía de Isora	Lebrija	Toledo
Navarra	Pájara	Güímar	Lora del Río	Torrijos
Ansoáin/Antsoain	Palmas de Gran Canaria, Las	Icod de los Vinos	Mairena del Alcor	Yuncos
Aranguren	Puerto del Rosario	Llanos de Aridane, Los	Mairena del Aljarafe	Valencia/València
Barañáin/Barañain	San Bartolomé	Orotava, La	Marchena	Alaquàs
Berriozar	San Bartolomé de Tirajana	Puerto de la Cruz	Morón de la Frontera	Albal
Burlada/Burlata	Santa Brígida	Realejos, Los	Osuna	Alberic
Estella-Lizarra	Santa Lucía de Tirajana	Rosario, El	Palacios y Villafranca, Los	Alboraia/Alboraya
Pamplona/Iruña	Santa María de Guía de Gran Canaria	San Cristóbal de La Laguna	Pilas	Alcúdia, l'
Tafalla	Teguise	San Miguel de Abona	Puebla de Cazalla, La	Aldaia
Tudela	Telde	Santa Cruz de la Palma	Puebla del Río, La	Alfafar
Valle de Egüés/Eguesibar	Teror	Santa Cruz de Tenerife	Rinconada, La	Algemesí
Villava/Atarrabia	Tías	Santa Úrsula	San Juan de Aznalfarache	Alginet
Zizur Mayor/Zizur Nagusia	Tuineje	Santiago del Teide	Sanlúcar la Mayor	Alzira
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	Chiva
Carreño	Lalín	Santander	Cunit	Cullera
Castrillón	Marín	Santoña	Deltebre	Eliana, l'
Corvera de Asturias	Moaña	Torrelavega	Mont-roig del Camp	Gandia
Gijón	Mos	Segovia	Reus	Godella
Gozón	Nigrán	Segovia	Salou	Llíria
Langreo	Poio	Sevilla	Sant Carles de la Ràpita	Manises
Laviana	Ponteareas	Alcalá de Guadaíra	Tarragona	Massamagrell
Lena	Pontevedra	Alcalá del Río	Torredembarra	Meliana

Llanera	Basauri
Llanes	Bermeo
Mieres	Bilbao
Oviedo	Durango
San Martín del Rey Aurelio	Erandio
Porriño, O	Ermua
Redondela	Etxebarri
Sanxenxo	Galdakao
Tomiño	Gernika-Lumo
Tui	Getxo
Algaba, La	Leioa
Arahal	Mungia
Bollullos de la Mitación	Portugalete
Bormujos	Santurtzi
Brenes	Sestao
Tortosa	Sopela
Valls	Valle del
Vendrell, El	Trápaga-Trapagaran
Vila-seca	Zamora
Teruel	Benavente
Mislata	Zamora
Moncada	Zaragoza
Oliva	Calatayud
Ontinyent	Cuarte de Huerva
Paiporta	Ejea de los Caballeros
Paterna	Tarazona
Picanya	Utebo
Picassent	Zaragoza
Pobla de Vallbona, la	Ceuta
Puçol	Ceuta
Quart de Poblet	Melilla
Requena	Melilla
Riba-roja de Túria	
Sagunto/Sagunt	
Sedaví	
Silla	
Sueca	
Tavernes de la Valldigna	
Torrent	
Utiel	
València	
Xàtiva	
Xirivella	
Valladolid	
Arroyo de la Encomienda	
Laguna de Duero	
Medina del Campo	
Valladolid	
Bizkaia	
Amorebieta-Etxano	
Arrigorriaga	
Barakaldo	

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, 2018, y en el año inmediatamente anterior, 2017.

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)

¹ En los indicadores 2, 4 y 9, se entiende por herido grave toda persona herida en un accidente de circulación cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

² Niños de menos de 12 años.

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 http://www.msssi.gob.es/estadEstudios/estadisticas/EncuestaEuropea/Enc_Eur_Salud_en_Esp_2014.htm.

f) Información sobre red viaria y tráfico en la red interurbana.

El Ministerio de Fomento publica anualmente, en su Anuario Estadístico (http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/default.htm), la red viaria, en función de la titularidad y el tipo de vía, así como los vehículos-kilómetro, en función del tipo de vía y la provincia. Estos indicadores están confeccionados a partir de la información del propio ministerio –para la Red de Carreteras del Estado–, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones y Cabildos.

Definición de los principales indicadores

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.

194

Desde 2011 a 2015 el método de cómputo se realizó en dos fases:

En una primera fase se realiza la unión de los registros de accidentes de tráfico de la Dirección General de Tráfico con el Registro de Defunciones del INE, de forma que se buscan en este último registro los heridos hospitalizados que obran en los registros de accidentes de tráfico, siempre que tengan información identificativa que permita realizar la búsqueda. Aquellos heridos hospitalizados que aparecen como fallecidos en el Registro de Defunciones son considerados fallecidos por accidente de tráfico siempre que la fecha de fallecimiento esté dentro del intervalo de 30 días.

En una segunda fase, se calcula el factor de corrección a aplicar a los heridos hospitalizados que no tenían suficiente información identificativa para realizar la búsqueda en el Registro de Defunciones del INE. El cálculo del factor se basa en los datos obtenidos en la fase anterior y es el siguiente:

$$\text{Factor de corrección} = x = \frac{\text{nº de registros cruzados (solo heridos graves)}}{\text{nº de registros del primer estrato (solo heridos graves)}}$$

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos hospitalizados tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 ha pasado a ser del 80%, en 2013 del 76% y en 2014 del 96%.

En el año 2014 los factores correctores se han aplicado a los 438 casos de heridos hospitalizados sin identificación correspondientes a la comunidad autónoma del País Vasco y al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

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, 2018	18
Tabla 2.	Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y su distribución porcentual. España, 2018. . .	19
Tabla 3.	Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2009-2018	24
Tabla 4.	Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años España, 2009-2018	25
Tabla 5.	Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2018	26
Tabla 6.	Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2018	27
Tabla 7.	Antigüedad del parque de automóviles. España, 2011-2018.	27
Tabla 8.	Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2009-2018	28
Tabla 9.	Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2009-2018	29
Tabla 10.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2017	32
Tabla 11.	Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2017	32
Tabla 12.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados. Total y vías interurbanas. España, 2018	39
Tabla 13.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2009-2018	39
Tabla 14.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2018 . . .	40
Tabla 15.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018	41
Tabla 16.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018	41
Tabla 17.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018	42
Tabla 18.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018	42
Tabla 19.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2018	43
Tabla 20.	Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2018	43
Tabla 21.	Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2018	43
Tabla 22.	Evolución de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas según titular de la vía. España, 2014-2018	44

Tabla 23.	Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2009-2018	44
Tabla 24.	Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2017-2018	45
Tabla 25.	Distribución de la población española por tamaño de municipio. España, 2018	45
Tabla 26.	Accidentes con víctimas por tamaño del municipio. España, 2009-2018	46
Tabla 27.	Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2009-2018	46
Tabla 28.	Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2009-2018	47
Tabla 29.	Índice de letalidad por tamaño del municipio. España, 2009-2018	47
Tabla 30.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2009-2018	48
Tabla 31.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2009-2018	49
Tabla 32.	Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2009-2018	50
Tabla 33.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2009-2018	51
Tabla 34.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías interurbanas. España, 2009-2018	52
Tabla 35.	Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas, en vías urbanas. España, 2009-2018	53
Tabla 36.	Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018	55
Tabla 37.	Evolución de la tasa de fallecidos por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018	56
Tabla 38.	Fallecidos en vías interurbanas y urbanas. España, 2017	58
Tabla 39.	Evolución de la tasa de mortalidad por 100 millones de vehículos - km desagregada por provincias, en vías interurbanas. España, 2014-2017 ..	59
Tabla 40.	Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018	61
Tabla 41.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018	62
Tabla 42.	Fallecidos por meses. España, 2009-2018	63
Tabla 43.	Evolución del promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano. España, 2009-2018	65
Tabla 44.	Evolución del promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías interurbanas. España, 2009-2018	65
Tabla 45.	Evolución promedio diario de víctimas mortales en verano y no verano, vías urbanas. España, 2009-2018	65
Tabla 46.	Estacionalidad de los fallecidos según modo de transporte. España, 2018	66
Tabla 47.	Estacionalidad de los heridos hospitalizados según modo de transporte. España, 2018	66
Tabla 48.	Fallecidos por accidente según días de la semana. España, 2009-2018 ..	67
Tabla 49.	Fallecidos según días de la semana, vías interurbanas. España, 2009-2018	68

Tabla 50.	Fallecido según días de la semana, vías urbanas. España, 2009-2018 ...	68
Tabla 51.	Fallecidos según tramos horarios. España, 2009-2018	69
Tabla 52.	Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios. Total, vías interurbanas y vías urbanas. España, 2018	69
Tabla 53.	Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2018	70
Tabla 54.	Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018	70
Tabla 55.	Lesividad de los peatones fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018	71
Tabla 56.	Fallecidos por tipología del accidente. España, 2009-2018	73
Tabla 57.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2009-2018	75
Tabla 58.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2009-2018	75
Tabla 59.	Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2009-2018 ..	76
Tabla 60.	Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2009-2018	76
Tabla 61.	Fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados por sexos. España, 2018	78
Tabla 62.	Fallecidos y heridos según edad y sexo. España, 2018	79
Tabla 63.	Fallecidos y heridos según medio de desplazamiento y sexo. España, 2018	80
Tabla 64.	Evolución de los fallecidos según sexo. España, 2009-2018	81
Tabla 65.	Evolución de los heridos hospitalizados según sexo. España, 2009-2018 ..	82
Tabla 66.	Fallecidos por grupos de edad. España, 2018	85
Tabla 67.	Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2009-2018 ...	87
Tabla 68.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009-2018	87
Tabla 69.	Evolución de los heridos hospitalizados por grupos de edad. España, 2009-2018	88
Tabla 70.	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009-2018	89
Tabla 71.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2018	90
Tabla 72.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según sexo. España, 2018	91
Tabla 73.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según grupos de edad. España, 2018	91
Tabla 74.	Accidentes de tráfico de niños (0 a 14 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2018	92
Tabla 75.	Lesividad por accidente de tráfico de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2018	92
Tabla 76.	Lesividad por accidente de tráfico en vías interurbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2018	92

Tabla 77.	Lesividad por accidente de tráfico en vías urbanas de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2018	93
Tabla 78.	Niños de 0 a 11 años de edad, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados y uso de accesorios de seguridad. España, 2018	93
Tabla 79.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2009-2018	94
Tabla 80.	Evolución de los fallecidos de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2009-2018	94
Tabla 81.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías interurbanas. España, 2009-2018	94
Tabla 82.	Evolución de los heridos hospitalizados de 0 a 14 años. Vías urbanas. España, 2009-2018	95
Tabla 83.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2018	95
Tabla 84.	Lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) según sexo. España, 2018	96
Tabla 85.	Accidentes de tráfico y lesividad de jóvenes (15 a 24 años) en vías urbanas e interurbanas. España, 2018	96
Tabla 86.	Lesividad por accidente de tráfico de jóvenes (15 a 24 años) según tipo de usuario. España, 2018	97
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, 2018	97
Tabla 88.	Fallecidos y heridos de 15 a 17 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	98
Tabla 89.	Fallecidos y heridos de 18 a 20 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	99
Tabla 90.	Fallecidos y heridos de 21 a 24 años. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	99
Tabla 91.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2009-2018	101
Tabla 92.	Evolución de los fallecidos de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018	101
Tabla 93.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2009-2018	102
Tabla 94.	Evolución de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018	102
Tabla 95.	Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2018	103
Tabla 96.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según sexo. España, 2018	103
Tabla 97.	Accidentes de tráfico de las personas mayores en vías urbanas e interurbanas. España, 2018	104
Tabla 98.	Lesividad por accidente de tráfico de las personas mayores (65 años y más) según tipo de usuario. España, 2018	104

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, 2018	105
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, 2018	106
Tabla 101.	Distribución por edad de los fallecidos y los heridos hospitalizados. Conductor, pasajero y peatón. España, 2018	107
Tabla 102.	Fallecidos y heridos de 65 a 74 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	110
Tabla 103.	Fallecidos y heridos de 75 a 84 años según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	110
Tabla 104.	Fallecidos y heridos de 85 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	111
Tabla 105.	Fallecidos y heridos de 65 años y más según medio de desplazamiento. Cifras absolutas y distribución porcentual. España, 2018	111
Tabla 106.	Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2009-2018	112
Tabla 107.	Evolución de los fallecidos de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018	112
Tabla 108.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías interurbanas. España, 2009-2018	112
Tabla 109.	Evolución de los heridos hospitalizados de 65 años y más por grupos de edad. Vías urbanas. España, 2009-2018	113
Tabla 110.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2018	113
Tabla 111.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2018 ..	114
Tabla 112.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2018	114
Tabla 113.	Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2018	115
Tabla 114.	Residencia y nacionalidad de los conductores implicados en accidentes con víctimas. España, 2018	115
Tabla 115.	Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2009-2018	117
Tabla 116.	Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	117
Tabla 117.	Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	118
Tabla 118.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018	118

Tabla 119.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018	119
Tabla 120.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2018	119
Tabla 121.	Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2018 ..	120
Tabla 122.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	120
Tabla 123.	Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	121
Tabla 124.	Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	121
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, 2009-2018	123
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, 2009-2018	124
Tabla 127.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2009-2018 ...	125
Tabla 128.	Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2009-2018	126
Tabla 129.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2009-2018	128
Tabla 130.	Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2009-2018	129
Tabla 131.	Evolución de los fallecidos según modo de desplazamiento y edad. España, 2009-2018	132
Tabla 132.	Evolución de los heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. España, 2009-2018	134
Tabla 133.	Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2018	136
Tabla 134.	Fallecidos y heridos según sexo en bicicletas. España, 2018	136
Tabla 135.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2018 ..	136
Tabla 136.	Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	137
Tabla 137.	Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	137
Tabla 138.	Evolución de los heridos no hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	137
Tabla 139.	Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018	138
Tabla 140.	Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2018	138
Tabla 141.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2018	139

Tabla 142.	Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	139
Tabla 143.	Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	139
Tabla 144.	Evolución de los heridos no hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	140
Tabla 145.	Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2018	140
Tabla 146.	Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2018	141
Tabla 147.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2018	141
Tabla 148.	Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	141
Tabla 149.	Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	142
Tabla 150.	Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018	142
Tabla 151.	Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2018	143
Tabla 152.	Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2018 ..	143
Tabla 153.	Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	143
Tabla 154.	Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	144
Tabla 155.	Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2018	144
Tabla 156.	Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	144
Tabla 157.	Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	145
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, 2018	145
Tabla 159.	Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	146
Tabla 160.	Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	146
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, 2018	146
Tabla 162.	Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	147
Tabla 163.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	147
Tabla 164.	Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018	147

Tabla 165.	Evolución de los fallecidos ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	148
Tabla 166.	Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018	148
Tabla 167.	Accidentes con víctimas por tipo de vehículo (accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). Vías interurbanas y urbanas. España, 2018	148
Tabla 168.	Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	152
Tabla 169.	Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	153
Tabla 170.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	159
Tabla 171.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	160
Tabla 172.	Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	161
Tabla 173.	Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	163
Tabla 174.	Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos.)	163
Tabla 175.	Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	163
Tabla 176.	Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2013-2018	164
Tabla 177.	Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2013- 2018	165
Tabla 178.	Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2013-2018	166
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, 2013-2018	167
Tabla 180.	Infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2016-2018. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)	169

Tabla 181.	Detalle de las infracciones de los conductores implicados en accidentes de tráfico en vías interurbanas y urbanas. Años 2016-2018. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)	170
Tabla 182.	Porcentaje de peatones víctimas que habían cometido alguna infracción en vías interurbanas, travesías y calles. Años 2016-2018. (Cataluña, País Vasco y Ayuntamiento de Madrid excluidos.)	171
Tabla 183.	Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2018	172
Tabla 184.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2018	175
Tabla 185.	Estado de la inspección técnica en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes mortales en vías interurbanas. España, 2018	175
Tabla 186.	Comparación de los fallecidos en 2001, 2011, 2017 y 2018 en los países de la Unión Europea	179
Tabla 187.	Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2018	184
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, 2009-2018	186
Tabla 189.	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018	187
	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018 (cont.)	188
	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018 (cont.)	189
	Municipios con más de 10.000 habitantes. España, datos a 1 de enero de 2018 (cont.)	190
Tabla 190.	Indicadores de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. España, 2009, 2011, 2016, 2017, 2020	191

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2018	21
Figura 2.	Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2018	22
Figura 3.	Evolución de la letalidad (nº de fallecidos/ nº de víctimas x 100) en los accidentes de tráfico con víctimas. España, 1993-2018	23
Figura 4.	Distribución porcentual del parque automóvil. España, 2018	25
Figura 5.	Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2018	28
Figura 6.	Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2009-2018	29
Figura 7.	Censo de conductores y población por sexos. España, 2009	30
Figura 8.	Censo de conductores y población por sexos. España, 2018	30
Figura 9.	Censo de conductores por antigüedad del permiso. España, 2010-2018	31
Figura 10.	Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2008-2017	33
Figura 11.	Evolución de recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante los años 2016, 2017 y 2018.	34
Figura 12.	Evolución de recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante los años 2016, 2017 y 2018.	34
Figura 13.	Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2018	35
Figura 14.	Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2018	35
Figura 15.	Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh-km. Año 2018	36
Figura 16.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2018	37
Figura 17.	Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2009-2018	38
Figura 18.	Evolución del volumen de tráfico y de la cifra de fallecidos en vía interurbana. España, 2009-2018	40
Figura 19.	Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, según tipo de vía. España, 2018	41
Figura 20.	Fallecidos por lesiones en accidente de tráfico por comunidades autónomas. España, 2017; 2018; diferencias 2017-2018	54
Figura 21.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2018	57
Figura 22.	Tasa de fallecidos por cien millones de vehículo-kilómetro. España, 2017	60
Figura 23.	Índice de letalidad por meses. España, 2018	64
Figura 24.	Promedio diario de víctimas mortales. España, 2018	64
Figura 25.	Índice de letalidad por accidente, según días de la semana. España, 2018	68
Figura 26.	Tipología del accidente. España, 2018	74

Figura 27.	Tipología del accidente en vías interurbanas y urbanas. España, 2018 ..	74
Figura 28.	Letalidad por sexos. España, 2018	78
Figura 29.	Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2009-2018	81
Figura 30.	Evolución de la tasa de fallecidos por sexo, tasas por millón de población. España, 2009-2018	82
Figura 31.	Evolución de los heridos hospitalizados por sexo. España, 2009-2018 ..	83
Figura 32.	Evolución de la tasa de heridos hospitalizados por millón de población, por sexos. España, 2009-2018	83
Figura 33.	Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2018	86
Figura 34.	Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009, 2017 y 2018	88
Figura 35.	Tasa de heridos hospitalizados según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2018	89
Figura 36..	Evolución de las tasas de heridos hospitalizados por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2009, 2017 y 2018	90
Figura 37.	Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2018	98
Figura 38.	Letalidad según grupo de edad y tipo de vehículo. España, 2018	100
Figura 39..	Distribución porcentual de los fallecidos jóvenes y resto de edades en función de los parámetros día/noche y fin de semana(1)/no fin de semana. España, 2018	100
Figura 40.	Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2018	105
Figura 41.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2018	108
Figura 42.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2018	108
Figura 43.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2018	109
Figura 44.	Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los heridos hospitalizados mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2018	109
Figura 45.	Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2018	116
Figura 46.	Tasa de conductores implicados en accidentes con fallecidos y/o heridos hospitalizados por mil conductores censados. España, 2018.	116
Figura 47.	Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2009, 2017 y 2018	122
Figura 48.	Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2009, 2017 y 2018	122
Figura 49.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2017-2018	127
Figura 50.	Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2017-2018	127
Figura 51.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías interurbanas. España, 2017-2018	130

Figura 52.	Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2017-2018	130
Figura 53.	Letalidad según medio de desplazamiento. España, 2018	131
Figura 54.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2018	132
Figura 55.	Distribución porcentual del número de fallecidos según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2018	133
Figura 56.	Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías interurbanas. España, 2018	134
Figura 57.	Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según modo de desplazamiento y edad. Vías urbanas. España, 2018	135
Figura 58.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías interurbanas. España, 2018	149
Figura 59.	Distribución de los accidentes con víctimas en función del vehículo implicado. Vías urbanas. España, 2018	150
Figura 60.	Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2009-2018	154
Figura 61.	Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015 y 2018)	156
Figura 62.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.) ...	159
Figura 63.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	160
Figura 64.	Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	161
Figura 65.	Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	162
Figura 66.	Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.) ..	162
Figura 67.	Tasa de fallecidos por 100.000 turismos. España, 2018	173
Figura 68.	Tasa de heridos hospitalizados por 100.000 turismos. España, 2018 ...	173
Figura 69.	Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2018	174
Figura 70.	Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2018	174
Figura 71.	Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2018	176
Figura 72.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2018 .	178
Figura 73.	Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2017, 2018	178



Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid