

Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2019



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico

© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
EDITA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
C/ Josefa Valcárcel nº 44 28027 MADRID
REALIZA: Observatorio Nacional de Seguridad Vial
N.I.P.O.: 128-15-069-X
ISSN: 2445-0219

ÍNDICE	3
PRESENTACIÓN	5
1. <i>EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL</i>	7
Evolución desde 1960 a 2019	7
Evolución de los principales indicadores 2010-2019	9
Año 2019	11
2. <i>INFRAESTRUCTURA</i>	12
Indicadores de exposición	12
Red viaria	12
Volumen de tráfico en vías interurbanas	13
Indicadores de resultado: accidentes y víctimas	13
El lugar del accidente con víctimas	13
Las vías interurbanas	14
Las vías urbanas	17
Las comunidades autónomas y las provincias	19
3. <i>MEDIOS DE TRANSPORTE</i>	22
Indicadores de exposición	22
Parque de vehículos	22
Volumen de tráfico de los vehículos	23
Indicadores de resultado: accidentes y víctimas	26
El medio de desplazamiento en los accidentes con víctimas	26
Peatones	30
Usuarios de bicicletas	31
Usuarios de ciclomotores	32
Usuarios de motocicletas	33
Usuarios de turismos	34
Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros	35
Los usuarios de furgonetas	35
Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)	36
Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)	37
Los usuarios de autobuses	38
Indicadores de desempeño	39
Antigüedad del parque automóvil	39
Antigüedad de los vehículos implicados en accidentes mortales	41
Inspección técnica del vehículo de los vehículos implicados en accidentes	42
4. <i>USUARIOS</i>	43
Indicadores de exposición	43
Censo de conductores	43
Indicadores de resultado: accidentes y víctimas	44
Edad y sexo	44
Los niños	45
Los jóvenes	46

Las personas mayores	48
Los conductores	50
Los peatones	51
Los factores concurrentes	53
Indicadores de desempeño.....	55
El cinturón de seguridad y el casco	55
El alcohol y las drogas	57
Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores	57
Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico	57
Indicadores de actividad.....	61
Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).....	61
5. <i>OTROS</i>	62
El tipo de accidente con víctimas	62
El componente temporal en los accidentes con víctimas	63
Los meses	63
Los días de la semana.....	64
Las horas del día	65
La luminosidad	66
6. <i>EL COSTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS</i>	67
<i>ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS</i>	68
Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe	68
Definición de los principales indicadores	69
Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días	70
ÍNDICE DE TABLAS.....	71
ÍNDICE DE FIGURAS	73

PRESENTACIÓN

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.

En 2019, fallecieron 1.755 personas en accidentes de tráfico en España, 51 fallecidos menos que en el año 2018, lo que representa un descenso del 3%. La tasa de mortalidad en 2019 se situó en 37 personas fallecidas por millón de habitantes, igual al objetivo indicado en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 como tasa de mortalidad máxima en 2020. Con esta tasa, España se sitúa por delante de países como Austria (46), Francia (48), Italia (55), Bélgica (56) y Portugal (61). La tasa media de los países de la Unión Europea se situó en 51.

A continuación se resumen las principales cifras de la siniestralidad vial del año 2019, atendiendo a los ámbitos y colectivos más destacados:

- Los usuarios vulnerables: representan el 53% de las personas fallecidas por accidente de tráfico (381 peatones fallecidos; 80 ciclistas; 466 motoristas), siendo la primera vez que los usuarios vulnerables suponen más de la mitad de las víctimas mortales. Una de cada cuatro víctimas mortales es un motorista.
- Las carreteras convencionales: con 896 fallecidos en 2019, el número de víctimas mortales en estas vías se situó por primera vez por debajo de las 900; el descenso fue del 10% respecto al año anterior, frente al aumento del 5% observado en autovías y autopistas. Aun así, los fallecidos en carreteras convencionales representan el 51% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, y el 72% si nos restringimos al ámbito interurbano.
- Las vías urbanas: registraron 519 fallecidos, el 30% de todos los fallecimientos, y el porcentaje más alto desde que se dispone de registros. El número de personas fallecidas ha aumentado un 6%, y los usuarios vulnerables suponen el 82% de las personas fallecidas. A su vez, el 70% de los peatones fallecidos tiene 65 años o más.
- Los mayores de 65 años: suponen el 19% de la población, aunque han representado el 28% de las víctimas mortales.

En relación con los comportamientos de riesgo, las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por cuarto año consecutivo (estuvieron presentes en un 28%), seguidas del consumo de alcohol (presente en un 25%) y la velocidad (presente en un 23%).

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad y para los datos de red viaria y tráfico; 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, especialmente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las Policías Locales y Autonómicas, y los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Pere Navarro Olivella
Director General de Tráfico

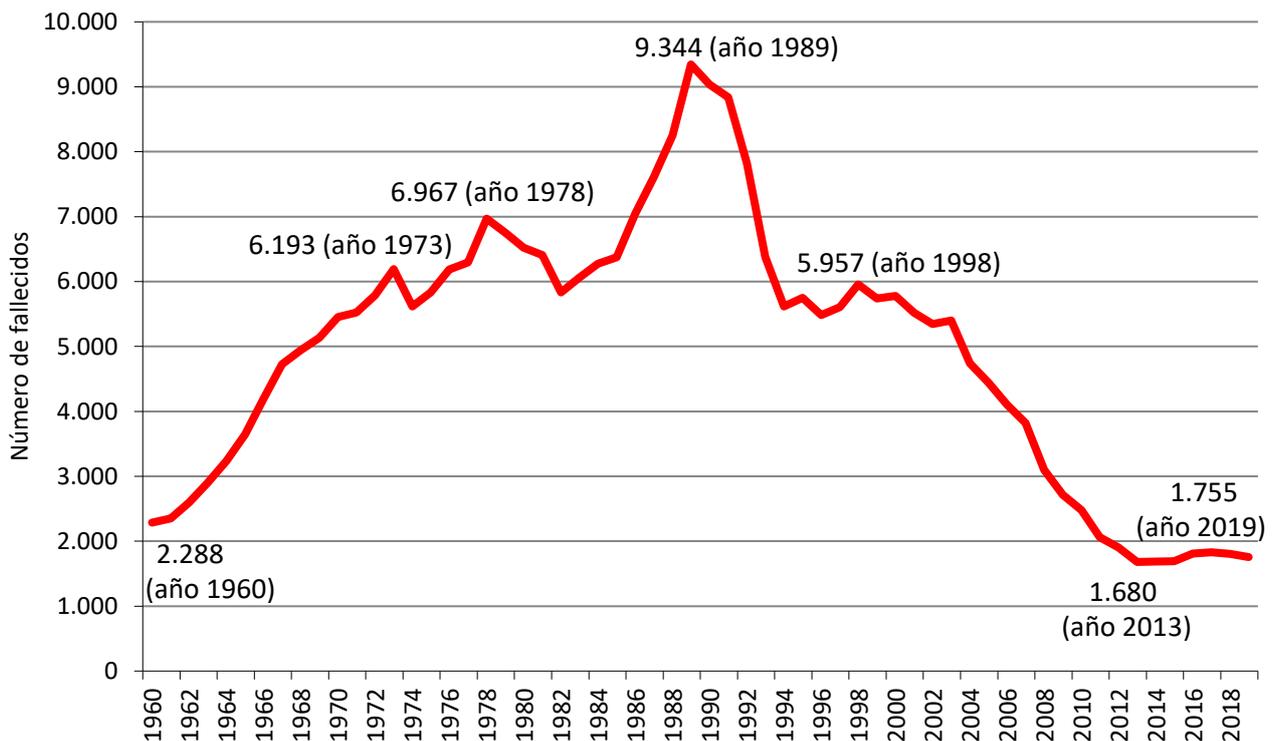
1. EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

Evolución desde 1960 a 2019

Las cifras de fallecidos por accidente de tráfico registran:

- 1.755 fallecidos en 2019, un descenso del 3% respecto a 2018.
- El máximo en 1989, con 9.344 fallecidos.
- Desde 1989, una tendencia general descendente hasta alcanzar el mínimo histórico en 2013, con 1.680 fallecidos.

Figura 1.- Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2019.



En 2019, los fallecidos representan el 1% del total de víctimas por accidente de tráfico, los heridos hospitalizados el 6%, y los heridos no hospitalizados el 93%.

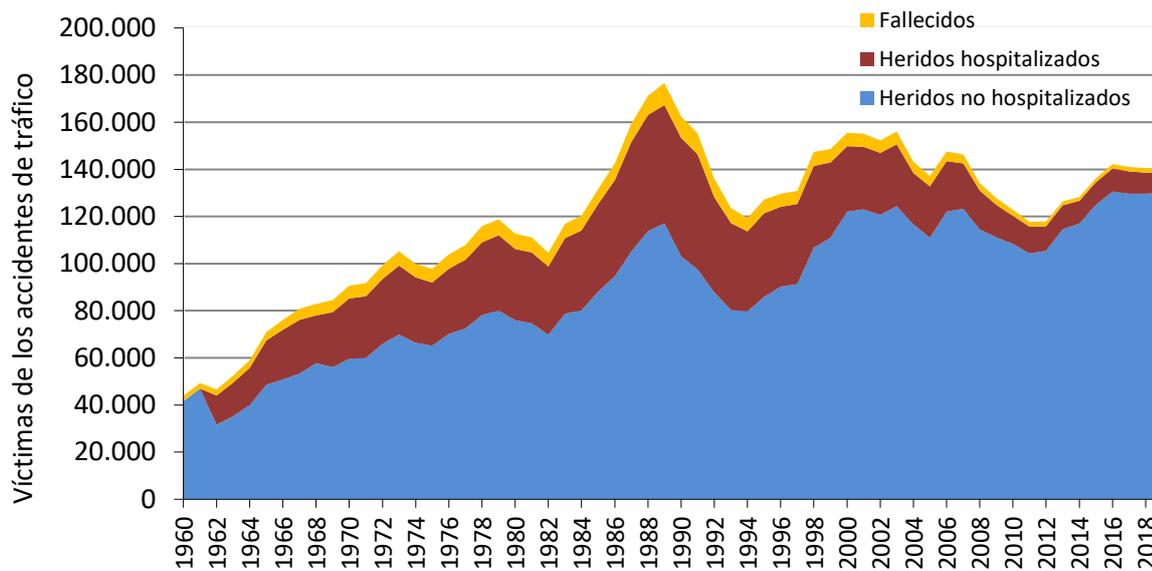
Definiciones

Accidente de tráfico con víctimas: aquel que se produce, o tiene su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico; en el que una o varias personas resultan fallecidas o heridas, y en el que está implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

Fallecido: persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los 30 días siguientes.

El resto de indicadores se definen en el Anexo I.

Figura 2.- Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2019

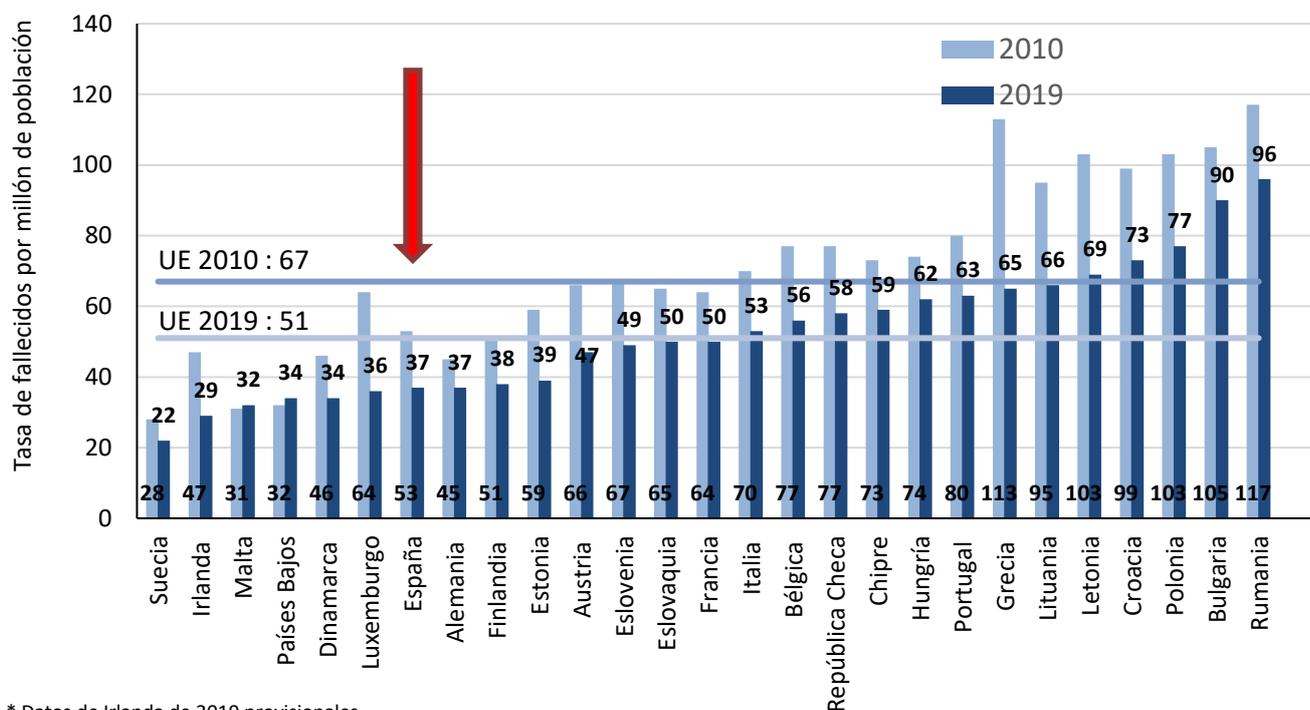


*1960 y 1961: sin desagregación entre heridos hospitalizados y no hospitalizados.

La siguiente figura muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea entre 2010 y 2019 y, en el caso de España:

- En 2010, la tasa fue de 53 fallecidos por millón de habitantes (2.478 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 67.
- En el año 2019, la tasa ha sido de 37, por debajo de la media europea de 51, ocupando el 7º lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

Figura 3.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2019



* Datos de Irlanda de 2019 provisionales .

Fuentes : Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat.

Evolución de los principales indicadores 2010-2019

Entre 2010 y 2019:

- Los fallecidos y los heridos hospitalizados por accidente de tráfico se han reducido un 4% interanualmente, aunque el patrón general de descenso en los fallecidos se vio interrumpido desde 2014 a 2017. En el último año, el número de fallecidos ha disminuido un 3% y el de heridos hospitalizados un 4%.
- La tasa de fallecidos por millón de población ha pasado de 53 a 37.
- El parque de vehículos y el tráfico presentan una tendencia similar: descensos hasta 2013, y crecimientos desde 2014 a la actualidad.
- El promedio diario de fallecidos ha pasado de 7 a 5, valor que se mantiene desde 2013.

Figura 4.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2010-2019

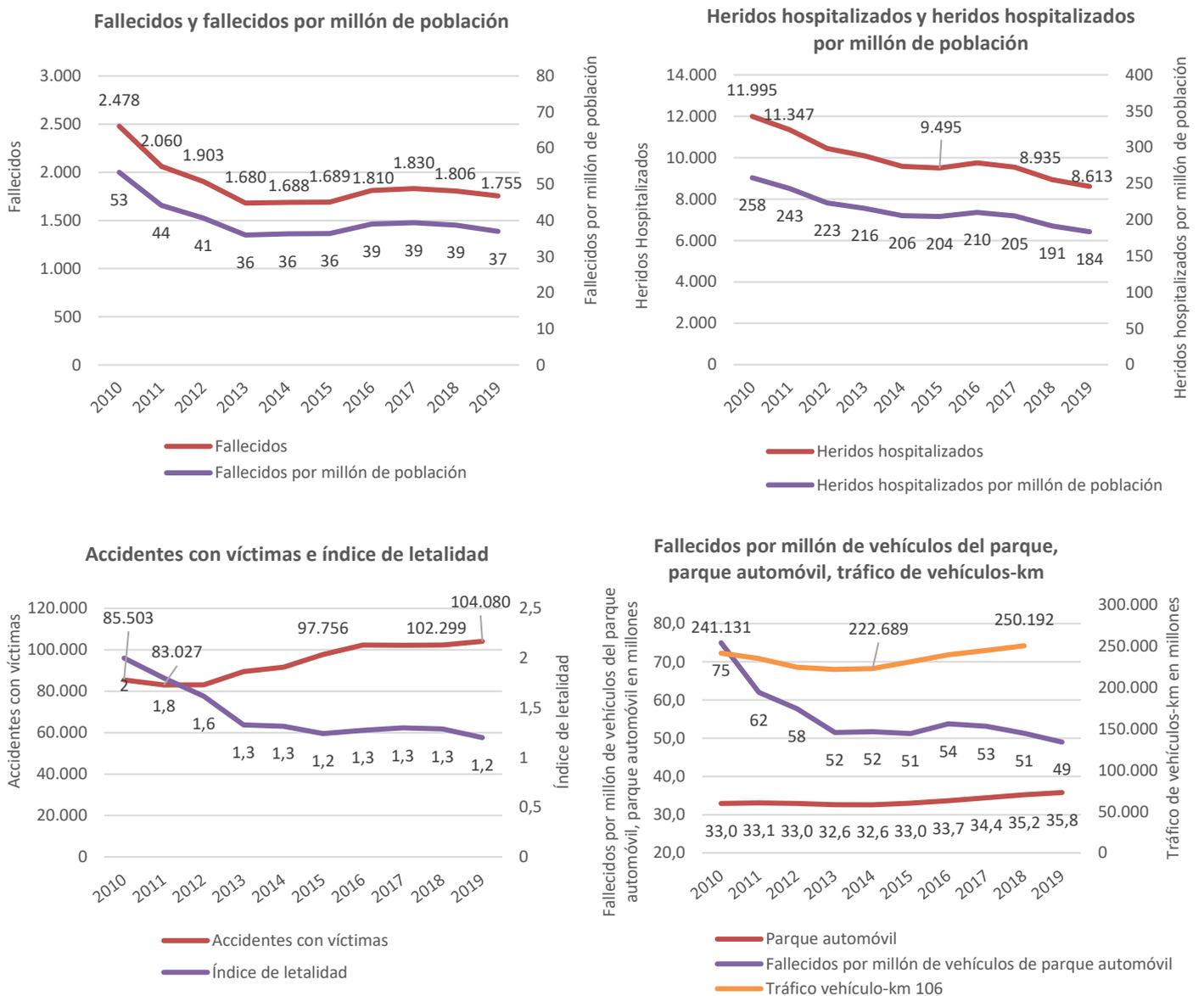


Tabla 1.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2010-2019

Indicador	2018	2019	Diferencia ¹ 2019/2018	Variación interanual 2010-2019
Accidentes con víctimas	102.299	104.080	2%	2%
Fallecidos	1.806	1.755	-3%	-4%
Heridos hospitalizados	8.935	8.613	-4%	-4%
Heridos no hospitalizados	129.674	130.745	1%	2%
Fallecidos por millón de población	39	37	-2	-16
Heridos hospitalizados por millón de población	191	184	-4%	-4%
Promedio diario de fallecidos	5	5	0	-2
Índice de letalidad ²	1,3	1,2	-0,1	-0,8
Parque automóvil	35,2	35,8	2%	1%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	51	49	-2	-26
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ *	250.192	n.d.	n.d.	n.d.

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.

* La fuente son los Anuarios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Datos referidos a vías interurbanas.

Año 2019

En el año 2019 se registra:

- Un total de 1.755 fallecidos —51 menos que en 2018 (-3%)—, 8.613 heridos hospitalizados —322 menos (-4%)—, y 130.745 heridas no hospitalizadas.
- En vías interurbanas, un descenso del 6% en las cifras de fallecidos (-10% en carreteras convencionales); en vías urbanas, un ascenso del 6% de los fallecidos.
- Un incremento del 16% de los motoristas fallecidos y un descenso del 12% de los fallecidos ocupantes de turismos. Los fallecidos vulnerables son el 53% de los fallecidos.

Tabla 2.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2019

	2019								Variación ¹ 2019/2018			
	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%				
Total	104.080	100%	1.755	100%	8.613	100%	130.745	100%	2%	-3%	-4%	1%
Localización												
Interurbana	37.339	36%	1.236	70%	4.303	50%	51.407	39%	-1%	-6%	-3%	-3%
Autopista	3.438	3%	91	5%	254	3%	5.288	4%	-8%	9	-6%	-7%
Autovía	9.086	9%	249	14%	650	8%	13.707	10%	-3%	3%	-12%	-6%
Carretera Convencional	24.815	24%	896	51%	3399	39%	32.412	25%	0%	-10%	-1%	-1%
Urbana	66.741	64%	519	30%	4.310	50%	79.338	61%	4%	6%	-4%	4%
Travesía	1.563	2%	43	2%	127	1%	1.840	1%	-2%	0	-24%	-2%
Calles	65.089	63%	473	27%	4.180	49%	77.348	59%	5%	7%	-2%	5%
Autopista/autovía urbana	89	0%	3	0%	3	0%	150	0%	0%	0	-32	0%
Días de la semana²												
Laborables	78.855	76%	1.113	63%	5.794	67%	97.644	75%	13%	4%	5%	13%
Fin de semana	25.225	24%	642	37%	2.819	33%	33.101	25%	-22%	-13%	-18%	-23%
Tipo de accidente												
Colisión frontal	3.434	3%	284	16%	934	11%	5.173	4%	11%	-2%	2%	9%
Colisión lateral y frontolateral	31.252	30%	228	13%	2.058	24%	39.855	30%	5%	-6%	2%	5%
Colisión trasera y múltiple	21.542	21%	146	8%	789	9%	33.696	26%	-4%	4%	-18%	-4%
Salida de la vía	15.104	15%	573	33%	1.873	22%	17.491	13%	2%	-2%	-1%	-1%
Vuelco	3.617	3%	32	2%	242	3%	3.787	3%	0%	6	17%	-2%
Atropello a peatón ³	13.289	13%	373	21%	1.663	19%	12.925	10%	1%	-1%	-7%	2%
Otro tipo	15.842	15%	119	7%	1.054	12%	17.818	14%	3%	-19%	-7%	2%
Medio de desplazamiento⁴												
Peatón ³	13.569	13%	381	22%	1.688	20%	12.333	9%	1%	-1%	-8%	1%
Bicicleta	7.837	8%	80	5%	646	8%	6.793	5%	3%	22	4%	2%
Ciclomotor	6.977	7%	49	3%	471	5%	6.861	5%	-2%	-13	-11%	0%
Motocicleta	29.116	28%	417	24%	2.729	32%	27.601	21%	4%	16%	2%	4%
Turismo	77.915	75%	641	37%	2.438	28%	65.247	50%	-1%	-12%	-8%	-3%
Vehículo de mercancías	16.149	16%	141	8%	385	4%	6.699	5%	0%	-7%	-3%	-4%
Autobús	2.392	2%	3	0%	36	0%	2.307	2%	5%	-9	-40	4%
Usuario^{4,5}												
Conductor	83.235	80%	1.139	65%	5.641	65%	85.931	66%	2%	-1%	-0%	2%
Pasajero	23.859	23%	235	13%	1.284	15%	32.481	25%	-2%	-12%	-11%	-3%
Peatón ³	13.569	13%	381	22%	1.688	20%	12.333	9%	1%	-1%	-8%	1%
Edad^{4,5}												
0-14	5.585	5%	32	2%	290	3%	6.330	5%	0%	7	-12%	0%
15-24	19.387	19%	172	10%	1.223	14%	21.864	17%	2%	-17%	5%	1%
25-34	26.224	25%	242	14%	1.406	16%	27.755	21%	0%	-7%	-4%	0%
35-44	25.303	24%	256	15%	1.509	18%	26.028	20%	-3%	-15%	-8%	-3%
45-54	21.475	21%	317	18%	1.581	18%	21.310	16%	4%	10%	0%	4%
55-64	13.442	13%	234	13%	1.101	13%	13.115	10%	4%	6%	-3%	4%
65-74	7.096	7%	183	10%	767	9%	6.825	5%	2%	-16%	-6%	4%
75-84	4.049	4%	199	11%	467	5%	3.765	3%	2%	5%	-16%	6%
85 y más	1.290	1%	110	6%	189	2%	1.039	1%	4%	20	17%	1%
Sexo^{4,5}												
Hombre	72.167	69%	1.381	79%	6.161	72%	77.434	59%	2%	-1%	-2%	2%
Mujer	45.567	44%	370	21%	2.429	28%	52.794	40%	0%	-9%	-8%	-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 debido a 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 puede clasificar en varios subepígrafes.

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

2. INFRAESTRUCTURA

Indicadores de exposición

Red viaria

En 2018, de los 165.624 km de vías interurbanas titularidad del Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos, recogidos y clasificados en los anuarios estadísticos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el 2% eran autopistas de peaje, el 8% autopistas libres y autovías, el 1% carreteras multicarril, y el 90% corresponde al resto de vías.

Tabla 3.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Incremento km 2018/2017
Autopista de peaje	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	3.020	3.040	3.039	3.039	2.957	-82
Autovía y autopista libre	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	12.029	12.296	12.405	12.484	12.626	142
Carretera multicarril	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	1.656	1.686	1.665	1.641	1.645	4
Resto de vías	149.843	149.822	149.703	149.260	148.778	149.579	148.981	148.374	148.522	148.396	-126
Total	165.463	165.787	165.885	165.595	165.361	166.284	166.003	165.483	165.686	165.624	-62

Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2018.

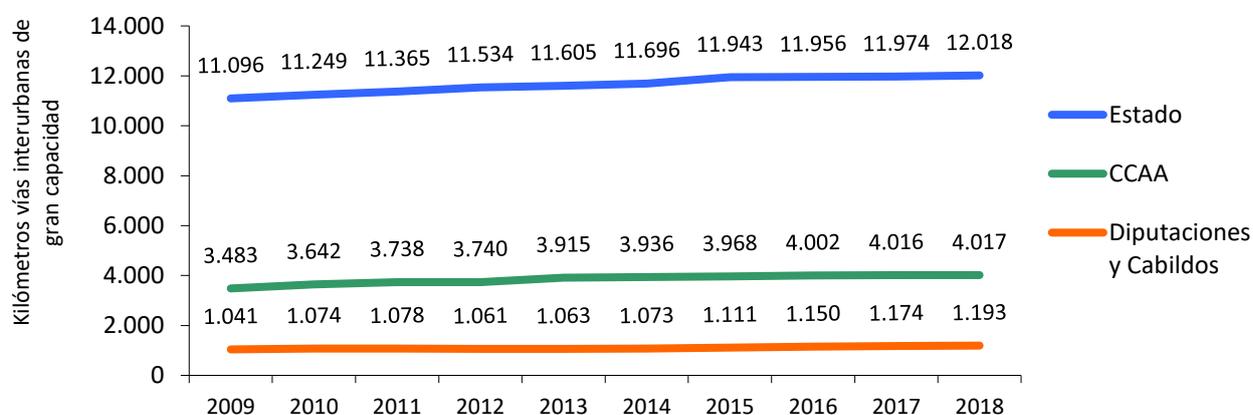
La Red de Carreteras del Estado tenía 26.403 km en 2018, de los cuales el 46% eran de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril). Por el contrario, en el conjunto de las redes autonómicas y provinciales, las vías de gran capacidad representan únicamente el 4% del total.

Tabla 4.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2018

Tipo de vía	Estado	CCAA	Diputaciones y Cabildos	Total
Autopista de peaje	2.457	329	171	2.957
Autovía y autopista libre	9.076	2.933	617	12.626
Carretera multicarril	485	755	405	1.645
Resto de vías	14.385	67.296	66.715	148.396
Total	26.403	71.313	67.908	165.624

Fuente: Anuarios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2017.

Figura 5.- Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2009-2018



Fuente: Anuarios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El último año disponible en el momento de realizar este informe es 2018.

Volumen de tráfico en vías interurbanas

El volumen de tráfico en vías interurbanas puede estudiarse a partir los datos recogidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en sus Anuarios Estadísticos.

Si se analiza la evolución desde 2009 del volumen de tráfico —o exposición al riesgo— se observa una reducción hasta el año 2014 y a partir del 2015 vuelve a incrementarse.

Tabla 5.- Evolución del volumen de tráfico 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
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%

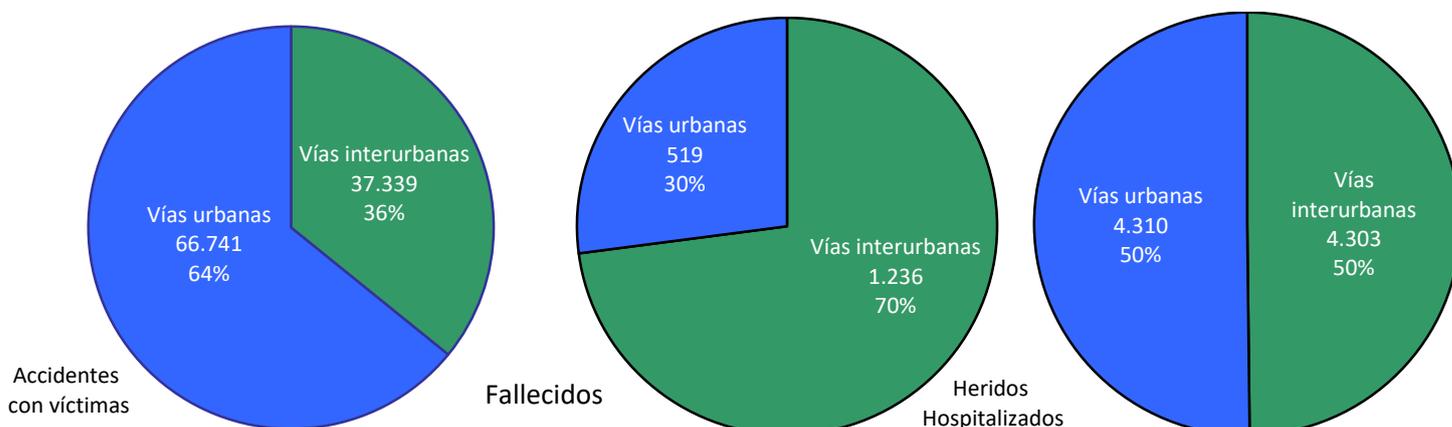
(1) Fuente: Anuarios Estadísticos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Indicadores de resultado: accidentes y víctimas

El lugar del accidente con víctimas

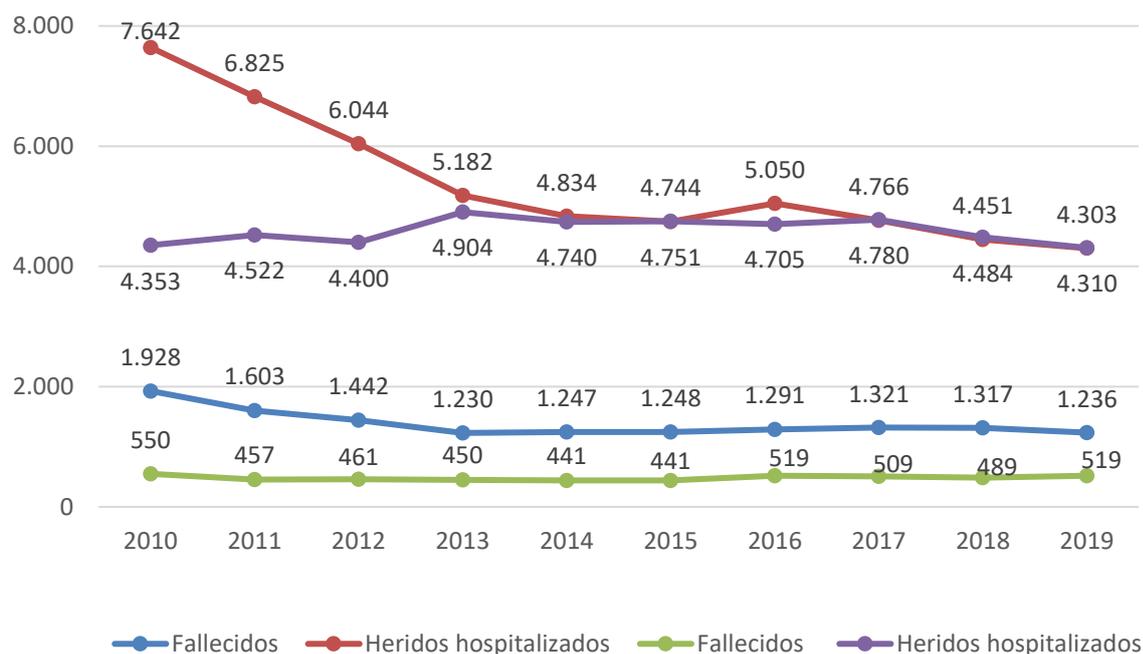
En 2019, el 64% de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, sin embargo, es en vías interurbanas donde se registraron el 70% de los fallecidos. El número de heridos hospitalizados se distribuye en la misma proporción en vías urbanas e interurbanas.

Figura 6.- Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según tipo de vía. España, 2019



Hasta 2013 se reduce el número de fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas, y de manera similar en vías urbanas. Entre 2014 y 2018, los fallecidos aumentaron un 6% en vías interurbanas, y un 11% en vías urbanas. Sin embargo, comparando 2019 con 2018, ha habido un descenso de fallecidos del 6% en vías interurbanas y un ascenso en el mismo porcentaje en vías urbanas.

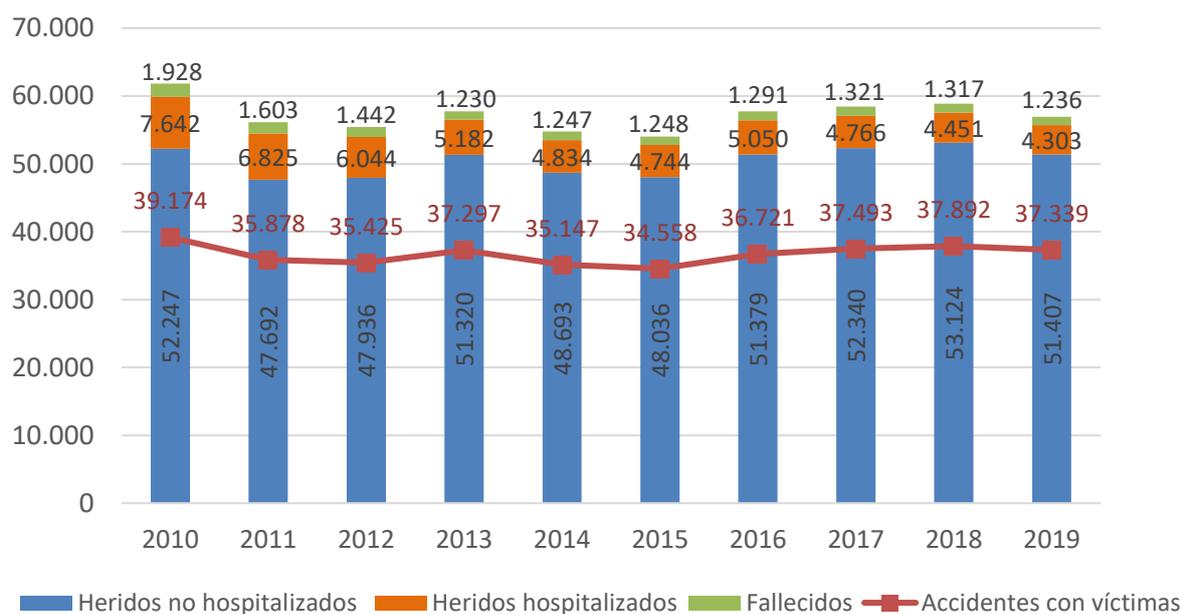
Figura 7.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2010-2019.



Las vías interurbanas

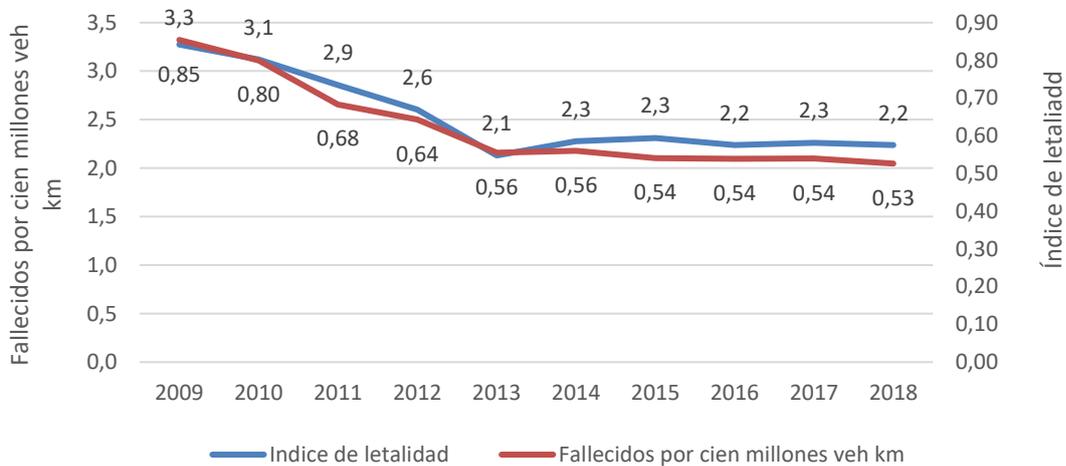
En el año 2019, el 36% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en vías interurbanas. En ellas se produjeron el 70% de las víctimas mortales, 1.236 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.303 heridos. Respecto al año anterior, ha habido un 6% de fallecidos menos en estas vías y los heridos hospitalizados han disminuido un 3%. En los últimos 10 años, se registra una tasa de reducción interanual en los fallecidos del 4%.

Figura 8.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2010-2019.



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, mientras que el índice de letalidad (fallecidos por cada 100 víctimas) ha pasado de 3,3 a 2,2.

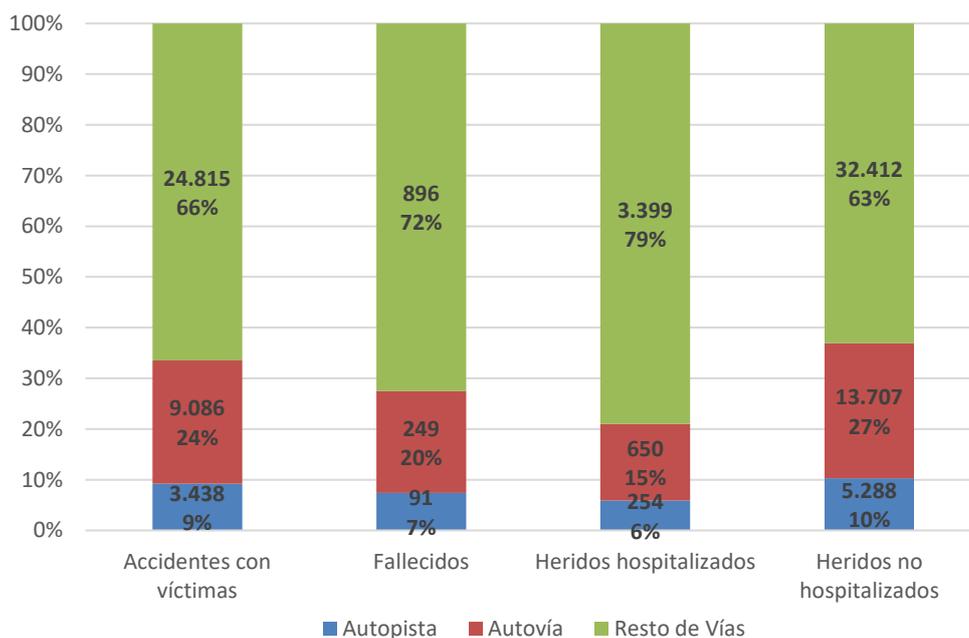
Figura 9.- Evolución del índice de letalidad y el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2009-2018



Por tipo de vía interurbana, en 2019:

- En carreteras convencionales fallecieron 896 personas, el 72% del total de fallecidos en vías interurbanas, y 3.399 resultaron heridos hospitalizados, el 79% del total.
- En autovías se registraron el 20% de los fallecidos y el 15% de los heridos hospitalizados.
- En autopistas, el 7% de los fallecidos y el 6% de los heridos hospitalizados.

Figura 10.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2019.



En 2019, ha habido 91 fallecidos en autopista, 9 más que en 2018. En autovías, se han registrado 249 fallecidos, 8 más que en 2018, lo que supone un aumento del 3%, y en el resto de vías, en las que se han contabilizado 896 fallecidos, se ha observado una disminución del 10%, con 98 fallecidos menos que en 2018. Los heridos hospitalizados han disminuido en 2019 respecto a 2018 en autopistas, autovías y resto de vías —un 6%, 12%, y 1%, respectivamente—.

Tabla 6.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2019*

Accidentes con víctimas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2018
Autopista	2.456	2.369	2.398	3.592	3.932	3.722	3.438	-8%
Autovía	8.712	8.411	8.431	8.641	8.608	9.388	9.086	-3%
Resto de vías	26.129	24.367	23.729	24.488	24.953	24.782	24.815	0%
Total Interurbana	37.297	35.147	34.558	36.721	37.493	37.892	37.339	-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 7.- Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2019*

Fallecidos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2018 ⁽¹⁾
Autopista	63	64	75	85	85	82	91	9
Autovía	227	226	202	242	223	241	249	3%
Resto vías	940	957	971	964	1.013	994	896	-10%
Total Interurbana	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	1.236	-6%

* 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 8.- Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2019*

Heridos hospitalizados	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2018
Autopista	268	263	223	290	285	271	254	-6%
Autovía	815	758	741	830	728	741	650	-12%
Resto vías	4.099	3.813	3.780	3.930	3.753	3.439	3.399	-1%
Total Interurbana	5.182	4.834	4.744	5.050	4.766	4.451	4.303	-3%

* 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.

Las vías urbanas

En el año 2019, en las vías urbanas se registraron el 64% de los accidentes de tráfico con víctimas, el 30% de las víctimas mortales, 519 fallecidos, y el 50% de los heridos hospitalizados, 4.310 heridos. Respecto al año anterior, ha habido un 6% de fallecidos más en estas vías, y los heridos hospitalizados han disminuido un 3%. Los usuarios vulnerables suponen el 82% de las personas fallecidas en vías urbanas.

En los últimos 10 años, se registra una tasa de reducción interanual en los fallecidos del 1%.

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, fallecieron 43 personas en 2019, misma cifra que el año anterior.

Figura 11.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2010-2019

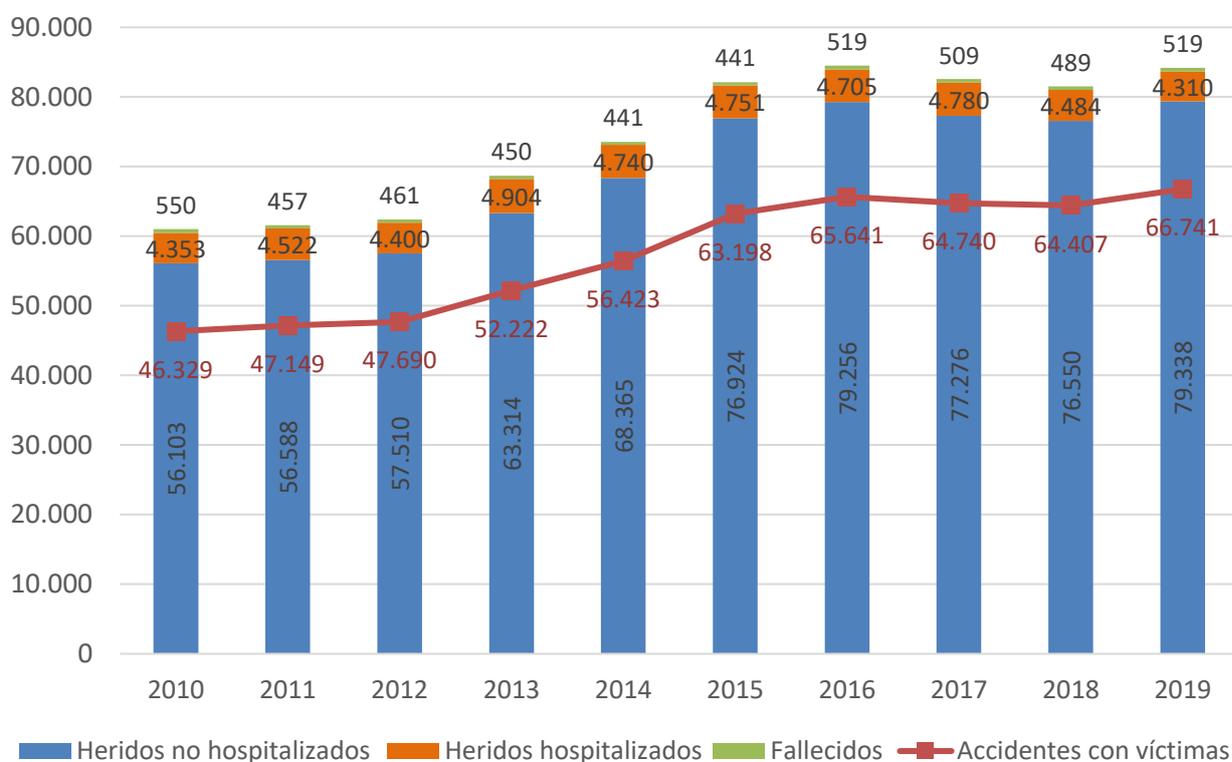


Tabla 9.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2018-2019

Vías urbanas	Travesías			Resto		
	2018	2019	Variación 2019/2018 ⁽¹⁾	2018	2019	Variación 2019/2018
Accidentes con víctimas	1.597	1.563	-2%	62.810	65.089	4%
Fallecidos	43	43	0	446	473	6%
Heridos hospitalizados	169	127	-25%	4.315	4.180	-3%
Heridos no hospitalizados	1.883	1.883	-2%	74.667	77.348	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. Datos municipales

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 15% de los fallecidos y el 16% 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 (26%) y heridos hospitalizados (32%).

Figura 12.- Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2010, 2018 y 2019

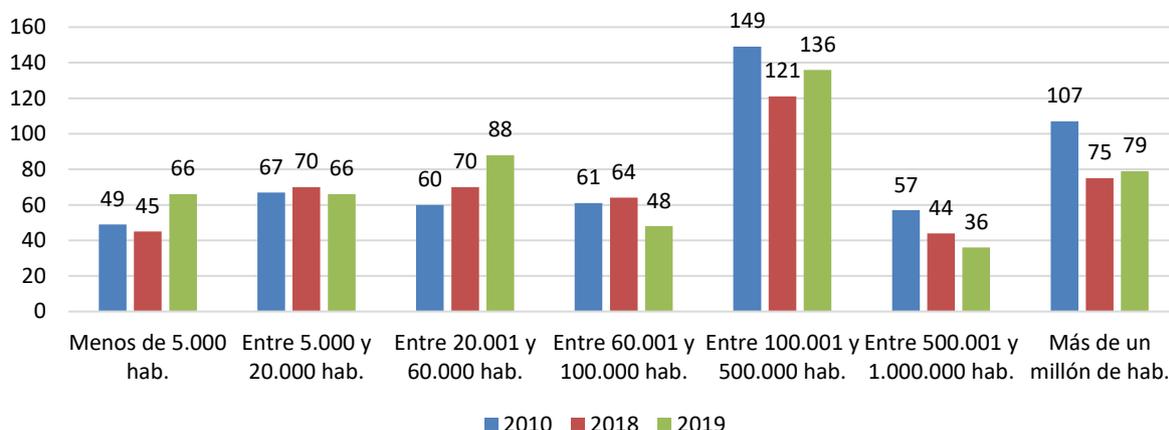
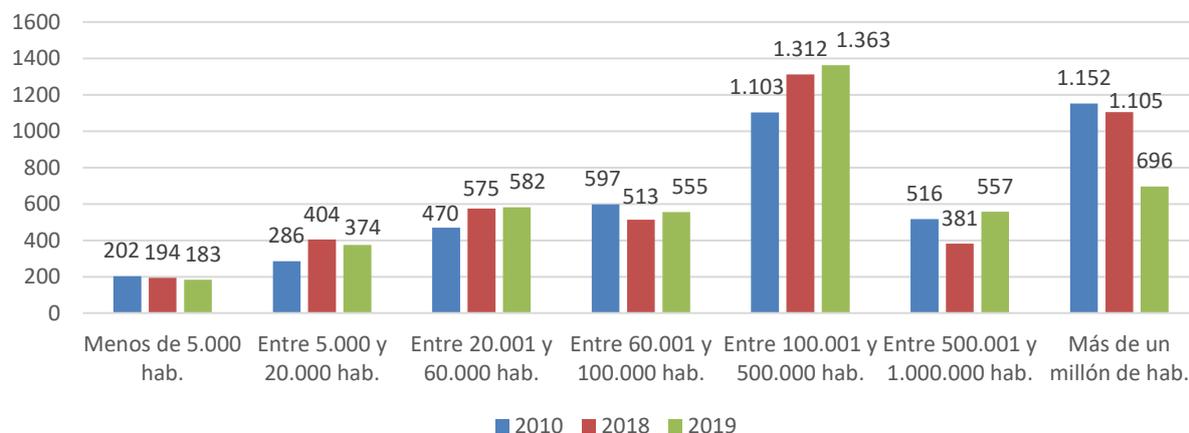


Figura 13.- Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2010, 2018 y 2019

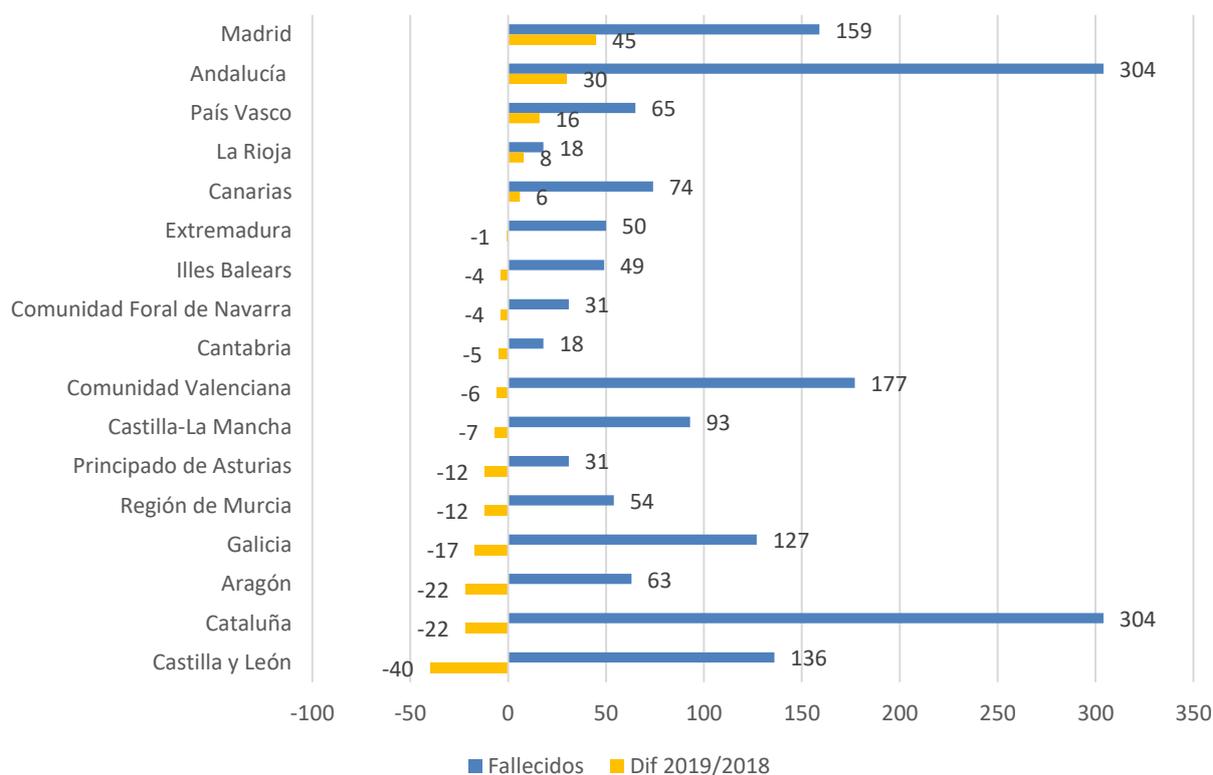


Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre municipios, si bien ha de destacarse que la cobertura poblacional de la información sobre siniestralidad urbana (porcentaje de la población que representan los municipios que notifican accidentes) ha aumentado significativamente durante los últimos años, pasando del 78% en 2009 al 92% en 2019.

Las comunidades autónomas y las provincias

Por comunidades autónomas, en el año 2019 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en 12 de ellas, registrándose las mayores disminuciones porcentuales en Castilla y León, y Galicia. En cambio, las comunidades de Andalucía y Madrid presentan un aumento de víctimas mortales del 11% y 39% respectivamente. Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 2 víctimas mortales, 4 menos que en 2018.

Figura 14.- Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2019 y diferencias 2019-2018



Por provincias, el número de fallecidos aumentó en 18 provincias con respecto a 2018, descendió en 30 y no hubo variación en 2 de ellas. La Ciudad Autónoma de Ceuta tuvo un descenso de un 1 fallecido respecto a 2018, mientras que en Melilla no hubo víctimas mortales en 2019. Se debe tener en cuenta que la tendencia en las cifras provinciales de mortalidad está sometida a fluctuaciones al tratarse de datos pequeños.

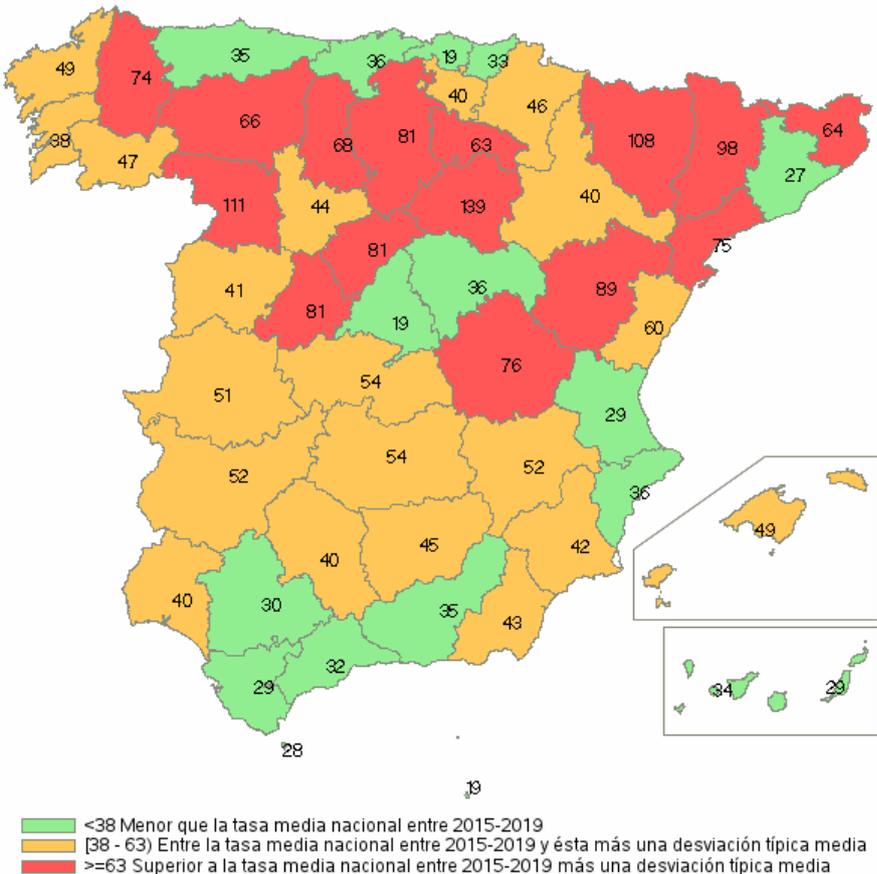
Tabla 10.- Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2015-2019

Provincias	2015	2016	2017	2018	2019	Variación 2019/2018 ⁽¹⁾	Variación 2019/2015 ⁽¹⁾
Araba/Álava	10	13	11	15	16	1	6
Albacete	22	24	16	11	28	17	6
Alicante/Alacant	62	68	64	60	80	20	18
Almería	26	40	22	27	35	8	9
Ávila	16	12	11	16	11	-5	-5
Badajoz	37	38	36	32	34	2	-3
Balears, Illes	53	60	68	53	49	-4	-4
Barcelona	128	131	145	163	171	5%	34%
Burgos	32	36	31	32	14	-18	-18
Cáceres	17	24	26	19	16	-3	-1
Cádiz	32	41	34	36	36	0	4
Castellón/Castelló	28	43	39	35	25	-10	-3
Ciudad Real	27	30	33	25	22	-3	-5
Córdoba	26	22	37	34	38	4	12
Coruña, A	47	58	51	64	53	-11	6
Cuenca	16	15	18	20	8	-12	-8
Girona	41	55	47	55	42	-13	1
Granada	43	27	33	31	25	-6	-18
Guadalajara	11	7	12	10	6	-4	-5
Gipuzkoa	38	17	27	13	23	10	-15
Huelva	23	19	22	18	22	4	-1
Huesca	17	21	25	27	29	2	12
Jaén	23	31	35	31	24	-7	1
León	39	25	22	35	35	0	-4
Lleida	51	37	40	43	39	-4	-12
Rioja, La	20	25	26	10	18	8	-2
Lugo	22	32	22	26	22	-4	0
Madrid	111	121	125	114	159	39%	43%
Málaga	46	57	67	39	56	17	10
Murcia	44	58	85	66	54	-12	10
Navarra	26	26	29	35	31	-4	5
Ourense	11	15	13	19	15	-4	4
Asturias	36	35	37	43	31	-12	-5
Palencia	6	13	13	11	12	1	6
Palmas, Las	22	40	30	39	32	-7	10
Pontevedra	43	36	31	35	37	2	-6
Salamanca	17	10	15	14	13	-1	-4
S.C. Tenerife	40	31	37	29	42	13	2
Cantabria	22	21	22	23	18	-5	-4
Segovia	16	16	10	12	9	-3	-7
Sevilla	43	66	55	58	68	10	25
Soria	10	19	11	15	8	-7	-2
Tarragona	71	59	51	65	52	-13	-19
Teruel	16	9	18	10	7	-3	-9
Toledo	31	42	50	34	29	-5	-2
Valencia/València	64	69	73	88	72	-16	8
Valladolid	24	24	27	23	18	-5	-6
Bizkaia	19	26	13	21	26	5	7
Zamora	21	20	24	18	16	-2	-5
Zaragoza	38	43	37	48	27	-21	-11
Ceuta	3	2	2	3	2	-1	-1
Melilla	2	1	2	3	0	-3	-2
Total	1.689	1.810	1.830	1.806	1.755	-3%	4%

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

La tasa media nacional de fallecidos por millón de habitantes en los últimos 5 años ha sido de 38, y, como ilustra la siguiente figura, 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 15 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 15.- Tasa media de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España 2015-2019.



3. MEDIOS DE TRANSPORTE

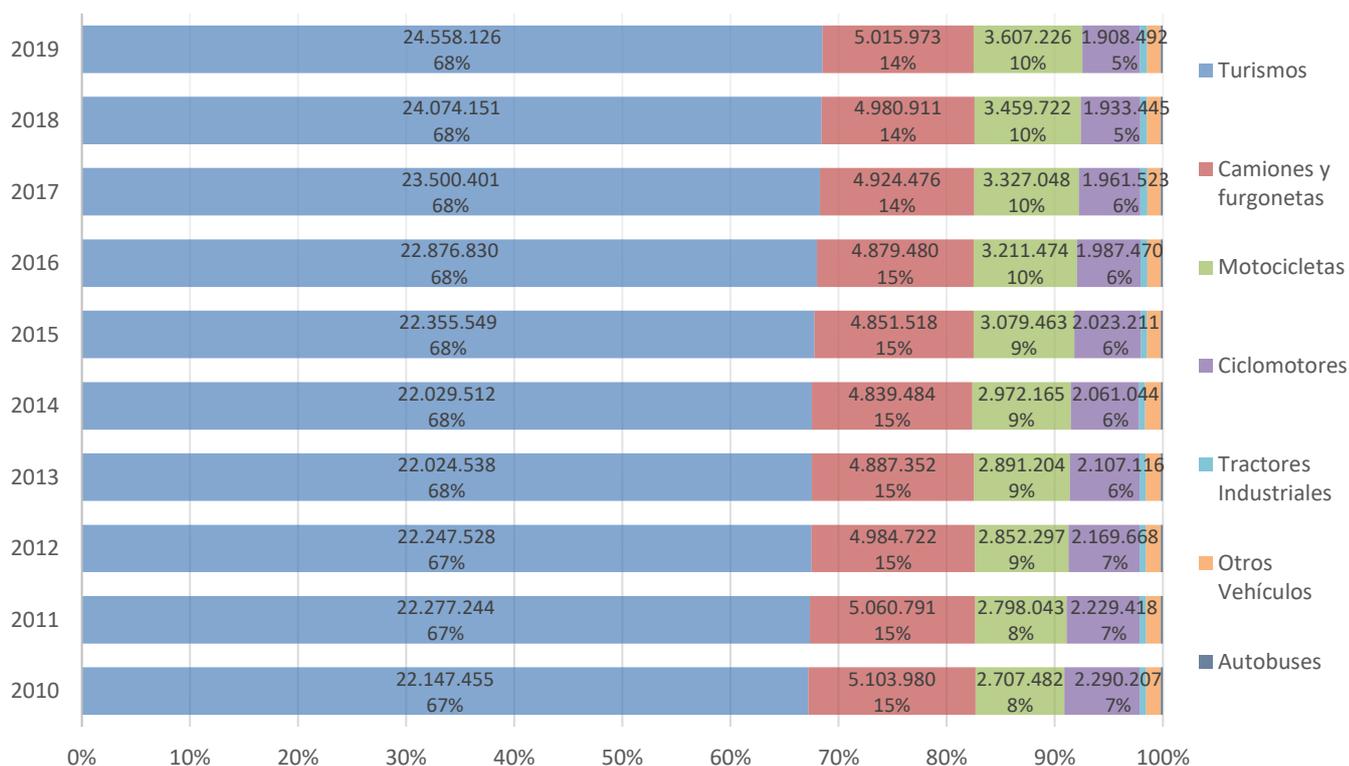
Indicadores de exposición

Parque de vehículos

El parque de vehículos ha crecido en más de dos millones de unidades en el último decenio. En 2019 se ha registrado un incremento del 2% (666.770 unidades) respecto del año anterior, y el mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un aumento del 2%.

El parque de vehículos está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 24 millones, lo que supone un 68% del parque de vehículos; le siguen los camiones y furgonetas, con un 14% del parque total, y las motocicletas, con un 10%.

Figura 16.- Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años España, 2010-2019



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.

Volumen de tráfico de los vehículos

A continuación se presenta 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, si bien la tendencia es, en general, descendente.

Figura 17.- Evolución de recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante los años 2017, 2018 y 2019.

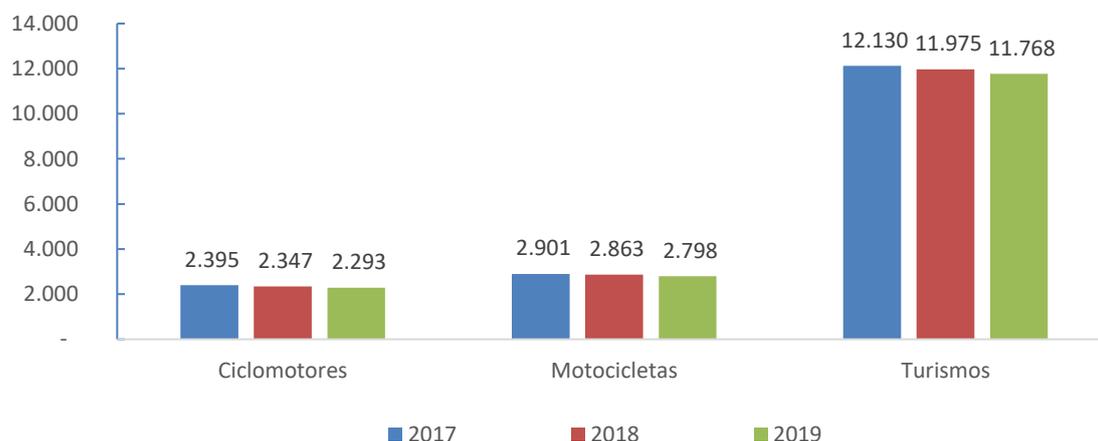
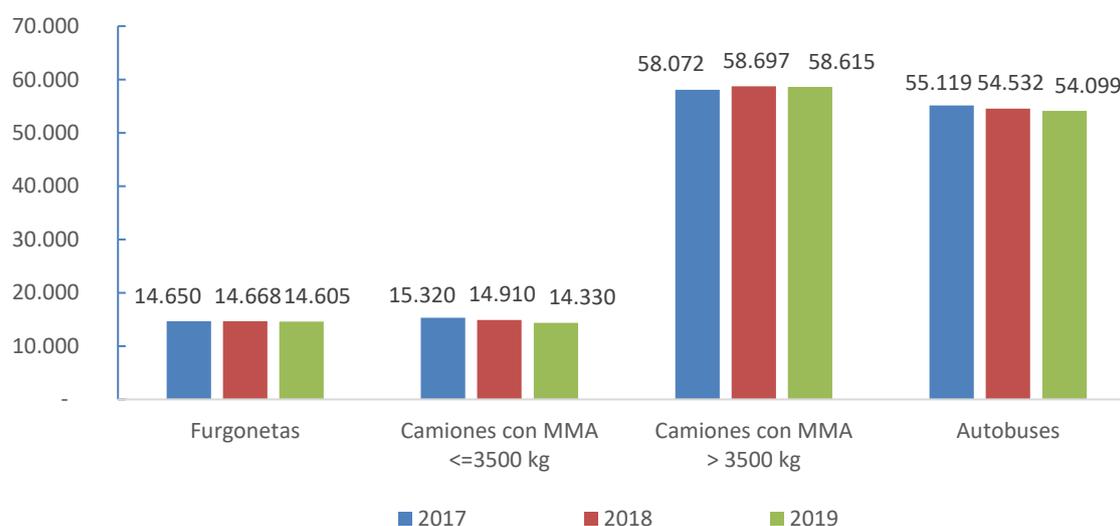


Figura 18.-Evolución de recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante los años 2017, 2018 y 2019.



Las siguientes figuras ilustran los recorridos medios anuales efectuados por los vehículos que han sido sometidos a inspección durante el año 2019. 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 y 58.000 kilómetros, respectivamente; las furgonetas y camiones de hasta 3.500kg, de 14.330 y 14.605 kilómetros, respectivamente; los turismos, de 11.768 kilómetros; las motocicletas, de 2.798 kilómetros; y los ciclomotores, de 2.293 kilómetros.

La extrapolación de estos recorridos al parque de vehículos lleva a una estimación de 411.522 millones de vehículos-kilómetro, de los que un 70% corresponde a turismos, un 10% a camiones de más de 3.500 kg, un 9% a furgonetas y un 6% a camiones hasta 3.500 kg.

Figura 19.- Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2019.

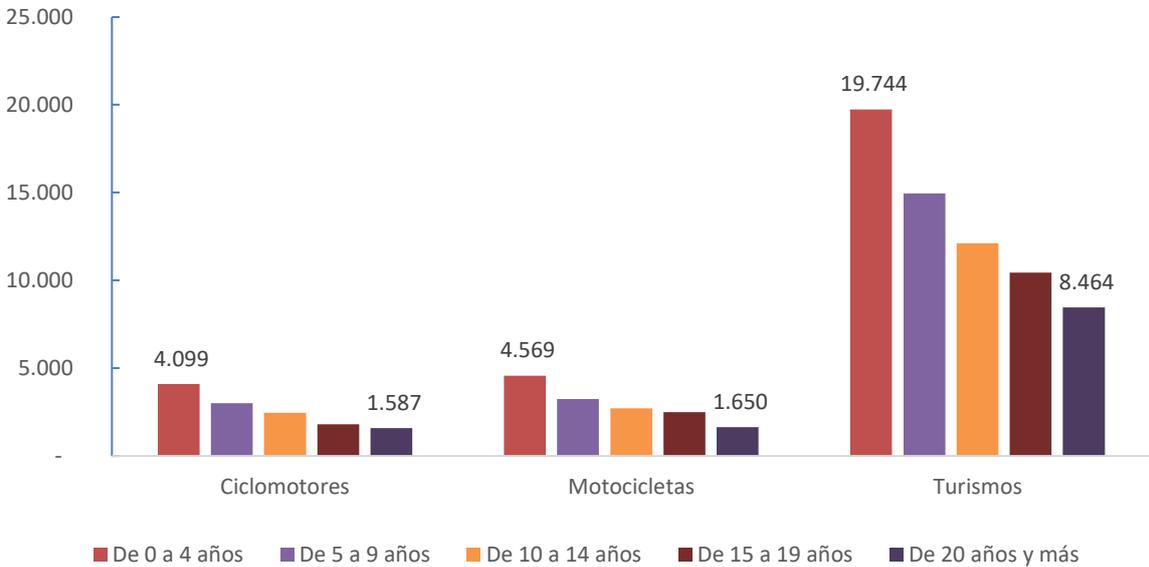


Figura 20.- Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2019.

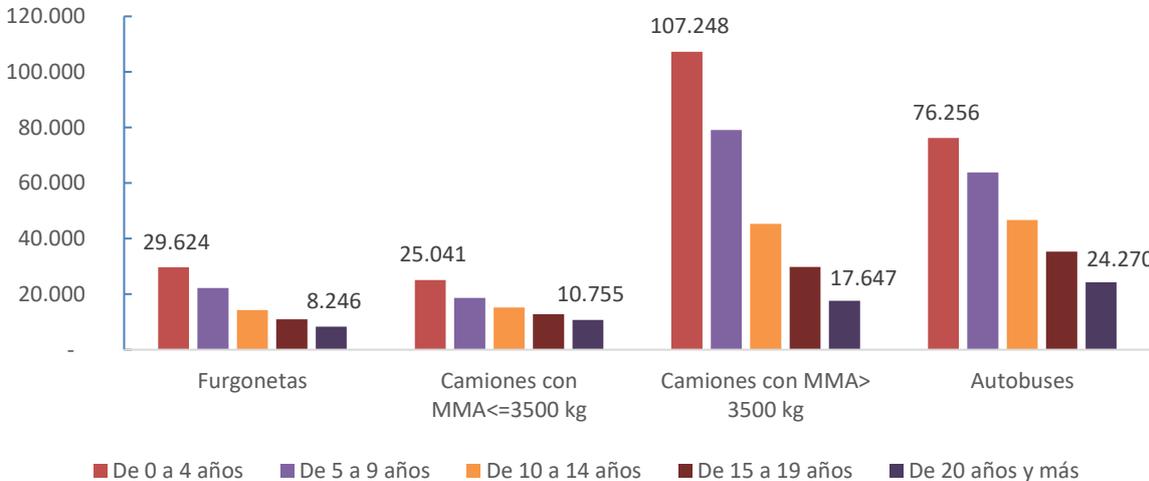
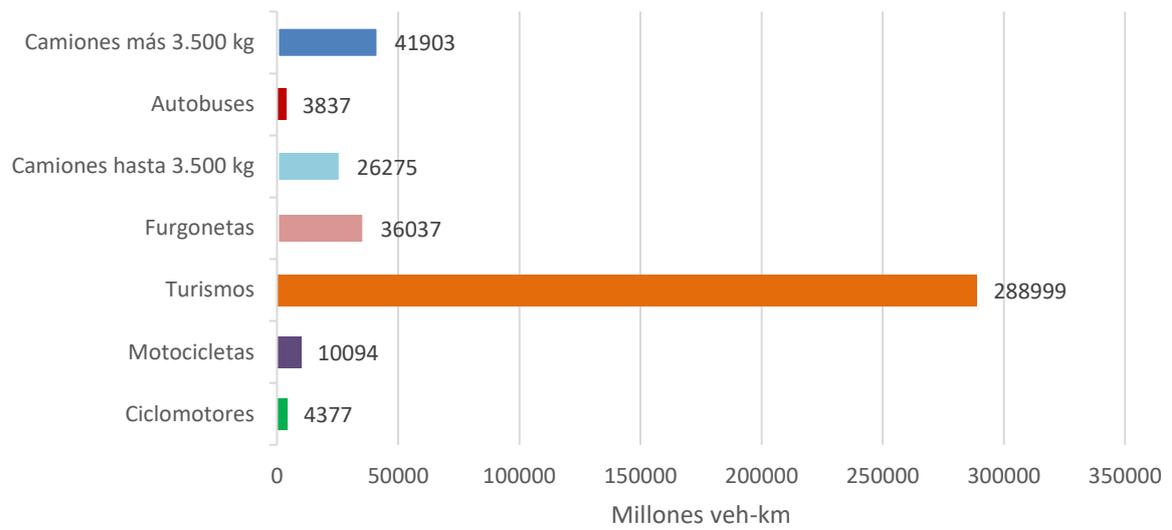


Figura 21.- Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh-km. Año 2019



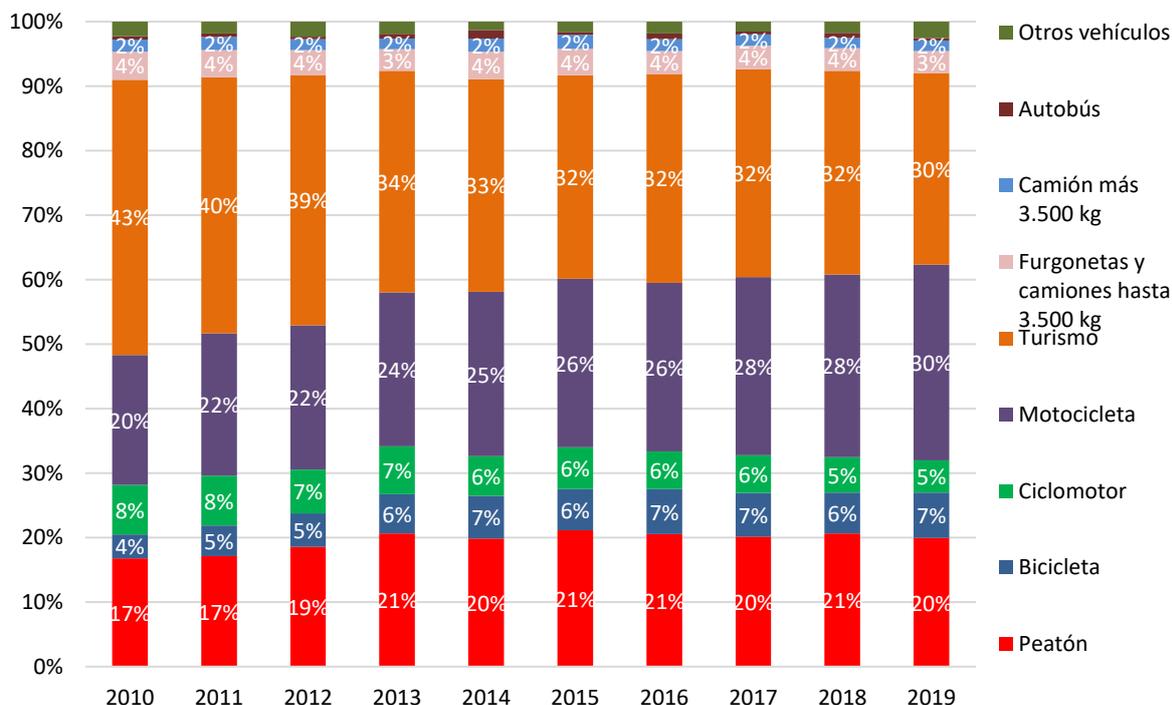
Indicadores de resultado: accidentes y víctimas

El medio de desplazamiento en los accidentes con víctimas

El medio de desplazamiento con mayor nivel de implicación en los accidentes es el turismo. 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. Sin embargo, en términos del porcentaje de fallecidos más heridos hospitalizados en turismos, la evolución es positiva (del 43% en 2010 al 30% en 2019). Los medios de desplazamiento que muestran una participación creciente son todos vulnerables: las motocicletas, que en 2010 representaban el 20% de los fallecidos y heridos hospitalizados, y representaban un 30% en 2019, los peatones, que han pasado del 17% en 2010 al 20% en 2019, y las bicicletas, del 4% en 2010 al 7% en 2019.

La siguiente figura recoge el porcentaje de los fallecidos más los heridos hospitalizados ocurridos en todas las vías por medio de desplazamiento.

Figura 22.- Evolución de la distribución de fallecidos y heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. España, 2010-2019



Comparando con 2018, en el año 2019 ha habido descensos en el número de fallecidos en los usuarios de turismos (91 personas), ciclomotores (13 personas), autobuses (9 personas), furgonetas y camiones hasta 3.500 kg (7 personas), peatones (5 personas) y camiones de más de 3.500 kg (3 personas). En los demás medios de desplazamiento, el número de fallecidos ha aumentado, especialmente los usuarios de motocicletas (58 personas) y en los usuarios de bicicletas (22 personas).

Si estandarizamos a 100 el número de fallecidos en 2010 (figura 24), los valores en 2019 expresan el cambio en porcentaje respecto a 2010. Las bicicletas y motocicletas son las que muestran la peor evolución, y en el extremo opuesto están los ciclomotores, turismos, y furgonetas y camiones hasta 3.500 kg.

Figura 23.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. España, 2010-2019

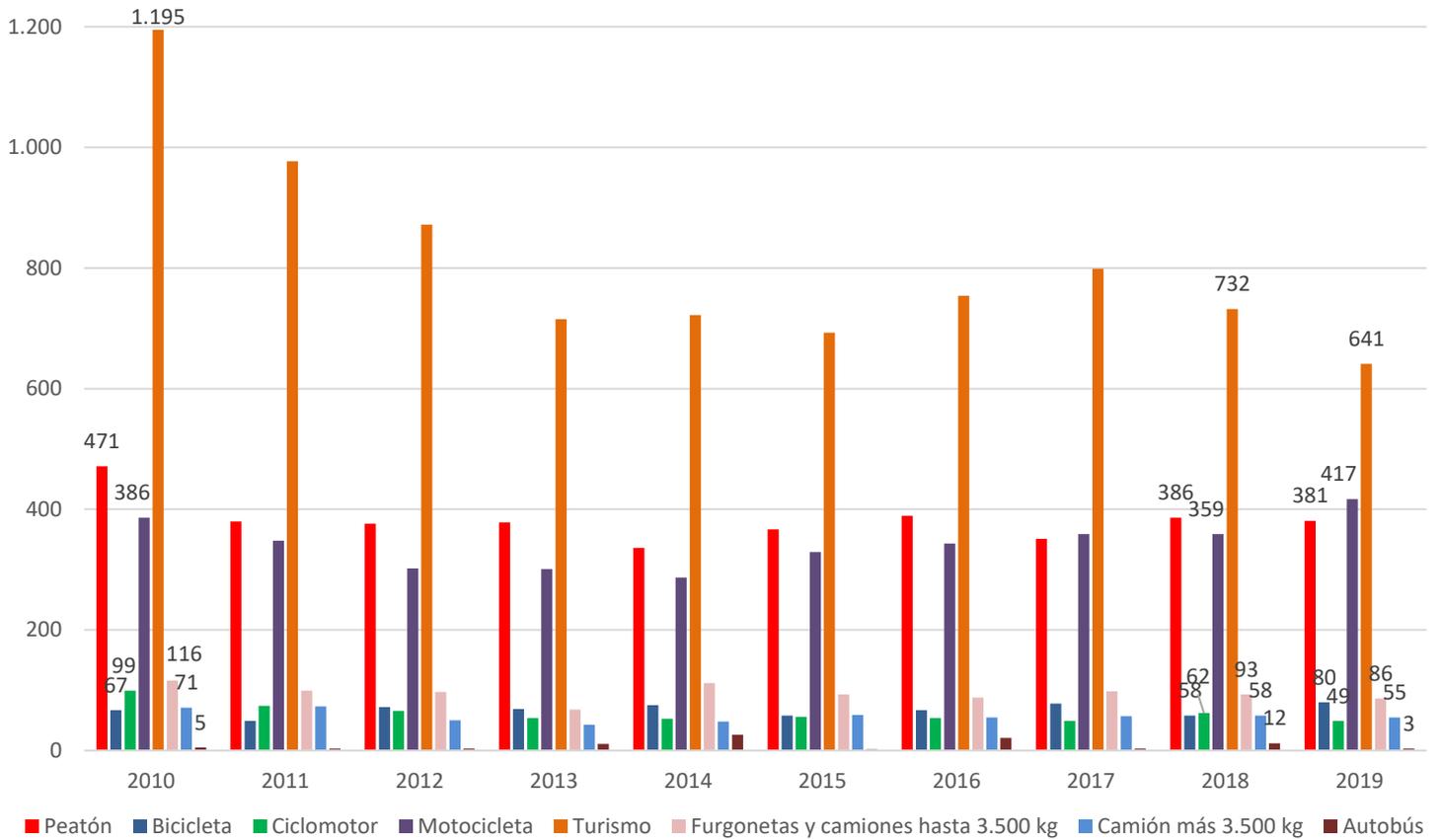
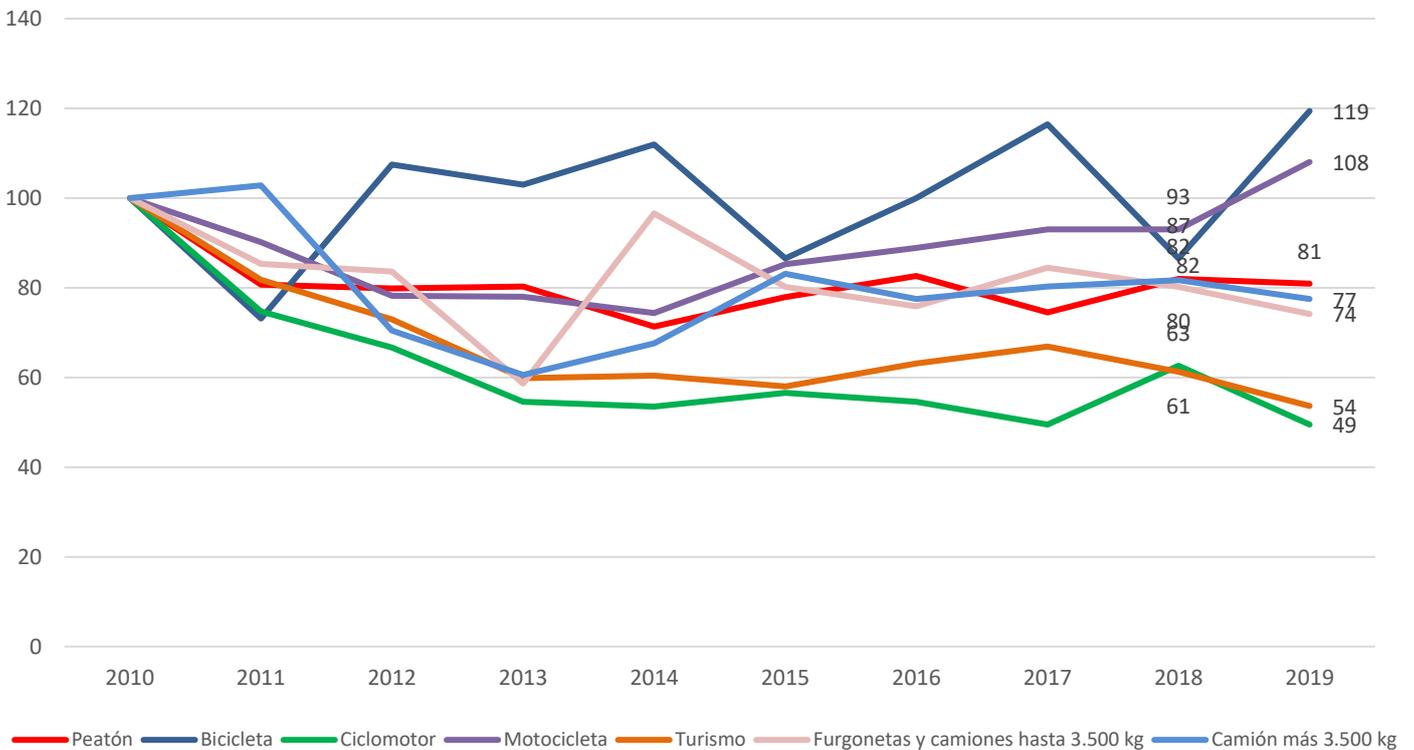


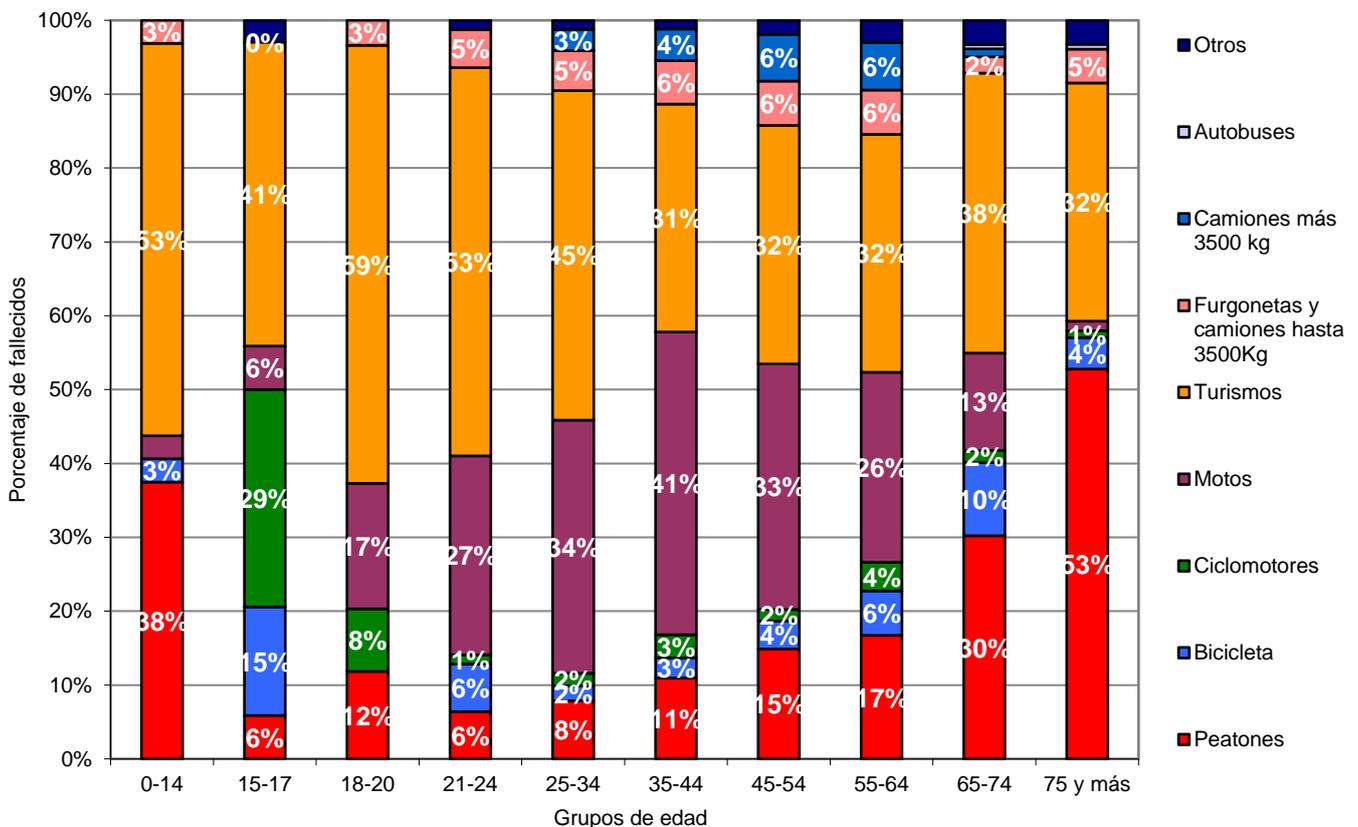
Figura 24.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. Base 2010=100. España, 2010-2019



En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento:

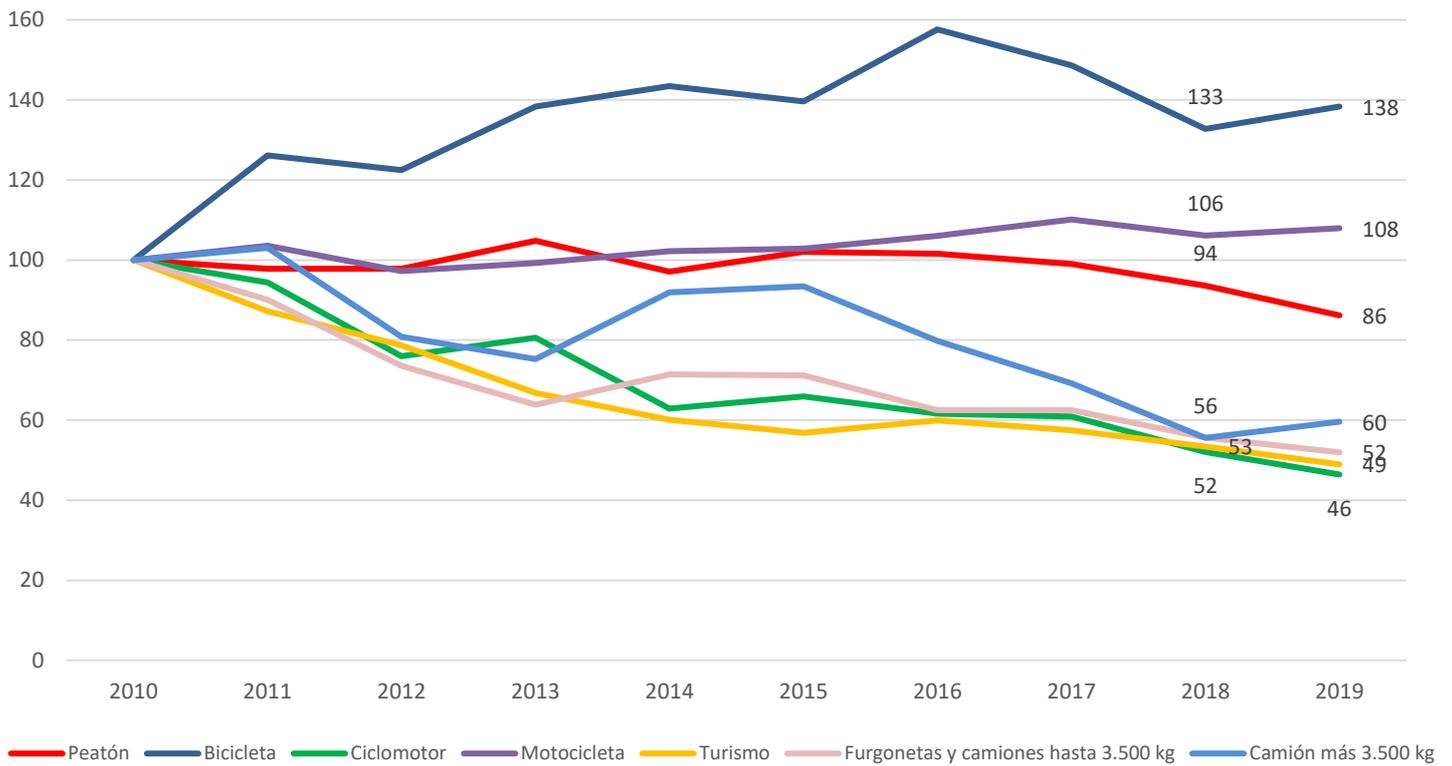
- Entre 0 a 14 años, las personas fallecen principalmente como usuarios de turismo y como peatones.
- Entre 18 a 24 años, presentan su mayor porcentaje como usuarios de turismos.
- Como motoristas, los grupos más afectados son los de 25 a 54 años, mientras que el grupo de edad de 15 a 17 años resulta ser el grupo más afectado en los ciclomotores.
- Los mayores de 75 años presentan porcentajes elevados como peatones.

Figura 25.- Distribución porcentual del número de fallecidos según medio de desplazamiento y edad. España, 2019



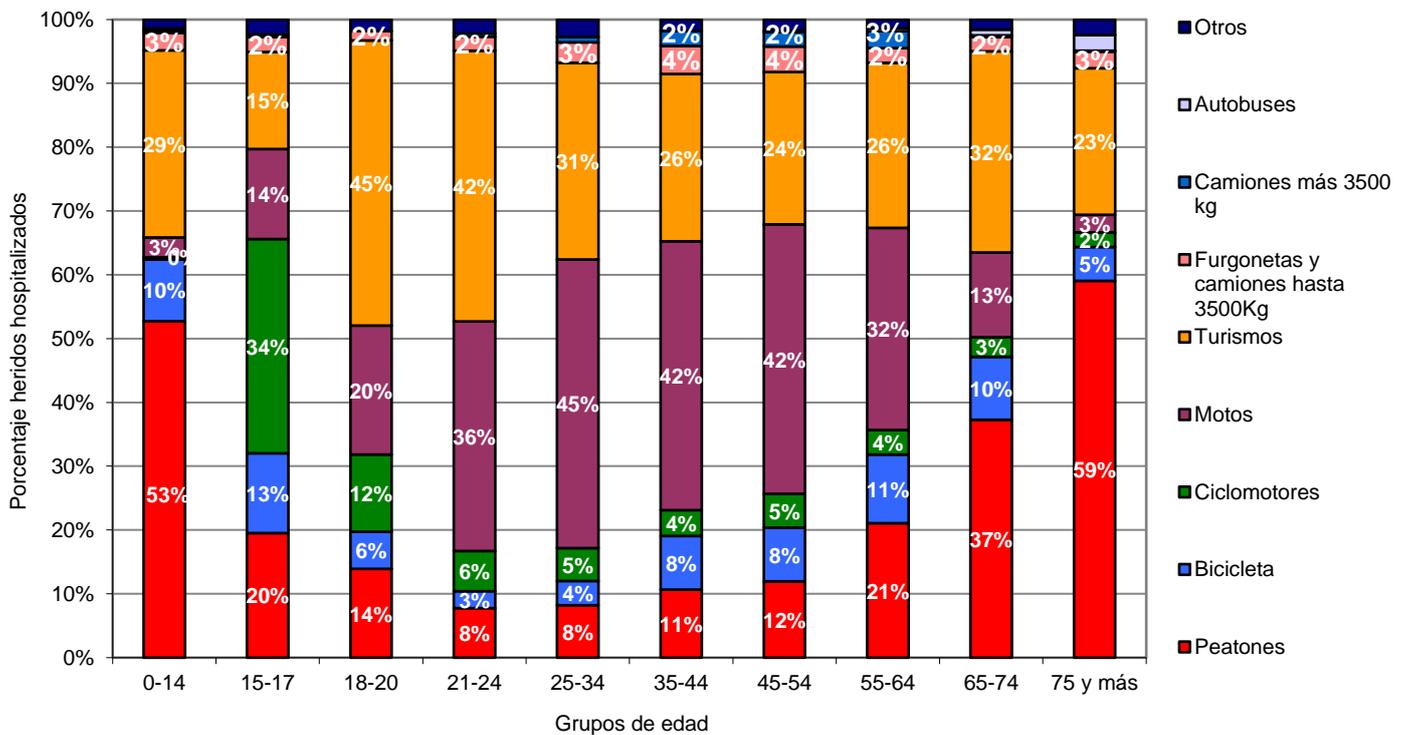
En comparación con el año anterior, en 2019 los descensos en el número de heridos hospitalizados han sido generalizados: ocupantes de turismos (224 personas), peatones (145 personas), ciclomotores (57 personas), autobuses (40 personas), furgonetas y camiones hasta 3.500 kg (19 personas). Los aumentos se han producido en el caso de usuarios de motocicletas (47 personas), bicicletas (26 personas) y camiones de más de 3.500 kg (8 personas).

Figura 26.- Evolución de los heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. Base 2009=100. España, 2010-2019



En cuanto a la distribución por edad y medio de desplazamiento de los heridos hospitalizados:

Figura 27.- Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según medio de desplazamiento y edad. España, 2019

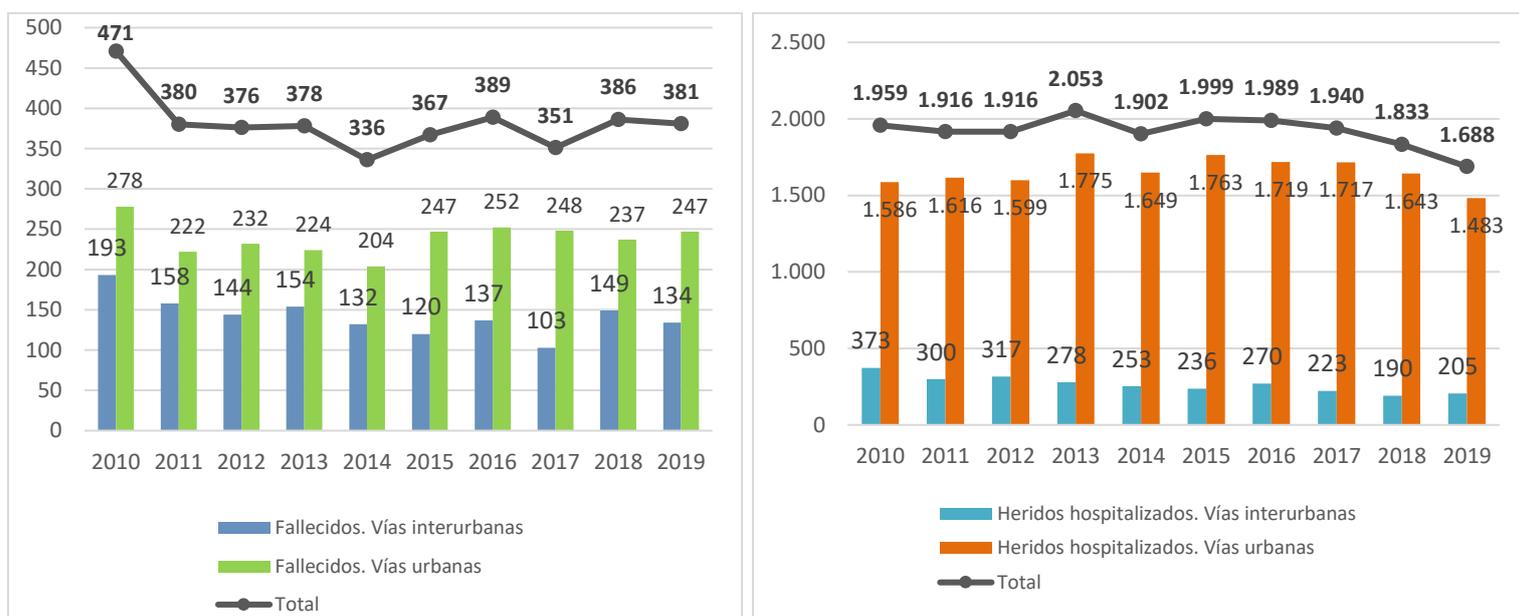


Peatones

En 2019 fallecieron 381 peatones, el 22% del total de fallecidos, 1.688 resultaron heridos hospitalizados, y 12.333 heridos no hospitalizados. Los accidentes con peatones se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (94%), vías que registraron la mayor proporción de peatones fallecidos (65%), y heridos hospitalizados (88%).

Respecto a 2018, en 2019 ha habido 5 peatones fallecidos menos (-1%); distribuidos de la siguiente forma: 15 ciclistas menos en vías interurbanas (-10%), y 10 más en vías urbanas (+4%).

Figura 28.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados peatones en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



En vías urbanas, el número de peatones fallecidos muestra cifras ligeramente superiores en entre 2015-2019 que entre 2011-2014, comportamiento opuesto al observado en vías interurbanas.

Tabla 11.- Accidentes de tráfico con víctimas con peatones implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2019

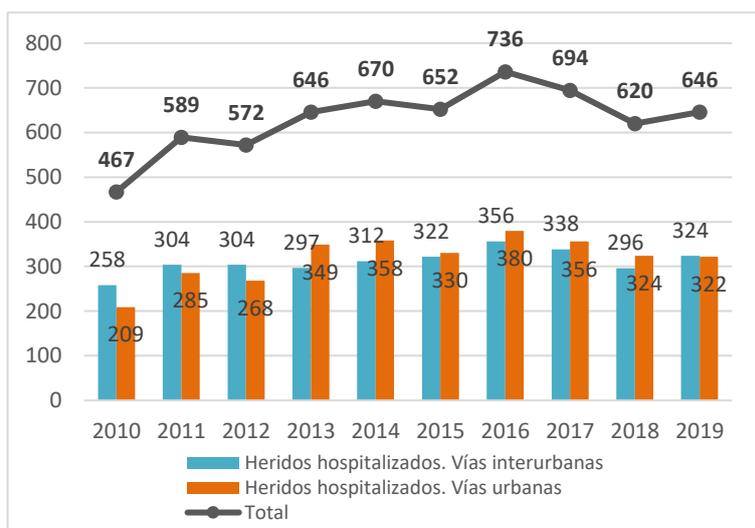
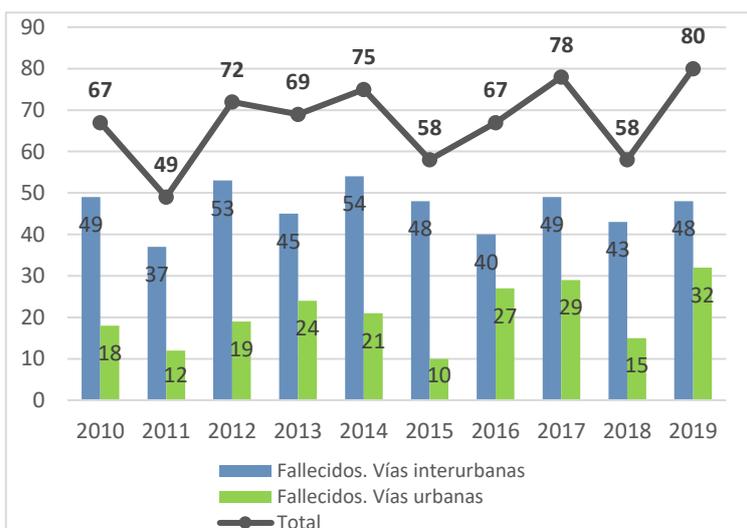
Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	825	6%	134	35%	205	12%	561	5%
Vías urbanas	12.744	94%	247	65%	1.483	88%	11.772	95%
Total	13.569	100%	381	100%	1.688	100%	12.333	100%

Usuarios de bicicletas

En 2019, fallecieron 80 ciclistas, 646 resultaron heridos hospitalizados y 6.793 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (72%), sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 48, frente a los 32 en vías urbanas.

Respecto a 2018, en 2019 ha habido 22 ciclistas fallecidos más; distribuidos de la siguiente forma: 5 ciclistas más en vías interurbanas y 17 más en vías urbanas.

Figura 29.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



En vías urbanas el número de fallecidos en bicicleta muestra una tendencia relativamente creciente desde 2011, frente a una ligera estabilización en vías interurbanas.

Tabla 12.- Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2019

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%		Número	%	Número	%
Vías interurbanas	2.213	28%	48	324	50%	2.039	30%
Vías urbanas	5.624	72%	32	322	50%	4.754	70%
Total	7.837	100%	80	646	100%	6.793	100%

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

Usuarios de ciclomotores

En 2019 los accidentes con víctimas en que se vieron implicados ciclomotores fueron 6.977, un 7% del total, proporción dos puntos por encima de la que representaron los ciclomotores en el parque de vehículos de 2019.

En las vías urbanas suceden la mayoría de los accidentes de ciclomotor (88%), y es donde se registran un mayor número de heridos hospitalizados y no hospitalizados (77%, y 88% respectivamente). En el caso de los fallecidos, el reparto es algo superior en vías interurbanas (27) que en urbanas (22).

En 2019 ha habido menos ciclomotoristas fallecidos (13) y menos heridos hospitalizados (11%) que en 2018.

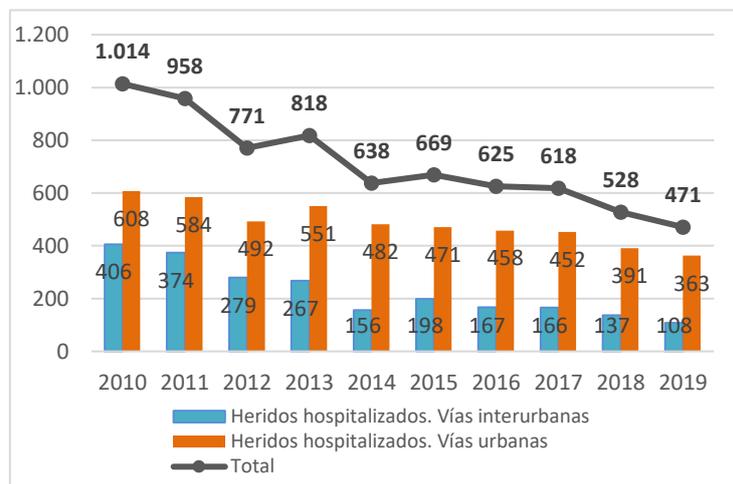
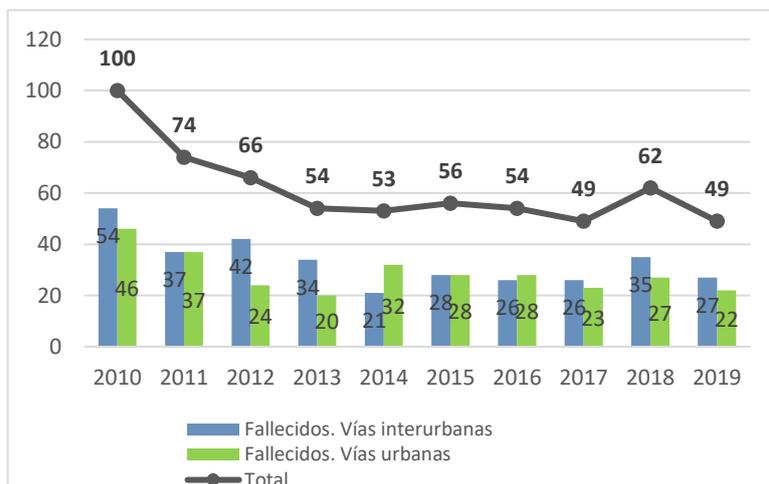
La evolución en el número de fallecidos y heridos en ciclomotores muestra una tendencia descendente desde 2010, estabilizándose a partir de 2014 en los valores actuales, excepto en el año 2018, que se produce un ligero incremento.

Tabla 13.- Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos*	Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	831	12%	27	108	23%	790	12%
Vías urbanas	6146	88%	22	363	77%	6071	88%
Total	6.977	100%	49	471	100%	6.861	100%

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

Figura 30.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



Usuarios de motocicletas

En 2019 los usuarios de las motocicletas participaron en el 28% del total de accidentes con víctimas, esto es en 29.116 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas sobre el parque de vehículos fue del 10%. El 75% de los accidentes con víctimas en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 55% de los motoristas heridos hospitalizados y el 77% de los heridos no hospitalizados. Por su parte, las lesiones mortales se produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 70% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías.

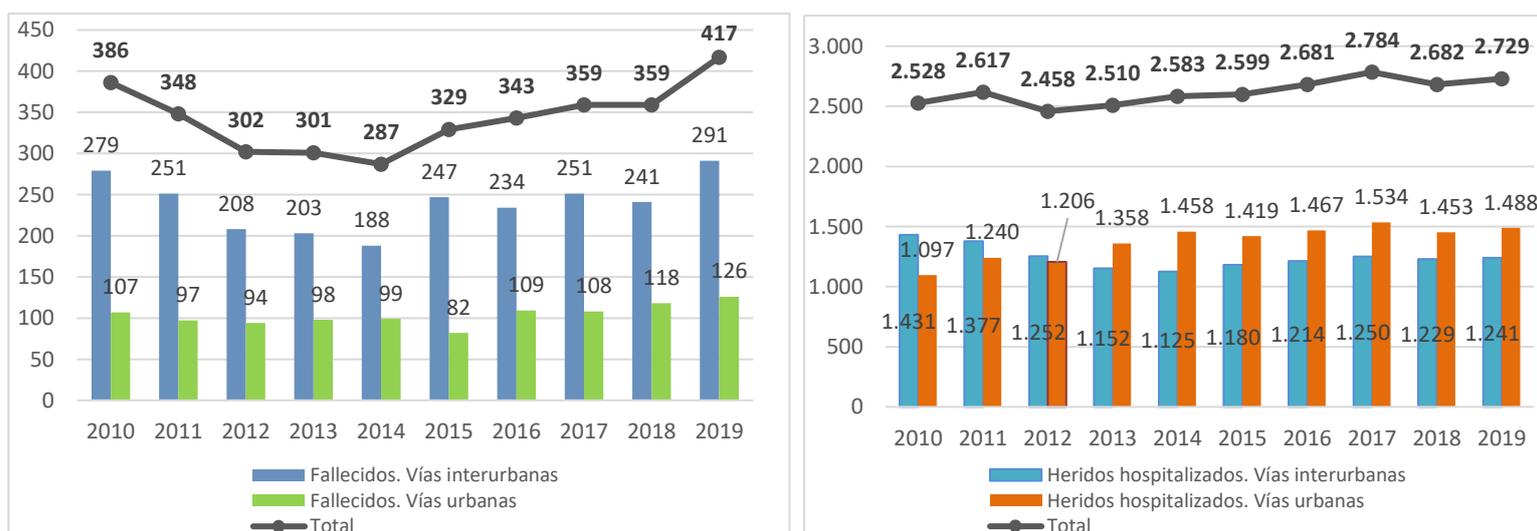
En 2019, en las vías interurbanas se ha producido un incremento del 21% en el número de motociclistas fallecidos y también de heridos hospitalizados, un 1% respecto a 2018. En las vías urbanas, han fallecido 10 motociclistas más y hubo un 2% más de heridos hospitalizados, respecto del año anterior.

La evolución de los fallecidos desde 2009 muestra un ligero empeoramiento de las cifras en el ámbito urbano y en el ámbito interurbano a partir del año 2014, donde se produce un cambio de tendencia, incrementándose el número de fallecidos durante los últimos años.

Tabla 14.- Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2019

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	7.169	25%	291	70%	1.241	45%	6.345	23%
Vías urbanas	21.947	75%	126	30%	1.488	55%	21.256	77%
Total	29.116	100%	417	100%	2.729	100%	27.601	100%

Figura 31.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



Usuarios de turismos

Los usuarios de turismos se vieron implicados en 77.915 accidentes con víctimas, esto es, en el 75% de los accidentes registrados en 2019, siendo la participación de los turismos en el parque automóvil del 68%. De los 1.755 fallecidos por accidente de tráfico en 2019, el 37% (641 fallecidos) viajaban en turismo, ya fuesen conductores o pasajeros.

El 63% de los accidentes con víctimas en los que estaba implicado al menos un turismo se produjo en vías urbanas; sin embargo, es en los accidentes en las vías interurbanas donde han ocurrido el 90% (579 personas) de las víctimas mortales en turismo.

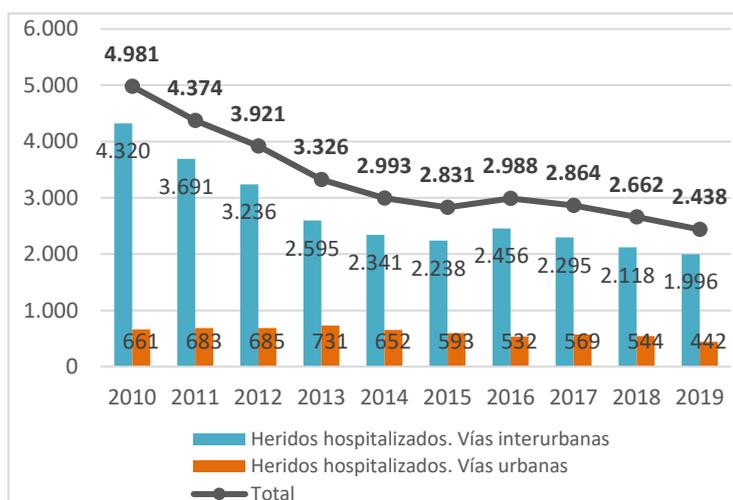
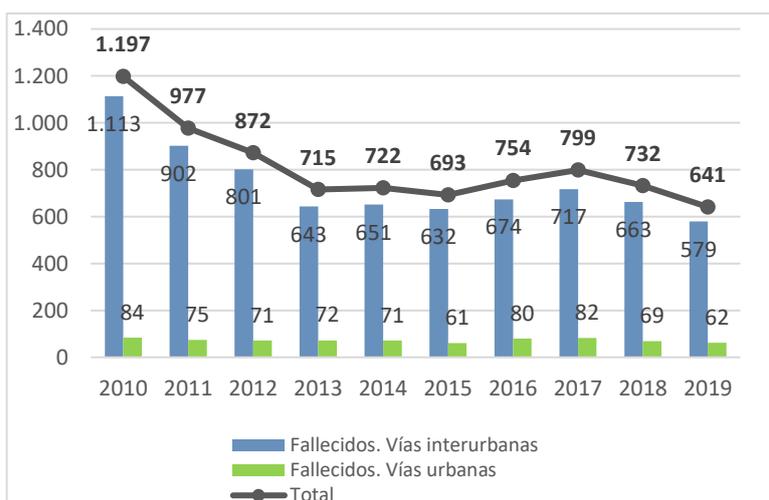
En 2019 han disminuido un 13% los fallecidos en turismos en vías interurbanas respecto al año 2018. Por su parte, en vías urbanas el número de fallecidos ha disminuido en 7 personas comparando con 2018.

La evolución desde 2009 muestra un tendencia descendente tanto en el número de fallecidos como en el número de heridos hospitalizados usuarios de turismos, exceptos en los años 2016 y 2017 donde se produce un leve repunte.

Tabla 15.- Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	29.045	37%	579	90%	1.996	82%	36.376	56%
Vías urbanas	48.870	63%	62	10%	442	18%	28.871	44%
Total	77.915	100%	641	100%	2.438	100%	65.247	100%

Figura 32.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

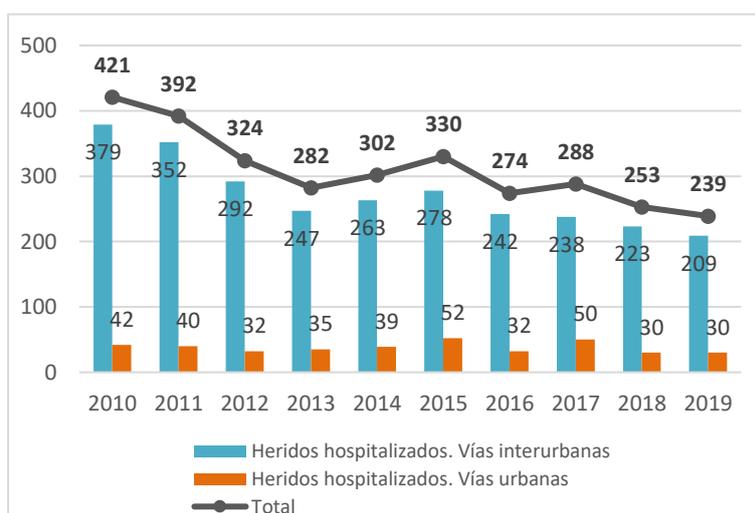
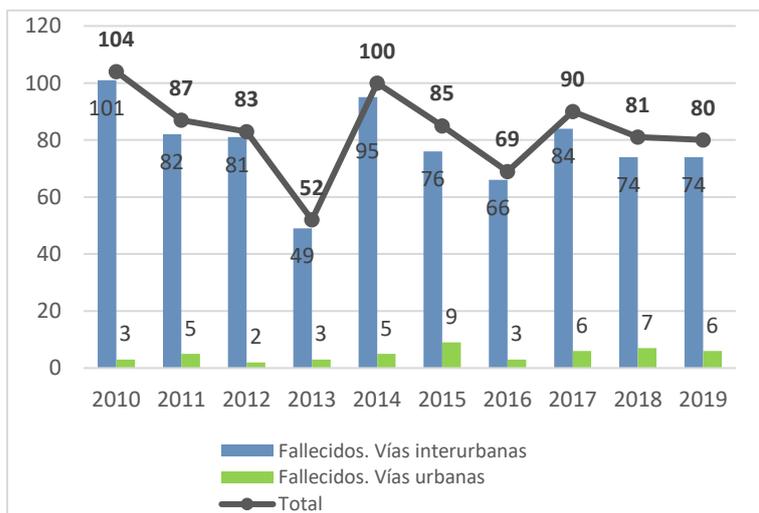
En 2019, en vías interurbanas el número de fallecidos ocupantes de furgoneta fue: 74 de los 80 fallecidos ocupantes perdieron la vida en estas vías. En el caso de los fallecidos terceros (ocupantes de otros vehículos o peatones) implicados en accidentes con furgonetas, 78 de los 129 fallecidos se produjeron en vías interurbanas.

En el año 2019 ha habido 1 fallecidos menos en furgonetas que en el año 2018, registrándose el mismo número de fallecidos en las vías interurbanas y un fallecido menos en vías urbanas.

Tabla 16.- Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2019

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	4.688	43%	152	73%	74	78	60%	209	87%	3.319	66%
Vías urbanas	6.286	57%	57	27%	6	51	40%	30	13%	1.732	34%
Total	10.974	100%	209	100%	80	129	100%	239	100%	5.051	100%

Figura 33.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



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

En el año 2019 los camiones de hasta 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 1.535 accidentes con víctimas y su incidencia fue similar en vías urbanas (54%) y en interurbanas (46%).

En cuanto a los fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocupantes de los camiones de hasta 3.500 kg de MMA, se produjeron mayoritariamente en accidentes ocurridos en vías interurbanas (6 fallecidos, 24 heridos hospitalizados y 343 heridos no hospitalizados). En vías urbanas no hubo ningún fallecido ocupante y se produjeron 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 19 en vías interurbanas y 3 en vías urbanas.

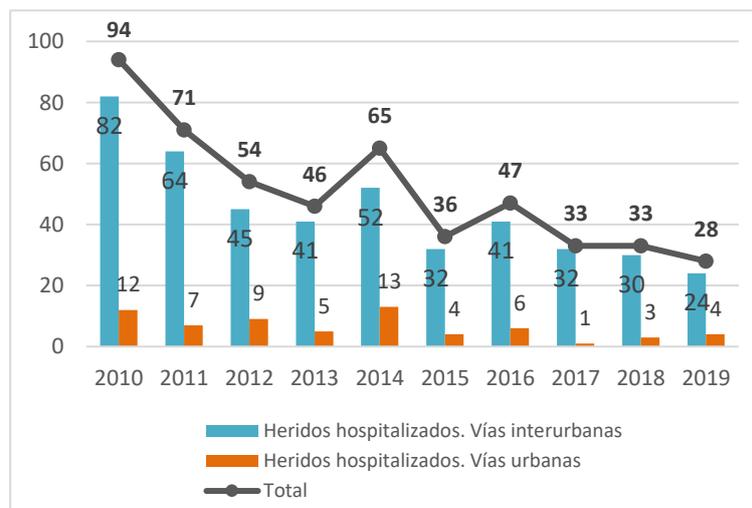
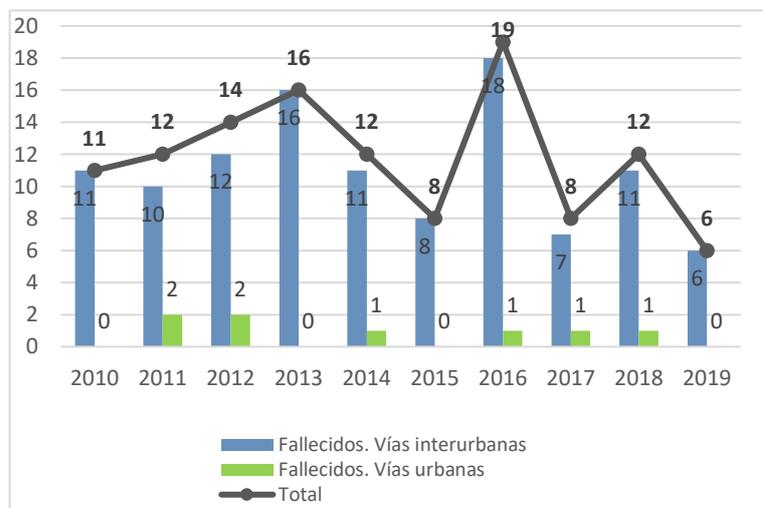
En el año 2019, en vías interurbanas ha habido 5 fallecidos menos y 6 heridos hospitalizados menos, ocupantes que viajaban en camiones de hasta 3.500 kg de MMA, respecto a 2018. En las vías urbanas, en 2018, ha habido 1 fallecido menos y 1 herido hospitalizado más en ese tipo de camión.

Tabla 17.- Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019

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	706	46%	25	6	19	24	343	69%
Vías urbanas	829	54%	3	0	3	4	152	31%
Total	1.535	100%	28	6	22	28	495	100%

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

Figura 34.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



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 4.252 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (74%).

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.

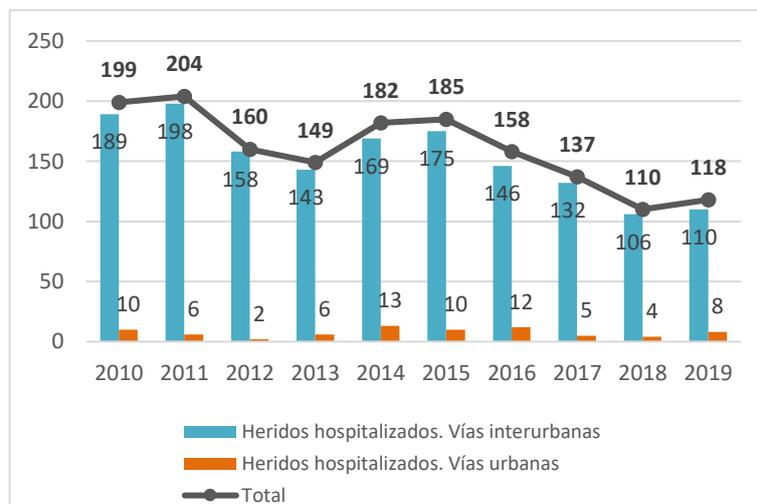
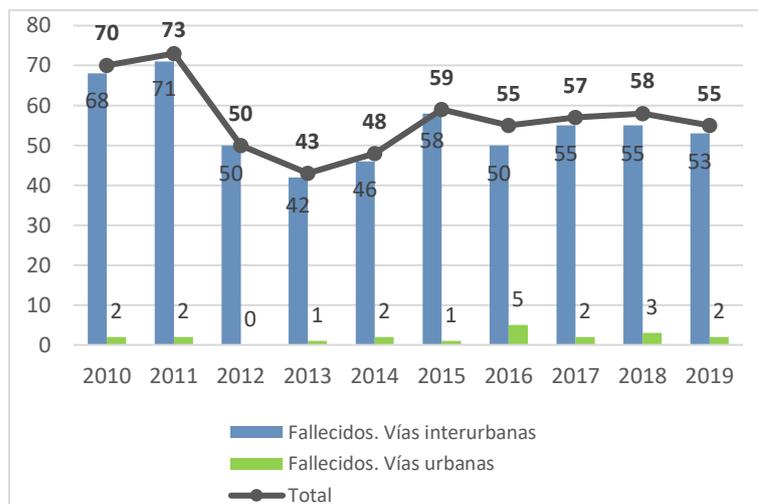
En el año 2019 en vías interurbanas hubo 2 fallecidos menos (53 personas) ocupantes de camiones de más de 3.500 kg que en 2018. En dichas vías los heridos hospitalizados ocupantes de estos vehículos han aumentado (4% más) respecto a 2018. En las vías urbanas hubo un fallecido menos y cuatros heridos hospitalizados más que en 2018.

Tabla 18.- 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, 2019

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	3.164	74%	204	86%	53	151	83%	110	93%	996	86%
Vías urbanas	1.088	26%	32	14%	2	30	17%	8	7%	157	14%
Total	4.252	100%	236	100%	55	181	100%	118	100%	1.153	100%

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

Figura 35.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de más 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



Los usuarios de autobuses

En el año 2019 hubo 2.392 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 88% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías, en las que sucedieron 2.108 accidentes, resultaron fallecidos 23 personas (2 ocupantes), 31 heridos hospitalizados ocupantes del autobús y 2.027 fueron heridos no hospitalizados.

En las vías interurbanas, hubo 284 accidentes con víctimas, en los que estuvo implicado un autobús. Falleció 1 ocupante, 5 ocupantes tuvieron que ser hospitalizados y 280 ocupantes resultaron heridos no hospitalizados.

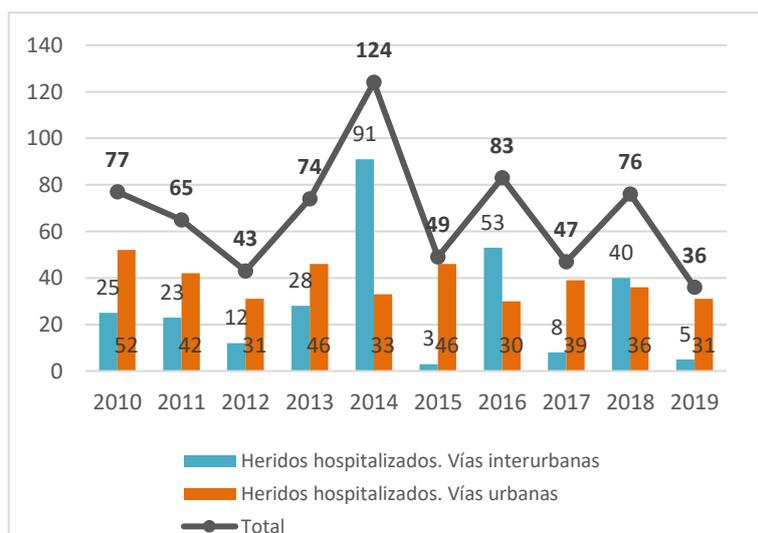
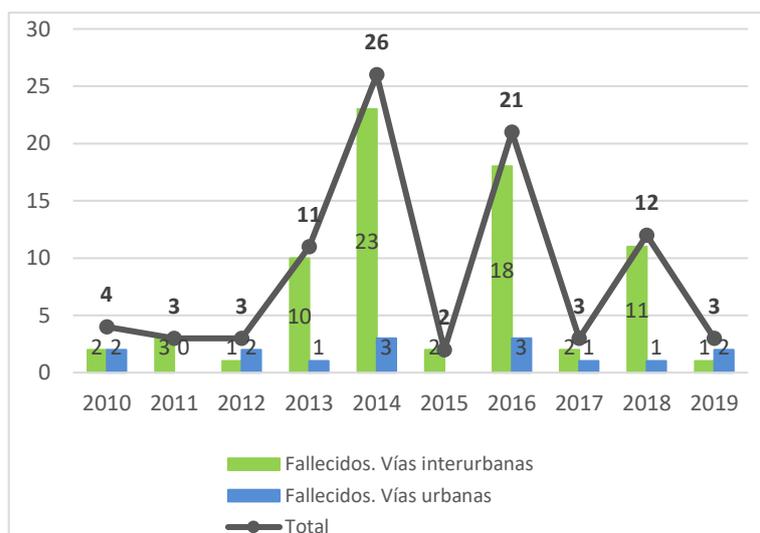
En el año 2019, en las vías interurbanas ha habido 10 fallecidos ocupantes y 35 heridos hospitalizados menos que en 2018, y en las vías urbanas ha habido 2 fallecidos ocupantes, uno más que en 2018, y 5 heridos hospitalizados ocupantes menos que en 2018.

Tabla 19.- Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019

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	284	12%	11	1	10	5	280	12%
Vías urbanas	2.108	88%	23	2	21	31	2.027	88%
Total	2.392	100%	34	3	31	36	2.307	100%

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

Figura 36.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019



Indicadores de desempeño

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 60% del censo.

Tabla 20.- Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2019

Edad del Parque	Medida	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores Industriales	Otros Vehículos	Total sin Ciclomotores
Completo	Total	5.015.973	65.470	24.558.126	3.607.226	232.680	467.493	33.946.968
	Media antigüedad (años)	16,5	14,1	13,9	16,4	10,7	16,3	14,6
	Desv. Est.	11,2	13,5	11,0	14,0	9,6	9,2	11,4
	Coef. Variación	67,8	95,3	79,0	85,3	89,9	56,3	78,3
Menor de 25 años	Total	4.134.050	56.946	21.861.269	2.781.993	216.074	400.062	29.450.394
	Media antigüedad (años)	12,5	9,7	10,9	9,9	8,7	13,4	11,1
	Desv. Est.	6,7	6,1	6,5	6,0	6,3	5,7	6,5
	Coef. Variación	53,4	63,4	59,7	60,4	71,9	42,8	58,9
Menor de 15 años	Total	2.539.841	45.418	15.212.741	2.304.136	177.683	237.212	20.517.031
	Media antigüedad (años)	8,3	7,5	7,6	8,1	6,5	10,1	7,8
	Desv. Est.	4,9	4,6	4,7	4,7	4,5	4,8	4,8
	Coef. Variación	58,2	62,0	62,0	58,3	68,1	47,8	61,1

Otras medidas estadísticas 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 21.- Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2019

Tipo Vehículo\Percentil	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Camiones y Furgonetas	2,5	6,5	10,5	13,5	14,5	16,5	19,5	23,5	30,5
Autobuses	1,5	3,5	5,5	8,5	11,5	13,5	15,5	18,5	31,5
Turismos	1,5	3,5	6,5	10,5	12,5	14,5	16,5	19,5	25,5
Motocicletas	2,5	4,5	8,5	10,5	12,5	14,5	17,5	27,5	36,5
Tractores Industriales	1,5	2,5	3,5	5,5	7,5	11,5	13,5	15,5	20,5
Otros Vehículos ¹	2,5	10,5	12,5	13,5	14,5	15,5	17,5	20,5	27,5
Todos sin ciclomotor	1,5	4,5	7,5	10,5	12,5	14,5	16,5	20,5	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.

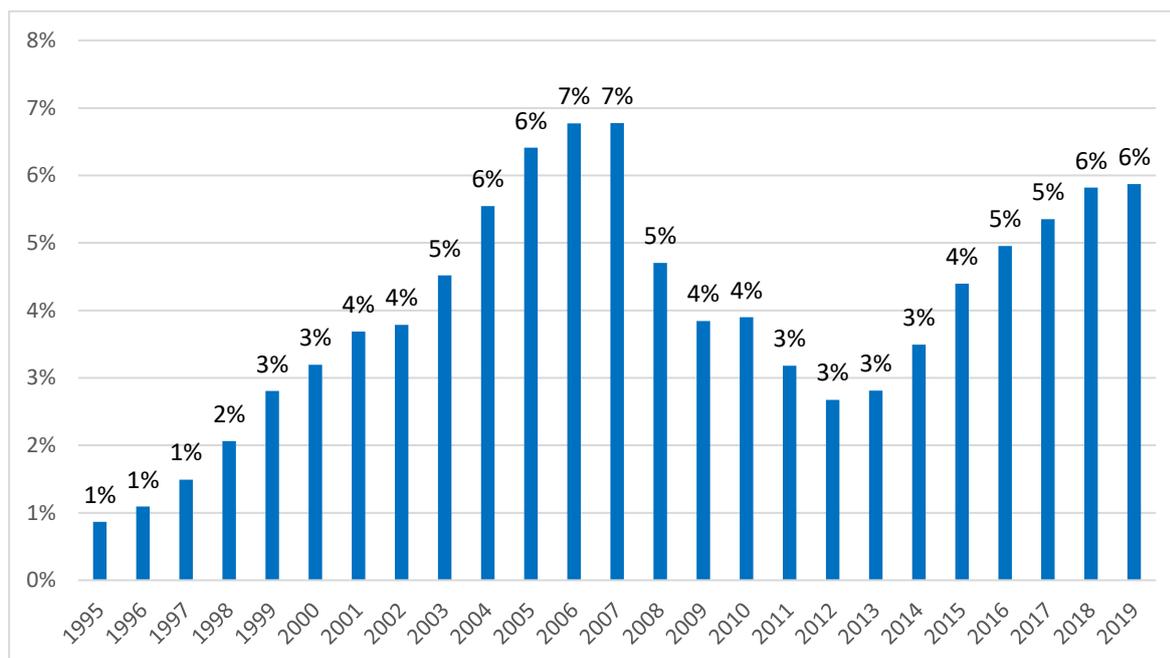
La antigüedad media del parque de automóviles con menos de 25 años oscila entre los 8,7 años de los tractores industriales y los 13,4 años de los camiones de más de 3.500 kg. Los autobuses tienen una antigüedad media de 9,7 años. Los turismos tienen una antigüedad media de 10,9 años, por encima de los 9,9 años de las motocicletas.

Tabla 22.- Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2019.

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
2019	13,3	13,4	8,7	11,4	9,7	10,9	9,9

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

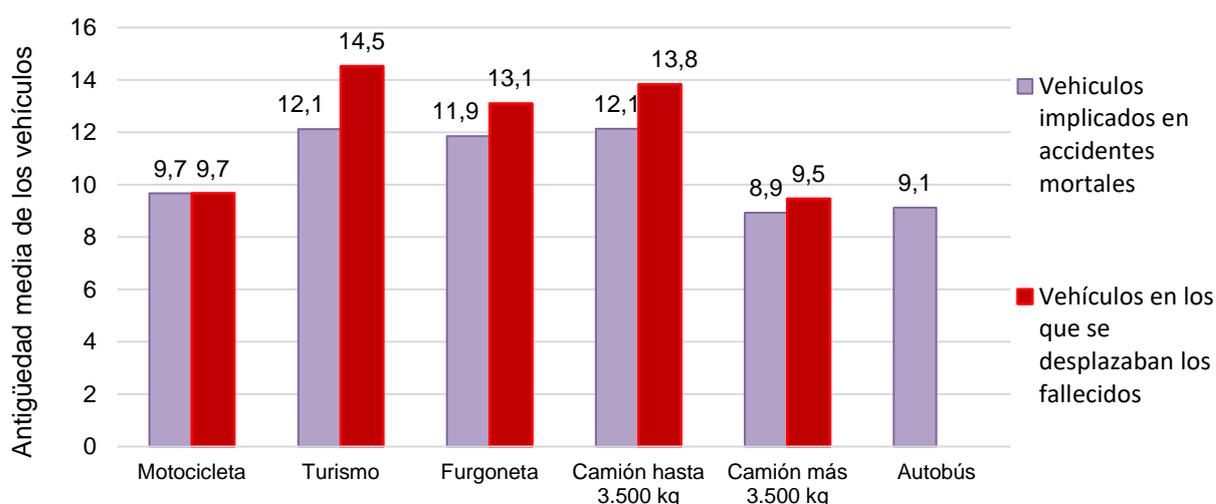
Figura 37.- Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2019.



Antigüedad de los vehículos implicados en accidentes mortales

En las vías interurbanas, en el año 2019, en el caso de 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, excepto en las motocicletas, que son iguales. Para los turismos la antigüedad media fue 12,1 en todos los vehículos implicados en accidentes mortales, y 14,5 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 11,9 y 13,1 respectivamente.

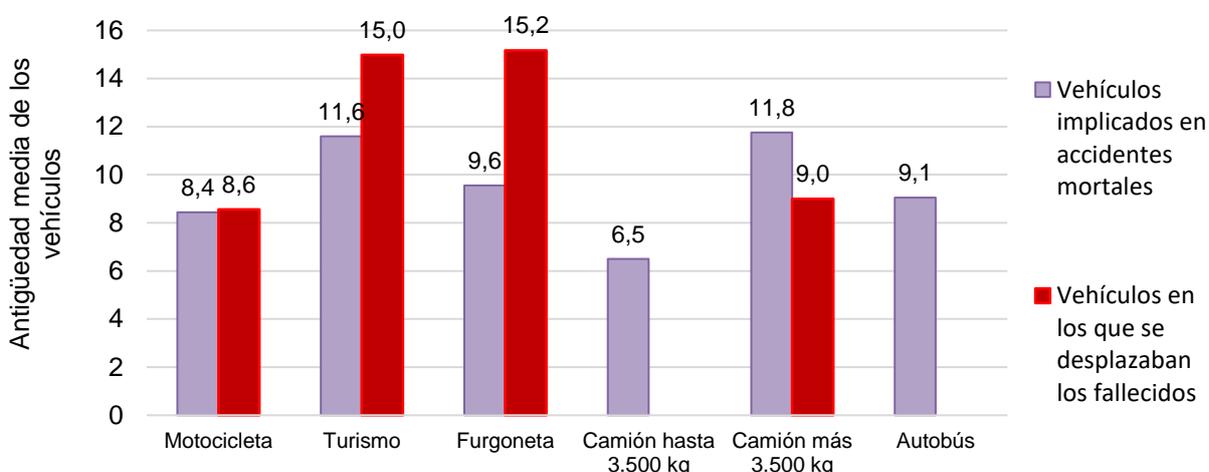
Figura 38.- Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2019



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

En las vías urbanas, en el año 2019, la antigüedad media de los turismos implicados en accidentes mortales fue 11,6, cifra inferior que la de los turismos en los que viajaban las víctimas mortales (15,0).

Figura 39.- Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2019



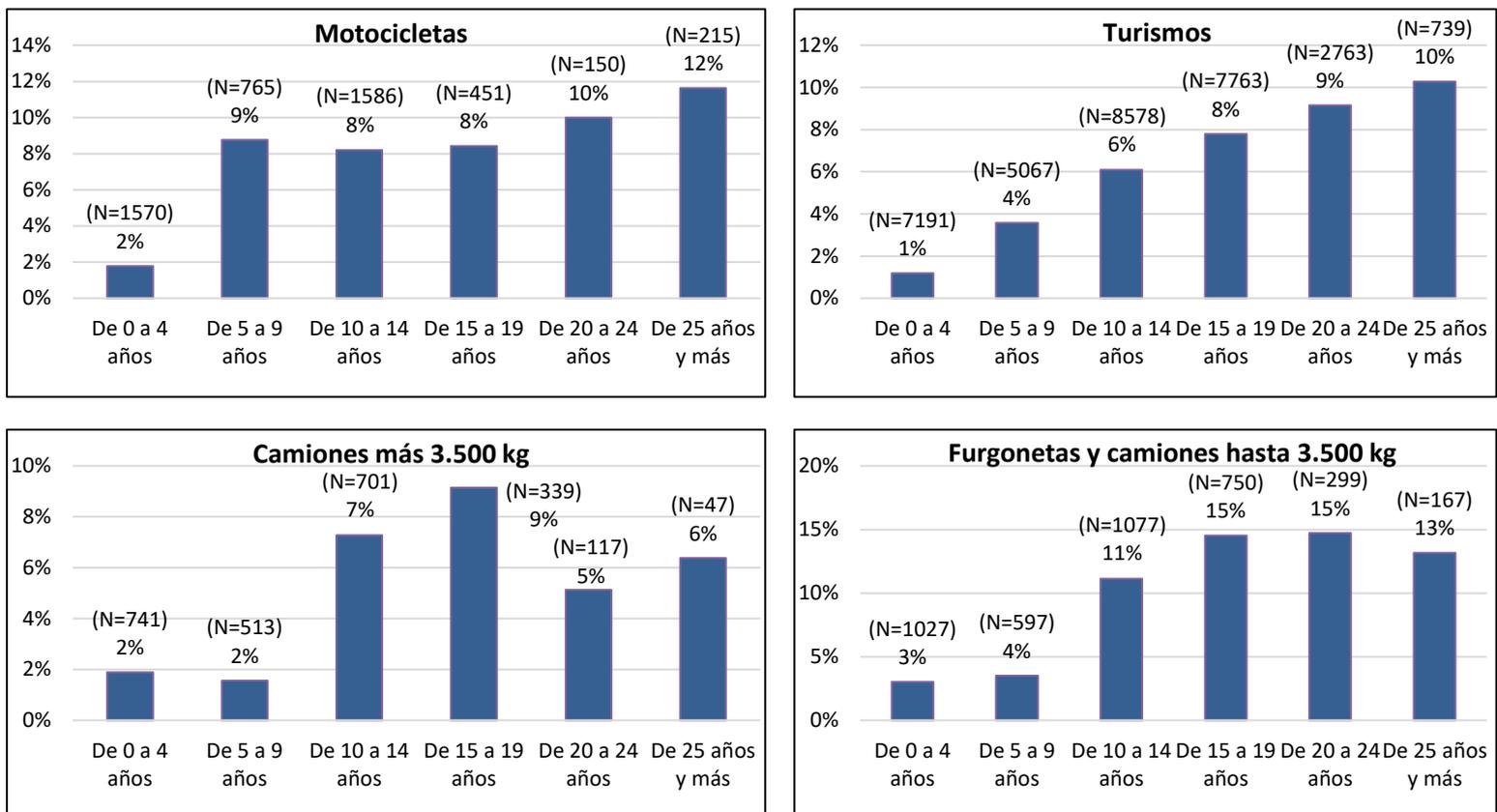
(No se muestra la antigüedad media cuando el número de efectivos es inferior a 10)

Inspección técnica del vehículo de los vehículos implicados en accidentes

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 2% entre los 0 y los 4 años, a un 8% a partir de los diez años. En los turismos, se pasa de un 4% entre los 5 y los 9 años, a un 8% a partir de los 15 años.

En las furgonetas y camiones hasta 3.500 kg, el porcentaje de vehículos con la inspección caducada oscila entre un 3% y un 15%. En los camiones de más de 3.500kg, la variación está entre un 2% y un 9%.

Figura 40.- Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2019



* 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.

4. USUARIOS

Indicadores de exposición

Censo de conductores

En 2019 el número de conductores se situó en 27.311.015, una cifra que supone un aumento porcentual del 2% con respecto a 2018. La tasa de conductores censados por mil habitantes con edad habilitada para conducir fue 683. 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.

Figura 41.- Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2010-2019

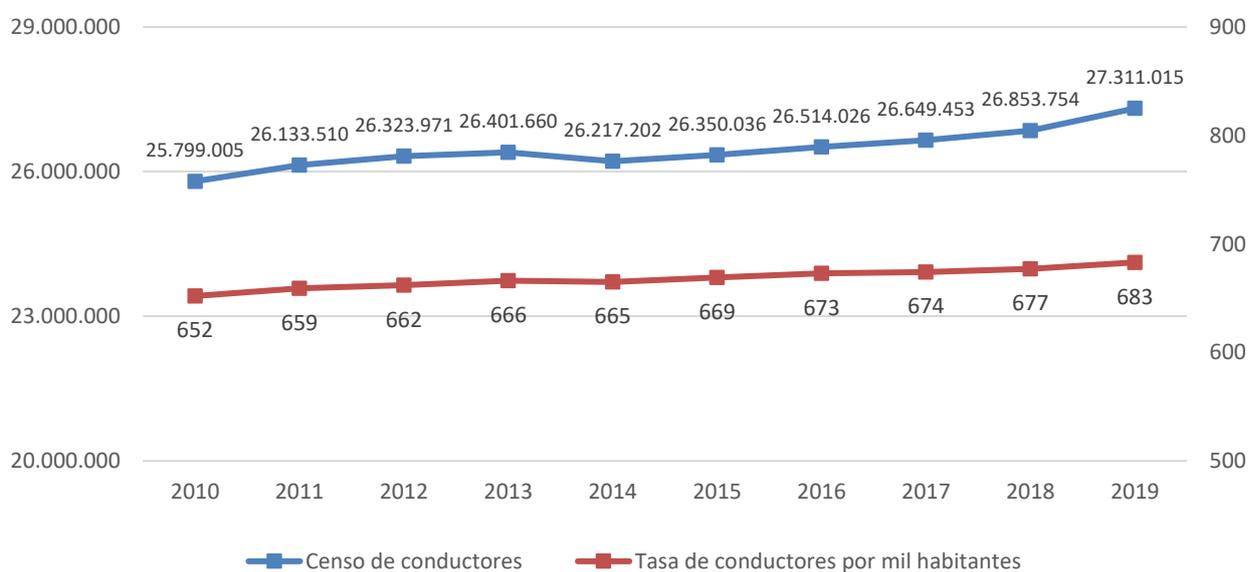
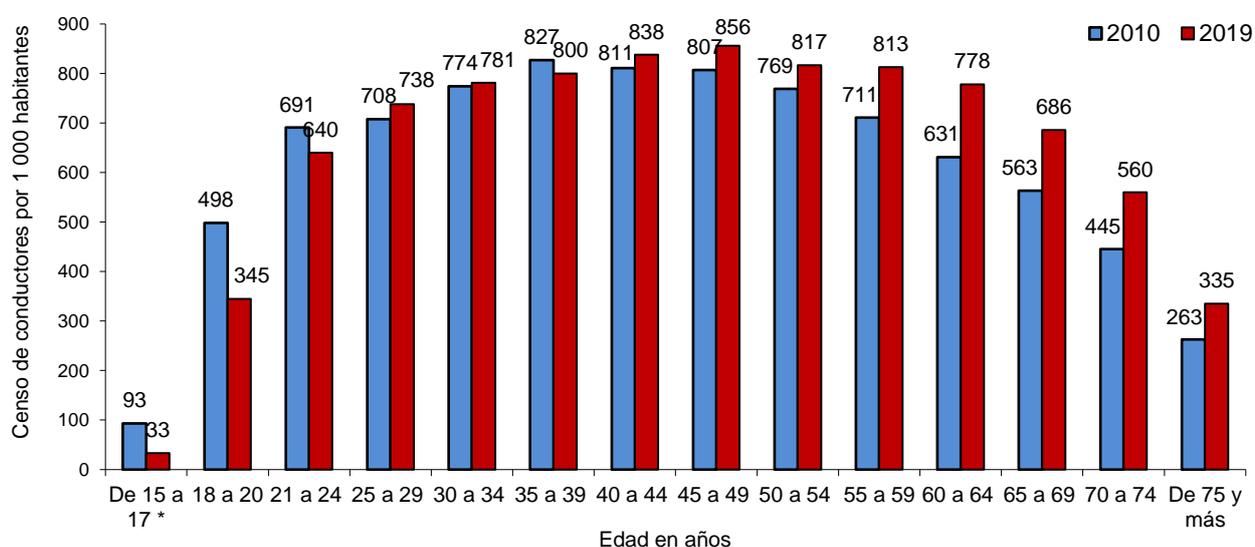


Figura 42.- Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2010-2019



Indicadores de resultado: accidentes y víctimas

Edad y sexo

- En 2019, fallecieron 3,7 veces más hombres que mujeres, superando el número de hombres fallecidos al de las mujeres en todos los grupos de edad. Los hombres también presentan las mayores tasas de fallecidos por millón de población.
- Las tasas de fallecidos por millón de población han aumentado respecto a 2018 en los grupos de edad 45 a 54 años, de 55 a 64 años, de 75 a 84 años y de 85 y más, disminuyendo para el resto. Sin embargo, en comparación con 2010, las tasas han disminuido para todos los grupos de edad.

Figura 43.- Fallecidos por grupos de edad y sexo. España, 2019.

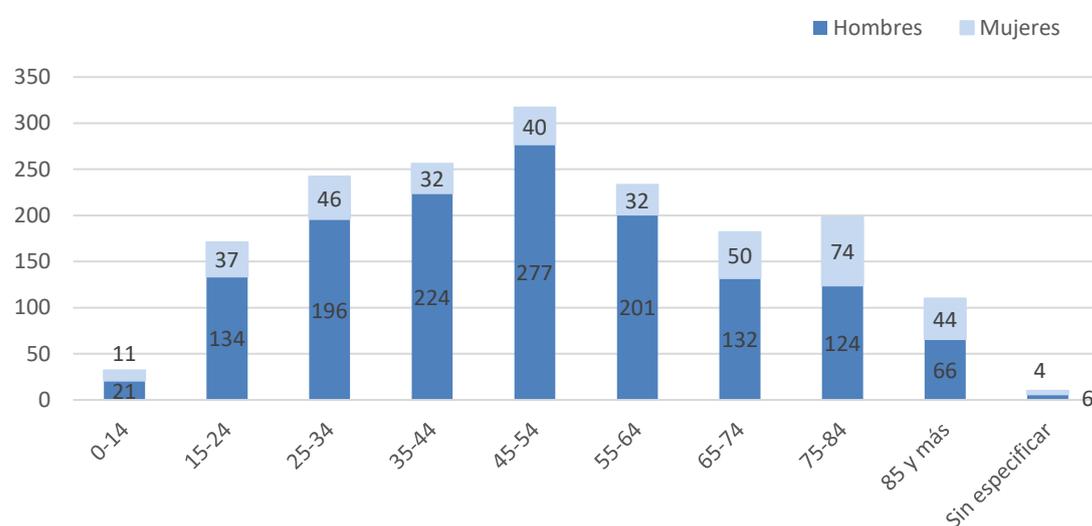
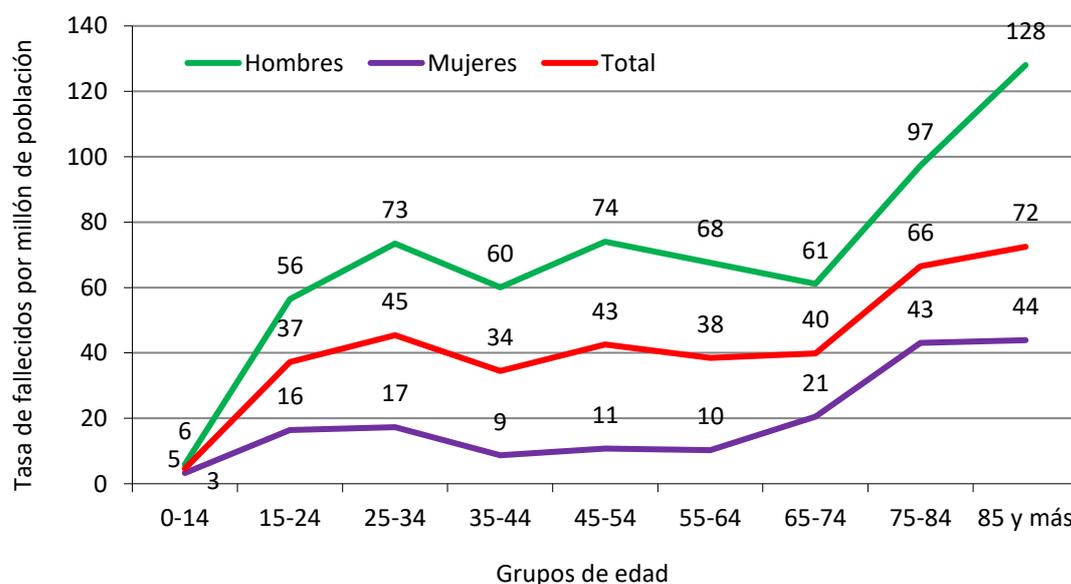
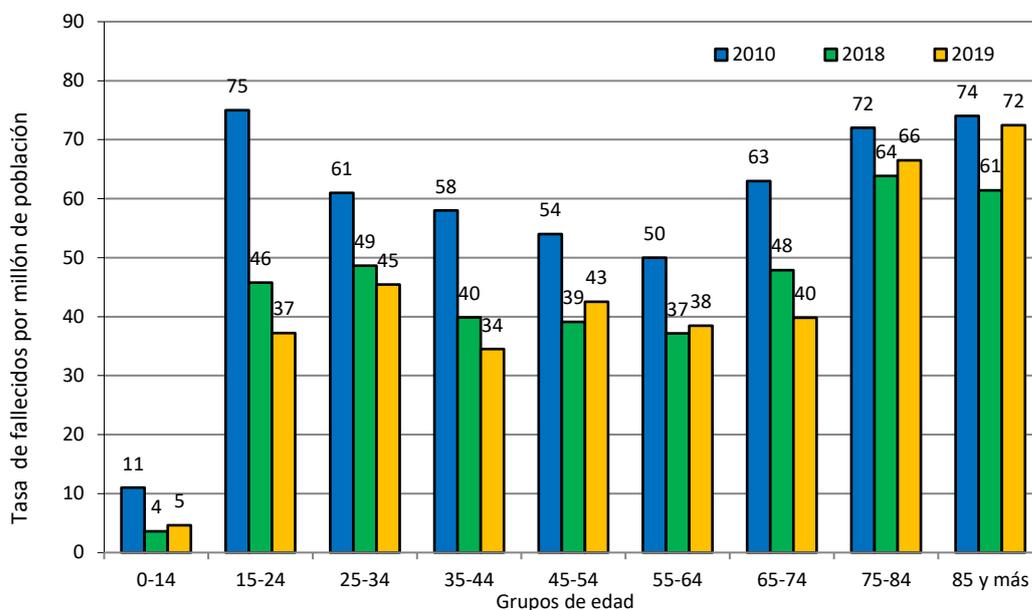


Figura 44.- Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2019.



En cuanto a las tasas de fallecidos por población en función de la edad y el sexo, los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en los grupos de 35 a 44 años, 45 a 54 años y de 55 a 64 años (casi 7 veces la tasa de las mujeres).

Figura 45.- Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2010, 2018 y 2019



Los niños

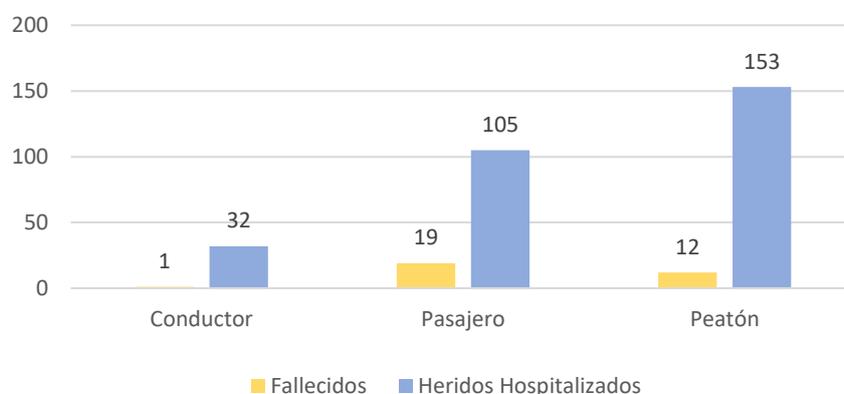
En 2019 fallecieron por accidente de tráfico 32 niños (edad hasta 14 años), representando el 2% del total de fallecidos. El índice de letalidad para el grupo de edad hasta 14 años fue 0,5, cuando para el resto de edades fue 1,3, y la tasa de fallecidos por millón de población para los niños fue 5, mientras que para el conjunto complementario de edades fue 43.

Tabla 23.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2019

	Hasta 14 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	32	2%	1.723
Heridos hospitalizados	290	3%	8.323
Heridos no hospitalizados	6.330	5%	124.415
Total víctimas	6.652	5%	134.461
Índice de letalidad	0,5	-	1,3
Fallecidos por millón de población	5	-	43
Heridos hospitalizados por millón de población	42	-	208

El mayor número de fallecidos entre 0 y 14 años se produjo cuando los niños eran pasajeros de vehículos, 19 de los 32 fallecidos. De los niños heridos hospitalizados, la mayor frecuencia se produjo cuando eran peatones, el 53%, y en segundo lugar como pasajeros, el 36%.

Figura 46.- Fallecidos y heridos hospitalizados de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2019



Los jóvenes

En 2019 fallecieron por accidente de tráfico 172 jóvenes de 15 a 24 años, representando porcentualmente el 10% del total de fallecidos. A su vez, este colectivo representa el 9,8% de la población española y el 6,2% del censo de conductores.

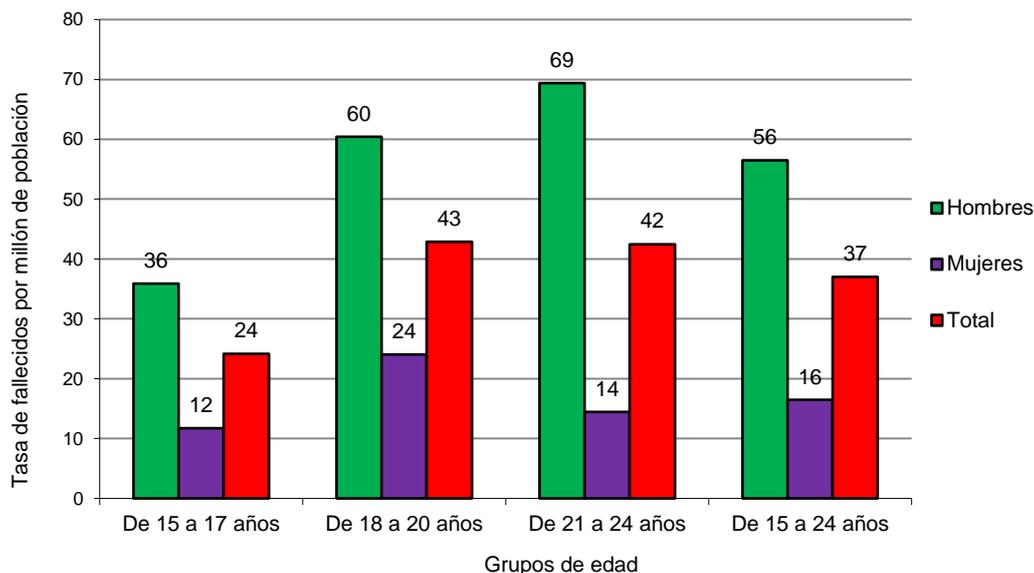
Su índice de letalidad en 2019 fue 0,7. La tasa de fallecidos por millón de población para los jóvenes fue 37.

La tasa de fallecidos por millón de población en los jóvenes muestra diferencias considerables por sexo: la de los hombres es cinco veces 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.

Tabla 24.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2019

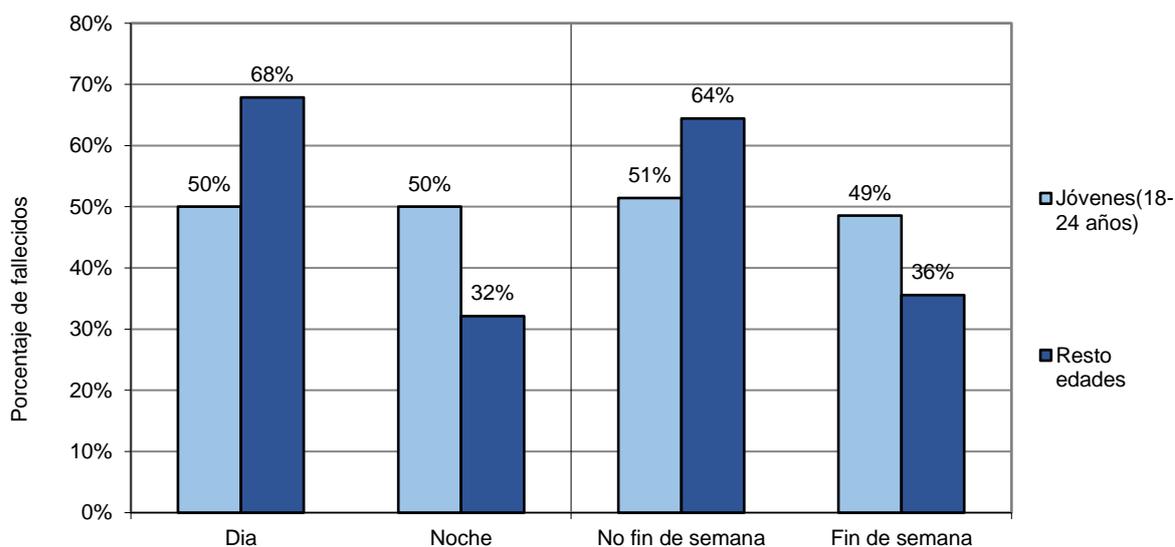
	De 15 a 24 años	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	172	10%	1.583
Heridos hospitalizados	1.223	14%	7.390
Heridos no hospitalizados	21.864	17%	108.881
Total víctimas	23.259	16%	117.854
Índice de letalidad	0,7	-	1,3
Fallecidos por millón de población	37	-	37
Heridos hospitalizados por millón de población	265	-	175

Figura 47.- Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2019



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 50% de los fallecimientos entre los jóvenes de 18 a 24 años, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 32%. Durante el fin de semana, el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 49% y 36% para el resto de la población.

Figura 48.- 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, 2019



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

Las personas mayores

En 2019 las personas de más de 64 años han supuesto el 28% de los fallecidos. 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 2019 fue 3,6. Este índice aumenta al aumentar la edad, de forma que para el grupo de edad de 65 a 74 años fue 2,4, para el de 75 a 84 años fue 4,5 y para el de 85 y más fue 8,2.

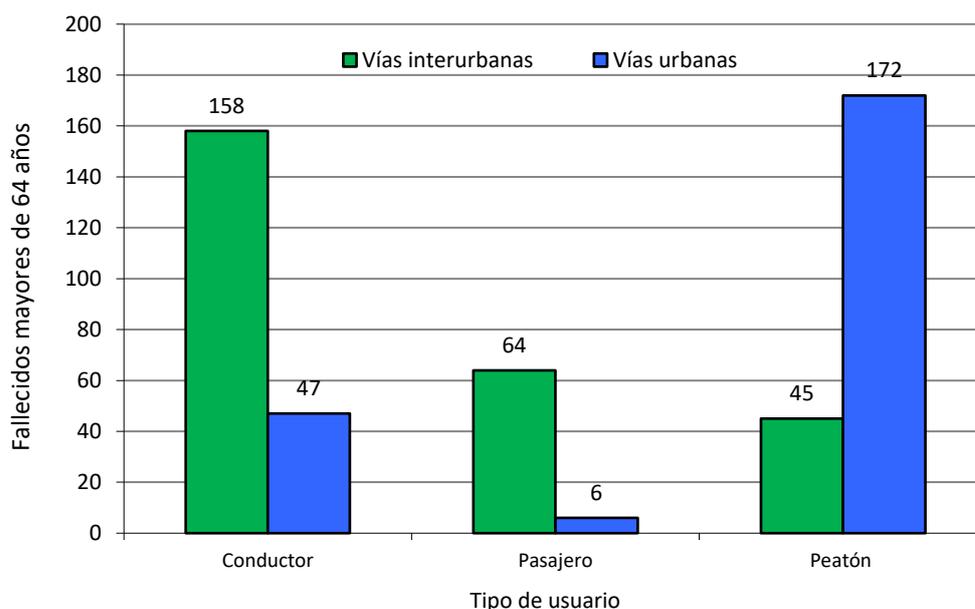
La tasa por millón de población para el grupo de edad de 65 años y más fue 54 mientras que para el resto de edades fue de 33.

Tabla 25.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2019

	De 65 años y más	% sobre el total de edades	Resto de edades
Fallecidos	492	28%	1.263
Heridos hospitalizados	1.423	17%	7.190
Heridos no hospitalizados	11.629	9%	119.116
Total víctimas	13.544	10%	127.569
Índice de letalidad	3,6	-	1,0
Fallecidos por millón de población	54	-	33
Heridos hospitalizados por millón de población	156	-	190

El patrón de accidentalidad ha sido diferente por 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 49.- Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2019



El papel como usuarios es distinto también en estos grupos de edad, dependiendo de la localización de los accidentes. En vías interurbanas, los fallecidos presentan la mayor frecuencia como conductores. En las vías urbanas, los fallecidos de los tres grupos de edad considerados presentan la mayor frecuencia cuando actúan como peatón.

Figura 50.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2019

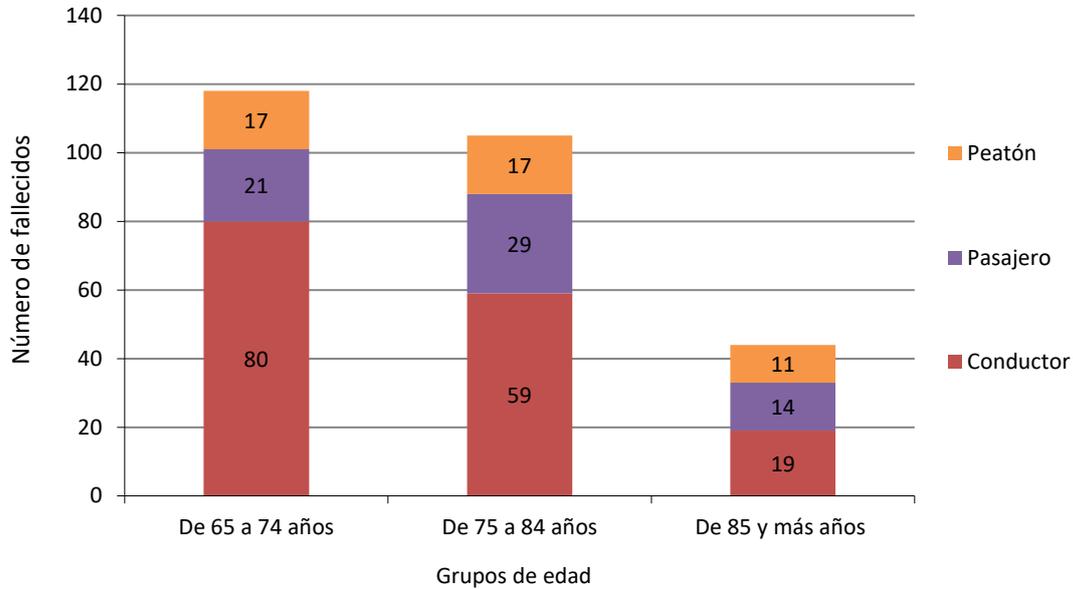
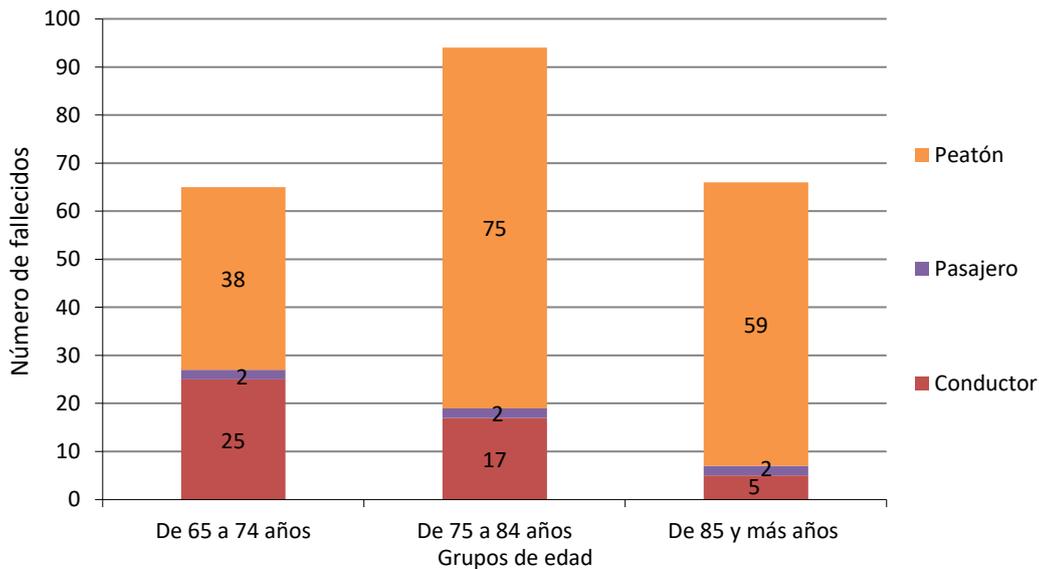


Figura 51.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2019



Los conductores

En el año 2019 fallecieron 1.139 conductores por accidente de tráfico, el 65% del total de fallecidos. El 90% de los conductores fallecidos son hombres, el 45% tenían menos de 45 años y el 40% conducían un turismo. Además, el 78% de los conductores han fallecido en accidentes sucedidos en una vía interurbana.

En 2019 hubo un descenso del 3% en el número de fallecidos por accidente de tráfico y en el caso de los conductores fallecidos el descenso ha sido del 1%. La variación interanual de los últimos diez años ha sido del -4% para el total de fallecidos y un -3% para los conductores fallecidos. Si se analiza el porcentaje de conductores fallecidos sobre el total de fallecidos se observa que en 2019 es del 65%.

Figura 52.- Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2010-2019

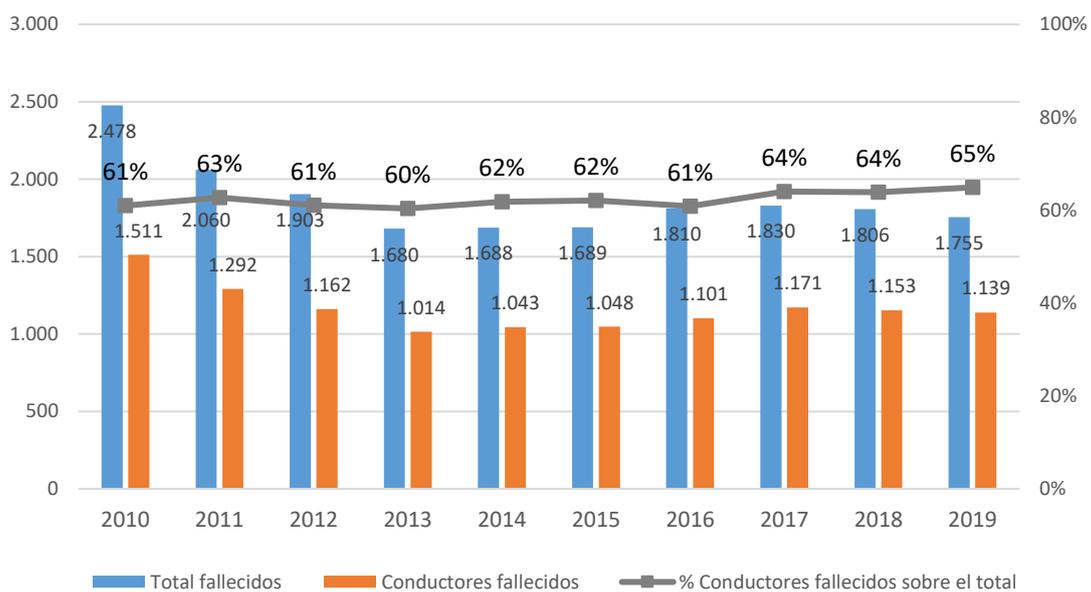
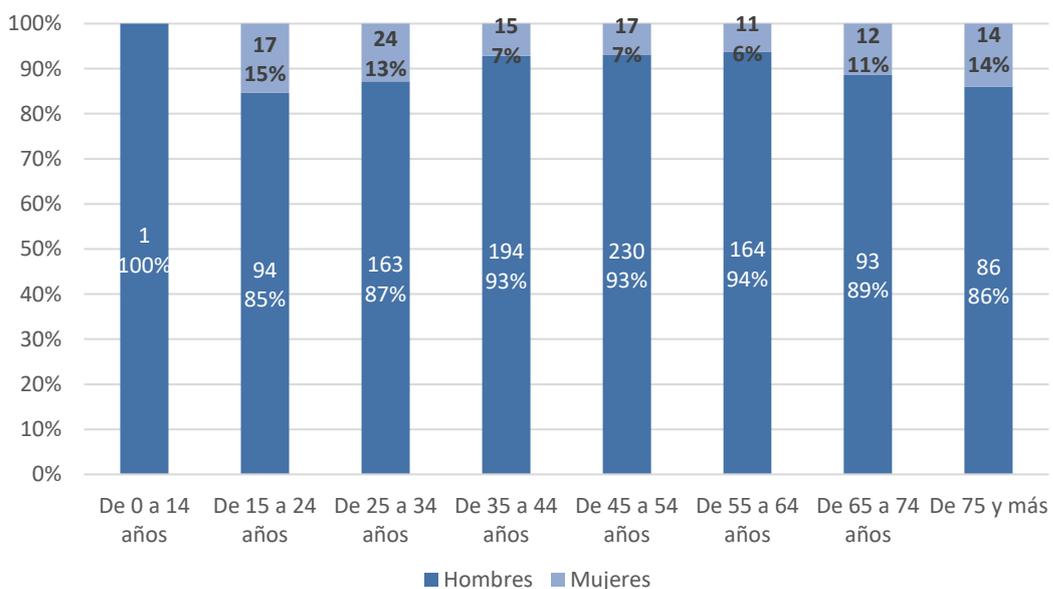
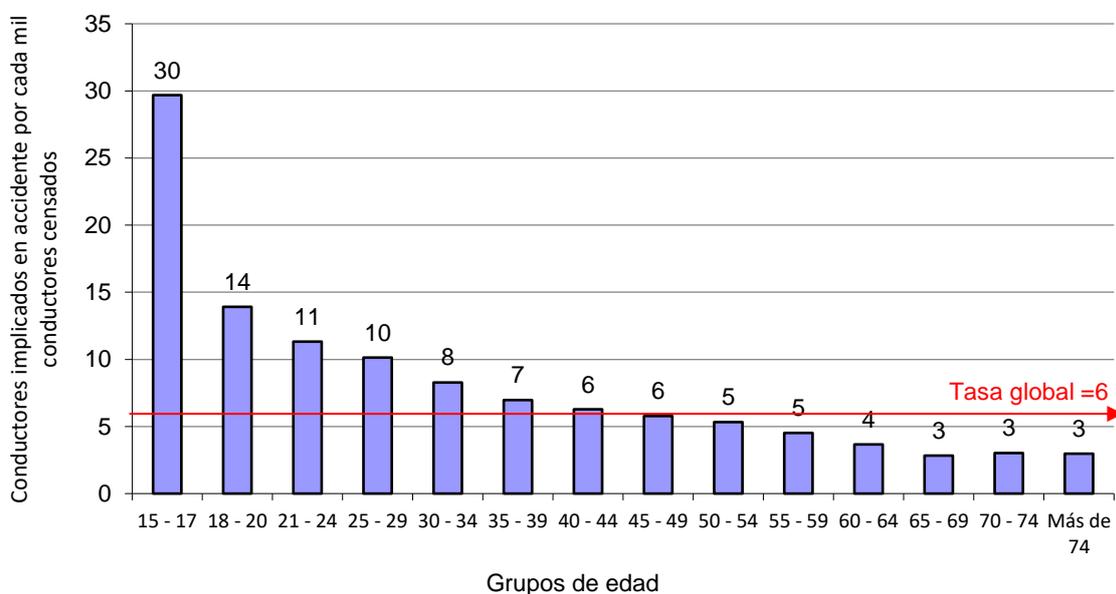


Figura 53.- Proporción de los conductores fallecidos según grupos de edad y sexo. España, 2019



La tasa de conductores implicados en accidente por cada mil conductores censados en 2019 fue de 6. Esta tasa decrece con la edad, registrándose tasas inferiores a la global a partir de los 49, y los mínimos a partir de los 65. La mayor tasa, en los conductores de 15 a 17 años, con 30.

Figura 54.- Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2019



Los peatones

En 2019, fallecieron 381 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 22% del total de fallecidos.

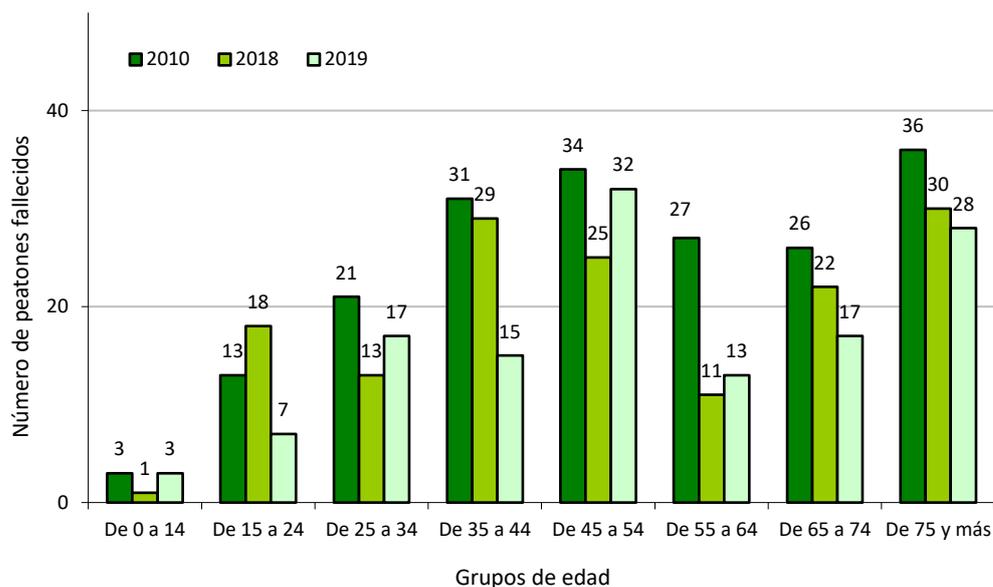
Tabla 26.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2019

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados		Índice de letalidad
	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	134	35%	205	12%	561	5%	14,9
Vías urbanas	247	65%	1.483	88%	11.772	95%	1,8
Total	381	100%	1.688	100%	12.333	100%	2,6

En 2019 los peatones fallecidos en vías interurbanas han disminuido un 10% y en vías urbanas han aumentado un 4%.

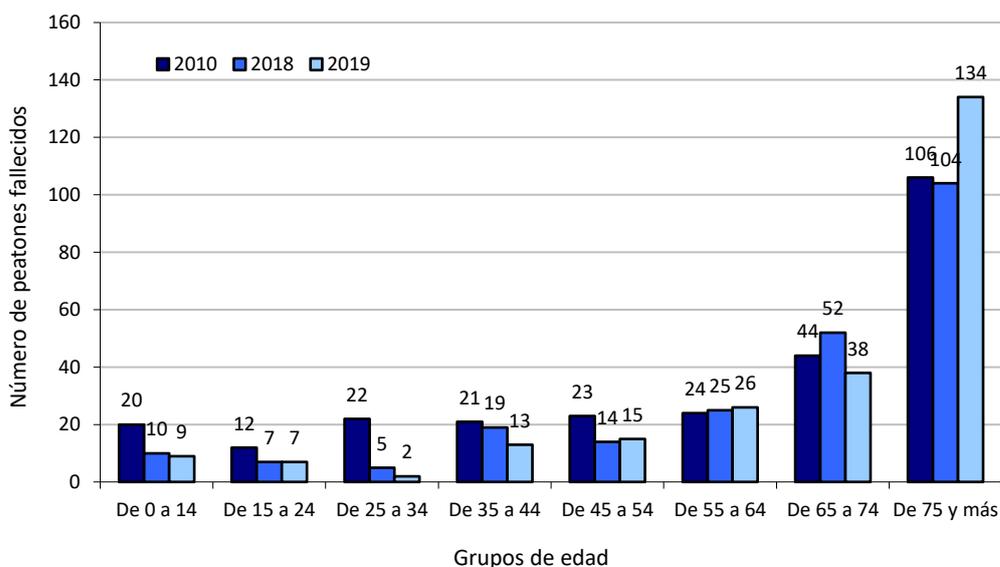
En la figura siguiente se muestra la evolución en cuanto al número de peatones fallecidos en vías interurbanas por grupos de edad y se constata, respecto de 2018, un aumento en el número de fallecidos en los grupos de edad de 0 a 14 años, de 25 a 34 años, de 45 a 54 años y de 55 a 64 años, disminuyendo en el resto de grupos de edades. El grupo de edad entre 45 y 54 años es el que mayor aumento ha tenido, 7 fallecidos más, seguido de los grupos de 25 a 34 años, con 4 fallecidos más.

Figura 55.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2010, 2018 y 2019



En relación a la evolución de las cifras de peatones fallecidos en vías urbanas según grupos de edad, respecto al año 2018 se observan aumentos en el número de peatones fallecidos en los grupos de edad de 45 a 54 años y de 55 a 64 años. La mayor variación se concentra en el grupo de 75 años y más con un descenso de 30 fallecidos. En estas vías, el 70% de los peatones fallecidos tiene 65 años o más.

Figura 56.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2010, 2018 y 2019



Los factores concurrentes

Los factores concurrentes son todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos, y la infraestructura, 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.

A continuación se analiza 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. Las distracciones aparecen como factor concurrente en un 28% de los accidentes mortales; el consumo de alcohol, en un 25%; y la velocidad, en un 23%.

Tabla 27.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

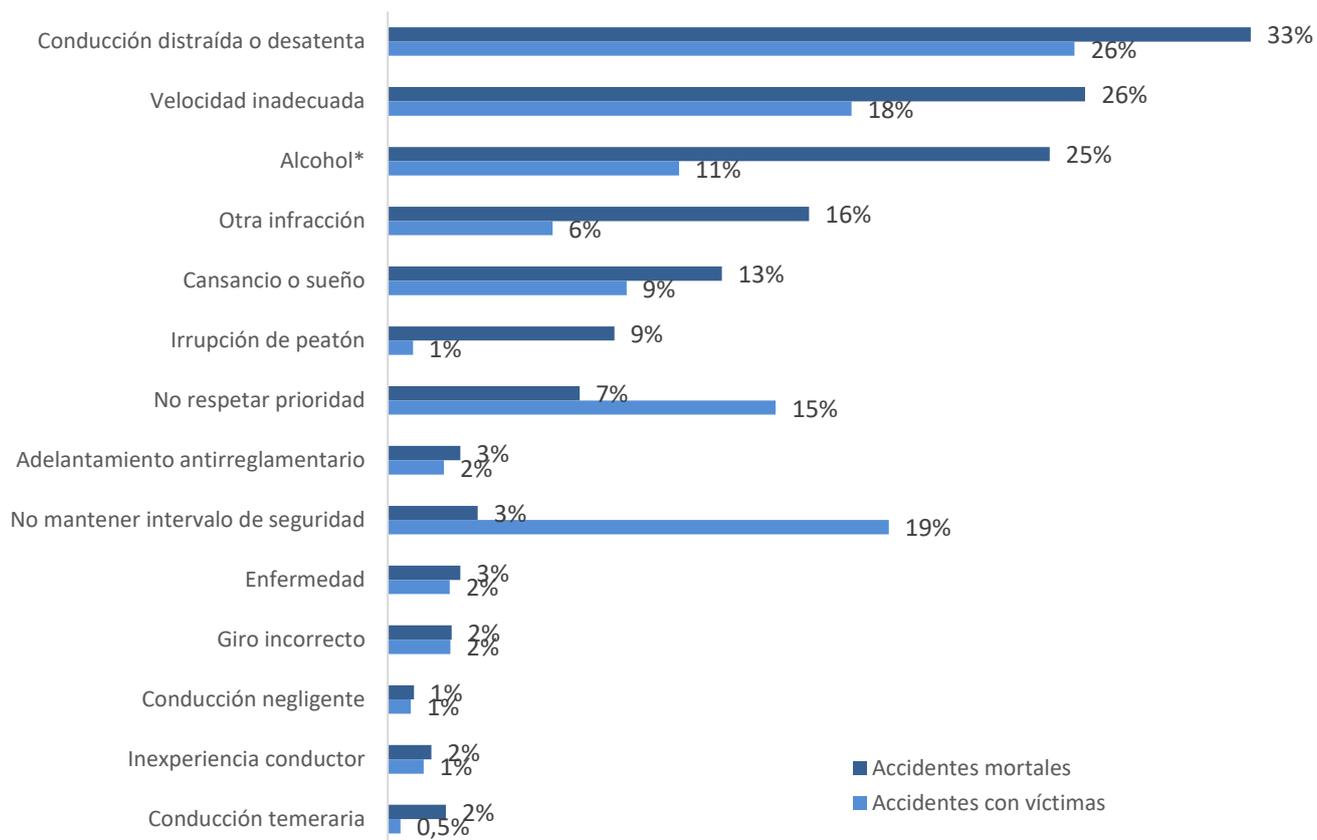
Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	11.942	16%	359	28%
Alcohol	3.161 (de 24.745)	13%	216 de (870)	25%
Velocidad inadecuada	6.049	8%	298	23%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 72.652 y el total de accidentes mortales es 1.301. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

*En el caso del alcohol, se considera la muestra de 24.745 accidentes con víctimas y una muestra de 870 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. De estos accidentes, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de uno los conductores implicado en el accidente es positiva.

En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes. En el caso de los accidentes con víctimas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (26%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (18%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (11%). En los accidentes mortales, los más frecuentes son la distracción (33%), velocidad inadecuada (26%) y alcohol (25%).

Figura 57.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 26.659 y el total de accidentes mortales es 911. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.

* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 18.716 accidentes con víctimas y una muestra de 621 accidentes mortales en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. De estos accidentes, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de uno de los conductores implicado en el accidente es positiva.

Indicadores de desempeño

El cinturón de seguridad y el casco

El 95% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas en 2019 utilizaban casco. En las vías urbanas, el 91% de los fallecidos en motocicleta en 2019 utilizaban el casco.

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos en 2019, el 78% utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 91% ciclomotoristas fallecidos también usaban casco.

Figura 58.- Fallecidos en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2010- 2019

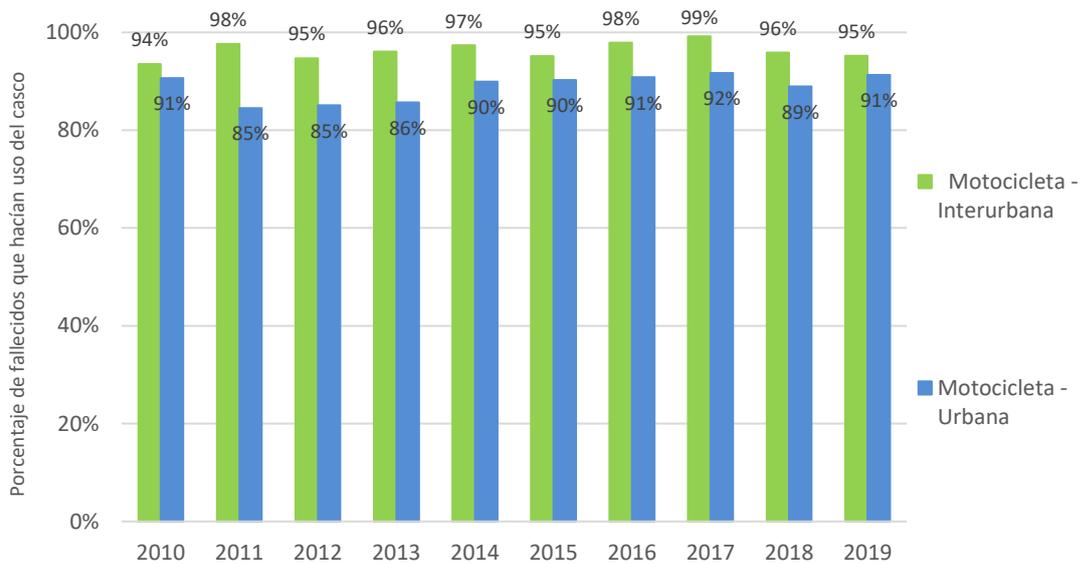
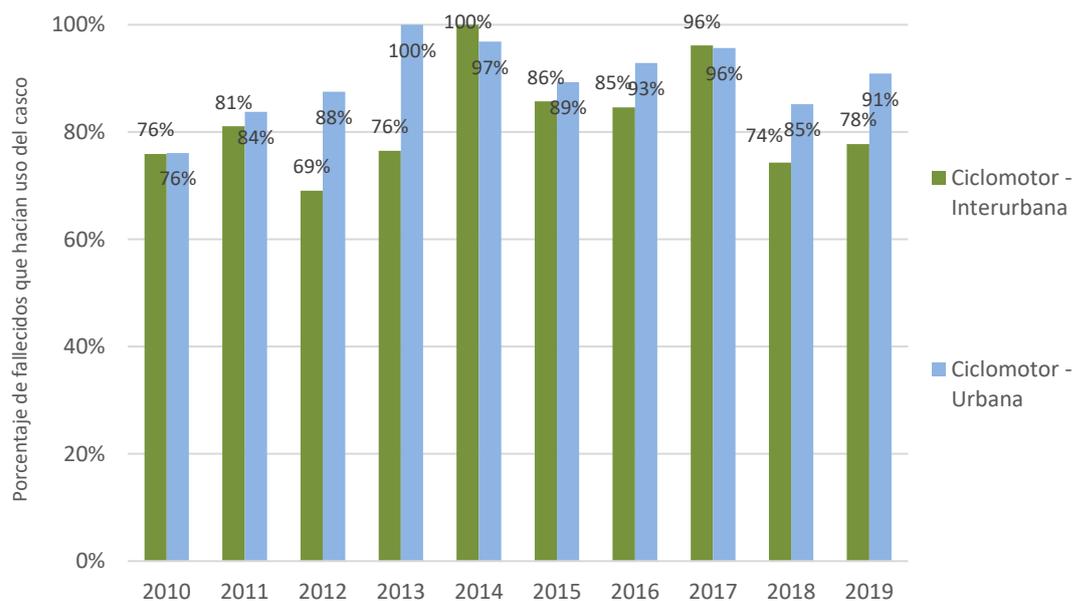
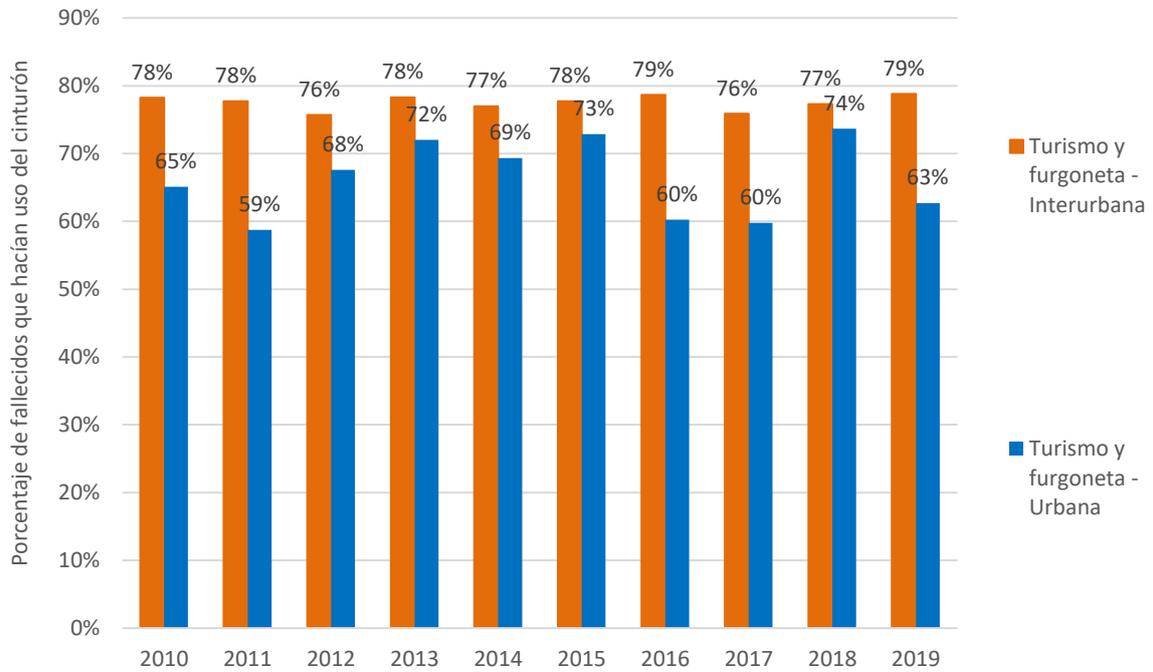


Figura 59.- Fallecidos en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2010- 2019



En vías interurbanas en el año 2019, el 79% de los fallecidos de 12 años y más, usuarios de turismos y furgonetas, utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas lo llevaban el 63% de los fallecidos.

Figura 60.- Fallecidos ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación al uso del cinturón. España, 2010-2019

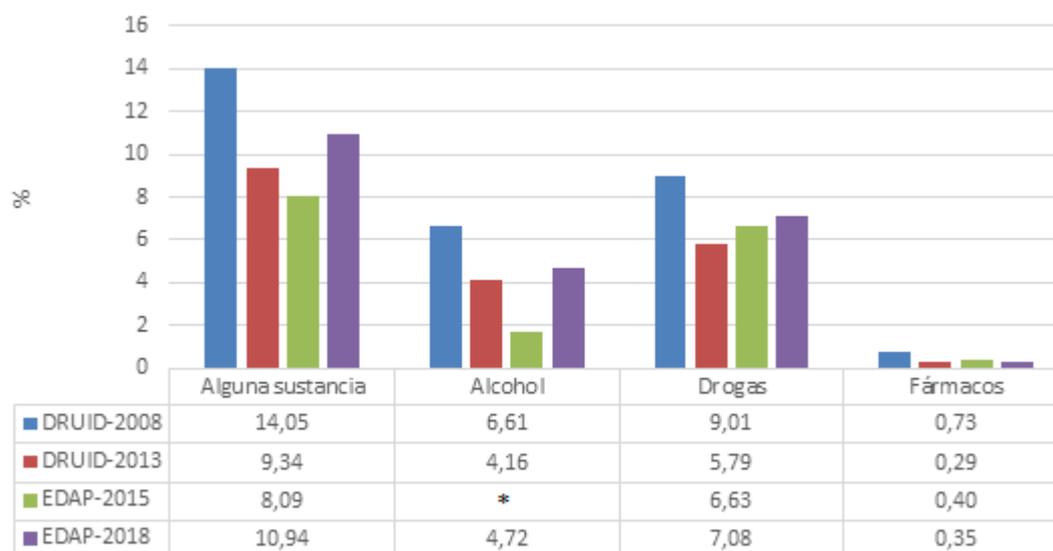


El alcohol y las drogas

Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores

Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas. Hasta el momento se han realizado 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

Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico¹

Desde hace cuatro 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 el objetivo de conectar 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.

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) 558 casos. El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Murcia ha

¹ La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco.

realizado análisis sobre muestras de 34 conductores identificados en el RNVAT. El Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Navarra ha realizado análisis sobre muestras de 4 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 46.800 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 7.108 conductores no fallecidos.

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que la se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación²: 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 litro³.

En el año 2019, 123.957 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, 883 en 2019, el porcentaje de conductores con constancia de prueba fue del 68%, en los heridos hospitalizados del 26%, en los heridos no hospitalizados del 36% y en los conductores ilesos fue del 42%.

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 29% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 15% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 9% en los conductores heridos no hospitalizados y el 7% en los conductores ilesos. Respecto de 2018, el porcentaje de conductores fallecidos con prueba positiva ha pasado del 23% al 29%, con una cobertura del 68% de los casos en ambos años.

Tabla 28.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Total	Total conductores	Conductores con constancia de prueba	% de conductores con constancia de prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	883	598	68% (68%)	175	29% (23%)
Heridos hospitalizados	4.250	1.100	26% (25%)	162	15% (12%)
Heridos no hospitalizados	59.305	21.605	36% (36%)	1.953	9% (8%)
Sin asistencia sanitaria	57.251	23.778	42% (41%)	1.616	7% (7%)
Sin clasificar	2.268	317	14% (18%)	17	5% (8%)
Total	123.957	47.398	38% (38%)	3.923	8% (8%)
Vías interurbanas	Total conductores	Conductores con constancia de prueba	% de conductores con constancia de prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	696	482	69% (70%)	128	27% (23%)
Heridos hospitalizados	2.398	915	38% (38%)	98	11% (9%)
Heridos no hospitalizados	24.265	18.158	75% (71%)	1.275	7% (6%)
Sin asistencia sanitaria	18.311	16.672	91% (89%)	657	4% (4%)
Sin clasificar	470	197	42% (44%)	4	2% (2%)
Total	46.140	36.424	79% (76%)	2.162	6% (5%)

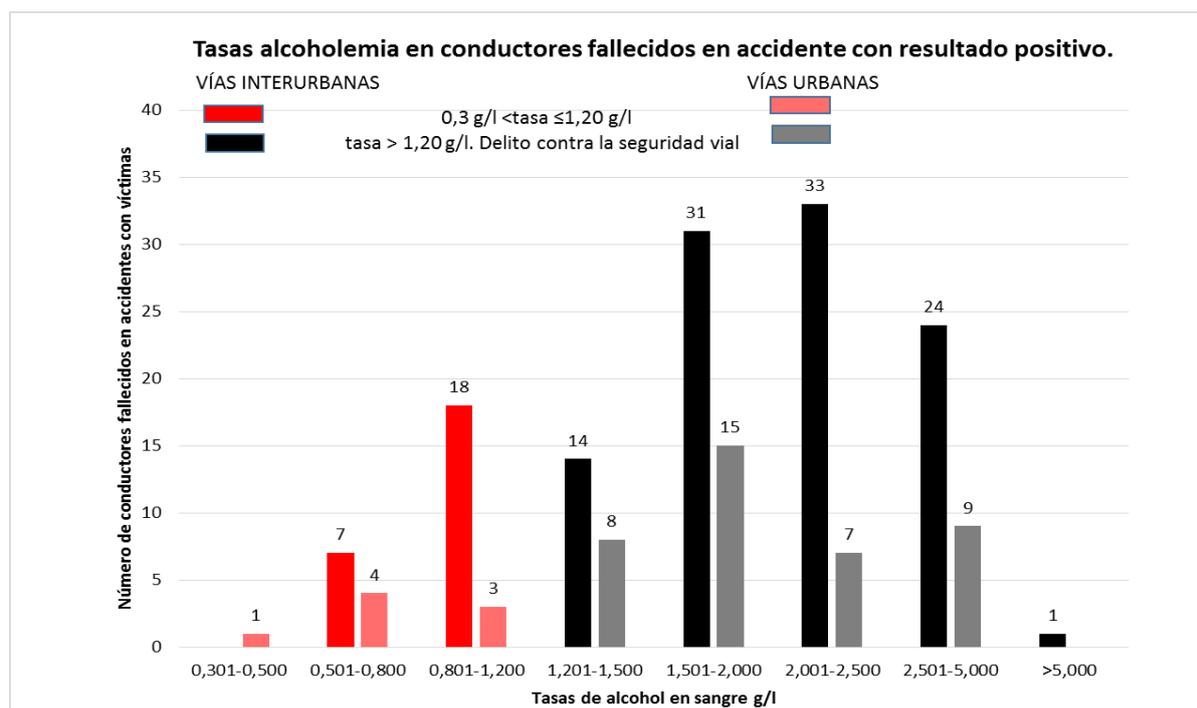
² Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

³ 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.

Vías urbanas	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	187	116	62% (60%)	47	41% (28%)
Heridos hospitalizados	1.852	185	10% (9%)	64	35% (28%)
Heridos no hospitalizados	35.040	3.447	10% (9%)	678	20% (20%)
Sin asistencia sanitaria	38.940	7.106	18% (18%)	959	13% (14%)
Sin clasificar	1.798	120	7% (8%)	13	11% (24%)
Total	77.817	10.974	14% (14%)	1.761	16% (16%)

En el caso de los conductores fallecidos, el hecho más destacado es que el 69% de los casos de pruebas positivas presentan una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación. En vías interurbanas, ese porcentaje es del 70% y en vías urbanas es del 66%. 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 80%, en vías interurbanas, y de un 83%, en vías urbanas.

Figura 62.- Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



En relación con el consumo de drogas de comercio ilegal⁴ se tiene constancia de la realización de pruebas en el 69% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 20%. En vías interurbanas el porcentaje de conductores fallecidos testados fue del 70% y en las

⁴ 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.

vías urbanas del 63%, siendo los porcentajes de positivos del 18% en vías interurbanas y del 25% en vías urbanas.

Tabla 29.- Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

	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	696	489	70% (69%)	90	18% (17%)
Vías urbanas	187	117	63% (60%)	29	25% (27%)
Total	883	606	69% (68%)	119	20% (19%)

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 (7%).

Tabla 30.- Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos.)

Sustancia	Conductores fallecidos	Porcentaje
Cocaína	65	55% (50%)
Opiáceo	1	1% (6%)
Anfetamina	7	6% (6%)
Cannabis	67	56% (60%)
Conductores con resultado positivo a drogas	119	100% (100%)

El porcentaje de conductores fallecidos con resultado positivo a alcohol y/o drogas en el año 2019 fue del 39%.

Tabla 31.- Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2019, valores de 2018 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	608	240	39% (35%)

Indicadores de actividad

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)⁵

Alcohol

Durante 2019, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 6.598.675 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 20% más que las realizadas durante 2018. De las 5.610.291 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,23% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

Drogas

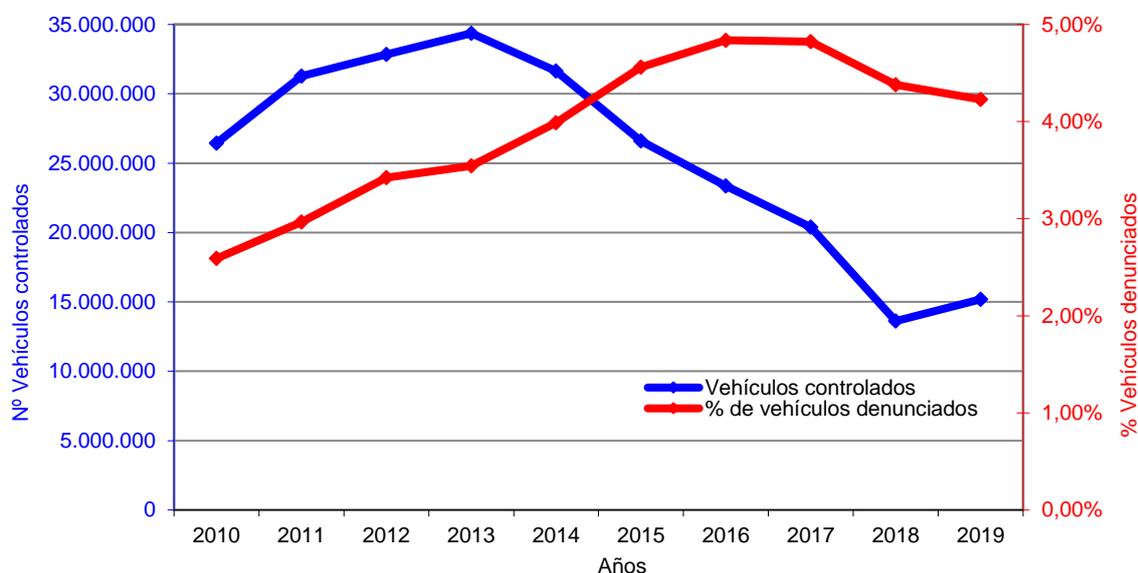
En el marco de la actividad de la ATGC, durante 2019 se realizaron 101.893 pruebas de determinación de drogas, frente a 139.703 realizadas en 2018, lo que supone una disminución del 27%. De las 79.300 pruebas de control preventivas realizadas, el 37% resultaron positivas.

Velocidad

En el año 2019 el total de denuncias de la DGT fue de 4.685.581. 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 ATGC⁶ realizó en el año 2019 controles de velocidad a 15,2 millones de vehículos, resultando denunciados 642.286 vehículos. Respecto a 2018, se han controlado unos 1,6 millones de vehículos más y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,2%.

Figura 63.- Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2010-2019



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

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

5. OTROS

El tipo de accidente con víctimas

El tipo de accidente mortal más frecuente en 2019 fue la salida de vía, en el que se produjeron el 33% de los fallecidos, seguido del atropello a peatón con un 21% y la colisión frontal con un 16%.

Tabla 32.- Fallecidos por tipología del accidente. España, 2010-2019

Tipo de Accidente	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Variación ⁽¹⁾ 2019/2018	Variación Interanual 2010-2019	Distribución % 2019
Salida de la vía	752	646	663	508	548	522	601	601	582	573	-2%	-3%	33%
Colisión frontal	350	336	250	222	225	209	277	327	290	284	-2%	-2%	16%
Colisión lateral y frontolateral	428	329	282	246	204	190	253	259	243	228	-6%	-7%	13%
Colisión trasera y múltiple	227	191	165	153	145	169	145	144	140	146	4%	-5%	8%
Atropello a peatón*	449	367	355	349	310	306	386	338	378	373	-1%	-2%	21%
Vuelco	66	47	47	30	17	16	22	20	26	32	6	-34	2%
Otro tipo de accidente	206	144	141	172	239	277	126	141	147	119	-19%	-6%	7%
Total	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	1.755	-3%	-4%	100%

*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 interurbanas, el tipo de accidente con más víctimas mortales ha sido la salida de vía (39%), y en vías urbanas, el atropello a peatón (47%).

Tabla 33.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2010-2019

Tipo de Accidente	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Variación ⁽¹⁾ 2019/2018	Variación Interanual 2010-2019	Distribución % 2019
Salida de la vía	690	578	594	441	476	464	524	519	506	482	-5%	-4%	39%
Colisión frontal	335	322	232	214	208	195	254	306	282	263	-7%	-3%	21%
Colisión lateral y frontolateral	341	254	223	184	153	140	183	179	173	152	-12%	-9%	12%
Colisión trasera y múltiple	197	163	136	132	122	136	114	126	109	125	15%	-5%	10%
Atropello a peatón*	179	150	132	135	118	97	133	99	146	128	-12%	-4%	10%
Vuelco	48	38	30	26	11	12	17	16	19	23	4	-25	2%
Otro tipo de accidente	138	98	95	98	159	204	66	76	82	63	-19	-8%	5%
Total	1.928	1.603	1.442	1.230	1.247	1.248	1.291	1.321	1.317	1.236	-6%	-5%	100%

*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 34.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2010-2019

Tipo de Accidente	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Variación ⁽¹⁾ 2019/2018	Variación Interanual 2010-2019	Distribución % 2019
Salida de la vía	62	68	69	67	72	58	77	82	76	91	15	29	18%
Colisión frontal	15	14	18	8	17	14	23	21	8	21	13	6	4%
Colisión lateral y frontolateral	87	75	59	62	51	50	70	80	70	76	6	-11	15%
Colisión trasera y múltiple	30	28	29	21	23	33	31	18	31	21	-10	-9	4%
Atropello a peatón*	270	217	223	214	192	209	253	239	232	245	6%	-1%	47%
Vuelco	18	9	17	4	6	4	5	4	7	9	2	-9	2%
Otro tipo de accidente	68	46	46	74	80	73	60	65	65	56	-9	-12	11%
Total	550	457	461	450	441	441	519	509	489	519	6%	-1%	100%

*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.

El componente temporal en los accidentes con víctimas

Los meses

En el año 2019 fallecieron una media de 146 personas al mes en accidentes de tráfico. Los máximos se registran en los meses de julio y octubre, el 21% de los fallecidos de todo el año. El mes de julio también es el mes de mayor índice de letalidad (1,5), y junio, el de menor (0,9).

Figura 64.- Distribución de fallecidos por meses. España, 2010-2019

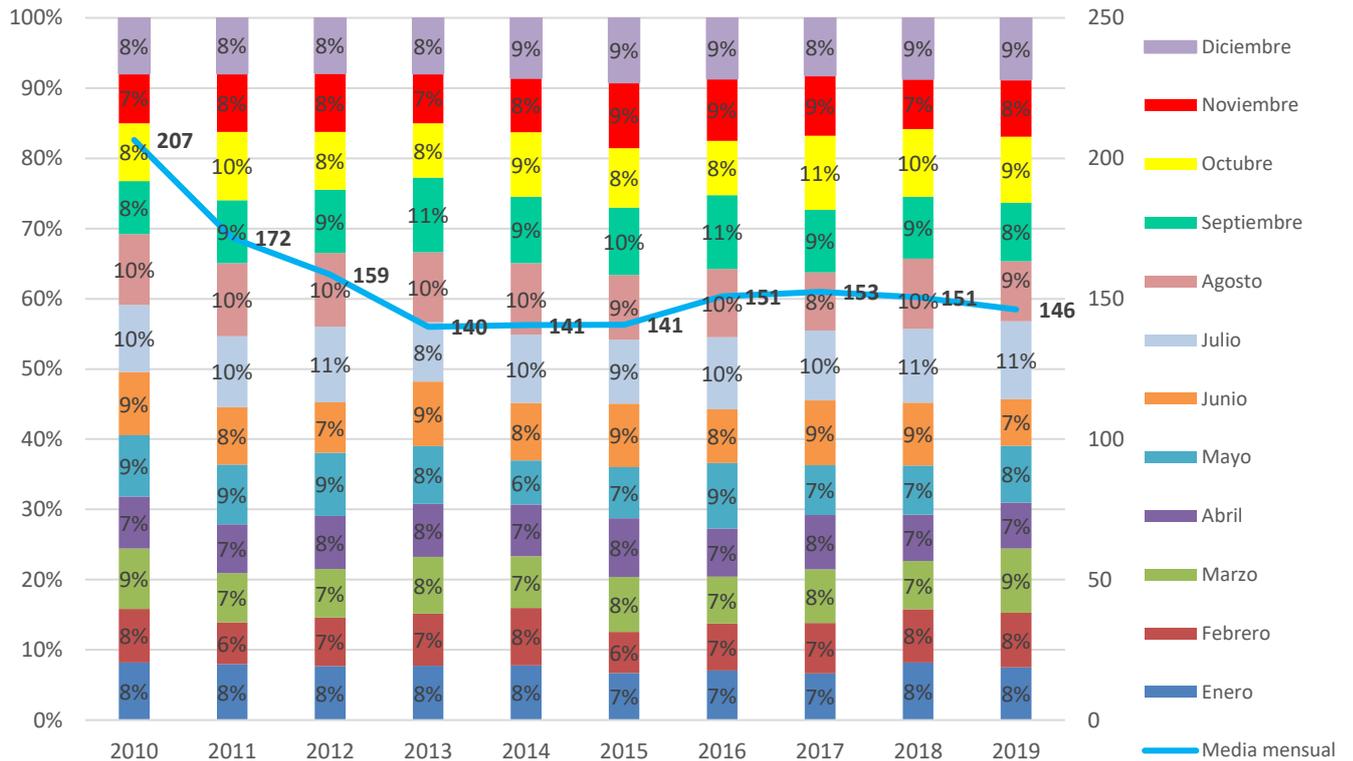
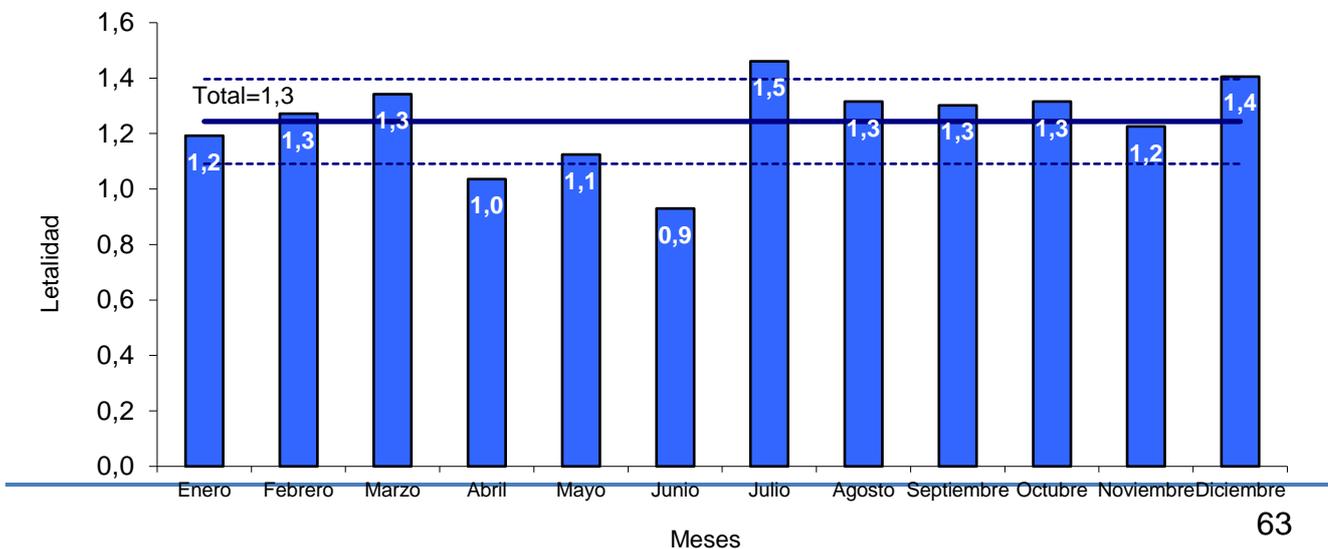


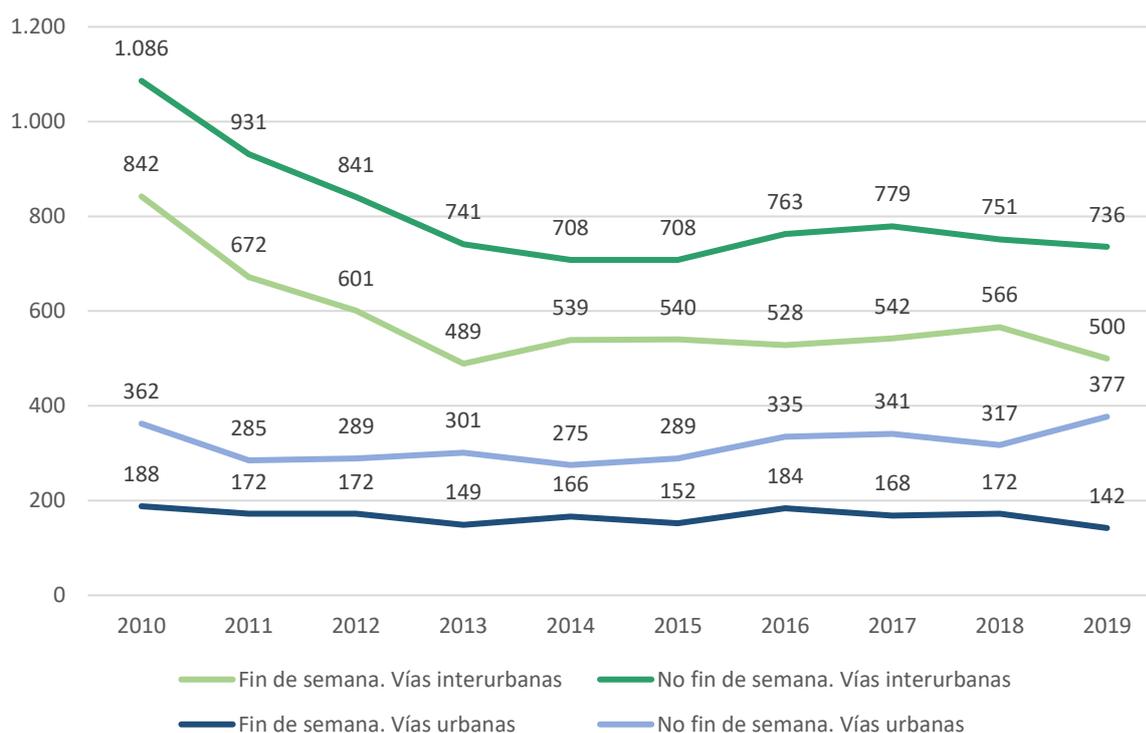
Figura 65.- Índice de letalidad por meses. España, 2019.



Los días de la semana

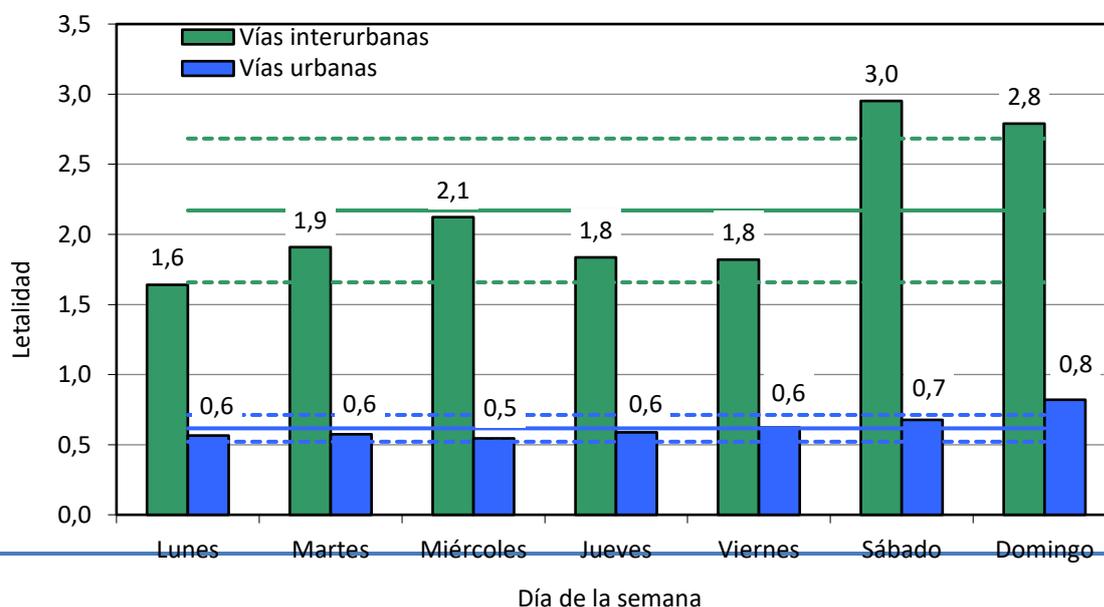
El 63% de las víctimas mortales en 2019 sucedieron en accidentes que tuvieron lugar de lunes a viernes. A pesar de lo anterior, los lunes y jueves han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año (201 y 216 respectivamente).

Figura 66.- Fallecidos según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.



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

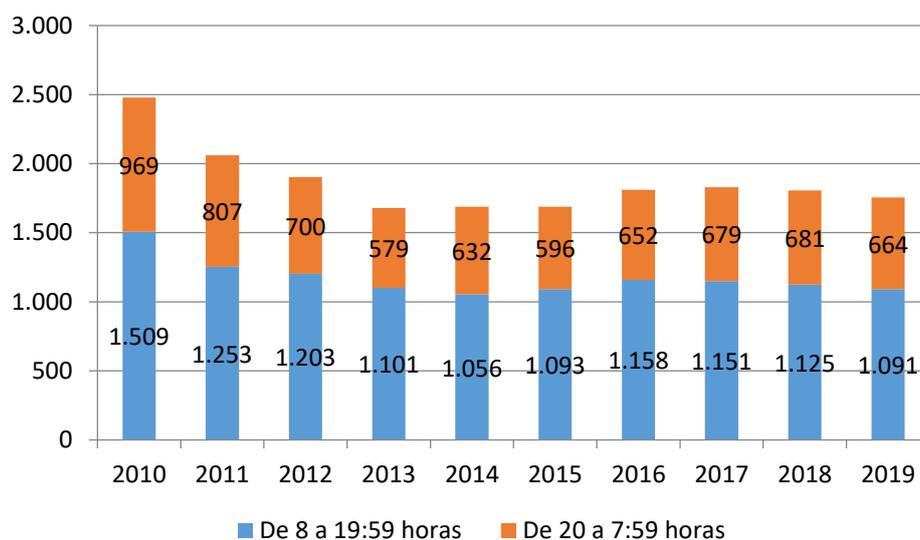
Figura 67.- Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.



Las horas del día

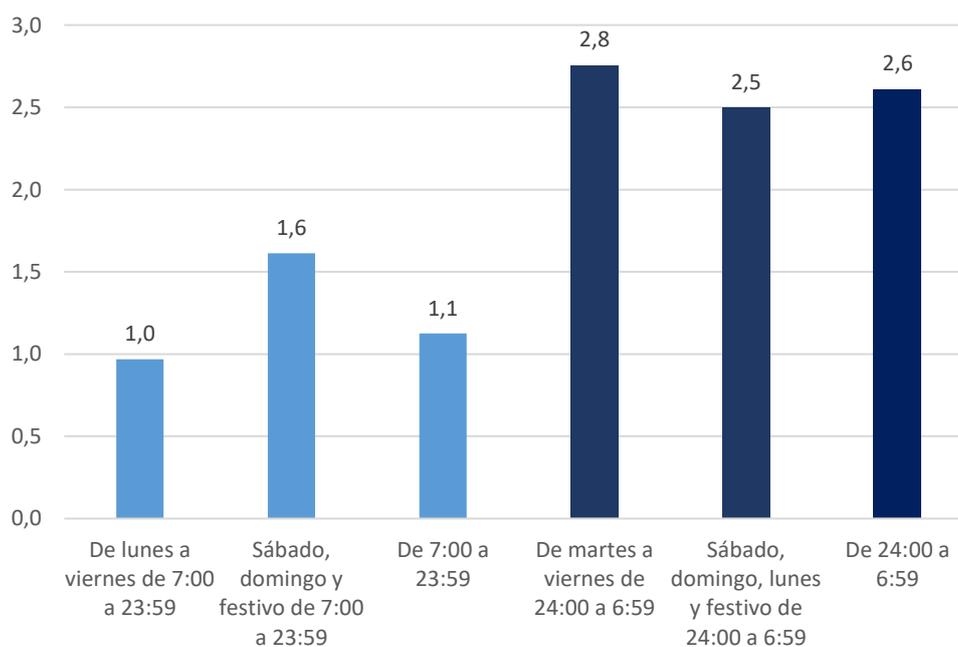
En 2019, el 62% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto a 2018, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 disminuyó un 3%.

Figura 68.- Fallecidos según tramos horarios. España, 2010-2019



Si se analiza la combinación de franja horaria y día de la semana, la letalidad es mayor los sábados, domingos y festivos que durante los días de la semana.

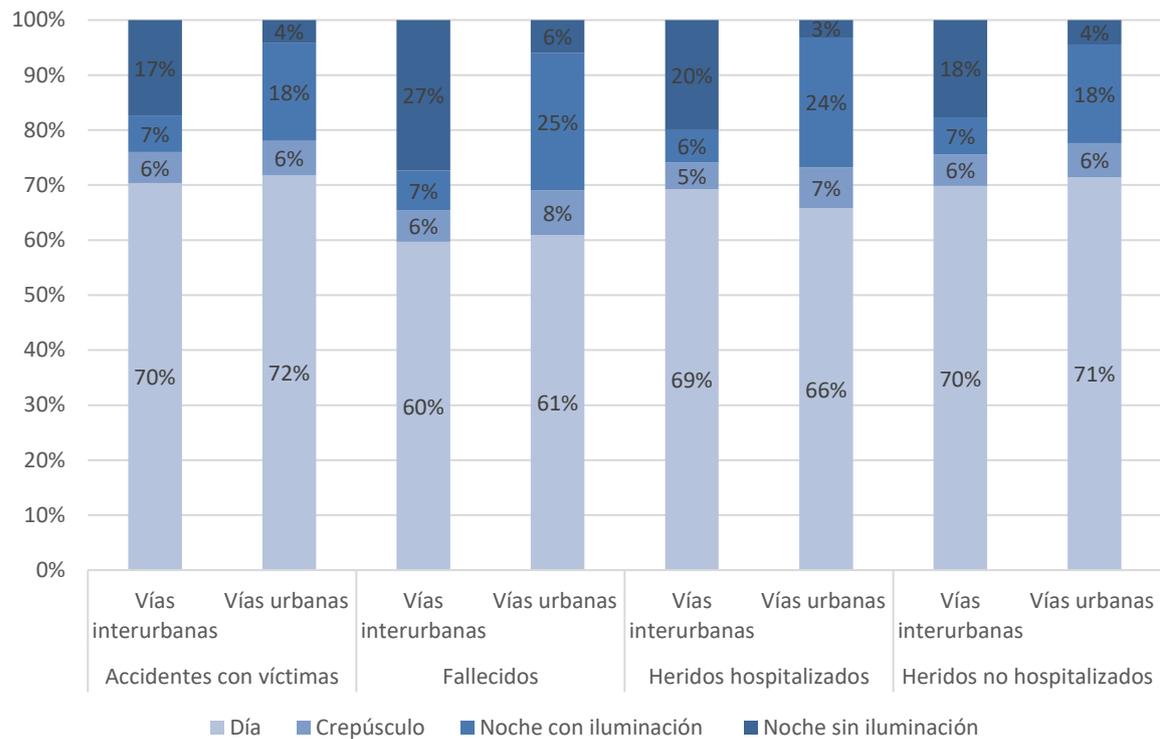
Figura 69.- Letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2019



La luminosidad

En 2019, el 70% de los accidentes con víctimas, el 60% de los fallecidos y el 69% de los heridos hospitalizados y el 70% de los heridos no hospitalizados en vías interurbanas ocurrieron durante el día. En las vías urbanas también es durante el día cuando se registra la mayor concentración de accidentes y víctimas.

Figura 70.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2019



6. EL COSTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS

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, etc.) 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 2019, tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita, de forma que un fallecido supuso un coste de 1.615.281 €, un herido hospitalizado un coste de 252.676 €, y un herido no hospitalizado 7.038 €.

Aplicando los costes anteriores al número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en accidentes de tráfico en el año 2019, se obtiene que los costes asociados a las víctimas se cifran en al menos 5.931 millones de €, pero si exploramos otros sistemas de información podrían alcanzar los 11.383 millones de euros. Teniendo en cuenta que el PIB a precios de mercado el 1 de enero de 2019⁷ fue 1.244.772 millones de €, el porcentaje del PIB que representan estos costes es como mínimo un 0,48%, aunque es más que razonable asumir el 0,91%, que se obtiene analizando conjuntamente las fuentes de información de los sectores transporte y salud.

Tabla 35.- Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2019

Víctimas	Coste unitario (€ 2019)	Víctimas		Coste total € (2019)	
		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	1.615.281	1.755	1.755	2.834.818.460	2.834.818.460
Heridos hospitalizados	252.676	8.613	20.542	2.176.299.477	5.190.472.989
Heridos no hospitalizados	7.038	130.745	477.022	920.184.726	3.357.286.001
				5.931.302.662	11.382.577.450

⁷ Avance del Instituto Nacional de Estadística (publicado en Diciembre 2020)

ANEXO I.- 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 2018.

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.

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

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publica anualmente, en su Anuario Estadístico (<https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/anuario-estadisticas-de-sintesis-y-boletin/anuario-estadistico>), la red viaria, en función de la titularidad y el tipo de vía, así como los vehículos-kilómetro, en función del tipo de vía y la provincia. Estos indicadores están confeccionados a partir de la información del propio ministerio —para la Red de Carreteras del Estado—, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones y Cabildos.

Definición de los principales indicadores

Accidente de tráfico con víctimas: aquel que verifica las siguientes condiciones:

- a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.
- c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

Accidente de tráfico mortal: accidente de tráfico con víctimas en el que, al menos, una de ellas resulte fallecida.

Víctima: toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulte muerta o herida.

Fallecido: toda persona que, como consecuencia del accidente de un tráfico, fallece en el acto o dentro de los treinta días siguientes. Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

Herido: toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta herida hospitalizada o no hospitalizada, y no le sea aplicable la definición de fallecido.

Herido hospitalizado: toda persona herida que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas, y no le sea aplicable la definición de fallecido.

Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de tráfico con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas, siempre que no le sean aplicables las definiciones de herido hospitalizado o fallecido.

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

En el ámbito de la estadística de transporte se entiende que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico deben computarse en el plazo de 30 días, tal y como recoge el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF.

En el caso de España, el número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas se determina mediante el seguimiento de todos los casos por los agentes policiales. El de los fallecidos dentro de los treinta días siguientes al accidente, se ha venido determinando mediante la aplicación de los factores correctores deducidos del seguimiento real de una muestra representativa de heridos hospitalizados. Estos factores de corrección se aplicaron por primera vez en el año 1993, y fueron revisados en dos ocasiones, en el año 1996 y en el año 2000 y se han venido utilizando hasta el año 2010.

Desde 2011 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.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2010-2019.....	10
Tabla 2.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2019	11
Tabla 3.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas. España, 2009-2018.....	12
Tabla 4.- Longitud (km) de la red de vías interurbanas distribuidas por titularidad y tipo de vía. España, 2018.....	12
Tabla 5.- Evolución del volumen de tráfico en vías interurbanas. España, 2009-2018	13
Tabla 6.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2019*	16
Tabla 7.- Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2019*	16
Tabla 8.- Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2019*	16
Tabla 9.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2018-2019	17
Tabla 10.- Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2015-2019	20
Tabla 11.- Accidentes de tráfico con víctimas con peatones implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2019.....	30
Tabla 12.- Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2019.....	31
Tabla 13.- Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.....	32
Tabla 14.- Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.....	33
Tabla 15.- Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.....	34
Tabla 16.- Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.....	35
Tabla 17.- Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019	36
Tabla 18.- 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, 2019	37

Tabla 19.- Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.....	38
Tabla 20.- Medidas estadísticas básicas del parque de automóviles (excluidos ciclomotores) y su antigüedad por tipo de vehículo. España, 2019.....	39
Tabla 21.- Percentiles en años por tipo de vehículo del parque de automóviles. España, 2019	40
Tabla 22.- Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2019.....	40
Tabla 23.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en la población infantil respecto del resto de población. España, 2019	45
Tabla 24.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en jóvenes (15 a 24 años) y resto de población. España, 2019.....	46
Tabla 25.- Comparación de la lesividad por accidente de tráfico en personas mayores (65 años y más) y resto de población. España, 2019	48
Tabla 26.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados e índice de letalidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2019.....	51
Tabla 27.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	53
Tabla 28.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	58
Tabla 29.- Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.).....	60
Tabla 30.- Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos).	60
Tabla 31.- Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2019, valores de 2018 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos). ...	60
Tabla 32.- Fallecidos por tipología del accidente. España, 2010-2019	62
Tabla 33.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2010-2019	62
Tabla 34.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2010-2019	62
Tabla 35.- Cálculo del coste asociado a los accidentes de tráfico con víctimas. España, 2019	67

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2019.	7
Figura 2.- Evolución de las víctimas de accidentes de tráfico. España, 1960-2019	8
Figura 3.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2019	8
Figura 4.- Evolución de los principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2010-2019.....	9
Figura 5.- Longitud (km) de las vías interurbanas de gran capacidad. España, 2009-2018	12
Figura 6.- Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según tipo de vía. España, 2019.....	13
Figura 7.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2010-2019.....	14
Figura 8.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2010-2019.	14
<i>Figura 9.- Evolución del índice de letalidad y el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km en vías interurbanas. España, 2009-2018.....</i>	<i>15</i>
Figura 10.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2019.	15
Figura 11.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2010-2019	17
Figura 12.- Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2010, 2018 y 2019 ..	18
Figura 13.- Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2010, 2018 y 2019.....	18
Figura 14.- Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2019 y diferencias 2019-2018	19
Figura 15.- Tasa media de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España 2015-2019.	21
Figura 16.- Evolución del parque de vehículos en los últimos 10 años España, 2010-2019	22
Figura 17.- Evolución de recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante los años 2017, 2018 y 2019... ..	23
Figura 18.-Evolución de recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante los años 2017, 2018 y 2019... ..	23
Figura 19.- Recorridos medios anuales de ciclomotores, motocicletas y turismos sometidos a inspección técnica durante 2019.	24

Figura 20.- Recorridos medios anuales de furgonetas, camiones y autobuses sometidos a inspección técnica durante 2019.....	24
Figura 21.- Recorridos totales por tipo de vehículo. Millones de veh-km. Año 2019	25
Figura 22.- Evolución de la distribución de fallecidos y heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. España, 2010-2019.....	26
<i>Figura 23.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. España, 2010-2019</i>	<i>27</i>
<i>Figura 24.- Evolución de los fallecidos por medio de desplazamiento. Base 2010=100. España, 2010-2019</i>	<i>27</i>
Figura 25.- Distribución porcentual del número de fallecidos según medio de desplazamiento y edad. España, 2019.....	28
Figura 26.- Evolución de los heridos hospitalizados por medio de desplazamiento. Base 2009=100. España, 2010-2019	29
Figura 27.- Distribución porcentual del número de heridos hospitalizados según medio de desplazamiento y edad. España, 2019	29
Figura 28.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados peatones en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019.....	30
Figura 29.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019	31
Figura 30.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019	32
Figura 31.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019	33
Figura 32.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019.....	34
Figura 33.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019	35
Figura 34.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019.....	36
Figura 35.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en camiones de más 3.500 kg en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019.....	37
Figura 36.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2010-2019	38
Figura 37.- Distribución porcentual del parque de automóviles con menos de 25 años, sin ciclomotores, según año de matriculación. España, 2019.	40
Figura 38.- Antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías interurbanas. España, 2019	41

Figura 39.- Edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales y de los vehículos en los que se desplazaban los fallecidos. Vías urbanas. España, 2019	41
Figura 40.- Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del accidente. Vehículos implicados en accidentes con víctimas en vías interurbanas*. España, 2019	42
Figura 41.- Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2010-2019.....	43
Figura 42.- Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2010-2019.....	43
Figura 43.- Fallecidos por grupos de edad y sexo. España, 2019.....	44
Figura 44.- Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2019.	44
Figura 45.- Evolución de las tasas de fallecidos por grupos de edad. Tasas por millón de habitantes. España, 2010, 2018 y 2019	45
Figura 46.- Fallecidos y heridos hospitalizados de niños (0 a 14 años) según tipo de usuario. España, 2019.....	46
Figura 47.- Tasa de fallecidos en jóvenes por millón de habitantes distribuida por sexo y grupos de edad. España, 2019	47
Figura 48.- 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, 2019	47
Figura 49.- Fallecidos mayores de 64 años en función de la zona (urbana o interurbana) y tipo de usuario. España, 2019.....	48
Figura 50.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías interurbanas. España, 2019	49
Figura 51.- Distribución por tipo de usuario y grupo de edad de los fallecidos mayores de 65 años. Vías urbanas. España, 2019	49
Figura 52.- Evolución del total de fallecidos y de los conductores fallecidos. España, 2010-2019	50
Figura 53.- Proporción de los conductores fallecidos según grupos de edad y sexo. España, 2019	50
Figura 54.- Tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por mil conductores censados. España, 2019.....	51
Figura 55.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2010, 2018 y 2019.....	52
Figura 56.- Número de peatones fallecidos según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2010, 2018 y 2019.....	52

Figura 57.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	54
Figura 58.- Fallecidos en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2010-2019	55
Figura 59.- Fallecidos en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2010-2019	55
Figura 60.- Fallecidos ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación al uso del cinturón. España, 2010- 2019.....	56
Figura 61.- Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015 y 2018).....	57
Figura 62.- Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos.)	59
Figura 63.- Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2010-2019	61
Figura 64.- Distribución de fallecidos por meses. España, 2010-2019.....	63
<i>Figura 65.- Índice de letalidad por meses. España, 2019.</i>	<i>63</i>
Figura 66.- Fallecidos según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.	64
Figura 67.- Índice de letalidad según días de la semana, en vías interurbanas y urbanas. España, 2019.	64
Figura 68.- Fallecidos según tramos horarios. España, 2010-2019	65
Figura 69.- Letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2019	65
Figura 70.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según luminosidad. Vías interurbanas y urbanas. España, 2019	66