

TEMA 3

MAGNITUD DEL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO A NIVEL MUNDIAL. INFORMES DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES: OMS, OCDE y UE. BASES DE DATOS INTERNACIONALES: IRTAD, CARE Y OTRAS. LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA: EVOLUCIÓN, TIPOS, CARACTERÍSTICAS, PRINCIPALES CIRCUNSTANCIAS Y DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA. LA ACCIDENTALIDAD EN CARRETERA Y EN ZONAS URBANAS.

1. MAGNITUD DEL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO A NIVEL MUNDIAL.

2. INFORMES DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES: OMS, OCDE y UE.

2.1. OMS: Organización Mundial de la Salud

2.2. OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

2.3. UE: Unión Europea

3. BASES DE DATOS INTERNACIONALES: IRTAD, CARE Y OTRAS.

3.1. LA BASE DE DATOS DE ACCIDENTES IRTAD (INTERNATIONAL ROAD TRAFFIC ACCIDENT DATABASE).]

3.1.1. Definición

3.1.2. Objetivos.

3.1.3. Contenido de la base de datos.

3.2. LA BASE DE DATOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO CARE (COMMUNITY DATABASE ON ACCIDENTS ON THE ROADS IN EUROPE)

3.2.1. Creación y Regulación de CARE.

3.3. OTRAS BASES DE DATOS

3.3.1. IRTAD- LAC

3.3.2. IRTAD Y LAS CIUDADES

4. LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA: EVOLUCIÓN, TIPOS, CARACTERÍSTICAS, PRINCIPALES CIRCUNSTANCIAS Y DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA.

4.1. FUENTES DE INFORMACIÓN

4.2. EVOLUCIÓN

4.3. TIPOS

4.4. CARACTERÍSTICAS

4.4.1 Mes, día y hora

4.4.2 Personas: sexo y edad

4.4.3 Medio de desplazamiento

4.5. PRINCIPALES CIRCUNSTANCIAS

Velocidad

Alcohol y drogas

Distracciones

Infracciones

Cinturón de seguridad y casco

Antigüedad del vehículo

4.6. DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA

5. LA ACCIDENTALIDAD EN CARRETERA Y EN ZONAS URBANAS.

5.1. EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DE LA SINIESTRALIDAD

5.2. PERFIL DE LA VÍCTIMA

5.3. VÍAS URBANAS: RELACIÓN CON EL TAMAÑO DEL MUNICIPIO

5.4. VÍAS INTERURBANAS: INFLUENCIA DE LA EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS POR TIPO DE VÍA

1.MAGNITUD DEL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO A NIVEL MUNDIAL.

Aunque en los últimos años los Estados han realizado esfuerzos para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias, se estima que cada año mueren en el mundo cerca de un millón doscientas cuarenta mil personas por accidente de tráfico y entre 20 y 50 millones sufren lesiones no mortales. Los accidentes de tráfico son la octava causa de muerte a nivel mundial y la primera para los jóvenes de 15 a 29 años, lo que conlleva una considerable cantidad de años potenciales de vida perdidos. Los fallecimientos y las lesiones a causa de las colisiones de tráfico suponen un gran impacto para los individuos, las familias, las comunidades y las economías nacionales. Para estas últimas se calcula que en los países con bajos y medios ingresos el coste de los accidentes de tráfico está entre el 1% y el 2% de su PIB, es decir unos 100 mil millones de dólares al año.

Las tendencias actuales sugieren que para el año 2030 los accidentes de tráfico se convertirán en la quinta causa de muerte mundial, acentuándose más la disparidad existente entre los países con altos y bajos ingresos. Sin embargo, hay evidencias que muestran que se pueden conseguir grandes logros en la prevención de accidentes cuando se concentran y coordinan intervenciones integrales a nivel nacional, como ha sucedido en Australia, Canadá, Francia, Países Bajos, Suecia y el Reino Unido, donde se han implementado medidas en relación al comportamiento del usuario, la seguridad de los vehículos, la del entorno y la atención post accidente.

Además de los traumatismos causados por el tráfico, el aumento del mercado de vehículos de motor ha tenido otras repercusiones negativas en la salud humana y el medio ambiente mundial. La disminución del empleo de vehículos de motor fomentando el uso de formas seguras y menos contaminantes, como son los desplazamientos a pie y en bicicleta y el uso del transporte público, tendrían beneficios comunes en la salud y en la reducción de los traumatismos relacionados con el tráfico.

En 2010 la Asamblea General de las Naciones Unidas proclama el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial” con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo, aumentando las actividades en ese ámbito en los planos nacional, regional y mundial. En su Resolución A/RES/64/255 la Asamblea General de las Naciones Unidas solicita a la Organización Mundial de la Salud (OMS) la preparación de un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de los objetivos del periodo.

Los principios rectores en que se basa el Plan para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 se incluyen en lo que se denomina enfoque sobre un “sistema seguro”, que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. El Plan para el Decenio reconoce asimismo la importancia de la implicación local y nacional, y de la participación de varios sectores y organismos.

A nivel regional, en la primera década del siglo XXI, la Unión Europea mediante la aprobación del Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad” estableció la necesidad de reducir el número de fallecidos en carretera en un 50%. Aunque ese objetivo no se ha alcanzado el programa de

acción 2001-2010 ha sido un potente catalizador de los esfuerzos nacionales y de la UE por mejorar la seguridad vial[Figura. 1.].

En julio de 2010, la Comisión Europea adoptó un ambicioso “programa de seguridad vial 2011-2020” con el objetivo de reducir un 50 % las muertes en carretera en ese periodo. Para ello se quiere aumentar la seguridad de usuarios, vehículos e infraestructuras mediante una mezcla de medidas de cooperación nacional, intercambio de buenas prácticas, investigación, estudios, campañas de concienciación y, en algunos casos, regulación.

En concreto, esto significaría:

- fomentar una conducción más segura creando una estrategia europea de educación y formación en seguridad vial;
- aplicar la legislación europea de seguridad vial para garantizar un mismo trato a todos los ciudadanos de la UE cuando infringen las normas de tráfico;
- estimular a los países de la UE a aplicar en las vías rurales las normas de seguridad que se aplican ya en las carreteras de la red principal;
- reconocer mutuamente las inspecciones técnicas en todos los países de UE (por ejemplo, que la ITV que pasa un vehículo en España sea válida en otros países de la UE);
- aumentar la seguridad de los usuarios más vulnerables – especialmente los motoristas – mejorando la comunicación entre éstos y las autoridades, e introducir inspecciones periódicas de motos, ciclomotores, etc.;
- mejorar los instrumentos de registro y análisis de accidentes, para mejorar el seguimiento de la seguridad vial en los países de la UE y facilitar datos exactos para establecer nuevas medidas de seguridad.

2.INFORMES DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES: OMS, OCDE y UE.

2.1. OMS: Organización Mundial de la Salud

La Organización Mundial de la Salud ha publicado varios informes mundiales sobre las lesiones causadas por los accidentes de tráfico. En 2004 publicó el “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito” y en 2009 y 2013 el primer y segundo “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial”.

Estos informes se elaboran con el objetivo de poner de manifiesto el alcance del problema de los accidentes de tráfico a nivel mundial y mostrar que es urgente realizar más esfuerzos para hacer las vías más seguras en el mundo. Además cada informe, según el momento en que se ha publicado tiene un lema asociado y unos objetivos específicos. **El informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, el del año 2013, tiene como lema “Apoyo al Decenio de Acción”,** ya que servirá de informe base para el seguimiento de las intervenciones que se realicen en el Decenio, y tiene como objetivos específicos los siguientes:

- Describir las cifras correspondientes a las lesiones a causa de los accidentes de tráfico y la implementación de intervenciones en todos los estados miembros utilizando una metodología estandarizada, y evaluar los cambios efectuados desde la publicación del primer informe sobre la situación mundial en 2009.
- Indicar las carencias en la gestión de la seguridad vial evaluando varios ámbitos: la organización institucional, las políticas, la legislación y la recogida de datos, con el fin de estimular y priorizar las actividades de seguridad vial.
- Servir como informe base para monitorizar las actividades relacionadas con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial a nivel nacional e internacional.

La metodología utilizada para la elaboración del informe se basa en una encuesta en la que se pregunta sobre el marco institucional, los indicadores de siniestralidad (accidentes, fallecidos, heridos), los indicadores de exposición al riesgo (población, parque de vehículos), los indicadores relacionados con el nivel de seguridad (uso de cinturón, casco, sistema de retención infantil, móvil mientras se conduce,...), la legislación aplicada en relación a la velocidad, alcohol, uso de sistemas de protección pasiva y las distracciones y, por último, una batería de cuestiones relacionadas con los servicios de emergencia y los cuidados post accidente. La encuesta se rellena de manera individual por un grupo de personas de diferentes sectores relacionados con la seguridad vial y este grupo, liderado por el coordinador nacional de datos, que habitualmente pertenece al Ministerio de Sanidad, elabora un informe consensuado con los datos correspondientes a su país.

El informe tiene dos partes claramente diferenciadas: una primera en la que, a partir de los informes nacionales, se realiza una síntesis que permite tener una panorámica mundial de los puntos incluidos en la encuesta y una segunda parte en la que se recopilan los informes de situación nacional de cada país.

A partir de la información recogida en las encuestas, el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, recoge como principales datos los siguientes:

- Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tráfico, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes.
- Ochenta y ocho países, en los que viven cerca de 1.600 millones de personas, han logrado reducir el número de muertos en sus carreteras entre 2007 y 2010, lo cual demuestra que se puede mejorar y que se conseguirá salvar muchas más vidas si los países adoptan nuevas medidas. Sin embargo, es preocupante que en el mismo periodo haya habido un aumento del número de muertes por accidentes de tráfico en 87 países.
- Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tráfico: 20,1 fallecidos por 100.000 habitantes. Los de ingresos elevados tienen una tasa de 8,7 y los de ingresos bajos una tasa de 18,3.
- El 80% de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero

solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tráfico en comparación con su nivel de motorización[Figura. 2.].

- La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tráfico corresponden a usuarios vulnerables: peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%). Sin embargo, los grupos que corren mayor riesgo varían de forma significativa en función de la región y de los ingresos de los países. En la Región de África, donde mucha gente se desplaza caminando o en bicicleta, los peatones representan una elevada proporción de las muertes (38%). En cambio, en los países del Pacífico Occidental, donde los ciclomotores son un medio de transporte muy utilizado, el 36% de las muertes por accidentes de tráfico afectan a ocupantes de vehículos motorizados de dos o tres ruedas.

- El 59% de los fallecidos por accidente de tráfico tenían entre 15 y 44 años y más de tres cuartas partes de los fallecidos (77%) son hombres. Las variaciones entre las diferentes Regiones son evidentes (ver figura 2) pero el patrón es similar excepto en los países de altos ingresos, donde el porcentaje de mayores de 70 años es muy superior al de los países de bajos y medios ingresos. Esta diferencia está relacionada con la longevidad en esos países combinada con el mayor riesgo que supone una movilidad reducida y el incremento de la fragilidad.[Figura. 3.].

Entre las conclusiones del informe de situación de 2013, y que ya se mencionaba en el de 2009, se encuentra la falta de armonización en la adopción de la definición de fallecido tomando el plazo de 30 días tras el accidente, constatándose que ha habido un progreso al respecto, ya que 92 países utilizan la definición de fallecido a 30 días, el 51%, mientras que en el año 2008 esa definición era utilizada por 80 países.

También el informe de 2013 recoge la problemática de la subnotificación de los datos relativos a las víctimas mortales y no mortales y anima a la utilización de todas las fuentes de información existentes: los datos de la policía, los datos de los registros vitales y los datos de los registros hospitalarios. El conocimiento del problema de la accidentalidad por tráfico no puede ser completo si no se utilizan todas las fuentes disponibles.

En cuanto a los progresos mundiales en materia de legislación sobre seguridad vial el informe pone de manifiesto que entre 2008 y 2011, 35 países, que representan cerca del 10% de la población mundial, han promulgado leyes relacionadas con uno o más de los cinco factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños). Sin embargo, no ha aumentado el número de países con legislación adecuada sobre el conjunto de esos cinco factores; desde la última evaluación siguen siendo los mismos 28 países (que representan un 7% de la población mundial) los que disponen de leyes integrales. El informe también destaca que la observancia de esas leyes es insuficiente (menos de 8, en una escala de 0 a 10).

Solo 59 países, que no representan más del 39% de la población mundial (2.670 millones de personas), tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 km/h o menos y permiten que las autoridades locales lo reduzcan aún más.

Ochenta y nueve países, que suponen el 66% de la población mundial (4.600 millones de personas), tienen leyes integrales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, es decir, que establecen una alcoholemia máxima permitida de 0,05 g/dl o menos.

Noventa países, que representan el 77% de la población mundial, disponen de leyes integrales sobre el uso del casco que abarcan a todos los usuarios, todos los tipos de vía pública y todos los tipos de motores, y aplican normas para homologar los cascos.

Más de la mitad de los países han aplicado leyes sobre el uso de sistemas de retención para niños.

El informe concluye que se han hecho verdaderos progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, pero que son necesarias medidas más rápidas y más concertadas para evitar la pérdida innecesaria de muchas más.

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 publicado por la Organización Mundial de la Salud en 2015, detalla que cada año, y no obstante las mejoras logradas en el ámbito de la seguridad vial, 1,25 millones de personas mueren como consecuencia de accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito se cobran un número inaceptable de víctimas, especialmente entre las personas pobres de los países pobres. Sin embargo, el número de defunciones por accidentes de tránsito se está estabilizando, aun cuando el número de vehículos motorizados en todo el mundo se ha incrementado rápidamente, al igual que la población mundial. En los últimos tres años, 79 países han registrado una disminución del número absoluto de víctimas mortales, mientras que en 68 países se ha observado un aumento.

Los países que han tenido mayor éxito para reducir el número de defunciones por accidentes de tránsito lo han conseguido mediante mejoras de la legislación y de su aplicación, y un fortalecimiento de la seguridad de las carreteras y los vehículos.

El informe de la OMS de 2015 pone de relieve que los usuarios de las carreteras de todo el mundo están protegidos de manera desigual. El riesgo de perder la vida en accidentes de tránsito todavía depende, en gran medida, del lugar en el que viven las personas y de qué manera circulan.

Una enorme brecha aún separa a los países de ingresos altos de los países de ingresos bajos y medianos; en estos últimos se produce el 90% de las defunciones por accidentes de tránsito, aunque solo tienen el 54% de los vehículos del mundo. Europa, en particular los países más ricos de la región, registra las tasas de defunción más bajas, y África las más altas.

El informe de la OMS de 2015 revela que, en todo el mundo:

- 105 países tienen buenas normas sobre cinturones de seguridad para todos los ocupantes del vehículo;

- 47 países tienen buenas leyes sobre velocidad que establecen una velocidad máxima de 50 km/h en zonas urbanas y confieren facultades a las autoridades locales para reducir más aún los límites de velocidad;
- 34 países tienen una buena legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol con una concentración máxima de alcohol en sangre de 0,05g/dl o menos, así como límites de 0,02 g/dl o más bajos para los conductores jóvenes o principiantes;
- 44 países tienen leyes sobre uso de casco para todos los conductores, pasajeros, carreteras y tipos de motor; exigen que el casco esté sujeto y hacen referencia a una norma específica sobre el casco;
- 52 países tienen legislación sobre dispositivos de sujeción para niños en todo tipo de vehículos, en función de la edad, la altura o el peso, y aplican una restricción a los niños sentados en el asiento delantero, según la edad o la altura.

Los motociclistas son particularmente vulnerables y representan hasta un 23% de todas las defunciones por accidentes de tránsito. En muchas regiones este problema se está agravando; en la Región de las Américas, por ejemplo, la proporción de defunciones en motocicleta respecto del total de defunciones por accidentes de tránsito ascendió del 15% al 20% entre 2010 y 2013. En las regiones de Asia Sudoriental y Pacífico Occidental, una tercera parte de las defunciones por accidentes de tránsito corresponden a motociclistas.

Los peatones y los ciclistas también están entre los grupos menos protegidos y representan, respectivamente, un 22% y un 4% de las defunciones en todo el mundo.

Además, el informe revela que ciertos vehículos vendidos en el 80% de los países del mundo no cumplen las normas básicas de seguridad, en particular en los países de ingresos bajos o medios donde se produjo en 2014 cerca del 50% de los 67 millones de vehículos particulares nuevos.

El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* incluye un texto descriptivo que combina pruebas científicas, datos y prácticas óptimas, con las conclusiones extraídas tras el análisis de los datos recopilados de 180 países. Además, ofrece perfiles de una página sobre cada país participante, y anexos con datos estadísticos. También está disponible una versión interactiva en línea con los datos del informe.

En 2017, la OMS publicó *Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial*, una reseña de medidas basadas en pruebas científicas que pueden reducir significativamente el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito. Esa publicación se centra en la gestión de la velocidad, el liderazgo, el diseño y mejoramiento de la infraestructura, las normas de seguridad de los vehículos, el cumplimiento de las normas de tránsito y la supervivencia tras los accidentes. La reseña de medidas otorga prioridad a seis estrategias y 22

intervenciones que abordan los factores de riesgo destacados anteriormente, y proporciona orientación a los Estados Miembros sobre su aplicación para salvar vidas y alcanzar la meta de seguridad vial consistente en reducir a la mitad el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito en todo el mundo, para 2020.

2.2. OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, junto con el Foro Internacional del Transporte, publica anualmente un informe sobre seguridad vial que se elabora dentro de su grupo internacional de datos de seguridad vial y análisis ("International Traffic Safety Data and Analysis Group"). Este grupo, que está formado por más de 70 organizaciones públicas y privadas de 39 países que incluyen expertos en seguridad vial y estadísticos de renombrados institutos de investigación de seguridad vial, administraciones de transporte, organizaciones internacionales, universidades, asociaciones de automovilistas, la industria automóvil, etc., es también el encargado de asegurar el suministro de información a la base de datos internacional de accidentes de tráfico de la OCDE/ITF, conocida como IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

Desde 2009, primer año de publicación, el informe anual tiene dos partes: una primera en la que se da cuenta de los principales trabajos que ha desarrollado el grupo, se detallan cuestiones metodológicas relacionadas con el análisis de datos y se analizan los datos de accidentalidad en el conjunto de países que pertenecen a IRTAD y una segunda parte en la que se recogen los informes nacionales de situación elaborados por los representantes de cada país.

El informe anual de 2014 contiene información de los indicadores de seguridad vial para 2012 en 37 países y datos preliminares de 2013. Las principales conclusiones del informe son las siguientes:

- El número de fallecidos por accidente de tráfico en los países IRTAD fue un 1,7% menor en el año 2012 que en 2011, mientras que la movilidad, en términos de vehículos-kilómetro, se mantuvo más o menos constante. En diez países IRTAD el número de víctimas mortales aumentó en 2012.

- Aunque la reducción de víctimas mortales se ajusta a una tendencia a largo plazo a la baja, el año 2012 muestra la reducción más pequeña de los últimos 10 años. Tal mejora es insuficiente para alcanzar el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

- Entre 2000 y 2012, el número de fallecidos por accidente de tráfico en los países IRTAD disminuyó en casi un 40%, es decir, una reducción de más de 45 000 muertes en comparación con el nivel en el año 2000. En este periodo se implantaron estrategias robustas de seguridad vial con medidas bien definidas y específicas (como en las áreas de gestión de la velocidad, el consumo de alcohol y del uso del cinturón de seguridad) y fueron introducidas en muchos países por primera vez en ese periodo.

- Sin embargo, en los colectivos de usuarios vulnerables el éxito ha sido limitado. Las reducciones en muertes de peatones, ciclistas y motociclistas muestran una evolución nivelada con algunos repuntes desde 2009/10.

- El ciclismo es un modo de transporte alternativo cada vez más popular para los viajes cortos. El aumento del número de ciclistas ha ido acompañado de una disminución de la tasa de mejora, o incluso un aumento de las muertes en bicicleta durante la última década.

- La proporción de muertos entre los usuarios de más edad está aumentando en muchos países IRTAD, reflejando los cambios en la edad de la población. En 2012 la proporción de fallecidos en el grupo de edad de más de 64 años fue por primera vez mayor del 30%. En Japón esta proporción es tradicionalmente aún mayor, en torno al 55%.

- El uso de cinturones de seguridad alcanza niveles muy diferentes entre los países IRTAD: entre el 39% y el 98% en los asientos delanteros, y entre el 3% y el 97% en los asientos traseros.

- Los costes para la sociedad de los accidentes de tráfico son sustanciales y constituyen una carga importante para la economía de los países. Aunque no existe un enfoque internacional común para evaluar los costes de los accidentes, se estima que los costes varían entre el 1 y el 3% del PIB, en función de la metodología utilizada, pero podría crecer significativamente a medida que las investigaciones sobre las consecuencias de las lesiones más graves mejore.

- En la búsqueda para reducir las lesiones más graves, IRTAD alienta a los gobiernos a establecer sistemas que permitan el análisis combinado de los datos policiales y hospitalarios, con el fin de obtener una imagen más completa de la verdadera magnitud del problema. La base de datos IRTAD se ampliará progresivamente para acoger información adicional sobre las estimaciones de las lesiones graves (MAIS 3 y más).

En el informe anual de 2019: **Edición 2019 del Informe Anual del Grupo Internacional de Análisis y Datos de Seguridad del Tráfico (IRTAD)** <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf> contiene los datos de seguridad vial de 41 países exponiendo las siguientes conclusiones:

- Los ocupantes de los vehículos continúan beneficiándose más de las mejoras de seguridad vial. El número de ocupantes de automóviles muertos en accidentes ha disminuido en todos los países desde 2010. Las excepciones son los Estados Unidos, donde el número de ocupantes de automóviles muertos ha aumentado un 7,0%, e Islandia. En promedio, el número de ocupantes de automóviles muertos en un accidente de tráfico disminuyó en un 10.8% entre 2010 y 2017, contra una disminución del 5.7% en el número total de muertes en la carretera. Las reducciones más significativas ocurrieron en Luxemburgo (-52%) y Noruega (-49%). Carreteras más seguras, así como la incorporación a la flota de Los vehículos equipados con tecnologías de prevención de accidentes (como el

control electrónico de estabilidad) o dispositivos de mitigación de impactos (por ejemplo, bolsas de aire) contribuyeron a esta mejora.

- El número de peatones muertos aumentó un 2,7% entre 2010 y 2017.
- El número de motociclistas muertos en el tráfico aumentó en 2017 en comparación con 2016. De los 30 países con datos disponibles, 17 vieron un aumento en las muertes entre los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas. Hasta 2017 la seguridad de los motociclistas tendía a mejorar, con una disminución general del 5.2% en el número de motociclistas fallecidos entre 2010 y 2017.
- La seguridad de los ciclistas muestra una tendencia preocupante en varios países. El número de ciclistas fallecidos aumentó en 13 países entre 2010 y 2017 de los 30 países con datos disponibles.
- Los adultos jóvenes y adolescentes se beneficiaron más del progreso realizado en seguridad vial desde 2010. El número de jóvenes de 18 a 24 años muertos en el tráfico disminuyó en todos los países entre 2010 y 2017. En general, el número de fallecidos en carretera en este grupo de edad disminuyó en 21.5%, mucho más significativamente que para la población general (-5.7%).
Ocho países lograron más que reducir a la mitad el número de jóvenes muertos en el tráfico.
- El número de niños fallecidos en el tráfico ha disminuido masivamente en los últimos treinta años, pero la tasa de reducción se ha ralentizado en la última década. En los países del IRTAD, el número de muertes por accidentes de tráfico entre niños de 0 a 14 años disminuyó en un 19% en promedio desde 2010. Se necesitan más datos e investigaciones adicionales para evaluar si el entorno de la carretera es cada vez más seguro para los niños o si otros factores son responsables, por ejemplo, una menor presencia de niños en las vías públicas. La fuerte disminución de las muertes en carretera entre los niños se limita en gran medida a los países de altos ingresos.
- El grupo de fallecidos entre las personas mayores de 65 años o más aumentó un 5% entre 2010 y 2017, mientras que las víctimas mortales en carretera en general disminuyeron un 5,7%.

Además de los informes anuales el grupo “International Traffic Safety Data and Analysis Group” publica estudios específicos relacionados con la recogida, gestión y análisis de datos: Un ejemplo interesante es la publicación “Reporting on Serious Road Traffic Casualties” que explica como poder combinar diferentes fuentes de datos para mejorar el conocimiento de los accidentes no mortales.

2.3. UE: Unión Europea

La Unión Europea publica en su página Web un conjunto numeroso de informes, tablas y gráficos que recogen los principales indicadores de accidentalidad para cada uno de los países y para el conjunto de la Unión Europea. Los indicadores se elaboran a partir de los datos contenidos en la base de datos de accidentes de tráfico de la Comisión Europea, conocida como CARE, que es objeto del siguiente punto.

La información estadística sobre accidentalidad por tráfico que publica la Comisión Europea se estructura de la siguiente forma:

1.- Evolución de las cifras de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos, tasa de fallecidos por millón de población, desde 1991 hasta el último año disponible, para cada uno de los estados miembros y para el conjunto de la UE

2.- Visor de mapas interactivo y catálogo de mapas en pdf. En este último caso se permite seleccionar el año al que se referirán los datos del mapa, y entre otros podemos encontrar los siguientes:

- Reducción de las cifras de fallecidos entre el año seleccionado y el año 2010 y reducción de las cifras de fallecidos entre el año seleccionado y el año 2001.

- Muertos por millón de habitantes, total, edades hasta 14 años, 15 a 17, 18 a 24, >64, peatones, turistas.

- Muertos en vías interurbanas y vías urbanas, peatones muertos en vías interurbanas y vías urbanas, conductores muertos en vías interurbanas y vías urbanas

- Muertos según modo de transporte, total, en vías interurbanas y vías urbanas

3.- Tablas y gráficos con los resultados de todos los países europeos separadamente y el conjunto de la UE. En esta sección también se permite seleccionar el año y el informe mostrará el año seleccionado o el más cercano disponible para cada país. Los informes y gráficos a seleccionar son: según tipo de usuario víctima (by user), según género de la víctima (by gender), según modo de transporte de la víctima (by transport mode), según grupos de edad de la víctima (by age), por mes del accidente (by month) y según modo de transporte de la víctima excluidos los turistas (by transport mode except cars).

4.- El Anuario Estadístico de accidentalidad europeo (Annual Statistical Report). El último disponible se publicó en 2012, pero contiene datos del año 2010. Este anuario se estructura en dos grandes capítulos, el primero recoge las series históricas de los últimos 10 años de los indicadores y variables más relevantes, como son los fallecidos según modo de transporte, edad o género y el segundo tabula en al menos dos dimensiones los datos del último año.

5.- Informes sobre colectivos y temáticas específicas, como son el de niños, jóvenes, personas mayores, motocicletas y ciclomotores, bicicletas, vehículos pesados y autobuses, peatones, zona urbana, intersecciones, autopistas, entre otros. Los últimos informes disponibles se publicaron en 2012, pero contiene datos del año 2010.

6.- Documentación explicativa sobre qué es y cómo funciona CARE y el glosario de definiciones de las variables de la base de datos. (About the CARE database).

Toda la información que se publica puede encontrarse en el epígrafe Statistics de la página Web sobre seguridad vial que gestiona la Dirección de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea (DGMOVE).
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm

Como breve inciso, destacar que la Comisión Europea presentó en junio de 2017, el paquete de medidas '**Europa en Movimiento**' para su aplicación a la movilidad y el transporte europeos ayudando al sector a mantener su competitividad en el proceso de transición hacia la energía limpia y la digitalización, para alcanzar una movilidad inteligente. Las medidas que contempla incluye la seguridad del tráfico, una tarificación justa del uso de las carreteras, la reducción de emisiones CO₂, de la contaminación del aire y la congestión, así como otras medidas vinculadas a las condiciones de trabajo y el crecimiento económico del sector. El conjunto de medidas presentadas suponen una estrategia a largo plazo para alcanzar el objetivo de movilidad inteligente, socialmente justa y competitiva de aquí a 2025. La UE quiere dirigir esta transición mediante legislación específica y medidas de apoyo, que incluyen la inversión en infraestructuras, la investigación y la innovación para garantizar que se desarrollen y fabriquen en Europa soluciones, equipos de transporte y vehículos para una movilidad limpia, conectada y automatizada.

En mayo de 2018, dentro del III paquete “Europa en Movimiento”, la Comisión presento un esbozo de lo que contendrá la Estrategia Europea de Seguridad Vial para el próximo decenio, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050) mediante la publicación del “Strategic Action Plan on Road Safety”, con objetivos claramente identificados, entre el que destaca la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.

Además, la Comisión propone, mediante la COM (2018) 286 final, ante el Parlamento Europeo y el Consejo, modificar el Reglamento (UE)2018/..., derogar los Reglamentos (CE) no 78/2009, no 79/2009 y (CE) no 661/2009, sustituyéndolos por un nuevo Reglamento relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Con ello, se pretende que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril para los coches o detección de peatones y ciclistas para los camiones.

También, mediante la Directiva COM (2018) 274 final, del Consejo y del Parlamento Europeo, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y, a orientar mejor las inversiones.

Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves, entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí al 2050 («visión cero»).

3 .BASES DE DATOS INTERNACIONALES: IRTAD, CARE Y OTRAS.

Todos los estamentos internacionales reconocen la necesidad de disponer de datos estadísticos fiables que permitan monitorizar los programas de seguridad vial, tanto es así que las definiciones de los indicadores estadísticos que deben ser aplicadas para la elaboración de las estadísticas de transporte son elaboradas y publicadas por el Intersecretariado estadístico formado por Naciones Unidas, Eurostat y el ITF (Internacional Transport Forum). El último glosario de estadísticas de transporte se ha publicado en el año 2009, estableciéndose dentro del epígrafe correspondiente al transporte por carretera las definiciones de los indicadores de infraestructura, vehículos, tráfico y accidentes.

El cumplimiento con las definiciones internacionales asegura la comparabilidad de los datos que se suministren y obliga a los países a enviar los datos estadísticos de acuerdo a las definiciones recogidas en el Glosario. A continuación se relacionan las principales definiciones relativas a la accidentalidad.

Definición de accidente con víctimas: Accidente con al menos un vehículo en movimiento en un vía pública o privada con derecho de acceso público en el que al menos una persona ha resultado muerta o herida.

Un suicidio o intento de suicidio no es considerado accidente, al tratarse de un acto deliberado para causarse daños. Sin embargo, se incluirán aquellos suicidios o intentos de suicidio que causan lesiones a otros usuarios. Se incluirán las colisiones entre vehículos, entre vehículo y peatón, entre vehículo y animal u obstáculo y los que ocurran a un solo vehículo. También se incluyen las colisiones con vehículos que van sobre raíles. Las colisiones múltiples se entenderán como un solo accidente cuando ocurran en un periodo corto de tiempo. Se excluyen los accidentes de sólo daños materiales. Se excluyen los actos terroristas.

Definición de muerto: Aquella persona que fallece a consecuencia del accidente en el acto o dentro de los 30 días, excluyéndose los suicidios. Los países que no aplican el plazo de 30 días, aplicarán los oportunos coeficientes de conversión.

Definición de **herido**: Persona que a consecuencia del accidente resulta herida y a la que no le puede aplicar la definición de muerto. Los intentos de suicidio se excluyen.

Definición de **herido grave**: Persona herida a consecuencia del accidente y que necesita estar hospitalizada un periodo superior a 24 horas.

Definición de **herido leve**: Persona herida a consecuencia del accidente y que no se puede considerar fallecida o herida grave.

Internacionalmente hay dos bases de datos de accidentes de tráfico reconocidas por la fiabilidad y comparabilidad de la información que contienen: IRTAD (International Road Traffic Accident Database) y CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe). En ambas bases la información se refiere a los registros policiales de accidentalidad y a los accidentes con víctimas, tal y como se han definido anteriormente, excluyéndose los accidentes de daños materiales dada la subnotificación de este tipo de accidente en todos los países.

A pesar de que los países informan de las cifras de accidentes con víctimas y de las de heridos, la infranotificación de los accidentes con lesionados leves y la falta de una definición homogénea a nivel internacional de herido grave, hace que el indicador utilizado para realizar comparaciones sea el número de fallecidos, tal y como hemos visto que se define en el Glosario de Estadísticas de Transporte, es decir, computados en el plazo de 30 días. En los últimos años se ha realizado un esfuerzo a nivel europeo para aplicar una definición de herido grave basada en la gravedad de las lesiones, consensuándose el uso de la escala AIS (Abbreviated Injury Scale) de puntuación de gravedad de las lesiones y utilizándose el indicador MAIS 3 o superior.

3.1.LA BASE DE DATOS DE ACCIDENTES IRTAD (INTERNATIONAL ROAD TRAFFIC ACCIDENT DATABASE).

3.1.1. Definición

Se trata de un conjunto anual de datos agregados suministrados por los países adheridos a la base IRTAD. La gestión de la base de datos se realiza por la OCDE (Organización para Cooperación y el Desarrollo Económico) y la explotación de los datos se realiza conjuntamente con el ITF (Internacional Transport Forum) a través del Centro Conjunto para la Investigación del Transporte (JTRC-Joint Transport Research Center).La Dirección General de Tráfico es miembro pleno de IRTAD, lo que implica que es el responsable del suministro de los datos españoles y el supervisor nacional de las publicaciones estadísticas del grupo.

IRTAD se constituye como una herramienta de análisis de los accidentes de tráfico que pretende estimular la homogeneización internacional de las definiciones de las variables relacionadas con los accidentes, impulsando la recogida de una información de calidad. Se asegura así que los datos permitan realizar los análisis apropiados y las comparaciones internacionales adecuadas, de forma que las políticas de seguridad vial puedan apoyarse en datos comparables y de calidad.

3.1.2. Objetivos.

- Intercambio de información sobre la evolución de la seguridad vial y sus políticas, así como las metodologías aplicadas
- Elaborar propuestas sobre posibles mejoras en cuanto al registro y análisis de los datos relacionados con la accidentalidad, entendidos como todos aquellos indicadores que son de influencia en la misma.
- Recabar datos de accidentalidad y complementarlos con otras fuentes, de forma que posibiliten el análisis de datos para elaborar recomendaciones sobre asuntos puntuales de seguridad vial.
- Contribuir a la cooperación internacional para la recogida de datos de accidentalidad por tráfico y su análisis.

3.1.3. Contenido de la base de datos.

La base de datos IRTAD recoge los siguientes indicadores agregados por país y por año desde 1970:

- Accidentes de tráfico con víctimas clasificados según tipo de vía
- Muertos clasificados por edad, género y por tipo de vía.
- Fallecidos en turismos clasificados como conductores y pasajeros por edad.
- Hospitalizados clasificados por edad, género y por tipo de vía.
- Accidentes en los que al menos está implicado un vehículo de mercancías ligero o pesado o autobús y las víctimas habidas en esos accidentes.
- Población clasificada por edad.
- Parque de vehículos clasificados por tipo.
- Longitud de la red viaria clasificada por tipo.
- Volumen de tráfico (Vehículo-km-año) clasificado por tipo de red o tipo de vehículo.
- Pasajeros-km-año clasificados por modo de transporte.
- Tasa de utilización del cinturón de seguridad y del casco.
- Superficie del país.

Para asegurar la fiabilidad de los datos que contiene IRTAD, los suministradores de los datos son las Instituciones Nacionales encargadas de este proceso, no teniendo cabida Instituciones no reconocidas para ello. Además, los datos son enviados en formularios comunes a todos los países y de acuerdo a las definiciones comunes desarrolladas y acordadas en el grupo siguiendo los estándares internacionales.

En el punto 2.2. del tema ya se han mencionado los informes que se realizan a partir de la información de la base de datos IRTAD.

3.2.LA BASE DE DATOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO CARE (COMMUNITY DATABASE ON ACCIDENTS ON THE ROADS IN EUROPE)

3.2.1. Creación y Regulación de CARE.

La creación y regulación de esta base de datos se encuentra en la Decisión del Consejo de 1993 (93/704/EC). Los puntos principales de la Decisión son los siguientes:

a) Los Estados miembros elaborarán estadísticas sobre los accidentes de circulación en carretera con daños físicos ocurridos dentro de sus territorios.

b) Se entenderá por “accidente con daños físicos” cualquier colisión entre usuarios en la que esté implicado al menos un vehículo en movimiento, que circule por una vía pública abierta con normalidad a la circulación, y que provoque lesiones o la muerte de uno o varios usuarios.

c) Los datos sobre los accidentes con daños físicos de un año contenidos en los ficheros informáticos del máximo grado de centralización serán comunicados por los Estados miembros.

d) Los datos serán comunicados por primera vez antes del 31 de marzo de 1994 por lo que se refiere a los años 1991 y 1992, y posteriormente, a más tardar, nueve meses después de finalizar el año de referencia de que se trate.

e) Cada Estado miembro será responsable de la calidad de los datos estadísticos que proporcione.

f) La Comisión se encargará del tratamiento de los datos recibidos.

g) La Comisión se encargará de la difusión de los datos recibidos. Las modalidades de acceso a las estadísticas de los accidentes de circulación con daños físicos centralizadas por la Comisión, las posibles publicaciones y cualquier elemento útil para el buen funcionamiento del banco de datos comunitario que reúne estas estadísticas serán determinados por la Comisión.

h) La Comisión examinará con los Estados miembros los problemas de orden metodológico y técnico que planteen la elaboración y la transmisión de las estadísticas o el método para su recogida, con el fin de encontrar soluciones que permitan que los datos se hagan progresivamente tan coherentes y comparables entre los Estados miembros como sea posible.

CARE recoge un conjunto desagregado de datos de accidentes con víctimas de los 28 Estados miembros de la Unión Europea. Se recoge la estructura original de las bases de datos nacionales y sus definiciones, excluyendo cualquier información considerada confidencial. Cada Estado Miembro es responsable del suministro y de la calidad de sus datos, así como de su validación una vez introducidos en el sistema CARE.

La principal diferencia entre CARE y las demás bases de datos existentes es el alto nivel de desagregación de los datos, lo que permite la máxima flexibilidad para realizar análisis de las variables contenidas en el sistema. De esta forma CARE se configura como una herramienta potente que permite identificar y cuantificar los problemas relacionados con la accidentalidad a nivel europeo, evaluar la eficiencia

de las medidas de seguridad vial y determinar la relevancia de las acciones comunitarias, facilitando el intercambio de experiencias en este campo.

A partir de los datos originales se han establecido una serie de reglas de transformación con el objetivo de armonizar a nivel internacional los datos nacionales, creándose un conjunto de variables comunes que permiten realizar estudios comparativos entre los distintos Estados miembros. La Comisión Europea suministra las reglas de transformación necesarias para que sea posible la comparación de los datos y un glosario de definiciones que permite conocer cómo se han establecido esas reglas para cada uno de los países.

La información se estructura en cuatro tablas que conforman una base de datos relacional, las tablas contienen información relativa al accidente, la vía, los vehículos y las personas implicadas. La tabla de accidentes está formada por las siguientes variables: identificador del accidente (variable conectora), fecha y hora, municipio y región, coordenadas geográficas, tipo de accidente, condiciones meteorológicas y de luminosidad y gravedad del accidente. La tabla de la vía recoge información sobre su tipo, funcionalidad, límite de velocidad, presencia de obstáculos, condiciones de la superficie, existencia de intersección, control del tráfico en la intersección, existencia de curva y gradiente. La tabla de vehículo contiene el tipo de vehículo, marca, modelo, año del motor, cilindrada, función especial del vehículo (taxi, vehículo de emergencias,..) y la maniobra realizada antes del accidente. Y por último la tabla de personas que recoge información de la fecha de nacimiento, género, tipo de usuario, posición en el vehículo, lesividad, uso de accesorios de seguridad, acción del peatón, sospecha de alcohol, prueba de alcohol realizada y resultado, sospecha o evidencia de drogas y fecha de expedición del permiso.

Las definiciones a aplicar para los principales indicadores son las que se recogen en el glosario de estadísticas de transporte ya citadas.

En el punto 2.3 del tema ya se han mencionado las publicaciones basadas en la información de la base de datos CARE.

3.3.OTRAS BASES DE DATOS

3.3.1. IRTAD- LAC

En 2013 se ha creado la base de datos IRTAD para los países de Latinoamérica y el Caribe (IRTAD-LAC) con la finalidad de ser la base de datos de seguridad vial común a los países de esa área geográfica. La base de datos IRTAD-LAC tiene la misma estructura que la base de datos IRTAD pero su interface se ha desarrollado en español.

La base de datos tiene como objetivo principal servir de apoyo a los trabajos que desarrolla el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, de forma que facilitará:

- La recopilación y tratamiento de los datos de accidentes de tráfico.
- La armonización y divulgación de las metodologías aplicadas internacionalmente para la recogida de datos de accidentes de tráfico y para la obtención de otros indicadores de seguridad vial.
- El análisis de la accidentalidad.

- La publicación de informes periódicos.

3.3.2. IRTAD Y LAS CIUDADES

Se trata de un proyecto OCDE/ITF que tiene como finalidad desarrollar una base de datos similar a la IRTAD para fomentar el intercambio de buenas prácticas sobre la recogida de datos, el análisis de los mismos, las intervenciones en seguridad vial y la evaluación de las intervenciones en el ámbito de las ciudades.

El proyecto aún está en una fase piloto en la que han participado expertos de Barcelona, Bogotá, Chicago, Copenhague, Lisboa, Londres, Lyon, Nueva York y París. En esta fase se ha desarrollado una herramienta recogida de información y un prototipo de base de datos además de un borrador de informe de situación de la seguridad vial en las ciudades participantes. Se está valorando si hay interés por parte de las ciudades en participar en este proyecto o si por el contrario las ciudades consideran que con las redes actuales de intercambio de información tienen suficientemente cubierta la parte correspondiente a la seguridad vial.

4.LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA: EVOLUCIÓN, TIPOS, CARACTERÍSTICAS, PRINCIPALES CIRCUNSTANCIAS Y DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA.

4.1. FUENTES DE INFORMACIÓN

Las principales fuentes de información sobre la situación de los accidentes de tráfico en nuestro país son los diferentes informes estadísticos publicados por la Dirección General de Tráfico, especialmente “Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial”. Los últimos datos consolidados de siniestralidad ,a 30 días, son del 2018 y recoge información procedente de diferentes fuentes de información:

- Registros policiales, con la información recogida por los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico.
- Registros hospitalarios (Conjunto Mínimo Básico de Datos, CMBD); Encuesta Nacional de Salud.
- Registros de defunciones.
- Registros de vehículos y conductores.
- Otros indicadores: red viaria, movilidad, estudios observacionales, análisis de alcohol y drogas en conductores fallecidos, actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Dicha información esta publicada en la página de DGT:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/>

http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/consejo-superior-de-seguridad-vial/pleno/sesiones/20191022_Pleno_csms.shtml

4.2 TIPOS

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2018

Durante el año 2018, las diferentes policías notificaron 102.299 accidentes con víctimas.

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

En vías interurbanas ha habido un 1% más de accidentes, 4 fallecidos menos, un 7% menos de heridos hospitalizados y un 1% más de heridos no hospitalizados. Por su parte, en las vías urbanas el número de accidentes se ha reducido un 1%, el de fallecidos en un 4%, el de heridos hospitalizados en un 6%, y los heridos hospitalizados en un 1%.

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

En cuanto al tipo de accidente, se observa una disminución importante en las colisiones frontales —11% menos de víctimas mortales— y un aumento de los atropellos —12% más—.

Respecto al incremento de los atropellos, cabe contextualizar que en el año 2017 se produjo un descenso acentuado de las víctimas mortales peatones con respecto a los años anteriores.

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

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

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

múltiples suponen más de la mitad de los accidentes, son las salidas de la vía las que provocan un mayor porcentaje de fallecidos.

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

En términos de lesividad, les siguen los motociclistas, implicados en el 27% de los accidentes con el 20% de fallecidos. En relación a la edad, se observa que el 45% de los fallecidos tenía una edad comprendida entre 35 y 64 años. En el 69% de los accidentes con víctimas estaba implicado al menos un hombre.

EL TIPO DE ACCIDENTE CON VÍCTIMAS

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

En vías interurbanas, el 38% de las víctimas mortales y el 36% de los heridos hospitalizados se produjeron en salidas de la vía. Respecto a 2017, las víctimas mortales en accidentes catalogados como salidas de la vía se han reducido un 3%, y los heridos hospitalizados lo han hecho en un 7%.

En 2018, los fallecidos en atropellos han aumentado en 47, mientras que los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente han disminuido un 19%. Los fallecidos en colisiones frontales han disminuido un 8%, y los heridos hospitalizados en ese tipo de accidente un 1%.

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

Respecto a 2017, los fallecidos en atropellos en vía urbana han disminuido un 3% y los heridos hospitalizados en estos accidentes un 4%.

4.3 EVOLUCION

- Evolución desde 1960 a 2018

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013, con 1.680 fallecidos. Tras cuatro años consecutivos de aumento del número de fallecidos, en 2018, con 1.806 fallecidos, se ha producido un descenso del 1,3% respecto de 2017.

- Evolución de los principales indicadores 2009-2018

Datos Generales

En la comparación del año 2018 con el 2017, se observa que el número de fallecidos ha disminuido un 1% y el de heridos hospitalizados un 6%, no registrándose variación en los no hospitalizados. Si se analiza la evolución, se observa un patrón general de descenso en el número de fallecidos y heridos hospitalizados hasta el año 2013, que en el caso de los fallecidos se vio interrumpido desde 2014 a 2017. Por su parte, el número total de accidentes con víctimas ha presentado descensos e incrementos, sin tener una tendencia definida, lo que puede estar relacionado con cambios en los niveles de notificación o, dicho de otro modo, en la cobertura del sistema de información.

Las tasas de fallecidos y heridos hospitalizados por habitante y vehículos del parque presentan una tendencia similar a la de los números absolutos, esto es un patrón de descenso hasta el año 2014, seguido de un periodo de estancamiento en el caso de los heridos, y de aumento, en el caso de los fallecidos. En 2018, la tasa de fallecidos por millón de población ha permanecido constante y la de heridos hospitalizados ha disminuido un 7% respecto a 2017.

4.4. CARACTERÍSTICAS

- Mes, día y hora

Los meses

En el año 2018 fallecieron una media de 151 personas al mes en accidentes de tráfico, oscilando el número mensual entre los 119 fallecidos en abril y 190 en julio. En los meses de julio y agosto se produjeron 371 fallecidos, cifra que representa el 21% de los fallecidos en todo el año.

Respecto del año anterior, solo se observan descensos en 7 meses: marzo, abril, mayo, junio, septiembre, octubre y noviembre, mientras que en los otros 5 meses restantes del año 2018 se han producido incrementos respecto del año anterior.

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

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

Los días de la semana

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

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

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

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

Las horas del día

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

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

Si se analiza la combinación de franja horaria y día de la semana, el mayor número de fallecimientos ocurre en accidentes que suceden entre las 7:00 y las 23:59 horas de lunes a viernes.

En cambio, entre las 7:00 y las 23:59 horas la letalidad es menor (1,2) que en las franjas horarias de las 24:00 a las 6:59 (2,5).

- Personas: sexo y edad

En 2018 fallecieron a causa de los accidentes de tráfico 1.399 hombres y 407 mujeres, de forma que los hombres fueron el 77% de los fallecidos y las mujeres el 23%. La proporción por sexos es similar en vías interurbanas —80% hombres y 20% mujeres— y en vías urbanas — 71% hombres y 29% mujeres—. La tasa de fallecidos por millón de población según sexo ha sido de 61 para los hombres y 17 para las mujeres.

La media de edad de los fallecidos en accidente del tráfico fue 50 años, de los heridos hospitalizados fue 45 años y de los heridos no hospitalizados fue 39 años. En relación al sexo, las mujeres han presentado una edad media superior a los hombres en todas las categorías excepto en los heridos hospitalizados, siendo la media de edad en fallecidos de 48 en hombres y 54 en mujeres, en heridos hospitalizados la media de edad fue 43 en hombres y 47 en mujeres y en heridos no hospitalizados la edad media fue de 39 en ambos sexos.

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

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

- Medio de desplazamiento

El tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en accidentes, tanto en vías urbanas como interurbanas, es el turismo. En el caso de vías interurbanas, los turismos están presentes en 29.609 accidentes, 78 % de los 37.892 accidentes totales en esas vías. En el caso de vías urbanas, en 48.705 accidentes, 76 % de los 64.407 accidentes totales en esas vías.

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

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

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

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

- PRINCIPALES CIRCUNSTANCIAS

Distribución general de factores concurrentes

Los accidentes de tráfico constituyen eventos de naturaleza multicausal, que muy raramente pueden ser relacionados con una única causa. A este hecho debemos

sumar que el propio concepto de causa admite diferentes acepciones y clasificaciones en la literatura científica y técnica. Esta complejidad lleva a hablar de factores concurrentes, entendidos como todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos y las vías que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del accidente o el agravamiento de sus consecuencias. Un accidente puede tener uno o varios factores concurrentes, cuya identificación en muchos casos depende de la exhaustividad de la investigación realizada por los cuerpos policiales. Actualmente, la clasificación de factores concurrentes utilizada por los cuerpos policiales es la recogida en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. En este apartado analizaremos los datos recogidos sobre factores concurrentes de accidentes ocurridos en vías interurbanas. Se tienen en cuenta exclusivamente los factores relacionados con las personas implicadas.

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

En vías interurbanas, es posible hacer un estudio más detallado de factores concurrentes.

Se observa que, en el caso de los accidentes con víctimas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (27%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (19%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (10%). En el caso de los accidentes mortales, los factores más frecuentes son la distracción (35%), la velocidad inadecuada (26%) y el consumo de alcohol (22%)

- *La distracción*

En 2018, la distracción aparece como factor en un 26% de los accidentes con víctimas y un 32% de los accidentes mortales. En vías interurbanas, la distracción se presenta como factor en un 35% de los accidentes mortales; en vías urbanas, el porcentaje es del 23%.

La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 9% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2018 y este porcentaje se eleva al 19% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso de los accidentes mortales se apreció que en un 22% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

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

- *La velocidad*

La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2013. Este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana.

En el caso de los accidentes mortales, se apreció que en un 22% de ellos la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

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

- *El alcohol y las drogas*

Consumo de sustancias en la población española

Según datos de la undécima edición de la Encuesta sobre alcohol y drogas que ha llevado a cabo la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, en el año 2017, las sustancias psicoactivas con mayor prevalencia de consumo en los últimos 12 meses son el alcohol (75%), los hipnosedantes (11%), seguidos del cannabis (11%) y la cocaína (2%).

- El alcohol sigue siendo la sustancia psicoactiva más consumida. El 75% ha consumido alcohol en los últimos 12 meses, el 63% en los últimos 30 días y el 7% diariamente en los últimos 30 días. El 15% de las personas de 15 a 64 años han consumido alcohol en *atracción* (*binge drinking*) durante los últimos 30 días, un porcentaje que es del 30% en los hombres con edades entre 25 y 29 años. Por su parte, el 7% de las personas de 15 a 64 años han tenido borracheras durante el último mes, un 18% entre los hombres de 15 a 24 años.

- El 21% de la población de 15 a 64 años ha consumido hipnosedantes alguna vez, el 11% en el último año, el 8% en el último mes y el 6% diariamente durante el último mes. El 64% de las personas que han consumido hipnosedantes durante los últimos 12 meses son mujeres.

- El 35% de la población de 15 a 64 años han consumido cannabis alguna vez en su vida, el 11% en los últimos 12 meses, el 9% en los últimos 30 días y el 2% a diario en el último mes.

El 71% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres. Se estima que 497.000 personas de 15 a 64 años hacen un consumo problemático de cannabis (Cannabis Abuse Screening Test, CAST \geq 4) lo que representa el 2% de la población de este rango de edad y el 16% de los que han consumido cannabis en el último año.

- El 10% de la población de 15 a 64 años ha consumido cocaína (polvo y/o base) alguna vez, el 2% en el último año y el 1% en el último mes. El 78% de las personas que han consumido durante el último mes son hombres.

Respecto al policonsumo, el 16% de las personas de 15 a 64 años no ha consumido en los últimos 12 meses ninguna sustancia psicoactiva legal o ilegal, y el 42% dice que ha consumido una sola sustancia. Un 28% dice haber consumido 2 sustancias y un 10% ha tomado tres. La mezcla de 4 o más sustancias se da aproximadamente en un 3%.

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

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

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

- El cinturón de seguridad y el casco Las motocicletas

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

Los ciclomotores

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos en 2018, 9 de 35 no utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 4 de los 27 ciclomotoristas fallecidos tampoco usaban casco.

Comparando 2018 con el año anterior, se observa un aumento de fallecidos y una disminución de ciclomotoristas heridos hospitalizados sin casco, en vías interurbanas. En las vías urbanas las cifras de ciclomotoristas fallecidos y heridos hospitalizados sin casco ha aumentado.

Los turismos y las furgonetas

En vías interurbanas en el año 2018, el 23% de los fallecidos de 12 años y más, usuarios de turismos y furgonetas, no utilizaban el cinturón de seguridad y en las vías urbanas no lo llevaban 20 de los 76 fallecidos. Respecto a los heridos hospitalizados, en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 10% y en las urbanas el 19%.

En las vías interurbanas, en el año 2018, los 10 niños menores de 12 años fallecidos usaban algún sistema de seguridad, SRI o cinturón. Respecto a los heridos hospitalizados en vías interurbanas, no utilizaban ningún sistema de seguridad 6 de los 73 heridos hospitalizados menores

de 12 años. En vías urbanas, no hubo ningún fallecido menor de 12 años y solo 2 de los 12 heridos hospitalizados menores de 12 años, no usaba ni SRI ni cinturón.

INFRACCIONES

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

Durante el año 2018 el 45% de los conductores implicados en accidentes ocurridos en vía interurbana había cometido alguna infracción durante el proceso que desencadenó el accidente.

Las infracciones de velocidad fueron 5.552, el 27% del total de infracciones; en 5.713 casos la infracción fue no mantener el intervalo de seguridad, el 27% del total; las infracciones por no respetar la prioridad fueron 3.822, el 18% del total y la invasión parcial del sentido contrario se presentó en 1.732 casos, el 8% del total. En cuanto a la evolución de la cifra total de infractores en vías interurbanas se observa un aumento en 2018 respecto de 2017, si bien el porcentaje de infractores disminuyó un punto, alcanzando el 45% de los conductores implicados.

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

- Antigüedad del vehículo

En el año 2018 ha continuado el progresivo envejecimiento del parque de vehículos de los últimos años: la antigüedad media del parque de vehículos con menos de 25 años oscila entre los 8,6 años de los tractores industriales (8,5 años en 2017) y los 12,3 años de los camiones y furgonetas (12,2 años en 2017). Los turismos tienen una antigüedad media de 10,9 años (10,8 años en 2017), por encima de los 9,7 años de las motocicletas (9,5 años en 2017).

La antigüedad del vehículo supone un factor de riesgo, al carecer éste de los sistemas y equipamientos de seguridad implantados recientemente, además de los problemas derivados del uso.

Para comparar la mortalidad y las lesiones de gravedad según la antigüedad del vehículo en accidentes de tráfico, se obtienen las tasas de incidencia como cocientes entre el número de fallecidos (o el número de heridos hospitalizados) y el

número de vehículos del parque. La evaluación de la influencia de la edad del vehículo en la siniestralidad no puede realizarse de forma conjunta para todos los tipos de vehículos, ya que los elementos de seguridad pasiva varían considerablemente entre las distintas clases de automóviles. Además, con los casos disponibles no se puede asegurar consistencia en la obtención de las tasas de incidencia para todos los tipos de vehículos (por el escaso número de efectivos), motivo por el que el análisis se ha restringido exclusivamente a turismos, diferenciando la vía donde ha ocurrido el accidente.

En 2018, tanto la tasa de fallecidos, como la de heridos hospitalizados muestran una correlación positiva con la antigüedad del turismo, hasta 19 años, en todos los tipos de vías. En el caso en que el accidente haya ocurrido en carretera convencional, la antigüedad del vehículo resulta ser un factor más determinante para el grado de lesividad de las víctimas que en el resto de vías.

- DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA

Las comunidades autónomas y las provincias

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

5. LA ACCIDENTALIDAD EN CARRETERA Y EN ZONAS URBANAS.

5.1. EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DE LA SINIESTRALIDAD

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

Hasta el año 2013, en vías interurbanas se venían observando reducciones del número de fallecidos y heridos hospitalizados; esta tendencia descendente se observaba también en el número de fallecidos en las vías urbanas hasta el año 2014. Entre 2014 y 2018 los fallecidos en vías interurbanas aumentaron un 6% y en vías urbanas aumentaron un 11%; respecto de 2017 ha habido 4 fallecidos menos en vías interurbanas y en vías urbanas hubo 20 fallecidos menos, un descenso del

4%. En el caso de los heridos hospitalizados, en 2018 en vías interurbanas se produjo un descenso del 7%, y en las urbanas del 6%.

Las vías Interurbanas

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

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

Respecto de los últimos 10 años, aunque la tasa de reducción interanual en las víctimas mortales es del 5%, debe tenerse en cuenta que desde 2013 en adelante esa tasa interanual ha pasado a ser positiva, suponiendo un aumento del 1%.

En cuanto a las tasas en función de la movilidad, el número de fallecidos por cien millones de vehículos-km se ha reducido de 0,85 a 0,53 en el periodo 2009-2018.

Si se analiza la evolución desde 2009 del volumen de tráfico —o exposición al riesgo— y el número de fallecidos en vías interurbanas, se observa una reducción significativa, pero de menor intensidad que la del número de fallecidos. Esto se ha traducido en una reducción continua del número de fallecidos por cien millones de vehículo – km hasta 2015, quedando estancada en 2016 y 2017, y reduciéndose ligeramente en 2018 las vías urbanas

Vías urbanas

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

Dentro de las vías urbanas se incluyen las travesías, que presentan una mayor gravedad que el resto de las vías que transcurren por suelo urbano. En las travesías, en 2018 sucedieron 1.597 accidentes con víctimas, un 4% menos que en 2017, en los que fallecieron 43 personas (-5), 169 resultaron heridas hospitalizadas (+4%) y 1.883 heridas no hospitalizadas (-9%). Su índice de letalidad para el año 2018 fue 2,1, mientras que en el resto de vías urbanas fue 0,6.

5.2. PERFIL DE LA VÍCTIMA

Radiografía de la accidentalidad de 2018

- **Por sexo**: El 80% de los fallecidos son varones, frente al 20% de mujeres, porcentajes que se mantienen estables desde hace años.
- **Por tipo de vía y accidente**: El 74% de los fallecidos tienen lugar en vías convencionales. Concretamente el año pasado fallecieron en

este tipo de vías 877 personas, 41 menos que en 2017 (-4,5%). Los accidentes más comunes en las vías convencionales han sido las salidas de la vía con 40% y 27% por choque frontal.

- En las vías de alta capacidad los fallecidos han aumentado en un 8,2% respecto al año anterior. En 2018 han fallecido 318 personas en autopistas o autovías, frente a los 295 de 2017. Las salidas de la vía y las colisiones traseras y múltiples son los accidentes más frecuentes con el 40% y el 21% respectivamente.
- Destaca también que en estas vías de alta capacidad, el porcentaje de peatones atropellados fallecidos ha sido del 20%, concretamente 49 personas. En el caso de las vías convencionales, los atropellos a peatón han sido de 65.
- **Por tipo de usuario:** Se va confirmando la tendencia de que en los últimos años están aumentando los usuarios vulnerables fallecidos y reduciéndose los fallecidos usuarios de turismo. En 2011 los usuarios de turismo fallecidos era el 56% y en 2018 el 50%. En cambio, los usuarios vulnerables han pasado de ser el 30% en 2011 al 35% el pasado año.
- **Por edad:** La franja de edad con más fallecidos es la de mayores de 65 años con 249 fallecidos, 68 fallecidos más que el año anterior. De ellos el 60% han sido conductores, el 21% pasajeros y el 19% peatones. En el año 2011, los mayores de 65 años fallecidos representaban el 18% y el año pasado el 21%.
- Le siguen los de 45 a 54 años con 225 fallecidos y los de 35 a 44 años con 208 fallecidos.
- En el caso de los jóvenes, los fallecidos entre 15 y 24 años y de 25 a 34 años son el 13% y el 16% respectivamente.
- **Uso de accesorios de seguridad:** El 22% de los conductores y pasajeros fallecidos en turismo y furgonetas en 2018 no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente.
- De los 211 fallecidos en motocicleta, 7 no utilizaban casco. Tampoco lo utilizaban 5 usuarios de ciclomotor de los 30 fallecidos en este tipo de vehículo. En el caso de los ciclistas, de los 36 fallecidos, 5 no lo llevaban, pese a ser obligatorio en vías interurbanas.

5.3. VÍAS URBANAS: RELACIÓN CON EL TAMAÑO DEL MUNICIPIO

En el año 2018, el 30% de los accidentes con víctimas en zona urbana se produjeron en los dos únicos municipios con más de un millón de habitantes: Madrid y Barcelona. Si ampliamos a los 62 municipios que hay con más de 100.000 habitantes, este porcentaje asciende al 71%.

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 15% de los fallecidos y el 25% de los heridos hospitalizados en vías urbanas. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes, en los que se registra el 24% de la población española, donde se ha registrado el mayor número de fallecidos y heridos hospitalizados: el 25% y el 29% del total, respectivamente.

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

5.4. VÍAS INTERURBANAS: INFLUENCIA DE LA EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS POR TIPO DE VÍA

En 2018 ha habido 82 fallecidos en autopista, 3 menos que en 2017. En autovías, se han registrado 241 fallecidos, 18 más que en 2017, lo que supone un aumento del 8% y en el resto de vías, en las que se han contabilizado 994 fallecidos, se ha observado una disminución del 2%, con 19 fallecidos menos que en 2017. Los heridos hospitalizados han disminuido en 2018 respecto a 2017 en autopistas y resto de vías - un 5% y 8% respectivamente- y han aumentado en autovías -un 2%- . Los heridos no hospitalizados disminuyeron en autopistas y en el resto de vías -el 5% y el 1% respectivamente-, aumentando en autovías un 10%.

De los 37.493 accidentes que ocurrieron en vías interurbanas en 2017, 11.854 se produjeron en vías de titularidad estatal, el 32%, y en ellos fallecieron 432 personas, 1.324 resultaron heridas hospitalizadas y 17.957 heridas no hospitalizadas. En 2017 se produjeron, respecto de 2016, un 6% más de accidentes y un 7% más de heridos no hospitalizados; en cuanto a los fallecidos en 2017 hubo una reducción del 7% respecto de 2016 y respecto de los heridos hospitalizados la reducción fue del 11%. En 2013 se modificó el procedimiento de identificación de las carreteras de titularidad estatal en colaboración con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, por lo que los datos no son comparables a los de años anteriores.

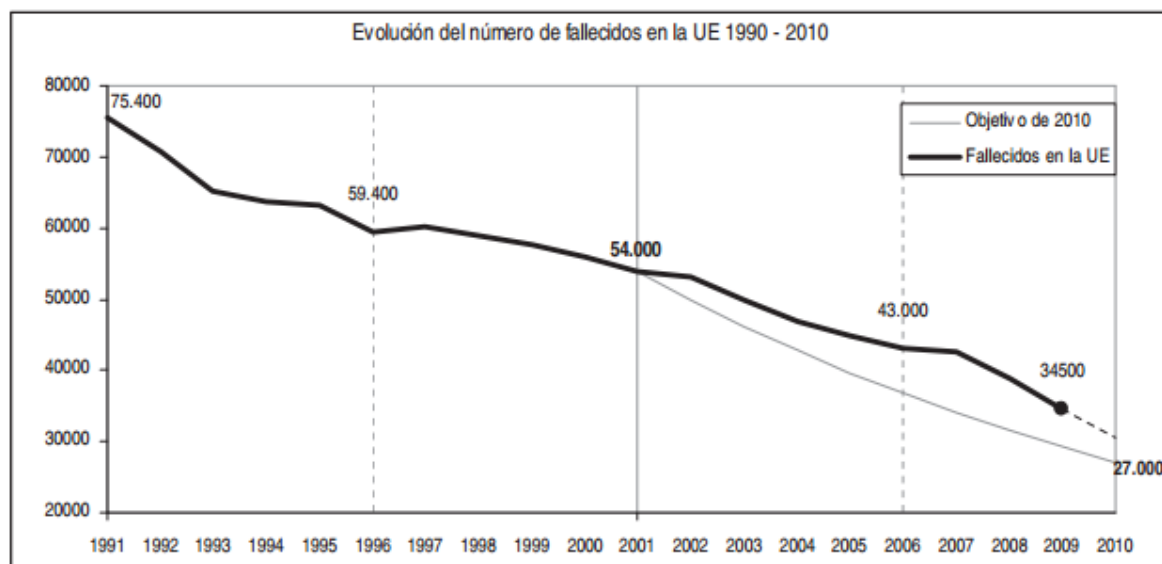
En las vías cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, en 2017 se produjeron 10.087 accidentes con víctimas, el 27% de los ocurridos en vías interurbanas, y en esos accidentes fallecieron 541 personas, 1.695 resultaron heridas hospitalizadas y 13.503 heridas no hospitalizadas. Respecto del año 2016, en las vías de las Comunidades Autónomas ha habido un 3% más de accidentes, un 13% más de víctimas mortales y un 3% más de heridos no hospitalizados. En cuanto a los heridos hospitalizados, en 2017 hubo un 7% menos que en 2016.

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

- **Destacar que a fecha de la última revisión de este tema, efectuada en enero de 2020, se conocen los datos provisionales de siniestralidad en vías interurbanas a 24 horas:**
Los accidentes mortales de 2019 en vías interurbanas fueron 1.007, en los que hubo 1.098 fallecidos. Los heridos hospitalizados por accidente de tráfico en 2019 en vías interurbanas fueron 4.395.
Los fallecidos por accidente de tráfico en 2019 fueron 90 menos que en 2018, un 7,6% menos.
La cifra de accidentes mortales ha disminuido en 72, un 6,7% menos.
Los heridos hospitalizados por accidente de tráfico se han reducido en un 3,8%.

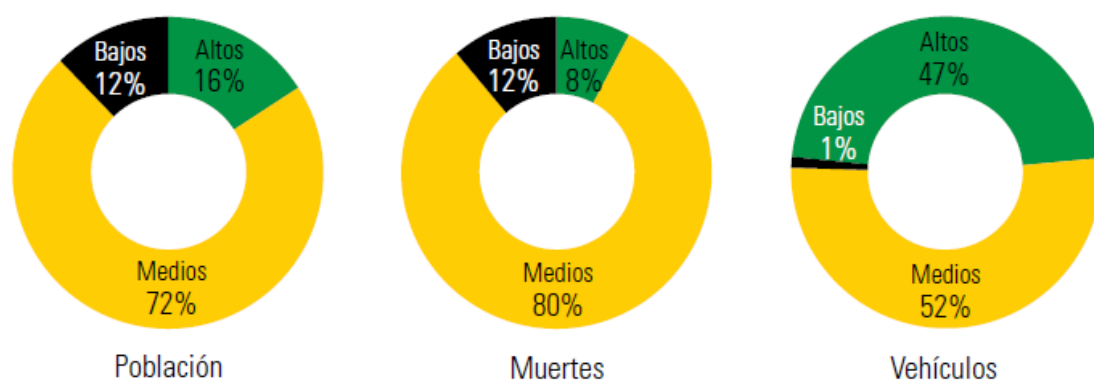
ANEXO I. FIGURAS

[Figura. 1.] Evolución del número de fallecidos en la UE 1990-2010.



Fuente: COM(2010) 389 final , COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020

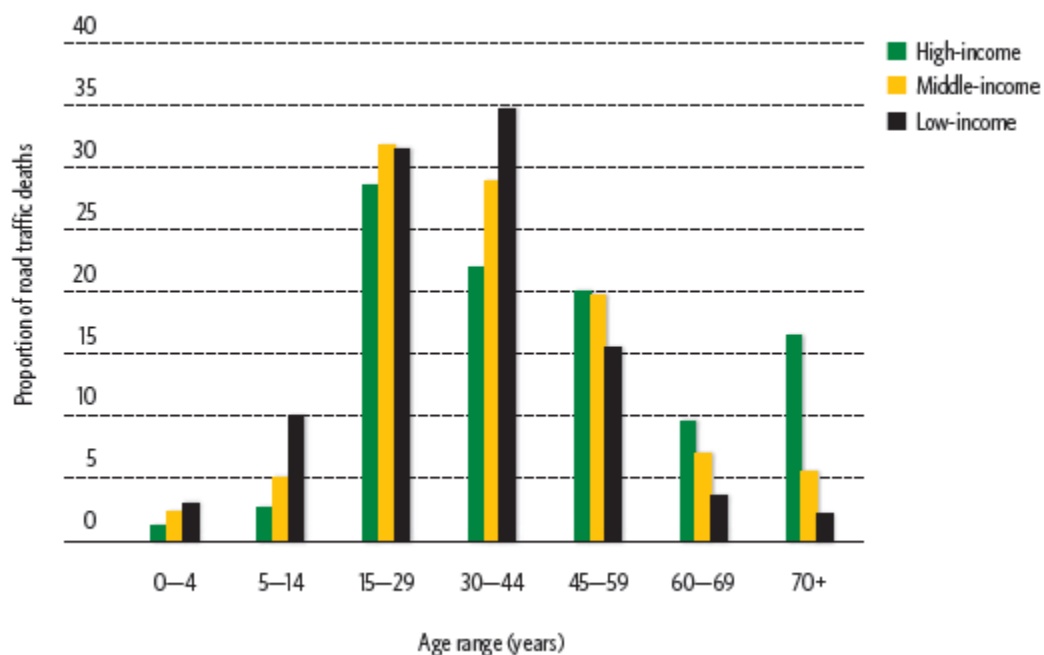
[Figura. 2.] Población, muertes por accidentes de tráfico y parque de vehículos, en función de los ingresos de los países.



* Los datos sobre los vehículos registrados se refieren únicamente a los países participantes en la encuesta.

Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. 2013:apoyo a la década de acción.

[Figura. 3.] Proporción de fallecidos según edad y nivel económico del país.



Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. 2013:apoyo a la década de acción.