

## 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

Indicadores de actividad

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.

También la Unión Europea (UE) reconoce la necesidad de continuar los esfuerzos para la mejora de la seguridad vial realizados durante el decenio 2011-2020. Así se recoge en la **Declaración de la Valeta de 2017** en la que los Estados Miembros de la UE se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de alcanzar la Visión Cero en el año 2050, pero con metas alcanzables durante el próximo decenio 2021-2030, siendo la principal de ellas la reducción a la mitad del número de personas fallecidas y gravemente heridas como consecuencia de accidentes de tráfico.

Los trabajos de la Comisión Europea para definir el marco de la seguridad vial en Europa durante el próximo decenio se concretaron en el documento: **EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards ‘Vision Zero’**, el cual establece que:

- La mentalidad del objetivo «Visión Cero» debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre los responsables políticos como en la sociedad en general.
- Se debe aplicar el «Sistema Seguro» a escala de la UE.
- Debemos estar preparados para afrontar nuevas tendencias, como el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos móviles.

- La automatización, la economía colaborativa y las nuevas formas de movilidad personal también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas. Si bien estas opciones de transporte son interesantes y más respetuosas con el medio ambiente, también debemos garantizar que sean seguras.

Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las sinergias entre medidas de seguridad y sostenibilidad.

☐ Hay que permitir un acceso a la movilidad segura, asequible y saludable a todos los miembros de la sociedad, en particular personas con discapacidad y personas mayores.

El documento marca los objetivos numéricos de reducción de la siniestralidad:

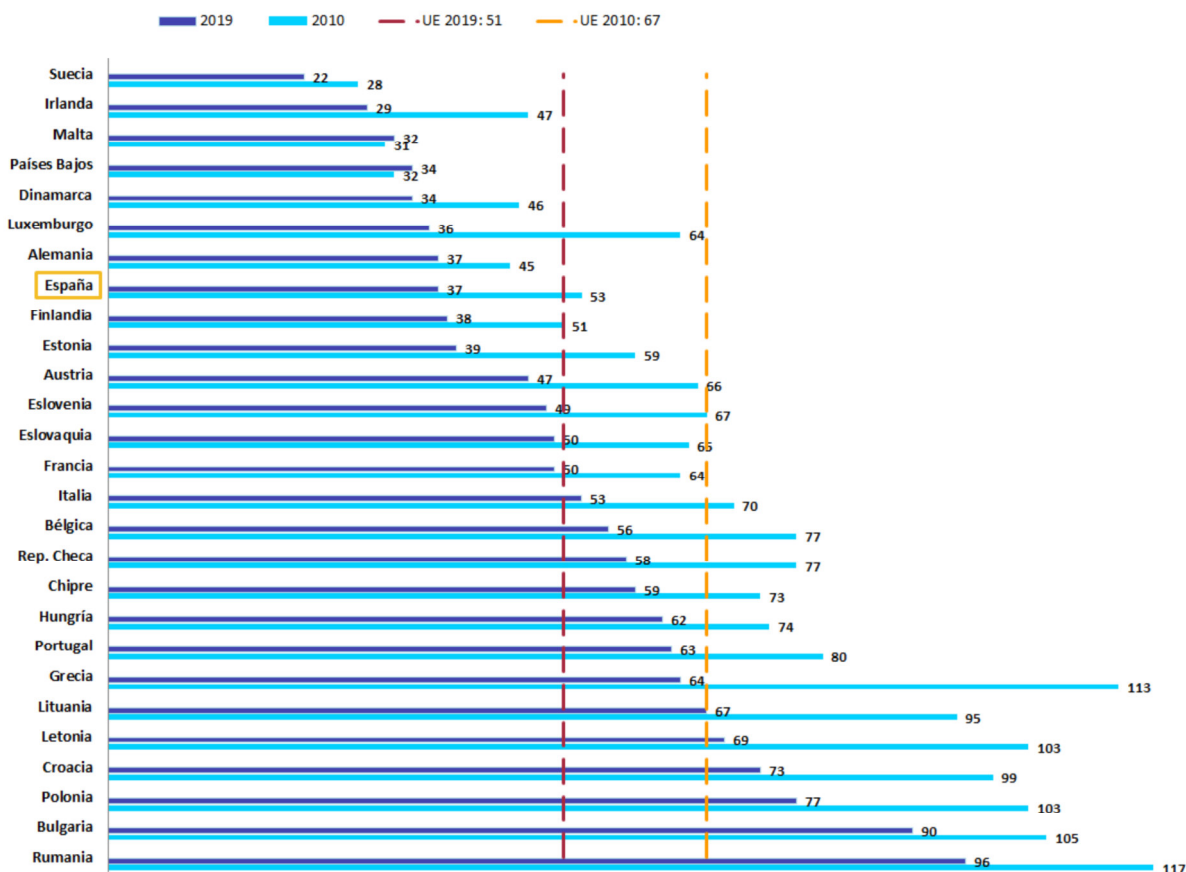
☐ Para **2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos** en la UE.

☐ Para **2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves** en la UE.

☐ Para **2050: Cero fallecidos** en accidentes de tráfico.

La Comisión Europea ha puesto de manifiesto una vez más la fuerte interdependencia entre seguridad y otras políticas, especialmente las de transporte y movilidad, con la publicación de la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**. Destaca como prioridades: tomar acciones frente a problemas como la velocidad, el consumo de alcohol y otras drogas y las distracciones (factores fuertemente relacionados tanto con la frecuencia como con la gravedad de los accidentes), la protección de los colectivos y medios vulnerables, una mejor recopilación y análisis de datos, y el correcto diseño y mantenimiento de las infraestructuras

El siguiente cuadro muestra la variación de las tasas de personas fallecidas por millón de habitantes en los países de la Unión Europea entre 2010 y 2019:



En el caso de España:

- Al inicio del decenio anterior, en 2010, la tasa fue de 53 personas fallecidas por millón de habitantes (2.478 personas fallecidas), por debajo de la media europea, que fue de 67.
- En el año 2019, la tasa ha sido de 37 personas fallecidas por millón de habitantes (1.755 personas fallecidas), por debajo de la media europea de 51, y ocupando, junto con Alemania, el 7º lugar en el ranking de países de la UE con tasas más bajas de mortalidad.

Entrando un poco más en detalle en la comparación con los países de la UE que tuvieron en 2019 una tasa global de siniestralidad menor, y usando las cifras publicadas por los distintos países y recopiladas por la Comisión Europea (Base de datos CARE), se puede señalar:

-Por tipo de vía, en el año 2019 en las carreteras convencionales se produjeron en España el 51% del total de personas fallecidas. Esta cifra es más baja que la del resto de países de la UE con tasa total igual o menor que España, cuyo valor medio es del 62%.

Sin embargo, en autopistas y autovías la cifra de España es ligeramente más alta. El 19% del total de personas fallecidas en 2019 se produjeron en este tipo de vías, mientras que la media del resto de países fue del 13%.

Esto mismo ocurre con las vías urbanas. En ellas se produjeron en España en 2019 el 30% del total de personas fallecidas, mientras que la media del resto de países fue del 24%.

-Por medio de desplazamiento, las cifras de España son más bajas en el caso de turismos, 37% del total de personas fallecidas en 2019, y personas usuarias de bicicleta, 5%; frente a unos valores medios del resto de países del 46% y el 11%, respectivamente. No obstante, en el caso de las bicicletas hay que tener en cuenta que algunos de los países referenciados tienen un parque mucho más numeroso, como Los Países Bajos, Dinamarca, o Alemania.

Por el contrario, España presenta proporciones más altas de siniestralidad en el caso de peatones, 22% de total de personas fallecidas en 2019, y las personas usuarias de motocicleta, 24%; frente a valores medios del resto de países del 17% y del 14%, respectivamente. Aunque también aquí hay que tener en cuenta que, al contrario que en el caso de las bicicletas, España posee un parque de motocicletas mucho más numeroso que la mayoría de los países referenciados.

## 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 hasta el momento tres 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.

Un hito fundamental en la forma de abordar la seguridad vial para el próximo decenio ha sido la **3ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial**, organizada por la OMS en Estocolmo en febrero de 2020. En la Declaración final de la Conferencia se reconocieron las lecciones aprendidas del Decenio de Acción

para la Seguridad Vial 2011-2020, tales como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, como es el enfoque de Sistema Seguro. Se reconoció también que la Meta 3.6 de los ODS no se alcanzaría para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, colaboración global, aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado.

Por ello, y basándose en las propuestas realizadas por un panel de expertos (Cuadro 1), se marcaron una serie de propósitos con el compromiso de alcanzar la Meta 3.6 de los ODS en el año 2030, y el objetivo a largo plazo de la Visión Cero para el año 2050.

### Cuadro 1: Salvar vidas más allá de 2020: Próximos pasos

Recomendaciones del Grupo de Expertos Académicos para la 3ª Conferencia Ministerial Global sobre seguridad vial :
1. PRÁCTICAS SOSTENIBLES: incluir intervenciones de seguridad vial en todos los sectores como parte de la contribución a los ODS.
2. CONTRATACIÓN: utilizar el poder de compra de las organizaciones públicas y privadas en sus cadenas de valor.
3. CAMBIO MODAL: pasar de vehículos motorizados a formas de movilidad más seguras y activas.
4. SALUD INFANTIL Y ADOLESCENTE: fomentar la movilidad activa en la infancia mediante la construcción de rutas y senderos más seguros.
5. INFRAESTRUCTURA: comprender el valor del diseño basado en el Sistema Seguro lo más rápidamente posible.
6. VEHÍCULOS SEGUROS EN EL MUNDO: adoptar un conjunto mínimo de normas de seguridad para vehículos.
7. CERO EXCESOS DE VELOCIDAD: proteger a los usuarios de las fuerzas de colisión que trascienden los límites de tolerancia a las lesiones humanas.
8. 30 KM/H: exigir un límite de velocidad de 30 km/h en las zonas urbanas para evitar lesiones graves y muertes de usuarios vulnerables cuando se producen errores humanos.
9. TECNOLOGÍA: llevar los beneficios

Por último, el compromiso de la ONU con la seguridad vial en el mundo se ha actualizado en la resolución *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*, que proclama el periodo **2021-2030** como **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% durante este periodo; y actualizar en este mismo sentido el compromiso de la Meta 3.6 de los ODS. En consecuencia con esta declaración, la OMS ha publicado el ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030***.

## 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 Seguridad Vial 2021 de la ITF examina el desarrollo de la seguridad vial en el año 2020 durante la pandemia de Covid-19.** Evalúa cómo la pandemia ha afectado los patrones de movilidad y ha impactado en el número de muertes en carretera. El análisis se basa en datos sobre muertes en carretera de 34 países miembros del Grupo IRTAD.

- Severas restricciones a los movimientos no esenciales introducidas por muchos gobiernos en principios de 2020 tenía como objetivo contrarrestar la rápida propagación del coronavirus.

Las restricciones a la circulación afectaron masivamente los volúmenes y patrones de movilidad. En prácticamente todos países, los volúmenes de tráfico disminuyeron a partir de marzo de 2020.

En general, los volúmenes de tráfico fueron -12.2% más bajos en 2020 que el promedio de 2017-19 en los once países que recopilan datos sobre el volumen de viajes.

-El número de muertes en carretera disminuyó un 8,6 % en 2020 en los 34 países del IRTAD con datos validados, en comparación con la línea de base. Hay diferencias sustanciales entre países, pero la mayoría vio caer las muertes hasta -20%, con reducciones más sustanciales entre marzo y mayo de 2020.

-Mirando hacia atrás en la última década, 2020 es un año excepcional. El promedio anual la reducción en el número de muertes en carretera para el período 2010-19 fue de -2%; en 2020, es fue casi diez veces mayor, con un 19,2%.

Sin embargo, la notable disminución del número de muertes en carretera en 2020 todavía estaba muy por debajo de la caída necesaria para lograr la reducción del 50 % de las muertes en todo el mundo para 2020 como objetivo de la Década de las Naciones Unidas de Acción por la Seguridad Vial.

- Los jóvenes menores de 17 años y los mayores de 75 años vieron las reducciones más significativas de muertes en carretera en 2020, con casi una cuarta parte menos de muertes. Las razones fueron escuelas cerradas para los jóvenes y un alto grado de cumplimiento de las restricciones entre adultos mayores, quienes eran los más vulnerables al Covid-19.

-Todos los modos de transporte registraron menos víctimas mortales en 2020.

-El uso de la bicicleta aumentó en el año 2020 si bien las muertes de ciclistas cayeron solo un -6,4%, mucho menos que para otros usuarios de la carretera.

-El número de muertes en carretera también disminuyó en todos los tipos de carreteras: Cayeron más sobre autopistas (-19,9%), pero las carreteras rurales (-15%) y las calles urbanas (-10%) también pasaron a ser más seguras.

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, turismos.

- 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 turismos (by transport mode except cars).

4.- El Anuario Estadístico de accidentalidad europeo (Annual Statistical Report). El último disponible contiene datos del año 2019. 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.

En éste se detalla que en 2019, se registraron alrededor de 22 800 víctimas mortales en accidentes de tráfico en los 27 Estados miembros de la Unión, es decir, prácticamente 7 000 menos que en 2010, lo que equivale a una disminución del 23 %. Con respecto a 2018, el número de víctimas cayó un 2 %. Si bien la tendencia subyacente sigue siendo a la baja, en la mayoría de los países los avances se han ralentizado desde 2013, por lo que no se alcanzará el objetivo de la Unión de reducir a la mitad el número de fallecidos en accidentes de tráfico de aquí a 2020. Las cifras de 2020 todavía pueden resultar atípicas, ya que, a la vista de las medidas adoptadas para luchar contra el coronavirus, arrojan indicios tempranos de una probable caída significativa del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico, pero no suficiente para alcanzar el objetivo.

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 2020.

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).

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>>)., sin obviar el documento **EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards ‘Vision Zero’** antes mencionado.



### 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 (JTTC-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 reune 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 2020 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.

### 4.2 TIPOS

#### ***Los accidentes de tráfico con víctimas en 2020***

En el año 2020, marcado por las restricciones a la movilidad impuestas a causa de la pandemia por COVID-19, fallecieron 1.370 personas en accidentes de tráfico en España, 385 fallecidos menos que en 2019, lo que representa un descenso del 22%. La tasa de mortalidad se situó en 29 personas fallecidas por millón de habitantes, la cuarta tasa más baja de la Unión Europea, solo por detrás de Suecia (18), Malta (21) y Dinamarca (27). La tasa media de los países de la Unión Europea fue de 42. La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 fijaba el valor de 37 como tasa de mortalidad máxima en 2020, valor que ya fue alcanzado en 2019. A continuación se resumen las principales cifras de la siniestralidad vial del año 2020, atendiendo a los ámbitos y colectivos más destacados:

- Los usuarios vulnerables: representan el 50% de las personas fallecidas por accidente de tráfico (260 peatones fallecidos; 71 ciclistas; 345 motoristas y 8 usuarios de VMP), siendo la segunda vez consecutiva que los usuarios vulnerables suponen al menos la mitad de las víctimas mortales. Una de cada cuatro víctimas mortales es un motorista.
- En vías interurbanas: el número de personas fallecidas se situó por primera vez por debajo de las 1.000 víctimas, con 975, una reducción del 21%. El descenso fue del 35% en autovías y autopistas, frente al 16% en carreteras convencionales. En las carreteras convencionales, con 753 fallecidos en 2020, se registran el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, y el 77% si nos restringimos al ámbito

interurbano. El único medio en el que se registró un aumento de fallecidos en vías interurbanas fue en las bicicletas, con 2 fallecidos más.

- Las vías urbanas: registraron 395 fallecidos en accidentes de tráfico, un descenso del 24%. Estas vías concentran el 29% de las víctimas mortales, y de ellas, el 80% son usuarios vulnerables (153 peatones, 21 ciclistas, 7 usuarios de vehículos de movilidad personal y 134 motoristas). A su vez, el 65% de los peatones fallecidos tiene 65 años o más.

- Los mayores de 65 años: suponen el 20% de la población, aunque han representado el 26% de las víctimas mortales.

En relación con los comportamientos de riesgo, las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por quinto año consecutivo (estuvieron presentes en un 31%), seguidas del consumo de alcohol (presente en un 27%) y la velocidad (presente en un 25%).

## EL TIPO DE ACCIDENTE CON VÍCTIMAS

El tipo de accidente mortal más frecuente en 2020 fue la salida de vía, en el que se produjeron el 35% de los fallecidos, seguido del atropello a peatón con un 18% y la colisión frontal con un 15%.

En vías interurbanas, el tipo de accidente con más víctimas mortales ha sido la salida de vía (42%), y en vías urbanas, el atropello a peatón (37%).

## 4.3 EVOLUCION

2020 fue un año excepcional marcado por la pandemia por COVID-19 y las restricciones a la movilidad, registrándose 1.370 fallecidos, un descenso del 22% respecto a 2019.

En el año 2020, se registra:

- Un total de 1.370 fallecidos —385 menos que en 2019 (-22%)—, 8.681 heridos hospitalizados —1.932 menos (-22%)—, y 87.881 heridas no hospitalizadas.
- En vías interurbanas, un descenso del 21% en las cifras de fallecidos (-16% en carreteras convencionales, -35% en autopistas y autovías); en vías urbanas, un descenso del 24% de los fallecidos.
- El 50% de los fallecidos son usuarios vulnerables. En vías urbanas, el 80%.
- Un descenso del 72% en el número de fallecidos del 14 de marzo al 3 de mayo (primer estado de alarma por COVID-19) respecto al periodo equivalente de 2019.

El total de las víctimas por accidentes de tráfico en España en el año 2020 fue 72.959, de ellas: los fallecidos representan el 1%, los heridos hospitalizados el 7%, y los heridos no hospitalizados el 92%.

La evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea entre 2019 y 2020 y, en el caso de España:

- En 2019, la tasa fue de 37 fallecidos por millón de habitantes (1.755 fallecidos), por debajo de la tasa media europea que fue 51.
- En el año 2020, la tasa ha sido de 29, por debajo de la media europea de 42, ocupando el 4º lugar en el ranking de países con cifras más bajas de siniestralidad.

Entre 2011 y 2020:

- 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 22%, y el de heridos hospitalizados un 22%.
- La tasa de fallecidos por millón de población ha pasado de 44 a 29 (37 en el año 2019).
- 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 6 a 4.

#### 4.4. CARACTERÍSTICAS

- Mes, día y hora

##### *Por periodos del año*

Cabe mostrar la siniestralidad por periodos del año 2020 en comparación con 2019, debido a las restricciones a la movilidad como consecuencia de la pandemia por COVID-19.

La tendencia en el número de fallecidos antes de la declaración del estado de alarma por COVID-19 (1 de enero al 13 de marzo) era creciente: +1% respecto al mismo periodo de 2019. Sin embargo, del 14 de marzo al 3 de mayo (primer estado de alarma por COVID-19) se registró un descenso en el número de fallecidos del 72%..

##### *Los meses*

En el año 2020 falleció una media de 114 personas al mes en accidentes de tráfico. Los máximos se registran en los meses de julio y octubre, el 22% de los fallecidos de todo el año. El mes de abril es el mes de mayor índice de letalidad (3,0), y junio, el de menor (1,0).

##### *Los días de la semana*



El 69% de las víctimas mortales en 2020 sucedieron en accidentes que tuvieron lugar de lunes a viernes. A pesar de lo anterior, los martes y miércoles han sido los días de la semana con menos fallecidos acumulados a lo largo del año (180 y 181 respectivamente).

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 2020, el 63% de los fallecidos en accidente de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto a 2019, el número de fallecidos en accidentes ocurridos entre las 8:00 y las 19:59 aumentó un 1%

### **Personas: sexo y edad**

En 2020, fallecieron 4,3 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 disminuido respecto a 2019 en todos los grupos de edad.

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 75 a 84 años y 85 y más años.

- Medio de desplazamiento en accidentes con víctimas

El turismo es el medio de desplazamiento con mayor nivel de implicación en los accidentes: en casi cuatro de cada cinco accidentes con víctimas hay al menos un turismo implicado, proporción que se ha mantenido prácticamente constante durante la última década. Sin embargo, en términos del porcentaje de fallecidos más heridos hospitalizados, la siguiente figura muestra que en turismos la evolución es positiva (del 40% en 2011 al 29% en 2020). Los medios de desplazamiento que muestran una peor evolución de su siniestralidad son todos vulnerables: los usuarios de motocicletas, que en 2011 representaban el 22% de los fallecidos y heridos hospitalizados, y alcanzan el 30% en 2020, los peatones, que han pasado del 17% en 2011 a al alrededor del 20%-21% desde 2013 a 2019 (el 17% en 2020), las bicicletas, del 5% en 2011 al 10% en 2020 (7% en 2019), y los

usuarios de VMPs, que han representado el 1% de los fallecidos y heridos hospitalizados en 2020.

## - PRINCIPALES CIRCUNSTANCIAS

### *Distribución general de 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.

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 31% de los accidentes mortales; el consumo de alcohol, en un 27%; y la velocidad, en un 25%.

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 (27%), no mantener intervalo de seguridad (14%), la velocidad inadecuada (19%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (12%). En los accidentes mortales, los más frecuentes son la distracción (37%), velocidad inadecuada (27%) y alcohol (26%).

## - *El alcohol y las drogas*

### *Consumo de sustancias en la población española*

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.

### Presencia de sustancias psicoactivas en implicados en accidente de tráfico (Sin incluir datos de Cataluña y País Vasco):

Desde hace cinco años el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y la Dirección General de Tráfico colaboran en la conexión de la base de datos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT), que

contiene información detallada de las personas, vehículos, infraestructura y entorno, con las bases del INTCF y los IML, que registran los resultados de las pruebas de alcohol y drogas realizadas sobre las muestras tomadas a los conductores fallecidos. Esta colaboración permite enriquecer significativamente la cantidad y calidad de la información disponible sobre el papel del consumo de alcohol y drogas en la ocurrencia de accidentes. En 2020 el INTCF ha establecido, con todos los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, mecanismos de cooperación que han permitido 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 32.207 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 630 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 Circulación<sup>2</sup>: 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 litro<sup>3</sup>.

En el año 2020, 85.612 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, 746 en 2020, el porcentaje de conductores con constancia de prueba fue del 63%, en los heridos hospitalizados del 24%, en los heridos no hospitalizados del 37% y en los conductores ilesos fue del 42%.

En las vías interurbanas se realizó prueba al 77% de los conductores mientras que en las vías urbanas el porcentaje fue del 15%. En función de la gravedad de la lesión y de la zona se observan diferencias importantes: en vías interurbanas se realizó prueba al 64% de los conductores fallecidos, al 36% de los heridos hospitalizados, al 74% de los heridos no hospitalizados y al 91% de los ilesos; en vías urbanas se realizó prueba al 62% de los conductores fallecidos, el 9% de los heridos hospitalizados, el 11% de los heridos no hospitalizados y el 19% de los ilesos.

En cuanto a los resultados de las pruebas: el 32% de los conductores fallecidos tuvo resultado positivo en la prueba de alcoholemia, el 14% en el caso de los conductores heridos hospitalizados, el 10% en los conductores heridos no hospitalizados y el 8% en los conductores ilesos. Respecto de 2019, el porcentaje de conductores fallecidos con prueba positiva ha pasado del 29% al 32%, con una cobertura del 68% en 2019 y del 63% en 2020.

- *El cinturón de seguridad y el casco*

El 98% de los usuarios de motocicletas fallecidos en las vías interurbanas en 2020 utilizaban casco. En las vías urbanas, el 84% de los fallecidos en motocicleta en 2020 utilizaban el casco.

En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, el 82% utilizaban casco en vías interurbanas, y en las vías urbanas 75% ciclomotoristas fallecidos también usaban casco.

En vías interurbanas en el año 2020, el 69% 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.

En vías interurbanas, en el año 2020, los 3 niños menores de 12 años usuarios de turismos y furgonetas fallecidos, usaban algún sistema de seguridad, SRI o cinturón.

En las vías urbanas no hubo ningún fallecido menor de 12 años usuario de turismo y furgoneta.

## INDICADORES DE ACTIVIDAD DE LA AGRUPACION DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL (ATGC):

### *Alcohol*

Durante 2020, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 3.121.815 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 52% menos que las realizadas durante 2019. De las 2.453.661 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,03% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

### *Drogas*

En el marco de la actividad de la ATGC, durante 2020 se realizaron 48.194 pruebas de determinación de drogas, frente a 101.893 realizadas en 2019, lo que supone una disminución del 53%. De las 32.124 pruebas de control preventivas realizadas, el 34% resultaron positivas.

### *Velocidad*

En el año 2019 el total de denuncias de la DGT fue de 2.431.186. De estas, el 63% 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 ATGC realizó en el año 2020 controles de velocidad a 13,6 millones de vehículos, resultando denunciados 638.082 vehículos. Respecto a 2019, se han controlado unos 1,6 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,7%.

### Antigüedad del vehículo

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 86% de la totalidad de los vehículos censados, y los vehículos con menos de 15 años suponen el 57% del censo.

En las vías interurbanas, en el año 2020, en el caso de turismos, furgonetas 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 y camiones hasta 3.500 kg. Para los turismos la antigüedad media fue 12,9 en todos los vehículos implicados en accidentes mortales, y 14,9 cuando se seleccionan aquellos en los que se desplazaban las víctimas mortales; en el caso de las furgonetas la antigüedad media fue de 10,1 y 13,9 respectivamente.

## DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA

### *Las comunidades autónomas y las provincias*

Por comunidades autónomas, en el año 2020 ha habido un descenso en el número de víctimas mortales en todas ellas, excepto en Aragón y Castilla- La Mancha, registrándose las mayores disminuciones porcentuales en Madrid, y Cataluña. En cambio, las comunidades de Aragón y Castilla- La Mancha presentan un aumento de víctimas mortales de 5 y 3, respectivamente.

Las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla han tenido 3 víctimas mortales, 1 más que en 2019.

## 5. LA ACCIDENTALIDAD EN CARRETERA Y EN ZONAS URBANAS.

## 5.1. EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DE LA SINIESTRALIDAD

En 2020, el 63 % de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, sin embargo, es en vías interurbanas donde se registraron el 71 % de los fallecidos. El número de heridos hospitalizados se distribuye en la misma proporción en vías urbanas e interurbanas.

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 2020 con 2019, ha habido un descenso de fallecidos del 21 % en vías interurbanas y un descenso del 24 % en vías urbanas.

### *Las vías Interurbanas*

En el año 2020 ha habido un 22% de fallecidos menos en vías interurbanas respecto a 2019, y los heridos hospitalizados han disminuido un 22%. En los últimos 10 años, se registra una tasa de reducción interanual en los fallecidos del 5%. El 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en vías interurbanas. En ellas se produjeron el 71 % de las víctimas mortales, 975 fallecidos, y el 51 % de los heridos hospitalizados, 3.376 heridos.

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 2020 con 2019, ha habido un descenso de fallecidos del 21 % en vías interurbanas y un descenso del 24 % en vías urbanas. Las vías interurbanas En el año 2020 ha habido un 22% de fallecidos menos en vías interurbanas respecto a 2019, y los heridos hospitalizados han disminuido un 22%. En los últimos 10 años, se registra una tasa de reducción interanual en los fallecidos del 5%. El 37% de los accidentes de tráfico con víctimas se registraron en vías interurbanas. En ellas se produjeron el 71 % de las víctimas mortales, 975 fallecidos, y el 51 % de los heridos hospitalizados, 3.376 heridos.

Por tipo de vía interurbana, en 2020:

- En carreteras convencionales fallecieron 753 personas, el 77% del total de fallecidos en vías interurbanas, y 2.733 resultaron heridas hospitalizadas, el 81% del total.
- En autovías se registraron el 16% de los fallecidos y el 14% de los heridos hospitalizados.
- En autopistas, el 7% de los fallecidos y el 5% de los heridos hospitalizados.

## Vías urbanas

En el año 2020, respecto al año anterior, ha habido un 24% de fallecidos menos en vías urbanas, y los heridos hospitalizados han disminuido un 23%. 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 2%.

En estas vías se registraron el 63% de los accidentes de tráfico con víctimas, el 29 % de las víctimas mortales, 395 fallecidos, y el 49 % de los heridos hospitalizados, 3.305 heridos. 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 26 personas en 2020, 17 fallecidos menos que el año anterior.

## 5.2. PERFIL DE LA VÍCTIMA

### Radiografía de la accidentalidad de 2020

-Por meses. En todos los meses de 2020, con excepción de septiembre, se registraron menos fallecidos que en 2019. Las mayores reducciones: en abril (-65%), mayo (-49%) y marzo (-43%).

- Por periodos. Los mayores descensos se produjeron en los periodos con mayores restricciones de movilidad. Así, entre el 14 de marzo (inicio del primer estado de alarma) y el 3 de mayo, el descenso fue de un 72%; entre el 4 de mayo (inicio del Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad) y el 30 de junio, de un -37%.

- Edad. Todas las franjas de edad registran descensos en el número de fallecidos con respecto a 2019. Cabe destacar las reducciones que se han producido en las franjas de edad comprendidas entre los 0 y 14 años (de 32 fallecidos en 2019 a 17 en 2020), los 45 y 54 años (-28%) y los mayores de 65 años o más (-26%).

- Sexo. Las mujeres fallecidas se redujeron un 28% respecto a 2019, frente al descenso del 20% en los hombres.

## 5.3. VÍAS URBANAS: RELACIÓN CON EL TAMAÑO DEL MUNICIPIO

En Madrid y Barcelona, los dos municipios de más de un millón de habitantes, se han registrado el 16% de los fallecidos y de los heridos hospitalizados en vías urbanas. Es en el conjunto de municipios de 100.001 a 500.000 habitantes, en los que se concentra el 24% de la población española, donde se ha registrado el mayor número de fallecidos (26%) y heridos hospitalizados (33%).

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

En 2020, ha habido 65 fallecidos en autopista, 26 menos que en 2019. En autovías, se han registrado 157 fallecidos, 92 menos que en 2019, lo que supone un descenso del 37%, y en el resto de vías, en las que se han contabilizado 753 fallecidos, se ha observado una disminución del 16%, con 143 fallecidos menos que en 2019.

Los heridos hospitalizados han disminuido en 2020 respecto a 2019 en autopistas, autovías y resto de vías —un 28%, 29%, y 20%, respectivamente—.

---

- ***Destacar que a fecha de la última revisión de este tema, efectuada en enero de 2022, se conocen los datos provisionales de siniestralidad en vías interurbanas a 24 horas del año 2021:***

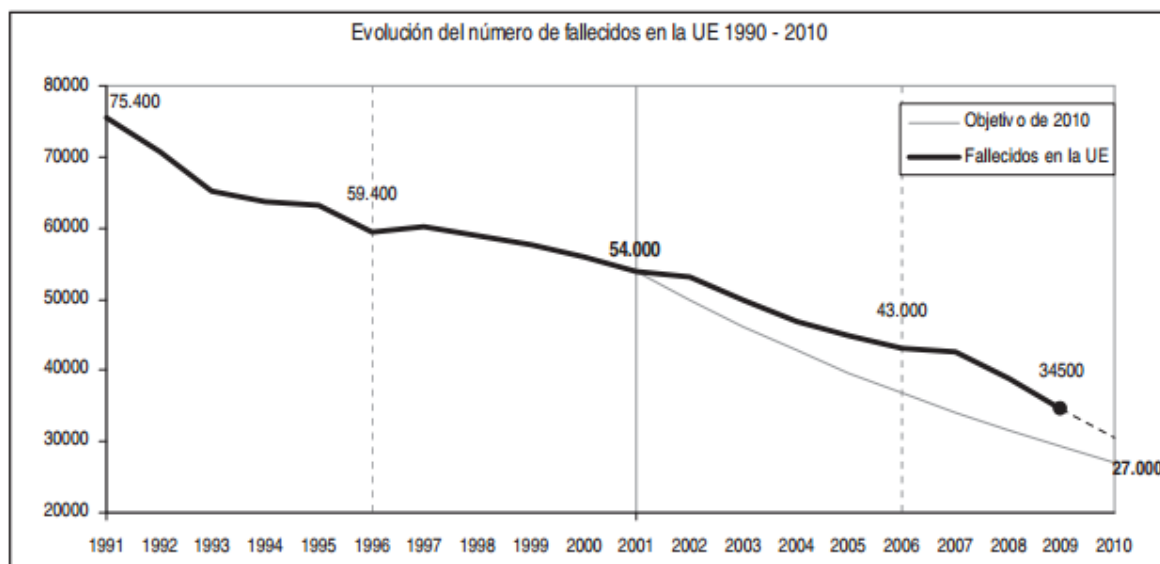
**En 2021 se produjeron 921 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.004 personas y otras 3.728 resultaron heridas graves. Son un 9% menos que en 2019 y es el segundo mejor año de la serie histórica.**

**Estas cifras representan 97 fallecidos menos (- 9%) que en 2019 (año de referencia) y el segundo mejor año de la serie histórica, solo por detrás de 2020, año en el que fallecieron 870 personas pero que se trata de una estadística distorsionada por la pandemia.**



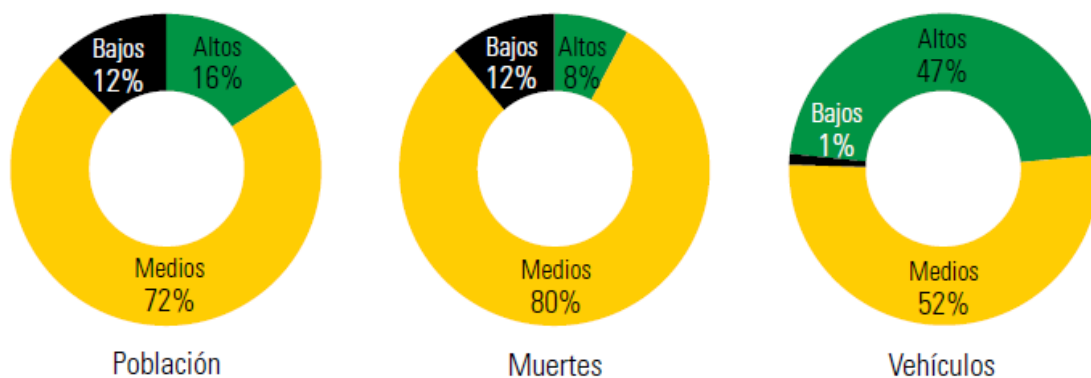
## ANEXO I. FIGURAS

[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

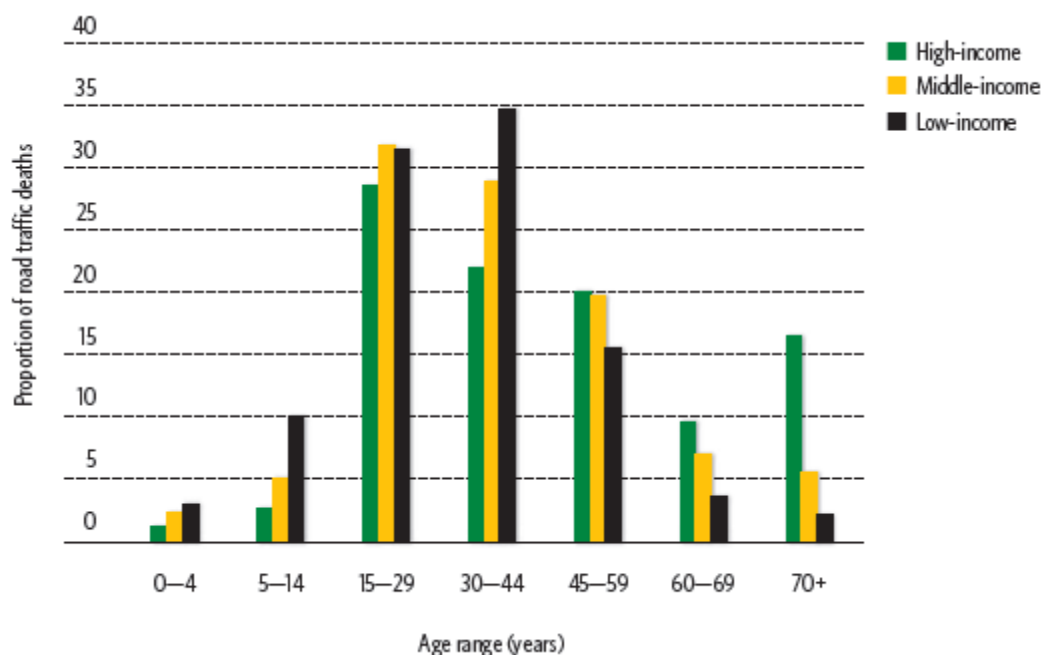
[Figura. 2.] Población, muertes por accidentes de tráfico y parque de vehículos, en función de los ingresos de los países.



\* 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.