



Las principales cifras de la Siniestralidad Vial

Resumen (edición completa en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/>)



ÍNDICE

ÍNDICE	3
PRESENTACIÓN	5
1.- <i>LAS CIFRAS DEL 2018</i>	7
Los accidentes de tráfico con víctimas en 2018	7
2.- <i>LA EVOLUCIÓN</i>	9
Evolución desde 1960 a 2018	9
Evolución de los principales indicadores 2009-2018	10
Datos Generales	10
Parque de automóviles	10
Censo de conductores.....	11
3.- <i>EL LUGAR DEL ACCIDENTE CON VÍCTIMAS</i>	12
Las vías Interurbanas	13
Las vías urbanas	15
Las comunidades autónomas y las provincias	17
4.- <i>EL COMPONENTE TEMPORAL DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS</i>	22
Los meses	22
Los días de la semana	22
Las horas del día	23
5.- <i>EL TIPO DE ACCIDENTE CON VÍCTIMAS</i>	24
6.- <i>LAS VÍCTIMAS</i>	26
El sexo y la edad	26
Los conductores	31
Los peatones	32
7.- <i>LOS VEHÍCULOS IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS</i>	35
Usuarios de bicicletas	38
Usuarios de ciclomotores	40
Usuarios de motocicletas	41
Usuarios de turismos	43
Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros	45
Los usuarios de furgonetas	45
Los usuarios de camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)	46
Los usuarios de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA)	47
Los usuarios de autobuses	48
8.- <i>OTROS FACTORES CONCURRENTES</i>	49
Distribución general de factores concurrentes	49
La distracción	49
La velocidad	50
El alcohol y las drogas	51

Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores.....	51
Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico	51
Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC):.....	57
El cinturón de seguridad y el casco	57
Las motocicletas.....	57
Los ciclomotores	58
Los turismos y las furgonetas.....	58
<i>9.- EL CONTEXTO EUROPEO.....</i>	<i>60</i>
Situación de España	60
<i>ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS</i>	<i>62</i>
Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe	62
Definición de los principales indicadores	63
Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días.....	64

PRESENTACIÓN

Las “Principales Cifras de la Siniestralidad Vial” comenzaron a publicarse en el año 2004, con el objetivo de consolidarse como la publicación de referencia en España para analizar la evolución del número y características de los accidentes de tráfico, así como evaluar el impacto de las principales políticas de seguridad vial. Confiamos en que el hecho de haber llegado hasta su 16ª edición signifique que dicho objetivo ha sido alcanzado, siquiera parcialmente.

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

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

- Carreteras convencionales: con 994 fallecidos, representan el 55% de todos los fallecidos en accidentes de tráfico, el 75% si nos restringimos al ámbito interurbano. En 2018 el número de víctimas mortales en estas vías disminuyó en 2% respecto al año anterior, un dato que contrasta con el aumento del 8% observada en autovías.
- Los usuarios vulnerables: representan el 48% del total de fallecidos por accidente de tráfico (peatones: 386 fallecidos; bicicletas: 58 fallecidos; ciclomotores: 62 fallecidos; motocicletas: 359 fallecidos), un 2% más que en 2017. En el caso de los peatones fallecidos, se han incrementado un 45% en vías interurbanas (de 103 en 2017 a 149 en 2018).
- Las vías urbanas, en las que hubo 489 fallecidos en 2018 (el 27% de los fallecidos), y el 81% de los cuales eran usuarios vulnerables. En particular, los peatones representaron 237 fallecidos, de los que el 66% tenía 65 años o más.
- Los mayores de 65 años, que son el 19% de la población, representan el 27% de los fallecidos (496), y superan a todos los fallecidos por accidente de tráfico en ciudad (489).
- Furgonetas. El porcentaje de accidentes con al menos una furgoneta implicada ha aumentado de un 8,6% en 2013 a un 10,6% en 2018.

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

- Las distracciones: aparecen como factor concurrente en un 32% de los accidentes mortales.
- La velocidad excesiva e inadecuada: es un factor concurrente en un 22% de los accidentes mortales.
- El consumo de alcohol y drogas: el alcohol aparece como factor en un 21% de los accidentes mortales; si además tenemos en cuenta las drogas de comercio ilegal, uno de cada tres conductores fallecidos había consumido alcohol y/u otras drogas.

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

Como en años anteriores, se ha contado con la colaboración estrecha de: Comunidades Autónomas con competencias en materia de vigilancia del tráfico; el Ministerio de Fomento, para la revisión de la información relacionada con las vías de su titularidad; el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia. La Dirección General de Tráfico agradece a todas estas instituciones su colaboración y las facilidades que han dado para contar con la información disponible que tenían consolidada.

La DGT también agradece a todas las personas que hacen posible la elaboración de este informe, y especialmente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a las Policías Locales y Autonómicas, y a los técnicos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Pere Navarro Olivella
Director General de Tráfico

1.- LAS CIFRAS DEL 2018

Los accidentes de tráfico con víctimas en 2018

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

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

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

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

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

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

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

A pesar de que en el 77% de los accidentes con víctimas está implicado un turismo, los fallecidos en este tipo de vehículo suponen el 41% del total. Los peatones son los usuarios más vulnerables, como prueba el hecho de que estén implicados en un 13% de accidentes con víctimas pero supongan el 21% del total de fallecidos. En términos de lesividad, les siguen los motociclistas, implicados en el 27% de los accidentes con el 20% de fallecidos. En relación a la edad, se observa que el 45% de los fallecidos tenía una edad comprendida entre 35 y 64 años. En el 69% de los accidentes con víctimas estaba implicado al menos un hombre.

Tabla 1.- Número de accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Diferencia porcentual con el año anterior. España, 2018

	2018				Variación ¹ 2018/2017			
	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Total	102.299	1.806	8.935	129.674	0%	-1%	-6%	0%
Localización								
Interurbana	37.892	1.317	4.451	53.124	1%	0%	-7%	1%
Autopista	3.722	82	271	5.708	-5%	-3	-5%	-5%
Autovía	9.388	241	741	14.548	9%	8%	2%	10%
Carretera Convencional	24.782	994	3.439	32.868	-1%	-2%	-8%	-1%
Urbana	64.407	489	4.484	76.550	-1%	-4%	-6%	-1%
Travesía	1.595	43	168	1.882	-4%	-5	4%	-9%
Calles	62.169	443	4.281	73.780	0%	-3%	-7%	-1%
Autopista/autovía urbana	643	3	35	888	0%	-1	9	0%
Días de la semana²								
Laborables	69.759	1.068	5.512	86.658	0%	-5%	-5%	0%
Fin de semana	32.540	738	3.423	43.016	0%	4%	-9%	0%
Tipo de accidente								
Colisión frontal	3.101	290	913	4.749	1%	-11%	0%	3%
Colisión lateral y frontolateral	29.845	243	2.023	38.115	0%	-6%	-11%	-1%
Colisión trasera y múltiple	22.483	140	966	35.231	-4%	-3%	-6%	-4%
Salida de la vía	14.763	582	1.892	17.595	0%	-3%	-6%	3%
Vuelco	3.627	26	207	3.872	0%	6	-18%	1%
Atropello a peatón ³	13.168	378	1.797	12.649	-2%	12%	-6%	-2%
Otro tipo	15.312	147	1.137	17.463	8%	4%	-1%	9%
Medio de desplazamiento⁴								
Bicicleta	7.598	58	620	6.633	-6%	-20	-11%	-6%
Ciclomotor	7.087	62	528	6.836	-6%	13	-15%	-7%
Motocicleta	27.967	359	2.682	26.520	3%	0%	-4%	4%
Turismo	78.314	732	2.662	67.153	0%	-8%	-7%	0%
Vehículo de mercancías	16.121	151	396	7.010	-1%	-3%	-14%	-2%
Autobús	2.269	12	76	2.227	3%	9	29	13%
Usuario^{4,5}								
Conductor	81.229	1.153	5.663	83.928	0%	-2%	-5%	1%
Pasajero	24.332	267	1.439	33.531	-3%	-13%	-11%	-2%
Peatón ³	13.475	386	1.833	12.215	-2%	10%	-6%	-1%
Edad^{4,5}								
0-14	5.565	25	331	6.350	-5%	-10	-4%	-4%
15-24	19.026	207	1.169	21.669	-2%	4%	-16%	-2%
25-34	26.154	261	1.467	27.630	0%	-11%	-11%	1%
35-44	25.985	301	1.634	26.769	1%	4%	-4%	2%
45-54	20.680	288	1.585	20.571	2%	-1%	-7%	2%
55-64	12.910	220	1.130	12.565	4%	-11%	-1%	4%
65-74	6.941	217	814	6.580	1%	14%	6%	0%
75-84	3.967	189	554	3.561	-1%	2%	7%	-3%
85 y más	1.236	90	162	1.031	-1%	1	-10%	1%
Sexo^{4,5}								
Hombre	70.441	1.399	6.257	75.778	0%	0%	-7%	0%
Mujer	45.643	407	2.653	53.424	1%	-4%	-5%	1%

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

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

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

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

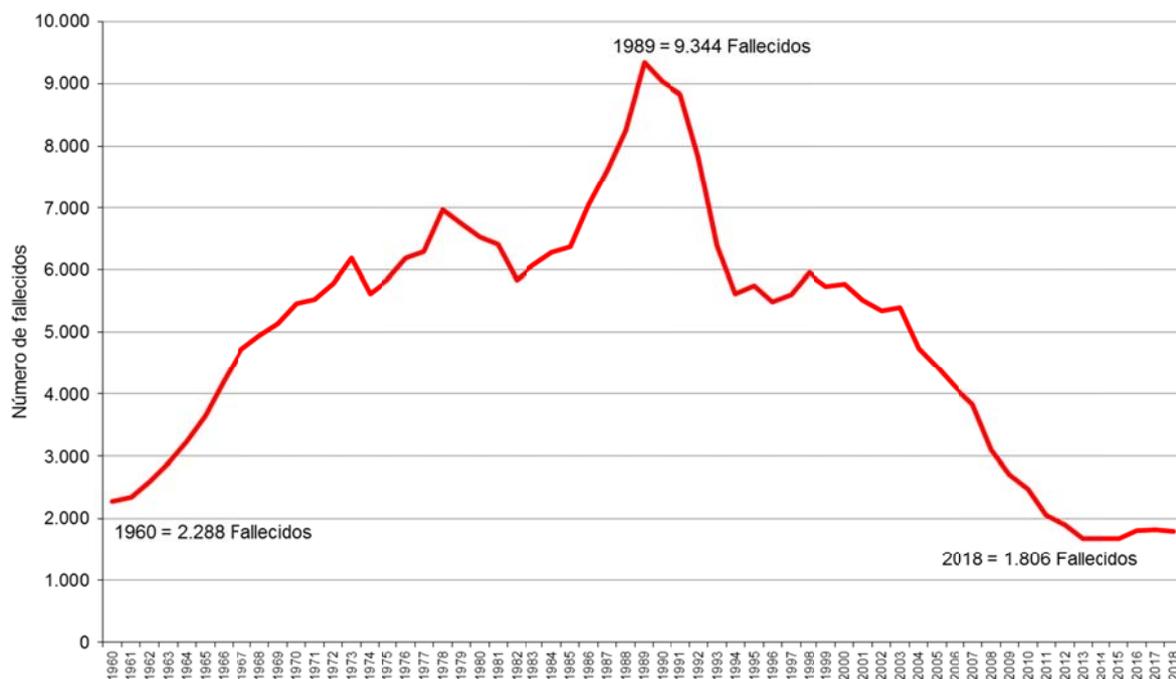
5 Se computan los accidentes en los que hubo al menos una víctima en el grupo referido.

2.- LA EVOLUCIÓN

Evolución desde 1960 a 2018

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

Figura 1.- Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. España, 1960-2018



Evolución de los principales indicadores 2009-2018

Datos Generales

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

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

Tabla 2.- Principales indicadores de siniestralidad y exposición al riesgo. España, 2009-2018

Indicador	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Diferencia ¹ 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
Accidentes con víctimas	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.233	102.299	0%	2%
Fallecidos	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.830	1.806	-1%	-4%
Heridos hospitalizados	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	-6%	-5%
Heridos no hospitalizados	111.043	108.350	104.280	105.446	114.634	117.058	124.960	130.635	129.616	129.674	0%	2%
Fallecidos por millón de población	59	53	44	41	36	36	36	39	39	39	-1	-19
Promedio diario de fallecidos	7	7	6	5	5	5	5	5	5	5	0	-2
Parque automóvil	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	32.986.384	33.650.392	34.430.815	35.188.690	2%	1%
Fallecidos por millón de vehículos del parque automóvil	83	75	62	58	52	52	51	54	53	51	-2	-30
Índice de letalidad ²	2,1	2	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	0	-0,8
Heridos hospitalizados por millón de población	301	258	243	223	216	206	204	210	205	191	-7%	-5%
Tráfico vehículo-km 10 ⁶ *	249.371	241.131	234.678	224.285	221.610	222.689	230.840	239.353	244.661	250.192	2%	0%

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

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

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

Parque de automóviles

El parque de automóviles ha crecido en más de dos millones de unidades en el último decenio, contando todas las categorías de vehículos. En 2018 se ha registrado un incremento de 757.875 unidades en el total del parque de automóviles respecto del año anterior. El mayor aumento en cifras absolutas se produce en los turismos, con un saldo positivo de 573.750 vehículos, lo que supone en términos porcentuales un aumento del 2%. En términos absolutos, sigue en orden la categoría de motocicletas, con 132.674 unidades más, lo que equivale a un 4% de subida. Con saldo negativo destaca la categoría de ciclomotores, con un descenso del 1%. El parque de automóviles está compuesto mayoritariamente por turismos, que superan los 24 millones de

unidades, lo que supone un 68% del parque de automóviles; siguen los camiones y furgonetas, con un 14% del parque total, y las motocicletas, con un 10%.

Tabla 3.- Evolución del parque de automóviles en los últimos 10 años España, 2009-2018

Parque	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Dif. % 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
Camiones y furgonetas	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	4.887.352	4.839.484	4.851.518	4.879.480	4.924.476	4.980.911	1%	0%
Autobuses	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	59.799	60.252	61.838	63.589	64.905	2%	0%
Turismos	21.983.485	22.147.455	22.277.244	22.247.528	22.024.538	22.029.512	22.355.549	22.876.830	23.500.401	24.074.151	2%	1%
Motocicletas	2.606.674	2.707.482	2.798.043	2.852.297	2.891.204	2.972.165	3.079.463	3.211.474	3.327.048	3.459.722	4%	3%
Ciclomotores	2.352.205	2.290.207	2.229.418	2.169.668	2.107.116	2.061.044	2.023.211	1.987.470	1.961.523	1.933.445	-1%	-2%
Tractores Industriales	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	186.060	195.657	207.889	218.154	225.942	4%	1%
Otros Vehículos ¹	447.363	450.514	459.117	460.196	463.181	475.872	420.734	425.411	435.624	449.614	3%	0%
Total	32.795.334	32.961.569	33.082.931	32.962.502	32.616.105	32.623.936	32.986.384	33.650.392	34.430.815	35.188.690	2%	1%

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

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

Tabla 4.- Antigüedad del parque de automóviles*. España, 2011-2018.

Edad del Parque	Camiones ≤3.500kg	Camiones >3.500kg	Tractores industriales	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas
2011	9,0	11,4	8,3	11,8	8,9	9,3	8,8
2018	12,9	13,2	8,6	11,6	9,7	10,9	9,7

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

Censo de conductores

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

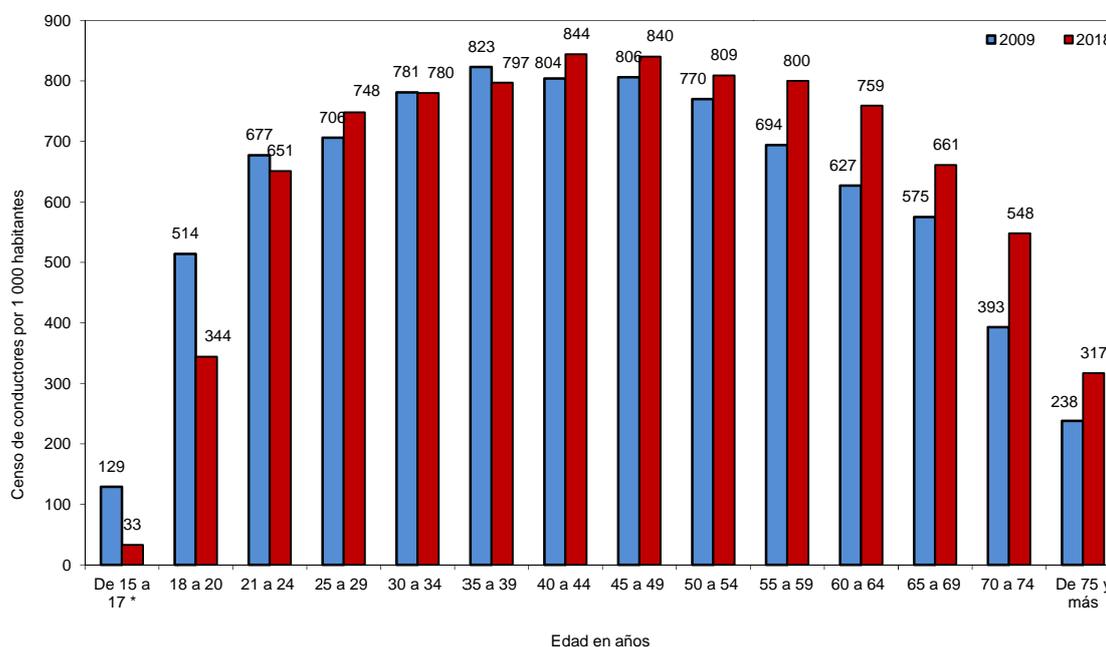
Tabla 5.- Evolución del censo de conductores. Número de titulares con al menos un permiso o licencia de conducción. España, 2009-2018

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Diferencia 2018/2017	Variación interanual 2009-2018
25.732.387	25.799.005	26.133.510	26.323.971	26.401.660	26.217.202	26.350.036	26.514.026	26.649.453	26.853.754	204.301	0,5%

Tabla 6.- Evolución de la tasa de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2008-2017

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

Figura 2.- Censo de conductores por 1.000 habitantes cuya edad habilita a conducir. España, 2009-2018



3.- EL LUGAR DEL ACCIDENTE CON VÍCTIMAS

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

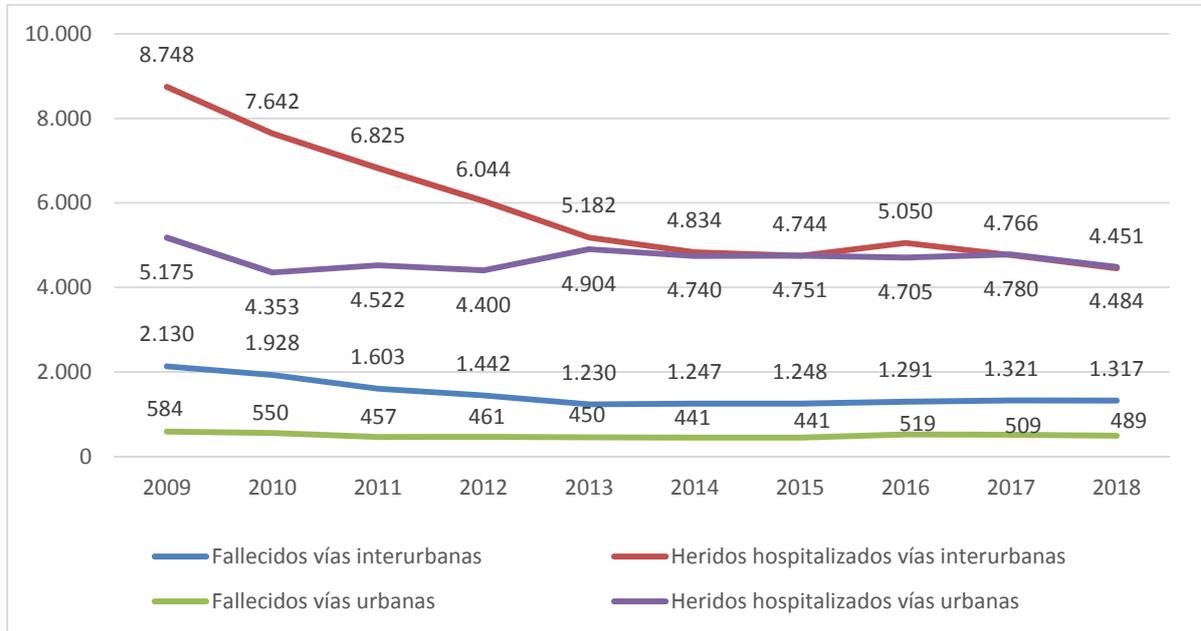
Figura 3.- Distribución del número de accidentes con víctimas, fallecidos y heridos hospitalizados según zona. España, 2018



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

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

Figura 4.- Evolución de los fallecidos y heridos hospitalizados en vías interurbanas y urbanas. España 2009-2018



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.

Tabla 7.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas. España, 2009-2018

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

(1) Fuente: Anuarios del Ministerio de Fomento.

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

Tabla 8.- Accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2018

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

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%-.

Tabla 9.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018*

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

* En 2013 se actualizó el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

Tabla 10.- Evolución de los fallecidos en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018*

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

* En 2013 se actualizó el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

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

Tabla 11.- Evolución de los heridos hospitalizados en vías interurbanas según tipo de vía. España, 2013-2018*

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

* En 2013 se actualizó el catálogo de carreteras para clasificar los accidentes ocurridos en las vías interurbanas de Cataluña, por lo que los datos no son comparables con los de años anteriores. En 2016 se incorporaron al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico los datos de los catálogos de carreteras de Cataluña y el País Vasco actualizados al año correspondiente.

Las vías urbanas

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

Tabla 12.- Evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas. España, 2009-2018

Vías urbanas	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Accidentes con víctimas	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	63.198	65.641	64.740	64.407	-1%	3%
Fallecidos	584	550	457	461	450	441	441	519	509	489	-4%	-2%
Heridos hospitalizados	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	4.751	4.705	4.780	4.484	-6%	-2%
Heridos no hospitalizados	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	76.924	79.256	77.276	76.550	-1%	3%

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%).

Tabla 13.- Evolución de los accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados en travesías y resto de vías urbanas. España, 2017-2018

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

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

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

Tabla 14.- Fallecidos por tamaño del municipio. España, 2009-2018

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

Tabla 15.- Heridos hospitalizados por tamaño del municipio. España, 2009-2018

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

Es conveniente señalar que el nivel de comunicación de los accidentes no mortales puede variar tanto en el tiempo como entre unos municipios, si bien ha de destacarse que la cobertura poblacional de la información sobre accidentabilidad urbana (porcentaje de la población que representan los municipios que notifican accidentes) ha aumentado significativamente durante los últimos años, pasando del 78% en 2009 al 93% en 2018.

Las comunidades autónomas y las provincias

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

Tabla 16.- Evolución de los fallecidos por comunidades autónomas. España, 2009-2018

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

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

Tabla 17.- Evolución de los heridos hospitalizados por comunidades autónomas. España, 2009-2018

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

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

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

Tabla 18.- Evolución de los fallecidos por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018

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

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

Como ilustra la siguiente figura, la tasa nacional de fallecidos por millón de habitantes para 2018 ha sido de 39, observándose que 17 provincias tienen una tasa inferior a la nacional, 20

presentan una tasa superior a la nacional dentro del intervalo de una desviación típica y 13 superan en una desviación típica la tasa nacional.

Figura 5.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes desagregada por la provincia del lugar del accidente. España, 2018

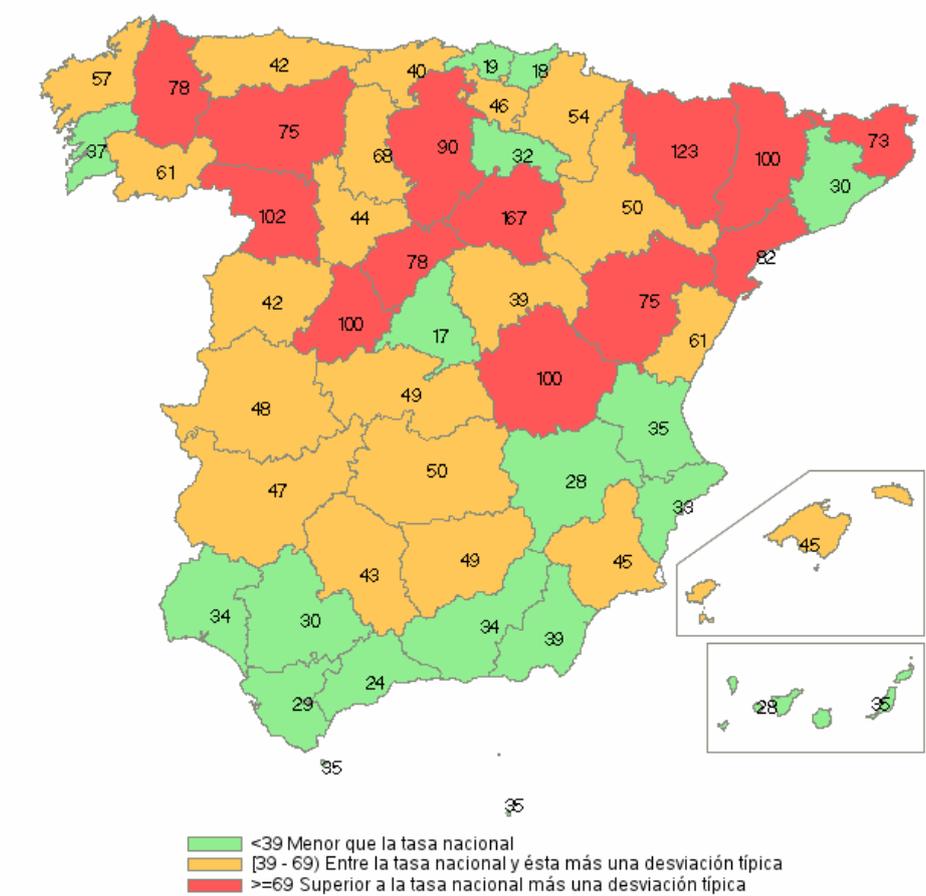


Tabla 19.- Evolución de los heridos hospitalizados por provincias, en vías interurbanas y urbanas. España, 2014-2018

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

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

4.- EL COMPONENTE TEMPORAL DE LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

Los meses

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

Tabla 20.- Fallecidos por meses. España, 2009-2018

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

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).

Tabla 21.- Fallecidos por accidente según días de la semana. España, 2009-2018

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

Las horas del día

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

Tabla 22.- Fallecidos según tramos horarios. España, 2009-2018

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

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.

Tabla 23.- Fallecidos, heridos y letalidad según tramos horarios y días de la semana. España, 2018

Tramos horarios	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Índice de letalidad
De lunes a viernes de 7:00 a 23:59	1.021	5.532	89.337	1,1
Sábado, domingo y festivo de 7:00 a 23:59	504	2.438	30.145	1,5
De 7:00 a 23:59	1.525	7.970	119.482	1,2
De martes a viernes de 24:00 a 6:59	112	345	3.998	2,5
Sábado, domingo, lunes y festivo de 24:00 a 6:59	169	620	6.194	2,4
De 24:00 a 6:59	281	965	10.192	2,5

5.- 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%.

Tabla 24.- Fallecidos por tipología del accidente. España, 2009-2018

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

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

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

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

Tabla 25.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2009-2018

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

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

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

Tabla 26.- Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías interurbanas. España, 2009-2018

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

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

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

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

Tabla 27.- Fallecidos por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2009-2018

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

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

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

Tabla 28.- Heridos hospitalizados por tipología del accidente. Vías urbanas. España, 2009-2018

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

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

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

6.- LAS VÍCTIMAS

El sexo y la edad

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

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

Tabla 29.- Fallecidos, heridos hospitalizados y no hospitalizados por sexos. España, 2018

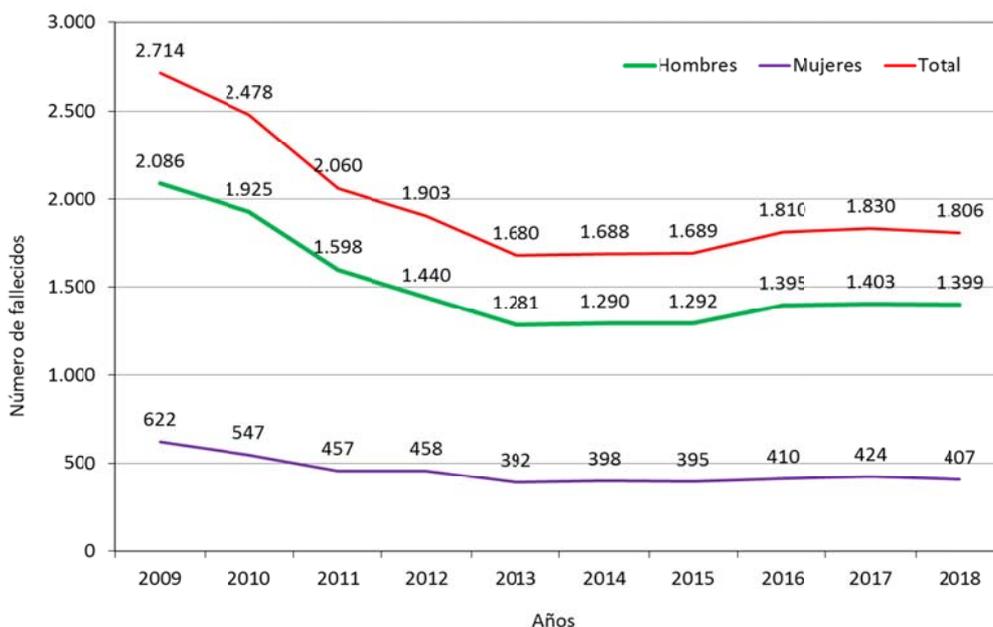
Sexo	Total							I. Letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados				
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %			
Hombres	1.399	77%	6.257	70%	75.778	58%	1,7	61	
Mujeres	407	23%	2.653	30%	53.424	41%	0,7	17	
Sin especificar	0	0%	25	0%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

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

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

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

Figura 6.- Evolución de los fallecidos por sexos. España, 2009-2018



En 2018, en términos absolutos y considerando el conjunto de la población, los fallecimientos en accidente de tráfico han afectado en mayor medida al grupo de edad comprendido entre los 35 y los 44 años, con 301 fallecidos. En ese grupo de edad es también en el que ha habido más heridos hospitalizados: 1.634.

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

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

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

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

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

Tabla 30.- Fallecidos por grupos de edad. España, 2018

Grupos de edad	Total							I. Letalidad	Total fallecidos por millón de población
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados				
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %			
0-14	25	1%	331	4%	6.350	5%	0,4	4	
15-24	207	11%	1.169	13%	21.669	17%	0,9	46	
25-34	261	14%	1.467	16%	27.630	21%	0,9	49	
35-44	301	17%	1.634	18%	26.769	21%	1,0	40	
45-54	288	16%	1.585	18%	20.571	16%	1,3	39	
55-64	220	12%	1.130	13%	12.565	10%	1,6	37	
65-74	217	12%	814	9%	6.580	5%	2,9	48	
75-84	189	10%	554	6%	3.561	3%	4,4	64	
85 y más	90	5%	162	2%	1.031	1%	7,0	61	
Sin especificar	8	0%	89	1%	2.948	2%	0,3		
Total	1.806	100%	8.935	100%	129.674	100%	1,3	39	
Media edad	50		45		39				
Grupos de edad	Vías Interurbanas							I. Letalidad	
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados				
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %			
0-14	14	1%	120	3%	2.661	5%	0,5		
15-24	162	12%	585	13%	8.542	16%	1,7		
25-34	205	16%	727	16%	10.652	20%	1,8		
35-44	222	17%	909	20%	11.375	21%	1,8		
45-54	242	18%	839	19%	8.689	16%	2,5		
55-64	163	12%	606	14%	5.488	10%	2,6		
65-74	152	12%	387	9%	2.977	6%	4,3		
75-84	117	9%	216	5%	1.510	3%	6,3		
85 y más	37	3%	30	1%	347	1%	8,9		
Sin especificar	3	0%	32	1%	883	2%	0,3		
Total	1.317	100%	4.451	100%	53.124	100%	2,2		
Media edad	48		44		40				
Grupos de edad	Vías Urbanas							I. Letalidad	
	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados				
	Número	Dist %	Número	Dist %	Número	Dist %			
0-14	11	2%	211	5%	3.689	5%	0,3		
15-24	45	9%	584	13%	13.127	17%	0,3		
25-34	56	11%	740	17%	16.978	22%	0,3		
35-44	79	16%	725	16%	15.394	20%	0,5		
45-54	46	9%	746	17%	11.882	16%	0,4		
55-64	57	12%	524	12%	7.077	9%	0,7		
65-74	65	13%	427	10%	3.603	5%	1,6		
75-84	72	15%	338	8%	2.051	3%	2,9		
85 y más	53	11%	132	3%	684	1%	6,1		
Sin especificar	5	1%	57	1%	2.065	3%	0,2		
Total	489	100%	4.484	100%	76.550	100%	0,6		
Media edad	54		45		39				

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

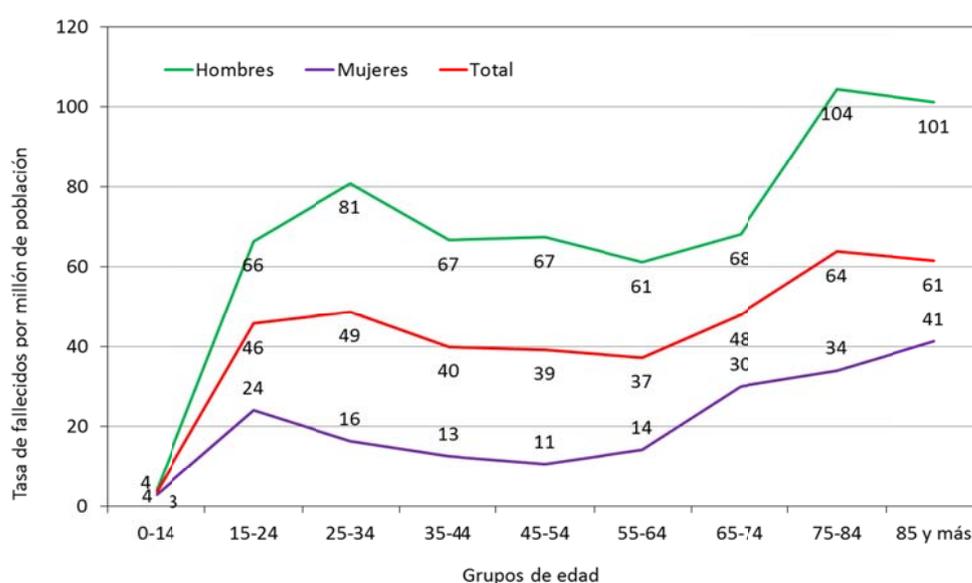
Tabla 31.- Evolución de los fallecidos por grupos de edad. España, 2009-2018

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

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

La siguiente figura muestra las diferencias en las tasas de fallecidos por población en función de la edad y el sexo. Los hombres presentan la mayor tasa en todos los grupos etarios, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en el grupo de edad de 45 a 54 años, en el que la tasa para los hombres es 6 veces la de las mujeres, y en el grupo de 25 a 34 años y el de 35 a 44 años, en los que la tasa de los hombres es 5 veces la de las mujeres. La tasa para los hombres entre los 15 y los 74 años es relativamente estable, presentando un incremento a partir de los 75 años. En el caso de las mujeres, se observa una distribución en la que las tasas menores se encuentran entre los 25 y los 64 años, aumentando a partir de los 65 años.

Figura 7.- Tasa de fallecidos según edad y sexo por millón de habitantes. España, 2018



Los conductores

En 2018 se vieron implicados en accidente 174.976 conductores, el 62% de ellos en accidentes ocurridos en vías urbanas. El 73% de los conductores eran hombres (los hombres son el 58% del censo de conductores), el 59% de los conductores tenían menos de 45 años y la mayoría conducía un turismo (62%)

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

El 63% de los heridos hospitalizados del año 2018 eran conductores, concretamente 5.663. Los conductores heridos hospitalizados son mayoritariamente hombres, el 85%; tenían menos de 45 años, el 55%; eran conductores de motocicleta, el 44%, y conductores de turismo (29%). Además, el 56% de los conductores han resultado heridos hospitalizados en accidentes sucedidos en vías interurbanas.

Tabla 32.- Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según lugar del accidente. España, 2018

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

Tabla 33.- Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según sexo. España, 2018

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

Tabla 34.- Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según grupo de edad. España, 2018

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

Tabla 35.- Conductores implicados en accidentes con víctimas, fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados según tipo de vehículo. España, 2018

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

* Las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco y el Ayuntamiento de Madrid no están incluidos.

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

Tabla 36.- Evolución de los conductores fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 37.- Evolución de los conductores heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Los peatones

En 2018, fallecieron 386 peatones en accidentes de tráfico, lo que supone el 21% del total de fallecidos; 1.833 resultaron heridos hospitalizados, el 21% del total de heridos hospitalizados; y 12.215 fueron heridos no hospitalizados, el 9% del total correspondiente. En vías interurbanas fallecieron 149 peatones, suponiendo el 39% de los peatones fallecidos, y resultaron heridos hospitalizados 190, el 10% de los peatones heridos hospitalizados. En las vías urbanas fallecieron 237 peatones, el 61% del total de peatones fallecidos, y 13.308 resultaron heridos, de los cuales 1.643 fueron heridos hospitalizados.

Tabla 38.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	149	39%	190	10%	550	5%
Vías urbanas	237	61%	1.643	90%	11.665	95%
Total	386	100%	1.833	100%	12.215	100%

En relación al sexo de los peatones fallecidos, los hombres fueron los que mayor porcentaje representaron, el 63%, mientras que en el caso de heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados fueron las mujeres las que tuvieron un porcentaje mayor, el 53% y el 55%, respectivamente.

Tabla 39.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados según sexo. Vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Sexo	Fallecidos		Heridos hospitalizados		Heridos no hospitalizados	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	245	63%	856	47%	5.359	44%
Mujeres	141	37%	967	53%	6.739	55%
Desconocido	0	0%	10	1%	117	1%
Total	386	100%	1.833	100%	12.215	100%

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

Tabla 40.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados según grupo de edad. Vías interurbanas. España, 2018

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

Tabla 41.- Peatones fallecidos, heridos hospitalizados, heridos no hospitalizados según grupo de edad. Vías urbanas. España, 2018

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

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

Tabla 42.- Evolución de los peatones fallecidos. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 43.- Evolución de los peatones heridos hospitalizados. Vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	368	373	300	317	278	253	236	270	223	190	-15%	-7%
Vías urbanas	1.585	1.586	1.616	1.599	1.775	1.649	1.763	1.719	1.717	1.643	-4%	0%
Total	1.953	1.959	1.916	1.916	2.053	1.902	1.999	1.989	1.940	1.833	-6%	-1%

7.- LOS VEHÍCULOS IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El tipo de vehículo con mayor nivel de implicación en los accidentes es el turismo. Según la información facilitada por las policías, en cuatro de cada cinco accidentes con víctimas hay al menos un turismo implicado, una proporción que se ha mantenido aproximadamente constante durante la última década. Entre los vehículos que muestran una participación creciente, podemos destacar las motocicletas, que en 2009 aparecían en el 20% de los accidentes y en 2018 lo hicieron con un 27%, y las bicicletas, presentes en 2018 en el 7% de los accidentes, frente al 4% en 2009. Por el contrario, en ese mismo período, el porcentaje de accidentes con al menos un ciclomotor ha decrecido desde el 13% al 7%.

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

Tabla 44.- Evolución de la distribución de los accidentes con víctimas por tipo de vehículo (% de accidentes con implicación de al menos un vehículo del tipo considerado). España, 2009-2018

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

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

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

Tabla 45.- Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo. España, 2009-2018

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

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

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

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

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

Tabla 46.- Evolución de los fallecidos por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2009-2018

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

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

Tabla 47.- Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo. España, 2009-2018

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

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

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

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

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

Tabla 48.- Evolución de los heridos hospitalizados por tipo de vehículo y tipo de vía. España, 2009-2018

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

Usuarios de bicicletas

En 2018, los usuarios de las bicicletas se vieron implicados en 7.598 accidentes en los que fallecieron 58 ciclistas, 620 resultaron heridos hospitalizados y 6.633 fueron heridos no hospitalizados. Los accidentes se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (72%), donde también se produjo la mayoría de los heridos no hospitalizados ciclistas, el 70%. Sin embargo, el número mayor de ciclistas fallecidos se produjo en vías interurbanas, 43, frente a los 15 en vías urbanas.

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

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

En 2018 ha habido 20 ciclistas fallecidos menos que en 2017; distribuidos de la siguiente forma: 6 ciclistas menos en vías interurbanas y 14 menos en vías urbanas. En cuanto a los ciclistas que resultaron heridos hospitalizados, se ha producido una disminución del 11% en todas las vías.

Tabla 49.- Accidentes de tráfico con víctimas con bicicletas implicadas en vías urbanas e interurbanas. España, 2018

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

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

Tabla 50.- Fallecidos y heridos según sexo en bicicletas. España, 2018

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

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

Tabla 51.- Fallecidos y heridos según grupo de edad en bicicletas. España, 2018

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

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

Tabla 52.- Evolución de los fallecidos en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 53.- Evolución de los heridos hospitalizados en bicicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Usuarios de ciclomotores

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

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

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

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

Tabla 54.- Accidentes de tráfico con víctimas con ciclomotores implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

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

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

Tabla 55.- Fallecidos y heridos según sexo en ciclomotores. España, 2018

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

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

Tabla 56.- Fallecidos y heridos según grupo de edad en ciclomotores. España, 2018

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

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

Tabla 57.- Evolución de los fallecidos en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 58.- Evolución de los heridos hospitalizados en ciclomotores en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Usuarios de motocicletas

En 2018 los usuarios de las motocicletas participaron en el 27% del total de accidentes con víctimas, esto es en 27.967 accidentes, mientras que el porcentaje de motocicletas sobre el parque de vehículos fue del 10%. El 76% de los accidentes con víctimas en los que se vieron implicadas motocicletas se produjeron en vías urbanas, donde se localizan el 54% de los motoristas heridos hospitalizados y el 77% de los heridos no hospitalizados.

Por su parte, las lesiones mortales se produjeron con mayor frecuencia en vías interurbanas: el 67% de los motoristas fallecidos fue en este tipo de vías.

Los motoristas víctimas en accidentes fueron mayoritariamente hombres: un 93% de los fallecidos, un 88% de los heridos hospitalizados y un 79% de los heridos no hospitalizados. En relación a la edad de los motoristas, son los grupos de 25 a 34 años, de 35 a 44 años y de 45 a 54 años los que tienen una mayor presencia, acumulando el 73% de los fallecidos, el 72% de los heridos hospitalizados y el 72% de los no hospitalizados, respectivamente.

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

Tabla 59.- Accidentes de tráfico con víctimas con motocicletas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

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

Tabla 60.- Fallecidos y heridos según sexo en motocicletas. España, 2018

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

Tabla 61.- Fallecidos y heridos según grupo de edad en motocicletas. España, 2018

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

Tabla 62.- Evolución de los fallecidos en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación ⁽¹⁾ 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	325	279	251	208	203	188	247	234	251	241	-4%	-3%
Vías urbanas	113	107	97	94	98	99	82	109	108	118	9%	0%
Total	438	386	348	302	301	287	329	343	359	359	0	-2%

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

Tabla 63.- Evolución de los heridos hospitalizados en motocicletas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

Tipo de vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variación(1) 2018/2017	Variación Interanual 2009-2018
Vías interurbanas	1.619	1.431	1.377	1.252	1.152	1.125	1.180	1.214	1.250	1.229	-2%	-3%
Vías urbanas	1.413	1.097	1.240	1.206	1.358	1.458	1.419	1.467	1.534	1.453	-5%	1%
Total	3.032	2.528	2.617	2.458	2.510	2.583	2.599	2.681	2.784	2.682	-4%	-1%

Usuarios de turismos

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

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

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

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

Tabla 64.- Accidentes de tráfico con víctimas con turismos implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

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

Tabla 65.- Fallecidos y heridos según sexo en turismos. España, 2018

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

Tabla 66.- Fallecidos y heridos según grupo de edad en turismos. España, 2018

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

Tabla 67.- Evolución de los fallecidos en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

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

Tabla 68.- Evolución de los heridos hospitalizados en turismos en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Usuarios de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros

Los usuarios de furgonetas

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

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

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

Tabla 69.- Accidentes de tráfico con víctimas con furgonetas implicadas en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	4.647	43%	192	82%	74	118	77%	223	88%	3.474	67%
Vías urbanas	6.197	57%	42	18%	7	35	23%	30	12%	1.740	33%
Total	10.844	100%	234	100%	81	153	100%	253	100%	5.214	100%

Tabla 70.- Evolución de los fallecidos en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 71.- Evolución de los heridos hospitalizados en furgonetas en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

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

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

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

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

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

Tabla 72.- Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes*	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	841	52%	32	11	21	30	416	71%
Vías urbanas	781	48%	7	1	6	3	170	29%
Total	1.622	100%	39	12	27	33	586	100%

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

Tabla 73.- Evolución de los fallecidos en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 74.- Evolución de los heridos hospitalizados en camiones de hasta 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

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

Los camiones de más de 3.500 kg de MMA se vieron implicados en 4.302 accidentes con víctimas, sucediendo mayoritariamente en las vías interurbanas (79%).

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

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

Tabla 75.- Accidentes de tráfico con víctimas de camiones de más de 3.500 kg de masa máxima autorizada (MMA) implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros			Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%	
Vías interurbanas	3.382	79%	255	90%	55	200	89%	106	96%	1.110	92%	
Vías urbanas	920	21%	28	10%	3	25	11%	4	4%	100	8%	
Total	4.302	100%	283	100%	58	225	100%	110	100%	1.210	100%	

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

Tabla 76.- Evolución de los fallecidos ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 77.- Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en camiones de más de 3.500 kg de MMA en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

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

Los usuarios de autobuses

En el año 2018 hubo 2.269 accidentes con víctimas en los que estuvo implicado un autobús, ocurriendo el 87% de ellos en vías urbanas. Es en estas vías, en las que sucedieron 1.969 accidentes, resultaron fallecidos 21 personas (1 ocupante), 36 heridos hospitalizados ocupantes del autobús y 1.817 fueron heridos no hospitalizados.

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

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

Tabla 78.- Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	300	13%	35	11	24	40	410	18%
Vías urbanas	1.969	87%	21	1	20	36	1.817	82%
Total	2.269	100%	56	12	44	76	2.227	100%

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

Tabla 79.- Evolución de los fallecidos ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

Tabla 80.- Evolución de los heridos hospitalizados ocupantes en autobuses en vías interurbanas y urbanas. España, 2009-2018

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

8.- OTROS FACTORES CONCURRENTES

Distribución general de factores concurrentes

Los accidentes de tráfico constituyen eventos de naturaleza multicausal, que muy raramente pueden ser relacionados con una única causa. A este hecho debemos sumar que el propio concepto de causa admite diferentes acepciones y clasificaciones en la literatura científica y técnica. Esta complejidad lleva a hablar de factores concurrentes, entendidos como todos aquellos factores relacionados con las personas, los vehículos y las vías que han podido desempeñar algún papel en la ocurrencia del accidente o el agravamiento de sus consecuencias. Un accidente puede tener uno o varios factores concurrentes, cuya identificación en muchos casos depende de la exhaustividad de la investigación realizada por los cuerpos policiales.

Actualmente, la clasificación de factores concurrentes utilizada por los cuerpos policiales es la recogida en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. En este apartado analizaremos los datos recogidos sobre factores concurrentes de accidentes ocurridos en vías interurbanas. Se tienen en cuenta exclusivamente los factores relacionados con las personas implicadas.

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

Tabla 81.- Distribución de factores concurrente en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

FACTOR CONCURRENTE	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		ACCIDENTES MORTALES	
	CASOS	% SOBRE TOTAL ACCIDENTES	CASOS	% SOBRE TOTAL ACCIDENTES
CONDUCCIÓN DISTRAÍDA O DESATENTA	18.591	26%	423	32%
VELOCIDAD INADECUADA	6.604	9%	301	22%
ALCOHOL	2.892 (de 23.789)	12%	184 de (874)	21%

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

*En el caso del alcohol, se considera la muestra de 23.789 accidentes con víctimas y una muestra de 874 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente.

La distracción¹

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%.

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

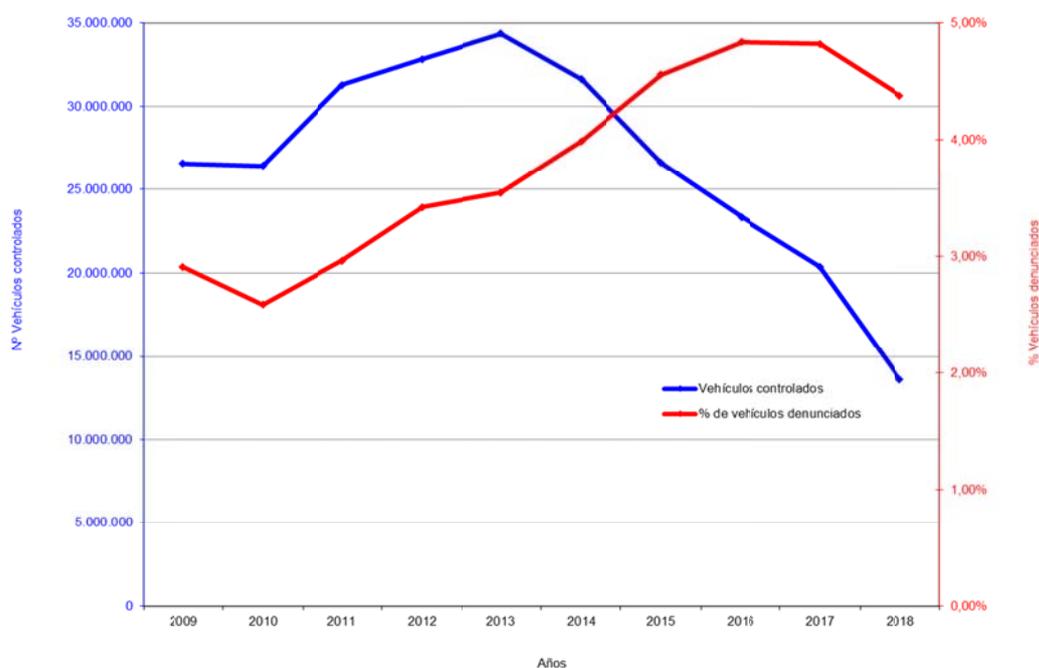
La velocidad inadecuada, según la valoración del agente en el momento del accidente, estuvo presente en el 9% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2018 y este porcentaje se eleva al 19% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana, como se ha analizado en el primer apartado de este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

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 velocidad²

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil³ realizó en el año 2018 controles de velocidad a 13,6 millones de vehículos, resultando denunciados 596.030 vehículos. Respecto a 2017, se han controlado unos 6,7 millones de vehículos menos y el porcentaje de vehículos denunciados ha sido de un 4,4%. Si se toma como referencia el año 2014, el número de vehículos controlados ha disminuido en unos 18 millones, mientras que el porcentaje de denuncias ha aumentado en 0,4 puntos porcentuales. Ello pone de manifiesto que se ha realizado un esfuerzo de vigilancia más selectivo.

Figura 8.- Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2009-2018



2 En aras de la comparabilidad de los datos, se excluyen de la muestra analizada los accidentes ocurridos en Cataluña y el País Vasco. La referencia a velocidad inadecuada incluye los accidentes en los que se ha seleccionado la infracción de velocidad como factor de influencia en la cadena de hechos que contribuyen a la producción y gravedad de los accidentes y también los casos en los que se ha seleccionado la velocidad inadecuada como factor determinante del accidente (con anterioridad al año 2014 sólo existía la posibilidad de seleccionar la velocidad inadecuada como factor concurrente en el accidente). En todo caso se trata de la opinión del agente actuante.

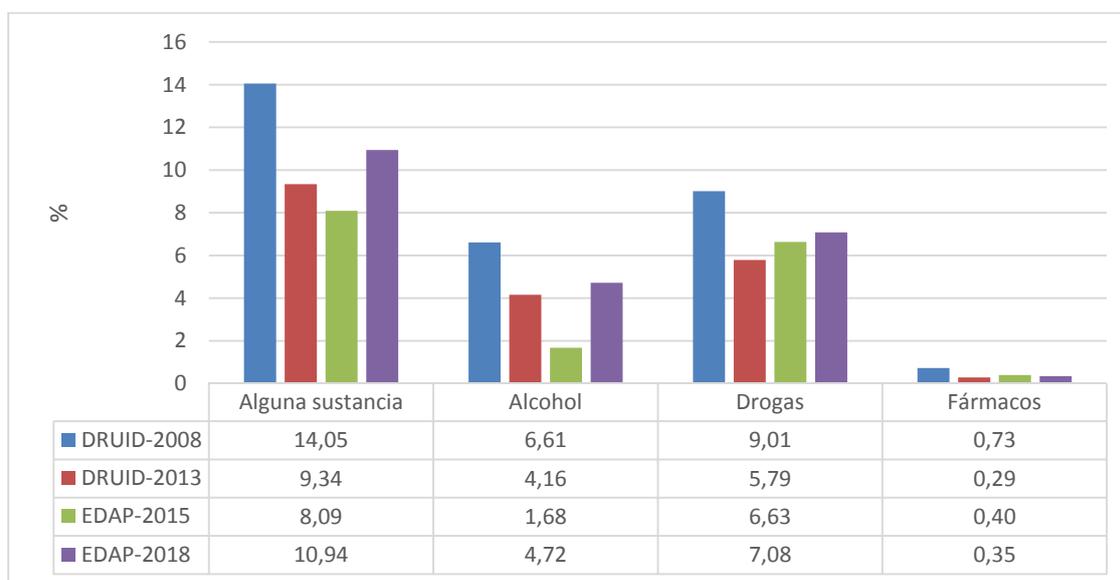
4 Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

El alcohol y las drogas

Prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores

Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas. Hasta el momento se han realizado cuatro ediciones: Estudio DRUID (2008-2009), Estudios de prevalencia EDAP en los años 2013, 2015 y 2018.

Figura 9.- Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015 y 2018)



Nota: Alcohol >0,05 mg/l aire

Presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidente de tráfico⁴

Desde hace dos años se ha establecido una colaboración con el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) y los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IML) de Murcia y Galicia, con un doble objetivo: por un lado, homogeneizar las definiciones de fallecido en accidente de tráfico, así como los criterios de exclusión (suicidio, enfermedad, homicidio); por otro, realizar una conexión de la base de datos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (RNVAT), que contiene información detallada de las personas, vehículos, infraestructura y entorno, con las bases del INTCF y los IML, que registran los resultados de las pruebas de alcohol y drogas realizadas sobre las muestras tomadas a los conductores fallecidos. Esta colaboración ha permitido enriquecer significativamente la cantidad y calidad de la información disponible sobre el papel del consumo de alcohol y drogas en la ocurrencia de accidentes.

⁴ La información no incluye datos de las comunidades autónomas de Cataluña ni del País Vasco.

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

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

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

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

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

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

Además, debemos tener en cuenta que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Policía Foral de Navarra y las diferentes Policías Locales han realizado, y grabado en el RNVAT, pruebas de alcohol a 45.067 conductores no fallecidos, y pruebas de drogas a 9.296 conductores no fallecidos.

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que la se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación⁵: 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 litro⁶.

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.

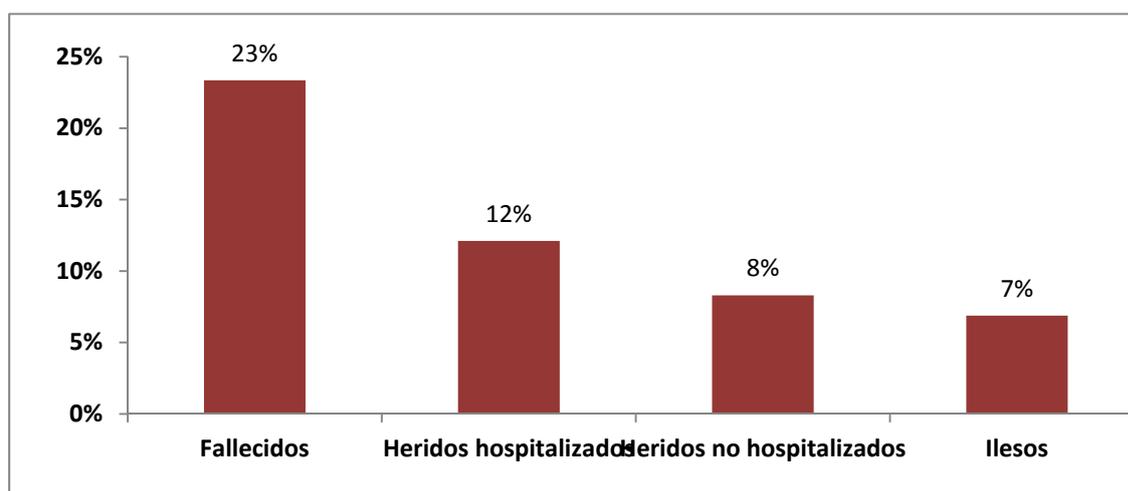
⁵ Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

⁶ El INTCF, en sus memorias de víctimas mortales en accidentes de tráfico, identifica como positivos los casos con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3g/l.

Tabla 82.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

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

Figura 10.- Porcentaje de pruebas de alcohol con resultado positivo, en función de la lesividad. Conductores implicados en accidentes con víctimas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



En vías interurbanas, 46.390 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, teniéndose constancia de la realización de prueba de alcohol al 70% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 70%. En el caso de los no fallecidos, se tiene constancia de pruebas en el 38% de heridos hospitalizados, el 71% de heridos no hospitalizados y el 89% de ilesos. Estas variaciones están relacionadas con las dificultades para realizar el test de alcohol en aire espirado en los casos de mayor lesividad.

El porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías interurbanas aumenta con la lesividad del conductor, desde un 4% en los conductores ilesos a un 23% en los conductores fallecidos. En cuanto a la evolución del porcentaje de pruebas positivas respecto al año pasado, no se observa ninguna variación significativa.

Tabla 83.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

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

En vías urbanas, 74.018 conductores estuvieron implicados en accidentes con víctimas, habiéndose realizado prueba de alcohol al 14% de ellos. El porcentaje de pruebas disponibles en el caso de conductores fallecidos es de un 60%. En el caso de los no fallecidos, se dispone de pruebas en un 9% de heridos hospitalizados, un 9% de heridos no hospitalizados y un 18% de ilesos.

Del mismo modo que en vías interurbanas, el porcentaje de pruebas de alcohol positivas en vías urbanas aumenta con la lesividad del conductor, desde un 14% en los conductores ilesos a un 28% en los conductores fallecidos. Se observa que, para todas las lesividades, los porcentajes de positivos en vías urbanas son superiores a los de vías interurbanas.

Tabla 84.- Resultados de las pruebas de alcoholemia en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

Lesividad	Total conductores	Conductores con prueba	% de conductores con prueba	Conductores con prueba positiva	Porcentaje positivo de alcoholemia
Fallecidos	167	101	60% (64%)	28	28% (32%)
Heridos hospitalizados	1.848	162	9% (7%)	45	28% (36%)
Heridos no hospitalizados	32.631	2.994	9% (9%)	609	20% (18%)
Sin asistencia sanitaria	38.055	6.954	18% (19%)	950	14% (14%)
Sin clasificar	1.317	102	8% (13%)	24	24% (20%)
Total	74.018	10.313	14% (14%)	1.656	16% (16%)

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

En el caso de los conductores fallecidos, el hecho más destacado es que el 66% de los casos de pruebas positivas presentan una tasa superior a tres veces la tasa máxima regulada en el reglamento de circulación. Este porcentaje es del 66% en el caso de las vías interurbanas, y llega hasta el 64% en vías urbanas. Por su parte, el porcentaje de casos que superan la tasa establecida en el artículo 379 del Código Penal (tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro, o tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro), por encima de la cual, se está

cometiendo un delito contra la seguridad vial, es de un 81%, en vías interurbanas, y de un 71%, en vías urbanas.

Figura 11.- Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías interurbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

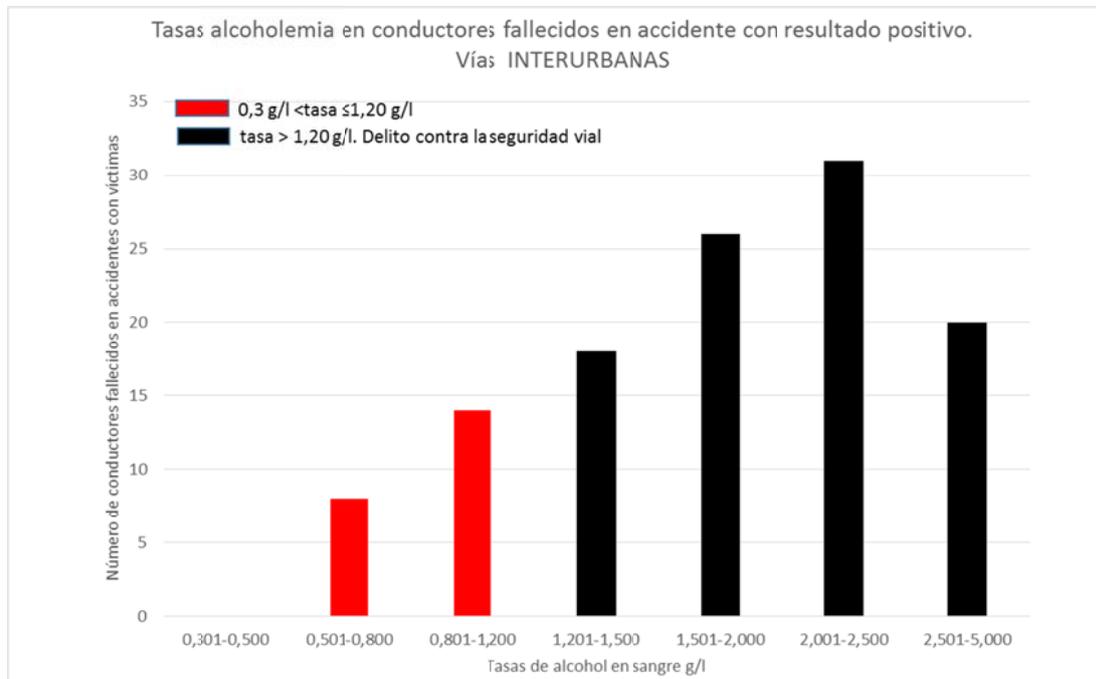
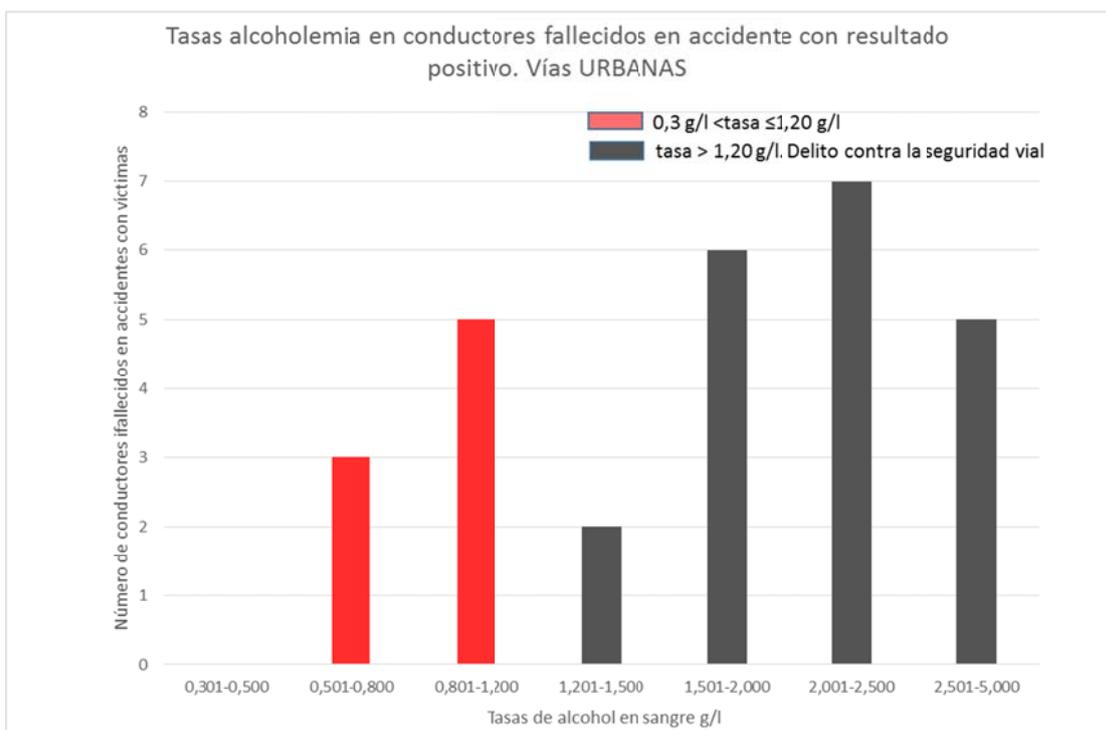


Figura 12.- Tasa de alcohol en sangre en conductores fallecidos en accidente con resultado positivo. Vías urbanas. Año 2018. (Cataluña y País Vasco excluidos.)



En relación con el consumo de drogas de comercio ilegal⁷ se tiene constancia de la realización de pruebas en el 68% de los conductores fallecidos, resultando un porcentaje de pruebas positivas del 19%.

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

Tabla 85.- Resultados de las pruebas de drogas en conductores implicados en accidente con víctimas. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

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

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

Tabla 86.- Sustancias en las pruebas de drogas a conductores con resultado positivo. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña, País Vasco excluidos.)

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

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

Tabla 87.- Conductores fallecidos sobre los que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2018, valores de 2017 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

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

⁷ Se han considerado las siguientes sustancias: anfetaminas, cocaína, cannabis y opiáceos. Por otro lado, para un análisis de la presencia de psicofármacos en los conductores fallecidos en accidentes, ver las memorias anuales del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)⁸:

Alcohol

Durante 2018, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó 5.509.022 pruebas de alcohol en aire espirado en el marco de sus competencias, lo que supone un 6% más que las realizadas durante 2017. De las 4.752.798 pruebas de control preventivas realizadas, el 1,3% resultaron positivas a alcohol (por encima de los niveles reglamentariamente establecidos).

Drogas

En el marco de la actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante 2018 se realizaron 139.703 pruebas de determinación de drogas, frente a 89.812 realizadas en 2017, lo que supone un aumento del 56%. De las 113.020 pruebas de control preventivas realizadas, el 37% resultaron positivas.

El cinturón de seguridad y el casco

Las motocicletas

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

Tabla 88.- Fallecidos y heridos hospitalizados en motocicleta en relación al uso del casco. España, 2013-2018

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

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

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

Los ciclomotores

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

Tabla 89.- Fallecidos y heridos hospitalizados en ciclomotor en relación al uso del casco. España, 2013- 2018

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

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

Los turismos y las furgonetas

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

Tabla 90.- Fallecidos y heridos hospitalizados ocupantes de 12 años y más en turismos y furgonetas en relación al uso del cinturón. España, 2013-2018

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

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

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

Tabla 91.- Fallecidos y heridos hospitalizados hasta 12 años y en turismos y furgonetas en relación al uso del sistema de retención infantil y el cinturón. España, 2013-2018

Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías interurbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	4	2	4	3	5	0
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	20	13	13	18	17	10
% de no uso de cinturón ni de SRI						*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	11	9	7	6	4	6
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	76	71	66	72	76	73
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Turismos y furgonetas. Ocupantes hasta 12 años. Vías urbanas	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fallecidos que no usaban cinturón ni SRI	0	0	0	0	0	0
Total de fallecidos en turismos y furgonetas	0	1	0	0	0	0
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*
Heridos hospitalizados que no usaban cinturón ni SRI	3	0	1	0	1	2
Total de heridos hospitalizados en turismos y furgonetas	12	11	8	9	11	12
% de no uso de cinturón ni de SRI	*	*	*	*	*	*

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

9.- EL CONTEXTO EUROPEO

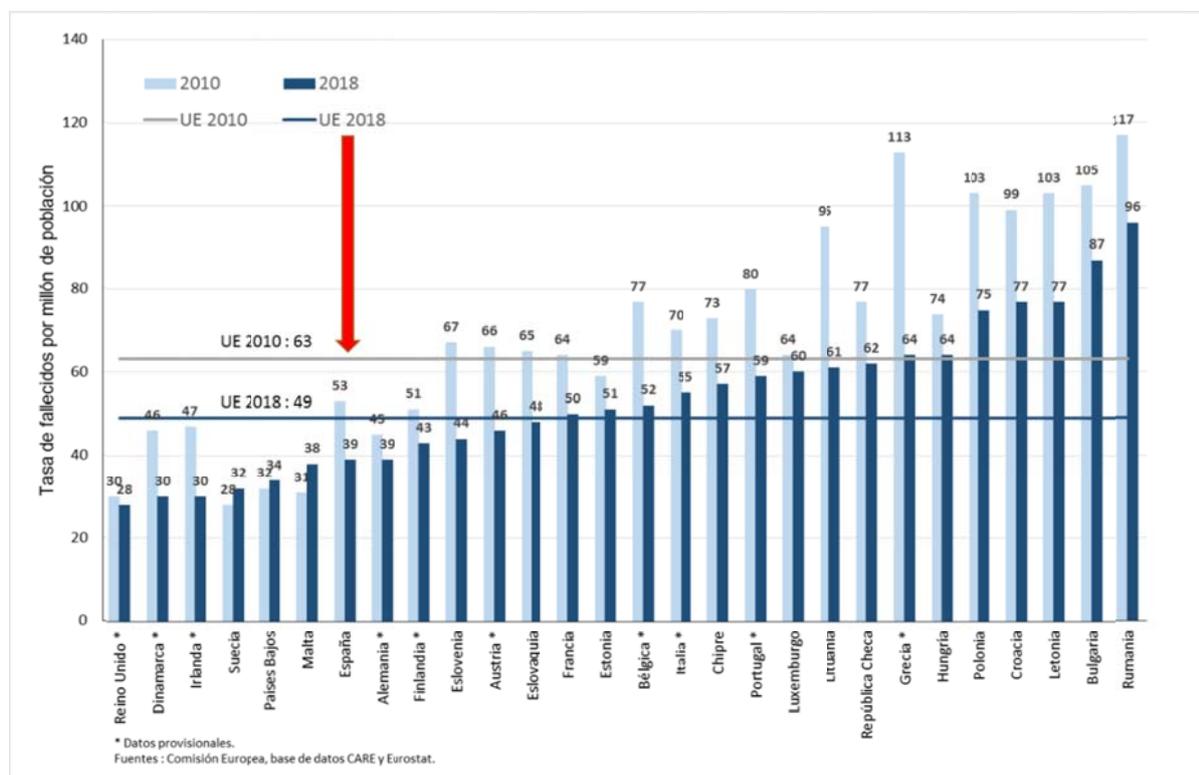
Situación de España

En 2018, en la Unión Europea (28 países miembros) se produjeron más de 25.000 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 7% de ellos. En ese mismo año, la población española representaba un 9% de la población europea. Los accidentes en España, incluyen todos los accidentes en las carreteras españolas, independientemente de la nacionalidad y el motivo de estancia en nuestro país.

En la fecha de edición de esta publicación no se han publicado por la Comisión Europea las cifras definitivas de siniestralidad de todos los países para el año 2018, pero se conocen los datos provisionales de fallecidos, y por tanto, las tasas provisionales por población para ese año, para cada uno de los Estados Miembros sin datos definitivos.

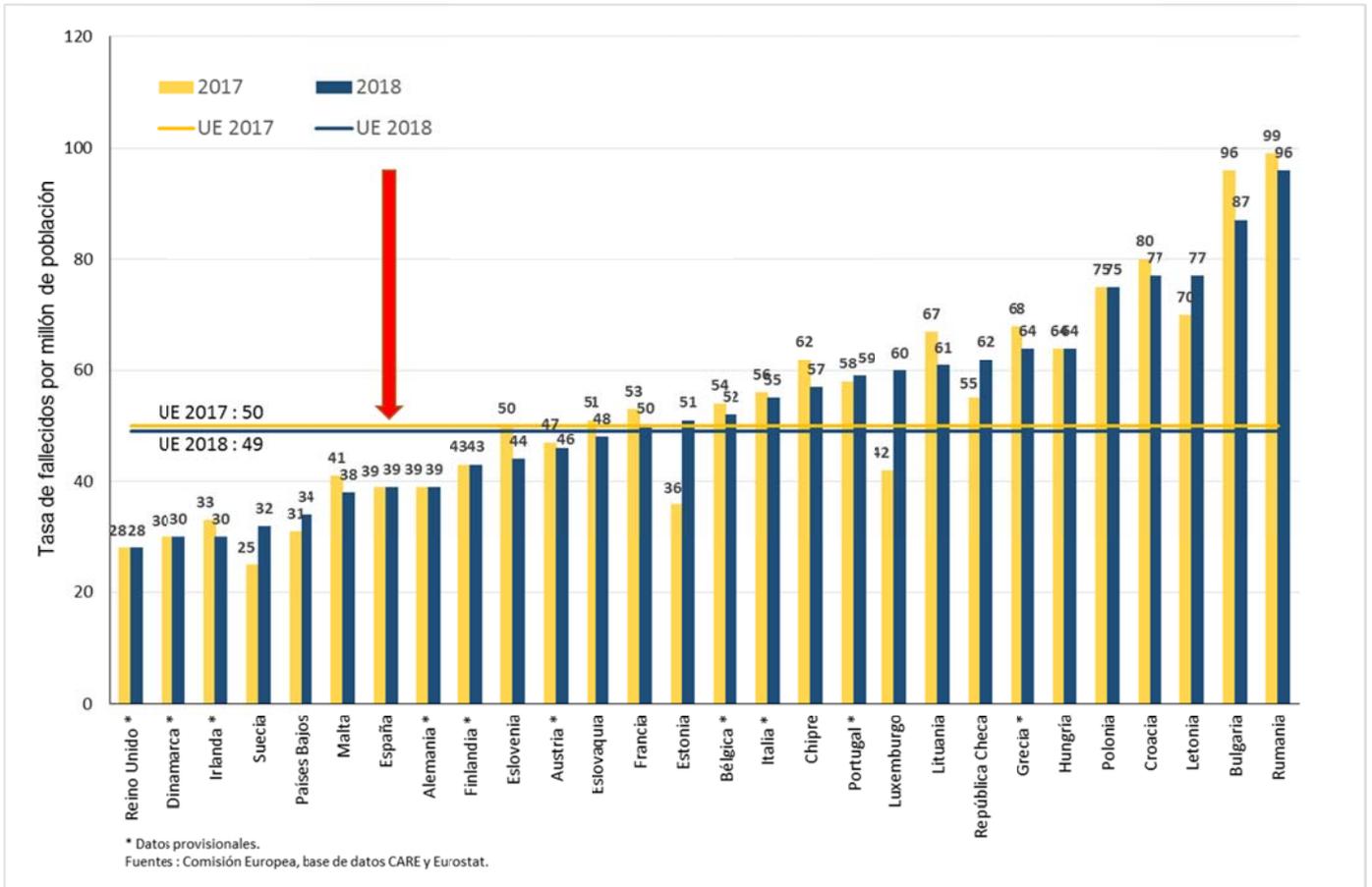
El siguiente gráfico muestra la evolución de las tasas de fallecidos por millón de habitantes entre 2010 (año base de cómputo para la reducción a 2020 del 50% de las víctimas mortales) y 2018. De los 28 países que forman la Unión Europea, en 23 se ha reducido la tasa respecto a 2010, y en 3 ha aumentado,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

Figura 13.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2010, 2018



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

Figura 14.- Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la Unión Europea. 2017, 2018



ANEXO I.- NOTAS METODOLÓGICAS

Bases de datos utilizadas en la elaboración de este informe

a) Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

El Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (regulado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico) que contiene los datos correspondientes a los accidentes de tráfico con víctimas entendidos como aquellos en los que al menos una de las personas implicadas ha resultado herida. Las definiciones de los principales indicadores a utilizar se recogen en la citada Orden.

La última información disponible corresponde al año 2016.

La base de datos correspondiente al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico puede solicitarse a la Dirección General de Tráfico, a través de correo electrónico a la dirección siguiente: observatorio@dgt.es.

Los microdatos y las tablas estadísticas más relevantes se encuentran disponibles en el “Portal estadístico” de la Dirección General de Tráfico www.dgt.es.

b) Registro de fichero de Defunciones

Con base en la RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la encomienda de gestión de la Secretaría de Estado de Justicia al Instituto Nacional de Estadística (INE) en materia de transmisión de datos informatizados relativos a las inscripciones de nacimientos, matrimonios y defunciones practicadas en los Registros Civiles, el INE facilita los datos correspondientes a todas y cada una de las defunciones que han sido inscritas en los Registros Civiles de todo el Estado. Estos datos se han utilizado para su unión con los registros de accidentes de tráfico, de acuerdo con la metodología que se explicita en este Anexo.

c) Estadística de defunciones según causa de muerte

Elaborada por el INE, en la que se incluyen todas las defunciones que se producen en territorio nacional con independencia del lugar de origen del fallecido. La información se cumplimenta por el médico que certifica la defunción, que además rellena el boletín estadístico de defunción, en el que aparecen informadas la causa inmediata, la causa antecedente y la causa inicial o fundamental, siendo ésta última la enfermedad o lesión que inició la cadena de acontecimientos patológicos que condujeron directamente a la muerte, o las circunstancias del accidente o violencia que produjo la lesión fatal. Las causas de fallecimiento se codifican según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE) establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS), utilizándose en estos momentos la clasificación CIE-10.

e) Encuesta Europea de Salud en España (ESEE)

Se enmarca en la propuesta de la Comisión Europea de crear un sistema de información sanitaria a partir de encuestas. A tal fin, los estados miembros implementaron la European Health

Interview Survey (EHIS), coordinada por Eurostat y regulada por el Reglamento (EC) 1338/2008 y el Reglamento de la Comisión 141/2013. La EESE es la parte española de dicha encuesta y la realiza el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La encuesta presenta un carácter modular (estado de salud, determinantes de salud, asistencia sanitaria, variables sociales) y facilita información armonizada para los diferentes países. Como herramienta imprescindible se desarrolló un cuestionario con un alto grado de estandarización que permite la comparación entre países. En España este cuestionario fue adaptado conjuntamente por el INE y el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para permitir la comparación con los principales indicadores de la Encuesta Nacional de Salud, lo que permite continuar las series de los principales indicadores nacionales.

En relación a la accidentalidad existían dos preguntas específicas:

La primera de ellas hacía referencia al tipo de accidente. Para esta encuesta se definen los accidentes de tráfico como todos los accidentes ocurridos en la vía pública, aparcamientos públicos o privados siempre que el accidente no ocurra en el curso del trabajo. Por tanto, el número estimado de lesionados por tráfico según la Encuesta Europea de Salud estará por debajo del valor real.

La segunda pregunta informa sobre el tipo de asistencia sanitaria recibida tras el accidente de tráfico.

La última encuesta corresponde al año 2014 y está disponible en http://www.msssi.gob.es/estadEstudios/estadisticas/EncuestaEuropea/Enc_Eur_Salud_en_Esp_2014.htm.

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

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

Definición de los principales indicadores

Accidente de circulación con víctimas: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente mortal: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

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

Muerto / Fallecido: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Herido hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido no hospitalizado: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

Metodología utilizada para el cálculo de fallecidos a 30 días

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

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

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

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

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

$$\text{Factor de corrección} = x = \frac{\text{n}^\circ \text{ de registros cruzados (solo heridos graves)}}{\text{n}^\circ \text{ de registros del primer estrato (solo heridos graves)}}$$

En cuanto a la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados en el registro de accidentes de tráfico, en el año 2011 el 65 % de los heridos hospitalizados tenían información suficiente, porcentaje que en 2012 ha pasado a ser del 80%, en 2013 del 76% y en 2014 del 96%. En el año 2014 los factores correctores se han aplicado a los 438 casos de heridos hospitalizados sin identificación correspondientes a la comunidad autónoma del País Vasco y al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

Desde el año 2015 no se aplica ningún factor de corrección dado que la cobertura de información identificativa de los heridos hospitalizados ha mejorado sustancialmente, a lo que se suma la comunicación de los fallecidos en el intervalo de 30 días desde el accidente por parte de las comunidades autónomas con competencia propia.