

Edita: Dirección General de Tráfico
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
C/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid

NIPO: 128-10-057-4

Fotografía: Dirección General de Tráfico
Imprime: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado

Introducción

Las ciudades han contribuido en los últimos años al reto planteado de reducción de las víctimas mortales, si bien la reducción ha sido menor que en las carreteras

Por sexto año consecutivo, en 2009, los muertos en accidente de tráfico han descendido alcanzando un descenso acumulado del 50%. En 2009 se han registrado 2.714 víctimas mortales, 2.685 muertos menos que en 2003 en que hubo 5.399 muertos. La disminución en carretera en los últimos 6 años ha sido del 52% y en zona urbana ha sido del 36%. A pesar de que se trata de un descenso inferior al que se produjo en carretera, es igual de significativo si se considera la evolución global experimentada por la accidentalidad.

Los peatones continúan siendo los afectados más graves por accidentes de tráfico en zona urbana

Los atropellos son la primera causa de muerte por accidente de tráfico en la ciudad. De forma invariable desde el 2003, los atropellos causan más del 40% de los muertos por accidente de tráfico en zona urbana y el 15% de los lesionados. En el año 2009, el porcentaje de peatones muertos ha ascendido hasta el 46%, el más alto de los últimos años. Aunque se producen menos atropellos que colisiones entre vehículos, las lesiones son mucho más graves: mientras que el 0,4% de los ocupantes de turismo y el 0,9% de ocupantes de moto mueren en un accidente, en el caso de los peatones la cifra se eleva al 2,8%.

Sabemos que a partir de 70 km/h un atropello es habitualmente una muerte segura, mientras que a 50 km/h el riesgo de muerte se reduce al 75% y a 30 km/h se pueden evitar tres de cada cuatro atropellos. El peatón es el elemento más vulnerable del sistema de movilidad, por lo que requiere plantear, de forma decidida, políticas de prevención de conductas de riesgo y de protección de las personas que se desplazan a pie. Las medidas de pacificación de tráfico y la extensión de las zonas 30 km/h, deberían implementarse en nuestras ciudades, tal y como se ha comprobado en la práctica en aquellas donde se ha logrado disminuir los lesionados por atropello a la mitad.

Los vehículos de dos ruedas son los que provocan más lesionados en las ciudades

Los vehículos de dos ruedas son una realidad creciente en las ciudades, que no sólo modifican su paisaje sino sus hábitos de movilidad, con lo que se presentan nuevos escenarios. Los usuarios de dos ruedas se mantienen alrededor del 40% de los lesionados en zona urbana. La evolución de muertos en dos ruedas, observa un incremento del 29% en 2003 al 36% en 2007, un descenso al 33% en el 2008, situándose en el 31% en 2009. Es importante no olvidar que los vehículos de dos ruedas (motos y ciclomotores) suponen solo el 15% del parque total de vehículos.

Entre 2003 y 2009 han descendido de forma muy significativa los lesionados en ciclomotor; a la vez que se han incrementado los lesionados en motocicletas. Cabe destacar que desde el año 2003, más del 70% de los muertos en moto en ciudad circulaban en vehículos de más de 125 cc.

El incremento de la accidentalidad de las motocicletas es una preocupación en todos los países europeos y en muchas de sus ciudades. Para conocer más el impacto de este cambio se han constituido grupos de trabajo a nivel local, estatal e internacional, en los que las ciudades españolas tienen un papel protagonista. Algunas pruebas piloto, como la línea de doble retención, son un primer paso en la experimentación de un nuevo escenario para una movilidad que integre los vehículos de dos ruedas de forma más segura.

6

Moverse en turismo en ciudad es más seguro ahora que hace seis años

En el año 2009 el 17% de las víctimas mortales en zona urbana iba en turismo frente al 26% en 2003. A pesar de ser el modo de transporte que más participa en los accidentes, en el 79% se ve implicado un turismo, sólo el 4% de los lesionados en este tipo de vehículo resultan muertos o heridos graves. En 2003 este porcentaje era del 6,9%.

Sin duda, uno de los motivos para explicar el descenso de las lesiones graves y mortales en turismo en zona urbana es el incremento registrado en el uso del cinturón de seguridad. Para conocer el nivel de uso de los accesorios de seguridad, desde 2005 se realizan estudios basados en observaciones de campo cuyos resultados nos indican un claro incremento de dieciocho puntos en los porcentajes del uso de cinturón de seguridad en todas las posiciones del vehículo. En el caso del conductor y del pasajero delantero ha pasado del 69% al 88% y 86% respectivamente, mientras que en el de los pasajeros traseros ha pasado del 47% al 62%.

Es importante destacar que el porcentaje de muertos en turismo que no llevaban puesto el cinturón en ciudad se ha reducido del 43% en el 2003 al 38% en el 2009. El uso de este elemento de protección en zona urbana, con velocidades bajas, es la diferencia entre producirse o no lesiones y es el motivo más directo del descenso de la gravedad de las lesiones de sus pasajeros.

Los accidentes de bicicleta en ciudad son leves

El importante incremento de la movilidad en bicicleta en los últimos años ha supuesto un importante incremento de accidentes con heridos leves, que ha pasado de 1.150 en el año 2003 a 1.947 en 2009. Pero su participación en la accidentalidad grave se mantiene estable: 15 muertos y 202 heridos graves en 2003 y 13 muertos y 221 heridos graves en 2009. Los accidentes en bicicleta son mayoritariamente colisiones frontolaterales, se producen durante el día y en los días laborables.

En un claro proceso de promoción del uso de la bicicleta por la ciudad, se debe proponer un diseño vial de carriles bici o de zonas de movilidad compartida que favorezca estos desplazamientos de forma segura y mensajes de civismo y autoprotección para sus usuarios.

Sin lugar a dudas, el transporte público es el modo más seguro para desplazarse por la ciudad

Se tiene constancia que no ha habido 1 usuario de autobús o autocar fallecidos y sólo 1.358 personas resultaron lesionadas, el 2% del total. Estos vehículos estuvieron implicados en el 3% de accidentes.

Los ayuntamientos deben tener un especial protagonismo en la política de seguridad vial porque más de la mitad de los accidentes con víctimas y el 22% de los fallecidos se dan en el ámbito urbano. Porque es en las ciudades donde se consolidan los hábitos en la conducción, porque los atropellos, los accidentes en los cruces, la disciplina en los semáforos o los problemas de aparcamiento son fenómenos típicamente urbanos. Y porque los municipios tienen una gran autonomía de funcionamiento.

El Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, elaborado por la DGT como guía para el desarrollo de planes en las ciudades, prioriza diez ámbitos de actuación, de los que destacamos: la protección de los usuarios vulnerables (peatones, bicicletas y motos) con medidas de diseño urbano que pacifiquen el tráfico, la vigilancia y control de las actuaciones insolidarias y los programas de información y prevención de las conductas de riesgo impulsados desde el ámbito comunitario (escolar, sanitario, sociocultural...). Es por ello que, en estrecha colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias, se ha elaborado un programa para promover la elaboración de planes de seguridad municipales en las ciudades de más de 20.000 habitantes.

Comparativa europea

La variación porcentual de los fallecidos por accidente de tráfico en el periodo 2001-2009 refleja el avance hacia el cumplimiento del objetivo europeo. La reducción de la UE en su conjunto ha sido del 36%, reducción insuficiente para alcanzar el objetivo. Letonia (-54%), España (-51%), Portugal y Estonia (-50% ambos) son los países que han logrado las mayores reducciones, de forma que estos países han alcanzado el objetivo europeo con antelación.

Figura 1. Disminución en los muertos por accidentes de tráfico en Europa, 2001-2009

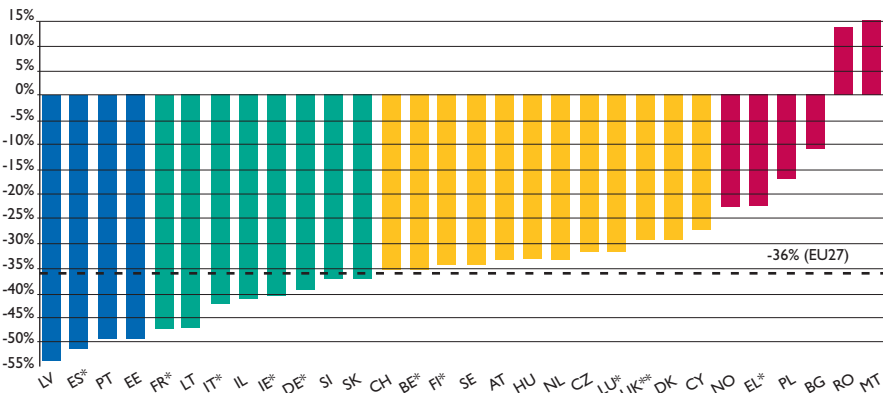


Fig. 1: Percentage change in road deaths between 2001 and 2009

*Provisional estimates were used for 2009 as final figures for 2009 were not yet available at the time of going to print.

**UK 2009: ETSC estimate for the whole UK based on EC CARE Quick indicator for GB only. The final count for GB will be available on the 24 June 2010 on www.dft.gov.uk/jprstatistics.

In Luxembourg and Malta, the numbers of road deaths are small and this subjects to substantial annual fluctuation.

Fuente: Informe anual PIN 2010. European Transport Safety Council.

En 2009, en la Unión Europea, el descenso de fallecidos respecto de 2008 ha sido del 11%. España ha registrado una reducción mayor, concretamente del 12%.

Figura 2. Disminución porcentual, 2008-2009

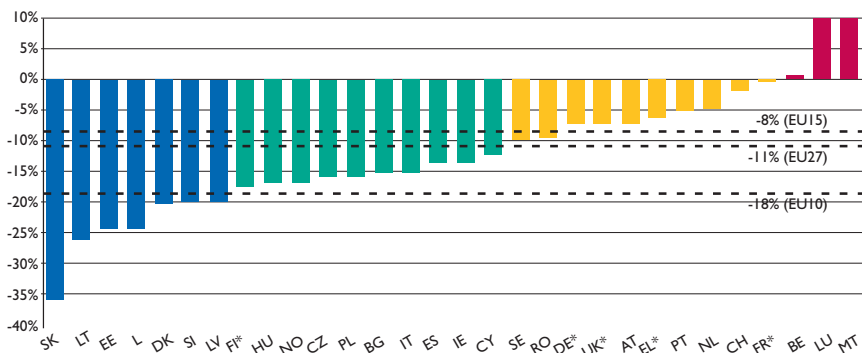


Fig. 3: Percentage change in road deaths between 2008 and 2009

*Provisional figures of national estimates based on provisional figures for 2009 were not available at the time of going to print.

**UK 2009: ETSC estimate for the whole UK based on EC CARE Quick indicator for GB only.

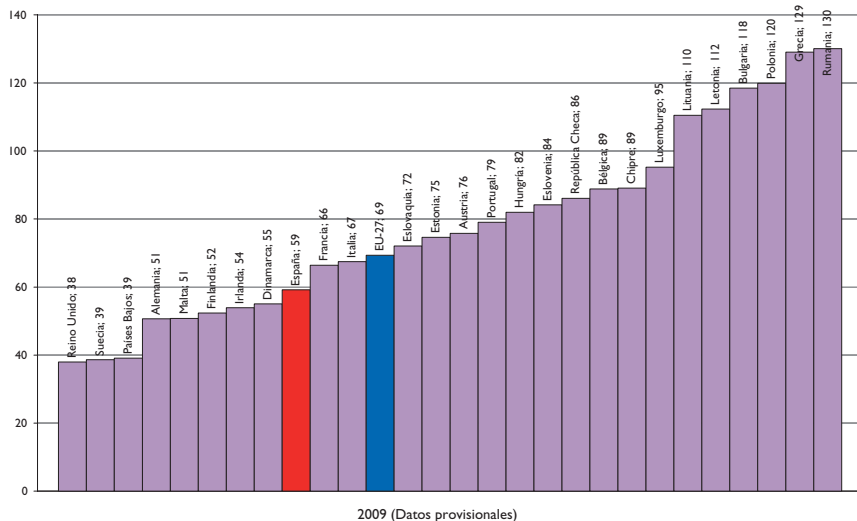
In Luxembourg and Malta, the numbers of road deaths are small and this subjects to substantial annual fluctuation.

Fuente: Informe anual PIN 2010. European Transport Safety Council.

El valor español, 59 muertos por millón de habitantes, se encuentra por debajo de la tasa de la Unión Europea, situada en 69 muertos por millón de habitantes, y muy próximo a la de países como Dinamarca, aunque aún se encuentra a una distancia considerable de países como Reino Unido, Suecia o Países Bajos. España ocupa el noveno lugar en la Europa de los 27 en la tasa de fallecidos por millón de población.

10

Figura 3. Muertos por millón de habitantes en la UE-27



Fuente CARE y Eurostat (población).

Contexto general: los principales datos de 2009

En el año 2009 se han registrado 2.714 muertos por accidentes de tráfico. Por sexto año consecutivo los muertos en accidente han descendido, alcanzando un descenso acumulado del 50%. 2.685 muertos menos que en 2003 y 7,4 muertos diarios menos que 2003.

El objetivo de reducción del 40% en la cifra de fallecidos para el año 2008 que determinó el Plan Estratégico de Seguridad Vial se alcanzó en 2008 y se consolida la tendencia en 2009. La gravedad de los accidentes ha disminuido desde que se inició el Plan.

Tabla 1. Evolución accidentes de tráfico: Total (carretera más zona urbana)

Total	2003	2004	2005	2006*	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2003
Accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251	-5%	-12%
Fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	-12%	-50%
Heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923	-16%	-47%
Heridos leves	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043	-3%	-11%
Fallecidos por 100 accidentes	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,3	3,1		
Promedio diario de fallecidos	14,8	13,0	12,2	11,2	10,5	8,5	7,4		

* En el año 2006, se inició la implantación de un nuevo sistema de recogida de información de accidentes lo que incidió, en ese año, en el incremento del número total de accidentes con víctimas y en el número de heridos leves.

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En el año 2009 en carretera, se han registrado 2.130 víctimas mortales, un 14% menos que en 2008 y un 52% menos que en 2003. En lo que respecta a los heridos graves, en 2009 se observa un descenso del 21% respecto del año anterior y del 54% respecto de 2003.

Tabla 2. Evolución accidentes de tráfico carretera

Total	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2003
Accidentes con víctimas	47.567	43.787	402.624	49.221	49.820	43.831	40.789	-7%	-14%
Fallecidos	4.480	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	2.130	-14%	-52%
Heridos graves	19.006	14.631	14.920	14.763	13.201	11.077	8.748	-21%	-54%
Heridos leves	60.466	56.459	53.869	62.306	63.587	56.222	54.180	-4%	-10%
Fallecidos por 100 accidentes	9,4	8,8	8,6	6,8	6,2	5,6	5,2		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Se consideran accidentes de tráfico en zona urbana aquellos que han tenido lugar en el entramado urbano o en travesías, y se consideran víctimas de dichos accidentes aquellas personas que constan en el registro de accidentes como personas implicadas con lesiones leves, graves o fallecidas.

En zona urbana, en el año 2009, se han registrado 584 víctimas mortales, lo que supone un descenso significativo del 8% respecto de 2008, observándose también disminuciones en el número de heridos graves y leves.

En el período 2003-2009, los accidentes con víctimas se han reducido de 52.420 a 47.462, esto es, un descenso del 9%. Las víctimas mortales han pasado de 919 a 584, un 36% menos, y los heridos graves y leves de 71.163 a 62.038, un 13% menos. El índice de letalidad –número de muertos por cada 1.000 víctimas– se ha reducido a 9,33.

Tabla 3. Evolución accidentes de tráfico zona urbana

Total	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2003
Accidentes con víctimas	52.420	50.222	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	-4%	-9%
Fallecidos	919	900	790	737	741	634	584	-8%	-36%
Heridos graves	7.299	7.174	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	-4%	-29%
Heridos leves	63.864	60.119	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	-2%	-11%
Fallecidos por 100 accidentes	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5	1,3	1,2		
Letalidad (x 1.000 víctimas)	12,75	13,20	12,19	10,98	11,15	9,86	9,33		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

Respecto de las cifras totales de 2009, el ámbito urbano ha registrado el 54% del total de accidentes con víctimas, el 22% de los fallecidos por accidente de tráfico y el 50% de los heridos por esa causa.

Tabla 4. Distribución de los accidentes de tráfico con víctimas según localización. Carretera y zona urbana, 2009

	Carretera	Zona urbana	Total
Accidentes con víctimas	40.789	47.462	88.251
Fallecidos	2.130	584	2.714
Heridos (graves y leves)	62.928	62.038	124.966
Fallecidos por cien accidentes	5,2	1,2	3,1
Fallecidos por millón de población			59

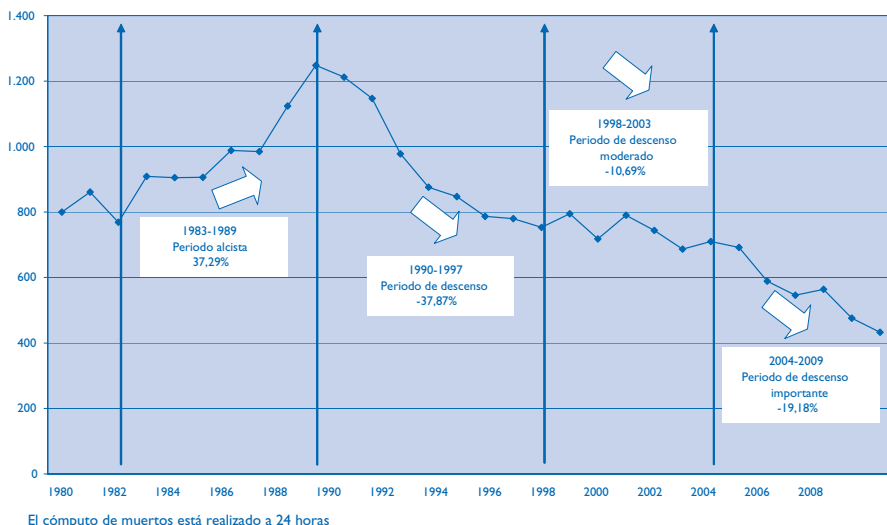
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

La evolución de las víctimas mortales por accidente de tráfico desde el año 1980 hasta el 2009 muestra una clara tendencia descendente a partir de los 90. En la Figura 4 se pueden apreciar cuatro importantes etapas: fuerte incremento en el periodo 1982-1989 (+37,29%); fuerte descenso entre 1990 y 1997 (-37,87%); a continuación inicio de un descenso moderado (-10,69%) entre los años 1998 y 2003; finalmente, entre los años 2004 y 2009, consolidación de la tendencia descendente (-37,4%).

Si en carretera el descenso en el periodo 2003-2009 ha sido del 52%, en zona urbana estamos situados en un 36%. Los esfuerzos tienen que continuar para alcanzar los mismos porcentajes de reducción.

14

Figura 4. Evolución del número de muertos en accidente de tráfico en zona urbana, 1980-2009



Fuente: Dirección General de Tráfico.

Localización de los accidentes

Travesías: El número de accidentes con víctimas en travesía fue 800 en el año 2009, lo que supone un 1,3% sobre el total de accidentes en zona urbana. En ellas fallecieron 60 de las 584 personas que fallecieron en zona urbana, es decir, un 10% sobre el total y resultaron heridas graves y leves 836, un 1,3% sobre el total de heridos.

Cruces: Suelen ser el 50% de los accidentes en zona urbana. En el año 2009 representaron el 48%. En ellos fallecieron 210 personas (el 36% del total de muertos en zona urbana) y resultaron heridas 29.907 personas, el 48% de los heridos en zona urbana.

Características por edad y género

Víctimas mortales

Tomando los grupos de edad en intervalos de 10 años, se observa que en 2009, por primera vez, el grupo de edad de las personas de 75 años y más ha registrado el mayor número de fallecidos en zona urbana, suponiendo el 19,5% de los fallecidos. Durante el periodo 2003-2009 su cifra se ha reducido en un 13,6%, es decir, menos que la cifra global. De las 114 personas fallecidas de ese grupo de edad, 102 han fallecido como peatones, es decir el 89%.

El grupo de 15 a 24 y el de 25 a 34 años han sido los siguientes más afectados, representando ambos el 17,5% de los fallecidos. En los últimos años ha sido el grupo de 15 a 24 años el que mayor porcentaje de reducción presenta (-57,1%), contribuyendo, por tanto, más que ningún otro al descenso global.

Tabla 5. Edad de los fallecidos en zona urbana en España. Periodo 2003-2009

Grupo de edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Distribución % 2009	Dif. % 2009/2003
0-14	32	31	32	34	37	30	20	3,4%	-37,5%
15-24	238	215	178	159	158	130	102	17,5%	-57,1%
25-34	153	148	144	139	135	110	102	17,5%	-33,3%
35-44	80	112	77	85	78	71	76	13,0%	-5,0%
45-54	61	66	70	51	69	62	63	10,8%	3,3%
55-64	51	58	63	60	61	42	41	7,0%	-19,6%
65-74	74	75	70	79	63	49	52	8,9%	-29,7%
75 y más	132	132	126	108	117	116	114	19,5%	-13,6%
No especificada	98	63	30	22	23	24	14	2,4%	-85,7%
Total	919	900	790	737	741	634	584	100,0%	-36,5%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT). Cómputo de muertos a 30 días.

En zona urbana, los hombres siguen siendo el colectivo más afectado en los accidentes de circulación presentando diferencias muy significativas con respecto a las mujeres. El 68,8% de los fallecidos en zona urbana eran hombres y el 30,8% mujeres. Por grupos de edad, los hombres tienen una representación mayor que las mujeres en todos los grupos, excepto en el de 55 a 64 años y en el de 75 años y más, en que el porcentaje es similar.

Tabla 6. Edad y género de los fallecidos en zona urbana en España. 2009

Grupo de edad	Hombres	Mujeres	% Hombres	% Mujeres
0-14	14	6	70,0%	30,0%
15-24	81	21	79,4%	20,6%
25-34	79	23	77,5%	22,5%
35-44	59	17	77,6%	22,4%
45-54	50	13	79,4%	20,6%
55-64	20	21	48,8%	51,2%
65-74	31	21	59,6%	40,4%
75 y más	59	55	51,8%	48,2%
No especificada	9	3	64,3%	21,4%
Total	402	180	68,8%	30,8%

Si relativizamos la cifra de fallecidos respecto de la población, observamos que los hombres doblan a las mujeres en la tasa de fallecidos por millón de población, y que esa diferencia se incrementa en los grupos más jóvenes y se acorta a partir de los 55 años, volviendo a aumentar a partir de los 75.

En cuanto a los grupos de edad es el grupo de 75 años y más el que mayor tasa presenta, 30 fallecidos por millón de población. Los hombres de ese grupo tienen una tasa de 40.

Los jóvenes de 15 a 24 años registran una tasa de 20 fallecidos por millón de población y, dentro de este grupo, el de 18 a 20 años la supera con 26 fallecidos por millón de población. Los hombres de 18 a 20 años tienen una tasa de 38.

