

## España se sitúa por primera vez por debajo de la media europea en muertes a causa de accidente de tráfico

- Pese a la tendencia decreciente en mortalidad, España mantiene una probabilidad de fallecer en caso de accidente de tráfico superior a la media europea debido a la mayor importancia relativa del transporte de mercancías por carretera, la actitud de los conductores y los tiempos de reacción de los servicios de emergencia después de un siniestro
- Una reducción de la importancia relativa de los camiones en el parque automovilístico español al nivel de la media europea (del 16,4% al 11,5%) equivaldría a 917 fallecidos menos al año en España por accidente de tráfico

**Madrid, 19 de abril de 2011.-** La tendencia a reducir las tasas de mortalidad en los accidentes de tráfico registrada en la Unión Europea de los Quince (UE-15) se ha mantenido en los últimos años, disminuyendo a mayor velocidad en España, lo que le ha permitido converger y, por primera vez, situarse por debajo de la media europea en 2009.

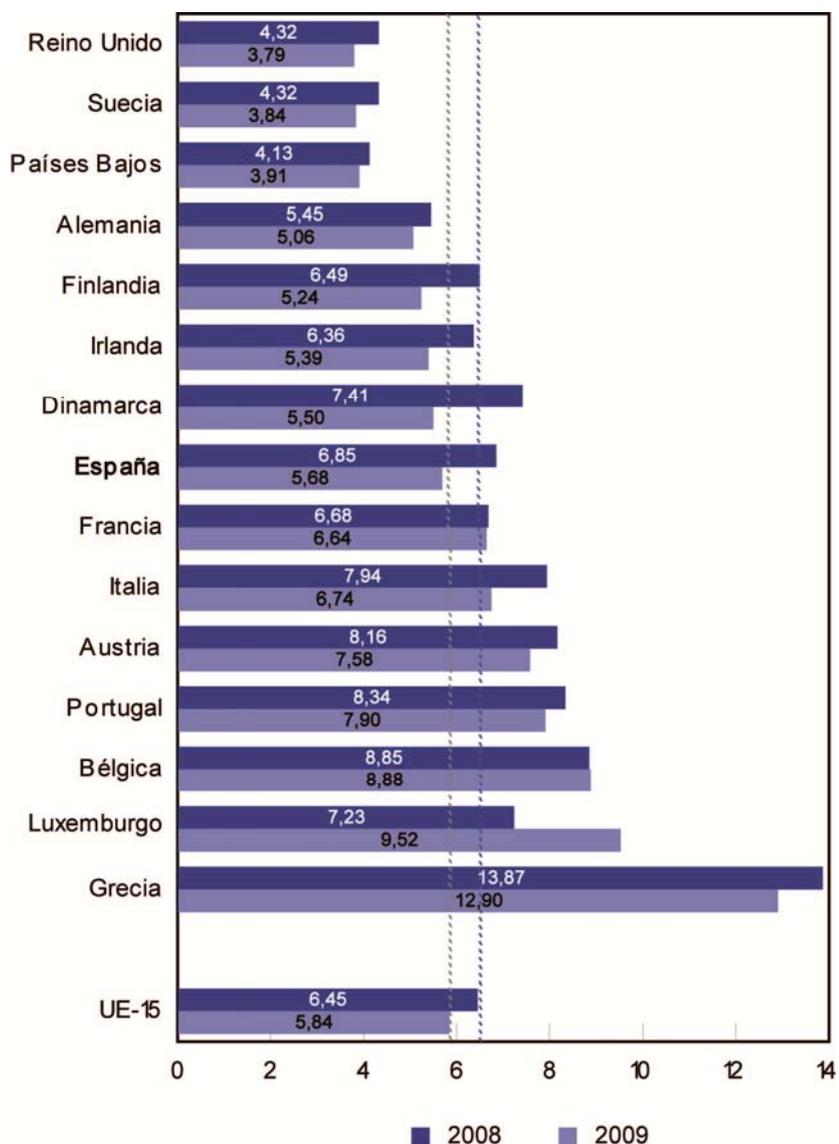
Estos son algunos de los resultados planteados en la monografía *Siniestralidad vial en España y la Unión Europea 1997-2007*, realizada por la Fundación BBVA y el Ivie, que analiza la evolución, los determinantes y las consecuencias de los accidentes de tráfico en España, desde una perspectiva regional y europea. El trabajo ha sido dirigido por la catedrática de la Universidad de Alicante e investigadora del Ivie, **Carmen Herrero**. Junto a ella han formado parte del equipo investigador los profesores de la Universidad de Murcia y miembros del Grupo de Trabajo en Economía de la Salud **José María Abellán**, **Jorge Eduardo Martínez**, **Ildefonso Méndez** y **Fernando Ignacio Sánchez**, así como la profesora de la City University de Londres **Patricia Cubí**.

Con una tasa de 5,7 fallecidos en accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes en 2009, España se sitúa por primera vez ese año por debajo de la media europea, como muestra el gráfico 1.

Junto a esto, el número de muertos en carretera es en 2010 un 18,8% menor que en 2009, y los heridos graves han disminuido un 10,3% respecto al año anterior, según datos provisionales de la Dirección General de Tráfico.

**Gráfico 1. Tasas de de mortalidad en los países de la UE-15. 2008 y 2009**

Fallecidos por cada 100.000 habitantes



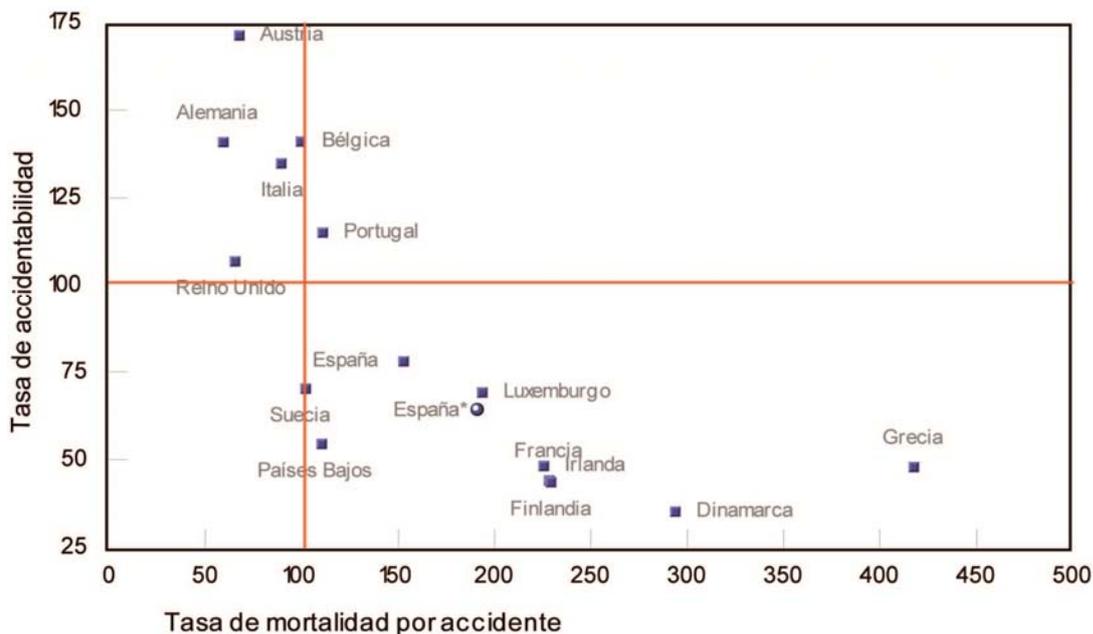
Fuente: CARE (base de datos europea de accidentes de tráfico), publicaciones nacionales y Eurostat

La mayor reducción de las tasas de mortalidad en accidentes de tráfico que ha tenido lugar en los últimos años en la UE-15 se ha concentrado en países como España, que partían de valores significativamente más altos, por lo que se ha producido un proceso de convergencia. A pesar del avance que ha tenido lugar en España y que se observa en el gráfico 2, nuestro país ha presentado hasta 2008 una probabilidad de fallecimiento en caso de accidente mayor que la media europea. En esa misma situación de menor tasa de accidentes y mayor tasa de mortalidad que la media también se encuentran Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Luxemburgo y Suecia.

Por su parte, en Alemania, Austria, Bélgica y el Reino Unido la tasa de accidentabilidad es mayor a la media y la probabilidad de fallecimiento es menor.

Italia es el único país de la UE-15 que ha pasado a tener una tasa de accidentes superior a la media pero con una tasa de mortalidad más de un 10% menor que la media europea. Finalmente, Grecia presenta una de las tasas más bajas de accidentabilidad de la UE-15, junto a la tasa más elevada de mortalidad. Además, y a diferencia de lo ocurrido en países que tenían una elevada tasa de mortalidad al comienzo del periodo, como España y Portugal, este país no ha convergido con la media europea debido a la alta probabilidad de mortalidad en caso de accidente, que el último año para el que se tienen datos cuadruplica la tasa registrada en la media de la UE-15.

**Gráfico 2. Tasas de accidentabilidad y de mortalidad en los países de la UE-15. 2007. UE-15=100**



\*1997

Tasa de accidentabilidad: Accidentes de tráfico por cada 100.000 personas

Tasa de mortalidad por accidente: Fallecidos por cada 100 accidentes

Fuente: Comisión Europea (2010) y elaboración propia

### Camiones y actitud al volante

En el periodo 1997-2007 España ha presentado una mayor tasa de mortalidad por accidentes de tráfico que la media europea combinada con una reducida tasa de accidentabilidad, al nivel de Suecia, y muy inferior a la de países como Alemania, Austria, Bélgica o el Reino Unido. Según el estudio de la Fundación BBVA, dos factores explican la mayor tasa de mortalidad de España en ese periodo: la mayor importancia relativa del transporte de mercancías por carretera en España y la actitud de los conductores españoles.

El estudio muestra que el **transporte de mercancías por carretera** tiene una altísima correlación con la tasa de mortalidad, y la proporción de camiones en el total del parque automovilístico es un determinante fundamental y altamente significativo de la tasa de mortalidad por accidente de tráfico. Tanto es así que si España redefiniere su actual política de transporte de mercancías incrementando el peso relativo del transporte ferroviario y reduciendo la importancia relativa de los camiones en el total del parque automovilístico español (actualmente en el 16,4%) hasta situarlo en la media de la UE-15 (11,5%), la diferencia en tasa de mortalidad entre España y la UE-15 se reduciría en dos puntos porcentuales.

Una reducción en España del porcentaje de mercancías que se transportan por carretera equivaldría a 917 fallecidos menos al año, esto es, un 16% menos de fallecidos registrados en promedio anual en el periodo 1994-2001 y un 35% del número de fallecidos en 2009, según datos provisionales de la base de datos europea de accidentes de tráfico CARE.

Por otro lado, el segundo factor en importancia relativa a la hora de explicar por qué España ha tenido una tasa de mortalidad superior a la de la UE-15 hasta fechas recientes es la **actitud de los conductores españoles** y, en concreto, la mayor proporción de conductores que reconocen exceder los límites de velocidad cuando circulan por zona urbana. Si España se situara al nivel europeo en este indicador, se podría reducir el número de fallecidos por año del periodo 1994-2001 en unas 450 personas al año.

Los datos recogidos en el estudio muestran que hay una clara convergencia en la normativa sobre seguridad vial, usos de sistemas de protección y controles. En cuanto a las actitudes y comportamientos de los conductores, en el periodo 1997-2007 España se situaba en una posición muy negativa respecto a sus socios europeos, con porcentajes sistemáticamente superiores a la media europea en relación al alcohol, la falta de respeto de los pasos cebra, los adelantamientos o el exceso de los límites de velocidad, incluso en zona urbana. Esfuerzos en este sentido están dando importantes resultados en los últimos años.

**Los autores del trabajo estiman que un mayor respeto a las normas y una redefinición de la política de transporte de mercancías, reduciendo el peso relativo de los camiones en las carreteras españolas, permitiría reducir el número de fallecidos en más de 1.000 personas al año.**

El estudio también señala como aspecto característico de España a la hora de explicar la distancia en tasa de mortalidad respecto a la UE-15 **los tiempos de espera a los servicios de emergencia** tras un accidente de tráfico. España, a diferencia de otros países de su entorno no tiene una legislación sobre tiempos máximos de atención a accidentados y los medios de los sistemas de emergencia (equipamientos, medios aéreos, etc.) no son los más adecuados, según la evidencia internacional revisada y recogida en la investigación.

Según datos del Automóvil Club Alemán citados en el estudio, el 66% de las muertes se producen en los 20 minutos posteriores al accidente y las opciones

de recuperar al paciente con trauma se reducen exponencialmente si este no recibe el tratamiento quirúrgico necesario en la hora siguiente al accidente. Además, contar con servicios adecuados de emergencia médica pueden reducir la cifra de fallecidos en un 11% y la de discapacitados en un 12%.

**En España, según los últimos datos disponibles, los tiempos medios de respuesta de los servicios de emergencia después de un accidente se sitúan entre los 25 y los 38 minutos. En solo una de cada 4 intervenciones se registran tiempos inferiores al umbral de supervivencia de 20 minutos.** La normativa española no contiene ninguna referencia a tiempos de atención al accidentado, a diferencia de países como Alemania, Dinamarca o Reino Unido, donde se comprometen a tiempos inferiores a 20 minutos. La monografía también indica que la aeroasistencia es un sistema eficaz de reducción de tiempos de asistencia, dado que reduce entre un 11% y un 17% la probabilidad de fallecimiento sobre el transporte en ambulancia. En España, los helicópteros tardan 30 minutos, 10 más que el umbral de supervivencia. A esto se añade que el nivel de coordinación entre comunidades autónomas estaría muy por debajo del que sería deseable. Así, puede ocurrir que la unidad de emergencia más próxima al lugar del accidente sea de la comunidad vecina, pero tenga que prestar la asistencia la ambulancia de la propia comunidad aunque deba desplazarse desde más lejos, con la consiguiente reducción en la probabilidad de supervivencia de los accidentados.

### **Pérdida de vida**

En una década se han perdido en la carretera más de 15,5 millones de años de vida en la UE-15, lo que equivale a más de 190.000 vidas de ciudadanos europeos, de los que más de las tres cuartas partes corresponden a hombres. Esta cifra equivaldría también a que, con su población actual, cada habitante de Irlanda y Grecia perdiera un año de vida.

Con todo, en estos años se han reducido las víctimas mortales en términos absolutos en todas las categorías de vehículos, salvo en el caso de los ciclomotores y las motocicletas. Así, del total de fallecidos a bordo de un vehículo en la UE-15 (exceptuando Alemania) en 2007, un 57% viajaba en automóvil (coche o taxi), un 5,7% en camión, un 5,9% en bicicleta y un 27,8% en motocicleta o ciclomotor. El porcentaje de fallecidos a bordo de vehículos a motor de dos ruedas ha aumentado respecto a 1997, mientras que ha descendido la proporción de los ocupantes de automóviles.

En España destaca el porcentaje de víctimas que viajaban en camión en 2007 (10%), solo superado por los datos de Irlanda y Portugal. Ahora bien, la caída del número de fallecidos en camión en España, teniendo en cuenta el mayor peso relativo de este grupo en el total de muertes por tráfico, explica casi un 14% del descenso agregado en la cifra de fallecimientos. También resulta alta la proporción de fallecidos en ciclomotores y motocicletas en España (27%), al igual que en Italia, Grecia y Francia.

El trabajo *Siniestralidad vial en España y la Unión Europea 1997-2007* utiliza la misma metodología novedosa que un estudio anterior, *Evaluación de riesgos y del impacto de los accidentes de tráfico sobre la salud de la población española (1996-2004)*, publicado por la Fundación BBVA en 2008. En esta ocasión se ha incluido la dimensión europea en la cuantificación de pérdidas en salud a causa de accidentes de tráfico en términos de cantidad y calidad de vida perdidos.

---

Fundación **BBVA**

Si desea más información, puede ponerse en contacto con el Departamento de Comunicación de la Fundación BBVA (91 374 52 10 y 91 537 37 69 o [comunicacion@bbva.es](mailto:comunicacion@bbva.es)) o consultar en la web [www.bbva.es](http://www.bbva.es)