

El coche que te salvará la vida: ¿morir en un siniestro vial es una cuestión de clase?



POR **SERGIO AMADOZ**
MADRID | ACTUALIZADO 01 MAR 26 - 11: 46

Un 85% de los siniestros viales se debe a errores o imprudencias de los conductores, pero las consecuencias no son iguales para todos.



Varios coches en una autovía española.

Sergio Pérez llega al escenario del siniestro y mientras los servicios médicos o sus compañeros se encargan de estabilizar a las víctimas, saca la tiza que nunca le falta. Es **bombero del Consorcio Provincial Contra Incendios y Salvamento de A Coruña** y marca sobre la carrocería los puntos por donde deben hacerse los cortes para **excarcelar a los ocupantes atrapados en un turismo** que acaba de accidentarse. “Aquí, aquí y aquí”, señala Pérez. Sus compañeros y él cortarán con esfuerzo y les llevará un buen rato, porque el coche es nuevo y sus materiales, duros. **El conductor y los pasajeros no pueden salir, pero están bien. Porque el coche es nuevo.**

“Las carrocerías **utilizan aceros de ultrarresistencia** y estructuras que **tienen programada su deformación**. Es decir, si hay un golpe frontal los fabricantes intentan que el habitáculo quede privado de ese impacto. Y los pilares que suben hacia el techo están mucho más **reforzados para evitar el colapso**. Hasta el punto de que esos materiales no son accesibles para nuestras herramientas. Tardamos mucho más en cortar”, resume.

Este experto en emergencias, ya con cientos de siniestros de experiencia, lleva consigo siempre un lápiz del Ikea (“¿Intentó alguna vez escribir con un boli en un papel mojado?”, pregunta) y una **aplicación en su móvil** con la que [descargar la hoja de rescate que necesite](#). Imprescindible frente a un modelo moderno con baterías, kilómetros de cable y riesgos de explosión.

El documento **identifica los puntos de corte de los coches**, la **ubicación de las baterías** y, sobre todo, los **generadores de gas de los airbags**. “Hoy en día tienen airbags para el conductor, el copiloto, de cortinilla, en el techo... tienen de todo. Imagine que no los desactivamos o **cortamos un microcartucho de gas**; nos puede **explotar el airbag en la cara** o reventar los riñones”, relata Pérez.



Un siniestro en una carretera de Barcelona en julio de 2025.

Cuando se trata de un **coche con menos de cinco años** de antigüedad, su **tarea resulta más complicada**, pero la diferencia es que **muchas veces no se les requiere**. “Sí, claro, hoy te pueden decir que hay un accidente con heridos, pero que no es necesario intervenir para excarcelar a nadie. El **vehículo actúa de una manera completamente distinta**”, confirma. Esos modelos no abundan en España: el [62,7% tiene más de 10 años; uno de cada tres ha superado las dos décadas de antigüedad](#).

La seguridad vial, un proyecto de país

Y aquí encaja una frase que el ministro del Interior, **Fernando Grande-Marlaska**, repite a menudo: “Si somos prudentes y responsables todos salimos ganando. [La seguridad vial es un proyecto de país](#)”.

Pero ¿puede entenderse también como **un problema de clase? ¿Se mata más quien menos tiene?** El consenso científico niega esta idea (el causante del siniestro casi nunca es el coche, sino el conductor), pero algunos datos traslucen otra realidad: por ejemplo, la **tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes** en los coches de cero a cuatro años es de 1,85. En los turismos de **entre 15 y 19 años se eleva a 4,95.**

Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos

Datos correspondientes a 2018, los últimos recogidos por la Dirección General de Tráfico en el informe anual *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España.*

Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por 100.000 turismos

Datos correspondientes a 2018, los últimos recogidos por la Dirección General de Tráfico en el informe anual *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España.*

Antigüedad	Tasa de fallecidos	Tasa de heridos hospitalizados
De 0 a 4 años	1,85	7,72
De 5 a 9 años	2,28	9,76
De 10 a 14 años	2,84	10,44
De 15 a 19 años	4,95	16,88
De 20 y más años	3,17	8,76

Fuente DGT. Tabla: EL MOTOR

Ramón Ledesma, consultor de Impulso by Pons y subdirector de Normativa de la DGT en 2006, cuando Tráfico puso en marcha el [carnet por puntos](#), defiende que este planteamiento es erróneo. “Es evidente que un vehículo nuevo, por su equipamiento y tecnología, reduce tanto el riesgo de accidente como la gravedad de sus consecuencias. Pero conviene no perder de vista el contexto general: el **85% de los siniestros viales tiene su origen en el comportamiento humano**, frente a un 10% atribuible al estado de las infraestructuras y solo un 5% directamente relacionado con el vehículo”, argumenta.

Concienciación contra el alcohol y las distracciones

La postura oficial de la [DGT](#) sigue esa línea y en sus campañas recuerda siempre que las **causas de los siniestros viales** son las **distracciones, el alcohol y los excesos de velocidad**, y ese mismo punto de vista adoptan algunos expertos en seguridad vial. “Lo verdaderamente prioritario es [adoptar una conducción atenta](#), consciente y adaptada tanto al entorno como a las condiciones de la vía y del propio vehículo”, insiste Ledesma. Y

La [literatura científica va por ahí](#): el **porcentaje de siniestros viales** en los que están involucrados errores de los conductores y el resto de usuarios de la vía oscilan **entre el 71% y el 93%**, y los relacionados con la carretera o los factores ambientales van del 12% al 34%. Por último, los **vinculados a aspectos del vehículo** se mueven **entre el 4% y el 13%**.

Algunas fuentes en Tráfico, sin embargo, reconocen que sus **estadísticas** dejan leer entre líneas las **consecuencias de las diferencias sociales**. Independientemente del motivo de un choque frontal o una [salida de vía](#), **la muerte castiga más a quienes no han podido cambiar de coche** o no lo cuidan tan bien como deberían. En muchos casos, por razones económicas.

El propio director general de Tráfico, **Pere Navarro**, muestra su fe en la tecnología. “Seguiremos trabajando con el cinturón, el alcohol, la velocidad, las distracciones y demás, pero **el gran salto adelante viene por las ADAS** [los sistemas automáticos de ayuda a la conducción]. Ya sé que si la gente no se compra un coche no es porque no quiere, sino porque no puede, pero con un coche nuevo te sales de la vía, das dos vueltas de campana y sales andando. Con un coche de más de 15 años, te sales de la vía, das dos vueltas de campana y no sales del coche vivo”, [resumió Navarro en la presentación de los datos de siniestralidad urbana en 2024](#).

Como respuesta, el [enfoque de Sistema Seguro adoptado por muchos países en materia de seguridad vial, incluido España](#), asume que los **humanos son imperfectos** y vulnerables y necesitan **un entorno que perdone los errores**. Por tanto, se requieren infraestructuras seguras (con propuestas como los [tramos 2+1](#) o las [carreteras clementes](#)), velocidades seguras, usuarios seguros y **vehículos seguros**.

Jesús Monclús, responsable de seguridad vial de la [Fundación Mapfre](#), subraya que “el **riesgo de fallecer** en carretera convencional es **más del doble dentro de un turismo de 15 a 19 años**”, y recalca una circunstancia clave de los accidentes de tráfico: “La antigüedad media de los vehículos en donde viajan las personas fallecidas es muy superior [a la del resto]”.

Antigüedad de los vehículos de los siniestros mortales. Año 2024

Antigüedad media de los vehículos implicados en siniestros mortales y de los vehículos en los que se desplazaban las personas fallecidas.

Tipo vehículo	Edad vehículo implicado	Edad vehículo de fallecidos
Carretera		
Motocicleta	10,4	10,5
Turismo	13,6	15,4
Furgoneta	11,7	13,9
Vías urbanas		
Motocicleta	9,4	9,4
Turismo	12,3	15,7
Furgoneta	11,6	0,0

Fuente: Dirección General de Tráfico. Tabla: EL MOTOR

Traducido a números, con los datos de 2024 (últimos oficiales disponibles), queda así: los turismos implicados en siniestros mortales en vías interurbanas tenían una media de 13,6 años; los **turismos en los que iban los fallecidos** habían cumplido **15,4 años**. Esta relación es aún más acusada en las [vías urbanas](#), donde probablemente se utilicen más los coches viejos: 12,3 y 15,7 años, respectivamente.

Turismos implicados en siniestros con víctimas en 2023

Turismos implicados en siniestros con heridos en vías interurbanas y urbanas según su antigüedad. La suma total fue de 104.060 coches. Datos de 2024 y 2025 no disponibles.

Vías interurbanas

Menos de un año	879	2,68%
Un año	1.434	4,37%
Dos años	1.222	3,73%
Tres años	1.157	3,53%
Cuatro años	1.682	5,13%
Cinco años	1.678	5,12%
De 6 a 7 años	3.015	9,19%
De 8 a 10 años	3.141	9,57%
De 11 a 15 años	5.227	15,94%
Más de 15 años	13.358	40,73%
Total	32.793*	

Vías urbanas

Menos de un año	1.297	2,68%
Un año	2.390	4,93%
Dos años	2.418	5%
Tres años	2.011	4,15%
Cuatro años	2.833	5,85%
Cinco años	3.032	6,26%
De 6 a 7 años	4.935	10,19%
De 8 a 10 años	4.965	10,24%
De 11 a 15 años	7.865	16,23%
Más de 15 años	16.702	34,47%
Total	48.448**	

*En 2023 hubo otros 9.068 turismos implicados en siniestros con víctimas en vías interurbanas de los que se desconocía la antigüedad. La suma total fue de 41.861 turismos.

**En 2023 hubo otros 13.751 turismos implicados en siniestros con víctimas en vías urbanas de los que se desconocía la antigüedad. La suma total fue de 62.199 turismos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Tráfico. Tabla: EL MOTOR

Otros números respaldan la idea de que viajar en un automóvil viejo supone exponerse más: el 15,9% de los turismos implicados en siniestros con víctimas en 2023 (en este caso no hay datos posteriores) tenía entre 11 y 15 años, mientras que el 40,7% superaba los 15 años.

Cuando se pone el foco en los accidentes con **víctimas mortales**, la edad del vehículo afectado cobra más importancia: el 14,8% tenía entre 11 y 15 años (un porcentaje inferior al anterior), mientras que subía hasta **el 44,8% en los turismos de más de 15 años**.

Turismos implicados en siniestros mortales en 2023

Turismos implicados en siniestros mortales en vías interurbanas y urbanas según su antigüedad. La suma total fue de 1.480 coches. Datos de 2024 y 2025 no disponibles.

Vías interurbanas

Menos de un año	24	2,49%
Un año	49	5,09%
Dos años	36	3,73%
Tres años	37	3,84%
Cuatro años	48	4,98%
Cinco años	44	4,56%
De 6 a 7 años	72	7,47%
De 8 a 10 años	79	8,2%
De 11 a 15 años	143	14,85%
Más de 15 años	432	44,84%
Total	964	

Vías urbanas

Menos de un año	8	3,02%
Un año	18	6,79%
Dos años	9	3,4%
Tres años	6	2,26%
Cuatro años	13	4,91%
Cinco años	15	5,66%
De 6 a 7 años	22	8,3%
De 8 a 10 años	15	5,66%
De 11 a 15 años	43	16,42%
Más de 15 años	116	43,77%
Total	265	

*En 2023 hubo otros 182 turismos implicados en siniestros mortales en vías interurbanas de los que se desconocía la antigüedad. La suma total fue de 1.146 turismos.

**En 2023 hubo otros 69 turismos implicados en siniestros mortales en vías urbanas de los que se desconocía la antigüedad. La suma total fue de 334 turismos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Tráfico. Tabla: EL MOTOR

No es raro que este grupo de edad acumule los porcentajes más elevados de siniestralidad en un país de coches viejos. Los **vehículos que superan los 20 años** son más que en el ejercicio anterior (con un incremento del 7,2%) y ya alcanzan una **cuota del 29,3%**.

“Esto supone que durante el último año [2025] siguieron en circulación más de 9,2 millones de vehículos con más de 20 años, lo que es preocupante no solo por las emisiones, sino por la [falta de sistemas de seguridad avanzada \(ADAS\)](#)”, se lamenta el director general de la patronal de fabricantes [ANFAC](#), José López-Tafall.

Antigüedad de los turismos en España

El parque de turismos sumaba en 2025 un total de 26.787.436 unidades, con una edad promedio de 14,6 años.



Fuente: Informe anual de ANFAC con datos de Ideauto. EL MOTOR

De hecho, puede parecer incluso que estén infrarrepresentados en las estadísticas de siniestralidad de la DGT: **el 48,3% de los turismos registrados en 2023** en España **había cumplido ya 15 años**, es decir, **más que ese 44,8% implicado en siniestros mortales**.

Pero hay una razón: según los apuntes de las [estaciones de inspección técnica \(ITV\)](#) remitidos a Tráfico (los últimos datos disponibles corresponden a 2023), **los modelos de 15 a 19 años** recorren solo **9.877 kilómetros anuales**, frente a los 20.633 de aquellos de hasta cuatro años. **Se mueven mucho menos, pero se accidentan mucho más** y con más gravedad.

Kilómetros anuales de los turismos en España

Kilómetros que realizan los coches en España según los cálculos de la DGT a partir del kilometraje de los turismos que se someten a una ITV. Datos de 2023, últimos disponibles.

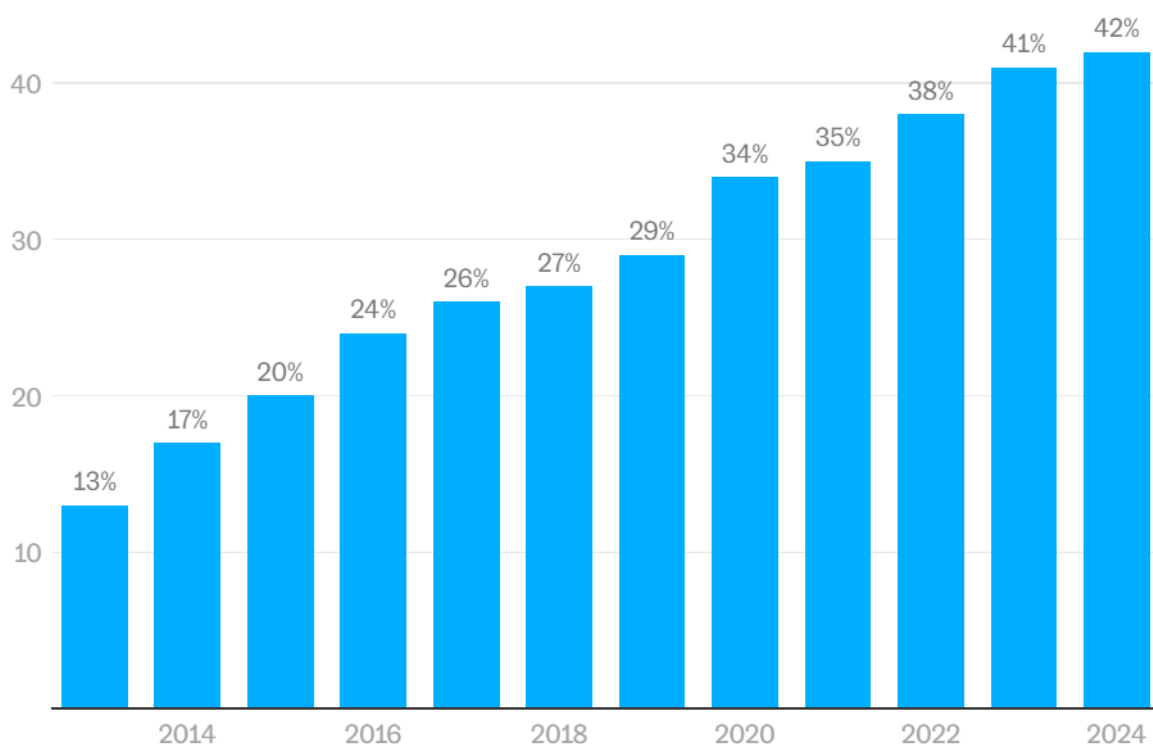


Fuente: Informe de la DGT *Principales cifras de la siniestralidad en España 2023*. EL MOTOR

Esta realidad no era tan acusada antes: el director del [Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Álvaro Gómez](#), asume que el panorama actual resulta más negro. “El porcentaje de turismos implicados en siniestros que tienen **más de 15 años** de antigüedad ha crecido desde un 13% en 2013 hasta **un 42% en 2024**. Es un incremento de casi 30 puntos”, reseña.

Tanto por las “mejoras incorporadas por los fabricantes de vehículos” como por “[las sucesivas regulaciones europeas en materia de seguridad](#), que se convierten en equipamiento obligatorio, hay una **correlación clara** entre el **año de matriculación** de un vehículo y su **riesgo de siniestro** y de lesión”, analiza Gómez.

Porcentaje de coches de más de 15 años implicados en siniestros



Fuente Dirección General de Tráfico. EL MOTOR

España ahora no es el mejor escenario para confiar en la tecnología. Entre 2004 y 2007 se matricularon una media anual de 1,62 millones de turismos; en los últimos años **el mercado ronda el millón de unidades** y no despega del todo ([a pesar de la mejora del último ejercicio](#)), y va arrastrando otra cifra negativa: la **antigüedad media** de los coches no deja de crecer.

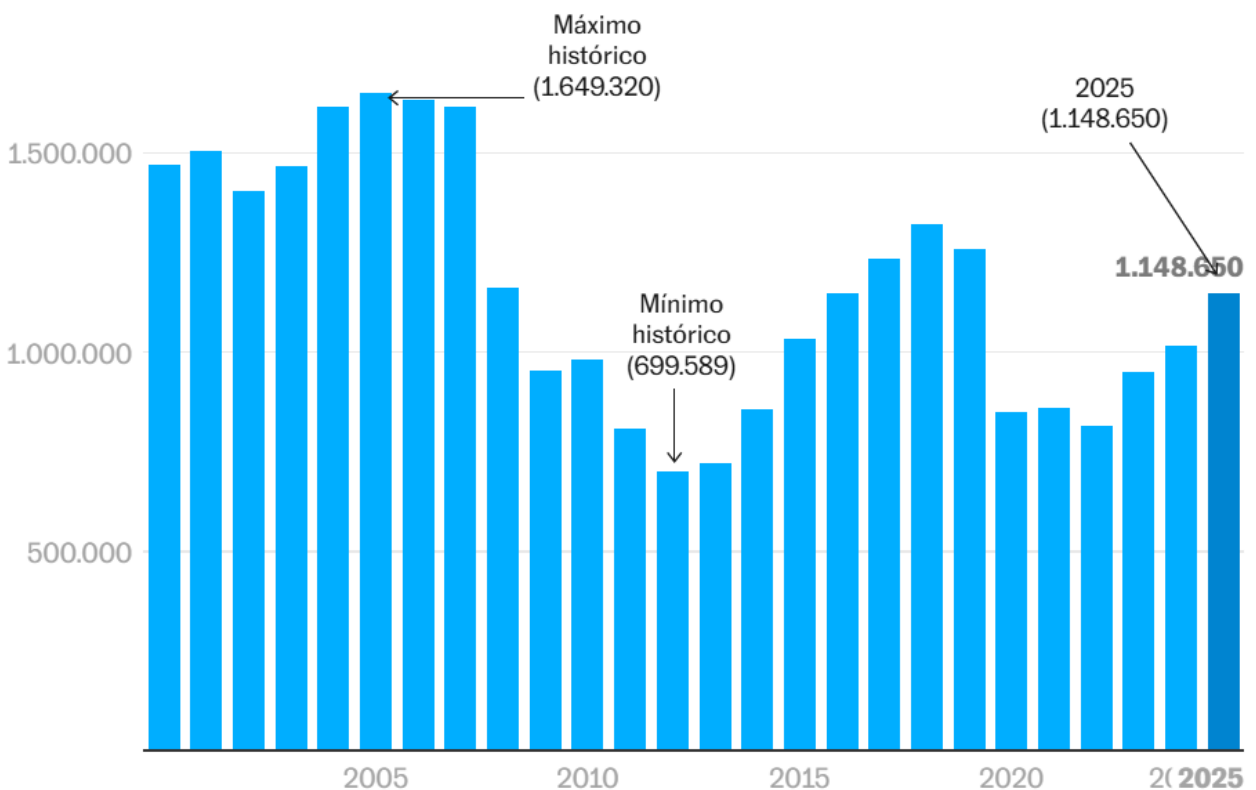
En 2007 era de ocho años; en 2025, el peor dato de la historia desde que hay registros, el promedio era de **14,6 años**. Son automóviles que no avisan al conductor si tiene sueño, que no frenan solos en caso de emergencia, [vehículos que protegen peor a los peatones](#) y los ciclistas.

Coches que protegen a los conductores

Los turismos nuevos hacen ahora todo eso y más, y los “datos demuestran el **gran potencial de reducción de siniestralidad** que tendrá la generalización de los **sistemas de seguridad**”, reflexiona Álvaro Gómez.

Cualquier coche matriculado en Europa desde julio de 2024 debe contar, por ley, con [ayudas a la conducción como la alerta de somnolencia, el sistema avanzado de frenado de emergencia](#) o el asistente de mantenimiento de carril. Si el conductor falla, ahí está la tecnología. La Comisión Europea calcula que estos y otros sistemas obligatorios desde hace un año **evitarán 25.000 muertes en la carretera** y 140.000 heridos graves en los próximos 15 años.

Matriculaciones de coches en España 2000-2025

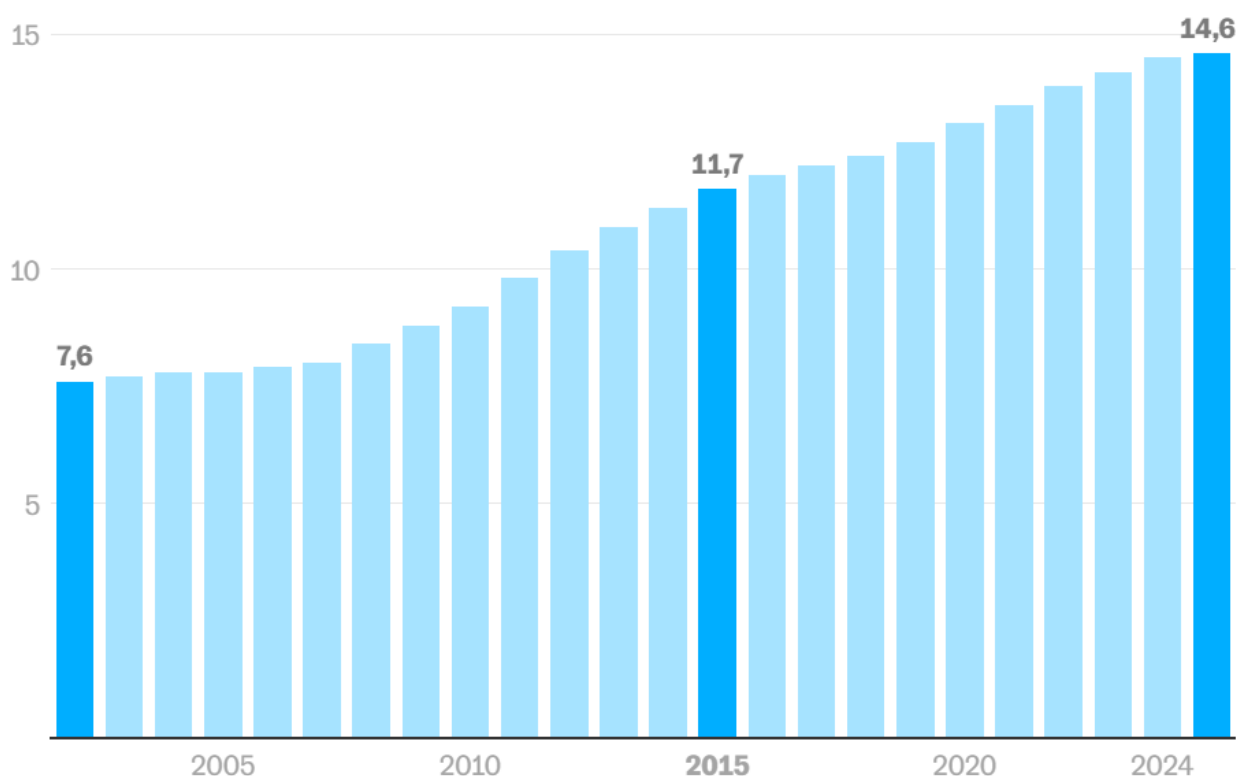


Fuente: Anfac, Faconauto y Ganvam. FI MOTOR

Después de analizar 10.587 accidentes de tráfico en 70.583 vehículos, un estudio de la compañía de *renting* **Ayvens** sostiene que el **uso de las ADAS** “permite **reducir la gravedad de los siniestros viales en un 31%**”.

La investigación se basa en vehículos con una antigüedad media de 2,2 años, y esto demuestra, a juicio del responsable de Siniestros y Seguridad Vial en Ayvens España, **Fernando Cisneros**, que “incluso comparando [coches nuevos](#) se puede ver que, a medida que tienen más sistemas de ayuda al conductor, menor es su siniestralidad”.

Evolución de la antigüedad media de los coches en España



Fuente: Ideauto para ANFAC. EL MOTOR

Varios informes llegan a conclusiones y cifras similares, como uno de la empresa de componentes para automóviles **Bosch y la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL)** publicado hace unos meses: si todos los coches llevaran estos sistemas obligatorios desde 2024, podrían **evitarse hasta el 40% de los siniestros** y el 29% de las víctimas. Sin embargo, la consultora especializada en automoción GiPA calcula que solo cuatro de cada 10 vehículos en España cuentan con **algún sistema de ayuda a la conducción**.

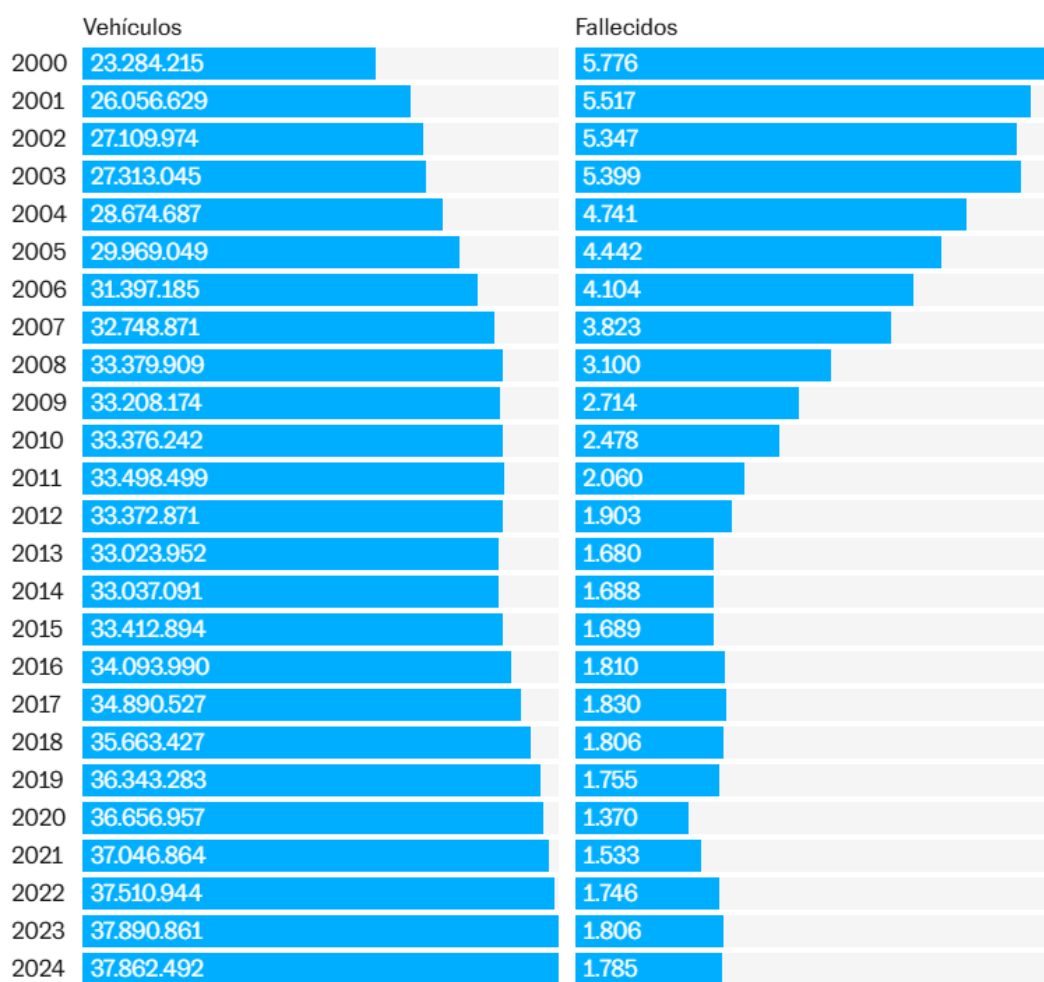
Y ahí reside parte del problema. El estudio *Tendencias del sector automovilístico 2025* elaborado por [Citroën](#) revela que **un 32,5% de los encuestados cambiaría de coche** si su situación económica se lo permitiera. Un 45,2% asegura no tener siquiera esa intención. “Muchos conductores quieren cambiar de coche, pero no siempre pueden hacerlo”, asume el director de Comunicación de Citroën, **José Ángel López Tens**.

El precio de los turismos

El último informe de la asociación de vendedores Ganvam pone la razón en negrita: el **precio medio de los turismos** en el concesionario a cierre de 2025 era de **44.419 euros**, un 45,6% más que en **2019 (29.392 euros)**, en buena medida por las normativas de emisiones y la implantación de las ADAS.

[El modelo más vendido en España, el Dacia Sandero](#), cuesta ahora un 52% más que antes de la pandemia. Y las tarifas de los **modelos de ocasión** también se han encarecido, aunque los precios van moderándose: han pasado de los 14.900 euros de 2019 a los actuales **19.350 euros** de 2025, un 29,9% más; en 2024 la cifra fue de 19.995 euros.

En esta coyuntura, las **ventas de vehículos usados duplican las de los nuevos** (la relación es aproximadamente de 1,9 a 1) y los modelos más antiguos son los que triunfan. “La renovación del parque sigue siendo una asignatura pendiente: el 57% de las operaciones tuvo como protagonista un modelo de más de 10 años”, [resume Ganvam el ejercicio 2025](#). **Entre particulares**, las **transacciones** más habituales son las **de turismos de más de 15 años**.



La DGT dispone de datos de ciclomotores desde 2001, cuando entro en vigor la obligatoriedad de matricularlos.

Fuente: Dirección General de Tráfico . EL MOTOR

“El coche nuevo se ha alejado de las clases medias”, [admite un portavoz de Faconauto, patronal de los concesionarios](#), y **la seguridad hay que pagarla**, concluye el presidente de FESVIAL, **Ignacio Lijarcio**. Tanto la básica como la extra. Los coches nuevos más baratos cumplen los estándares mínimos que exige la Unión Europea, pero “es verdad que la capacidad, la fuerza y la resistencia que tienen otros es mucho mejor”.

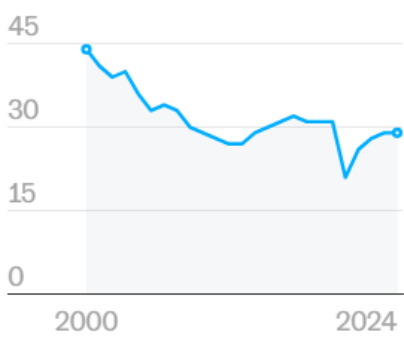
Las **ventajas** de los nuevos frente a los antiguos (y, dentro de los actuales, los más caros) se aprecian, a juicio de Lijarcio, en **detalles en apariencia tan nimios como los [airbags](#)**. Los vehículos de hace 20 años “tienen airbag de volante o de pasajero, pero no laterales ni de cortinilla”, y ahora los de mejor calidad están fabricados con “**materiales bondadosos**” para **evitar abrasiones** y otras lesiones en la cara o el cuerpo en caso de un choque violento.

Las pruebas de Euro NCAP

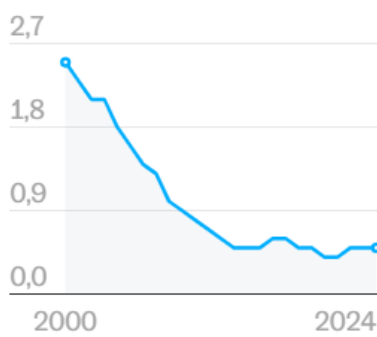
Una buena perspectiva de este asunto la ofrece la compañía de centros de inspección técnica alemana **Dekra**, que ilustra los enormes avances de la industria con una **prueba de laboratorio** realizada en 2025 a un **Volkswagen Golf** de segunda generación (1983-1992) según los criterios actuales del programa de seguridad [Euro NCAP](#), con el que colabora DEKRA.

Tasas de siniestros y víctimas

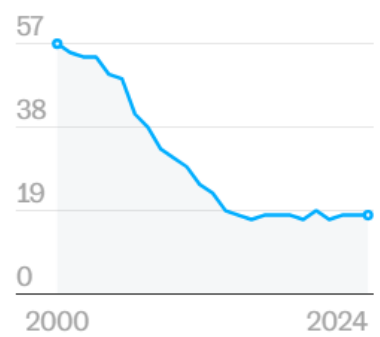
Siniestros por 10.000 vehículos



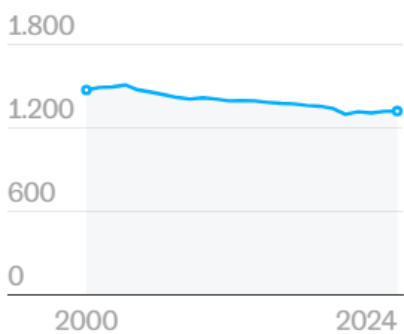
Fallecidos por 10.000 vehículos



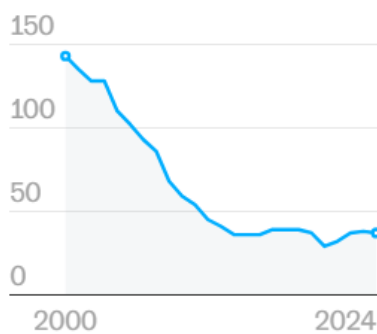
Fallecidos por 1.000 siniestros



Heridos por 1.000 siniestros



Fallecidos por millón de habitantes



Para estos cálculos, la DGT no tiene en cuenta los ciclomotores. El cómputo de fallecidos se realiza a 30 días.

Tras un **choque frontal** contra una barrera a una velocidad de **64 km/h**, “el **conductor** del antiguo Golf prácticamente **no tenía posibilidades de sobrevivir**”, responde por escrito la investigadora de accidentes **Stefanie Ritter**. Habría quedado atrapado por el colapso del habitáculo, “la profunda penetración de los componentes del vehículo, la desaceleración resultante y el impacto contra el volante”; la deformación del coche habría impedido [liberar y auxiliar al conductor](#). En las mismas condiciones, los ocupantes de un **Golf actual** “habrían sido clasificados como heridos leves”, asegura Ritter, tras abandonar el coche por sus propios medios con “**contusiones o magulladuras**”.

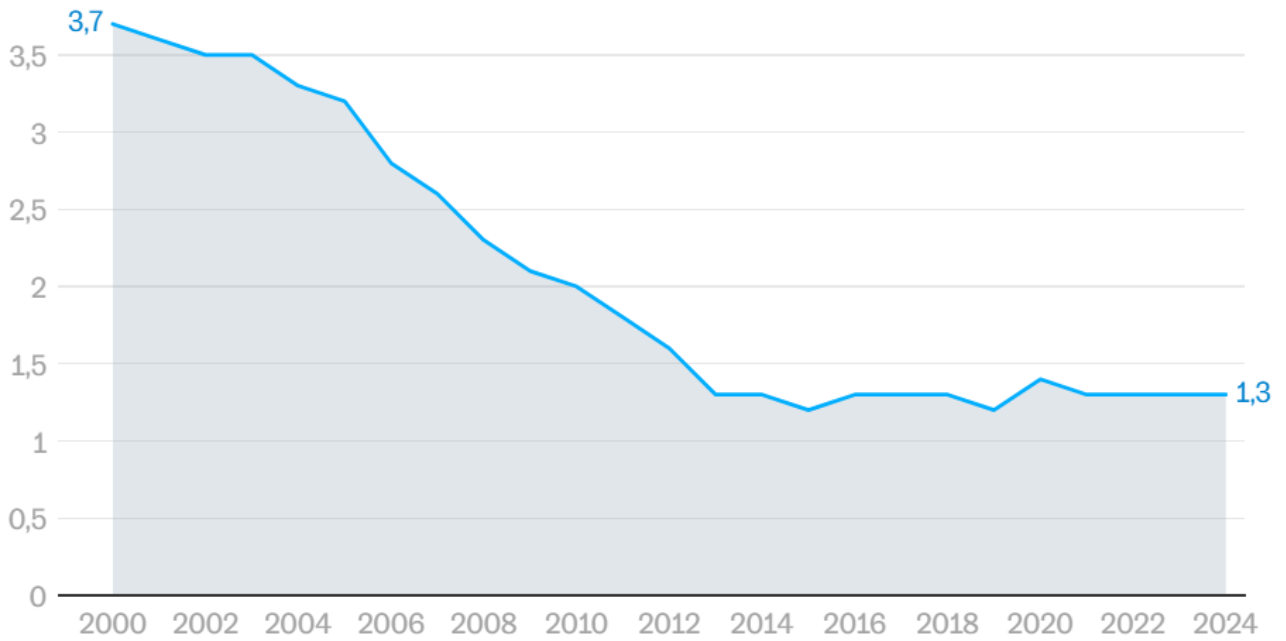


Aun así, los automovilistas “deben **conocer el funcionamiento de los sistemas de asistencia** de su vehículo y ser conscientes de sus limitaciones”, recuerda esta experta. Las **ADAS** “**evitan muchos errores**, le dan al conductor una gran cantidad de información adicional y lo protegen de las distracciones y la [somnolencia](#), y eso es fundamental”, expone por teléfono **Felipe Jiménez Alonso**, catedrático de universidad y Director de Sistemas Inteligentes del [Instituto Universitario de Investigación del Automóvil \(INSIA\)](#).

Jiménez aprecia “**mucha mejora en el mantenimiento del carril** por su limitación de las salidas de vía” y llama la atención, como contrapunto, en la “**posibilidad de caer en una sobrerrelajación**” frente al riesgo. “Si ahora el coche te hace prácticamente todo y tú solo tienes que hacer una labor de supervisor, **tu carga mental es muchísimo menor** y entonces crees que puedes [estar mucho más tiempo al volante](#). Ese es otro posible efecto pernicioso”, añade.

Letalidad de los siniestros de tráfico

La letalidad (la relación entre el número de fallecidos y el número de víctimas) ha disminuido desde 1993, según la DGT. Se debe a la disminución de los fallecidos, pero también al mayor número de heridos no hospitalizados: en 2024 eran el 92% de las víctimas registradas, mientras que en 1993 fueron el 65%.



Fuente: DGT. EL MOTOR

En la medida de sus posibilidades, además, los automovilistas deben **cuidar sus coches** nuevos, a juicio de Ritter: “Es importante que los [sistemas modernos de seguridad activa](#) [los que ayudan a evitar los siniestros, como la frenada de emergencia, por ejemplo] funcionen de manera fiable durante todo el ciclo de vida del vehículo”.

Un **estudio de la Universidad Carlos III** impulsado por la patronal de estaciones de inspección [AECA-ITV](#) afirma que el riesgo de siniestros con **víctimas mortales relacionados con fallos técnicos** “aumenta de forma sustancial” **entre el quinto y el sexto año de vida de los automóviles**, cuando **dejan de acudir** con tanta regularidad a los talleres y a las **inspecciones obligatorias**.

Mantenimiento del vehículo y seguridad

“Determinar si el mantenimiento del vehículo influye en los accidentes es estadísticamente difícil de probar. Está claro que los vehículos más antiguos tienen **más defectos técnicos**, pero **no es posible afirmar** con certeza **qué proporción de los accidentes se debe a este factor**”, reconoce Ritter.

La elaboración de las [estadísticas de siniestralidad](#) tiene algo que ver con esto: por ejemplo, las bases de datos alemanas “registran la **causa del accidente según la primera estimación de la policía**”. Si después un perito forense lo analiza y determina que la culpa fue de un defecto técnico, “esta información no se modifica”.

En este terreno resbaladizo, los datos de la [DGT](#) parecen aportar algo de luz. Además de que los coches viejos son menos seguros, sus propietarios generalmente los cuidan menos. En 2024, el [porcentaje de coches con la ITV caducada](#) en el momento del siniestro era del 4% entre los turismos de cinco a nueve años; en la franja **de 15 a 19 años** –la más abundante en España– el porcentaje **alcanzó el 9%**.

Coches con ITV caducada en el momento del siniestro

Porcentaje de vehículos con la inspección técnica caducada en el momento del siniestro según antigüedad del vehículo. Turismos implicados en siniestros viales. España, 2024.

Vías interurbanas

De 0 a 4 años	7.786	2%
De 5 a 9 años	8.757	4%
De 10 a 14 años	5.884	7%
De 15 a 19 años	9.806	8%
De 20 a 24 años	6.192	10%
De 25 años y más	1.691	12%

Vías urbanas

De 0 a 4 años	12.554	2%
De 5 a 9 años	14.065	4%
De 10 a 14 años	8.891	6%
De 15 a 19 años	13.262	9%
De 20 a 24 años	6.941	11%
De 25 años y más	1.454	13%

Fuente: Informe de la DGT *Principales cifras de la siniestralidad en España 2024*. Tabla: EL MOTOR

También el porcentaje de **turismos sin asegurar** implicados en accidentes con víctimas aumenta con la antigüedad: es del 1% hasta los 19 años y llega al **2% a partir de los 20**. Aunque estos datos “no están directamente relacionados con la siniestralidad”, opina Jesús Monclús, de la Fundación Mapfre, indican mayor **despreocupación de los conductores** a medida que sus coches envejecen.

En definitiva, los automovilistas no tienen dinero para cambiarlos y los cuidan más o menos como pueden. Una encuesta de la [Fundación CEA y Continental publicada en julio pasado](#) revela que seis de cada 10 propietarios particulares llevan su automóvil al **taller “solo cuando es estrictamente necesario”** y prácticamente todos (el 95%) “priorizan el ahorro por encima de la seguridad en el mantenimiento de sus vehículos”.

Luego estas **diferencias se aprecian en el asfalto**, según relata el bombero Sergio Pérez: “Se nota **en las lesiones** que tienen el conductor o el copiloto, ¿sabe?, o **en cómo se deforma el vehículo**. Hemos ido a siniestros en los que tenemos que preguntar si de verdad un vehículo está implicado. Te quedas mirando y dices: ‘¿De verdad? ¿Me lo prometes?’. **Uno está destrozado**, con el techo colapsado, y el **otro está volcado** con las ruedas hacia arriba, **pero la persona ha sido capaz de salir del habitáculo**”.