

Accidentalidad en el Transporte de MMPP por carretera – 2025

1. Resumen ejecutivo

2. Metodología

3. Análisis de datos

3.1. Evolución anual

3.2. Distribución geográfica

3.3. Distribución temporal

3.4. Causas de los accidentes

3.5. Distribución por clase de mercancía

3.6. Consecuencias

4. Resultados

5. Conclusiones

6. Recomendaciones

7. Anexos

8- Debate

- ❖ **190 accidentes** en el transporte de mercancías peligrosas por carretera en 2025.
- ❖ El **41%** de los accidentes tiene como responsable el vehículo ADR, manteniéndose la tendencia descendente respecto a años anteriores
- ❖ El riesgo de accidente por hora es mayor entre las 10 y las 13:00
- ❖ Las **causas técnicas y de conducción** siguen siendo las más frecuentes cuando existe responsabilidad del vehículo ADR.
- ❖ Los **errores operacionales** (carga, descarga y manipulación) tienen un **peso relevante en la accidentalidad con responsabilidad ADR en 2025**
- ❖ Las **consecuencias derivadas directamente de la mercancía peligrosa** son minoritarias respecto al total de accidentes
- ❖ El **42%** de los accidentes no se ha identificado la causa del suceso
- ❖ La limitación en la calidad de los datos disponibles condiciona el análisis detallado de los factores de riesgo

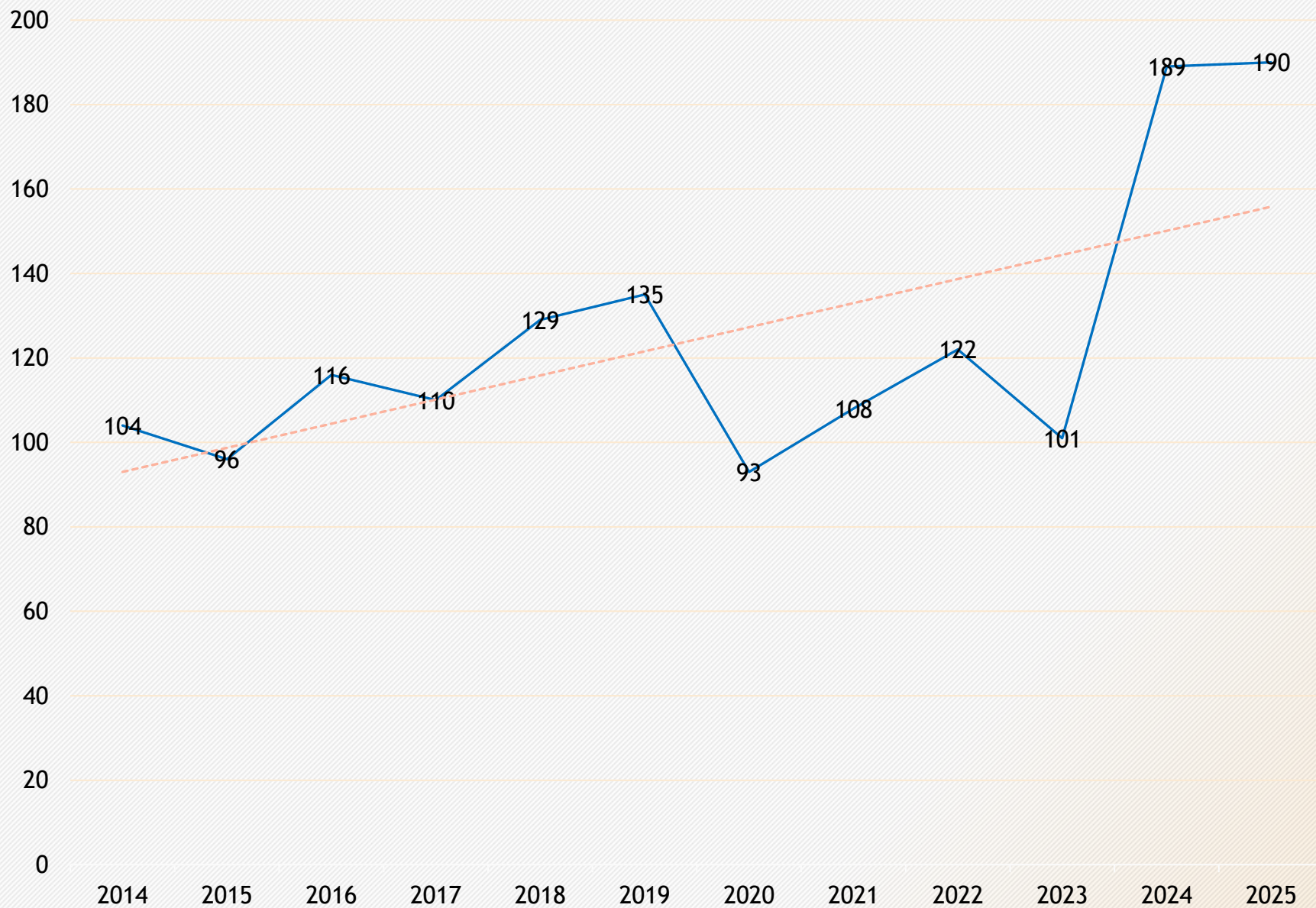
El presente informe analiza la accidentalidad en el transporte de mercancías peligrosas por carretera durante el año 2025, a partir de los datos disponibles de siniestralidad.

El análisis se basa en valores absolutos y su evolución temporal:

- Número total de accidentes registrados
- Características de los accidentes (causas, localización, temporalidad y consecuencias)
- Evolución histórica de la accidentalidad

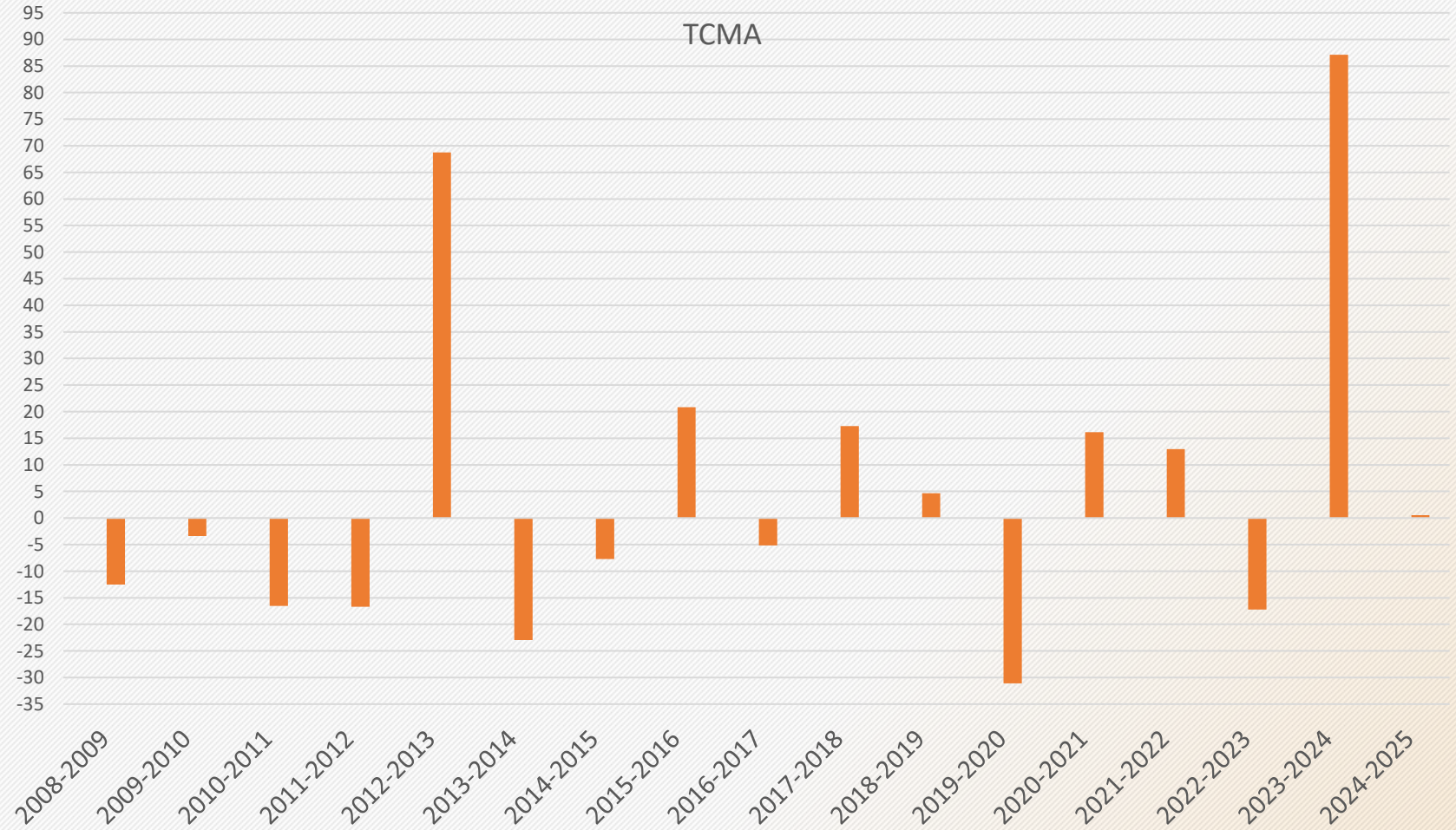
No se dispone de datos de exposición al riesgo (kilómetros recorridos o número de vehículos ADR o cantidades transportadas), por lo que no ha sido posible calcular un índice de accidentalidad ajustado.

3.1.1 Evolución anual

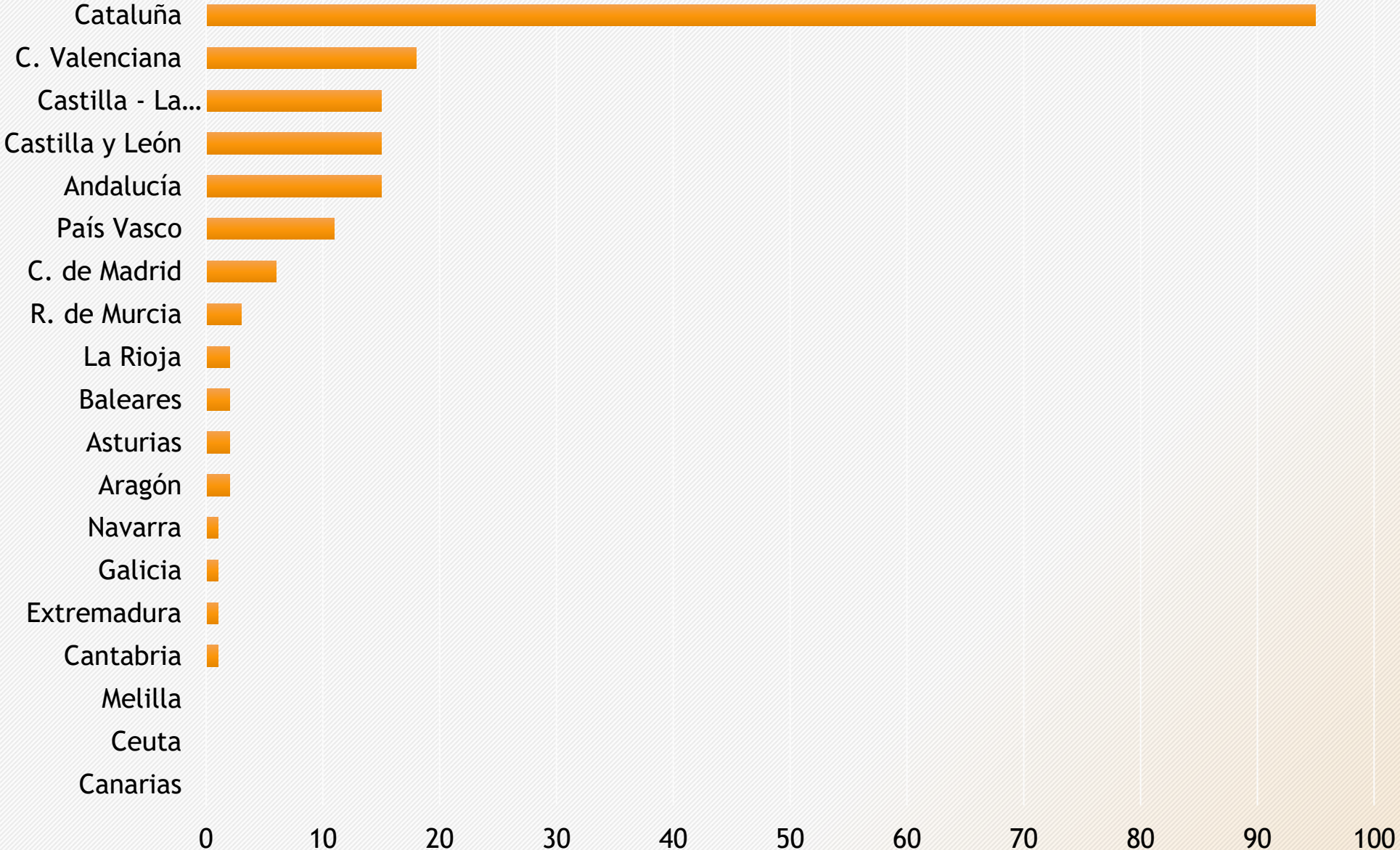


3.2.2. Tasa de crecimiento media anual TCMA

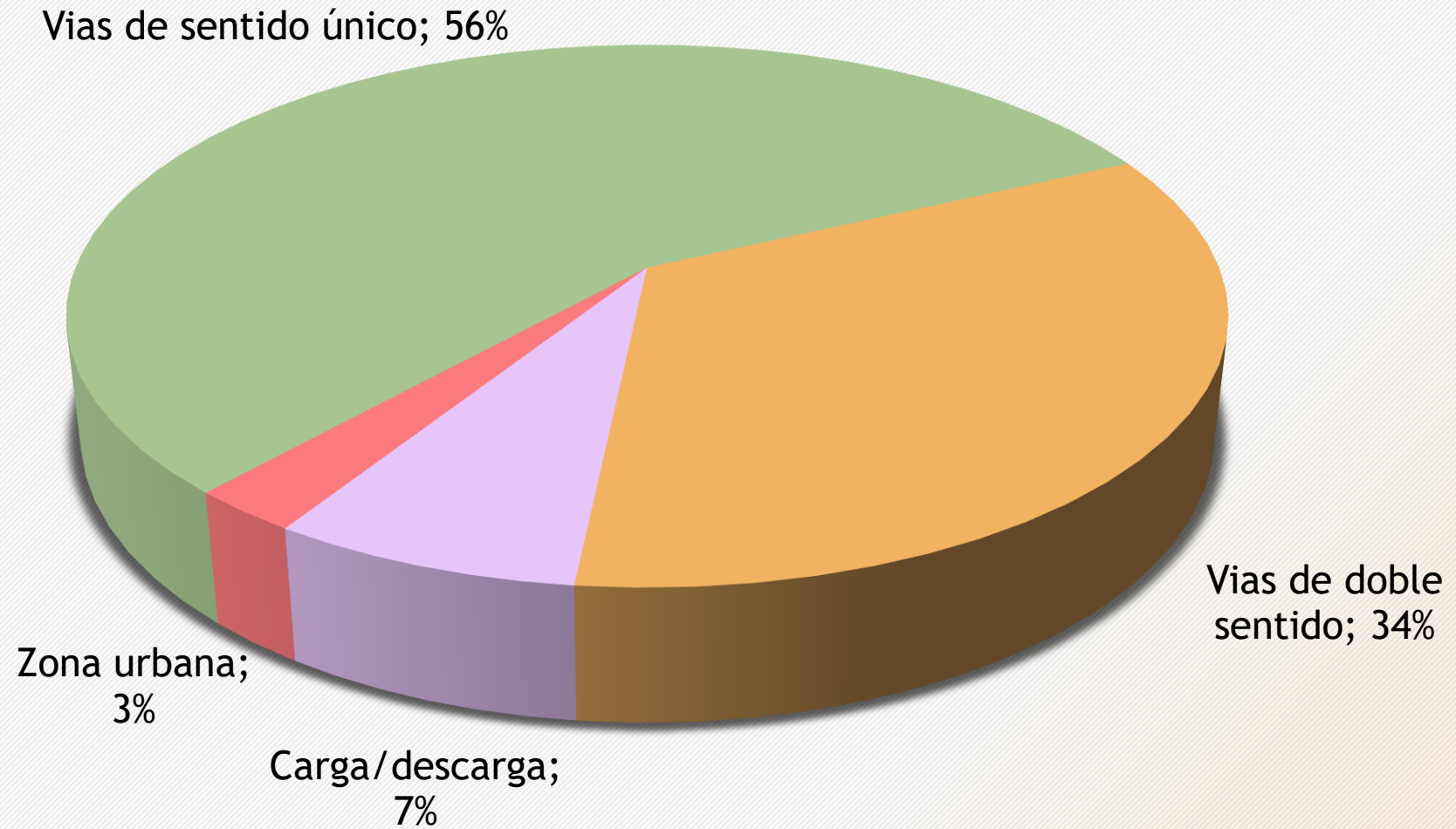
PERIODO	TCMA (%)
2014-2015	-8
2015-2016	21
2016-2017	-5
2017-2018	17
2018-2019	5
2019-2020	-31
2020-2021	16
2021-2022	13
2022-2023	-17
2023-2024	87
2024-2025	0,53



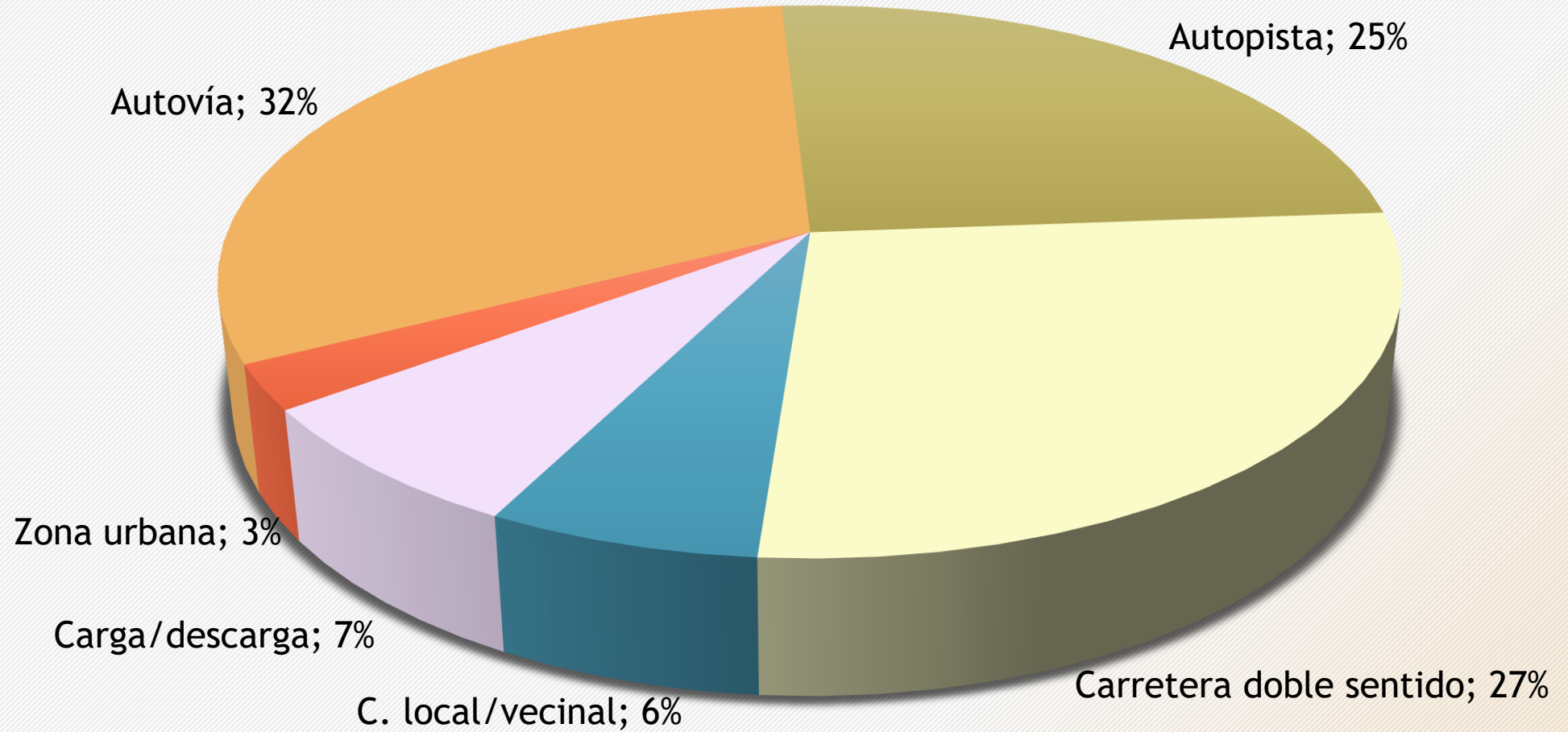
3.2.1. Distribución por CCAA



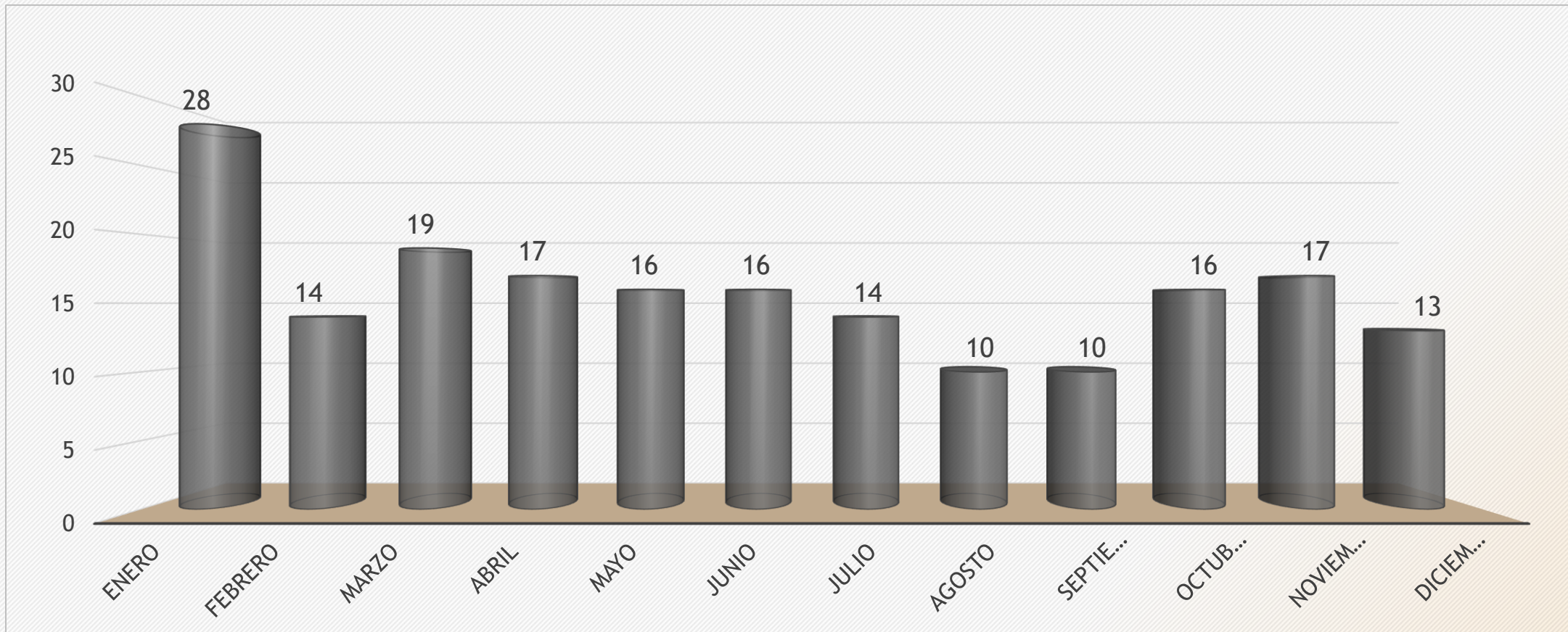
3.2.2. Distribución por localización



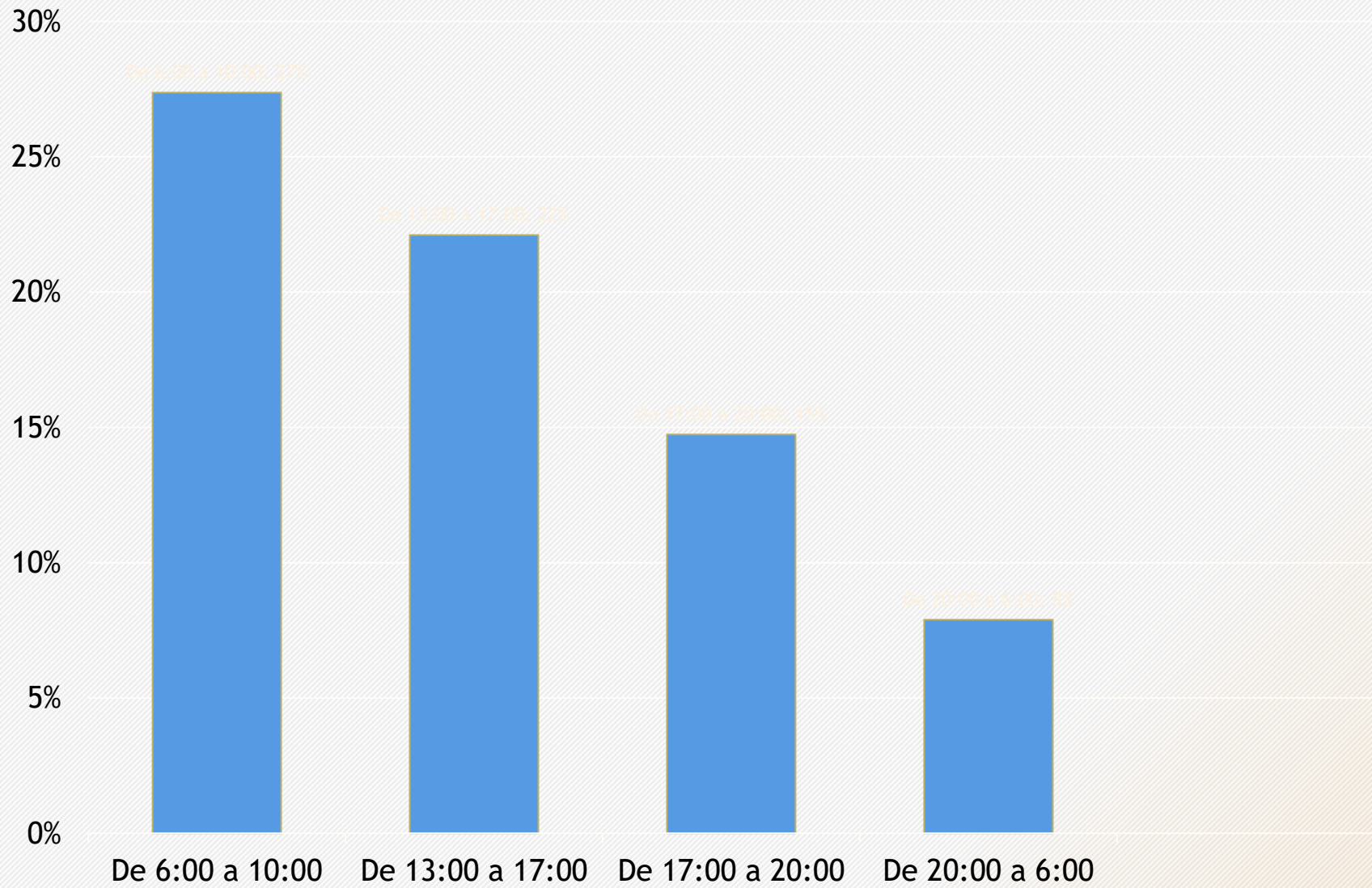
3.2.3. Distribución por tipo de vía



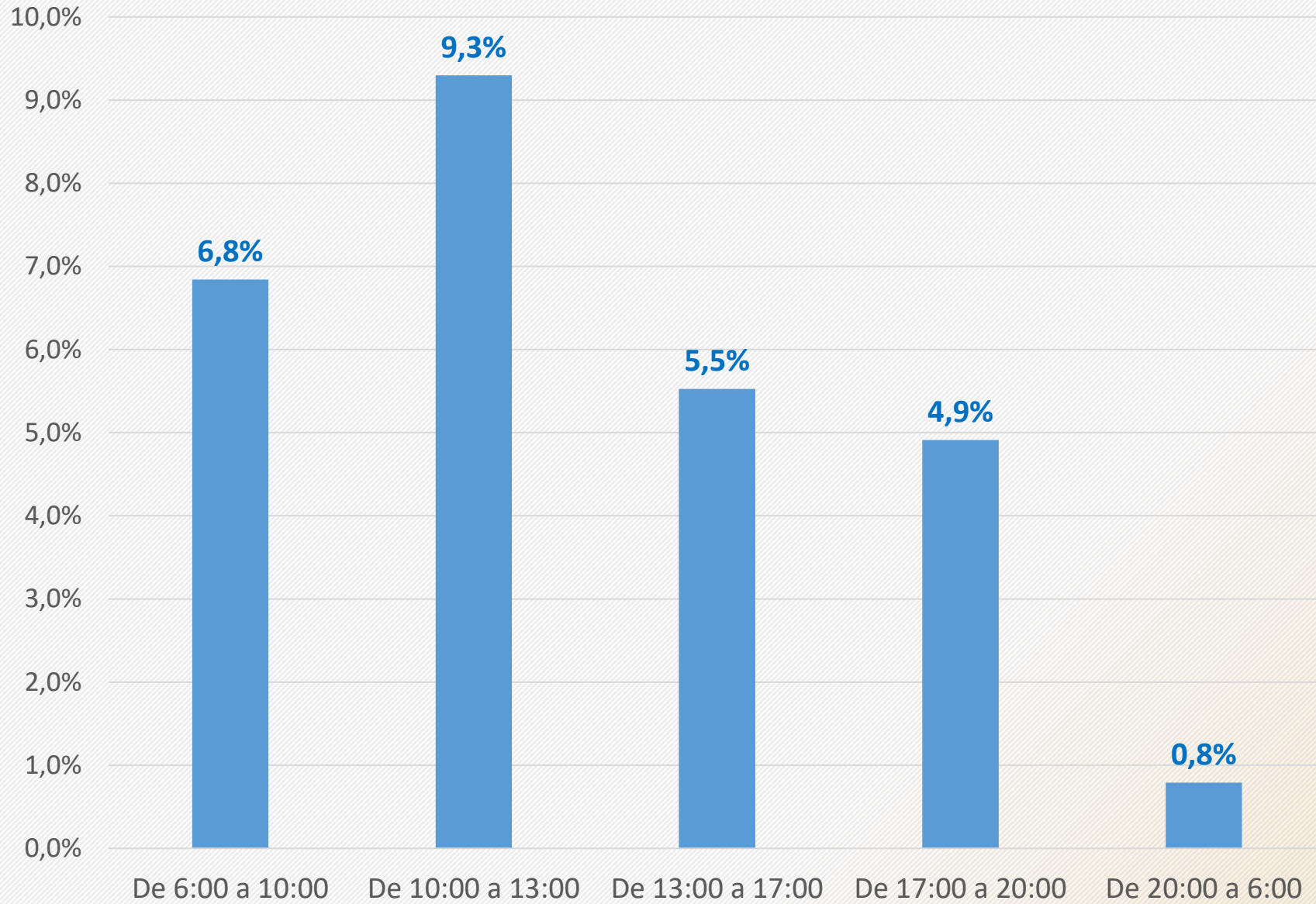
3.3.1. Distribución mensual



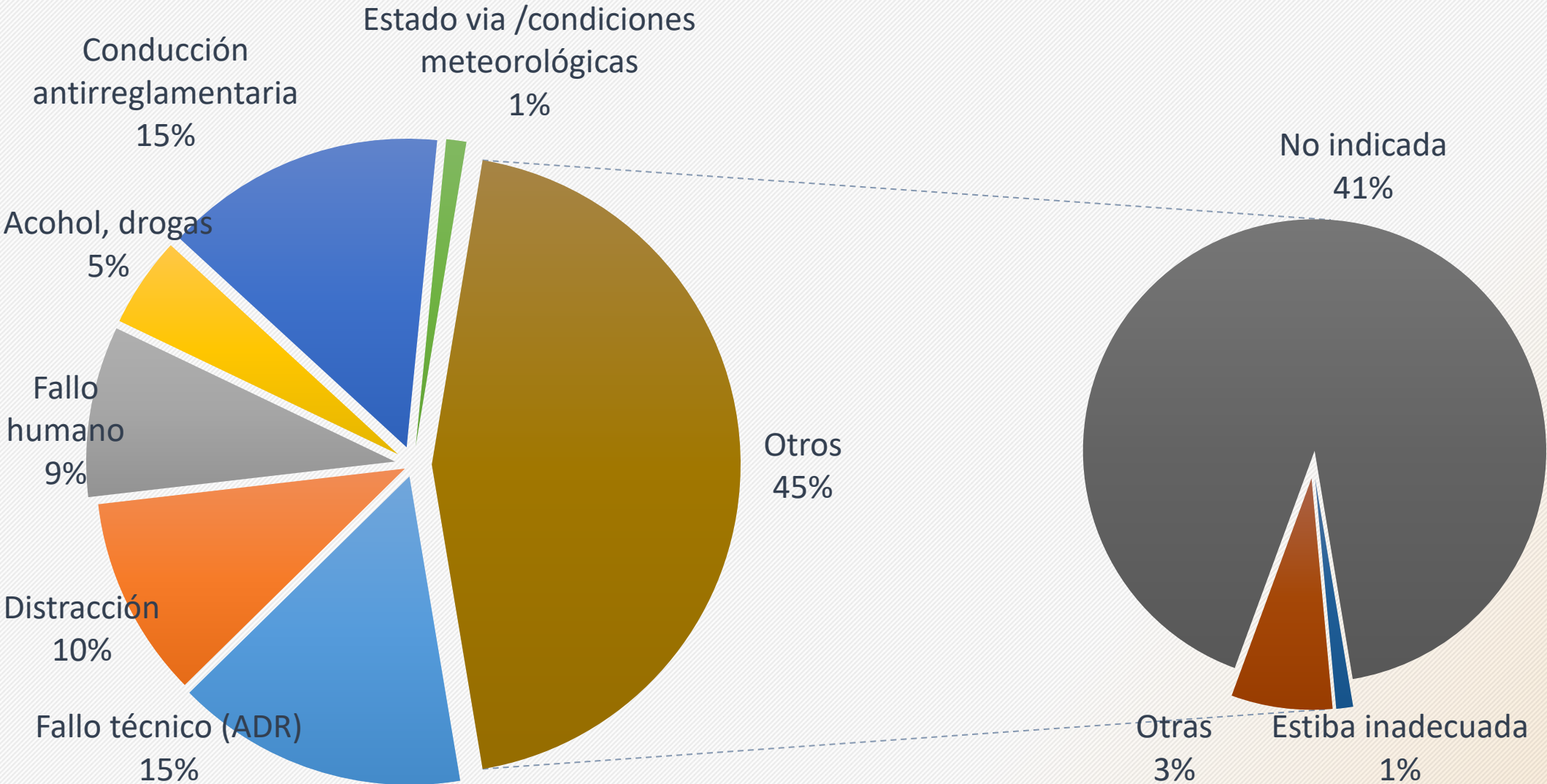
3.3.2 Distribución de accidentes por franja horaria



3.3.2 Riesgo de accidentes por hora

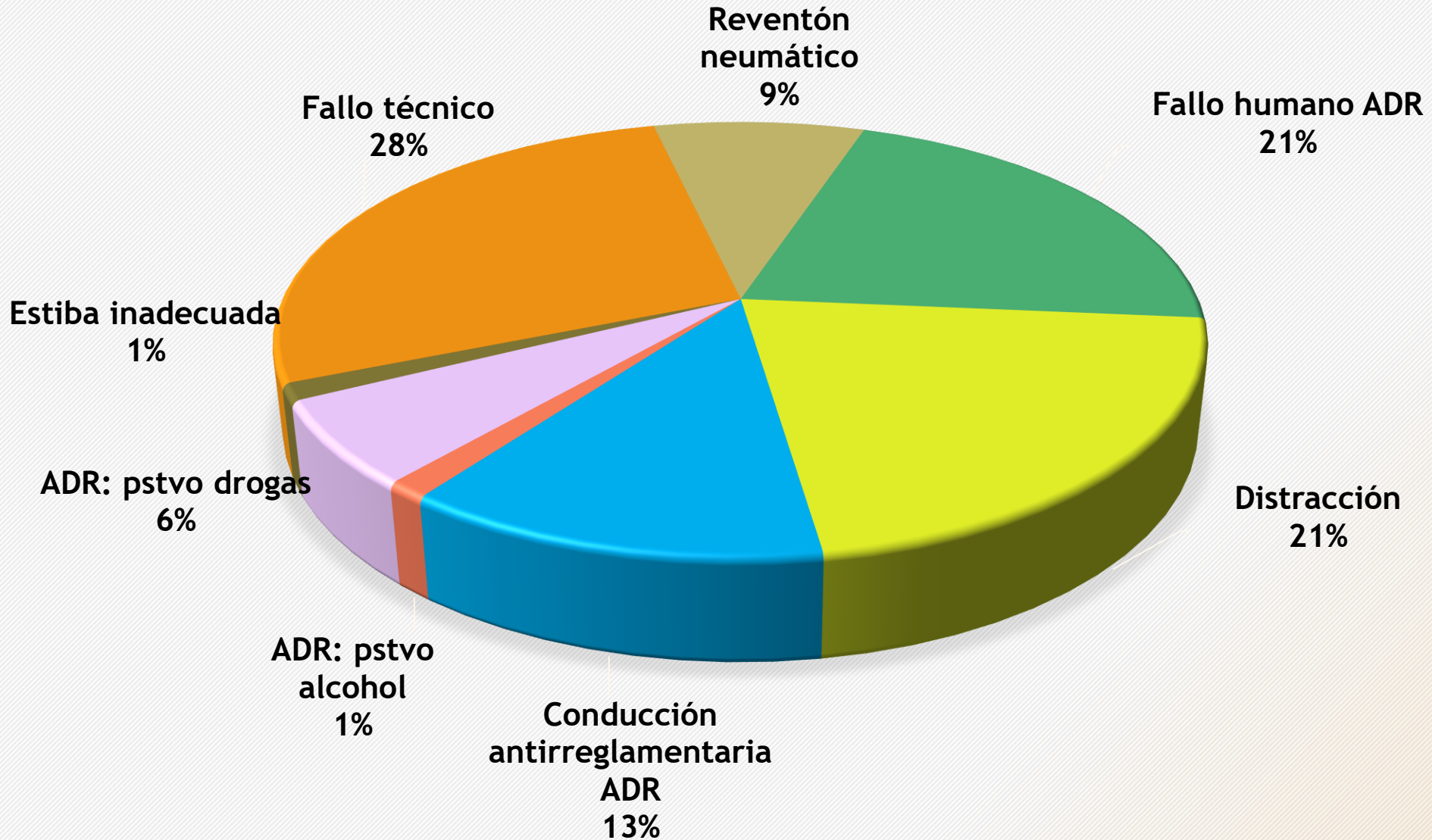


3.4.1 Causas globales



3.4.2 Causas con responsabilidad ADR

ACCIDENTES RESPONSABLE ADR



42% Causa desconocida (sin datos) y el 13% el responsable es el vehículo contrario

41% Responsable el ADR

Fallos operacionales

- Sobrellenado de cisterna, de depósito (desbordamiento).
- Barrido de mangueras: sobrepresión, maniobra inadecuada
- Manipulación manguera en proceso de carga (latigazo y proyección sin control)
- Válvula de corte mal cerrada
- Pinchazo y caídas de GRG/IBC

Fallos técnicos

- Reventón de neumático
- Fallo 5ª rueda
- Desprendimiento rueda del eje
- Frenos
- Dirección
- Junta boca hombre



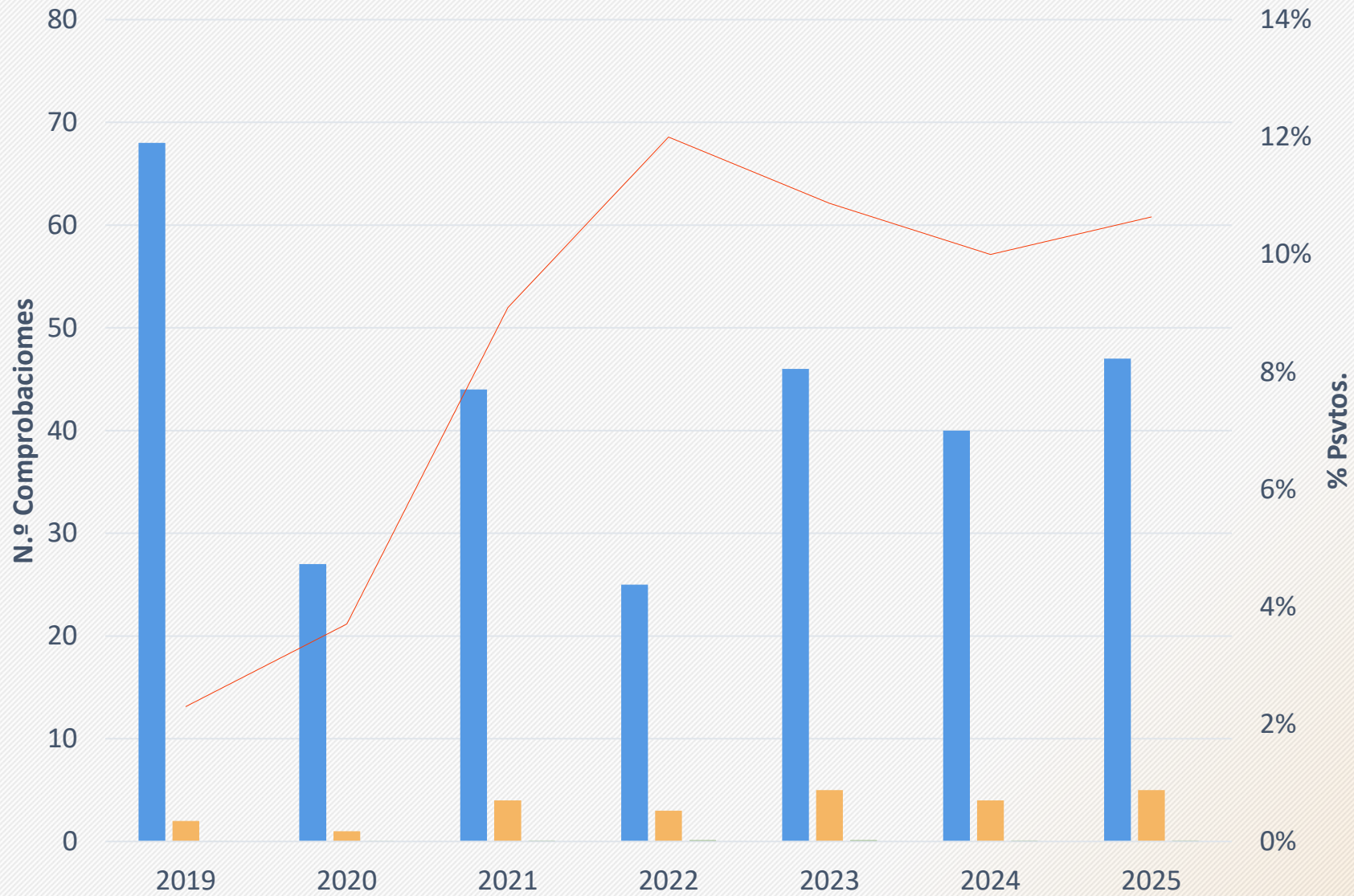
Distracción

- Somnolencia
- Indeterminadas

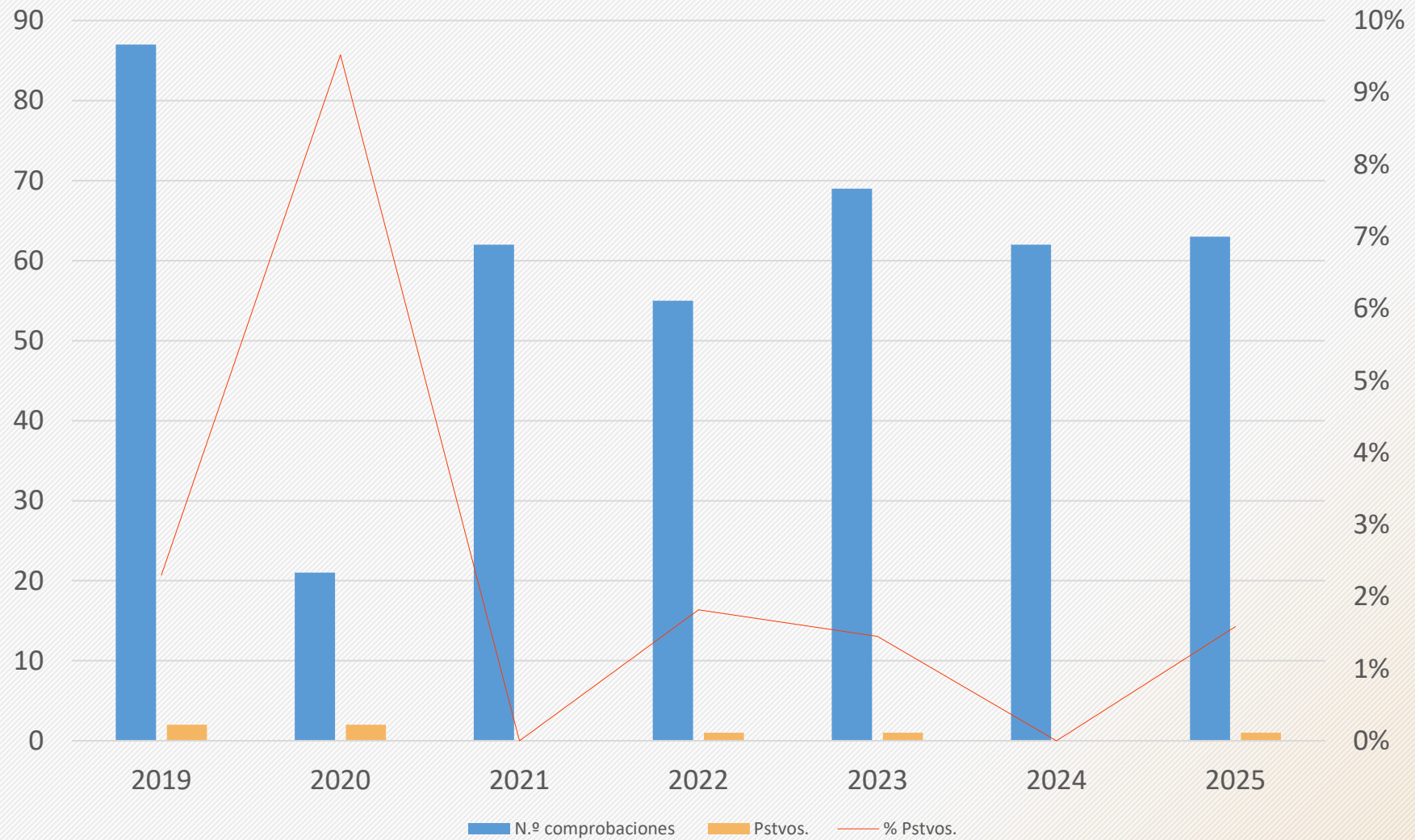
Conducción antirreglamentaria

- Velocidad inadecuada o excesiva
- Distancia de seguridad
- Prioridad de paso
- Invasión del carril reservado al sentido contrario de circulación

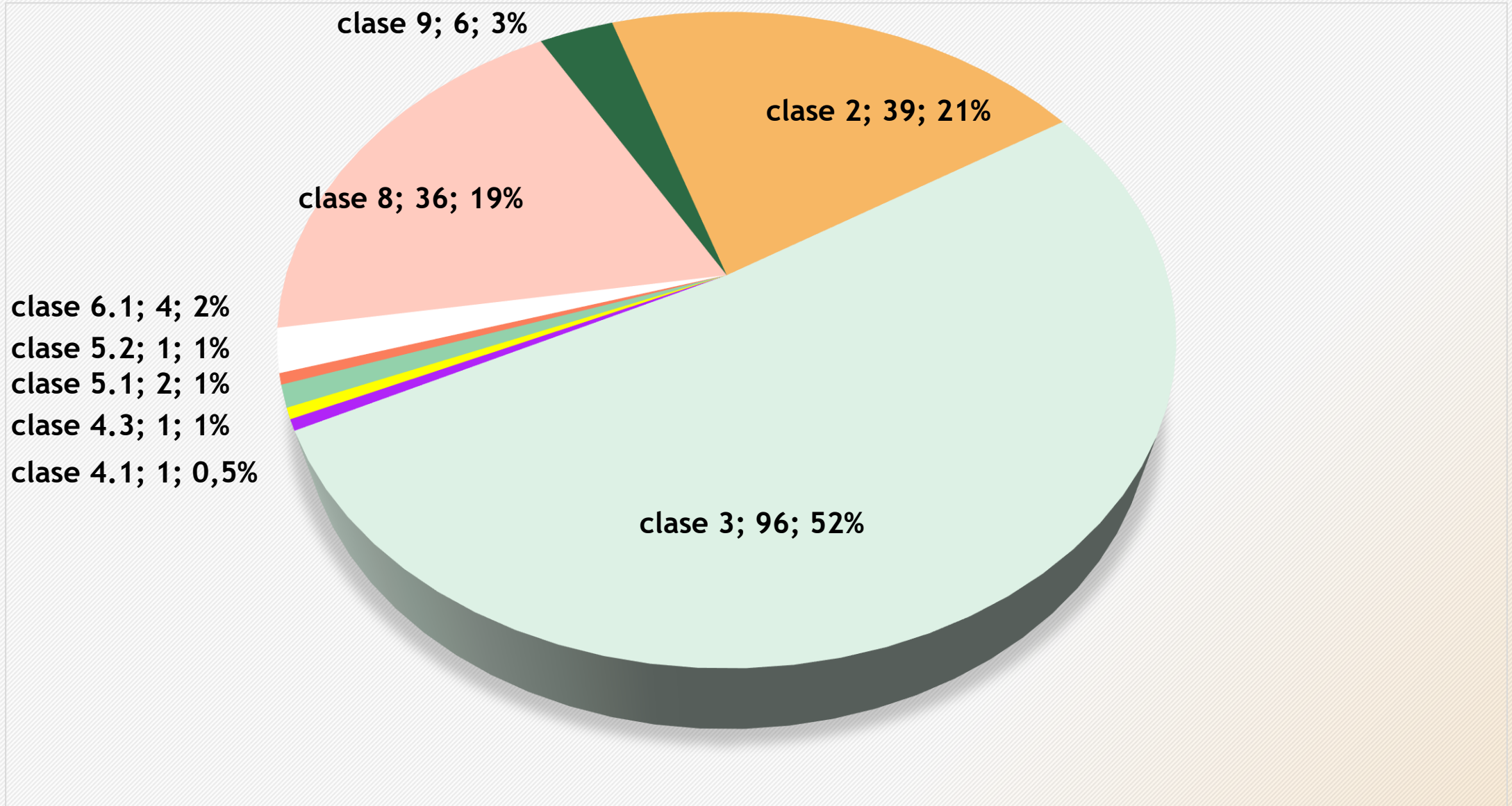
Consumo estupefacientes conductor ADR



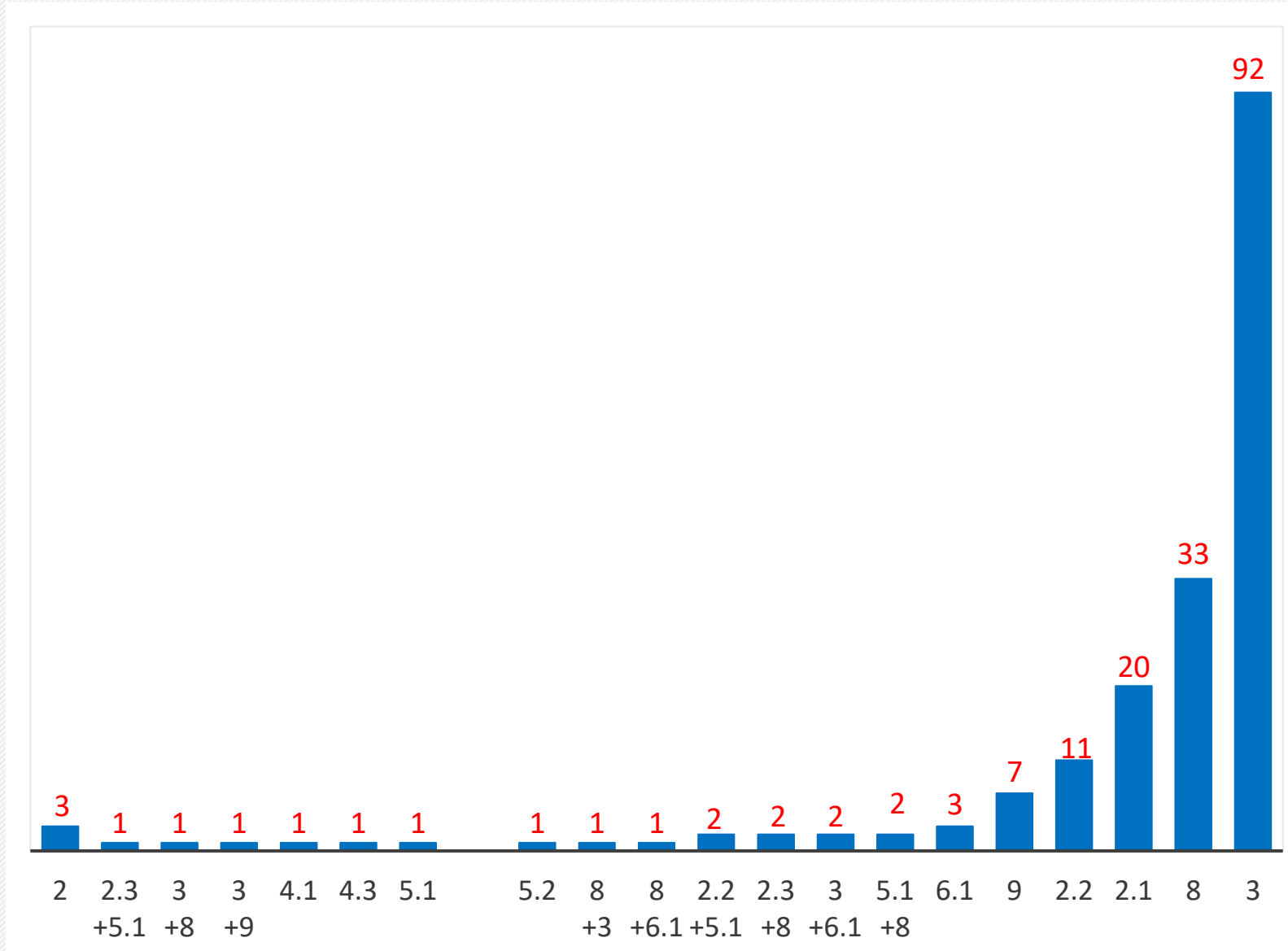
Consumo alcohol conductor ADR



7. DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES POR CLASE DE MERCANCÍA en el transporte de MMPP por carretera 2025



7. DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES POR ETIQUETA DE PELIGRO en el transporte de MMPP por carretera 2025



8 heridos causados por la MMPP manipulada/transportada
No hubo fallecidos

N.º de fallecidos tráfico: **5**
N.º de heridos tráfico: **48** (3 graves y 45 leves)

El índice de gravedad (IG) de gravedad en 2025: **0,32 víctimas por accidente**
(similar al año 2024).

Otras: daños materiales, volcado de cisterna, daños al medio ambiente

- ❖ El análisis conjunto de los **190 accidentes registrados en 2025** muestra que la accidentalidad se concentra **durante la actividad operativa ordinaria del transporte**, especialmente en franjas horarias diurnas, en vías interurbanas y en el transporte en **cisterna**
- ❖ Los accidentes con responsabilidad del vehículo ADR se concentran en un **número limitado de causas recurrentes**, principalmente relacionadas con fallos técnicos, de conducción y **errores en operaciones de carga, descarga y manipulación**
- ❖ El elevado **porcentaje de accidentes sin causa determinada** condiciona el análisis detallado de los factores que intervienen en la accidentalidad
- ❖ La accidentalidad analizada se produce mayoritariamente en condiciones normales de circulación y operación, sin factores externos excepcionales

- ❖ El transporte de mercancías peligrosas por carretera presenta una **accidentalidad que requiere seguimiento continuo**, sin que se observe un incremento proporcional del riesgo asociado directamente a la mercancía transportada
- ❖ los **sistemas de seguridad aplicados al transporte ADR** permiten **limitar las consecuencias** de los accidentes, siendo reducidos los casos con afección directa por la mercancía peligrosa
- ❖ El **elevado porcentaje de accidentes con causa no identificada** pone de manifiesto la necesidad de **mejorar la calidad de los datos disponibles**, como elemento clave para profundizar en el análisis de los factores de riesgo.
- ❖ El análisis realizado permite concluir que el sistema de transporte de mercancías peligrosas por carretera es **globalmente seguro**, sin perjuicio de la necesidad de mantener y reforzar las medidas de control, prevención y seguimiento

- ❖ Reforzar las actuaciones **formación y sensibilización** frente a los **errores operacionales** asociados a las operaciones de **carga, descarga y manipulación**, asegurando el **cumplimiento estricto de los procedimientos establecidos**
- ❖ Reforzar las actuaciones dirigidas a los **factores humanos implicados en la conducción**, como ámbito prioritario de actuación, prestando especial atención a la **distracción** y a la **conducción antirreglamentaria**
- ❖ Mantener y reforzar las **actuaciones de control del consumo de alcohol y estupefacientes** en el ámbito del transporte de mercancías peligrosas, a la vista de los resultados obtenidos en los controles realizados
- ❖ Mantener el **control del estado técnico de los vehículos ADR**, con especial atención a los **elementos críticos de seguridad**, y en particular los **neumáticos**
- ❖ Mejorar la **calidad y el nivel de detalle de los datos de accidentalidad**, como requisito para profundizar en el análisis de las causas y orientar futuras actuaciones



Reventón de neumático





Muchas gracias por su atención



<https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/mercancias-peligrosas-y-perecederas>

e-mail: adr.mpeligrosas@transportes.gob.es