

NOTA DE PRENSA

La 24ª edición del mapa de riesgo de la red viaria catalana concluye que las carreteras convencionales acumulan todos los tramos de riesgo “muy alto”, “alto” y “medio” de sufrir un accidente grave o mortal

Las motos están implicadas en casi la mitad de los accidentes mortales y graves de Catalunya

- ***La carretera T-314 (entre Cambrils y Reus) ha sido el tramo con un mayor índice de peligrosidad de Catalunya en el trienio 2022-2024, tomando el relevo de la BP-1417 (l'Arrabassada).***
- ***En el trienio 2022-2024 los accidentes graves y mortales aumentaron un 4,97%, mientras que la movilidad global en carretera se incrementó un 4,50%. Como consecuencia, el índice de riesgo ha subido un 0,44% en el conjunto de la red viaria analizada.***
- ***Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan la totalidad de los tramos con índice de riesgo “muy alto”, “alto” y “medio”. Los kilómetros de riesgo “alto” y “muy alto” representan el 26% de la red, 2 puntos más que en el trienio anterior.***
- ***El tramo con mayor concentración de accidentes de vehículos pesados se encuentra en la N-340, en la variante de Torredembarra.***
- ***El tramo con mayor concentración de accidentes de bicicletas se encuentra por segundo año consecutivo en la BV-5001, entre Martorelles y Vilanova del Vallès.***

Barcelona, 16 de diciembre de 2025 – El **RACC** ha presentado la **24 edición del mapa de riesgo de la red viaria catalana**, elaborado con la **metodología internacional iRAP**, que analiza un año más la accidentalidad en las carreteras. En Catalunya, el estudio es una iniciativa del Servei Català de Trànsit y cuenta con la colaboración del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya i de la Diputació de Barcelona. La metodología iRAP compara el número de accidentes graves y mortales ocurridos en los últimos 3 años en un tramo de carretera con el volumen de vehículos que circulan (en términos de intensidad media diaria de tráfico, IMD).

El estudio iRAP (antes EuroRAP) se publica cada año en Catalunya desde 2002 y **analiza más de 6.300 km de carreteras interurbanas** de titularidad del Ministerio, de la Generalitat y de las

NOTA DE PRENSA

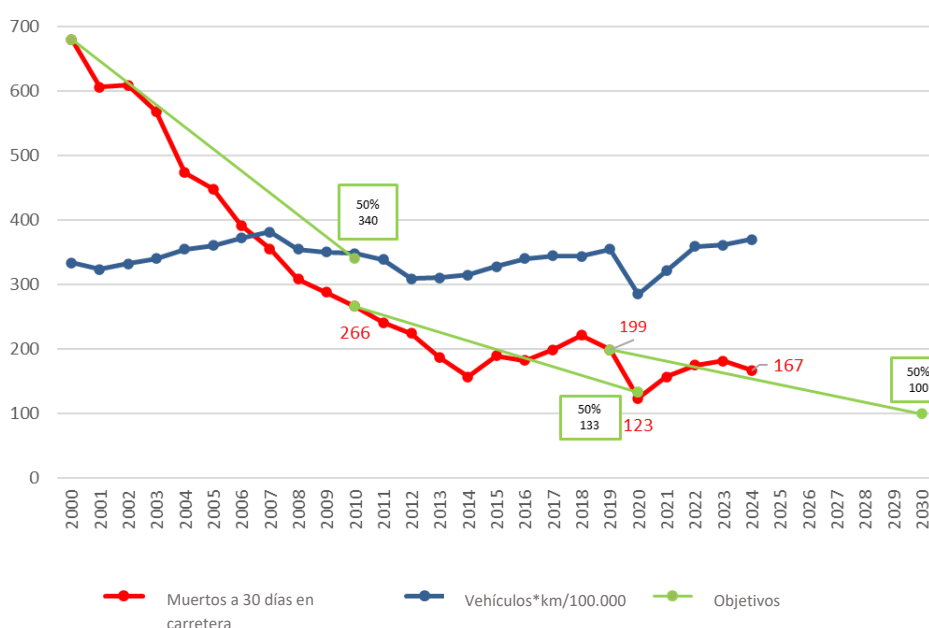
Diputaciones, donde se concentra el 93% de la movilidad del territorio y donde ocurren el 79% de los accidentes con heridos graves y víctimas. *(Más información sobre iRAP en la última página).*

Evolución de las víctimas mortales en Catalunya desde el año 2000

La necesidad de mejorar la seguridad de las carreteras y, como consecuencia, de reducir la siniestralidad es clave en nuestro país y en el resto de Europa. La inversión en las infraestructuras y el impulso de la formación y las campañas de sensibilización dirigidas a los conductores de todo tipo de vehículos son fundamentales para conseguir estas mejoras. En Catalunya, los accidentes de tráfico se han reducido en las últimas dos décadas. **Si nos fijamos en las cifras de víctimas mortales, en el 2000 casi alcanzaban las 700 y el último año completo registrado se han situado en 167** (víctimas morales a 30 días en carretera).

La Unión Europea establece por cada década el objetivo de reducir a la mitad a las víctimas en carretera. El estallido de la COVID-19 contribuyó a que se cumplieran estos objetivos hasta el año 2020, reduciendo un 54% los fallecidos en accidentes de tráfico respecto a 2010. Pasado el efecto pandemia y recuperada la movilidad, el número de muertes en la carretera ha vuelto a crecer, sin alcanzar la pérdida de 0, pero de alcanzar la tasa de muerte en la carretera ha vuelto a crecer. siniestralidad al ritmo esperado incluso en un contexto de incremento de la movilidad y la circulación.

Víctimas mortales a 30 días y evolución de la movilidad (vehículos/km) en las carreteras interurbanas de Cataluña



NOTA DE PRENSA

El análisis iRAP de la red viaria catalana llega este año a su 24 edición, en la que se ha analizado el trienio 2022-2024. Respecto a la edición anterior, **que evaluaba el trienio 2021-2023, el índice de riesgo se ha incrementado un 0,44%, aunque su valor global se mantiene bajo (18,2).**

Esta subida es el resultado del aumento del número de accidentes con víctimas mortales y heridos graves, que han pasado de 509 a 581 (un crecimiento del 14,1% de media del trienio), combinado con un menor aumento de la movilidad, que ha incrementado hasta el 8%. Todo ello, en un contexto aún condicionado por la pandemia con parte de 2021 y de camino hacia la nueva normalidad en 2022 y 2023.

	2021-2023	Diferencia	2022-2024
Media Accidentes con Muertos y Heridos Graves	584	4,97%	613
Movilidad (vehículos*km)	32,1	4,50%	33,7
Índice de Riesgo	18,1	0,44%	18,2

Datos: Red iRAP

Es importante subrayar que la presencia de motoristas en los accidentes mortales y con heridos graves ha sido aún mayor que en el trienio 2022 – 2024. De hecho, en el **47% de todos los accidentes de tráfico de este tipo ha habido como mínimo una moto o ciclomotor involucradas, aunque representan sólo un 3,2% de la movilidad global en carretera en Catalunya.** En el caso de los accidentes mortales, las motos han estado implicadas en el 36% del total de siniestros.

Un 2025 con más víctimas mortales y más heridos graves que en 2024

Los datos de siniestralidad de 2025 presentan una evolución negativa respecto a los de 2024, si bien se constata una reducción con relación a las cifras de 2019. Hasta el 30 de noviembre, han perdido la vida 133 personas en 125 accidentes mortales en la red viaria interurbana de Catalunya. Durante el mismo período del año pasado, perdieron la vida 126 personas en 115 siniestros mortales. Si se compara con 2019 (año de referencia para el cumplimiento de objetivos), periodo en el que murieron 167 personas en 154 siniestros, la reducción es del 20,4% en las víctimas mortales y del 18,9% en los accidentes. Sin embargo, en estos primeros

NOTA DE PRENSA

once meses se registraron 790 personas heridas graves en accidente de tráfico, que son un 8,4% más que las 729 de 2023.

A 30 de noviembre de 2025, las víctimas mortales pertenecientes a colectivos vulnerables—motoristas, peatones y ciclistas— han sido 60 (al igual que en 2024) si bien disminuye ligeramente su peso relativo hasta representar el 45,1% del total (47,6% el año pasado. En este sentido, 43 eran motoristas, 12 peatones y 5 ciclistas. Los motoristas son el colectivo con más muertos (43), a pesar de que han muerto tres menos que el año pasado, y suponen el 32,3% del total de víctimas. En cuanto a peatones (12), han muerto otras cuatro en comparación con el 2024.

Riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

- En Catalunya el **26% de la red viaria analizada** presenta un **riesgo "alto" y "muy alto" de accidente grave o mortal**, 2 puntos más que el trienio anterior.
- Los **kilómetros con un índice de riesgo "medio" suben 1 punto** respecto al trienio 2021-2023 (del 20 al 21%). Los de bajo riesgo se mantienen al 34% y los de nivel muy bajo bajan 2 puntos, del 22 al 20%.
- **Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan la totalidad de los tramos con riesgo "muy alto", "alto" y "medio"**. En cambio, en las carreteras desdobladas (autovías y autopistas) todos los tramos son de riesgo "bajo" o "muy bajo".

Distribución de los kilómetros según su nivel de riesgo, por demarcaciones

Demarcación / Riesgo	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
Barcelona	16% (24%)	39% (35%)	20% (14%)	9% (12%)	16% (15%)
Girona	29% (26%)	30% (32%)	19% (15%)	8% (10%)	15% (17%)
Lleida	12% (12%)	32% (31%)	22% (30%)	21% (11%)	13% (16%)
Tarragona	26% (27%)	29% (36%)	23% (27%)	16% (7%)	5% (4%)
CATALUNYA	20% (22%)	34% (34%)	21% (20%)	13% (10%)	13% (14%)

Se tiene en cuenta todos los km analizados. Datos Red iRAP.
Entre paréntesis, los datos del anterior trienio 2021-2023.

- **En Lleida y Tarragona aumenta el número de km con riesgo "alto" y "muy alto" en 7 y 10 puntos porcentuales. Barcelona disminuye en 2 puntos y Girona es la que más baja, hasta 4 puntos.**

NOTA DE PRENSA

- Lleida lidera el porcentaje de km con riesgo "alto" y "muy alto" con un 34%. Barcelona le sigue con un 25%, Girona un 23% y Tarragona un 21%.

Los 10 tramos con mayor riesgo de accidente grave o mortal en Cataluña (2022-2024)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG	IP	Riesgo
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.401	Convencional	Tarragona	2,0	139,6	Muy alto
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	6.947	Convencional	Barcelona	3,7	126,6	Muy alto
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	6.525	Convencional	Barcelona	1,3	88,4	Alto
C-14	Artesa de Segre (X C-26)	X C-1412ba Ponts	12,6	5.391	Convencional	Lleida	2,0	80,4	Alto
GI-673 / GI-674	Caldes de Malavella (X N-II)	Llagostera (X C-253a)	10,9	5.501	Convencional	Girona	1,7	76,0	Alto
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.295	Convencional	Barcelona	1,7	75,7	Alto
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	8.085	Convencional	Barcelona	1,3	72,0	Alto
GI-641	Torroella de Montgrí (X C-31)	L'Estartit	5,5	9.382	Convencional	Girona	1,3	71,0	Alto
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.342	Convencional	Tarragona	1,3	69,9	Alto
C-31	Sitges (X C-32)	Castelldefels (enlace C-32 y C-246)	14,5	16.319	Convencional	Barcelona	6,0	69,5	Alto

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertes y heridos graves

- Los 10 tramos con mayor riesgo de accidente son **vías convencionales de calzada única**, como en estudios anteriores.
- Entre ellos 5 pertenecen a la demarcación de Barcelona, 2 a la de Girona, 2 a la de Tarragona y 1 a la de Lleida.
- Hay 2 tramos con riesgo muy alto, 2 menos que en la edición anterior.
- Aparecen 3 nuevos tramos, 2 en Barcelona y 1 en Lleida.
- Desaparecen 2 tramos en Barcelona (BP-2151 entre Sant Sadurní d'Anoia y Sant Pere de Riudebitlles y la BV-1201 entre Olesa de Montserrat y Castellbisbal) y 1 tramo en Girona (GI-643 entre Torroella de Montgrí y Parlavà).
- La carretera BP-1417 (l'Arrabassada) baja a la segunda posición del ranking, detrás de la T-314 entre Cambrils y Reus.

NOTA DE PRENSA

Los tramos con menor riesgo en Catalunya (2022-2024)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD▼	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG	Riesgo
A-2	C-35, Vidreres (enlace)	AP-7, Aiguaviva	18,159	34.192	Desdoblada	Girona	0,0	Muy bajo
C-16	St. Fruitós de Bages (X C-16c)	Navàs (X C-1411z)	14,340	25.260	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
C-25	C-17 (Gurb) Final tramo común	Calldenes (X N-141d)	7,703	20.589	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
AP-2	Limite Catalunya / Aragón	Enlace Lleida	19,390	19.065	A. Peaje	Lleida	0,0	Muy bajo
N-150	Cerdanyola del Vallès (X A-P7, X C-58)	Sabadell (X C-1413a)	7,092	19.037	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	18.659	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
A-26	Inicio A-26	Inicio variante Olot	19,749	14.974	Desdoblada	Girona	0,0	Muy bajo
AP-2	Enlace Lleida	Enlace Borges Blanques	21,104	14.636	A. Peaje	Lleida	0,0	Muy bajo
C-153	Vic (final núcleo urbano)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	13.171	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
C-1413a	Enlace C-16	Sabadell (Plaza del Milenario)	6,073	12.633	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
GI-632	La Tallada d'Empordà (X C-31)	L'Escalà (X GI-630)	8,910	12.210	Comarcal	Girona	0,0	Muy bajo
C-58	Terrassa (X B-120)	Vacarisses (X C-16)	8,624	11.840	Básica	Barcelona	0,0	Muy bajo
N-340	Ametlla de Mar (X TV-3025)	Inici variant Hospital de l'infant	13,346	9.164	Desdoblada	Tarragona	0,0	Muy bajo
BV-1221	Terrassa (X B-40)	Final ZU Matadepera (límite del Parque Natural)	5,426	8.551	Local	Barcelona	0,0	Muy bajo
N-260/N-152	X GIV-4033 (Alp)	Frontera francesa	6,541	7.823	Básica	Girona	0,0	Muy bajo
GIP-6531	Begur (X GI-653)	ZU Palafrugell	5,087	7.161	Local	Girona	0,0	Muy bajo
N-154	Puigcerdà (X N-152)	Enclavament Llívia	6,103	7.043	Básica	Girona	0,0	Muy bajo
A-14	X A-2 Lleida	X A-14R1, Almenar	15,618	6.505	Desdoblada	Lleida	0,0	Muy bajo
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,387	6.357	Local	Tarragona	0,0	Muy bajo
BV-5122	Tordera (X BV-5121)	Fogars de la Selva (X BV-5123 y enlace AP-7)	8,447	6.009	Local	Girona	0,0	Muy bajo
GI-633	Medinyà (X N-II)	Colomers (X GI-631, X GI-634)	9,833	5.491	Comarcal	Girona	0,0	Muy bajo

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Media acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- La A-2 entre Vidreres y Aiguaviva es el tramo con menor riesgo de Catalunya. Pese a su alta intensidad (más de 34.000 vehículos diarios) no sufre ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- Se identifican 3 tramos más sin accidentes con víctimas mortales y heridos graves que el trienio anterior (21 vs. 18).
- Hasta 587 km tienen un riesgo igual a cero (89 km menos que en el período anterior). Es decir, en el 9,2% de la red analizada por iRAP no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.

NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de vehículos pesados por km (2022-2024)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MiFG/km ▼	% Acc. Pesantes
N-340	Inicio variante Torredembarra	Final variant Torredembarra	8,1	15.496	Básica	Tarragona	0,12	60%
AP-7	Enlace C-60	Enllaç Papiol	34,5	115.151	A. Peaje	Barcelona	0,12	33%
C-59	Mollet del Vallès (X C-33)	Palau de Plegamans (X C-155)	6,1	36.201	Básica	Barcelona	0,11	25%
A-2	Enlace con AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.782	Desdoblada	Barcelona	0,10	13%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	7,1	133.220	Desdoblada	Barcelona	0,09	13%
C-31	Cunit (límite de término comarcal Baix Penedès-Garraf)	St.Pere de Ribes (X C-32)	11,4	23.770	Básica	Barcelona	0,09	17%
AP-7	Enlace Papiol	Enlace Vilafranca Nord	31,3	90.011	A. Peaje	Barcelona	0,09	40%
B-10	Nus de la Trinitat	Enlace B-20, A-2, C-32	19,8	101.755	Desdoblada	Barcelona	0,08	19%
N-2	Final variant Figueres	Frontera francesa	20,6	11.531	Desdoblada	Gerona	0,08	45%
AP-7	Enlace Maçanet de la Selva	Enlace C-60	41,7	71.107	A. Peaje	Barcelona	0,07	47%

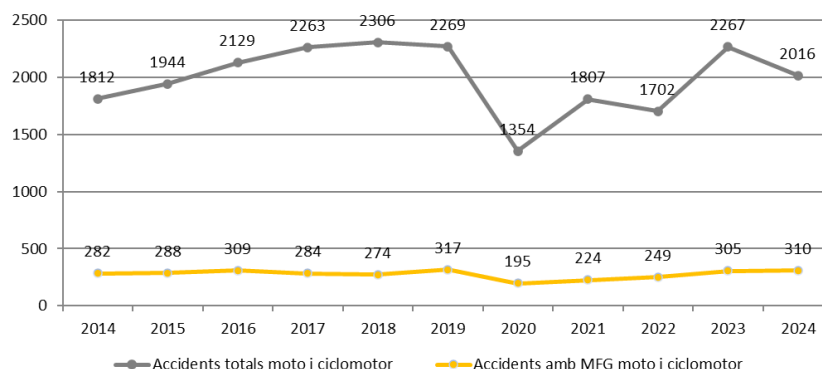
En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Medio. acc. Pesantes MiFG/km = Media anual de accidentes de vehículos pesados con muertos y heridos graves dividido por la longitud del tramo.

- De los habituales tramos de la N-340 a su paso por la provincia de Tarragona sólo aparece el de la variante de Torredembarra, que en el trienio anterior ocupó la 5ª posición y ahora aparece en 1º puesto de la mesa.
- 6 de los 10 tramos de esta clasificación ya estaban el año pasado.
- 3 de los tramos corresponden a la AP-7, el mismo número que en el informe anterior, como reflejo de la siniestralidad registrada en la vía especialmente entre 2022 y 2023, condicionada por el fin de los peajes.
- Desaparecen los tramos B-502 de Vilassar de Mar en Argentona, C-17 de Mollet del Vallès en Lliçà de Vall, AP-7 Enlace Vilafranca Nord con Altafulla y C-65 de Cassà de la Selva en Girona.
- En la red analizada por iRAP, el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en sólo el 11,2% de los kilómetros (713 km).

NOTA DE PRENSA

Análisis de la accidentalidad de moto y ciclomotor



Se tienen en cuenta todos los accidentes en los que ha estado involucrada una moto o ciclomotor. Datos Red iRAP.

- Hasta 2018 los accidentes totales en moto/ciclomotor habían mostrado una tendencia al alza, que se rompió en 2019. La COVID-19 supuso una caída del 40% respecto al año anterior. Los años posteriores a la pandemia muestran una alternancia de años ascendentes y descendentes, con una tendencia global ascendente, pero por debajo de los niveles prepandémicos.
- Durante el trienio que analiza este estudio, **en el 47% de todos los accidentes de tráfico con muertes y heridos graves ha estado involucrada al menos una moto o un ciclomotor** (valor que representa 2 puntos porcentuales más que en el anterior informe). Debe tenerse en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 3,2% de la movilidad global en carretera.

Tramos con más accidentes de motos y ciclomotores por km (2022-2024)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Media año acc. MIFG / Km ▼	% Acc. Moto / Total
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Vía, límite TM Barcelona)	7,4	86.124	Desdoblada	Barcelona	0,68	100%
A-2	Enlace con AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	111.782	Desdoblada	Barcelona	0,65	87%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	93.663	Desdoblada	Barcelona	0,53	85%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	7,1	133.220	Desdoblada	Barcelona	0,52	73%
GI-600	Tordera (X N-II y GI-512)	Blanes (X GI-682)	5,3	25.722	Comarcal	Barcelona	0,50	100%
C-31	Barcelona (X B-10)	Montgat (enllaç C-32)	9,5	66.966	Desdoblada	Barcelona	0,49	88%
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	101.755	Desdoblada	Barcelona	0,39	85%
C-31	Cunit (límite de término comarcal Baix Penedès-Garraf)	St. Pere de Ribes (X C-32)	11,4	23.770	Básica	Barcelona	0,32	61%
C-31	Sitges (X C-32)	Castelldefels (enllaç C-32 y C-246)	14,5	16.319	Básica	Barcelona	0,32	78%
B-30	Sant Cugat del Vallès	Barberà	11,9	59.973	Desdoblada	Barcelona	0,31	69%

NOTA DE PRENSA

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

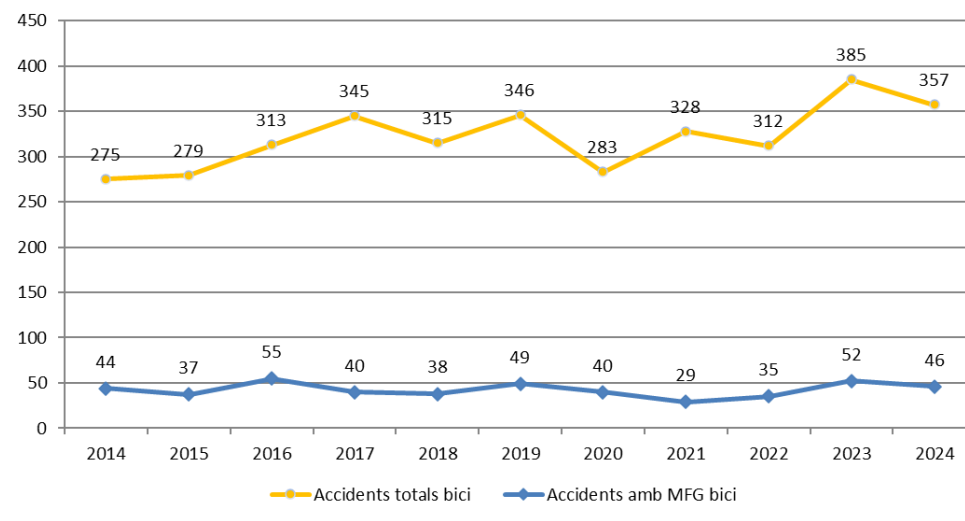
Medio. acc. moto MiFG / km = Media anual de accidentes de moto
con muertes y heridos graves dividido por la longitud del tramo

*El tramo de la C-58 no incluye el carril BUS-VAO

- En el conjunto de la red analizada, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en sólo el 12,9% de longitud de la red (826 km).
- 8 de los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor ya estaban el año pasado, y de estos 8, 6 también el año anterior.
- Desaparecen los tramos de la B-20 entre Esplugues y el Nus de la Trinitat y el de la BP-1417 entre Barcelona y Sant Cugat del Vallès.
- A excepción de la C-31 entre Sitges y Castelldefels, todas las carreteras presentan IMD superiores a 20.000 vehículos.
- 8 de los 10 tramos se encuentran en la Región Metropolitana de Barcelona. En seis tramos de esa lista, los accidentes con motos y ciclomotores involucrados llegan a representar más del 80% de los accidentes mortales y graves.

NOTA DE PRENSA

Análisis de la accidentalidad de bicicleta



Se tienen en cuenta todos los accidentes en los que ha estado involucrada una bicicleta. Datos Red iRAP.

- Desde el año 2014, los accidentes con bicicletas implicadas han evolucionado al alza, con un incremento acumulado del 26% hasta el momento de la pandemia de COVID-19, momento en el que se experimentó un retroceso significativo (año 2020). Desde entonces, los accidentes totales de bicicletas han recuperado la tendencia de fondo creciente, registrando en 2024 un 3% más de siniestros que en 2019 (pero un 7% menos que en 2023).
- En cuanto a los accidentes con víctimas mortales y heridos graves, las cifras se han mantenido relativamente estables sacando los años de la pandemia. En 2024 se situaron un 6% por debajo de 2019 (y un 12% por debajo de 2023).

NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de bicicleta por km (2022-2024)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de via	Demarcación	Media año acc. MIFG ▼	% Acc. Bici / Total
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.295	Local	Barcelona	0,15	60%
N-II	Enlace Mataró norte con C-32	Inicio ZU Pineda	16,5	16.714	Local	Barcelona	0,12	43%
B-210	Viladecans (X B-204)	Gavà (X Riera de les Canyes)	2,9	8.759	Comarcal	Barcelona	0,11	17%
C-31C	St. Boi de Llobregat (X B-201)	El Prat de Llobregat (X C-31)	3,0	38.298	Desdoblada	Barcelona	0,11	33%
B-510	Argentona (X C-1415c, X C-60)	Linars del Vallès (enlace AP-7)	9,9	4.070	Local	Barcelona	0,10	100%
T-314	Cambrils (X T-312)	Reus (X T-310)	7,3	5.401	Local	Tarragona	0,09	33%
GI-522	Castellfollit de la Roca (X N-260)	St. Joan les Fonts (X C-26)	3,9	2.705	Local	Girona	0,09	100%
BV-5114	St. Celoni (pl. Comte del Montseny)	Fogars de Montclús (X BV-5119)	4,0	3.547	Local	Barcelona	0,08	17%
N-340	B-24, Cervelló (enlace)	Enlace B-23 / AP-2 / C-1413a	4,1	17.789	Comarcal	Barcelona	0,08	14%
TP-7225	Reus (X C-14z)	El Morell (X T-722)	8,2	6.342	Local	Tarragona	0,08	50%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Se tienen en cuenta todos los tramos

Medio. Acc. Bici / km= Media anual de accidentes con Muertos y Heridos Graves de bicicleta
dividido por la longitud del tramo

IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos

- 6 de los 10 tramos con más accidentes de bicicleta ya estaban el año pasado.
- Desaparecen los tramos C-31 entre Castelldefels y El Prat de Llobregat, C-352 entre Granollers y Canovelles, GI-610 entre Roses y Vilajuïga y C-31 entre Sitges y Castelldefels.
- 7 de los 10 tramos se encuentran en la demarcación de Barcelona, 2 en Tarragona y 1 en Girona. No hay ningún tramo en la demarcación de Lleida.

Coste social anual de la siniestralidad en los tramos analizados

Tipo carretera	Longitud	Acc. mortales	Acc. graves	Acc. leves	VK (millones)	Coste Social (M€)	Coste/VK (€/veh-km)
Desdoblada	1.613	48,0	177,7	3.084,3	23.051	290	0,013
Básica	2.239	45,3	152,3	1.480,0	6.170	228	0,037
Comarcal	1.426	18,3	95,0	981,0	2.590	113	0,043
Local	1.111	7,7	68,3	756,7	1.861	65	0,035
TOTAL	6.389	119,3	493,3	6.302,0	33.673	696	0,021

Se calcula el coste social a partir de las tablas del SAIT (DGIMT, 2019)

- El coste social anual del conjunto de la siniestralidad por vehículo-kilómetro según el tipo de carretera es similar a los valores que recoge el Manual del SAIT de 2021 para toda Cataluña.

NOTA DE PRENSA

- Las carreteras con mayor coste de accidentes por veh-km son las comarcales, con 0,043 €/veh-km.
- Siguen las carreteras básicas y locales, con un valor similar entre 0,035 y 0,037 €/veh-km.
- Las carreteras desdobladas son claramente las que presentan un menor coste social de siniestralidad, de 0,013 €/veh-km.
- **El coste social de la siniestralidad en las carreteras convencionales es 3 veces mayor que en las vías desdobladas** (0,013 €/veh-km vs. 0,038 €/veh-km).

CONCLUSIONES

- En la red analizada con la metodología del mapa de riesgo de iRAP (que representa el 53% del total de la red y el 93% de la movilidad por carretera de Catalunya), tiene lugar el 79% de los accidentes con muertes y heridos graves en carretera.
- En el trienio 2022-2024, los accidentes graves y mortales han aumentado un 4,97%. La movilidad global en carretera aumentó un 4,50%. El índice de riesgo ha aumentado un 0,44% en el global de la red analizada por iRAP.
- Los kilómetros de riesgo “alto” y “muy alto” representan el 26% de la red, 2 puntos más que en el trienio anterior. Lleida y Tarragona aumentan sus km con riesgo “alto” y “muy alto”, de 27% a 34% y de 11% a 21%, respectivamente. En cambio, Barcelona y Girona los disminuyen, del 27% al 25% y del 27% al 23%, respectivamente.
- Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan la totalidad de los tramos con riesgo “muy alto”, “alto” y “medio”. En cambio, en las carreteras desdobladas (autovías y autopistas) todos los tramos son de riesgo “bajo” o “muy bajo”.
- En el trienio 2022-2024, el riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional ha sido 3,4 veces mayor que en una carretera desdoblada.
- La carretera T-314 (entre Cambrils y Reus) se ha situado como el tramo con un mayor índice de peligrosidad de Cataluña en el trienio 2022-2024.
- En ese informe, 587 km tienen un riesgo igual a cero. Por tanto, en el 9,2% de la red analizada por iRAP no ha habido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- El tramo que acumula mayor accidentalidad grave por km (sin tener en cuenta el tráfico que pasa) se encuentra en la A-2 entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, B-10 y C-32, al igual que en las dos últimas ediciones de este informe. En los 10 tramos con más accidentes se observa una elevadísima presencia de siniestros de motocicletas y ciclomotores (80%).

NOTA DE PRENSA

- El tramo con mayor concentración de accidentes de vehículos pesados se encuentra en la N-340, en la variante de Torredembarra. El 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en tan sólo el 11,2% de la red (713 km).
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 47% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada al menos una moto o un ciclomotor. Este porcentaje es el 36% en el caso de accidentes mortales. Debe tenerse en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 3,2% de la movilidad global en carretera.
- En la red iRAP, el 50 por ciento de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en el 12,9 por ciento de longitud de la red (826 km).
- El tramo con mayor concentración de accidentes de bicicletas se encuentra por segundo año consecutivo en la BV-5001, entre Martorelles y Vilanova del Vallès, un tramo que también aparece en el top 10 de tramos más peligrosos con un índice de riesgo “alto”.
- El coste social anual de la siniestralidad en el conjunto de la red analizada por iRAP se estima en 696 millones de euros. El coste social de la siniestralidad en las carreteras convencionales es 3 veces mayor que en las vías desdobladas (0,013 €/veh-km vs 0,038 €/veh-km).

Tramos viarios estudiados

- El estudio iRAP ha analizado 6.389 km de la red viaria catalana (carreteras interurbanas y traveseras), que representan el 53% del total (11.999 km). Esta red se divide en 430 tramos bajo estudio.
- En la red analizada por iRAP circula el 93% de la movilidad total por carretera de Catalunya.
- En la red analizada por iRAP ocurren el 79% de los accidentes con muertos y heridos graves en carretera de Catalunya.
- El análisis de los tramos tiene en cuenta todos los accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2022, 2023 y 2024). La metodología de trabajo, por tanto, no contempla los accidentes de 2025.

iRAP, un referente internacional

- iRAP (International Road Assessment Programme) ha adaptado la metodología de análisis que crearon los tres países líderes en la estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002 más de 25 países europeos lo han aplicado para analizar 240.000 Km de carreteras, y más de 100 países de todo el mundo, incluyendo Estados Unidos, China y Australia, han analizado sus redes con los criterios de iRAP. En 2013, iRAP redefinió los umbrales de riesgo con el fin de alinearse con el objetivo de la UE de reducir el 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.

NOTA DE PRENSA

- En Cataluña, iRAP analiza, por un lado, la distribución de la accidentalidad que se produce en nuestras carreteras, señalando los tramos de vía donde existe una mayor concentración de accidentalidad por kilómetro. En esta línea, también identifica la concentración de accidentes de moto y ciclomotor por km, así como de vehículos pesados y bicicletas. El objetivo final es que el usuario disponga de una guía de riesgo de la carretera por la que circula y así pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía.
- Por otra parte, iRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo de un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red viaria, en función de la intensidad de vehículos que circulan y la longitud del tramo, utilizando datos de los últimos tres años cumplidos. Por tanto, la metodología de trabajo no contempla los datos del año en curso.
- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología iRAP gran parte de las carreteras catalanas y españolas, pero también de otros países de Europa, Asia y América Latina (Francia, Italia, India, Brasil, Perú, Costa Rica, Chile y Argentina, entre otros) para contribuir a mejorar la seguridad de las redes viarias a nivel internacional.

Sobre el RACC

El **RACC** ofrece sus servicios de alta calidad a más de 800.000 socios para atender sus necesidades. Sus principales ámbitos de actuación son la asistencia mecánica, personal, médica y las urgencias, los seguros y la formación de conductores, con la red de autoescuelas más importante de España. Además, también actúa en el ámbito del hogar, con una amplia gama de productos y servicios que incluyen alarmas, internet, seguros, energía, mantenimiento, reparaciones y reformas.

El RACC, que ha pasado de ser un club de automovilistas a un Club de Servicios a la Movilidad, ayuda a las personas cuando se mueven, a pie, en bicicleta, en patinete, en transporte público, en coche o en moto, ofreciéndoles un amplio abanico de productos adaptados a las nuevas maneras de desplazarse.

Como entidad al servicio de la sociedad, el RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura, respetuosa con el medio ambiente, asequible a la economía de las personas y competitiva. En este sentido está comprometido con la defensa de los derechos de los usuarios y trabaja en el campo de la investigación para aportar conocimiento basado en el análisis, el rigor y la visión internacional que le aporta su presencia en organizaciones de ámbito mundial. En el mundo del motor apoya a jóvenes pilotos fomentando las habilidades para competir y los valores humanos del deporte. Goza de un reconocido prestigio internacional como organizador riguroso de pruebas puntuables para los campeonatos del mundo de Fórmula 1, Moto GP, Rallies o el Rallycross.