

El RACC radiografía la accidentalidad española desde el año 2000 al 2010

El riesgo de sufrir un accidente mortal o grave en la red de carreteras del Estado (RCE) ha disminuido un 67% en 10 años

- *La probabilidad de morir en accidente de tráfico en Castilla-León es 2,5 veces más alta que en Madrid*
- *En el actual contexto, es fundamental un buen mantenimiento de las vías ya que ello contribuye de forma significativa a la reducción de la accidentalidad*
- *El RACC advierte sobre el peligro de siniestralidad que supone el trasvase de tráfico hacia las vías convencionales*

27 de septiembre de 2012.- El RACC, el mayor automóvil club de España, ha analizado la evolución de la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE), como colofón a los 10 años que lidera, junto con otros automóvil clubes europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la elaboración del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP en España.

EuroRAP es un consorcio europeo independiente que analiza el índice de riesgo de la red vial, relacionando la accidentalidad grave y mortal de un tramo de vía con su intensidad media diaria de tráfico (IMD). De esta forma se calcula el riesgo de accidente en un tramo en función de la cantidad de vehículos que circulan por el mismo. El análisis de la RCE por parte de EuroRAP cubre aproximadamente el 40% de los accidentes con muertos y heridos graves de las carreteras españolas. En la red analizada circula el 52% del tráfico total de las carreteras de España.

Informar a los usuarios y a las administraciones públicas

El objetivo final del estudio, en definitiva, es que el usuario disponga de una guía del riesgo de la carretera por la que circula, para que pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía. También se intenta ir más allá, proporcionando a las administraciones la información necesaria para determinar las prioridades de actuación en la red vial.

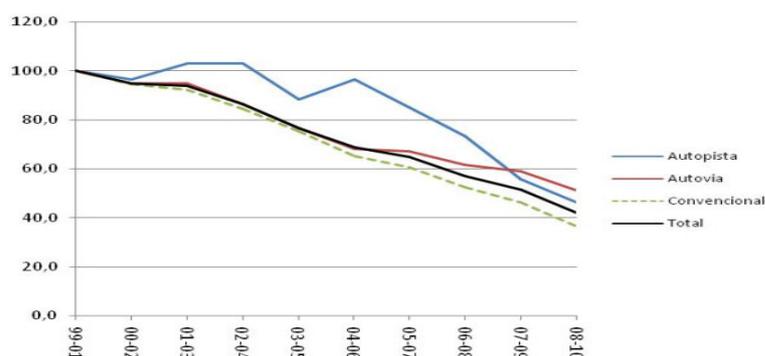
Luces y sombras de la accidentalidad en España

En la última década, España ha reducido el número de accidentes mortales en un 63% (2.286), reduciendo los muertos en un 65% y los heridos graves en un 63%. Ello ha posicionado a España como uno de los países con mejores registros de Europa, pasando de 144 a 54 muertos por millón de habitantes. A pesar de esta mejora sustancial, aún estamos lejos de conseguir los registros de países líderes en materia de seguridad vial como Suecia, Holanda o Reino Unido, con 28 muertos por millón de habitantes.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

- Si hablamos de accidentes con muertos y heridos graves dentro de la red EuroRAP, se confirma la tendencia a la baja con un 58% (3.832) menos que al inicio de la década.
- La reducción de los accidentes graves hasta el trienio 04-06 se mantuvo constante en todas las carreteras excepto en las autopistas, que disminuyeron menos y de forma irregular.

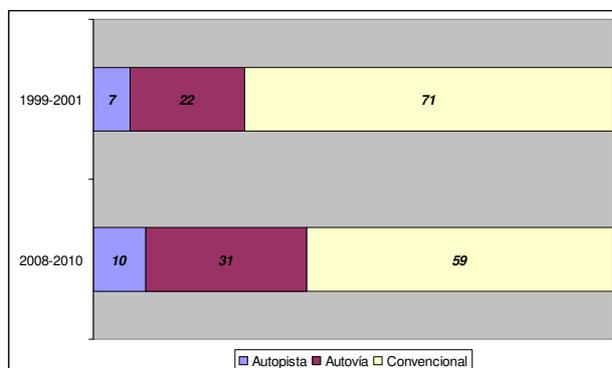


Fuente: Elaboración propia con datos de EuroRAP

- A partir de ese momento, las autopistas empezaron a reducir sus accidentes graves más rápidamente, y las autovías ralentizaron su disminución.

Transformación de la movilidad por carretera en España

En estos 10 años los kilómetros totales de la RCE han aumentado un 5,6%. Pero la distribución por tipo de vía ha sido muy heterogénea: mientras que el número de kilómetros de carretera convencional ha descendido un 11%, los kilómetros de autopista y de autovía han aumentado un 40% y un 50% respectivamente.



Con el paso de los años, las vías de gran capacidad han ganado terreno desde el 29% hasta el 41% del total de kilómetros actualmente.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

Las autopistas y autovías han incrementado su movilidad casi un 50%, mientras que las convencionales han disminuido alrededor de un 20%. Ello supone que la mayor parte del tráfico se ha trasladado hacia las carreteras de alta capacidad, disminuyendo el que circulaba por carreteras convencionales.

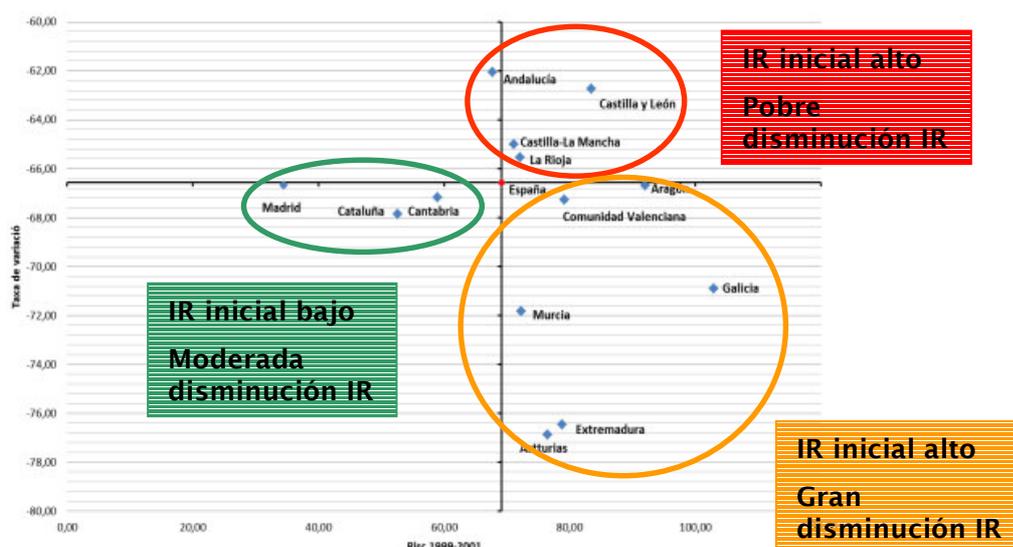
Evolución del riesgo en las carreteras

El riesgo medio en la RCE ha caído casi un 67% entre 2000 y 2010, pasando así de un nivel de riesgo medio a un nivel de riesgo bajo, según la clasificación de EuroRAP. Si en el año 2000 la probabilidad de tener un accidente en una carretera convencional era el doble que el de una vía de alta capacidad, en 2010 esa probabilidad (aunque ha bajado notablemente), es el triple.

Se calcula que a lo largo del periodo 2000-2010 el trasvase de tráfico hacia vías de alta capacidad ha supuesto que hubiese **547 muertos y 2.062 heridos graves menos** que los que habría habido si ese trasvase no hubiese tenido lugar.

Evolución del riesgo por comunidades autónomas

En general el riesgo en las CCAA ha tendido a converger a lo largo del periodo de estudio hacia niveles más bajos, aunque cabe destacar que hay comunidades que estaban por encima de la media en el 2000, seguían estándolo en el 2010, y las que estaban por debajo de la media española en el 2000, y que seguían estándolo en el 2010. Castilla-León, Castilla-La Mancha y La Rioja son las CCAA que en el 2000 tenían un nivel superior a la media española, y que entre 2000 y 2010 han mejorado menos que la media. En el otro lado de la balanza, Madrid, Cataluña y Cantabria, partían con un nivel inferior a la media española, y han mejorado más que la media durante estos años.



* IR: Índice de riesgo

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

Los tramos de mayor riesgo

En el trienio 1999-2001 había 143 tramos de mayor riesgo (1963 km) que correspondía al 9'3% de la RCE. En el trienio 2008-2010, fueron 20 los tramos de mayor riesgo (287 Km), lo que corresponde al 1'2% de la RCE.

Carretera	Long.	Provincia	Periodo de estudio EuroRAP									
			1999-2001	2000-2002	2001-2003	2002-2004	2003-2005	2004-2006	2005-2007	2006-2008	2007-2009	2008-2010
N-630	10,7	SEVILLA	210,30	179,90	101,04	96,09	102,59	158,21	178,18	2795,30	2420,12	2199,74
N-632	9,8	ASTURIAS										567,07
N-120	16,6	PALENCIA	218,30	180,08	155,38	71,35	167,70	299,81	313,47	165,21	0,00	344,92
N-435	25,1	HUELVA	166,70	134,07	206,59	211,87	260,63	331,59	437,52	484,96	392,10	301,86
N-6	11,0	A CORUÑA	61,30	36,48	39,58	99,11	139,26	158,44	238,72	411,85		269,03
N-621	28,0	LEÓN	68,70	122,90	152,02	255,31	190,70	133,85	97,88	151,56	273,66	263,21
N-260	4,7	GIRONA								40,47	243,29	247,63
N-322	11,9	ALBACETE	127,50	189,13	372,59	471,34	424,21	456,94	462,97	471,85	353,65	246,01
SC-21	1,2	A CORUÑA									127,41	244,56
N-625	29,1	LEÓN	94,40	64,46	66,21	65,22	60,13	65,63	119,48	152,84	256,40	243,78
N-559	5,2	PONTEVEDRA									0,00	227,49
N-621	12,6	LEÓN	67,80	130,27	127,79	177,25	50,04	151,24	144,61	233,00	274,54	224,16
N-611	15,0	CANTABRIA								79,86	48,19	215,07
N-234	20,2	TERUEL	39,40	35,46	33,85	66,13	86,64	120,53	101,16	100,19	209,95	211,92
N-630	12,9	CACERES	71,60	57,62	102,82	96,06	118,11	98,90	130,56	131,08	159,27	211,91
N-234	16,7	CASTELLON	130,20	59,48	49,57	72,64	56,87	39,17	29,63	84,65	585,91	210,87
N-630	13,8	CACERES	85,20	56,97	28,34	25,73	65,17	129,61	183,10	309,96	259,86	192,28
N-6	10,4	LUGO									174,69	180,89
N-640	10,9	LUGO	101,60	140,16	173,16	193,69	167,52	105,79	35,10	71,74	155,37	186,35
N-621	20,9	LEÓN									85,96	180,31

Conclusiones

- En el periodo 2000-2010, el riesgo de sufrir un accidente mortal o grave en la RCE ha disminuido alrededor de un 67%. Ello supone que, de forma agregada, la RCE ha pasado de tener un nivel de riesgo moderado a un nivel de riesgo bajo.
- Esta reducción del nivel de riesgo se ha debido, en parte, a una mejora de las infraestructuras viarias:
 Por un lado el nivel del riesgo tanto de las vías de alta capacidad (autopistas y autovías) como de las vías convencionales, se ha reducido significativamente. Este descenso está, sin duda, ligado a una mayor calidad de la infraestructura (diseño, mantenimiento, etc.)
 Por otro lado, entre el 2000 y el 2010 ha tenido lugar un trasvase muy importante de tráfico desde vías convencionales a vías de alta capacidad. En 2010, apenas un 25% del tráfico de la RCE utilizaba vías convencionales.
- La mejora general del nivel de riesgo de la RCE ha convivido con diferenciales muy importantes del nivel de riesgo según el tipo de vía. En 2010, aunque el nivel de riesgo medio de las vías convencionales era bajo, se situaba casi tres veces por encima del nivel de riesgo de las vías de alta capacidad (que era muy bajo)
- La evolución del riesgo en la RCE por CCAA ha sido dispar en los últimos años:
 CCAA que, partiendo de niveles de riesgo bajos, los han reducido más que la media española (Madrid, Cataluña y Cantabria)
 CCAA que partiendo de niveles relativamente elevados, han mejorado más que la media (Asturias, Extremadura, Murcia, Galicia)
 CCAA que, partiendo de niveles de riesgo elevados, se han comportado peor que la media española (La Rioja, Castilla-La Mancha, Castilla-León)

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

Recomendaciones RACC

1. Es fundamental **asegurar un buen mantenimiento de las vías**, pues la calidad de las infraestructuras contribuye de forma decisiva a la reducción de los accidentes.
2. Un esquema futuro de **pago por uso de las infraestructuras no debería dejar de lado la financiación del mantenimiento de las vías convencionales**, puesto que éstas todavía acarrean el 25% del tráfico que circula por la RCE, y el 50% de los accidentes mortales y graves de la RCE (el 75% en toda la red vial de España).
3. La existencia de un **diferencial de riesgo importante entre vías convencionales y vías de alta capacidad**, advierte sobre los efectos que podría tener la introducción generalizada de peajes en España. Muy probablemente se produciría un trasvase de tráfico hacia vías convencionales, aumentando de esta forma el nivel general de riesgo en nuestras carreteras
4. El hecho de que las vías convencionales mantengan niveles de riesgo relativamente elevados sugiere que la propuesta de la DGT de reducir a 90Km/h el límite máximo de velocidad en estas vías pueda ayudar significativamente a reducir la siniestralidad.
5. Por su parte la posibilidad de aumentar el límite máximo de velocidad hasta 130 km/h en autopistas y autovías debería estudiarse con detenimiento. Esta medida debería ser selectiva y aplicarse únicamente en aquellos tramos de autopistas y autovías que en el pasado hayan registrado de forma recurrente niveles de siniestralidad muy bajos.
6. **La existencia de diferenciales de riesgo importantes entre CCAA, sugiere que existe un margen de mejora significativo.** Desde el punto de vista de la política de seguridad vial conviene centrar la atención en aquellas CCAA que tienen niveles de riesgo claramente superiores a la media y cuya evolución en los últimos años ha sido comparativamente peor.
7. En un contexto de penurias presupuestarias como el que vivimos, **es fundamental asegurar una adecuada coordinación entre los distintos departamentos con competencias en ámbitos que afectan la seguridad vial.** Particularmente resulta imprescindible que exista un dialogo fluido y una acción coordinada entre los departamentos responsables del tráfico y los departamentos responsables de la construcción y mantenimiento de carreteras, tanto en el conjunto de España como en Cataluña y País Vasco (donde las competencias de tráfico están transferidas).

El RACC

El RACC, con 1 millón de socios, es el mayor automóvil club de España, líder en el ámbito de la movilidad. Presta asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente. Como entidad con vocación de servicio a la sociedad, el RACC, a través de su Fundación, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial.

Para más información:

RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es