

Resultados del Estudio EuroRAP 2020

La Red de Carreteras del Estado tiene 2.160 km con riesgo elevado de accidente grave o mortal

- ***Huesca (25%), León (25%), Teruel (23%), y Orense (18%) tienen una proporción de tramos de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’ superior al doble de la media española (9%).***
- ***Por comunidades autónomas, encabezan la lista Aragón (18%), Asturias (14%), Galicia (11%) y Castilla y León (10%).***
- ***El tramo con mayor riesgo de España está en Huesca, en la N-240 entre el cruce con la antigua N-240 a Bailo y el límite provincial entre Huesca y Zaragoza. Galicia tiene 3 tramos entre los 10 más peligrosos de España, y Andalucía tiene 2.***
- ***El riesgo de sufrir un accidente grave en las carreteras convencionales es 3 veces mayor que en las autovías y casi 4 veces superior que en las autopistas.***
- ***El RACC pide un nuevo impulso a la seguridad vial en España y reclama la creación de un fondo extraordinario para mejorar los sistemas de seguridad de las carreteras.***

Barcelona, 21 de diciembre de 2020 – El RACC ha presentado la 18a edición del estudio de evaluación de carreteras EuroRAP con el que, un año más, ha analizado la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE).

Este estudio identifica los tramos de carretera con mayor riesgo de accidentalidad grave o mortal en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos. Para elaborar el análisis, el RACC ha contado con la colaboración del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico. Asimismo, este año el Club también ha analizado la evolución del riesgo de accidente en los últimos 10 años.

EuroRAP es un consorcio europeo que analiza el riesgo de accidentalidad de las carreteras con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Su metodología, utilizada en más de 100 países, compara el número de accidentes graves y mortales de los últimos 3 años en un tramo de carretera con el volumen de vehículos que circulan por él (la Intensidad Media Diaria de Tráfico, la IMD). El estudio EuroRAP se publica cada año en España desde 2003 y evalúa más de 25.000 km de carreteras interurbanas de titularidad estatal (*más información sobre EuroRAP en la última página*).

La presentación de este estudio se enmarca en un contexto de estancamiento de la accidentalidad que comenzó en el año 2013. Entre 2010 y 2019, el descenso de las víctimas mortales de tráfico ha sido de solo el 29%, lo que aleja a España del cumplimiento del objetivo de la Unión Europea de reducirlas en un 50% en la década 2010-2020. Solo las limitaciones de movilidad impuestas por la pandemia del covid-19 pueden conseguir que se alcance este objetivo. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de dar un nuevo impulso a la seguridad vial a través de nuevas medidas concretas y efectivas a corto y medio plazo.

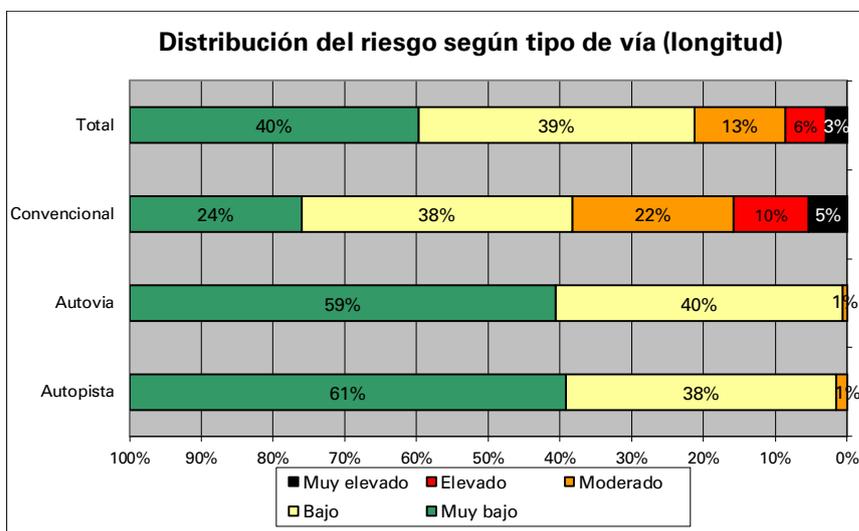
RESULTADOS DEL ESTUDIO

El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal

Edición 2017-2019		
	Cantidad	% total
Muy elevado	726 km	2,9%
Elevado	1.434 km	5,7%
Moderado	3.165 km	12,6%
Bajo	9.663 km	38,5%
Muy bajo	10.094 km	40,2%

- La Red de Carreteras del Estado (RCE) tiene 2.160 km con un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal, lo que representa el 8,6% del total de kilómetros y un descenso de 2,4 puntos respecto al año anterior.
- En las últimas 8 ediciones del estudio, el número de kilómetros con un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' se ha reducido del 18,4% (trienio 2010-2012) al 8,6% (trienio actual, 2017-2019).
- El riesgo global de sufrir un accidente grave o mortal en la RCE ha bajado un 8% en el último trienio. Este descenso es debido al aumento de la movilidad combinado con el ligero descenso de la accidentalidad grave.

El riesgo según el tipo de vía



- El 15% de la red de carreteras convencionales (de calzada única y un carril por sentido) tiene un riesgo 'elevado' o 'muy elevado' de accidente grave o mortal. El nivel de riesgo en estas vías es mucho mayor que en las carreteras desdobladas, que no presentan tramos de estos niveles de riesgo.
- Las autopistas son las carreteras más seguras, con un 61% de la red con un índice de riesgo 'muy bajo', mientras que en las autovías es el 59%.

El riesgo por Comunidades Autónomas

Comunidad	% km Rojos + Negros
Aragón	18%
Asturias	14%
Galicia	11%
Castilla y León	10%
Castilla-La Mancha	9%
MEDIA ESPAÑA	9%
Cataluña	8%
Comunidad Valenciana	6%
Cantabria	6%
Extremadura	5%
Andalucía	5%
Murcia	4%
La Rioja	4%
Madrid	0%
Navarra *	0%
País Vasco *	0%

Fuente: datos EuroRAP

- Aragón, con un 18%, es la Comunidad que mayor proporción de km de riesgo 'elevado' y 'muy elevado' tiene en su Red de Carreteras del Estado y dobla la media española. No obstante, los ha reducido en 8 puntos respecto al estudio anterior.
- Le siguen Asturias (14%), Galicia (11%) y Castilla y León (10%).
- Por otro lado, Madrid, es la única Comunidad Autónoma que no tiene tramos de elevado riesgo en su RCE, seguida por La Rioja y Murcia con solo un 4%.

* País Vasco y Navarra prácticamente no tienen km de carreteras pertenecientes a la RCE.

Provincias con más riesgo de accidentalidad

Provincia	% km Rojos + Negros
HUESCA	25%
LEÓN	25%
TERUEL	23%
OURENSE	18%
GIRONA	16%
PALENCIA	15%
ASTURIAS	14%
LLEIDA	14%
ALBACETE	12%
CUENCA	12%
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
LUGO	11%
SALAMANCA	11%
VALENCIA	11%
HUELVA	10%
BURGOS	10%
TOLEDO	9%
ZARAGOZA	9%
MEDIA ESPAÑA	9%
A CORUÑA	8%
CASTELLÓN	6%

Top-10

- En la clasificación de las 20 provincias con más riesgo, Huesca (25%) y León (25%) se sitúan como las provincias españolas con mayor proporción de km con riesgo 'elevado' o 'muy elevado'.
- Huesca y León, junto con Teruel y Orense, tienen una proporción de tramos de riesgo 'elevado' o 'muy elevado' superior al doble de la media española.
- Las comunidades autónomas con más provincias con carreteras de riesgo elevado son Aragón, con 2 de sus 3 provincias en el top-10, y Cataluña con 2 de sus 4 provincias.

Fuente: datos EuroRAP

LOS TRAMOS CON MÁS RIESGO DE ACCIDENTE DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

Los tramos con más riesgo de accidentalidad (2017-2019)

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	IMD	Riesgo 2017-2019	Media anual Acc. MHG
N-240	HUESCA	CRUCE CON ANTIGUA N-240 A BAILO	L.P. HUESCA-ZARAGOZA	HUESCA	13,8	2.226	Muy elevado	1,3
N-541	OURENSE	PRINCIPIO Z.U. DE DACON	FINAL Z.U. DE ALMUZARA	OURENSE	10,1	4.217	Muy elevado	1,7
N-345	MURCIA	LA UNIÓN	PORTMAN	MURCIA	7,2	2.574	Muy elevado	0,7
N-642	LUGO	CRUCE CON N-640	CRUCE CON N-634 (RIBADEO)	LUGO	8,2	2.316	Muy elevado	0,7
N-550	A CORUÑA	CRUCE CON C-542 A BETANZOS	FINAL Z.U. DE ORDENES	A CORUÑA	10,1	7.658	Muy elevado	2,7
N-340	MÁLAGA	ENLACE CON A-7 (MARO)	PRINCIPIO Z.U. DE ALMUÑECAR	GRANADA	16,5	4.141	Muy elevado	2,3
N-433	HUELVA	PRINCIPIO Z.U. DE CORTEGANA	CRUCE CON C.V. A AROCHE	HUELVA	13,7	2.140	Muy elevado	1,0
N-601	LEÓN	PRINCIPIO Z.U. DE VALVERDE ENRIQUE	PRINCIPIO Z.U. DE SANTAS MARTAS	LEÓN	15,1	2.606	Muy elevado	1,3
N-330	VALENCIA	UTIEL (CRUCE CON N-3)	PRINCIPIO Z.U. DE SINARCAS	VALENCIA	22,4	2.223	Muy elevado	1,7
N-260	GIRONA	FINAL Z.U. DE RIPOLL	CRUCE CON N-152	GIRONA	62,2	2.458	Elevado	5,0

IMD= Intensidad Media Diaria de vehículos; Acc. MHG: accidentes con muertos o heridos graves.

Para elaborar este listado se han tenido en cuenta los tramos con una longitud >5km y con una IMD superior a 2.000 vehículos. Este informe solo contempla tramos de la Red de Carreteras del Estado, y no incluye vías titularidad de otras administraciones.

Sombreados en color gris: tramos ya presentes en la edición anterior

- El tramo de carretera donde hay una mayor probabilidad de sufrir un accidente grave o mortal en España se encuentra en la N-240 en la provincia de Huesca, entre el cruce con la antigua N-240 a Bailo y el límite provincial entre Huesca y Zaragoza, y tiene una longitud de 13,8 km.
- Los 10 tramos más peligrosos de España pertenecen a carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido de circulación.
- Galicia tiene 3 de los 10 tramos más peligrosos de la Red de Carreteras del Estado, mientras que Andalucía tiene 2. El resto se encuentran en Aragón, Murcia, Castilla y León, la Comunidad Valenciana y Cataluña.

Las 10 carreteras con más kilómetros de riesgo 'elevado' y 'muy elevado'

Carretera	Cantidad de km negros y rojos
N-630	176,7
N-420	149,8
N-330	112,2
N-234	109,1
N-621	102,8
N-260	101,4
N-6	98,1
N-120	85,1
N-230	76,8
N-502	66,7

- En España, hay 55 carreteras que tienen al menos un tramo de riesgo 'elevado' (rojo) o 'muy elevado' (negro).
- Sin embargo, la mitad de los km de riesgo 'elevado' y 'muy elevado', un total de 1.079 km, se concentran en tan solo 10 carreteras.
- Los kilómetros más peligrosos de la N-630 se encuentran en las provincias de Asturias, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Sevilla.

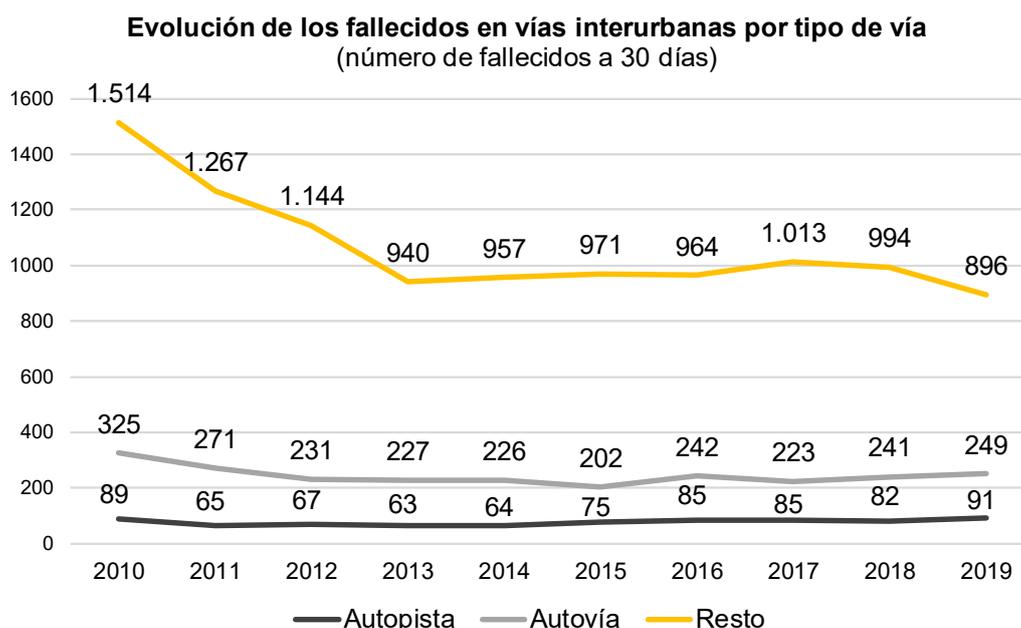
Fuente: EuroRAP

EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD Y DEL RIESGO DE ACCIDENTE EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO (2010-2019)

En esta edición del estudio EuroRAP, el RACC también ha hecho una radiografía de la accidentalidad y del riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en España, así como su evolución en los últimos 10 años.

En las carreteras convencionales se producen 3 veces más fallecidos que en las autopistas y autovías

- Entre 2010 y 2019, el número de fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido significativamente, aunque lo ha hecho de forma más intensa en las vías convencionales que en las de gran capacidad. Las primeras continúan concentrando más del 72% de los fallecidos.
 - En las vías convencionales es donde tienen lugar el mayor número de víctimas mortales. También es en estas carreteras donde se ha producido la mayor reducción, pasando de 1.514 fallecidos en 2010 a 896 en 2019 (-41%).
 - En las autopistas es donde se producen el menor número de víctimas mortales. No obstante, tras un período de reducción, en los últimos cuatro años la tendencia ha sido creciente y en 2019 ha habido 2 muertos más que en 2010 (89 vs 91).
 - Las autovías también presentan una tendencia alcista en los últimos años, pero respecto al 2010 se ha producido una reducción del 23% (325 vs 249).

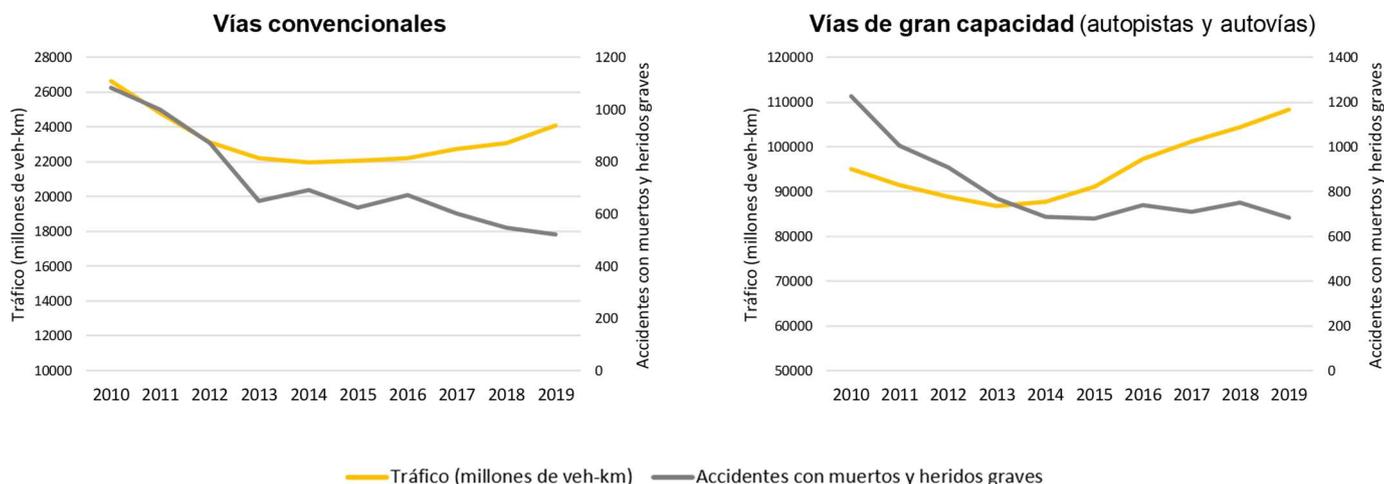


Fuente: Anuario estadístico de la DGT.

El riesgo en las carreteras convencionales es 3 veces mayor que en las autovías y casi 4 veces superior que en las autopistas

- Para evaluar el riesgo de sufrir un accidente grave o mortal, es necesario analizar dos variables: el número de accidentes que se producen en la vía y el volumen de tráfico que circula por ella.
 - En los últimos 10 años, se ha producido un descenso general del número de accidentes con víctimas mortales y graves. Este descenso ha sido más intenso en las vías convencionales (-52%) que en las autovías y autopistas (-44%).
 - Al mismo tiempo, ha habido un aumento notable del tráfico a partir del año 2013, tanto en las vías convencionales (+9% entre 2013 y 2019) como en las de gran capacidad (+25%).
- De estos datos se desprende que **el índice de riesgo ha bajado en el conjunto de las carreteras españolas entre 2010 y 2019**:
 - El riesgo en las autopistas y autovías se mantiene en “muy bajo”.
 - Y el riesgo en las carreteras convencionales ha pasado de ser “moderado” a “bajo”.

Evolución del tráfico y de los accidentes con fallecidos y heridos graves



Fuente: datos EuroRAP

CONCLUSIONES RACC

- El objetivo de la UE de reducir un 50% las víctimas mortales en la década 2010-2020 está lejos de cumplirse a fecha de 2019, puesto que la reducción entre 2010 y 2019 ha sido de solo el 29%. Si bien la tendencia en los primeros años era la correcta, el descenso se ha estancado desde 2013 y solo las limitaciones de movilidad impuestas por la pandemia del covid-19 pueden conseguir que se alcance este objetivo, de forma artificiosa.
- Respecto a la última edición del estudio, el número de kilómetros con riesgo de accidentalidad ‘elevado’ o ‘muy elevado’ ha bajado del 11,0% al 8,6%, debido al descenso de los accidentes graves unido al incremento del tráfico.
- En España, todavía quedan 2.160 km de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’, lo que representa el 8,6% de los km de la Red de Carreteras del Estado.
- Las autopistas y las autovías son las vías más seguras: el 61% y el 59% de sus kilómetros, respectivamente, tienen riesgo ‘muy bajo’ de accidente grave o mortal.
- En cambio, las carreteras nacionales de calzada única, con un carril por sentido, tienen un 15% de sus kilómetros con un índice de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’.
- Aragón es la Comunidad Autónoma con mayor proporción de riesgo: el 18% de sus tramos de carretera tiene un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’, el doble de la media española (9%).
- En las provincias de Huesca y León, el 25% de los tramos de carretera tienen un riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’, lo que supera con creces la media nacional, que es del 9%.
- Hay 55 carreteras españolas con al menos un tramo de riesgo ‘elevado’ o ‘muy elevado’. Sin embargo, tan solo 10 de ellas concentran la mitad (50%) de estos km de riesgo ‘elevado’ y ‘muy elevado’.
- En los últimos 10 años se ha producido un descenso general del número de accidentes con fallecidos y heridos graves, que ha sido más intenso en las vías convencionales (-52%) que en las vías de gran capacidad (-44%).
- En el capítulo estricto de mortalidad, en las autopistas no ha habido mejora alguna en la década 2010-19.
- Este descenso ha ido acompañado de un aumento del tráfico, si bien éste ha aumentado mucho más en las vías de gran capacidad (un 25%) que en las vías convencionales (9%).
- El riesgo en las autopistas y autovías se mantiene en el nivel “muy bajo” mientras que en las convencionales ha pasado de “moderado” a “bajo” entre 2010 y 2019.
- A pesar de ello, el riesgo en las carreteras convencionales es 3 veces mayor que en las autovías y casi 4 veces mayor que en las autopistas.

RECOMENDACIONES RACC

- Es necesario dar un nuevo impulso a la seguridad vial en España. En este sentido, el RACC presentó en 2017 sus propuestas “20 medidas para 2020”. Entre estas medidas, destacan algunas relativas a la carretera:
 - Es necesario extender las inspecciones y auditorías de carreteras a toda la red. Estas auditorías se deben llevar a cabo por entidades independientes del titular de la vía, calificándolas por estrellas (de 1 a 5) en función de sus sistemas de seguridad (barreras, cruces seguros, protecciones para motociclistas, estado del firme, puentes, etc.).
 - Es necesario que España planifique que al menos el 90% del tráfico en las carreteras interurbanas circule por vías de 3 o más estrellas de seguridad, y para ello es necesario recuperar la inversión en mantenimiento.

- Sobre los fondos europeos Next Generation de recuperación económica por la pandemia del covid-19:
 - El RACC reclama dotarse de un fondo extraordinario para la mejora de los sistemas de seguridad de las carreteras, optimizado mediante la aplicación de metodologías coste-beneficio como EuroRAP.
 - Debe desarrollarse una infraestructura digital de carreteras que permita conectar vehículos e infraestructuras para incrementar la seguridad en situaciones de riesgo (meteorología extrema, vehículos parados en la vía, presencia de peatones o ciclistas, etc.).
 - Debe realizarse una actualización de la señalización de orientación, con mejoras específicas adaptadas a una población envejecimiento, inclusión de la velocidad en la señalización de los radares, etc.

Tramos viales estudiados:

- EuroRAP ha estudiado 1.388 tramos de carretera, que suman 25.082 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE), la red dependiente del Ministerio de Fomento.
- Por los tramos analizados circula el 53% de la movilidad por carretera de España o, dicho de otro modo, en ellos se recorren más de la mitad de los kilómetros que anualmente hace el parque móvil del país por carretera.
- El análisis tiene en cuenta el número de accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2017, 2018 y 2019). No incluye datos de accidentalidad de 2020.

EuroRAP, un referente europeo

- EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) ha adaptado la metodología de análisis que han creado los tres países líderes en la estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002, más de 25 países europeos la han aplicado para analizar 240.000 km de carreteras, y más de 100 países de todo el mundo, incluyendo los Estados Unidos, China y Australia, han analizado sus redes viarias con los criterios de EuroRAP. En 2013, EuroRAP redefinió los límites de riesgo con el fin de alinearse con la meta de la UE de reducir un 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.
- En España, EuroRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo que tiene un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red vial, en función de la intensidad de vehículos que circulan por ellos y de su longitud, utilizando datos de los últimos tres años completos. Por lo tanto, el presente estudio no contempla datos del año en curso.
- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología EuroRAP una gran parte de las carreteras españolas, pero también de otros países de Europa, Asia y América Latina (Perú, Costa Rica, Chile, Argentina o Paraguay) para contribuir a mejorar la seguridad de las redes viarias a nivel internacional.

Sobre el RACC

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la mayor red de autoescuelas del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza 1.193.000 asistencias al año y gestiona 600.000 pólizas de seguros de diferentes ramos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.