

Resultados de la 20ª edición del Mapa de riesgo de la Red de Carreteras del Estado (RCE) según la metodología iRAP

Por primera vez en 6 años aumentan los tramos de la Red de Carreteras del Estado con riesgo elevado de accidente grave o mortal

- *La 20ª edición del estudio iRAP corresponde al trienio 2020-2022 y ha analizado 25.101 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE), de titularidad íntegramente ministerial.*
- *El 7,8% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo elevado para los conductores de sufrir un accidente grave o mortal.*
- *El Top 10 de los tramos con mayor riesgo de la RCE corresponden a carreteras convencionales, de calzada única y con un carril por sentido de circulación.*
- *El índice de riesgo en las vías convencionales es casi cuatro veces superior al índice de riesgo en las vías de alta capacidad.*
- *La evolución observada de las cifras de siniestralidad en el conjunto de la red viaria española pone de manifiesto la dificultad para lograr el objetivo de reducción a la mitad de las víctimas mortales en el año 2030 respecto a 2019.*

Barcelona, 20 de marzo de 2024 – El RACC ha presentado la 20ª edición del **Mapa de riesgo** según la metodología iRAP, correspondiente al **trienio 2020-2022**. Este estudio identifica los tramos de vía interurbana con mayor riesgo de que se produzca un accidente grave o mortal, valorado en términos relativos en función de la cantidad de vehículos que circulan por ellos

El **objeto de análisis** ha sido la **Red de Carreteras del Estado (RCE), de titularidad íntegramente ministerial**, para cuya tramificación se ha atendido a ciertos criterios de homogeneidad en cuanto a la tipología de la vía, el tipo de intersecciones que presenta y la existencia de tramos con calzada única o calzadas separadas.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



En conjunto, se han analizado 1.395 tramos de la RCE, que representan 25.101 km de longitud y que soportan el 50,4% de todos los kilómetros recorridos en esta red. Se han tenido en cuenta un total de 2.987 accidentes con resultado de víctimas mortales o heridos graves ocurridos en la RCE en el trienio considerado 2020-2022, de los cuales 982 fueron accidentes mortales con un saldo de 1.096 personas fallecidas y 2.005 fueron accidentes graves con un saldo de 2.616 personas heridas de gravedad.

El periodo considerado son los tres últimos años de los que se dispone de información completa de siniestralidad viaria y aforos de tráfico: 2020, 2021 y 2022. Por lo tanto, el presente informe no contempla todavía datos de 2023 ni del año en curso

RESULTADOS DEL ESTUDIO

El riesgo de sufrir un accidente en la RCE

- Los resultados muestran que **el 7,8% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo "elevado" o "muy elevado"** para los conductores de sufrir un accidente grave o mortal. En comparación con la edición anterior del estudio, los tramos de mayor riesgo se incrementan en un 0,5%, pasando del 7,3% al 7,8% (por el notable incremento de tramos de riesgo elevado pese a la reducción de los tramos de riesgo muy elevado).

Índice de riesgo en la RCE

	19ª Edición (2019-2021)		20ª Edición (2020-2022)	
	Longitud (km)	% total	Longitud (km)	% total
Muy elevado	734	2,9%	658	2,6%
Elevado	1.102	4,4%	1.316	5,2%
Moderado	2.170	8,6%	2.418	9,6%
Bajo	9.373	37,3%	8.297	33,1%
Muy bajo	11.721	46,7%	12.412	49,5%

Fuente: elaboración propia

Para más información:

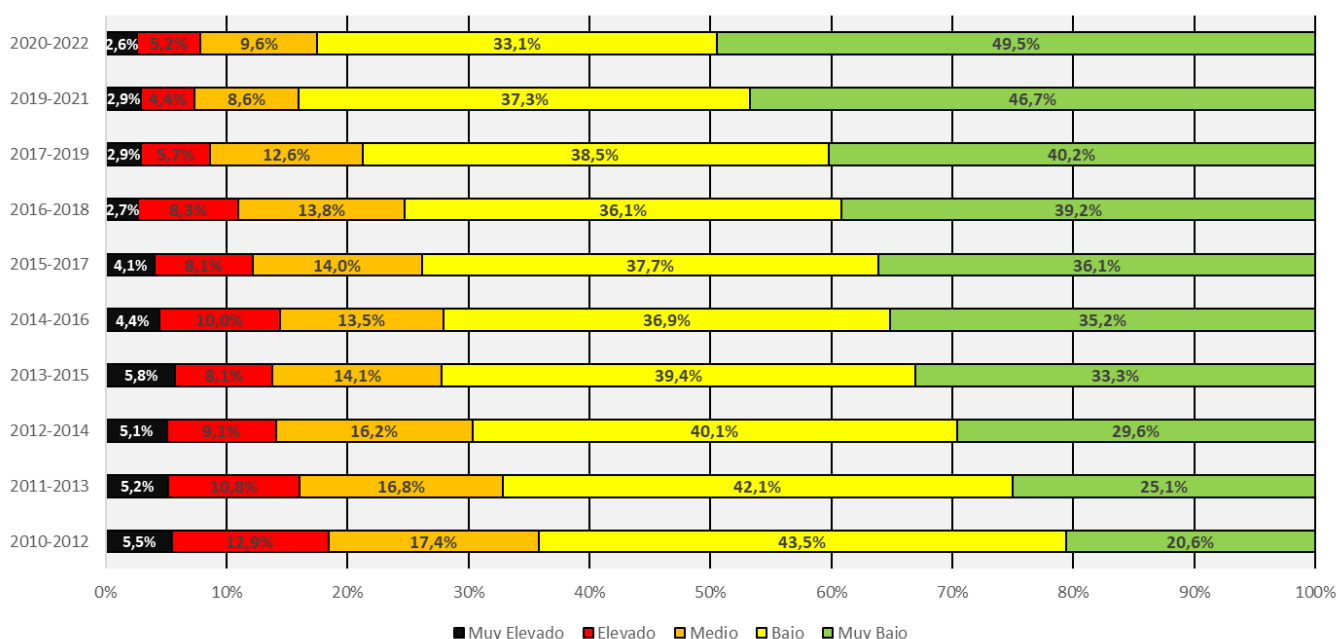
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Por primera vez en 6 años, crece la suma de los tramos de la RCE con riesgo “muy elevado” y “elevado” respecto al informe anterior, hasta un total de 1.974 km. De hecho, desde 2017 la longitud de los tramos de riesgo “muy elevado” se ha mantenido relativamente estable, mientras que la de los tramos de riesgo “elevado” ha visto truncada su progresión a la baja registrando un 5,2% frente al 4,4% del periodo precedente.

Evolución del riesgo en la RCE (en % de longitud)



Fuente: elaboración propia

- El índice de riesgo en el conjunto de la RCE se ha reducido entre 2010 y 2022, pasando de 15,3 a 6,1 en las vías de alta capacidad (-60%) y de 47,7 a 22,6 en las carreteras convencionales(-53%).
- El índice de riesgo en las vías convencionales es casi cuatro veces superior al índice de riesgo en las vías de alta capacidad.

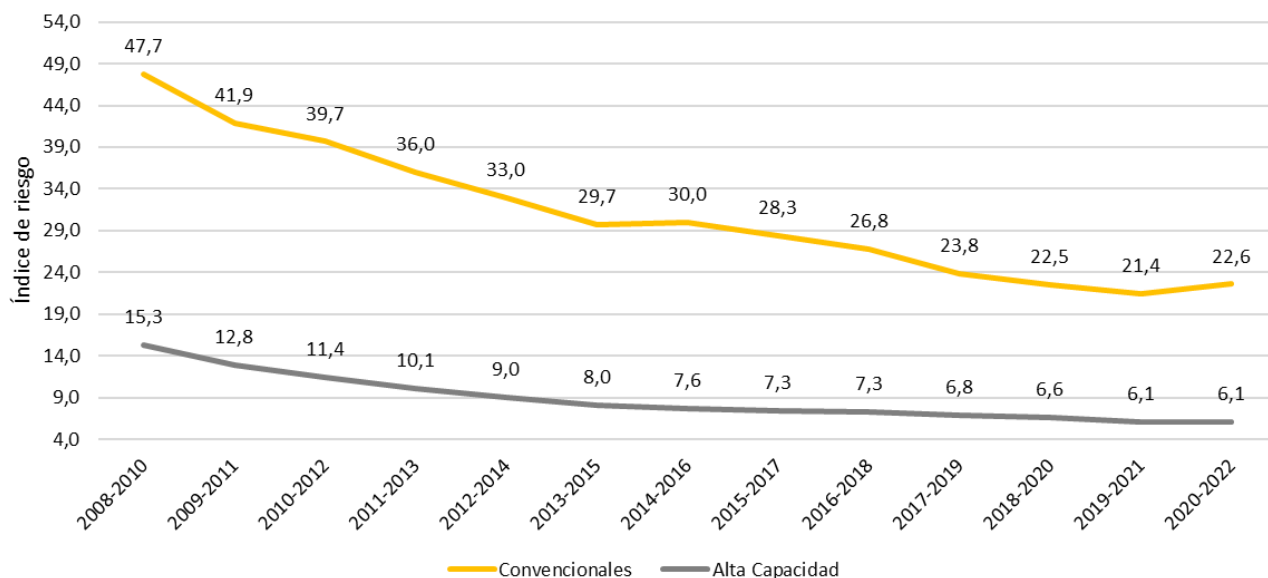
Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Evolución del riesgo en la RCE por tipo de vía



Fuente: elaboración propia

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



El riesgo en la RCE por Comunidades Autónomas

- Catalunya es la Comunidad Autónoma con una mayor proporción de kilómetros de la RCE que discurre por su territorio con riesgo "elevado" y "muy elevado", con solo un 11%.
- Castilla y León es la Comunidad Autónoma con una mayor cantidad de kilómetros de la RCE que discurre por su territorio con riesgo "elevado" y "muy elevado", con 564 km.
- La Comunidad de Madrid es la única Autonomía que no presenta ningún tramo de la RCE que discurre por su territorio con riesgo "muy elevado" o "elevado", seguida de Murcia, con un 1%.

Comunidad Autónoma	% km rojos + negros	Total km rojos + negros
CATALUNYA	11%	203
CASTILLA Y LEÓN	10%	564
ARAGÓN	9%	199
CANTABRIA	9%	46
GALICIA	9%	189
ANDALUCÍA	8%	262
ESPAÑA	8%	1.974
LA RIOJA	7%	30
EXTREMADURA	6%	105
CASTILLA - LA MANCHA	6%	235
ASTURIAS	6%	47
COMUNIDAD VALENCIANA	5%	87
MURCIA	1%	7
COMUNIDAD DE MADRID	0%	-
NAVARRA*	0%	-

Fuente: elaboración propia

* Navarra cuenta con un solo tramo de la RCE. Ni el País Vasco, ni Baleares, ni Canarias, cuentan con ningún tramo de la RCE.

Para más información:

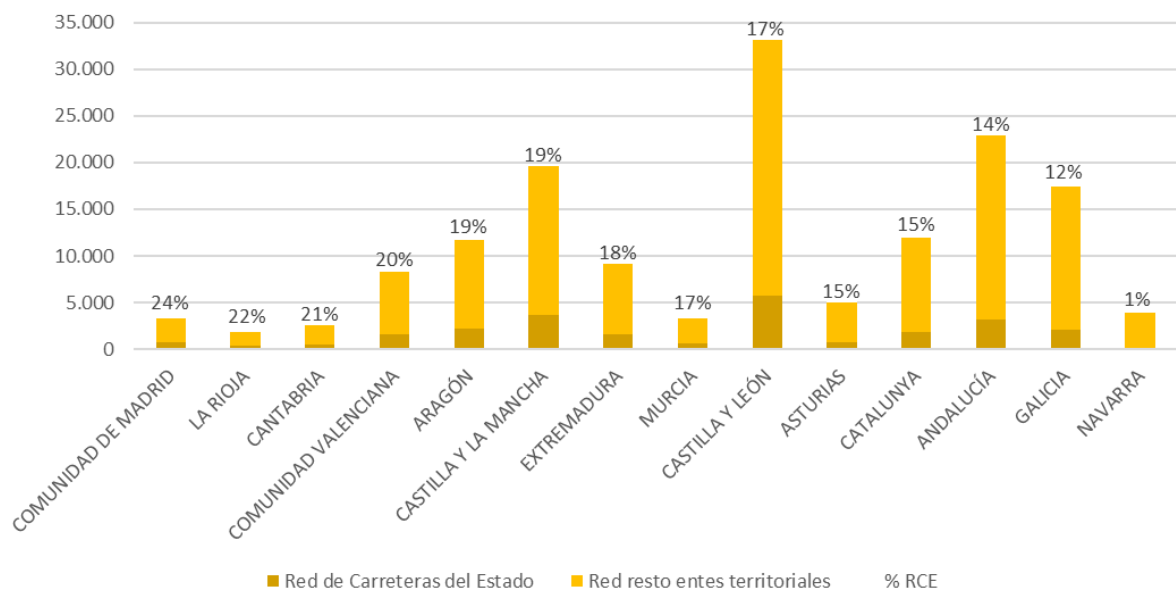
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- El peso relativo de la RCE en el conjunto de la red viaria es distinto en cada una de las Comunidades Autónomas, siendo del 16% de media.
- En la Comunidad de Madrid, La Rioja, Cantabria, y la Comunidad Valenciana la RCE representa más del 20% de las vías interurbanas. Por otro lado, en Asturias, Galicia, Andalucía y Catalunya la RCE representa 15% o menos del global de sus vías interurbanas.

El peso de la RCE en la red viaria de las Comunidades Autónomas



Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



El riesgo en la RCE por provincias

- Hasta 19 provincias registran una proporción de tramos de la RCE que discurren por su territorio con riesgo "elevado" o "muy elevado" por encima de la media española.
- Huelva se sitúa en la primera posición de esta lista, seguida de Girona y Lleida (con lo que 2 de las 4 provincias de Catalunya aparecen en la parte alta de este ranking).
- Huelva (22%), Girona (19%), Lleida (19%) y Palencia (18%) tienen una proporción de tramos de la RCE de riesgo "elevado" o "muy elevado" superior al doble de la media española, que es del 7,8%.

Provincia	% km rojos + negros
HUELVA	22%
GIRONA	19%
LLEIDA	19%
PALENCIA	18%
OURENSE	15%
LEÓN	14%
ZARAGOZA	13%
GUADALAJARA	13%
CÁCERES	12%
CASTELLÓN	12%
SALAMANCA	12%
ZAMORA	11%
GRANADA	11%
ÁVILA	11%
CÓRDOBA	9%
CANTABRIA	9%
CUENCA	9%
BURGOS	9%
SEVILLA	8%
MEDIA ESPAÑA	8%
PONTEVEDRA	8%

Fuente: elaboración propia

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Las carreteras con mayor riesgo en la RCE

- Hay **49 carreteras de la RCE que contienen al menos un tramo de riesgo "elevado" (rojo) o "muy elevado" (negro)**.
- Existen 10 carreteras que registran el 55% del total de km de riesgo "elevado" y "muy elevado", que se concentran en tan solo 1.083 km. Se trata en todos los casos de carreteras convencionales, y 8 de ellas repiten en esta lista respecto la edición anterior.
- La carretera N-630 (también conocida como Ruta de la Plata), encabeza esta lista, seguida de la N-120 (de Logroño a Vigo) y de la N-260 (el Eje Pirenaico).

Carretera	Km rojos + negros
N-630	232,0
N-120	178,8
N-260	129,6
N-420	92,9
N-620	86,9
N-6	85,5
N-234	80,4
N-330	69,9
N-435	66,2
N-634	60,7

Fuente: elaboración propia

Nota: el sombreado indica tramos ya presentes en la misma tabla de la anterior edición.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Las tramos con mayor riesgo en la RCE

- El tramo con la mayor probabilidad para un conductor de sufrir un accidente grave o mortal se encuentra en la N-323 en Granada.
- En el **Top 10** de los tramos con mayor riesgo de la RCE, todos ellos corresponden a **carreteras convencionales, de calzada única y con un carril por sentido de circulación**.
- Cuatro tramos repiten en el *Top 10* respecto la edición anterior: la N-323, la N-634, la N-230 y la N-345 (que repite por segunda vez).

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud	IMD	Riesgo 2020-2022	Media anual Acc. MHG
N-323	GRANADA	CRUCE CON A-346 A UGIJAR	ENLACE CON GR-14 (MOTRIL)	GRANADA	17,8	2.140	119,9	1,7
N-631	ZAMORA	CRUCE CON N-630	PRINCIPIO Z.U. DE POZUELO DE TABARA	ZAMORA	14,4	2.143	118,3	1,3
N-345	MURCIA	LA UNIÓN	PORTMAN	MURCIA	7,2	2.506	101,2	0,3
N-432	JAÉN	FINAL VARIANTE DE ALCALÁ LA REAL	L.P. JAÉN-GRANADA	JAÉN	11,5	3.957	100,3	0,7
N-502	ÁVILA	PRINCIPIO Z.U. DE CUEVAS DEL VALLE	PRINCIPIO Z.U. DE RAMACASTAÑAS	ÁVILA	15	2.466	98,8	0,3
N-634	CANTABRIA	FINAL VARIANTE DE TORRELAVEGA	FINAL Z.U. DE CASAR DE PERIEDO	CANTABRIA	10,3	4.515	98,2	0,7
N-340	CASTELLÓN	L.P. VALENCIA-CASTELLÓN	PRINCIPIO VARIANTE DE NULES	CASTELLÓN	13,4	3.489	97,7	0,3
N-642	LUGO	CRUCE CON N-640	CRUCE CON N-634 (RIBADEO)	LUGO	8,2	2.396	93,0	0,3
N-230	LLEIDA	PRINCIPIO Z.U. DE TORREFARRERA	PRINCIPIO Z.U. DE ALGUAIRE	LLEIDA	8,2	6.526	85,3	0,3
N-547	A CORUÑA	PRINCIPIO Z.U. DE MELIDE	FINAL Z.U. DE BOENTE	A CORUÑA	7,5	5.850	83,3	0,7

Fuente: elaboración propia

Notas:

- De acuerdo con la metodología iRAP, para la elaboración de esta tabla se han tenido únicamente en cuenta los tramos con IMD superior a 2.000 vehículos y una longitud >5km.
- Acc. MHG: accidentes con víctimas mortales o heridos graves.
- El sombreado indica tramos ya presentes en la misma tabla de la anterior edición.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

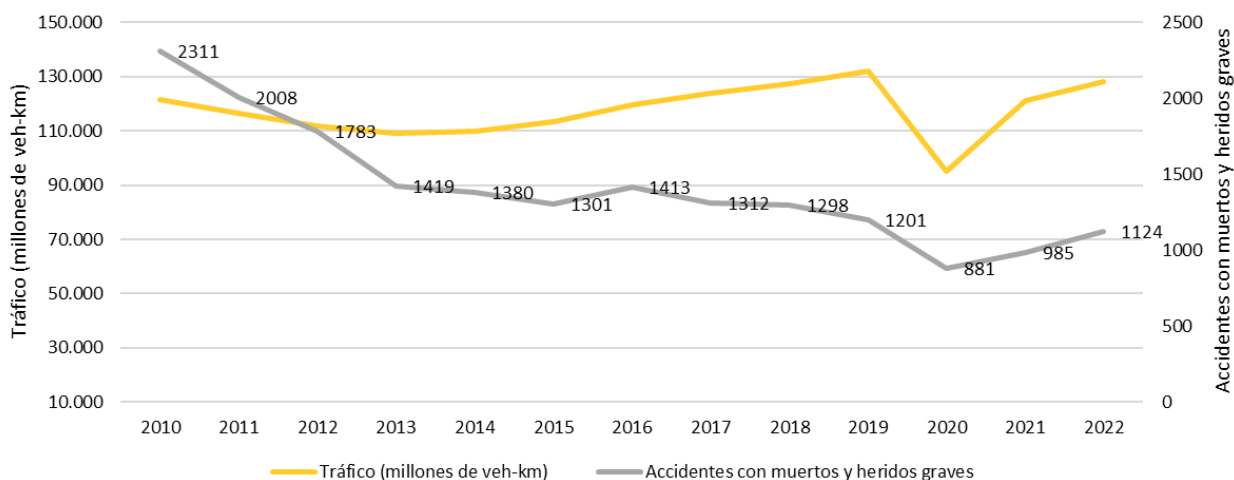


LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

Evolución del tráfico y de la siniestralidad vial en la RCE

- **A partir de 2014**, aunque la movilidad (el total de km recorridos) fue aumentando, la accidentalidad grave fue disminuyendo suavemente, lo que ha facilitado la **disminución progresiva del riesgo**.
- Con la irrupción de la COVID-19, se produjo una importante reducción de la accidentalidad vinculada a las restricciones de movilidad. **Una vez recuperada la normalidad tras la pandemia, la accidentalidad grave se ha recuperado a la par que el tráfico en la RCE.**

Tráfico y accidentes con muertos y heridos graves en la RCE



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

- Pese a que **las vías de alta capacidad soportan casi un 500% más de tráfico que las vías convencionales**, tan solo concentran del orden de **un 50% más de accidentes** con muertos y heridos graves que las vías convencionales.

Para más información:

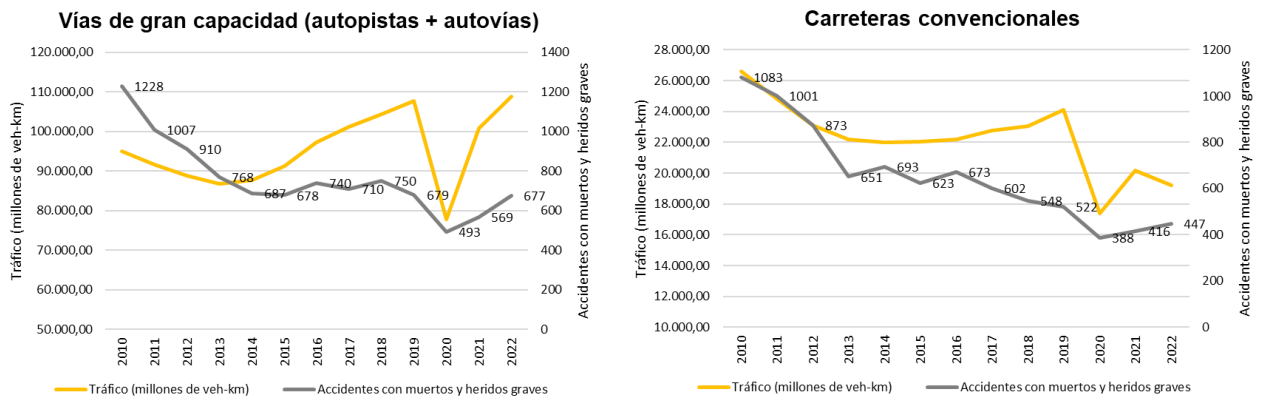
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- A pesar de la recuperación de la siniestralidad severa pasada la COVID-19, el número de accidentes con heridos graves y muy graves no ha superado los niveles prepandémicos, ni en las vías de alta capacidad ni en las vías convencionales.

Evolución de la accidentalidad en la RCE según tipo de vía



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

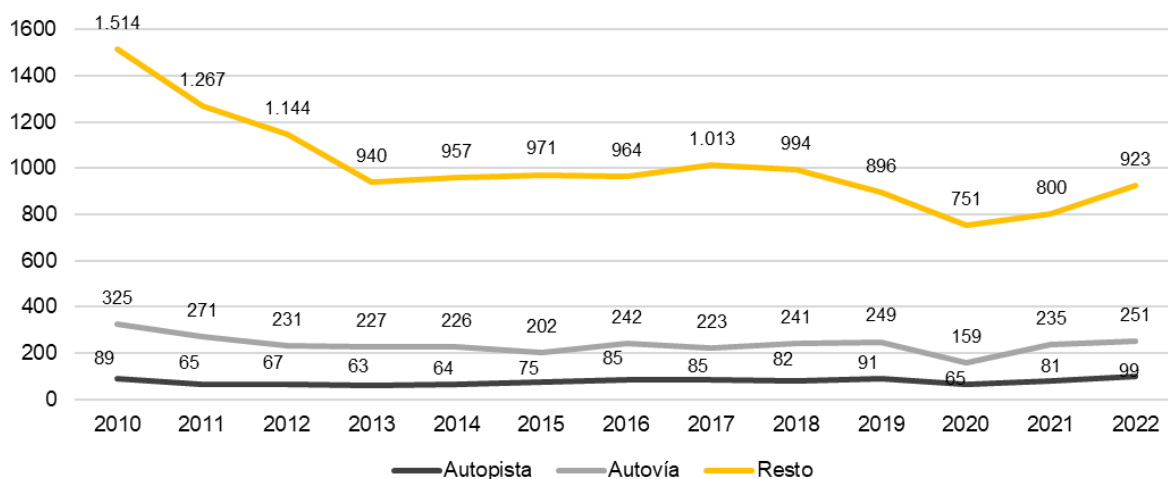
Síguenos en:



Evolución de la mortalidad en carretera según tipo de vía

- **En el conjunto de la red viaria española** (que engloba tanto la RCE como el resto de carreteras de titularidad local y autonómica), el mayor número de víctimas mortales se produce en las vías convencionales, seguidas por las autovías y por las autopistas.
- Cabe destacar que **en 2022 en todas las tipologías de vía se superaron las cifras de víctimas mortales registradas en 2019**, poniendo de manifiesto la **dificultad de lograr el objetivo de reducción para el año 2030 del 50%** de personas fallecidas.

Número de fallecidos en vías interurbanas por tipo de vía



Muertos a 30 días en vías interurbanas

Fuente: anuario estadístico de la DGT

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



CONCLUSIONES

- La **20ª edición** del estudio iRAP corresponde al **trienio 2020-2022** y ha analizado **1.395 tramos de la Red de Carreteras del Estado (RCE), de titularidad íntegramente ministerial**, que representan **25.101 km de longitud** y que soportan el **50,4% de todos los kilómetros recorridos** en esta red.
- El **7,8% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo “elevado” (rojo) o “muy elevado” (negro)** para los conductores de sufrir un accidente grave o mortal.
- **Por primera vez en 6 años, crece la suma de los tramos de la RCE con riesgo “elevado” y “muy elevado”**, hasta un total de 1.974 km, puesto que respecto al informe anterior los tramos de mayor riesgo se incrementan en un 0,5%, pasando del 7,3% al 7,8%.
- El **Top 10** de los tramos con mayor riesgo de la RCE corresponden a **carreteras convencionales, de calzada única y con un carril por sentido de circulación**.
- **El índice de riesgo en las vías convencionales es casi cuatro veces superior al índice de riesgo en las vías de alta capacidad**
- La evolución observada de las cifras de siniestralidad en el conjunto de la red viaria española pone de manifiesto **la dificultad para lograr el objetivo de reducción a la mitad de las víctimas mortales en el año 2030 respecto a 2019**.

Sobre la metodología iRAP

- En España se analiza el **riesgo de la red viaria** con la metodología del International Road Assessment Programme (iRAP) **desde el año 2003**.
- La **metodología iRAP** se basa en el cálculo de un **índice de riesgo para cada tramo de carretera**, definido como la **relación entre el número de accidentes mortales y graves ocurridos los últimos tres (3) años y el volumen de circulación que soporta** (expresado en términos de 1.000 millones de vehículos-kilómetro).
- La metodología iRAP contabiliza los **accidentes con fallecidos o con heridos graves registrados hasta 24h después del siniestro**. Se considera que el número de ocupantes de un vehículo accidentado depende del azar, por tanto, **se tienen en cuenta el número de accidentes y no el número de víctimas**.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Los tramos se agrupan según el **índice de riesgo** calculado, en función de la siguiente **clasificación**:

Muy elevado	
Elevado	
Moderado	
Bajo	
Muy bajo	

- Las anteriores ediciones de este informe se publicaron bajo la denominación “Estudio EuroRAP”, puesto que esa ha sido la denominación del programa RAP en Europa a lo largo de 21 años. Sin embargo, desde noviembre de 2023 el programa europeo está directamente integrado en iRAP, el International Road Assessment Programme. Por este motivo, a partir de esta edición el informe se publicará bajo la denominación “Estudio iRAP”.

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 y el mantenimiento en el hogar; los seguros y la formación de conductores, con la red de autoescuelas más importante de España. También está presente en el sector del mantenimiento y las reparaciones del hogar.

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.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

