

Resultados de la 22ª edición del Mapa de riesgo de la Red de Carreteras del Estado (RCE), según la metodología iRAP, correspondiente al trienio 2022-2024

Por primera vez en 15 años aumenta el índice de riesgo en las autopistas y autovías del Ministerio

- *La 22ª edición del estudio iRAP (2022-2024) ha analizado 26.470 km de la Red de Carreteras del Estado (RCE), de titularidad íntegramente ministerial.*
- *El 11,8% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo elevado o muy elevado para los conductores de sufrir un accidente de tráfico 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.*
- *Respecto al informe del año pasado, el índice de riesgo en el conjunto de las carreteras convencionales de la RCE se ha mantenido en 24,4 mientras que el índice de riesgo de las vías de alta capacidad (autopistas y autovías) ha pasado de 6,1 a 6,4.*

Barcelona, 17 de febrero de 2025 – El RACC ha presentado la 22ª edición del **Mapa de riesgo** según la metodología iRAP, correspondiente al **trienio 2022-2024**. 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 3.595 tramos de la RCE, que representan 26.470 km de longitud. La RCE supone el 16% de longitud de las carreteras españolas y canaliza el 53% del tráfico total. Se han tenido en cuenta un total de 3.873 accidentes con resultado de víctimas mortales o heridos graves ocurridos en la RCE en el trienio considerado 2022-2024, de los cuales 1.192 fueron accidentes mortales con un saldo de 1.341 personas fallecidas y 2.681 fueron accidentes graves con un saldo de 3.566 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: 2022, 2023 y 2024. Por lo tanto, el presente informe no contempla todavía datos de 2025 ni del año en curso.

RESULTADOS DEL ESTUDIO

El riesgo de sufrir un accidente en la RCE

- Los resultados muestran que 3.122 km, equivalentes **al 11,8% de los kilómetros de la RCE presentan un riesgo "elevado" o "muy elevado"** para los conductores de sufrir un accidente grave o mortal. Se observa un aumento notable de los tramos con índice de riesgo muy elevado, mientras los tramos de riesgo elevado y moderado se reducen. También aumentan los tramos de riesgo bajo a costa de los tramos de riesgo muy bajo.

Índice de riesgo en la RCE

	21ª Edición (2021-2023)		22ª Edición (2022-2024)	
	Longitud (km)	% total	Longitud (km)	% total
Muy elevado	1.412	5,5%	1.717	6,5%
Elevado	1.427	5,5%	1.405	5,3%
Moderado	2.226	8,6%	2.125	8,0%
Bajo	6.464	25,1%	7.214	27,3%
Muy bajo	14.215	55,2%	14.008	52,9%

Fuente: elaboración propia

Para más información:

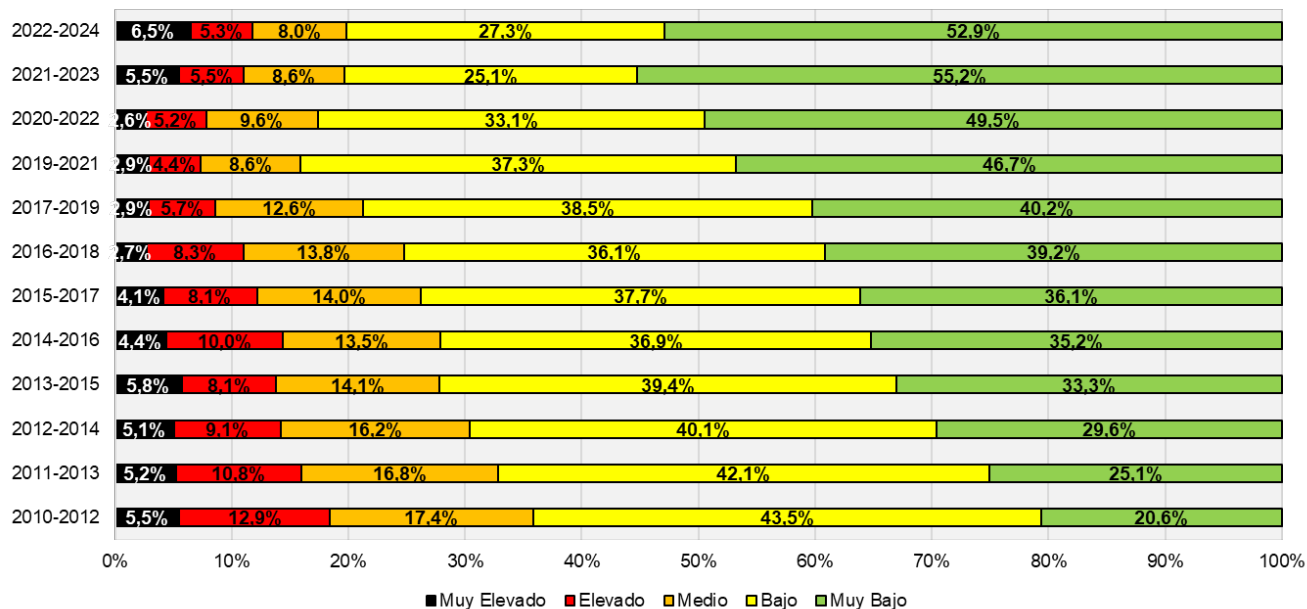
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



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

Índice de riesgo en las carreteras españolas (en % de longitud)



Fuente: elaboración propia

Para más información:

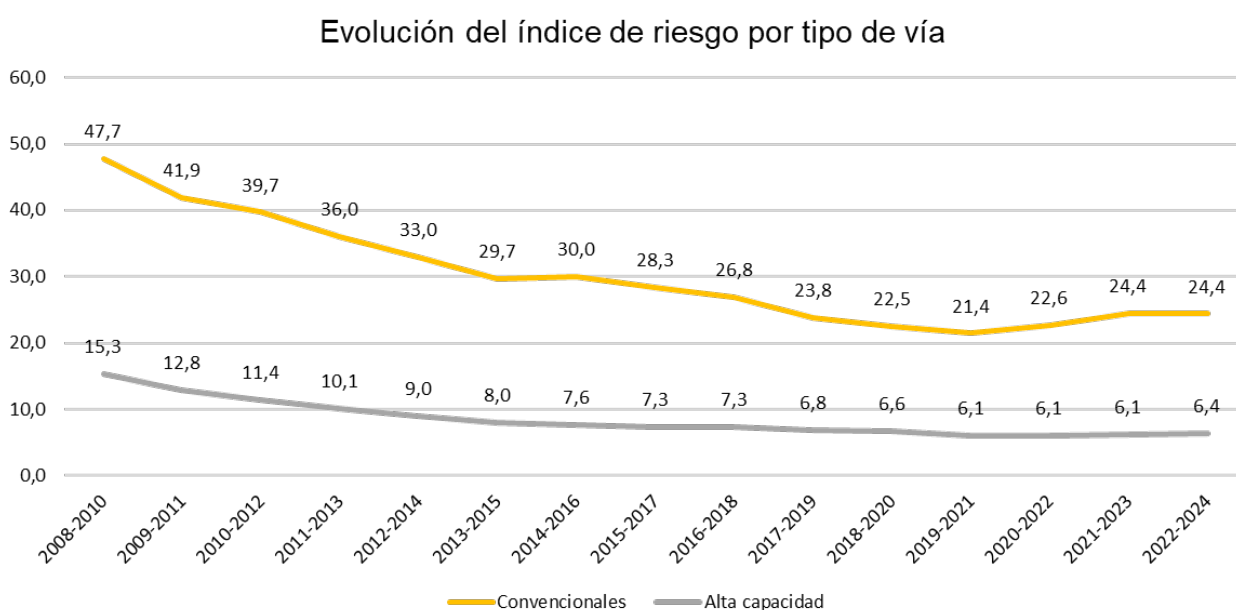
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- El índice de riesgo en el conjunto de la RCE se ha reducido entre 2010 y 2024, pasando de 15,3 a 6,4 en las vías de alta capacidad (-58%) y de 47,7 a 24,4 en las carreteras convencionales (-49%).
- El índice de riesgo en las vías convencionales es casi cuatro veces superior al índice de riesgo en las vías de alta capacidad.
- Por primera vez en 15 años aumenta el índice de riesgo en las vías de alta capacidad respecto a la anterior edición del informe. El índice de riesgo en el conjunto de las carreteras convencionales de la RCE se ha mantenido en 24,4 mientras que el índice de riesgo de las vías de alta capacidad (autopistas y autovías) ha pasado de 6,1 a 6,4.

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

- Aragón es la Comunidad Autónoma con una mayor proporción de kilómetros de la RCE que discurre por su territorio con riesgo "elevado" y "muy elevado", hasta el 21%.
- 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 895 km.
- La Comunidad de Madrid es que presenta una menor proporción de tramos de riesgo "muy elevado" o "elevado" que trascurren por su territorio, con solo un 2%, seguida de la Comunidad Valenciana (7%) y de Andalucía (8%).

Comunidad Autónoma	% km rojos + negros	Total km rojos + negros
ARAGÓN	21%	522
LA RIOJA	18%	76
CASTILLA Y LEÓN	16%	895
GALICIA	12%	293
ESPAÑA	12%	3.122
CATALUNYA	11%	201
CANTABRIA	10%	59
CASTILLA-LA MANCHA	10%	360
ASTURIAS	9%	80
EXTREMADURA	9%	156
MURCIA	9%	52
ANDALUCÍA	8%	285
COMUNIDAD VALENCIANA	7%	134
COMUNIDAD DE MADRID	2%	11
NAVARRA	0%	–

Fuente: elaboración propia

** Navarra cuenta con seis tramos de autopista de peaje 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

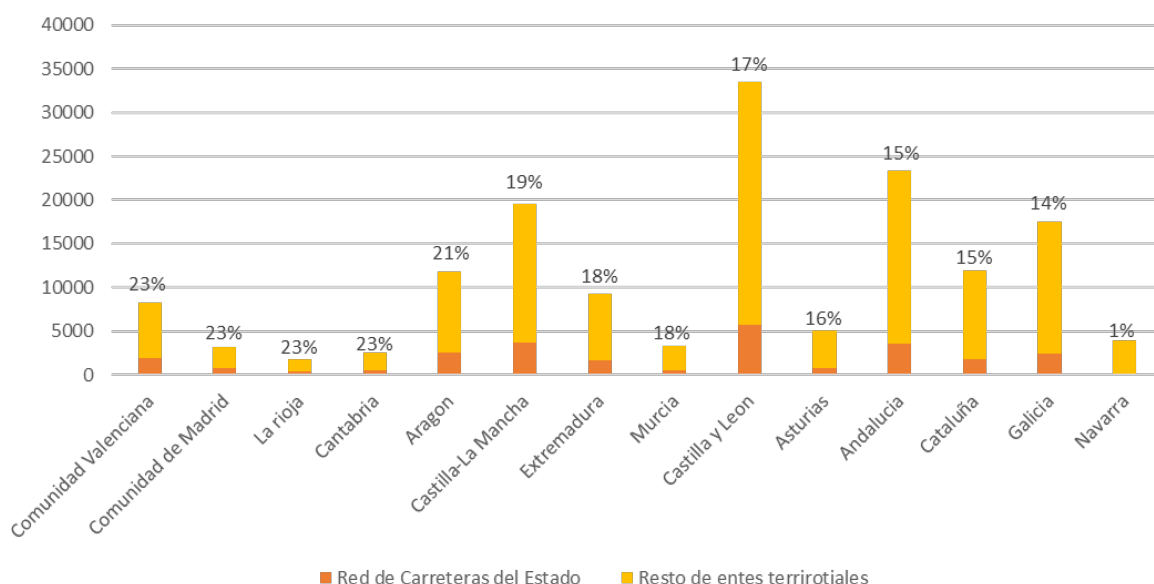
Síguenos en:



- 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 Valenciana, Comunidad de Madrid, La Rioja, Cantabria y Aragón la RCE representa más del 20% de las vías interurbanas. Por otro lado, en Andalucía, Catalunya y Galicia la RCE representa el 15% o menos del global de sus vías interurbanas.

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

Longitud de la red viaria según la Administración titular



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 17 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, que es del 11,8%.
- León se sitúa en la primera posición de esta lista, seguida de Huesca y Palencia (con lo que 2 de las 9 provincias de Castilla y León aparecen en la parte alta de este ranking).
- León (27%), Huesca (26%) y Palencia (25%), tienen una proporción de tramos de la RCE de riesgo "elevado" o "muy elevado" superior al doble de la media española.

Provincia	% km rojos + negros
LEÓN	27%
HUESCA	26%
PALENCIA	25%
GUADALAJARA	20%
A CORUÑA	20%
SEGOVIA	19%
TERUEL	19%
GIRONA	18%
LA RIOJA	18%
ZARAGOZA	17%
OURENSE	16%
SORIA	15%
ÁVILA	14%
GRANADA	13%
ZAMORA	13%
BURGOS	12%
CUENCA	12%
MEDIA ESPAÑA	12%
SALAMANCA	11%
SEVILLA	11%
CÁCERES	11%
LLEIDA	11%
CASTELLON	11%

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 103 carreteras de la RCE que contienen al menos un tramo de riesgo "elevado" (rojo) o "muy elevado" (negro). **Existen 15 carreteras que concentran el 51% del total de km de riesgo "elevado" y "muy elevado", que se registran en tan solo 1.601 km.** Se trata en todos los casos de carreteras convencionales, y 11 de ellas repiten en esta lista respecto la edición anterior. La carretera N-330 (de Alicante a Zaragoza), encabeza esta lista, seguida de la N-420 (de Tarragona a Córdoba) y de la N-630 (la Ruta de la Plata).

Carretera	Km rojos + negros
N-330	152
N-420	149
N-630	142
N-340	127
N-260	126
N-120	121
N-6	115
N-621	97
N-611	94
N-122	94
N-525	82
N-234	81
N-625	76
N-502	75
N-111	70

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:



Los 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-340 en Tarragona.
- 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**.
- Hay 5 tramos que repiten en el Top 10 respecto a la edición anterior.

Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud (km)	IMD	Riesgo 2022-2024	Acc. MHG
N-340	Tarragona	Fin cesión. Monroig del Camp	Int. T-323	Tarragona	5,9	2.319	200,9	3
N-6	León	Enl. A-6	Int. LE-5220	León	5,7	2.015	160,1	2
N-110	Segovia	Int. N-110A	Int. SG-V-6112	Segovia	7,5	2.539	144,2	3
N-340	Castellón	L.P. Valencia-Castellón	Enl. N-225	Castellón	11,4	3.250	123,3	5
N-323	Granada	Int. GR-3204	Int. GR-14	Granada	5,9	2.565	120,9	2
N-5	Badajoz	Int. A-5. Trujillos	Int. N-630. Mérida	Badajoz	7,6	4.072	118,5	4
N-621	León	Int. N-625.Cistierna	Int. LE-3717	León	5,8	2.761	115,0	2
N-111	Soria	Enl. N-111A	Int. SO-620	Soria	9,7	3.295	113,9	4
N-432	Córdoba	Int. CO-7202	L.P. Córdoba-Jaén	Córdoba	6,1	3.990	112,4	3
N-232	La Rioja	Int. LR-307	L.P. La Rioja-Burgos	La Rioja	9,0	3.637	112,0	4

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:

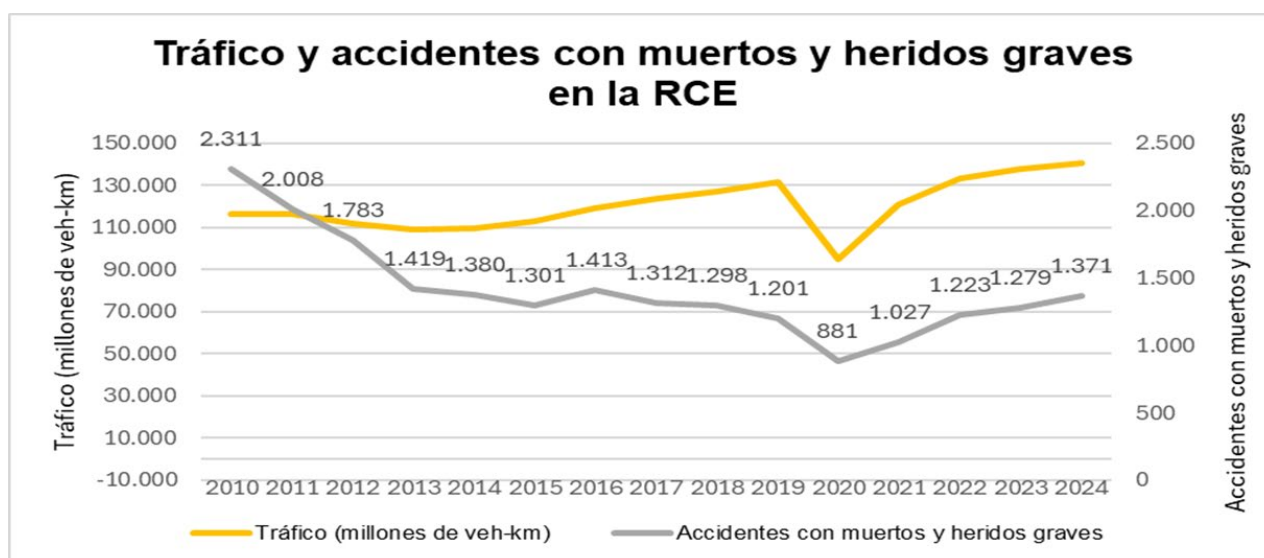


LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

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 ha crecido más 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

Para más información:

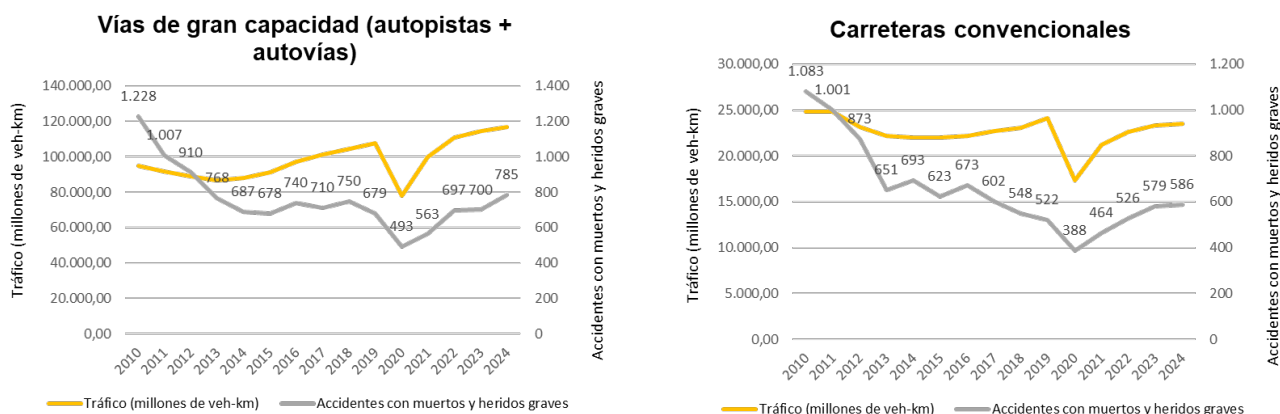
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Pese a que **las vías de alta capacidad soportan algo más de 4 veces más tráfico que las vías convencionales**, tan solo concentran del orden del **55% de accidentes** con muertos y heridos graves, mientras que las vías convencionales representan el 45% de los accidentes.
- La siniestralidad severa ha superado los niveles prepandémicos, tanto en las vías de alta capacidad como en las carreteras convencionales, a la vista de la evolución del trienio 2022-2024.

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:

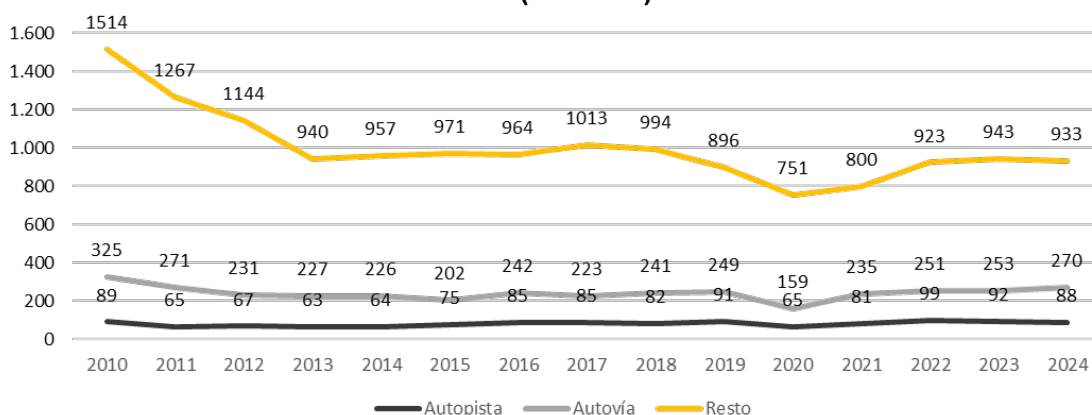


Evolución de la mortalidad en carretera según tipo de vía

- **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 2024 se registra una ligera reducción de las víctimas mortales en autopistas y en el resto de vías** respecto al año anterior, **mientras que en autovías se produce un incremento notable**. En conjunto, las cifras muestran un aumento global del 0,2% respecto a 2023, evidenciando la **dificultad de alcanzar el objetivo de reducción del 50% de personas fallecidas para el año 2030**.

Número de fallecidos en vías interurbanas por tipo de vía

Evolución de los fallecidos en vías interurbanas por tipo de vía (número)



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 **22ª edición** del estudio iRAP corresponde al **trienio 2022-2024** y ha analizado **3.595 tramos de la Red de Carreteras del Estado (RCE)**, de titularidad **íntegramente ministerial**, que representan **26.470 km de longitud** y que soportan el **53,4% de todos los kilómetros recorridos** en esta red.
- El **11,8% 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.
- **Existen 15 carreteras que concentran el 51% del total de km de riesgo "elevado" y "muy elevado"**, que se registran en tan solo 1.601 km. **Encabeza esta lista la carretera N-330 (de Alicante a Zaragoza), seguida de la N-420 (de Tarragona a Córdoba) y de la N-630 (Ruta de la Plata).**
- 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**
- **Por primera vez en 15 años, el riesgo en las vías de alta capacidad ha sido mayor que en el período anterior**, puesto que el índice de riesgo en las autopistas y autovías ha pasado de 6,1 a 6,4.

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

Para más información:

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

Síguenos en:



Muy elevado	
Elevado	
Moderado	
Bajo	
Muy bajo	

- Las primeras 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 22 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 la 20ª edición el informe se publica 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:

