

Como respuesta al plan piloto que el Ministerio de Fomento ha aplicado desde principios de julio en 6 tramos y sólo para camiones de 4 o más ejes

El RACC propone desviar los camiones a autopistas y autovías en 24 tramos de la Red de Carreteras del Estado (RCE)

- ***El Club apuesta por esta medida ya que podría ayudar a reducir hasta 79 muertos y 214 heridos graves anuales de accidentes en las vías convencionales afectadas***
- ***También aconseja ampliar 8 carreteras convencionales de la RCE que no están dentro de los 16 tramos inicialmente estudiados por el Ministerio de Fomento***
- ***Los buenos resultados, en términos de accidentalidad vial, que se han conseguido desviando los camiones que circulan por la N-II en Girona hacía la autopista AP-7 avalan esta iniciativa***

24 de julio de 2015.- El RACC ha propuesto hoy el trasvase de vehículos pesados de las vías convencionales a autopistas o autovías en 24 tramos de la Red de Carreteras del Estado (RCE), aplicando un descuento del 50% en los peajes para estos vehículos. El informe **“Concentración del tráfico pesado en las vías más seguras”** propone esta medida atendiendo los buenos resultados que esta iniciativa ha propiciado en la N-II y amplía a 8 carreteras más la propuesta que el Ministerio de Fomento (16 carreteras) hasta llegar a un total de 24 carreteras (1.838 Km. de vías convencionales y 2.050 de autopistas y autovías paralelas).

Tramos analizados y propuesta del RACC

El Ministerio de Fomento ha analizado una lista de 16 carreteras convencionales donde los camiones serían desviados hacía las autopistas o autovías de trazado paralelo. Durante el mes de julio, el Ministerio de Fomento ha puesto en marcha una prueba piloto voluntaria durante 5 meses en 6 tramos para vehículos pesados de 4 o más ejes.

El análisis de los 24 tramos que ha realizado el RACC incluye:

- La reducción esperable de la accidentalidad sobre el tramo de aplicación y el beneficio social neto generado por el trasvase
- Los costes y beneficios de la propuesta sobre los transportistas
- La compensación que debería de satisfacer la Administración a las concesionarias de las autopistas por una eventual reducción de los ingresos, derivados de los descuentos del 50% del peaje para los vehículos pesados.

Para más información:

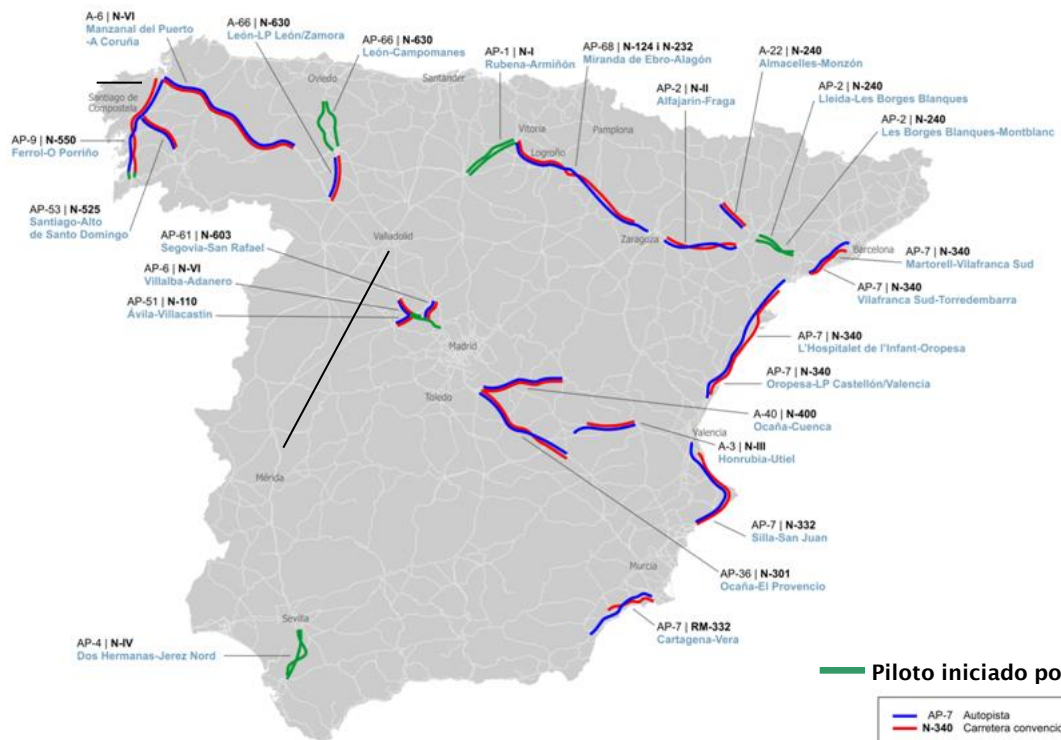
RACC Prensa: Tel. 93 495 50 29 Fax 93 448 24 90 www.saladeprensa.racc.es

Tramos estudiados por el Ministerio de Fomento

Inicio	Fin	Vías de gran capacidad		Convencionales	
		Carretera	Longitud (km)**	Carretera	Longitud (km)
Rubena	Armiñón	AP-1	83,2	N-I	75
Alfajarín	Fraga	AP-2	95	N-II	90,3
Les Borges Blanques	Montblanc	AP-2	32,3	N-240	33
Dos Hermanas	Jerez Norte	AP-4	65,5	N-IV	71
Ávila	Villacastín	AP-51	23,8	N-110	23
Santiago	Alto de Santo Domingo	AP-53	56,6	N-525	68
Vilalba	Adanero	AP-6	70,6	N-VI	45
Segovia	San Rafael	AP-61	27,7	N-603	31
León	Campomanes	AP-66	77,9	N-630	76
Miranda de Ebro	Alagón	AP-68	223	N-124/N-232	143
Martorell	Vilafranca Sur	AP-7	46	N-340	35
Vilafranca Sur	Torredembarra	AP-7	24,9	N-340	26
L'Hospitalet de l'Infant	Oropesa	AP-7	141,6	N-340	129
Silla	San Juan	AP-7	213,5	N-332	152,1
Cartagena**	Vera**	AP-7		RM-332	
Ferrol	O Porriño	AP-9	148,5	N-550	116
Total Ministerio de Fomento			1.330,0		1.113,2

El Ministerio de Fomento propone el desvío de vehículos pesados de 16 carreteras convencionales (1.113 Km.) hacia las autopistas (1.330 Km.) que discurren en paralelo.

La propuesta del Ministerio de Fomento incluye 4 carreteras radiales y 12 de las carreteras nacionales más importantes



Para más información:

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

Tramos que el RACC propone ampliar

Inicio	Fin	Vías de gran capacidad		Convencionales	
		Carretera	Longitud (km)*	Carretera	Longitud (km)
Almacelles	Monzón	A-22	39,5	N-240	42
Honrubia	Utiel	A-3	76,8	N-III	60
Ocaña	Cuenca	A-40	103,3	N-400	120,6
Manzanal del Puerto	A Coruña	A-6	220,3	N-VI	230
León (enlace con A-231)	LP León/Zamora	A-66	53,5	N-630	65
Lleida	Les Borges Blanques	AP-2	20,7	N-240	23
Ocaña	El Provencio	AP-36	146,8	N-301	146
Oropesa	LP Castellón/Valencia	AP-7	59,7	N-340	38
Total propuesta RACC			720,6		725,2

Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Fomento y EuroRAP

Además, el RACC propone añadir a la propuesta 8 carreteras convencionales que, por su accidentalidad con implicación de vehículos pesados, reflejan un problema de seguridad vial.

Se incluyen trazados de 2 carreteras radiales y 6 carreteras convencionales en la Red de Carreteras del Estado.

5 de las carreteras que se incluyen se desviarían hacia autovías libres de pago y el resto a autopistas.

Evolución de la accidentalidad en estos tramos

En los tramos analizados se producen 327 accidentes con muertos y/o heridos graves, que causan un promedio de 108 muertos y 346 heridos graves cada año. Cabe resaltar que el 64% de estos accidentes y el 73% de los muertos se producen en carreteras convencionales, a pesar de que la mayor parte del tráfico circula por vías de gran capacidad (autopistas y autovías).

La gravedad de los accidentes es mayor en las vías convencionales que en las vías de gran capacidad. En las primeras, el 27% de las víctimas son muertos (79 sobre 293), mientras que en las vías de gran capacidad el porcentaje de muertos es del 18% (29 sobre 161).

La accidentalidad por tipo de carreteras (promedio anual 2011-2013)

	Todos los vehículos					
	Total			Porcentaje		
	Accidentes	Muertos	Heridos Graves	Accidentes	Muertos	Heridos Graves
Vías de gran capacidad	117	29	132	36%	27%	38%
Convencionales	211	79	214	64%	73%	62%
Total	327	108	346	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con datos de EuroRAP

Para más información:

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

La accidentalidad de vehículos pesados

	Vehículos pesados					
	Total			Porcentaje		
	Accidentes	Muertos*	Heridos Graves*	Accidentes	Muertos*	Heridos Graves*
Vías de gran capacidad	22	6	25	24%	17%	26%
Convencionales	69	29	71	76%	83%	74%
Total	91	35	96	100%	100%	100%

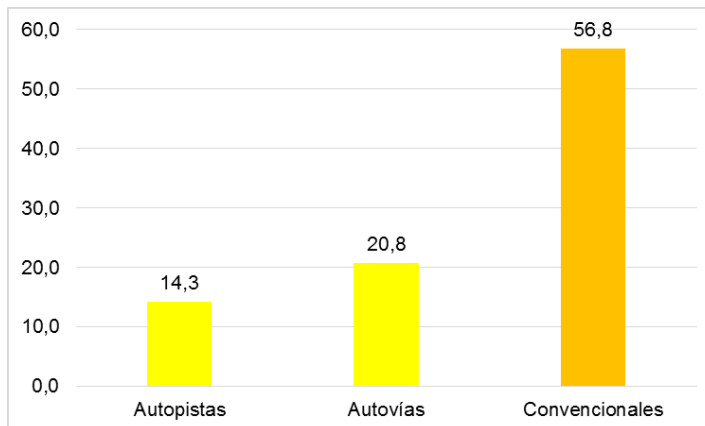
* Estimación basada en la proporción existente de muertos y heridos graves para la red analizada. Fuente: Elaboración propia con datos de EuroRAP

- El número de accidentes y víctimas con vehículos pesados implicados es muy importante: en promedio ocurren 91 accidentes, 35 muertos y 96 heridos graves.
- La proporción de accidentes y muertos en las vías convencionales es todavía mayor respecto al total: 76% y 83% respectivamente.
- También en el caso de los camiones se observa que la gravedad de los accidentes es mayor en las carreteras convencionales que en las vías de gran capacidad. En las primeras, el 29% de las víctimas fueron mortales, mientras que en las vías de gran capacidad lo fueron el 19%.
- Finalmente, hay que resaltar que todo apunta a que una proporción significativa de los accidentes entre turismos tiene lugar durante maniobras de adelantamiento de camiones. Ello sugiere que una elevada intensidad de tráfico de camiones acabe afectando significativamente a la accidentalidad entre turismos.

Riesgo de accidentalidad

- En 2013 el riesgo medio de sufrir un accidente en carreteras convencionales era 2,5 veces el riesgo correspondiente en una autopista o autopista.

Riesgo medio ponderado de los vehículos pesados (promedio 2011-2013)



- El riesgo para un camión de sufrir un accidente mortal o grave en una carretera convencional era 4 veces mayor que el riesgo de sufrir un accidente en una autopista.

Para más información:

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

Todos salimos ganando

El informe del RACC estima la reducción esperable de la accidentalidad sobre los tramos donde se aplicaría esta medida y el beneficio social neto que contabiliza el ahorro de tiempo y de consumo de combustible para el transportista, así como de emisiones de CO₂.

Análisis Coste-Beneficio → Beneficio Social Neto Anual

	Beneficios y costes (en millones de €)				
	Accidentalidad	Emisiones de CO ₂	Combustible	Tiempo	Total
Escenario 1 (reducción de 29 muertos y 71 heridos graves al año)	56,1	0,3	11,5	72,5	140,4
Escenario 2 (reducción de 79 muertos y 214 heridos graves al año)	157,0				241,3

Fuente: Elaboración propia

- El beneficio social neto estimado de estas medidas estaría **entre 140 y 241 millones de € al año**.
- La mayoría de este beneficio se derivaría de la reducción de la accidentalidad y de una reducción en el tiempo de recorrido.
- El impacto global en términos de mayor o menor consumo de combustible y de emisiones de CO₂ sería más reducido.
- En cuanto a la reducción de la accidentalidad, en un escenario sólo de reducción de los accidentes con implicación de vehículos pesados se podrían disminuir los **29 muertos y 76 heridos graves anuales en estas vías**. En un escenario de máximos (si la reducción fuera de toda la accidentalidad grave y mortal) se podrían llegar a salvar hasta un total de **79 vidas por accidentes de tráfico y un total de 214 heridos graves cada año**
- Los transportistas también saldrían ganando con esta medida:
 - o Aquellos que deberían desviarse hacia vías de gran capacidad tendrían un beneficio cercano a los 15 millones de € anuales debido a la reducción de la accidentalidad, el ahorro de tiempo y el ahorro de combustible que supondría la medida.
 - o Aquellos que ya circulan en la actualidad por autopistas tendrían un beneficio de 94 millones de € al año debido a que se beneficiarían de una reducción del 50% del peaje.
- De forma agregada, no haría falta que la Administración compensase a las concesionarias de autopistas dado que es esperable que la reducción del peaje se compense por un aumento del tráfico que haga que la recaudación de las concesionarias no disminuya, sino que de hecho aumente ligeramente