

NOTA DE PRENSA

21 años del estudio EuroRAP en Cataluña

Con la recuperación de la movilidad, el número de víctimas mortales y heridos graves sube, pero sin volver a los niveles prepandemia

- ***La Arrabassada vuelve a situarse como el tramo con más riesgo de accidente de Cataluña. En el 88% de los accidentes con muertos y heridos graves (17 en los últimos tres años) en esta carretera hay involucrada como mínimo una motocicleta.***
- ***Por séptimo año consecutivo, la C-58 entre Barcelona y Cerdanyola es el tramo de carretera con más accidentes graves y mortales por kilómetro de Cataluña para el conjunto de vehículos. Entre 2019 y 2021 se han producido 17 accidentes graves y mortales en un tramo de 7,1 kilómetros de longitud.***
- ***En el trienio 2019-2020 los accidentes graves y mortales han disminuido un 8,7%, mientras que la movilidad global se ha reducido en un 3,0% a consecuencia de la pandemia. En este contexto, la peligrosidad ha disminuido un 6,1% en el global de la red viaria analizada, si bien los tramos con riesgo "alto" o "muy alto" representan todavía el 25% del total evaluado.***
- ***En el 45% de los accidentes de tráfico con víctimas mortales y heridos graves que se producen en las carreteras catalanas ha estado involucrada como mínimo una moto o un ciclomotor, aunque sólo han representado un 2,3% de la movilidad global en carretera en Cataluña.***
- ***En esta edición de EuroRAP se han analizado 6.373 km de carreteras (urbanas y travesías), que representan el 92% de la movilidad por carretera de Cataluña.***

Barcelona, 19 de diciembre de 2022 – El RACC ha presentado la 21ª edición del estudio de evaluación de carreteras **EuroRAP**, que analiza, un año más, la accidentalidad en la red viaria catalana. El RACC y otros clubes europeos miembros de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) evalúan cada año con esta metodología las redes viarias de países de todo el mundo. En Cataluña, el estudio cuenta con la colaboración del Servei Català de Trànsit, del Departamento de Territori de la Generalitat de Catalunya y de la Diputació de Barcelona.

EuroRAP es un consorcio europeo que analiza el riesgo de accidentalidad de las carreteras con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Su metodología compara el número de accidentes graves

NOTA DE PRENSA

y mortales que se han producido en los últimos 3 años en un tramo de carretera con el volumen de vehículos que circulan en él (en términos de intensidad media diaria de tráfico, IMD).

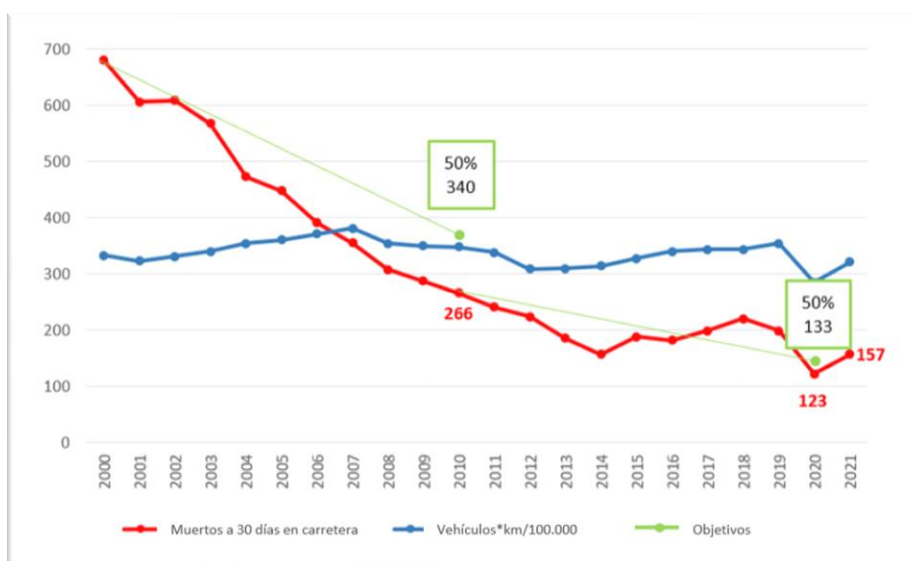
El estudio EuroRAP se publica cada año en Cataluña desde 2002 y analiza más de 6.300 km de carreteras interurbanas de titularidad estatal, autonómica y de las diputaciones. *(Más información sobre EuroRAP en la última página).*

Evolución de las víctimas mortales en Cataluña desde el año 2000

La necesidad de mejorar la seguridad de las carreteras y, como consecuencia, de reducir la siniestralidad es clave en nuestro país y en el resto de Europa. La inversión en las infraestructuras y el impulso de la formación y las campañas de sensibilización dirigidas a los conductores de todo tipo de vehículos son fundamentales para alcanzar estas mejoras. En Cataluña, la gravedad de los accidentes se ha reducido en las últimas dos décadas si nos fijamos en las cifras de víctimas mortales, que en el año 2000 casi llegaban a las 700 y el último año registrado se han situado en 157.

La Unión Europea ha establecido para el 2030 el objetivo de reducir las víctimas mortales a la mitad respecto al año 2020. En los 10 años precedentes, las muertes en la red viaria catalana se han reducido más de un 50%: en el año 2010 perdieron la vida 266 personas en accidentes de tráfico mientras que, en 2020, hubo 123 víctimas mortales, según datos del Servei Català de Trànsit. Este éxito ha sido sólo aparente, ya que es fruto de la reducción de la movilidad por la pandemia de la COVID-19. Cuando la movilidad se ha recuperado, el número de víctimas mortales se ha vuelto a incrementar, pero sin llegar a los niveles de 2019.

Víctimas mortales a 30 días y evolución de la movilidad (vehículos/km) en las carreteras interurbanas de Cataluña



NOTA DE PRENSA

El análisis EuroRAP de la red viaria catalana llega este año a su 21ª edición, en la que se ha analizado el trienio 2019-2021. Respecto a la edición anterior, que evaluaba el trienio 2018-2020, **el riesgo se ha reducido un 6,1%** y se mantiene dentro del nivel bajo. Este decrecimiento es el resultado de la reducción de los accidentes con muertos y heridos graves, que han pasado de 599 a 547 (una reducción del 8,7%) de media, en parte porque la movilidad se ha reducido un 3,0%, aún condicionada a raíz de la pandemia de 2020 y parte de 2021.

	2018-2020	Diferencia	2019-2021
Media Accidentes con Muertos y Heridos Graves	599	-8,7%	547
Movilidad (vehículos*km)	30,5	-3,0%	29,6
Índice de Riesgo	19,6	-6,1%	18,5

Datos: Red EURORAP

Conviene destacar que los motoristas siguen siendo las principales víctimas mortales y heridos graves de los accidentes de tráfico en Cataluña, una grave problemática que afecta a la seguridad de un colectivo especialmente vulnerable.

En este sentido, en 2021, el total de accidentes con motos o ciclomotores implicados llega a 1.807 (en 2005, cuando se empiezan a contabilizar, fueron 873). De estos más de 1.800 accidentes, 224 son con muertos y heridos graves (en 2005 fueron 451). Es decir, a pesar de que la accidentalidad de las motos ha aumentado de manera sustancial, las víctimas mortales o graves han disminuido desde 2005.

Un 2022 que será parecido a 2021 y mejor que 2019

La siniestralidad del año 2022 se ha visto especialmente condicionada por el fin de los peajes en buena parte de la red de autopistas catalanas, lo que ha supuesto una redistribución del tráfico dentro de la red, que se ha trasladado a la siniestralidad viaria. Hasta el 30 de noviembre, han perdido la vida en las carreteras catalanas 149 personas en 134 accidentes de tráfico, lo que se traduce en un descenso del 10,8% respecto al mismo periodo del año 2019. Alrededor de un 44% de las víctimas de este 2022 pertenecen a colectivos vulnerables: 40 motoristas, 17 peatones, 7 ciclistas y 1 usuario de VMP.

El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal: 1 de cada 4 km de carretera analizados tiene un riesgo "alto" o "muy alto" de accidente grave o mortal

- En Cataluña el **25% de la red viaria analizada** presenta un **riesgo "alto" o "muy alto" de accidente grave o mortal**, lo que representa cuatro puntos porcentuales menos respecto al año anterior.

NOTA DE PRENSA

- Por otro lado, **los kilómetros con riesgo "muy bajo" y "bajo" han disminuido ligeramente.** Han pasado de ser el 55% al 53%, de manera que los tramos con un índice de riesgo 'medio' han crecido significativamente (pasando del 16% al 22%).

Distribución de los kilómetros según su nivel de riesgo, por demarcaciones

Demarcación / Riesgo	Muy Bajo	Bajo	Mediano	Alto	Muy Alto
Barcelona	23% (19%)	32% (39%)	17% (17%)	11% (9%)	16% (16%)
Girona	25% (22%)	30% (36%)	24% (11%)	10% (13%)	12% (18%)
Lleida	13% (15%)	32% (31%)	27% (20%)	20% (26%)	8% (8%)
Tarragona	23% (23%)	33% (35%)	24% (16%)	12% (14%)	8% (11%)
CATALUÑA	21% (19%)	32% (36%)	22% (16%)	13% (15%)	12% (14%)

Se tienen en cuenta todos los km analizados. Datos Red EuroRAP.
Entre paréntesis, los datos del anterior trienio 2018-2020.

- Globalmente, los km con riesgo "alto" o "muy alto" disminuyen un 4% en el conjunto de Cataluña.
- Barcelona es la única demarcación donde se incrementa el número de km con riesgo "alto" y "muy alto" (un 2%).
- Girona es la demarcación donde los km con riesgo "alto" y "muy alto" bajan más (9 puntos) respecto a los tres años anteriores.
- Lleida es la demarcación con el porcentaje más elevado de km con riesgo "alto" y "muy alto" (28%), aunque disminuyen un 6% en comparación con el anterior estudio.
- Tarragona es la demarcación con el porcentaje más bajo de km con riesgo "alto" y "muy alto" (20%), y ha registrado una reducción de 5% respecto el trienio anterior.

Análisis de los tramos (2019-2021)

Para evaluar el riesgo y la concentración de accidentes por km de vía, se han seleccionado aquellos tramos que cumplen 3 requisitos: tienen una IMD (intensidad media diaria de tráfico) superior a 5.000 vehículos/día, se ha producido al menos un accidente con muertos o heridos graves en los últimos dos años, y su longitud es superior a 5 km.

De este filtro se obtiene una selección de 196 tramos (3.031 km), por donde circula el 79% de la movilidad total y donde tienen lugar el 53% de los accidentes mortales y graves en carretera de toda Cataluña.

- Los 10 tramos con más riesgo de accidente son vías convencionales de calzada única.

NOTA DE PRENSA

- La carretera BP-1417 (L'Arrabassada) vuelve a situarse como el tramo con un índice de riesgo más alto, dada la elevada accidentalidad de motos. En el 88% de los accidentes con muertos y heridos graves participa como mínimo una motocicleta.
- El tramo de la carretera GI-555 entre Sils y Massanes ha pasado del tercer puesto en la edición pasada al segundo con un riesgo más alto en la edición de este año.
- De los 10 tramos de esta lista, 5 pertenecen a la demarcación de Barcelona y 3 a la de Girona. La demarcación de Tarragona, que no aparecía el año pasado, en la edición de este año tiene 2 tramos. Este año no hay ninguno de la demarcación de Lleida.
- Del total, 6 tramos ya aparecían en el listado de los 10 tramos con más riesgo de accidente grave o mortal (sombreados en color gris).

Los 10 tramos con más riesgo de accidente grave o mortal en Cataluña (2019-2021)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Mediana Acc.MiFG	Riesgo
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.091	Convencional	Barcelona	5,7	Muy alto
GI-555	Sils (X N-II)	Massanes (X C-35)	14,2	5.123	Convencional	Girona	3,3	Muy alto
BV-5001	Martorelles (X B-500, X BV-5006)	Vilanova del Vallès (X BP-5002)	6,5	9.958	Convencional	Barcelona	2,3	Muy alto
BV-5224	Manlleu (X B-522)	Torelló (X BV-5225)	6,3	6.963	Convencional	Barcelona	1,3	Alto
BV-1201	Olesa de Montserrat (X B-120)	Castellbisbal (X C-243c)	8,3	6.573	Convencional	Barcelona	1,3	Alto
TV-3146	Port de Tarragona (X C-31B)	Far de Salou	5,4	5.239	Convencional	Tarragona	0,7	Alto
N-260	X N-152 (La Cerdanya)	X N-1411	14,0	6.125	Convencional	Girona	2,0	Alto
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.693	Convencional	Girona	3,0	Alto
BV-2041	Gavà (X av. Joan Carles I)	Begues (X BV-2411)	6,3	9.396	Convencional	Barcelona	1,3	Alto
TV-3141	Cambrils (X N-340)	Reus (X T-316)	7,3	8.056	Convencional	Tarragona	1,3	Alto

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. Acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

NOTA DE PRENSA

Los 10 tramos con menos riesgo en Cataluña (2019-2021)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Mediana an. acc. MiFG	Riesgo
C-16	Navàs (X C-1411z)	Gironella (X BV-4132, X BV-4132z)	17,869	16.275	Desdoblada	Barcelona	0,0	Muy bajo
N-II	Inici variant Figueres	Final variant Figueres	11,548	15.512	Desdoblada	Girona	0,0	Muy bajo
B-140	Sabadell (X N-150)	Mollet, rotonda no inclosa	8,347	14.989	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
A-26	Inici A-26	Inici variant Olot	19,749	13.653	Desdoblada	Girona	0,0	Muy bajo
N-145	X N-260a (Seu d'Urgell)	Frontera francesa	9,543	13.624	Bàsica	Lleida	0,0	Muy bajo
C-153	Vic (final nucli urbà)	Roda de Ter (X BV-5222)	7,703	13.014	Comarcal	Barcelona	0,0	Muy bajo
N-141e	Anglès (X C-63)	TM Bescanó-Salt	13,057	10.480	Comarcal	Girona	0,0	Muy bajo
LL-12	Accés AP-2 Lleida (X C-12, X C-12D)	Lleida (X N-IIa)	5,375	9.847	Desdoblada	Lleida	0,0	Muy bajo
C-253	St.Feliu de Guíxols (X giv -6622)	Inici ZU Palamós	11,190	9.228	Comarcal	Girona	0,0	Muy bajo
N-340	Enllaç antiga N-340 (Tarragona)	Inici variant Torredembarra	6,040	9.027	Bàsica	Tarragona	0,0	Muy bajo

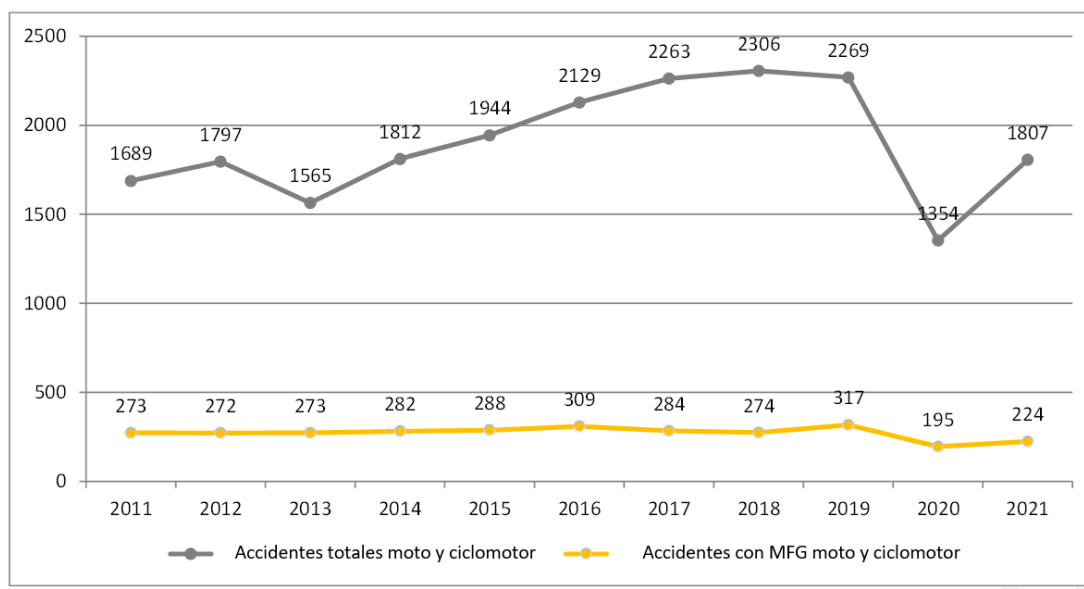
En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. Acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

- La C-16 entre Navàs y Gironella ha sido el tramo con menos riesgo de Cataluña en el trienio 2019-2021.
- Entre los primeros 5 tramos solo 2 vuelven respecto a la edición anterior. Desaparecen de la lista los tramos de la AP-7 y la AP-2 que acostumbraban a salir.
- 5 tramos corresponden a carreteras convencionales, de los cuales cuatro no salían en la edición anterior: el tramo de la B-140 de Sabadell a Mollet, la C-153 de Vic a Roda de Ter, la C-253 de Sant Feliu de Guíxols a Palamós y la N-340 entre Tarragona y Torredembarra.
- Este año, 608 km tienen un riesgo igual a cero (60 km menos que en el periodo anterior). Por tanto, en el 9,5% de la red analizada por EuroRAP no se ha producido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.

NOTA DE PRENSA

Análisis de la accidentalidad de motos y ciclomotores



Se tienen en cuenta todos los accidentes donde ha estado involucrada una moto o ciclomotor. Datos Red EuroRAP.

- Hasta 2018 los accidentes totales en moto/ciclomotor habían mostrado una tendencia al alza, que se rompió en 2019. La COVID-19 supuso una caída del 40% respecto al año anterior. En el año 2021 los accidentes totales de moto y ciclomotor han crecido un 34% pero los accidentes más graves solo lo han hecho un 15% (y presentan los valores más bajos de los últimos 10 años).
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 45% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada como mínimo una moto o un ciclomotor, si bien esta tipología de vehículos representaría un 2,3% de la movilidad global en carretera.

NOTA DE PRENSA

Tramos con más accidentes de motos y ciclomotores por km (2019-2021)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Medi. Acc. Moto MiFG/km	% Acc. Moto/total
B-10	Nus de la Trinitat	Enllaç B-20, A-2, C-32	19,8	88.886	Desdoblada	Barcelona	0,67	93%
C-58	Barcelona (X C-33, X C-17)	Cerdanyola del Vallès (X A-P7)	7,1	126.984	Desdoblada	Barcelona	0,66	82%
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	115.981	Desdoblada	Barcelona	0,50	83%
BP-1417	Barcelona (X B-20)	St. Cugat del Vallès (X BV-1462)	11,4	7.091	Comarcal	Barcelona	0,44	88%
B-20	Esplugues (X B-23)	Nus de la Trinitat	12,3	116.805	Desdoblada	Barcelona	0,43	84%
C-58	Cerdanyola del Vallès(X A-P7)	Terrassa (X C-16)	13,4	81.115	Desdoblada	Barcelona	0,35	64%
C-32 (inc. B20)	Sitges (X C-246)	Esplugues (X B-23)	20,6	86.842	Desdoblada	Barcelona	0,34	84%
C-31	El Prat del Llobregat (X C-32B, X C-31C)	L'Hospitalet (Gran Via, límit TM Barcelona)	7,4	68.306	Desdoblada	Barcelona	0,32	78%
N-II	Montgat, rotonda del Mil·leni (B-20)	Enllaç Mataró sud amb C-32	11,7	25.406	Local	Barcelona	0,28	63%
N-II	Enllaç Mataró sud amb C-32	Enllaç Mataró nord amb C-32	6,2	21.315	Local	Barcelona	0,27	71%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. Acc. MiFG= Media anual de accidentes con muertos y heridos graves

*El tramo de la C-58 no incluye el carril BUS -VAO

- En la red EuroRAP, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en solo el 12,4% de longitud de la red (789 km).
- 9 de los 10 tramos con más accidentes de moto y ciclomotor ya estaban el año pasado.
- A excepción de la BP-1417, todas las carreteras presentan IMD superiores a 20.000 vehículos.
- Todos los tramos se encuentran en la Región Metropolitana de Barcelona. En seis tramos de esta lista, los accidentes con motos y ciclomotores involucrados llegan a representar más del 80% de los accidentes mortales y graves.

Tramos con más accidentes de vehículos pesados por km (2019-2021)

Carretera	Inicio de tramo	Final de tramo	Long (km)	IMD	Tipo de vía	Demarcación	Med. Acc. pesados MiFG/km	% Acc. pesados / total
A-2	Enllaç amb AP-2	Enllaç B-20, B-10, C-32	6,6	115.981	Desdoblada	Barcelona	0,15	25%
A-2	Bellpuig (X N-IIa)	Cervera (enllaç C-25)	21,5	28.728	Desdoblada	Lleida	0,11	64%
B-502	Vilassar de Mar (X N-II)	Argentona (X C-1415c)	6,3	7.568	Local	Barcelona	0,11	67%
A-2	Panadella (enllaç B-100)	Jorba (X N-IIa)	13,2	25.877	Desdoblada	Barcelona	0,10	100%
AP-7	Enllaç C-60	Enllaç Papiol	34,5	96.985	A. Peatge	Barcelona	0,10	43%
TV-3141	Cambriils (X N-340)	Reus (X T-316)	7,3	8.056	Comarcal	Tarragona	0,09	50%
C-63	Lloret de Mar (X GI-680)	Vidreres (X C-35)	11,3	11.693	Bàsica	Girona	0,09	33%
N-340	Inici variant Vilafranca	Final variant Vilafranca	11,3	23.456	Bàsica	Barcelona	0,09	33%
B-23/AP-2	Barcelona	Enllaç Papiol	15,6	78.237	Desdoblada	Barcelona	0,09	29%
A-2	Inici variant Lleida	Final variant Lleida (X L-11)	33,4	24.200	Desdoblada	Lleida	0,08	40%

En color gris, tramos ya presentes en la edición anterior.

Median. Acc. MiFG= Media anual de accidentes mortales y graves de vehículos pesados dividido por la longitud del tramo.

NOTA DE PRENSA

- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados vuelve a ser la A-2, en el tramo entre el enlace con la AP-2 y el enlace con la B-20, que el año pasado no salía en la lista.
- El tramo de la A-2 entre La Panadella y Jorba ha pasado del segundo puesto de la edición anterior al cuarto.
- 6 de los 10 tramos de esta clasificación ya estaban el año pasado. En conjunto, 4 de los tramos corresponden a la A-2.
- En la red analizada por EuroRAP, el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en sólo el 11,1% de los kilómetros (709 km).
- El único tramo de la N-340 que aparece es el de la variante de Vilafranca del Penedès y no hay ninguno de la demarcación de Tarragona, a diferencia de otros años.

CONCLUSIONES

- Para 2030 la Unión Europea ha establecido el objetivo de rebajar en un 50% el número de fallecidos en carretera respecto a 2020. En el periodo 2010-2020 se registró una reducción de un 54% en el número de muertes. Las restricciones a la movilidad provocadas por la pandemia propiciaron este descenso tan notable. Cuando la movilidad se ha recuperado, el número de víctimas mortales se ha vuelto a incrementar, pero sin llegar a los niveles de 2019.
- Por lo que respecta a la red analizada por EURORAP (que representa el 53% del total de la red y el 92% de la movilidad por carretera de Cataluña), tiene lugar el 75% de los accidentes con muertos y heridos graves en carretera.
- En el trienio 2019-2021 los accidentes graves y mortales han disminuido un 8,7%. La movilidad global en carretera se ha reducido un 3,0%. Estas variaciones muestran los efectos de la COVID-19 de 2020 e inicios de 2021 y producen que el riesgo haya disminuido en un 6,1% en el global de la red analizada por EuroRAP.
- Los kilómetros de riesgo "alto" y "muy alto" representan el 25% de la red, cuatro puntos porcentuales menos que en el trienio anterior. En Barcelona, el número de km con riesgo "alto" y "muy alto" se incrementan en 2 puntos, en Girona bajan 9 puntos porcentuales, en Lleida 6 y en Tarragona 5. Tarragona sigue siendo la demarcación con el porcentaje más bajo de km con riesgo "alto" y "muy alto" (20%) y Lleida con más km de riesgo elevado (28%).
- Las carreteras convencionales (con un solo carril por sentido) acumulan casi la totalidad de los tramos con riesgo "muy alto", "alto" y "medio". En cambio, en las carreteras desdobladas (autovías y autopistas) prácticamente todos los tramos son de riesgo "bajo" o "muy bajo".

NOTA DE PRENSA

- El riesgo de sufrir un accidente grave o mortal en una carretera convencional es 4 veces más alto que en una carretera desdoblada.
- La carretera BP-1417 (L'Arrabassada) vuelve a situarse como el tramo con un índice de peligrosidad más alto de Cataluña, debido a la elevada accidentalidad de motos. En el 88% de los accidentes con muertos y heridos graves participa como mínimo una motocicleta.
- Este año, 608 km tienen un riesgo igual a cero. Por tanto, en el 9,5% de la red analizada por EuroRAP no se ha producido ningún accidente mortal o grave en el último trienio.
- Por séptimo año consecutivo, el tramo que acumula más accidentalidad grave por km (sin tener en cuenta el tráfico que pasa) se encuentra en la C-58 entre Barcelona y Cerdanyola. En los 10 tramos con más accidentes, se observa una elevadísima presencia de siniestros de motocicletas y ciclomotores: en promedio, en un 79% de los accidentes con muertos y heridos graves ha estado involucrada una moto o un ciclomotor. Más de la mitad de las víctimas mortales eran motoristas.
- Durante el trienio que analiza este estudio, en el 45% de todos los accidentes de tráfico con muertos y heridos graves ha estado involucrada como mínimo una moto o un ciclomotor. Hay que tener en cuenta que esta tipología de vehículos representaría un 2,3% de la movilidad global en carretera.
- En la red EuroRAP, el 50% de los accidentes graves y mortales de moto se concentran en el 12,4% de longitud de la red (789 km).
- Los tramos con más accidentes en bicicleta se encuentran todos en la demarcación de Barcelona.
- El tramo con más concentración de accidentes de vehículos pesados se encuentra en la A-2, que vuelve a copar con cuatro tramos la tabla con más accidentes con vehículos pesados. En la red EuroRAP, el 50% de los accidentes graves de vehículos pesados se concentran en solo el 11,1 % de la red (709 km).

Tramos viarios estudiados

- El estudio EuroRAP ha analizado 6.373 km de la red viaria catalana (carreteras interurbanas y travesías), que representan el 53% del total (12.064 km). Esta red se divide en 428 tramos bajo estudio.
- En la red analizada por EuroRAP circula el 92% de la movilidad total por carretera de Cataluña.
- En la red analizada por EuroRAP tienen lugar el 75% de los accidentes con muertos y heridos graves en carretera de Cataluña.

NOTA DE PRENSA

- El análisis de los tramos tiene en cuenta todos los accidentes graves y mortales de los últimos tres años (2019, 2020 y 2021). La metodología de trabajo, por tanto, no contempla los accidentes del 2022.

EuroRAP, un referente europeo

- EuroRAP (European Road Assessment Programme) ha adaptado la metodología de análisis que crearon los tres países líderes en la estadística de seguridad vial en Europa: Gran Bretaña, Suecia y Holanda. Desde 2002, más de 25 países europeos lo han aplicado para analizar 240.000 Km de carreteras y más de 100 países de todo el mundo, incluyendo Estados Unidos, China y Australia, han analizado sus redes con los criterios de EuroRAP. En 2013, EuroRAP redefinió los umbrales de riesgo con el fin de alinearse con la meta de la UE de reducir el 50% la mortalidad por accidentes de tráfico durante la década 2010-2020.
- En Cataluña, EuroRAP analiza, por un lado, la distribución de la accidentalidad que se produce en nuestras carreteras, señalando los tramos de vía donde hay una concentración más elevada de accidentalidad por kilómetro. En esta línea, también identifica la concentración de accidentes de moto y ciclomotor por km, así como de vehículos pesados. El objetivo final es que el usuario disponga de una guía de riesgo de la carretera por donde circula y así pueda adaptar su conducción a las condiciones de la vía.
- Por otro lado, EuroRAP realiza un mapa geográfico sobre el riesgo de un conductor de sufrir un accidente mortal o grave en los tramos de la red viaria, en función de la intensidad de vehículos que circulan y la longitud del tramo, utilizando datos de los últimos tres años cumplidos. Por lo tanto, la metodología de trabajo no contempla los datos del año en curso.
- Desde el año 2002, el RACC ha inspeccionado bajo la metodología EuroRAP una gran parte de las carreteras catalanas y españolas, pero también de otros países de Europa, Asia y América Latina (Francia, Italia, la India, Brasil, Perú, Costa Rica, Chile y Argentina, entre otros) 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 parte 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 más de 1.000.000 de asistencias al año y gestiona cerca de 425.000 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 gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.