

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/35187

23/02/2026

101712

AUTOR/A: ALCARAZ MARTOS, Francisco José (GVOX); LÓPEZ MARAVER, Ángel (GVOX); MARISCAL ZABALA, Manuel (GVOX)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que es objetivo prioritario del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia, que son las que conforman la red de carreteras estatales, denominada Red de Carreteras del Estado (RCE), por lo que trabaja incansablemente en esa línea para que las infraestructuras en España sigan siendo seguras, disponiéndose de una red viaria de calidad, en su mayoría con unas características geométricas generosas y un buen equipamiento vial.

La red de carreteras en España asciende a 165.705 kilómetros, de los cuales 26.525 km forman la Red de Carreteras del Estado (RCE), que gestiona el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS), es decir, aproximadamente el 16% de la red de carreteras españolas es gestionado por la Dirección General de Carreteras (DGC) del MTMS. Es importante reseñar que la RCE recoge el 53,5% del tráfico total y el 65,7% del tráfico pesado que circula por toda España.

La DGC del MTMS tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorando y adaptando continuamente a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y las particulares características de la Red viaria Estatal –RCE- que gestiona la DGC (diferentes a la del resto de administraciones) hace necesario disponer de unos procesos y metodologías propias. Dicho sistema acomete y contempla la seguridad vial de una forma integral, iniciándose desde la propia concepción de la infraestructura (en su fase de planificación), pasando por su diseño (proyecto), construcción y también en su fase en servicio o explotación. Todo ello con el objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos que el Gobierno le asigna anualmente.



El sistema, que es acorde con los procedimientos contemplados en las Directivas Europeas sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura. También incluye un programa de formación específico en las técnicas y metodologías aplicadas, con el que se da un paso más hacia una mayor calidad y eficiencia de las actuaciones a desarrollar en materia de infraestructuras.

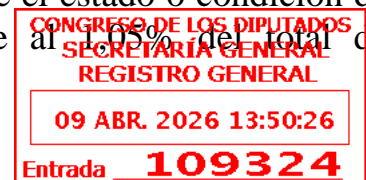
Respondiendo a la primera pregunta relacionada con el supuesto aumento del 2% en muertes en carretera del año 2025, cabe indicar que el MTMS realiza el seguimiento y estudio de los accidentes que acontecen en las vías de su titularidad, es decir estatales a través de los datos recogidos y consolidados por la Dirección General de Tráfico (DGT), que es el organismo encargado de la recopilación de los diferentes partes estadísticos de cada accidente.

A fecha de recepción de la presente pregunta, la DGT no ha finalizado el proceso de consolidación de los datos relativos al año 2025, por lo que los datos de los que se disponen anteriores al año 2025 son definitivos a 30 días, sin embargo, los datos del año 2025 son provisionales a 24 h, siendo las cifras las siguientes (de accidentes ocurridos en la red estatal):

Año	AM - Accidentes mortales	VM - Víctimas mortales (nº total de fallecidos)
2024	396	446
2025	346	395

Como puede observarse, a la fecha actual y con los datos disponibles, se puede afirmar que, con respecto a la red estatal, el número de fallecidos se ha reducido en un 11,43% en el año 2025 con respecto al año anterior. Independientemente de que, como se ha indicado, el número de muertes en la red estatal no ha aumentado en el año 2025 con respecto al año anterior, se procede a continuar con la respuesta al resto de las cuestiones relativas al estado de conservación de las carreteras, y fallecidos asociados al estado de las vías y el cumplimiento del Objetivo 2030.

No existe una relación biunívoca entre el estado de conservación de las carreteras y la siniestralidad, como lo atestigua el pequeño porcentaje de accidentes viales en los que figura el estado de la vía como factor concurrente principal en la ocurrencia de los mismos. Así, de acuerdo con los partes estadísticos de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, los accidentes registrados en la red estatal de carreteras (RCE) en los que el estado de la infraestructura figura como posible factor concurrente viene de alrededor del 1%. Concretamente, y atendiendo a los años de datos consolidados del periodo 2021-2024, el porcentaje de accidentes con víctimas (de cualquier tipo de lesividad) donde el estado o condición de la infraestructura figura como factor concurrente asciende al 1,05% del total de





accidentes con víctimas registrados en la red de carreteras del Estado (RCE) (457 accidentes con víctimas con factor concurrente viario, entre otros factores concurrentes señalados por los agentes de tráfico, de un total de 42.935 accidentes con víctimas entre los años 2021-2024).

De manera adicional se debe indicar que los accidentes donde el estado o condición de la infraestructura figuran como factor concurrente suelen ser de muy baja lesividad, de hecho, el 95,62% de las víctimas de esos 457 accidentes fueron leves, es decir con lesiones que fueron atendidas en el lugar del accidente o sin requerir de ingreso superior a 24 horas.

Atendiendo a los fallecidos, en los últimos 5 años completos (2021 a 2025), con los datos disponibles, en la actualidad se puede informar de que en la RCE han fallecido un total de 2.124 usuarios en 1.892 accidentes mortales (AM), de los cuales únicamente 2 usuarios fallecieron, según lo indicado por los agentes de tráfico, por causa del estado de la vía y sus elementos en el momento del accidente (lo que supone que el 0,0942% de los fallecidos en la red estatal en el quinquenio 2021-2025 fueron por el estado de la carretera).

De los datos anteriores puede extraerse la poca o nula relación entre los accidentes de mayor gravedad (mortales) y el estado de la vía. En general, los accidentes en los que un usuario fallece suelen estar más influenciados por el comportamiento voluntario de los usuarios previo al accidente. De los 1.892 accidentes mortales registrados en el quinquenio 2021-2025, el 79,28% de ellos tuvieron como causas indicadas por los agentes de tráfico aquellas relacionadas con el factor humano, distribuyéndose por orden alfabético de la siguiente forma: Alcohol o drogas - 4,07%; Cansancio/sueño - 10,47%; Distracción - 25,95%; Enfermedad - 1,80%; Inexperiencia - 0,32%; Infracción norma - 24,15%; Mal estado vehículo - 2,85% y Velocidad inadecuada - 9,67%. El restante porcentaje se reparte en presencia de animales en la vía, climatología adversa, factores desconocidos, averías mecánicas y, finalmente, la de menor proporción, el estado de la vía.

Así pues, estas cifras corroboran la baja incidencia del factor concurrente “estado de la vía” incluyendo el estado del firme, en los accidentes en la red estatal de carreteras (RCE), que gestiona la DGC del MTMS. No obstante, a pesar de la baja incidencia del factor concurrente “estado de la vía” en los accidentes registrados, es necesario disponer de unas carreteras de calidad y con un mantenimiento adecuado para favorecer la circulación de los ciudadanos y mercancías, la comodidad en la circulación y también la seguridad. Debe existir por tanto un equilibrio en estos aspectos, pues en caso contrario, llegando al extremo, se produciría una clara dicotomía o contradicción ante la situación de un mal estado de las vías y la relación con su siniestralidad, por cuanto se llegaría al absurdo de que una carretera con un pésimo estado de conservación tendría una menor siniestralidad simplemente por el hecho de que los vehículos sólo



podrían circular a muy baja velocidad y con claras incomodidades, lo que se traduciría en una menor ocurrencia de accidentes y menos graves.

Como se ha dicho, la prioridad del MTMS es la continua mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia y trabaja incansablemente en esa línea para que las vías estatales sean seguras, disponiéndose de una red viaria de calidad, en su mayoría con unas características geométricas generosas y un buen equipamiento vial.

Para abordar dicho objetivo, consciente del estado y conservación de sus carreteras, la Dirección General de Carreteras planifica y ejecuta actuaciones de mejora con base en las disponibilidades presupuestarias disponibles con objeto de hacer de la conservación y el mantenimiento de las carreteras y demás infraestructuras de transporte, una de las señas de identidad del Ministerio. No sólo por la necesidad de preservar el gran patrimonio, que supone el sistema viario del país, sino por estar convencido de la importancia que tiene una adecuada conservación en la comodidad y eficiencia de la circulación y en la mejora de la seguridad del tránsito. Así pues, la conservación y mantenimiento de la red viaria estatal vienen siendo desde hace años una prioridad para el MTMS y, lamentablemente, las necesidades en este ámbito son muy superiores a las dotaciones presupuestarias disponibles con las que cuenta la DGC del MTMS, otorgadas a través de los Presupuestos Generales del Estado que le asigna el Gobierno de España. No obstante, en los últimos años se ha trabajado para conseguir un mayor esfuerzo inversor para este concepto y, en especial para la rehabilitación y refuerzo del firme y la seguridad vial. En este sentido, en los últimos 10 años, el MTMS ha ido aumentando gradualmente la inversión en la conservación de las carreteras estatales (RCE), siempre con base en un modelo territorialmente equilibrado que garantice la suficiencia de recursos. De manera que la evolución de la inversión en conservación en las carreteras de la RCE en los últimos 12 años (2014-2025) ha sido positiva- consiguiendo que la inversión anual en conservación en la RCE haya aumentado un +76,53%, al pasar de 848,7 millones de euros en el año 2014 a 1.498,24 millones de euros en el año 2025 (último año completo).

De todas las actividades u operaciones que se enmarcan en el mantenimiento y conservación de carreteras (mantenimiento de la vialidad, estructuras -puentes y viaductos, túneles, taludes, obras de drenaje, sistemas de contención, taludes, señalización, balizamiento, etc.), a las actuaciones para mejorar y rehabilitación del pavimento se les ha prestado una especial atención en los últimos años, habiéndose realizado un importante esfuerzo inversor, al haberse licitado y ejecutado (o en ejecución) obras específicas de rehabilitación de firmes por un importe total de unos 610,5 millones de euros en el periodo 2021-2024, lo que ha permitido en 2024 casi triplicar (2,6 veces) el importe del año 2020 (al pasar de 49,5 a 130,9 millones en 2024). Adicionalmente, en 2024, debido a las intensas precipitaciones que se produjeron en diversos puntos de la geografía española y que generaron importantes daños en el firme



de algunas carreras, se llevaron a cabo por emergencia otras actuaciones de mejoras del firme por un importe de 54,9 millones de euros.

Asimismo, los últimos datos previos al cierre del año 2025 indicaban que se habían licitado actuaciones de rehabilitación y mejora de firmes por un importe de unos 122 millones de euros, están próximos a su licitación otros 60 millones, con lo que se alcanzarían en el año 2025 un total de 182 millones de euros.

Además de las obras de rehabilitación de firmes, en 2023 se licitaron unos nuevos contratos de servicios para el mantenimiento de los firmes de carácter innovador por un importe aproximado de 300 millones de euros para actuar en 1.500 km de carreteras a lo largo de los próximos años.

En esta línea, la DGC del MTMS es conocedora de la situación de los firmes de su red ya que dispone de un Sistema de Gestión de Firmes (SGF), que permite monitorizar y conocer el estado de los pavimentos y planificar las actuaciones de reparación y mejora del firme de las carreteras estatales (RCE). Está basado en diversos procedimientos, tanto inspecciones visuales como instrumentales de auscultación, que contemplan aspectos como el índice estructural, deflexiones, coeficiente de rozamiento transversal, regularidad superficial, tanto longitudinal (índice de regularidad internacional (IRI), como transversal (roderas), textura y fisuración, entre otros parámetros. Con base en ello, tras su análisis, se planifican y priorizan las actuaciones necesarias en los firmes de las carreteras estatales de una manera técnica y racional, considerando el grado de deterioro y el estado estructural de los firmes, el tráfico y su composición, la tipología, sección, etc.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras, con el objetivo de reforzar su capacidad para poder afrontar con eficiencia y calidad las necesidades presentes y futuras de la movilidad de la ciudadanía, busca desarrollar soluciones innovadoras, a través de la incorporación de procesos y tecnologías de última generación, entre ellos para la innovación en la conservación de los firmes. En este sentido, dentro del Programa de Compra Pública de Innovación (CPI) desarrollado por la DGC del MTMS, que tiene como objeto explorar las capacidades de la colaboración público-privada para desarrollar soluciones innovadoras, que faciliten una mejor gestión de las carreteras y que ayuden además de forma más directa a transformar la realidad de la ciudadanía y mejorar sus desplazamientos por carretera, se ha incluido un “reto 7” enfocado a desarrollar algoritmos representativos del ciclo de vida de los firmes en la RCE para dotar a la rehabilitación de un enfoque más preventivo.

Por otro lado, cabe indicar que la DGC del MTMS se encuentra firmemente comprometido con el cumplimiento del Objetivo 2030, su sistema de gestión de la seguridad vial se alinea con este y con el enfoque europeo del “Sistema Seguro”. Entre las actuaciones dirigidas a la consecución del objetivo se pueden citar:



Los tramos más peligrosos de la red, denominados como Tramo de Concentración de Accidentes (TCA), se identifican periódicamente, se publica en la web del Ministerio su localización y se señalizan mediante carteles específicos, con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por estos tramos (TCA). Asimismo, la DGC realiza estudios detallados de ellos para definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, previsiblemente, pueden conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en los mismos, y se programa su realización teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

De manera similar se procede a la identificación, estudio y tratamiento de tramos potencialmente peligrosos, denominados TAPM, con objeto de actuar preventivamente y evitar que lleguen a convertirse en tramos peligrosos, además de para homogeneizar las condiciones de las carreteras. También se realizan inspecciones de seguridad viaria en toda la red estatal (RCE), identificando elementos susceptibles de mejora de la seguridad mediante actuaciones de mantenimiento (ESMAM) y las posibles medidas para su corrección, algunas de las cuales ya se han ejecutado y que continúan llevándose a cabo este año 2025. También se llevan a cabo evaluaciones de la seguridad de la red en su conjunto, mediante la combinación de un enfoque proactivo (considerando la seguridad intrínseca de las características de diseño de la vía y del equipamiento vial) y un enfoque reactivo (considerando los registros de accidentes y las variables que inciden en los mismos) para determinar el nivel de seguridad y poder realizar inspecciones específicas en aquellos tramos con niveles de seguridad más bajos, para establecer las medidas paliativas o correctivas y programar su ejecución para aumentar su categoría o nivel de seguridad.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible persiguen mejorar las carreteras estatales y aumentar el nivel de comodidad y seguridad vial en las mismas, así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Así, con la realización de las grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamientos de las existentes (dotándolas de altos estándares geométricos y equipamientos de seguridad) se mejoran las características y calidad de las carreteras, aumentando su capacidad, comodidad y seguridad de la circulación, persiguiendo unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias. Además de estas grandes actuaciones de creación de nuevas infraestructuras y acondicionamientos, con las actuaciones de conservación y mantenimiento (tanto ordinaria como extraordinaria) se restituyen y mejoran las condiciones y estado de las vías y su dotación vial, tal como se ha indicado anteriormente, contribuyendo a mejorar la comodidad en la circulación por las carreteras, así como la seguridad.



Todas estas actividades indicadas, actuaciones y procedimientos de gestión de la seguridad viaria, que desarrolla la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, contribuyen a mejorar la siniestralidad en las carreteras estatales (RCE), convirtiéndose en unas infraestructuras de calidad y seguras, con niveles de seguridad similares, en algunos casos mejores, a la de los mejores países de nuestro entorno europeo.

Madrid, 09 de abril de 2026