

## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/35188

23/02/2026

101713

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

#### RESPUESTA:

El Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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 Dirección General de Carreteras (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.

Este 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.

Por otro lado, el Ministerio utiliza el concepto de Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red. Este concepto está asociado a la existencia de ciertos tramos de la red donde los datos de accidentes procedentes del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes de Tráfico y la información sobre las características, la tipología y las intensidades de tráfico de las carreteras indican que el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor (estadísticamente significativo) que en otras secciones de similares características.



Hay que señalar que tanto el concepto como la metodología para la identificación de los TCA seguidos por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible están en coherencia con los preceptos de las Directivas Europeas sobre gestión de la seguridad vial en las infraestructuras viarias, donde se hace referencia explícita a tramos de elevada concentración de accidentes. Además, la metodología empleada por la Dirección General de Carreteras (DGC) para la identificación de los TCA sigue las pautas de uno de los métodos contemplados en el Manual de Seguridad Vial de la Asociación Mundial de la Carretera y es similar (e incluso en algunos casos más sofisticado) que el que se utiliza en países de nuestro entorno para la identificación de tramos de alta concentración de accidentes. Por su parte, la mayoría de las administraciones de carreteras españolas han venido adoptando métodos semejantes a los previamente establecidos por la Dirección General de Carreteras.

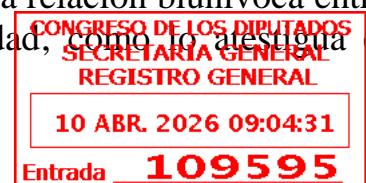
La metodología concreta para la identificación de dichos tramos (TCA) queda recogida en la Orden Circular 30/2012 de la Dirección General de Carreteras, por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado. Así, de acuerdo con lo establecido en las Directrices del procedimiento para la gestión de tramos de concentración de accidentes y la clasificación de la seguridad de la Red de Carreteras del Estado, se dividen los tramos de la red en diferentes categorías y para cada una de ella se definen los umbrales o parámetros críticos a partir de los cuales se identifican los TCA.

Además, la DGC señala los TCA mediante carteles específicos para advertir a los conductores de su presencia y que puedan acomodar su conducción y extremar las precauciones. Asimismo, los estudia y analiza para poder 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, siendo estos estudios llevados a cabo por auditores de seguridad viaria especializados.

El listado completo de los TCA identificados en la última identificación periódica, los cuales se encuentran señalizados mediante la correspondiente cartelería, se encuentra disponible en el enlace:

[https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/carreteras/nuestrared/Seguridad\\_vial/NOTA-TCA-2024-Para-Publicar-en-WEB%20\(105\)-Def.pdf](https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/carreteras/nuestrared/Seguridad_vial/NOTA-TCA-2024-Para-Publicar-en-WEB%20(105)-Def.pdf)

En línea con las otras cuestiones de la pregunta relacionadas con el supuesto estado de deterioro de la red, hay que señalar que no existe una relación biunívoca entre el estado de conservación de las carreteras y la siniestralidad, como se alega en el





pequeño porcentaje de accidentes viales en los que figura el estado de la vía como factor concurrente principal en la ocurrencia de estos, siendo este porcentaje aún más pequeño en los TCA. 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%. Analizando los datos de accidentes con víctimas de la RCE del periodo 2021-2024 (últimos años de datos consolidados) se puede afirmar lo siguiente:

- El porcentaje de accidentes con víctimas (ACV de cualquier tipo de lesividad) donde el estado o condición de la infraestructura figura como factor concurrente asciende al 1,05%<sup>1</sup>.
- Suelen ser de muy baja lesividad, de hecho, el 95,62%<sup>2</sup> de las víctimas fueron leves, es decir con lesiones que fueron atendidas en el lugar del accidente o sin requerir de ingreso superior a 24 horas, registrándose únicamente en dos ocasiones fallecidos<sup>3</sup>.
- Uniendo ambos conceptos (accidentes donde el estado o condición de la infraestructura figura como factor concurrente + TCA), solo el 0,0745%<sup>4</sup> con respecto al total de ACV RCE periodo 2021-2024 cumple ambas condiciones. Esto se debe a que la mayoría de los accidentes que se registran en los TCA son debidos a factores relacionados con el comportamiento humano (infracciones a la norma de circulación, velocidad inadecuada, distracciones, cansancio/sueño, alcohol/drogas, etc.).

Así pues, estas cifras corroboran la baja incidencia del factor concurrente “estado de la vía”, en los accidentes en la red estatal de carreteras (RCE), que gestiona la DGC del Ministerio. 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 568 HL de un total de 594 víctimas en ACV en la RCE 2021-2024 por factor estado de la vía.

<sup>3</sup> Uno en el año 2023 en la carretera N-6 p.k. 429,9 provincia de León y otro en el año 2022 en la carretera M-40 p.k. 37+100 en la provincia de Madrid.

<sup>4</sup> un total de 32 accidentes con una suma de 38 heridos leves.



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

De manera similar a los TCA, 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 2026. Y también se hacen 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 remarcar 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 países de nuestro entorno europeo.

Madrid, 09 de abril de 2026

10 ABR. 2026 09:04:31 Entrada: 109595