



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/22912

24/04/2025

66025

AUTOR/A: ARMARIO GONZÁLEZ, Blanca (GVOX); FLORES JUBERÍAS, Carlos (GVOX); MEJÍAS SÁNCHEZ, Carina (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (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 (MTMS), 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 para todos los usuarios que por ellas transitan, disponiéndose de una red viaria de calidad, en su mayoría con unas características geométricas generosas y un buen equipamiento vial. En esta línea, cabe señalar que la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio 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. Las particulares características de la Red Viaria Estatal -RCE- que gestiona (diferentes a la del resto de administraciones) hacen necesario disponer de unos procesos y metodologías propias.

Dicho sistema se 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. Y 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. En este sentido, el MTMS



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.

Debe tenerse en cuenta también la posible variabilidad de la configuración y tráfico de las diferentes secciones y categorías de las carreteras (ya que se realizan actuaciones de transformación o mejora de la calidad de las infraestructuras). Así pues, en la identificación de los TCA además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no sólo los mortales y graves) se tiene en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona, así como el tráfico soportado por la vía. Reseñar que se considera la accidentalidad de todos los vehículos y que la identificación de los TCA se realiza periódicamente, tal como prescribe la Directiva Europea. Cabe señalar que tanto el concepto como la metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está 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 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) al 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 ellas se definen los umbrales o parámetros críticos a partir de los cuales se identifican los TCA. Para ello se tiene en cuenta el tipo de vía (convencional y gran capacidad), el tipo de tramo (básico y nudo) y el volumen de tráfico soportado (por rango de intensidad media diaria de vehículos –IMD–), de forma que la asignación de los tramos de la red a estas categorías se realizará teniendo en cuenta la IMD media a lo largo del período considerado en el análisis. El periodo de análisis de accidentalidad es de 5 años (que lleve en servicio o explotación) o como mínimo de 3 años si han variado las condiciones previamente.



Para la identificación de los TCA se consideran longitudes básicas de 500 m, sobre los que se determina si se cumple las condiciones para ser considerado como tramo de concentración de accidentes. No obstante, al efectuar el cálculo de forma deslizante puede suceder que se produzca un solape entre tramos y es este el motivo por el que puede ser mayor de 500 m la longitud de un TCA; de ahí que en la propia definición de TCA se considere hasta una longitud máxima de 3 km (solape máximo) salvo en casos justificados. Con esas premisas, se identifican como TCA aquellos tramos en los que el índice de peligrosidad resulte superior al umbral medio de riesgo de su categoría, siempre que a lo largo de los tres últimos años del período considerado se hayan registrado en ellos más de 5 accidentes con víctimas en los tramos pertenecientes a carreteras convencionales o más de 10 accidentes con víctimas en los pertenecientes a carreteras de gran capacidad.

Por otro lado, en relación con los dos tramos de carretera de la RCE, N-340 pp.kk. 81 a 82 y N-351 pp.kk. 6 a 7, ambos dentro de la provincia de Cádiz, a los que hace referencias la pregunta y considerados como muy peligrosos en el estudio recientemente publicado por AEA (Automovilistas Europeos Asociados) considerando la accidentalidad 2018-2022, cabe indicar que en la metodología utilizada en dicho estudio se basa en el índice de peligrosidad medio en dicho periodo que sea superior en un número de veces (un umbral fijo) al de la media nacional accidentes mortales; es decir, se considera un umbral único para toda la red, con independencia de las características de las carreteras. En el cálculo no se discrimina en función del número de calzadas, entorno y configuración de la carretera, nudos/enlaces ni por su IMD. Por tanto, esta metodología compara carreteras de características muy distintas lo que no es del todo riguroso. Así pues, la metodología empleada por AEA es diferente de la empleada por la Dirección General de Carreteras y menos precisa, ya que considera las carreteras más peligrosas teniendo en cuenta su índice en relación con el índice medio del conjunto de las carreteras nacionales, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona ni si se trata de un nudo.

La última identificación de TCA llevada a cabo por el MTMS ha sido durante la parte final del año 2024, con datos de accidentalidad 2019-2023, en los que se han identificado 107 TCA, con una longitud total de unos 85,3km, lo que supone menos del 0,33% de la longitud total de la RCE. Actualmente se está finalizando su señalización mediante carteles específicos para advertir a los conductores de su presencia y así que puedan acomodar su conducción y extremar las precauciones. Asimismo, la Dirección general de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) los analizará 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.



En cuanto a la accidentalidad en la carretera N-340 a su paso por la provincia de Cádiz, cabe señalar que en periodo considerado por el informe de la AEA (2019-2022), los accidentes con víctimas, de acuerdo con los partes estadísticos elaborados por la Agrupación de Tráfico, descendieron un 36%, lo que supone, teniendo en cuenta la exposición al riesgo, que el riesgo de sufrir un accidente en la N-340 a su paso por Cádiz se ha reducido un 26%.

En cuanto a la carretera N-351 a su paso por la provincia de Cádiz, en el periodo considerado por el informe de la AEA (2019-2022), los accidentes con víctimas, de acuerdo con los partes estadísticos elaborados por la Agrupación de Tráfico, descendieron un 26,5%, lo que supone, teniendo en cuenta la exposición al riesgo, que el riesgo de sufrir un accidente en la N-340 a su paso por Cádiz se ha reducido un 30% en dicho periodo.

Asimismo, cabe reseñar que en su inmensa mayoría de los accidentes en estas carreteras (el 90%) se produjeron por causas directamente imputables al comportamiento de los usuarios, fundamentalmente por infracción a la norma, distracción, velocidad inadecuada 2,86% y cansancio/sueño o alcohol/drogas o la enfermedad. Reseñar que, en 2024, los datos de accidentes con víctimas mortales a 24 horas reflejan que en ninguna de estas dos carreteras a su paso por la provincia de Cádiz se ha registrado ninguna víctima mortal ese año. De igual modo, en lo que va de 2025 tampoco se ha registrado ninguna víctima mortal (datos a 24h) en dichas carreteras a su paso por la provincia de Cádiz.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del MTMS persiguen mejorar las carreteras estatales y aumentar el nivel de 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, se llevan a cabo operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen también a prevenir los accidentes y mejorar la seguridad vial, ya que inciden en la seguridad de la circulación, como por ejemplo, de repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical y el balizamiento, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, reposición de barreras de seguridad, etc. En este sentido, cabe señalar que la inversión en conservación en labores/actuaciones de este tipo en las



carreteras estatales ha ido incrementándose en los últimos años, de forma que en el periodo 2019-2024 la inversión realizada la provincia de Cádiz ascendió a unos 42,4 millones de euros en la RCE en la provincia, y para el año en curso 2025 asciende a 10,7 millones de euros, lo que supone un incremento del 89% respecto a lo destinado en 2019.

Por último, cabe reseñar que, en la línea de mejora continuada de su sistema de gestión, todas las actuaciones y procedimientos de gestión de la seguridad viaria que realiza la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, contribuyen a reducir la siniestralidad en las carreteras estatales, convirtiéndose en unas infraestructuras de calidad y seguras, y con unos niveles de seguridad similares a la de los mejores países de nuestro entorno europeo. Y en este sentido, la red estatal (RCE) ha reducido el riesgo de sufrir un accidente en un 14% entre los años 2018-2023 (periodo de datos consolidados) y el riesgo de fallecer en un accidente se redujo un 20%.

Madrid, 05 de junio de 2025