

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/22814

22/04/2025

65823

AUTOR/A: AIZCORBE TORRA, Juan José (GVOX); ALCARAZ MARTOS, Francisco José (GVOX); GARCÍA GOMIS, David (GVOX); LÓPEZ MARAVER, Ángel (GVOX); MARISCAL ZABALA, Manuel (GVOX); MEJÍAS SÁNCHEZ, Carina (GVOX); SÁNCHEZ GARCÍA, José María (GVOX)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (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. Cabe señalar que tanto el concepto como la metodología para la identificación de los TCA seguidos por el MTMS 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. 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.

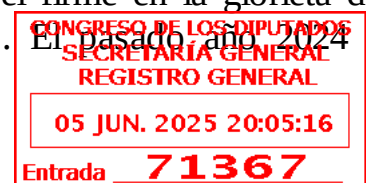
Por otro lado, en relación con el estudio recientemente publicado por AEA (Automovilistas Europeos Asociados) considerando la accidentalidad 2018-2022, cabe indicar que en la metodología utilizada se basa en el índice de peligrosidad medio en dicho periodo que sea superior en un número de veces (un umbral 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. Es decir, en el cálculo no se discrimina en función del número de calzadas, entorno y configuración de la carretera, nudos/enlaces ni por su Intensidad Media Diaria (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 DGC 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. Aspectos éstos que sí considera la DGC en la identificación de los tramos más peligrosos (TCA).

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la DGC 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. 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 de este tipo en las carreteras estatales ha ido incrementándose en los últimos años, de forma que en el periodo 2018-2024 ascendió a 88,1 millones de euros. en la provincia de Alicante, a 92,2 en la de Tarragona, 46,2 en la provincia de Pontevedra y 160,9 millones de euros en la provincia de Barcelona, provincias donde se encuentran los tramos objeto de la pregunta. Y para el año 2025 está previsto invertir 16,1 millones de euros en las carreteras estatales en Alicante, 20 en Tarragona, 8,9 en Pontevedra y 35,1 millones de euros en Barcelona. En lo referente a la AP-36, cabe reseñar que, al tratarse de una autopista de peaje, es decir que no gestiona directamente el MTMS sino que se lleva a cabo por la concesionaria, la inversión es realizada por ésta.

Además, la DGC del MTMS ha llevado a cabo otras actuaciones específicas de mejora de la seguridad vial en todos los tramos a los que se refiere la pregunta. Así desde 2018, en la A-77a en el entorno del pk 0, en Alicante, se han realizado las siguientes actuaciones: en 2019 la reordenación de tráfico con el objeto de canalizar el tránsito por la glorieta del enlace con la A-70, en función del destino de salida, desde los viales de acceso a la glorieta y evitar maniobras de trenzado en la calzada anular. En 2020 además en este enlace se reaizaron mejoras del ramal de salida de la A-70 desde la calzada derecha (sentido Valencia – Murcia), prolongándolo y eliminando un cambio de rasante. Adicionalmente, en el tramo de la A-77 a, entre los pp. kk. 0+600 a 1+200, en 2021 se llevaron a cabo actuaciones para la rehabilitación del firme en la glorieta del p.k. 0+800 de la A-77 a y la reposición de marcas viales. El pasado año 2024 la





construcción de un paso inferior para peatones y ciclistas en esta misma glorieta. Lo que totaliza unos 2,1 millones de euros.

En la autovía T-11 a la altura del pk 17, en Tarragona, correspondiente con el enlace con la A-27 mediante una glorieta a distinto nivel, se han realizado actuaciones para la conversión a turboglorieta mediante la eliminación del carril interior de la rotonda, dejándola con 2 carriles y desde cada entrada a la glorieta, se indica que carril se ha de coger dependiendo del destino que se lleve. Con pintura azul, se marcaron las trayectorias de los recorridos que se pueden hacer si se accede por el carril de la derecha. La señalización vertical también se modificó, para indicar estos movimientos. Previamente a la modificación, se hizo un hidroborrado de las marcas viales antiguas.

En la autovía A-55 a el entorno del pk 12, en Pontevedra, se han realizado las siguientes actuaciones de mejoras del firme desde el año 2018: Obras de “Adecuación y mejora de la seguridad vial. Autovía A-55. Tramo: Porriño – Vigo (pk 3 al 13)”, incluyéndose actuaciones entre el pk 12 y el pk 13, durante 2018 y 2019. Obras de mejoras de los firmes entre 2024 y 2025 en la provincia de Pontevedra en las 3 autovías (A-52, VG-20 y A-55). En la A-55, también se ejecutó un contrato de reparación del firme en VG-20 segundo cinturón de vigo pk2,0 a 13,4 ambas calzadas; y A-55 Vigo – Tui, pk 0,0 a 32,0 ambas calzadas. El importe total ascendió a mas de 20,8 millones de euros. Adicionalmente a las obras de firmes anteriores, desde el año 2018 se han realizado los siguientes proyectos en el ámbito del entorno del pk. 12 de la A-55: En 2018: mejora de señalización y balizamiento; saneo y repintado de pasarelas peatonales; despeje de vegetación y tala de árboles en las carreteras A-52, A-55, N-120, N-550, N-555 y N-552. En 2019: despeje de vegetación y tala de árboles. En 2021: actuaciones de rehabilitación del firme; repintado de marcas viales del sector sur (PO-3): A-55 y A-52; soterramiento de línea de baja tensión en A-55 en término municipal de Mos; construcción de muro para estabilización de talud; sustitución de terminales metálicos en pretilos carreteras VG-20 y A-55. En 2022: reparación del firme y en vías de servicio en tramos aislado de la A-55 y la A-52; instalación de barrera tipo new jersey; repintado de marcas viales; mejora de peraltado de curvas; instalación de pórtico y cartelería. En 2023: reparación del firme en varios tramos y despeje y tala de taludes. En 2024: reposición del firme y juntas de dilatación en la autovía A-55 a la altura del pk. 14. Actuaciones que supusieron una inversión de unos 0,6 millones de euros.

En la autovía B-23 en el entorno del pk 14, en Barcelona, la cual finalizó su periodo concesional el 31 de agosto de 2021 revirtiendo al Estado, se han hecho desde dicha fecha las siguientes actuaciones: Repintado de marcas viales en todo el tramo (2022), adecuación y limpieza de masa forestal en los márgenes de la autopista (2022-2023), instalación de señales TEFIVA P24 en ramal B-23->AP-7 (2024), reducción del límite de velocidad de 120 km/h a 100 km/h, en el p.k. 14+050 sentido Barcelona (13/02/2024) y reparación puntual del firme en el viaducto p.k. 14 sentido Barcelona (2024).



Y por último, en la autopista de peaje AP-36, a la altura del pk 52, (enlace de Quintanar de la Orden), por parte de la concesionaria se ha llevado a cabo en dicho tramo diversas actuaciones entre las que se puede mencionar: repintado de pretilas (2020), cambio de balizamiento (2021), reparación de bajantes (2021), reorientación, limpieza y sustitución de captafaros de barrera (2022), repintado de la señalización horizontal (2022) y simbología (2023), colocación de señalización vertical (2024), además de las periódicas podas de arbustos, revisión y reapriete de barrera metálica, limpiezas de cunetas, barridos de calzada, segados, tratamiento con limitadores de crecimiento, revisiones de estado valla cerramiento, etc. Adicionalmente, entre los años 2022 y 2023 se procedió a la sustitución de las señales y carteles de la autopista AP-36 por unos 1,21 millones de euros. A su vez, actualmente se están realizando (desde 2024) las obras de rehabilitación y reposición de firmes en la AP-36 (del pk 0 al 53,3) y A-43, en la que se incluye también el repintado de las marcas viales y sustitución de los elementos de balizamiento, por unos 8,2 millones de euros. Además, cabe señalar que en 2024 se adjudicó por parte de la concesionaria un contrato para el mantenimiento de la autopista por un importe anual medio de unos 4,4 millones de euros.

Por otro lado, en cuanto a la accidentalidad en los tramos concretos a los que se refiere la pregunta, cabe reseñar que en el periodo 2018-2023 la mayoría de los accidentes registrados se trata de accidentes que están asociados a causas imputables al factor humano (infracciones a norma, velocidad inadecuada, distracciones, ...) y son mayoritariamente de carácter leve. Además, han experimentado una evolución favorable, reduciéndose la peligrosidad en dicho periodo. Así, en la autovía A-77a en el p.k. 0, en el periodo 2018-2023, la mayoría de los accidentes han sido de carácter leve, registrándose un único accidente mortal. Y el riesgo de sufrir un accidente en este tramo se redujo un -31,88% en dicho periodo. En la autovía T-11 en el p.k. 17, igualmente, en el periodo 2018-2023, la inmensa mayoría de los accidentes ha sido de carácter leve, no habiéndose registrando ningún accidente mortal. Y el riesgo de sufrir un accidente en este tramo se redujo un -23,10%% en dicho periodo. En la autovía A-55 en el p.k. 12 en el periodo 2018-2023, la inmensa mayoría de los accidentes ha sido de carácter leve, no habiéndose registrando ningún accidente mortal. Y el riesgo de sufrir un accidente en este tramo se redujo un -28,66% en dicho periodo. En la autovía B-23 en el p.k. 14, cabe señalar que dicha vía ha sido revertida al Estado con fecha 31 de agosto 2021 (previamente explotada en régimen concesional). Se señala que se trata de un tramo con poca accidentalidad con víctimas (4 en 2023 frente a los 9 de 2019) y todos de carácter leve, no habiéndose registrado ningún accidente mortal ni víctimas graves desde el año 2018. Y en la autopista de peaje AP-36, a la altura del pk 52, cabe indicar que en el periodo 2018-2023 tan sólo se han ocasionado 3 accidentes con víctimas (1 en 2018, 1 en 2021 y otro en 2022), y todos ellos con carácter leve (ningún fallecido ni herido grave).



Además, en el año 2024 y en lo que va de año 2025, de acuerdo con los datos disponibles (accidentalidad mortal a 24h), en ninguno de dichos tramos se han registrado accidentes mortales.

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 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, se señala que la red estatal (RCE) ha reducido el riesgo de sufrir un accidente en un 14% entre los años 2018-2023 (periodo objeto del informe RACE) y el riesgo de fallecer en un accidente en un 20%.

Madrid, 05 de junio de 2025