



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/22582

09/04/2025

64850

AUTOR/A: IBÁÑEZ MEZQUITA, Alberto (GSumar)

RESPUESTA:

En primer lugar, cabe indicar que es objetivo prioritario 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 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 (diferentes a la del resto de administraciones) hace 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.



Por otra parte, 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 que en otras secciones de similares características.

Cabe señalar que tanto el concepto como la metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio 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 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 DGC.

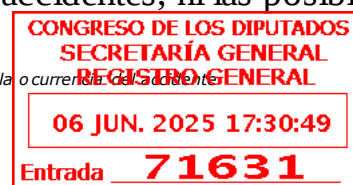
En cuanto a la accidentalidad concreta en la carretera N-340 entre los PP.KK. 940 a 952 entre los municipios de Benifairó de les Valls y el Almenara, dentro de la provincia de Alicante, de unos 12 km de longitud, de acuerdo con los partes estadísticos de la Agrupación de Tráfico, en el periodo 2019-2023 (últimos 5 años con datos consolidados), la accidentalidad con víctimas ha descendido un 9% y se trata de un tramo con baja accidentalidad grave ya que desde el año 2021 no ha habido ningún accidente mortal. Tampoco en el año 2024 (año del que sólo se dispone de datos de la accidentalidad con víctimas mortales a 24h¹ y, por tanto, no consolidados). Además, en lo que va de año de 2025, no ha tenido lugar ningún accidente mortal (a 24h).

De esta manera, considerando el nivel de exposición al riesgo, que viene determinado por el volumen de vehículos-km recorridos, el riesgo de fallecer en un accidente ha descendido, al pasar el índice de mortalidad de 5,3 en 2019 a 0,0, que es inferior al del conjunto de la red estatal (RCE).

Además en este tramo objeto de la pregunta, de 12 km de longitud, no se encuentra identificado ningún Tramo de Concentración de Accidentes (TCA).

Por otro lado, dicho tramo aparece como tramo negro en el estudio recientemente publicado por RACE considerando la accidentalidad 2021-2023, en el que utiliza metodología definida por Eurorap. A este respecto, cabe indicar que en ésta metodología no se analizan ni las causas que provocan de los accidentes, ni las posibles

¹ La accidentalidad mortal es la contabilizada a 24h; es decir, los fallecidos ocasionados en el acto y durante las 24h de la ocurrencia del accidente.





irregularidades derivadas de la aleatoriedad de los mismos al considerar únicamente los accidentes mortales y graves y no todos los accidentes con víctimas, lo que desvirtúa el cálculo del Índice de Riesgo que definen (se define Índice de Riesgo, como el número de accidentes mortales y accidentes graves ocurridos en un periodo de tres años consecutivos, por cada 1.000 millones de vehículos-km), y que debería llamarse “Índice de Gravedad”.

Por otra parte, hay que reseñar que los rangos de índice de riesgo establecidos son siempre los mismos con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo del índice de riesgo no se discrimina en función del número de calzadas, entorno y configuración de la carretera 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 Eurorap es diferente de la empleada por la DGC y menos precisa, ya que considera las carreteras más peligrosas teniendo en cuenta su índice de “gravedad” (que no considera toda la accidentalidad) en relación con el índice medio del conjunto de las carreteras nacionales, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona. Aspectos éstos que si considera la DGC en la identificación de los tramos más peligrosos (TCA).

Además, los tramos negros de riesgo alto identificados en el informe del RACE, en general, se tratan de tramos con una intensidad de tráfico (IMD) bajas, lo que conlleva que el cálculo de los índices se desvirtúe, obteniéndose valores muy elevados cuando realmente el peso de la accidentalidad no sea significativamente superior, debido a esa baja exposición al riesgo que presentan. En el caso particular del tramo de la N-325 que nos ocupa, entre pp.kk. 9+000 a 20+000, el tráfico medio de unos 3.800 vehículos al día.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la DGC del Ministerio 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, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de



vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.

En este sentido, en el tramo de la N-340 en Castellón, entre los PP.KK. 940 y 952 (12 km de longitud), el estado del firme, la señalización y el balizamiento se mantienen en unas condiciones adecuadas de vialidad y seguridad. Para ello, 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, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc. Cabe resaltar los reiterados barridos en arcones (con barredora o manualmente) de cara a mejorar las condiciones de circulación y la seguridad de los ciclistas que frecuentan esta vía.

Para este año 2025, la inversión prevista en conservación de las Carreteras del Estado en Castellón se eleva a unos 14,50 millones de euros, correspondiendo de los mismos unos 3,26 millones al sector CS-1 encargado de la conservación del tramo por el que se interesa la pregunta.

Por último, en la línea de mejora continuada de su sistema de gestión, todas estas actuaciones y procedimientos de gestión de la seguridad viaria, que realiza la DGC del Ministerio, 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.

Madrid, 06 de junio de 2025