

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/22706

21/04/2025

65697

AUTOR/A: ALONSO CANTORNÉ, Félix (GSumar); SANTIAGO ROMERO, Enrique Fernando (GSumar)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala 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 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 (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.

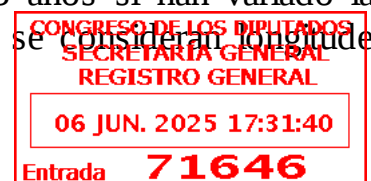


En este sentido, el MTMS utiliza el concepto de Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red. Este concepto está asociado a la existencia de ciertos tramos de la red donde los datos de accidentes procedentes del Registro Estatal de Víctimas y Accidentes 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 la identificación de los TCA se realiza periódicamente, tal como prescribe la Directiva Europea.

Tanto el concepto como la metodología para la identificación de los TCA seguida por el MTMS 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.

La metodología concreta para la identificación de dichos tramos (TCA) queda recogida en la Orden Circular 30/2012 de la DGC 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.

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 500m 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 el estudio recientemente publicado por Automovilistas Europeos Asociados (AEA) 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 si considera la DGC en la identificación de los tramos más peligrosos (TCA).

Además, en 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.

Así, por ejemplo, en el caso de los tramos de la N-502 en Córdoba identificados en el informe RACE, se trata de 3 tramos, uno en la antigua carretera a la altura del pk 380 (N-502a), que tiene una intensidad media diaria de unos 25 vehículos/día y dos tramos en la N-502, en el pk 359, con 1.500 vehículos/día y el pk 375, con unos 3.800 vehículos.

Cabe señalar que, 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 DGC del 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.

Ninguno de los tramos de la N-502 en Córdoba considerados como tramos negros en el informe del RACE está identificado como TCA y tampoco en la identificación del periodo anterior. Asimismo, en dichos tramos no ha habido ningún accidente con víctimas en el 2023 y sólo 2 accidentes mortales en el tramo del pk 375-376 en el periodo 2018-2022 mientras que ninguno en el pk 359-360. Además, con los datos provisionales disponibles, en el 2024, tampoco ha habido ningún accidente mortal (a 24h) en ninguno de dichos tramos ni en lo que llevamos de año 2025. También indicar que, en los accidentes sucedidos en estos dos tramos en el periodo de análisis empleado por el RACE, fueron por causas imputables a los usuarios, destacando la velocidad inadecuada, la distracción y en menor medida el alcohol/drogas y el cansancio/sueño, según reflejan los partes estadísticos de accidentes elaborados por la Agrupación de tráfico.

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. 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, 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 la inversión realizada ascendió a unos 53,3 millones de euros en la red estatal de carreteras en la provincia de Córdoba, y para el año en curso 2025 asciende a 10,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 82% respecto a lo destinado en 2018. Además, están redactándose proyectos constructivos para la



rehabilitación de firme a lo largo de toda la carretera entre el L.P. de Ciudad Real y Espiel (en varios tramos entre los pp.kk. 328+700 al 391+442) y de reordenación de accesos entre los pp.kk. 365+500 y 391+000, por un importe total de unos 17,9 millones de euros. Deben seguir la tramitación reglamentaria de acuerdo con la Ley de contratos del sector público para poderse aprobar y, posteriormente, licitar las obras correspondientes, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

Por último, 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 DGC del MTMS, 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. En este sentido, 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 se redujo un 20%.

Madrid, 06 de junio de 2025