

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/36732

24/03/2026

107711

AUTOR/A: ALMIRÓN RUIZ, Oriol (GS); ANDRÉS AÑÓN, Carmen (GS); ARANDA VARGAS, Francisco (GS); CANELO MATITO, Andrea (GS); CERCAS MENA, Blanca (GS); CONESA COMA, Ignasi (GS); GUINART MORENO, Lidia (GS); JEREZ ANTEQUERA, Juan Carlos (GS); LAMUÀ ESTAÑOL, Marc (GS); MARQUÉS ATÉS, Amador (GS); MARTÍN MARTÍNEZ, Andreu (GS); MELLADO SIERRA, Valle (GS); MÍNGUEZ GARCÍA, Montse (GS); PARÉ AREGALL, Josep (GS); PEREA I CONILLAS, María Mercè (GS); RAMÍREZ CARNER, Arnau (GS); SOLDEVILLA NOVIALS, Alba (GS); VERDEJO VICENTE, Ferran (GS); ZARAGOZA ALONSO, José (GS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, 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, por lo que trabaja incansablemente en esa línea. Es por ello que 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 que gestiona - Red de Carreteras del Estado (RCE) - (diferentes a la del resto de administraciones) hacen necesario disponer de unos procesos y metodologías propias. Todo ello con el objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos que el Gobierno le asigna anualmente.

Dicho 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.



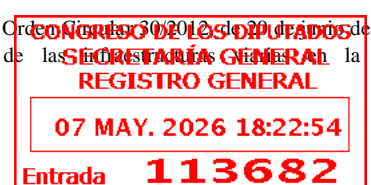
Por otro lado, hay que señalar que en la metodología empleada por RACE para la elaboración de los resultados de su informe es la definida por iRAP (International Road Assessment Programme); en ella no se analizan ni las causas que provocan los accidentes, ni las posibles irregularidades derivadas de la aleatoriedad de los mismos. Además, al considerar únicamente los accidentes mortales y graves y no todos los accidentes con víctimas, se desvirtúa el cálculo del Índice que establecen para las comparativas (Índice de Riesgo, IR, que se define 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 otro lado, 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 IMD. Por todo ello, la metodología seguida por el RACE (iRAP) para identificar los tramos más peligrosos es diferente de la empleada por la DGC del MTMS y menos rigurosa.

Concretamente, el MTMS utiliza el concepto de Tramos 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.

En este sentido, cabe señalar que el concepto y metodología para la identificación de los TCA seguidos por el MTMS se encuentran publicados en su portal web normativo¹, están en consonancia con los preceptos de las Directivas Europeas; siguen las pautas de uno de los métodos contemplados en el Manual de Seguridad Vial de la Asociación Mundial de la Carretera y similares (e incluso en algunos casos más sofisticados) que los que se utilizan 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 del MTMS.

Hay que indicar que, con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la DGC procede a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos y también se informa de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del

¹ La metodología de cálculo para la identificación de los TCA está definida en las Directrices establecidas en la Orden de 30 de mayo de 2012, de 29 de junio de 2012, por la que se aprueban las Directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las carreteras de la RCE. <https://www.transportes.gob.es/carreteras/normativa-tecnica/04-seguridad-vial/normativa-tecnica>





Interior. Además, de esa señalización específica, se están realizando estudios específicos de cada uno de ellos, encargados a auditores de seguridad viaria independientes para identificar la problemática existente y proponer las actuaciones específicas adecuadas para su tratamiento. El listado de TCA vigente es público y gratuito, se puede consultar en la siguiente dirección web del Ministerio:

<https://www.transportes.gob.es/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/tramos-concentracion-de-accidentes-en-la-rce>

Actualmente se encuentran identificados un total de 105 TCA en al RCE, de los cuales 73 están localizados en vías de gran capacidad y 32 en carreteras convencionales. La longitud total de los TCA identificados es de 84,1 km, lo que supone menos del 0,32% de la longitud total de la RCE. Esta longitud actual de TCA es un -14,8% menor que antes existía (en la identificación anterior fue de 98,7km), por lo que la evolución experimentada de kilómetros de red estatal que sobresalgan con una mayor accidentalidad ha sido positiva, siendo cada vez menor dicha longitud de TCA.

Así pues, la metodología seguida por el RACE-iRAP para identificar los tramos más peligrosos es diferente de la empleada por la DGC del MTMS y menos rigurosa, ya que no considera todos los accidentes con víctimas (sólo los graves, lo que desvirtúa el riesgo) y no diferencia la categoría/tipo de vía (vía de gran capacidad o carretera convencional), ni niveles de tráfico (al objeto de relacionar el número de accidentes con el nivel de exposición o riesgo de accidentabilidad), ni el tipo de zona (interurbana o urbana y periurbana) y, además, considera los mismos umbrales para todas las carreteras con independencia de las características de las mismas, aspectos que sí se contemplan en la metodología seguida por el MTMS.

Por otro lado, cabe reseñar que, independientemente de la identificación y tratamiento de los tramos más peligrosos de la red, denominados TCA, la DGC del MTMS realiza otros análisis para identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de preventivas y proactivas encaminadas a prevenir accidentes y reducir las consecuencias de los mismos mediante mejoras en la infraestructura, siguiendo procedimientos que están en coherencia con las Directivas europeas sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

En relación con los resultados plasmados en el informe elaborado por la Fundación RACE sobre Evaluación de Estado de la RCE del periodo 2022-2024, cabe reseñar que existe una cierta incongruencia no aclarada en el informe publicado en cuanto al número de tramos con alto riesgo (negros), ya que el informe indica en su cuerpo (pag 13, tabla nº 6) que son 183 tramos de “riesgo alto” y, sin embargo, en la tabla nº 8 (pag 19), donde se encuentra el listado definitivo de estos supuestos tramos, finalmente son sólo 25 tramos (quizás porque los hayan agrupado). Además, existen



imprecisiones (inexactitudes) en cuanto a la asignación del número de accidentes y víctimas en algunos de los tramos identificados.

Asimismo, cabe reseñar que 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. De hecho, de los 183 tramos de “riesgo alto” (negros) indicados en la tabla nº6 del informe del RACE (iRAP), el 68,3% son tramos de tráfico extremadamente bajos (< 2.000 vehículos al día. Además, existe otro 28,4% de entre 2000 y 10.000 v/d. En cambio, en los TCA calculados por el MTMS, el porcentaje de TCA de tramos con <10.000 vehículos al día es mucho menor; concretamente, únicamente del 12,38% frente al 96,7% del RACE, lo que es más coherente con la distribución de carreteras por intensidades de tráfico soportadas.

Asimismo, hay que indicar que el establecer un umbral de riesgo estático, constante a lo largo de los años de estudio de periodos anteriores (es decir, siempre es el mismo) y común para todos los tramos, con independencia de su tipología, va en contra de cualquier metodología de cálculo rigurosa, lo que lleva a resultados inconsistentes y que llaman la atención. Como, por ejemplo, que no exista entre los 25 tramos de mayor riesgo (finalmente especificados y entendiendo que agrupados) ninguna vía que no sea convencional, además que el 80% de los tramos de riesgo alto sean con una IMD baja (<5.000). En este sentido, debe tenerse en cuenta que, por ejemplo, en el año 2024, el 72,95%² de los ACV en la RCE se produjeron en vías no convencionales y sin embargo no hay tramos de gran capacidad detectados en los 25 tramos de riesgo “alto o negro”; asimismo, cabe reseñar que ninguno de los 10 primeros más peligrosos alcanza los 4.100 vehículos diarios, teniendo una media de 3.044 vehículos diarios, donde la exposición real al riesgo es muy baja. Por ello, la rigurosidad técnica metodológica requiere comparar en igualdad de condiciones, es decir, comparar con tramos de similares características (de tráfico, tipo de zona -urbana, periurbana o interurbana- y si se trata de un enlace o intersección), estableciendo umbrales diferentes según cada tipo de categoría de tramos y a partir de dichos umbrales establecer la desviación estadísticamente significativa de cada tramo específico, tal como hace la metodología seguida por el MTMS.

De igual manera, existen inexactitudes en la contabilización de los accidentes y víctimas en el estudio de RACE (iRAP). Así, a algunos de los tramos supuestamente más peligrosos, catalogados como de riesgo alto o negro, les han asignado más víctimas o fallecidos de los que realmente se han producido (según los datos oficiales y contrastado con la DGT); por citar un par de tramos donde ocurre esta imprecisión, el

² 3055 ACV en carretera convencional versus al total de 11.298 de accidentes en la RCE.



tramo de la N-621 entre los P.K. 62+130 a 67+100, donde no se han producido 2 accidentes con fallecidos o heridos graves, sumando 2 heridos graves, cuando realmente se ha producido 1 accidente con fallecidos o heridos graves, sumando un total de 2 heridos graves. Del mismo modo ocurre en el tramo de la N-230 entre los P.K. 89+000 a 116+200 donde figura que se han producido 2 siniestros mortales donde han fallecido 4 usuarios y la realidad es que sólo ha fallecido 1 usuario en 1 accidente mortal.

Igualmente, existen errores en cuanto al tráfico soportado y asignado a ciertos tramos que difiere mucho del tráfico real en dichos tramos, lo que ciertamente desvirtúa los resultados del índice de riesgo aplicado, haciendo impreciso las conclusiones al respecto. Tal es el caso, por poner un ejemplo, en el tramo indicado como nº1 en el ranking de más peligrosos, el tramo de la N-340 entre los P.K. 1.133,02 y 1.138,90, donde en el estudio del RACE se le asigna un tráfico de unos 2.319 vehículos diarios, cuando la realidad es que la media del periodo 2022-2024 ronda los 4.497 vehículos diarios, es decir un +93,90%. Esto hace que, aplicando el tráfico correcto, se reduciría el supuesto “índice de riesgo” a la mitad, con lo que ya no sería de tal peligrosidad como el indicado por el RACE.

Por último, en cuanto al tema metodológico seguido por el RACE, la menor representatividad estadística de la muestra de accidentes utilizada por ellos, al considerar solamente aquellos accidentes donde se registran víctimas mortales y/o heridos graves, lo que también conlleva cercenar la validez o rigurosidad de las conclusiones sobre la realidad de la accidentalidad general de un tramo o carretera. Pues en la red estatal de carreteras (RCE) la gran mayoría de los accidentes que se producen son con consecuencias leves. Concretamente en el periodo de análisis (2022-2024) en el 88,22% de los accidentes ocurridos en la RCE sólo hubo víctimas de carácter leve; esto quiere decir que el estudio llevado a cabo por el RACE tiene en cuenta únicamente el 11,78% del total de los accidentes, lo cual representa una muestra pequeña y no representativa de la problemática general de la accidentalidad, desvirtuando en cierta manera o perdiendo precisión los resultados obtenidos. Es por ello que en la metodología seguida por el MTMS se consideren todos los accidentes, en coherencia los preceptos y buenas prácticas marcadas por las metodologías contrastadas establecidas en el ámbito europeo para este tipo de cálculos o identificación de tramos de especial siniestralidad.

Por otro lado, la evolución de la accidentalidad del tramo que sitúa el informe del RACE como el más peligroso de España, ubicado en la N-340 en Tarragona (Mont-roig) entre los PP.KK. 1.133,02 y 1.138,90, es la siguiente:

Accidentalidad tramo N-340 entre los PP.KK. 1.133,02 y 1.138,90 – tramo Mont-roig					
AÑO	ACV	AM	VM	HG	HL
2020	3	0	0	0	4
2021	3	0	0	0	5



Accidentalidad tramo N-340 entre los PP.KK. 1.133,02 y 1.138,90 – tramo Mont-roig					
AÑO	ACV	AM	VM	HG	HL
2022	5	0	0	2	4
2023	6	0	0	0	9
2024	4	0	0	1	4
2025 ³	2	0	0	1	1
2026 ⁴	0	0	0	0	0

Este tramo se configura como el itinerario convencional de conexión entre los municipios costeros de Cambrils y Hospitalet de L'Infant (Miami Platja), existiendo 2 recorridos alternativos ahora gratuitos conformados por la AP-7 (liberalizada en agosto del año 2021) y A-7, lo que hace que tenga un tráfico más bien local de menos de 5.000 vehículos diarios. Como puede observarse, se trata de accidentes en general de baja lesividad, de las 53 víctimas del periodo 2020-2026, el 88,33% de ellas fueron heridos leves (atendidos únicamente en el lugar del accidente o con atención médica con ingresos inferiores a las 24 horas), ninguno fue mortal. En el año 2025 fue señalizado el tramo con carteles específicos de TCA, lo que redundó en una mayor atención por parte de los usuarios que se refleja en una reducción del -50,00% de accidentes en el tramo (2 ACV en el año 2025 cuando la media del periodo 2020-2024 era de 4 accidentes al año).

Además, existe una gran diferencia en cuanto al tráfico asignado a cada tramo en el estudio del RACE y el tráfico real del tramo teniendo en cuenta el periodo completo 2022-2024, en especial en el tramo de la N-340 entre los P.K. 1.133,02 y 1.138,90, el tráfico que asigna el estudio del RACE ronda los 2.319 vehículos diarios. cuando la realidad es que la media del periodo 2022-2024 ronda los 4.497 vehículos diarios, es decir un +93,90% más, con lo que empleando el tráfico real se reduce a la mitad el supuesto “índice de riesgo”, resultando que no sería de tal peligrosidad como le asignan, descendiendo muchas posiciones en el ranking.

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

³ Datos entre los años 2020 y 2024 definitivos a 30 días. Año 2025 provisionales a 24 horas (pendientes consolidación DGT - SIDAT).

⁴ Datos de fallecidos a 24 horas (DGT - SIDAT).



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. Así pues, la conservación y mantenimiento de la red viaria estatal viene siendo desde hace años una prioridad para el MTMS y, lamentablemente, las necesidades en este ámbito son muy superiores a las dotaciones presupuestarias disponibles con las que cuenta la DGC del MTMS otorgadas a través de los Presupuestos Generales del Estado que le asigna el Gobierno de España.

No obstante, en los últimos años se ha trabajado para conseguir un mayor esfuerzo inversor para este concepto y, en especial para la rehabilitación y refuerzo del firme y la seguridad vial. En este sentido, en los últimos 10 años el MTMS ha ido aumentando gradualmente la inversión en la conservación de las carreteras estatales (RCE), siempre con base en un modelo territorialmente equilibrado que garantice la suficiencia de recursos. De manera que la evolución de la inversión en conservación en las carreteras de la RCE en los últimos 12 años (2014-2025) ha sido positiva consiguiendo que la inversión anual en conservación en la RCE haya aumentado un +76,53%, al pasar de 848,7 millones de euros en el año 2014 a 1.498,24 millones de euros en el año 2025 (último año completo). Concretamente, en la provincia de Tarragona, la inversión en los últimos 12 años ha sido incluso superior, al haber aumentado en un +182,33% al pasar de 8,15 millones en 2014 a 23,02 millones de euros en 2025.

De manera adicional, cabe indicar que existe una coordinación entre administraciones para la mejora de las carreteras que discurren por entornos urbanos donde los usuarios más vulnerables tienen presencia. En la provincia de Tarragona en la carretera N-340 existen proyectos consensuados con los Ayuntamientos de los municipios afectados entre los que se pueden mencionar:

En la travesía de Montroig, por la que se interesa más la pregunta, se encuentra en proceso de redacción un proyecto de humanización y calmado de travesías, incluyendo espacios peatonales seguros, redistribución de la sección dando más protagonismo a estos usuarios e incluyendo bicarriles. Este proyecto y su solución están consensuados con el propio ayuntamiento.

Entre los PP.KK. 1165+000 y 1171+000 de la N-340, están a punto de dar inicio las obras de humanización de la travesía, incluyendo los tramos de rotondas y un carril bici para mejorar la movilidad menos contaminante y la coexistencia de los usuarios más vulnerables (peatones y ciclistas).



Entre los PP.KK. 1154+000 y 1160+000 de la N-340, en este momento redactándose un proyecto de humanización de travesía donde se está consensuando la solución a proyectar con el ayuntamiento afectado.

Para finalizar, la aplicación rigurosa de la metodología del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que realiza la DGC del MTMS contribuye 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, hay que señalar que la RCE ha reducido el riesgo de sufrir un accidente en un -16,7% entre los años 2017-20245 y el riesgo de fallecer en un accidente en un -25%.

Madrid, 07 de mayo de 2026

⁵ Último año de datos de accidentalidad consolidados por la DGT.