

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/41693

03/12/2018

115741

AUTOR/A: MARCOS DOMÍNGUEZ, Pilar (GP)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta formulada se informa que durante los últimos años la Dirección General de Tráfico (DGT) no ha publicado el listado de puntos negros por no encontrarse alineada con la visión de búsqueda de zonas donde se dan ciertos factores que puedan contribuir a la siniestralidad.

En concreto, y aunque la metodología se está revisando, en los últimos años la DGT ha trabajado en categorizar aquellos tramos en los que se concentra mayor accidentalidad y, adicionalmente, excesos de velocidad. Estos tramos se encuentran accesibles a través del portal de la Dirección General de Tráfico, en la dirección <http://www.dgt.es/es/el-traffic/control-de-velocidad/> identificados como “radar móvil”, y ha sido en ellos en los que se han concentrado mayores esfuerzos de vigilancia por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

No obstante, los datos publicados relativos a puntos negros pueden consultarse en el siguiente enlace de la página web de la Dirección General de Tráfico: <http://www.dgt.es/es/el-traffic/puntos-negros/>.

Por otra parte, cabe indicar que el Ministerio de Fomento, solo tiene competencia y gestiona a través de la Dirección General de Carreteras (DGC) las carreteras estatales (Red de Carreteras del Estado –RCE-), ya que el resto de carreteras nacionales dependen de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos. Por tanto, en lo sucesivo exclusivamente se refiere a la Red de Carreteras del Estado.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que mejora continuamente y lo adapta 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 (diferentes a la del resto de administraciones) hace 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 la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de 19 de noviembre de 2008, 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

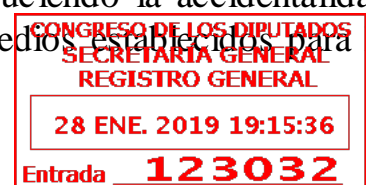
En este sentido, cabe indicar que la Dirección General de Carreteras utiliza el concepto de Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red. Este concepto está asociado a la existencia de ciertos tramos de la red donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características. En principio, podría pensarse que la causa de ello se debiese a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos pero, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes.

Asimismo, se señala que de acuerdo con lo que se refleja en los partes de los agentes de tráfico, el estado o condición de la infraestructura apenas figura como factor principal concurrente en alrededor del 1% de los accidentes con víctimas. Sin embargo, actuando sobre la infraestructura se pueden evitar y reducir las consecuencias de los accidentes en un porcentaje muchísimo mayor, ya que no solo se eliminan posibles tramos peligrosos sino que también se diseñan y realizan mejoras en las vías y sus márgenes para que sean “carreteras benignas” o “carreteras que perdonan” (concepto, básicamente, asociado a que determinados errores de los conductores no conlleven la ocurrencia de accidentes o al menos, de no evitarse, que las consecuencias de los mismos no sean muy lesivas).

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, y se considera la accidentalidad de todos los vehículos.

Además, cabe indicar que la metodología empleada por la Dirección General de Carreteras 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 administraciones de carreteras españolas han venido adoptando métodos semejantes a los previamente establecidos por la DGC.

Por otro lado, se indica que a medida que se va reduciendo la accidentalidad general en el conjunto de la red de carreteras, los valores medios establecidos para la





identificación de los TCA serán menores. Por tanto, siempre existirán tramos cuya accidentalidad sea superior a dichos valores y, en consecuencia, siempre se identificarán nuevos TCA (por su propia definición), aunque cada vez concentrarán una menor accidentalidad.

Se señala que el concepto y metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio de Fomento está en coherencia con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras, donde se hace referencia explícita a tramos de elevada concentración de accidentes.

El concepto de TCA es diferente (y técnicamente mejor) al de “punto negro” (PN), habitualmente utilizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior, fundamentalmente porque para su identificación se consideran los accidentes con víctimas en un periodo plurianual (evitando de este modo la posible aleatoriedad en la ocurrencia de los accidentes anuales y el efecto estadístico de la regresión a la media) y en una mayor longitud, en lugar de los accidentes de un único año en una longitud de unos 100 m utilizados por la DGT.

Asimismo, se considera también el tipo de vía (vía de gran capacidad o carretera convencional) y de zona por el que discurre (interurbana o urbana y periurbana), así como el volumen de tráfico, al objeto de relacionar el número de accidentes con el nivel de exposición o riesgo de accidentalidad (ya que no presenta la misma peligrosidad un tramo en el que se producen dos accidentes pero por el que circulan 500 vehículos al día que otro con el mismo número de accidentes pero por el que transitan 50.000 vehículos diariamente). Estos aspectos no se contemplan en la identificación de los puntos negros, por lo que el concepto y metodología seguida en la identificación de los TCA es más rigurosa técnicamente.

El concepto y metodología de identificación de los tramos más peligrosos (TCA) seguida por el Ministerio de Fomento es más rigurosa técnicamente y está en coherencia con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras.

De acuerdo con todo lo anterior, la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Fomento ha procedido a la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) según lo establecido en la Directiva 2008/96/CE, de 19 de noviembre de 2008, y el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de las seguridad de las infraestructuras viarias (que transpone dicha Directiva al ordenamiento jurídico español). La metodología de cálculo ha sido la desarrollada en las Directrices establecidas en la Orden Circular 30/2012, de 20 de junio de 2012, 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 (RCE).



Asimismo, cabe indicar que con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Así pues, la relación de los TCA identificados en la actualidad se puede encontrar en la página web del Ministerio de Fomento, desglosados por Comunidad Autónoma y provincia, cuyo enlace es el siguiente.

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/TCA/

En este sentido, se indica que en la red estatal de carreteras (RCE) en la Comunidad de Madrid se encuentra identificados actualmente 15 Tramos de Concentración de Accidentes, cuya localización es la que se muestra en la tabla siguiente:

Carretera	PKI	PKF
A-2	12,2	12,8
A-3	12,3	12,9
A-42	16,9	17,7
A-42	24,8	25,3
A-6	23,6	24,1
A-6	32,2	33,8
M-40	20,8	22,2
M-40	47,1	47,6
N-320	340,7	341,2
N-6	56	56,6
A-1	15,1	16,1
A-5	22	23,1
M-50	0	1,1
M-50	55	56,2
M-50	60,7	61,3

Cabe indicar que con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento además de identificar los TCA en su red periódicamente (tal como preconiza dicha



Directiva Europea sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras), realiza estudios detallados de cada uno de ellos 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.

De estos estudios detallados de TCA se han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas actuaciones para su tratamiento. Además, señalar que algunas de las otras medidas previstas pendientes requieren de la licitación de las obras, estando en este caso los proyectos correspondientes redactados o en fase de redacción, y que requieren de la aprobación y demás trámites reglamentarios establecidos en la Ley de Contratos del Sector Público para la licitación y ejecución de las obras correspondientes lo antes posible, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

En concreto, en la actualidad, en todos los TCA identificados en la Comunidad de Madrid ya se han realizado actuaciones para su tratamiento, consistentes básicamente en actuaciones de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento, mejora superficial del firme mediante bacheos y reposiciones e instalación de sistemas de contención.

Por otro lado, cabe señalar que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento procederá a una nueva identificación de TCA en la RCE, de acuerdo con lo establecido en su sistema de gestión de la seguridad que tiene implantado y que es acorde con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras y el Real Decreto 345/2011 que la traspone al ordenamiento jurídico español. En este sentido indicar que ya ha iniciado el proceso y espera concluirlo (tras la revisión y contraste de los datos y resultados obtenidos) a finales de este año 2018 o primer trimestre del 2019, Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento 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.

Por tanto, 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.

Asimismo, se llevan a cabo programas específicos de seguridad vial relativos a la infraestructura incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de carreteras de la DGC, que contemplan, básicamente, actuaciones para el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

En este sentido, se indica que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Madrid el periodo 2013-2017 ascendió a 389,3 millones de euros.

Por último, todo ello se enmarca dentro del sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Fomento y que viene mejorándolo continuamente y adaptándolo a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, con objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles. Dicho sistema, 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. En este sentido, dicho sistema de gestión de la seguridad vial es acorde con los preceptos de la Directiva europea y las buenas prácticas en esta materia.

Así pues, la DGC va a continuar con este sistema de gestión y conjunto de medidas en materia de seguridad vial, con lo que se espera seguir logrando alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años avala que se está en el camino adecuado para ello. En este sentido se indica que en el año 2017 el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -6,2%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +1,1% respecto del año anterior.

Madrid, 28 de enero de 2019