



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/41714

04/12/2018

115808

**AUTOR/A:** POSTIUS TERRADO, Antoni (GMX)

#### RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se informa que el caso español del ascenso de la accidentalidad en España en estos últimos años no puede analizarse aisladamente, sino que se ha producido también en el contexto de la Unión Europea. Por otro lado, el volumen de tráfico ha experimentado en estos años un aumento sensible (frente a la reducción y estancamiento experimentado en los años anteriores, fundamentalmente por motivo de la crisis económica), lo que ha aumentado el riesgo a la exposición.

En la Red de Carreteras del Estado (RCE), única sobre la que es competente el Ministerio de Fomento y que gestiona a través de la Dirección General de Carreteras (DGC), cabe señalar que la apuesta firme para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que, en los últimos años, la red de su competencia haya experimentado una importante transformación, y que el riesgo de sufrir un accidente haya descendido de manera significativa. Así, en 1998 se inició una disminución de los índices de accidentalidad en la RCE, que hizo que, de forma paulatina, el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales descendiese un 55%, y un 86% el riesgo de fallecer como consecuencia de sufrir un accidente de circulación, al pasar el índice de peligrosidad de 20,8 en 1998 a 9,4 en 2017 y el índice de mortalidad de 2,1 a 0,3, respectivamente, en el mismo periodo. Más recientemente, desde el año 2004 hasta la actualidad, estos índices de peligrosidad y de mortalidad descendieron un 42% y un 79%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2004 a 9,4 y 0,3 en el año 2017.

En concreto, en lo relativo a la evolución de la accidentalidad en la RCE en Lleida en los últimos 5 años (2013-2017), se recogen a continuación los datos correspondientes a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

AÑO	ACV	VM	AM	HG	HL
2013	213	9	8	55	306
2014	187	4	4	37	256



2015	215	8	8	38	308
2016	243	8	8	30	362
2017	268	11	10	38	412

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Tal y como se observa, si bien el número de accidentes con víctimas aumentó un +25,8%, los datos reflejan que el conjunto de las víctimas graves disminuyó un -23,4%, al pasar de 64 (víctimas mortales más heridos graves) en 2013 a 49 en el año 2017.

Al considerar la accidentalidad en función de su exposición al riesgo, cabe observar que, en el referido periodo, el riesgo de sufrir en la actualidad un accidente en las carreteras estatales en Lleida es un -6,5% inferior al riesgo medio del conjunto de carreteras estatales en la Comunidad Autónoma de Cataluña, al presentar en el año 2017 (último dato disponible) un índice de peligrosidad de 14,3 frente al 15,3 en la citada Comunidad.

Es posible encontrar más información sobre la accidentalidad por provincias y tramos de la RCE, en las publicaciones periódicas que elabora la DGC del Ministerio de Fomento; en concreto:

- Estudio de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado.
- Anuario estadístico de accidentes en la RCE, que están disponibles en la web del Ministerio de Fomento a través del siguiente enlace:

[https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/EVO\\_EST\\_ACC\\_RCE/Estu\\_accid\\_RCE/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/EVO_EST_ACC_RCE/Estu_accid_RCE/)

Por otro lado, se informa que la DGC tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que mejora continuamente y adapta a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y a las particulares características de la Red Viaria Estatal que gestiona y que son diferentes a la del resto de Administraciones, que 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, acorde con los procedimientos contemplados en la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, permite analizar y hacer un





seguimiento periódico de la accidentalidad, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura, e 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, la DGC utiliza el concepto de Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red, que está asociado a la existencia de ciertos tramos donde el riesgo de que se produzcan accidentes es mayor que en otras secciones de similares características. En principio, se podría pensar que la causa de ello fuera debida 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.

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, con la actuación sobre la infraestructura se pueden evitar y reducir las consecuencias de los accidentes en un porcentaje mucho 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.

La metodología empleada por la DGC 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 en carreteras españolas han adoptado métodos semejantes a los previamente establecidos por la DGC.

Por otro lado, se informa que a medida que se reduce la accidentalidad general en el conjunto de la red de carreteras, los valores medios establecidos para la identificación de los TCA serán menores. Por lo 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. El concepto y metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio está en coherencia con los preceptos de la ya citada Directiva



2008/96/CE, donde se hace referencia explícita a tramos de elevada concentración de accidentes.

De acuerdo con todo lo anterior, la DGC ha procedido a la identificación de los TCA según lo establecido en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado. 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 RCE.

La relación de los TCA identificados en la actualidad, con indicación de la carretera y puntos kilométricos, se recoge en la página web del Ministerio de Fomento. En concreto, en la red estatal de carreteras en la provincia de Lleida se encuentran identificados, en la actualidad, 4 TCA, cuya localización se incluye en la tabla siguiente:

CARRETERA	PKI	PKF
N-230	6,7	7,2
N-230	23,5	24,0
N-260	240,8	241,4
N-240	78,7	79,2

Con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los TCA identificados, la DGC procedió a su señalización mediante carteles específicos, publicados en la web del Ministerio, y también informó de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

La DGC, además de identificar periódicamente en su red los TCA, 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 según las disponibilidades presupuestarias.

En la actualidad, en todos los TCA identificados en la provincia de Lleida ya se han realizado actuaciones para su tratamiento, que consisten básicamente en el refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento y reposiciones e instalación de sistemas de contención de vehículos.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la DGC 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.

Con la realización de las grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamientos de las existentes -para dotarlas de altos estándares



geométricos y equipamientos de seguridad-, se mejoran las características y calidad de las carreteras, con aumento de la capacidad, comodidad y seguridad de la circulación, y se persiguen unas vías más clementes para los usuarios que contribuya 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, asimismo, a prevenir los accidentes y mejorar la seguridad vial, ya que inciden en la seguridad de la circulación (por ejemplo, repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, actuaciones de vialidad invernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.).

También 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 TCA 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 informa que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Lleida en el periodo 2013-2017 fue de 106,8 millones de euros.

Todo lo anterior se enmarca dentro del sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado la DGC, acorde con los preceptos de la Directiva europea y las buenas prácticas en esta materia, que mejora continuamente y lo adapta 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 periódico de la accidentalidad, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura.

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 alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años, que avala que se está en el camino adecuado para ello. En este sentido se informa que en el año 2017 el número de víctimas mortales en la red estatal se redujo un -6,2%, mientras que en el resto de carreteras españolas aumentó un +1,1% respecto del año anterior.

Madrid, 23 de enero de 2019