



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/18259

17/10/2017

51266

**AUTOR/A:** RIVERA ANDRÉS, Irene (GCS); NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, Fernando (GCS); IGEA ARISQUETA, Francisco (GCS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, cabe indicar que la apuesta firme llevada a cabo por la Dirección General de Carreteras (DGC), del Ministerio de Fomento, 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 Red de Carreteras del Estado (RCE), que hizo que de forma paulatina, el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 57% 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 8,9 en 2016 y el índice de mortalidad de 2,1 a 0,3, respectivamente, en el mismo periodo.

Ya más recientemente, desde el año 2004 hasta la actualidad, estos índices (de peligrosidad y de mortalidad) han descendido un 45% y un 79%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2003 a 8,9 y 0,3 en el año 2016.

En concreto, en relación con el tramo de la N-122 en las proximidades de La Cistérniga (pk 358) para analizar la accidentalidad se ha considerado una longitud del tramo de dos kilómetros, entre los puntos kilométricos 357 y 359, se indica que la evolución de la accidentalidad en dicho tramo de 2 km (pp.kk. 357 a 359) en los últimos 5 años (2012-2016) es la que se muestra a continuación:

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	6	0	0	0	9
2013	3	0	0	0	6
2014	10	0	0	0	13
2015	4	0	0	0	7
2016	2	0	0	0	2
<b>2012-2016</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>



Dónde:

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

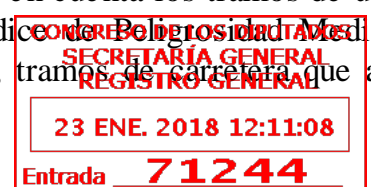
Según se observa, en los últimos cinco años (2012-2016) la evolución de la accidentalidad en dicho tramo ha sido favorable, al haberse reducido los accidentes con víctimas un 66,7% en dicho periodo, al pasar de 6 accidentes en 2012 a 2 en 2016 (último año con los datos de accidentalidad disponibles y consolidados), si bien hay que señalar que en el 2014 se produjo un repunte al alcanzar 10 accidentes con víctimas. No obstante, ninguno de los accidentes registrados ocasionó ninguna víctima mortal ni ningún herido grave.

Sin embargo, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el índice de peligrosidad medio en dicho periodo (2012-2016), en el tramo analizado de la N-122, es muy superior al de las carreteras convencionales de la red estatal, pues el volumen de tráfico que circula por ese tramo es muy bajo (menos de 500 vehículos/día), lo que hace que el valor de dicho índice se desvirtúe y no sea muy estadísticamente representativo de la accidentalidad. Por otro lado, al no existir víctimas mortales, el riesgo de fallecer en un accidente de tráfico en el tramo es nulo.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento, tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorándolo continuamente y adaptándolo 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, de 19 de noviembre de 2008, 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.

Respecto a la metodología seguida en el informe elaborado por la organización de defensa de los conductores AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS (AEA), cabe indicar que en ésta no se analizan ni las causas que provocan de los accidentes, ni las características de las carreteras y la zona por la que discurren, dado que, según indican, “en la selección de los tramos más peligrosos de España, AEA ha tenido en cuenta los tramos de un kilómetro de carreteras de la Red del Estado (RCE) con un Índice de Peligrosidad Medio (IPM) en los cinco últimos años igual o superior a 96. Es decir, tramos de carretera que al





menos tuvieran un índice de peligrosidad diez veces superior al de la media nacional (el IPM en las carreteras en 2015 fue del 9,6)”. Dicha definición desvirtúa el cálculo y la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes pues el rango de índice de riesgo establecido es el mismo para todos los casos, con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo realizado 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 AEA es diferente de la empleada por la Dirección General de Carreteras y menos precisa (considera las carreteras más peligrosas teniendo en cuenta su índice de peligrosidad en relación con el índice medio del conjunto de las carreteras nacionales, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona).

En este sentido, se indica que la Dirección General de Carreteras 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 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, cabe reseñar 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. Se señala que se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).

Debe señalarse que 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.

Además, cabe reseñar que la metodología empleada por la DGC del Ministerio de Fomento 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.

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.

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 la 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).

En este sentido, en la actualidad, en la RCE en Castilla y León se encuentran identificados un total de 2,7 km de Tramos de Concentración de Accidentes (distribuidos en 5 TCA), lo que representa un 0,05% de la longitud total de la red estatal en dicha Comunidad Autónoma.

En concreto, en la N-122 en la provincia de Valladolid se encuentra identificado un TCA entre los puntos kilométricos 357,9 y 358,4 (0,5 km de longitud), el cual se corresponde con la intersección de las autovías A-11/N-122 con la VA-30 mediante 2 glorietas. Con objeto de velar porque los usuarios de las carreteras pertenecientes a la Red Estatal (RCE) estén informados de la existencia de los Tramos de Concentración de Accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a la señalización de todos ellos mediante carteles



específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también informó de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Además de su señalización, la DGC ha llevado a cabo estudios detallados por técnicos auditores especialistas de cada uno de los TCA, con objeto de identificar posibles elementos de la configuración de la vía y su entorno que pudiesen contribuir a la acumulación de accidentes en dicho tramos y sus aproximaciones y, de esta manera, proponer y definir medidas para su tratamiento.

De los estudios de TCA se han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose ya realizado algunas de las medidas en ellos propuestos y en el resto se está realizando una programación temporal, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias y tramitación administrativa requerida, para poderse llevar a cabo lo antes posible.

En este sentido, debe indicarse según el estudio específico realizado, la accidentalidad en el TCA de la N-122 en Valladolid es debida fundamentalmente a que no se respeta la señalización de ceda al paso en los accesos a la glorieta, a una mala elección de los carriles a la hora de circular por su interior y al realizar la salida de la glorieta, así como también a ciertas retenciones que se originan en hora punta y que dan lugar a algunos accidentes por alcances (sin gravedad). Como resultado del estudio de dicho tramo se han derivado una serie de actuaciones para su tratamiento de refuerzo y mejora de la señalización, del balizamiento del tramo, así como de repintado de marcas viales y colocación de sistemas de contención de vehículos, las cuales ya han sido ejecutadas.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, la Dirección General de Carreteras también realiza otras actuaciones específicas de seguridad vial, como las denominadas actuaciones preventivas, que complementan a las de tratamiento de los TCA, y que tienen por objeto eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad, así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.

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. Así, la apuesta firme llevada a cabo por la DGC para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos años (2012-2016), el riesgo de sufrir un accidente en la Red de Carreteras Estatales (RCE) en la Comunidad Autónoma de Castilla y León haya descendido casi una quinta parte en este quinquenio (al pasar el índice de mortalidad de 9,0 en el año 2012 a 7,3 en el 2016), siendo actualmente inferior al riesgo medio del conjunto de carreteras estatales (al ser el índice de peligrosidad en la Comunidad Autónoma de Castilla y León en el año 2016 7,3 inferior al de la RCE, 9,6).

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, la inversión total realizada en materia de conservación y explotación de carreteras de la RCE en la Comunidad Autónoma de Castilla y León en 2016, ascendió a 150,90 millones de euros.

Por último, cabe reseñar que 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 reseñar que 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, cabe indicar que en lo que va del presente año 2017 (enero-septiembre) el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -8,9%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +3,5% respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 23 de enero de 2018