



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/19663

08/11/2017

54506

AUTOR/A: SIMANCAS SIMANCAS, Rafael (GS); MERCHÁN MESÓN, Carlota (GS)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado por Sus Señorías, cabe indicar que la apuesta firme llevada a cabo por el 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 el año 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 el año 1998 a 8,9 en el año 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 la accidentalidad en la N-320 en Madrid, cabe indicar que su evolución en los últimos 5 años (2012-2016) es la que se recoge a continuación:

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	19	2	2	9	28
2013	16	0	0	1	20
2014	11	0	0	3	19
2015	11	0	0	1	14
2016	14	0	0	3	23

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 accidentalidad se ha reducido, de forma que el número de accidentes con víctimas ha pasado de 19 en el año 2012 a 14 en el año 2016, lo que supone una reducción de un -26,3%. En relación con la accidentalidad mortal, se observa que se han registrado 2 accidentes mortales a lo largo del periodo considerado, los cuales ocasionaron 2 víctimas mortales, habiéndose registrado los dos en el año 2012, y desde entonces no han tenido lugar ningún accidente mortal.

Por otro lado, se señala que el 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

En este sentido, cabe indicar que el Ministerio de Fomento 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, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes.

Asimismo, es preciso 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. Cabe reseñar que se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).



Además cabe también reseñar que la metodología empleada por el 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 el Ministerio de Fomento.

Por otro lado, cabe indicar 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.

Respecto a la metodología seguida en el informe elaborado por la organización de defensa de los conductores AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS (AEA), se indica 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 de Carreteras del Estado (RCE) con un Índice de Peligrosidad Medio (IMD) 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 IMD 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 IMD. Por tanto, esta metodología compara carreteras de características muy distintas.

Así pues, se señala que la metodología empleada por AEA es diferente de la empleada por el Ministerio de Fomento 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).

De acuerdo con todo lo anterior, el 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, 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, cabe reseñar que en la actualidad, en la RCE en la N-320 en Madrid se encuentra identificado un total de 0,5 km de Tramos de Concentración de Accidentes (un único TCA), lo que representa un 0,06% de la longitud total de la red estatal en dicha Comunidad Autónoma. En concreto, el TCA identificado se localiza entre los puntos kilométricos 340,7 y 341,2.

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, el Ministerio de Fomento procedió a la señalización de todos ellos mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del citado Ministerio) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT), del Ministerio del Interior.

Además de su señalización, el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo estudios detallados por técnicos 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.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, el Ministerio de Fomento 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 el 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 para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos años (2012-2016), el riesgo de fallecer en las carreteras estatales (RCE) en la Comunidad de Madrid se haya reducido a la mitad, siendo actualmente la tercera parte del riesgo medio existente en el conjunto de la RCE, al presentar un índice de mortalidad de 0,1 frente al 0,3 del total de la RCE (es decir, un -66,67% inferior).

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 Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento, 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, cabe destacar que la inversión total realizada en materia de conservación y explotación de carreteras de la RCE en Madrid, en el año 2016, ascendió a 61,7 millones de euros.

Todo ello se enmarca dentro del sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado el 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 y es acorde con los preceptos de la Directiva europea y las buenas prácticas en esta materia.

Por último, se indica que el Ministerio de Fomento 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 período enero-octubre de 2017, el número de víctimas mortales en la red estatal se redujo un -6,9%, mientras que en el resto de carreteras españolas aumentó un +7,9% respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 23 de enero de 2018