



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/20844

21/11/2017

57144

**AUTOR/A:** PEÑA CAMARERO, Esther (GS); SERRADA PARIENTE, David (GS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala 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 pero, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes.

Asimismo, conviene 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. Reseñar que se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).

Además, cabe reseñar que la metodología empleada por la Dirección General de Carreteras (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.

Respecto a la metodología seguida en el informe elaborado por la organización de defensa de los conductores Automovilistas Europeos Asociados (AEA), se señala 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 (IP) Medio 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 IP medio 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 DGC 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, la DGC del Ministerio de Fomento ha procedido a la identificación de los 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).

En este sentido, en la actualidad, en la RCE en Salamanca se encuentra identificado un total de 0,5 km de Tramos de Concentración de Accidentes (un único TCA), lo que representa un 0,08% de la longitud total de la red estatal en dicha provincia.



En concreto, se encuentra identificado el TCA entre los puntos kilométricos 91,7 y 92,2 de la SA-20 (0,5 km de longitud). Con objeto de velar por que los usuarios de las carreteras pertenecientes a la RCE estén informados de la existencia de los tramos de concentración de accidentes identificados, la DGC procedió a la señalización de todos ellos mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la 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, que la accidentalidad en el TCA de la SA-20 es debida fundamentalmente a alcances, al localizarse el TCA en una glorieta a distinto nivel que funciona como enlace entre cuatro itinerarios de alta intensidad:

1. Autovía A-50 de Madrid a Salamanca
2. Ronda Sur de Salamanca SA-20
3. Carretera autonómica CL-510 de Salamanca a Alba de Tormes
4. Vía urbana de acceso a Santa Marta de Tormes y Salamanca Este

Y el tramo ha sido objeto de las siguientes actuaciones:

- Refuerzo del balizamiento en la aproximación a la glorieta entre la SA-20 y la A-50, mediante colocación de señalización luminosa con leds en las señales verticales de limitación de velocidad a 40 km/h en el p.k. 92,000.

- Colocación de cartel en el interior de la glorieta con información de velocidad real a la que circula el vehículo que se aproxima y velocidad límite en la glorieta, también con leds y flashes intermitentes en las esquinas del cartel.

- Tala, poda de árboles y despeje de vegetación en ambos márgenes de la calzada de la glorieta, para mejorar la visibilidad de la misma en los accesos a la glorieta.

- Instalación de conductores eléctricos de iluminación y sistema de control de robo en los accesos a la glorieta y en el anillo de la glorieta.



Asimismo, como resultado del estudio de dicho tramo se han derivado una serie de actuaciones para su tratamiento de refuerzo y mejora de la señalización y balizamiento del tramo, así como de reposición de bandas transversales de alerta.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, la DGC 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 DGC 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 RCE en Salamanca haya descendido un -33,3% en este quinquenio (al pasar el índice de peligrosidad de 9,6 en el año 2012 a 6,4 en el 2016), siendo actualmente inferior al riesgo medio del conjunto de carreteras estatales.

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 señala que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Salamanca en el periodo 2011-2016 ascendió a 39,5 millones de euros.



Por último, se indica que todo ello se enmarca dentro del sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado la 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, es preciso 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, 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, 04 de mayo de 2018