



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/27408

25/01/2018

71832

AUTOR/A: PALACÍN GUARNÉ, Gonzalo (GS); URQUIZU SANCHO, Ignacio (GS); GALEANO GRACIA, Óscar (GS); SUMELZO JORDÁN, Susana (GS)

RESPUESTA:

La apuesta firme llevada a cabo por el Gobierno para la mejora de la seguridad de la circulación ha permitido que en los últimos años la Red de Carreteras del Estado (RCE) haya experimentado una importante transformación, de modo 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 ha hecho que, de forma paulatina, el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 56%; 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 9,2 en 2016 y el Índice de Mortalidad de 2,1 a 0,3, en el mismo periodo-.

Ya más recientemente, desde el año 2004 hasta la actualidad, los Índices de Peligrosidad y de Mortalidad han descendido un 43% y un 79% al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2003 a 9,2 y 0,3, respectivamente, en el año 2016.

En cuanto a la accidentalidad en la Comunidad Autónoma de Aragón, a continuación se muestra la evolución¹ de la accidentalidad en el periodo 2012-2016.

AÑO	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	595	40	35	140	727
2013	526	33	26	124	680
2014	548	20	17	115	747
2015	588	34	29	113	770
2016	547	26	24	109	732

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

¹ Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Los datos de accidentalidad general del 2017 son provisionales y están pendientes de consolidación, por lo que no se reflejan en el análisis.



Así, en el conjunto de carreteras de la RCE en Aragón se observa que en el periodo 2012-2016 el número de accidentes con víctimas se ha reducido un (-8,1%) al pasar de 595 en el año 2012 a 547 en el año 2016, mientras que las víctimas mortales se redujeron un (-35%), al pasar de 40 a 26.

Relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo medio de sufrir un accidente en las carreteras estatales en Aragón en dicho periodo (2012-2016) es un (-17,3%) inferior al del conjunto de la RCE (ya que el Índice de Peligrosidad es de 8,6 en Aragón, frente al 10,4 en la totalidad de la RCE).

Más concretamente, la accidentalidad en la N-330, entre las localidades oscenses de Sabiñánigo y Jaca (entre los puntos kilométricos (ppkk) 624,7 al 643) en el periodo 2013-2016 se muestra a continuación.

AÑO	ACV	VM	AM	HG	HL
2013	2	0	0	1	1
2014	3	0	0	3	9
2015	2	0	0	1	2
2016	3	1	1	2	0

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Así, en estos aproximadamente 18,3 km, los accidentes con víctimas se mantuvieron entre 2 y 3. En 2016 se registró un único accidente mortal en el año 2016, que ocasionó una víctima mortal.

El Ministerio de Fomento tiene implantado un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que es acorde con los preceptos de la normativa europea y las buenas prácticas en esta materia. 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. 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.

Así, se mejora continuamente, adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, para orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles.

Por otra parte, cabe indicar que el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) se utiliza por el Ministerio de Fomento para referirse a los puntos peligrosos de la RCE. Este concepto se asocia 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 el mayor riesgo se debe a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos, sin embargo, en la mayoría de los casos, la infraestructura no es el factor determinante de los accidentes. Así, se destaca 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 mayor porcentaje, 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 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, se informa que la Dirección General de Carreteras (DGC), del Ministerio de Fomento, identifica los TCA según lo establecido 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 y en 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 usada fue la desarrollada en 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.

Cabe señalar que para la identificación de los TCA, además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no solo los accidentes mortales y graves), se tiene en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona, así como el tráfico soportado por la vía. Se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).

Además, la metodología 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 (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. En este sentido, se destaca que la mayoría de Administraciones con competencia en carreteras españolas han venido adoptando métodos semejantes.

Así, se resalta que a medida que se vaya reduciendo la accidentalidad general en el conjunto de la RCE, los valores medios establecidos para la identificación de los TCA irán siendo menores. Por ello, siempre existirán tramos cuya accidentalidad sea superior a dichos valores y, por su propia definición, siempre se identificarán nuevos TCA, aunque cada vez concentrarán una menor accidentalidad.

Para que los usuarios de la RCE estén informados de la existencia de los TCA identificados, éstos se señalizan mediante carteles y sus ubicaciones están publicadas en la web del Ministerio de Fomento².

²https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/



Por su parte, respecto a la metodología seguida por el Real Automóvil Club de España (RACE) para la elaboración de su estudio relativo a la accidentalidad, se indica que en ésta no se analizan ni las causas que provocan de los accidentes, ni las posibles irregularidades derivadas de la aleatoriedad de los mismos, al considerar únicamente los accidentes mortales y graves y no todos los accidentes con víctimas, lo que desvirtúa el cálculo del Índice de Riesgo que definen (se define el “Índice de Riesgo”, como el número de accidentes mortales y accidentes graves ocurridos en un periodo de tres años consecutivos, por cada 1.000 millones de vehículos-km), si bien debería llamarse “Índice de Gravedad”.

Por otro lado, hay que reseñar que los rangos de índice de riesgo establecidos son siempre los mismos, con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo del índice 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 RACE es diferente de la empleada por la Dirección General de Carreteras y menos precisa, ya que considera las carreteras más peligrosas teniendo en cuenta su índice de “gravedad” (que no considera toda la accidentalidad) en relación con el índice medio del conjunto de las carreteras nacionales, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona. Aspectos éstos que si considera el Ministerio de Fomento en la identificación de los TCA.

En resumen, el concepto y la metodología de identificación de los tramos más peligrosos (TCA) seguida por el Gobierno es más riguroso técnicamente y está en coherencia con los preceptos de la normativa europea en la materia.

En este sentido, cabe informar que actualmente en la RCE en Aragón se encuentran identificados un total de 4 TCA con una longitud total de 2,1 km, lo que representa aproximadamente un 0,08% de la longitud total de la Demarcación de la RCE en la Comunidad Autónoma. La localización de dichos tramos, todos ellos en la provincia de Zaragoza, es la que se muestra a continuación:

PROVINCIA	CARRETERA	PK Inicio	PK Fin
Zaragoza	A-68	232,9	233,4
Zaragoza	N-125	4,1	4,6
Zaragoza	N-2	333,8	334,3
Zaragoza	N-232	271,8	272,4

Además de identificar los TCA, se realizan estudios detallados de cada uno de ellos para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, previsiblemente, puedan conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en los mismos, y se programa su realización teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.



En concreto en los 4 TCA identificados, bien se han llevado ya a cabo actuaciones de tratamiento bien están previstas. Así, en el caso del tramo de la N-125 y A-68 se ha realizado actuaciones de mejora consistentes en la transformación de una intersección en glorieta cerrada y en la adecuación y mejora de la señalización, balizamiento y refuerzo de firme, respectivamente.

Asimismo, en el caso de la A-68 está prevista la construcción de una pasarela peatonal y el TCA de la N-232 está siendo tratado y afectado por las obras de duplicación de la vía para acondicionarla con características de autovía.

Finalmente, en el caso de la N-2, está pendiente de ejecución el acondicionamiento de una intersección en glorieta cerrada, para la que ya se ha elaborado el proyecto constructivo necesario y sigue la tramitación reglamentaria requerida en la, para poder licitar las obras correspondiente, cuando las disponibilidades presupuestarias lo permitan.

Además de las actuaciones correctivas sobre los TCA, también se realizan 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 el Gobierno en la RCE buscan mejorar las carreteras estatales y aumentar el nivel de Seguridad Vial en las mismas así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Esto ha permitido que el riesgo de sufrir un accidente en la RCE en Aragón haya descendido y actualmente (año 2016, último año con datos consolidados) sea un (-15,2%) inferior al riesgo del conjunto de las carreteras estatales, al presentar un índice de peligrosidad de 7,8 en 2016 frente al 9,2 del conjunto de la RCE.

Así, 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 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, la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Aragón en el periodo 2012-2016 ascendió a 501,3 millones de euros; y la inversión correspondiente al año 2017 ascendió a 97,3 millones de euros.

Lo expuesto se enmarca dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que tiene implantado el Ministerio de Fomento, y que se mejora continuamente, adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, para orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles.

Este Sistema de Gestión, que es acorde con los preceptos de la normativa europea y las buenas prácticas en esta materia, 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.

Así, se resalta que se va a continuar con el Sistema de Gestión y con el conjunto de medidas expuestas 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.

En este sentido, cabe indicar que en el año 2017³ el número de víctimas mortales en la RCE se ha reducido un (-5,2%), mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un (+8,3%) respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 09 de mayo de 2018

³ Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h.