



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/27043

24/01/2018

71418

AUTOR/A: HEREDIA DÍAZ, Miguel Ángel (GS); BELLIDO ACEVEDO, Pablo (GS)

RESPUESTA:

El concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) se utiliza por el Ministerio de Fomento para referirse a los puntos peligrosos de la Red de Carreteras del Estado (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 el 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.

Asimismo, cabe señalar 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.

El concepto de TCA es diferente al de “punto negro¹”, 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 metros. 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.

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, por Comunidad Autónoma y provincia. También se puede encontrar información adicional sobre la accidentalidad por provincias y tramos de RCE en las siguientes publicaciones periódicas³:

- Estudio de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado.
- Anuario estadístico de accidentes en la Red de Carreteras del Estado.

Por otra parte, se destaca que todas las actuaciones que realiza el Gobierno sobre la RCE buscan mejorarla y aumentar su nivel de Seguridad Vial, así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Esto ha permitido que la RCE haya experimentado una importante transformación, y que el riesgo de sufrir un accidente haya descendido de manera significativa.

¹Habitualmente utilizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior (<http://www.dgt.es/es/el-traffic/puntos-negros/>)

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

³https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/EVO_EST_ACC_RCE/Estu_accid_RCE/





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 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%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2003 a 9,2 y 0,3 en el año 2016.

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 2017⁴ el número de víctimas mortales en la red estatal 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

⁴ Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h.