



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/27020

24/01/2018

71395

**AUTOR/A:** HURTADO ZURERA, Antonio (GS); SICILIA ALFÉREZ, Felipe Jesús (GS); RAMÓN UTRABO, Elvira (GS); CÁMARA VILLAR, Gregorio (GS); SERRANO JIMÉNEZ, María Jesús (GS); NAVARRO GARZÓN, Micaela (GS)

### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala 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 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 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, 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 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.

En cuanto a la accidentalidad en la provincia de Córdoba, a continuación se muestra la evolución de la accidentalidad en los últimos 4 años (2013-2016). Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Cabe reseñar que no se han considerado para el análisis los correspondientes al año 2017 pues los datos de la accidentalidad general disponibles de dicho año (1) tiene carácter todavía de provisionales.

Año	Accidentes con víctimas (ACV)	Víctimas Mortales (VM)	Accidentes Mortales (AM)	Heridos Graves (HG)	Heridos Leves (HL)
2013	151	9	8	22	216
2014	158	11	7	25	224
2015	140	8	8	14	210
2016	146	7	6	26	288

<sup>1</sup> Datos de accidentalidad general del 2017 son provisionales pendientes de consolidación y por eso no se refleja. Sin embargo, la accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h sí es más fiable y en dicho tramo no se tiene registrado ningún accidente mortal



Así, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, se indica que el riesgo medio de sufrir un accidente en la provincia de Córdoba en dicho periodo (2013-2016) es casi un -13% inferior al riesgo medio del conjunto de las carreteras de la RCE, al ser su índice de peligrosidad medio de 8,3 y 9,5, respectivamente.

Más concretamente, cabe reseñar que en la N-432 en la provincia de Córdoba, en el periodo 2013-2016 el riesgo de sufrir un accidente en dicha carretera fue un -40% inferior al riesgo del conjunto de las carreteras convencionales de la RCE, al presentar un índice de peligrosidad de 9,5 frente a 16,0, respectivamente. Análogamente, el riesgo de fallecer a causa de un accidente era un -10% inferior al riesgo del conjunto de las carreteras convencionales de la RCE (0,9 en la N-432 en Córdoba y 1,0 en la totalidad de las carreteras convencionales de la RCE).

Por otro lado, es preciso señalar que la Dirección General de Carreteras (DGC) 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 (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 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de 19 de noviembre de 2008, 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.

En este sentido, conviene indicar 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, hay que 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 los





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.

Además, cabe indicar que la metodología empleada por la DGC 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, conviene 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.

Respecto a la metodología seguida por el Real Automóvil Club de España (RACE) para la elaboración de su estudio relativo a la accidentalidad, cabe indicar 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 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), y que debería llamarse “índice de gravedad”. Por otro lado, cabe 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 de riesgo 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 el RACE es diferente de la empleada por la DGC 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 o ni zona. Aspectos éstos que sí considera la DGC en la identificación de los tramos más peligrosos (TCA).

En resumen, el concepto y la metodología de identificación de los tramos más peligrosos (TCA) seguidos por el Ministerio de Fomento son más rigurosos técnicamente y están en coherencia con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras.



De acuerdo con todo lo anterior, la 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, se señala que actualmente en la carretera N-432 existen dos TCA identificados. Ambos TCA se emplazan en la provincia de Granada, siendo su localización exacta la que se indica a continuación:

<b>Provincia</b>	<b>Carretera</b>	<b>PKI</b>	<b>PKF</b>
Granada	N-432	426,5	427,2
Granada	N-432	427,5	428,0

Con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la DGC procedió a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Asimismo, la DGC además de identificar los TCA en su red periódicamente (tal como preconiza dicha Directiva Europea sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras), realiza estudios detallados de cada uno de ellos para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, previsiblemente, pueden 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 2 TCA identificados en la N-432 en Granada ya se han ejecutado actuaciones para su tratamiento, consistentes en la mejora superficial del firme y el repintado de marcas viales. Además, es necesario reseñar que ambos se verán afectados con la puesta en servicio de la Autovía GR-43 Pinos Puente-Atarfe, que en la actualidad se encuentra en ejecución, ya que con esta vía de gran capacidad se reducirá el tráfico de circulación por dichos tramos y supondrá una mejora de la seguridad y fluidez del tráfico en dicho corredor.

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 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 (2013-2016), el riesgo de sufrir un accidente en la red de carreteras estatales (RCE) en la provincia de Córdoba haya descendido y actualmente sea un -15% inferior al riesgo del conjunto de las carreteras estatales (RCE), al presentar un índice de peligrosidad de 7,8 en el año 2016 frente al 9,2 en 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 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, conviene señalar que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Córdoba, en el periodo 2012-2016, ascendió a 50,7 millones de euros. En el caso de la provincia de Granada la inversión fue de 44,3 millones de euros y en la provincia de Jaén de 68,5 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 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, es preciso indicar que en el año 2017<sup>(2)</sup> 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, 11 de mayo de 2018

---

<sup>2</sup> Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h.