



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/32014

09/04/2018

82961

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

#### **RESPUESTA:**

En relación con la pregunta referenciada, cabe 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, la citada Dirección General de Carreteras utiliza el concepto de Tramo 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, 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. Es preciso reseñar que se considera la accidentalidad de todos los vehículos.

Además cabe reseñar que la metodología empleada por la DGC del Ministerio de Fomento 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, 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.

Debe señalarse que el concepto de TCA es diferente (y técnicamente mejor) al de “punto negro” (PN), habitualmente utilizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior, 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 m utilizados por la DGT. 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, por lo que el concepto y metodología seguida en la identificación de los TCA es más rigurosa técnicamente.

En resumen, concepto y metodología de identificación de los tramos más peligrosos (TCA) seguida por el Ministerio de Fomento es más rigurosa técnicamente y está 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 Dirección General de Carreteras (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).

Asimismo, cabe indicar que, con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras 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.

Así pues, la relación de los TCA identificados en la actualidad se puede encontrar en la página web del Ministerio de Fomento, desglosados por Comunidad Autónoma y provincia, cuyo enlace es el siguiente.

[https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/TCA/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/TCA/)

En este sentido, en la provincia de Málaga se encuentran identificados actualmente 2 Tramos de Concentración de Accidentes identificados, siendo su localización la que se incluye en la tabla siguiente.

<b>Carretera</b>	<b>PKI</b>	<b>PKF</b>
A-7	172,6	173,1
N-340	268,8	269,3

Además, conviene reseñar que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento identifica los TCA en su red periódicamente (tal como preconiza dicha Directiva Europea sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras) y por ello, procederá a una nueva identificación de TCA en la RCE a lo largo de este año 2018, de acuerdo con lo establecido en su sistema de gestión de la seguridad que tiene implantado y que es acorde con los preceptos de la Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras y el Real Decreto 345/2011 que la traspone al ordenamiento jurídico español.

Por último, es preciso indicar que la evolución de la accidentalidad en la RCE en Málaga en los últimos 4 años (2013-2016)<sup>1</sup> ha sido la que se recoge en la tabla siguiente. Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la

<sup>1</sup> Datos de accidentalidad general del 2017 son provisionales pendientes de consolidación y por eso no se refleja



Guardia Civil. Conviene 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<sup>2</sup> tienen carácter todavía de provisionales.

<b>Año</b>	<b>ACV</b>	<b>VM</b>	<b>AM</b>	<b>HG</b>	<b>HL</b>
2013	389	7	6	33	599
2014	347	10	9	28	521
2015	346	7	7	29	590
2016	351	9	8	39	558

Relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo de sufrir un accidente en el periodo 2013-2016 se ha reducido un -21,1%, al pasar el índice de peligrosidad de 9,0 en 2013 a 7,1 en 2016, siendo en la actualidad dicho riesgo un -23% menor que el existente en el conjunto de la red estatal de carreteras, al presentar un índice de peligrosidad en 2016 de 9,0 frente al 9,2 del conjunto estatal, y el riesgo de fallecer en un accidente en la RCE de Málaga un tercio inferior al conjunto de la red estatal, al ser el índice de mortalidad en 2016 de 0,2 frente al 0,3, respectivamente.

No obstante, tal y como se ha comentado anteriormente, 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, si bien siempre existirán tramos cuya accidentalidad sea superior a dichos valores y, por tanto, serán identificados, tal y como establece la definición, como TCA.

La Dirección General de Tráfico ha venido usando la metodología de “puntos negros”, pudiendo consultarse los informes disponibles sobre dichos puntos en el siguiente enlace de la página web de la DGT: <http://www.dgt.es/es/el-traffic/puntos-negros/>.

No obstante lo anterior, la evaluación de la red de carreteras en base a metodologías basadas en “puntos negros” o índices, como el “índice de peligrosidad medio”, en los que no se especifica ningún umbral óptimo, como es el caso, no está del todo alineada con las visiones más estructurales y proactivas de distintos países de nuestro entorno con mejores niveles de seguridad que España (por ejemplo Holanda, Dinamarca o Suecia). En línea con lo anterior, hacia donde se tiende para una optimización de la seguridad vial es a mejorar, de manera general y estructural, el nivel de seguridad en nuestras carreteras sin necesidad de que en ellas se produzcan accidentes, y más cuando el nivel de accidentalidad grave en nuestras vías es objetivamente bajo (y por tanto la muestra disponible no es suficientemente representativa), gracias, precisamente, a esas medidas estructurales que desde hace años se aplican a nuestras vías.

En base a lo anterior, la Dirección General de Tráfico emplea el índice de Intensificación de la Vigilancia de la Velocidad (INVIVE) para relacionar aquellos tramos de

<sup>2</sup> Datos de accidentalidad general del 2017 son provisionales pendientes de consolidación y por eso no se refleja



la red convencional donde se concentra una mayor accidentalidad y donde además se observa un exceso de velocidad, categorizando la red en tramos comparables y que permiten la intensificación de la vigilancia mediante radares móviles en esos tramos de una manera más eficiente para prevenir la siniestralidad.

Así, actualmente los tramos con mayor índice INVIVE en cada una de las provincias se encuentran publicados en el siguiente enlace de la página web de la DGT, con el tipo “radar móvil”:

[http://www.dgt.es/Galerias/el-traffic/INFORME\\_CINEMOMETROS\\_WEBv1.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/el-traffic/INFORME_CINEMOMETROS_WEBv1.pdf).

Madrid, 27 de julio de 2018