



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/2185

07/01/2020

4143

**AUTOR/A: NEVADO DEL CAMPO, María Magdalena (GVOX)**

#### RESPUESTA:

En primer lugar, se indica que es objetivo prioritario del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia. Es por ello que cabe señalar que la Dirección General de Carreteras (DGC) del MITMA tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorando y adaptando continuamente a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y las particulares características de la red viaria estatal que gestiona (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. 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.

Dentro de este sistema de gestión de la seguridad vial se realiza, entre otras actividades, un seguimiento periódico de la accidentalidad y su evolución en la red estatal, analizando los accidentes ocurridos tanto mensualmente como anualmente y en periodos estivales, por lo que la DGC del MITMA es consciente de la accidentalidad ocurrida en todas sus vías de su competencia (Red de Carreteras del Estado, RCE).



Así, en relación con la evolución de la accidentalidad en la RCE en la provincia de Cáceres en el periodo 2015-2018<sup>1</sup> (años de los que se dispone de datos consolidados) se puede ver de forma resumida en la tabla que se recoge a continuación. Se señala que los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Año	Accidentes con víctimas	Víctimas mortales	Accidentes mortales	Heridos graves
2015	68	4	4	4
2016	80	8	8	16
2017	80	4	4	10
2018	78	6	5	13

A pesar del aumento de la accidentalidad en Cáceres, si se tiene en cuenta la exposición al riesgo, que viene dada por el volumen de tráfico recorrido por las carreteras estatales extremeñas, actualmente (2018) el riesgo de sufrir un accidente<sup>2</sup> en Cáceres es menos de la mitad (un -54,8% menor) que el del conjunto de la red estatal de carreteras RCE y el de fallecer<sup>3</sup> en un accidente un -25% inferior, al presentar un índice de peligrosidad de 4,2 y de mortalidad de 0,3 frente al 9,3 y 0,4 de la totalidad de la RCE .

Por otro lado, se apunta que del año 2019 sólo se dispone de datos provisionales de la accidentalidad mortal. Así en la provincia de Cáceres se han producido 5 accidentes mortales que ocasionaron 5 víctimas mortales, según los datos recogidos por la Agrupación de la Guardia Civil correspondientes a víctimas mortales a 24 horas, lo que supone una reducción de la accidentalidad más grave respecto del año precedente.

Se puede encontrar más información sobre la accidentalidad por provincias y tramos de la RCE, en las publicaciones periódicas que elabora la Dirección General de Carreteras del MITMA:

- Estudio de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado
- Anuario estadístico de accidentes en la RCE, que están disponibles en la web del MITMA en la siguiente dirección web:

<sup>1</sup> Último año con datos consolidados de accidentalidad son los del 2018

<sup>2</sup> Definido como el número de accidentes con víctimas que se registran por cada 100 millones de vehículos-km recorridos

<sup>3</sup> Definido como el número de fallecidos que se registran por cada 100 millones de vehículos-km recorridos



[https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/EVO\\_EST\\_ACC\\_RCE/Estu\\_accid\\_RCE/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/EVO_EST_ACC_RCE/Estu_accid_RCE/)

Por otro lado, se indica que la RCE 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 su identificación, 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, se considera la accidentalidad de todos los vehículos.

Además cabe reseñar 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 Dirección General de Carreteras.

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.

Se señala que el concepto y metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está en coherencia con los preceptos de la citada 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 por Eurorap 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 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, 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 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 Eurorap 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 la DGC en la identificación de los tramos más peligrosos TCA.

En resumen, el concepto y metodología de identificación de los tramos más peligrosos (TCA) seguida por el MITMA 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 DGC del MITMA ha procedido a la identificación de los TCA según lo establecido en esta Directiva.

Asimismo, se indica 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/TRAFICO\\_VELOCIDADES/TCA/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFICO_VELOCIDADES/TCA/)

En concreto, en la provincia de Cáceres no se encuentra identificado ningún TCA.

El MITMA 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.

De estos estudios detallados de TCA se han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas actuaciones para su tratamiento.



Además, se señala que algunas de las otras medidas previstas pendientes requieren de la licitación de las obras, estando en este caso los proyectos correspondientes redactados o en fase de redacción, y que requieren de la aprobación y demás trámites reglamentarios establecidos en la Ley de Contratos del Sector Público para la licitación y ejecución de las obras correspondientes lo antes posible, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

En concreto, en la actualidad se encuentran en ejecución por técnicos especializados los estudios detallados de cada uno de los TCA identificados.

Por otro lado, 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 la provincia de Cáceres en el periodo 2013-2017 ascendió a 63 millones de euros.

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 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 se indica que, de acuerdo con los datos provisionales disponibles de la accidentalidad mortal de 2019, en el conjunto de la RCE se ha registrado un descenso



significativo de la accidentalidad mortal cifrada en un -17,4% en accidentes mortales y del -19,9% en fallecidos, mientras que en el resto de carreteras del país han aumentado ligeramente un +0,1% el número de fallecidos mientras que ha descendido un -0,1% el número de accidentes mortales, respecto del año anterior.

Madrid, 12 de febrero de 2020