



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/3005

16/01/2020

5477

AUTOR/A: DELGADO ARCE, Celso Luis (GP); VÁZQUEZ BLANCO, Ana Belén (GP)

RESPUESTA:

En primer lugar, indicar que es objetivo prioritario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia, por lo que trabaja incansablemente en esa línea. Por ello, 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 a las particulares características de la Red viaria Estatal que gestiona (diferentes a la del resto de administraciones). Por todo ello es preciso disponer de unos procesos y metodologías propias a fin 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.

La DGC 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.

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.

No obstante, se informa que durante los últimos años la DGT no ha publicado el listado de puntos negros por no encontrarse alineada con la visión de búsqueda de zonas donde se dan ciertos factores que puedan contribuir a la siniestralidad.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, la Dirección General de Carreteras (DGC) del MITMA ha procedido a la identificación de los TCA según lo establecido en la citada Directiva 2008/96/CE.

Asimismo, cabe indicar que, 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 el MITMA y también ha informado de ello a la DGT del Ministerio del Interior).

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

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFICO_VELOCIDADES/TCA/

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

Asimismo, 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, hay que señalar que 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 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 acondicionamiento 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, señalar que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en la provincia de Ourense en el periodo 2013-2017 ascendió a 41,5 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 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 esta línea hay indicar 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 y ha descendido un -0,1% el número de accidentes mortales, respecto del año anterior.

En concreto, y aunque la metodología está en revisión, durante los últimos años la DGT ha trabajado en categorizar aquellos tramos en los que se concentra mayor accidentalidad y, adicionalmente, excesos de velocidad. Estos tramos se encuentran accesibles a través del portal de la DGT en la dirección <http://www.dgt.es/es/el-traffic/control-de-velocidad/> identificados como “radar móvil” y en ellos se han concentrado mayores esfuerzos de vigilancia por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para evitar conductas no seguras que desencadenen en accidentes.

Madrid, 24 de febrero de 2020