



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/20850

21/11/2017

57150

AUTOR/A: PEÑA CAMARERO, Esther (GS); MARTÍNEZ SEIJO, María Luz (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 57% 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 8,9 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 45% y un 79%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2003 a 8,9 y 0,3 en el año 2016.

En concreto, en relación con la accidentalidad en la RCE en Palencia, se indica que su evolución en los últimos 5 años (2012-2016) es la que se recoge a continuación:

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2012	45	1	1	18	55
2013	48	4	4	9	63
2014	39	7	4	16	71
2015	48	1	1	15	67
2016	32	2	1	11	37

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Según se observa, en los últimos cinco años (2012-2016) el número de accidentes con víctimas se ha reducido un -28,9%. Así, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo medio de



sufrir un accidente en las carreteras estatales de Palencia en dicho periodo (2012-2016) es inferior a la mitad al del conjunto de la RCE, al ser su índice de peligrosidad medio de 5,0 frente al 10,3 de la RCE.

Por otro lado, cabe señalar que la DGC 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.

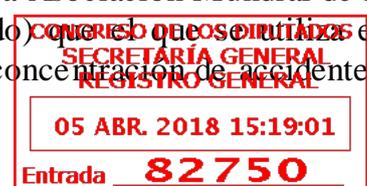
Dicho sistema, que es acorde con los procedimientos contemplados en la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de 19 de noviembre de 2008, permite analizar y hacer un seguimiento de la accidentalidad periódicamente, identificar problemas o carencias de seguridad concretos y definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura. 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.

En este sentido, se debe indicar que la DGC 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, 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. Se señala que se considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).

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) con 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.

Respecto a la metodología seguida en el informe elaborado por la organización de defensa de los conductores AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS (AEA), es preciso indicar que en ésta no se analizan ni las causas que provocan los accidentes, ni las características de las carreteras y la zona por la que discurren, dado que, según indican, “en la selección de los tramos más peligrosos de España, AEA ha tenido en cuenta los tramos de un kilómetro de carreteras de la Red del Estado (RCE) con un Índice de Peligrosidad (IP) Medio en los cinco últimos años igual o superior a 96. Es decir, tramos de carretera que al menos tuvieran un índice de peligrosidad diez veces superior al de la media nacional (el IP medio en las carreteras en 2015 fue del 9,6)”. Dicha definición desvirtúa el cálculo y la identificación de los tramos de concentración de accidentes pues el rango de índice de riesgo establecido es el mismo para todos los casos, con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo realizado 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 AEA es diferente de la empleada por la Dirección General de Carreteras y menos precisa (considera las carreteras más peligrosas teniendo en cuenta su índice de peligrosidad en relación con el índice medio del conjunto de las carreteras nacionales, sin diferenciar por categoría de vía, ni tráfico ni zona).

De acuerdo con todo lo anterior, la ha procedido a la identificación de los 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, en la actualidad, en la RCE en la provincia de Palencia no se encuentra identificado ningún Tramo de Concentración de Accidentes.



No obstante, conviene indicar que, con objeto de velar porque los usuarios de las carreteras pertenecientes a la Red Estatal (RCE) estén informados de la existencia de los tramos de concentración de accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a la señalización de todos ellos 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.

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 (2012-2016), el riesgo de sufrir un accidente en la red de carreteras estatales (RCE) en Palencia haya descendido un -37,5% en este quinquenio (al pasar el índice de peligrosidad de 5,6 en el año 2012 a 3,5 en el 2016), siendo actualmente menos de la mitad del riesgo medio del conjunto de carreteras estatales.

Por tanto, 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.

Así mismo, 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, la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras en toda la RCE en Palencia en el periodo 2012-2016 ascendió a 47,1 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, cabe indicar que en el período enero-octubre de 2017, el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -6,9%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +7,9% respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 05 de abril de 2018