

## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/1195

18/12/2019

2742

**AUTOR/A:** DÍAZ PÉREZ, Yolanda (GCUP-ECP-GC); GÓMEZ-REINO VARELA, Antonio (GCUP-ECP-GC)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la apuesta firme llevada a cabo por el Gobierno, a través de la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), 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), lo que hizo que, de forma paulatina, el riesgo de sufrir un accidente con víctimas en las carreteras estatales haya descendido un 55% 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 9,4 en 2017 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 42% y un 79%, respectivamente, al pasar de 16,1 y 1,4 en el año 2004 a 9,4 y 0,3 en el año 2017.

En concreto, la evolución de la accidentalidad en la RCE en Galicia en los últimos 5 años<sup>1</sup> (2014-2018), se recoge a continuación. Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

---

<sup>1</sup> Último año con datos consolidados de accidentalidad son los del 2018. Los del 2019 se encuentran en proceso de contraste y revisión con la Dirección General de Tráfico (DGT)



Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2014	1010	33	32	148	1412
2015	858	29	29	153	1241
2016	921	34	32	159	1364
2017	1008	29	28	135	1503

A pesar del ligero aumento de los accidentes en el periodo analizado (2014-2018), la accidentalidad ha descendido un -6,6%. Si se considera la accidentalidad en función de su exposición al riesgo, se observa que en el periodo considerado el riesgo de sufrir un accidente<sup>2</sup> en las carreteras estatales (RCE) de Galicia ha descendido un -14,6%, al pasar de un índice de peligrosidad de 12,3 en el 2014 a 10,5 en 2018.

Más información sobre la accidentalidad por provincias y tramos de la red de carreteras del Estado (RCE), las puede encontrar en las publicaciones periódicas que elabora la Dirección General de Carreteras del MITMA:

1. Estudio de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado.
2. Anuario estadístico de accidentes en la Red de Carreteras del Estado.

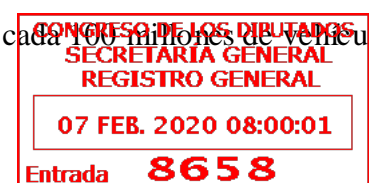
Están disponibles en la web del MITMA en la siguiente dirección:

[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 señala que la Dirección General de Carreteras del MITMA 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. Además, las particulares características de la Red viaria Estatal que se gestiona (diferentes a la del resto de Administraciones) hacen 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

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





más hacia una mayor calidad y eficiencia de las actuaciones a desarrollar en materia de infraestructuras

En este sentido, se indica que la 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, se reseña 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 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, considerándose 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 DGC.

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 MITMA 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 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 estos 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) 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 Dirección General de Carreteras (DGC) del MITMA 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).



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

<https://www.fomento.gob.es/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/tramos-concentracion-de-accidentes-en-la-rce>

En este sentido, se reseña que actualmente en la RCE en Galicia se encuentran identificados 18 TCA (ninguno en Ourense ni Lugo, que son los tramos objeto de la pregunta formulada), que totalizan 14,1 km de longitud, y cuya localización se recoge en la tabla siguiente:

Provincia	Carretera	PKI	PKF
A CORUÑA	N-6	579,8	580,3
A CORUÑA	AC-12	3,9	4,4
A CORUÑA	AC-12	4,8	5,3
PONTEVEDRA	A-55	6,4	10,4
PONTEVEDRA	A-55	11,9	13,0
PONTEVEDRA	A-55	24,0	24,7
PONTEVEDRA	A-55	13,2	14,5
PONTEVEDRA	AP-9	158,9	160,2
PONTEVEDRA	N-120	650,6	651,3
PONTEVEDRA	N-550	110,9	111,4
PONTEVEDRA	N-550	115,7	116,2
PONTEVEDRA	N-550	124,4	124,9
PONTEVEDRA	N-550	140,5	141,0
PONTEVEDRA	N-550	141,6	142,1
PONTEVEDRA	A-52	305,8	306,3
PONTEVEDRA	N-551	0,0	0,5
PONTEVEDRA	N-552	0,0	0,5
PONTEVEDRA	N-555	4,8	5,3

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 (publicados en la web del MITMA) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras del MITMA, 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.



De estos estudios detallados de TCA se deducen una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas de ellas para su tratamiento. Además, se señala 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 redacción por técnicos especializados los estudios detallados de cada uno de los TCA identificados.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del MITMA 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. 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.

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 Galicia el periodo 2013-2017 ascendió a 257,6 millones de euros.

Por último, se reseña que todo ello se enmarca dentro del sistema de gestión de la seguridad vial que tiene implantado la Dirección General de Carreteras (DGC) del



MITMA y que viene mejorando 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 cabe añadir 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.

Madrid, 06 de febrero de 2020