



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/46191

15/10/2021

115174

AUTOR/A: HEREDIA DÍAZ, Miguel Ángel (GPS)

RESPUESTA:

En primer lugar, cabe indicar que es objetivo prioritario del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia, que son las que conforman la red de carreteras estatales, denominada Red de Carreteras del Estado (RCE), por lo que trabaja incansablemente en esa línea para que las infraestructuras en España sigan siendo seguras para todos los usuarios que por ellas transitan, disponiéndose de una red viaria de calidad, en su mayoría con unas características geométricas generosas y un buen equipamiento vial.

Asimismo, cabe señalar que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) es únicamente competente en la RCE, de forma sólo en este tipo de vías puede actuar, siendo el resto de vías gestionadas por otras administraciones de carreteras (Comunidades Autónomas, Diputaciones, Cabildos, etc.). El nivel de seguridad en la red viaria estatal (RCE) es mejor que en el resto de carreteras gestionadas por otras Administraciones. Este último aspecto se evidencia al comparar los indicadores de la Red de Carreteras del Estado con los del resto de carreteras españolas, especialmente los índices de peligrosidad y mortalidad que expresan los riesgos de sufrir un accidente con víctimas y de fallecer, al relacionar la accidentalidad con el nivel de exposición. Así el riesgo de sufrir un accidente en la RCE y de fallecer en él es menos de la mitad que en las otras carreteras españolas.

El tráfico de motociclistas¹ supone alrededor del 1,5% del tráfico que circula por las carreteras del Estado (RCE). No obstante, la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha sido siempre muy sensible a los accidentes de motociclistas, que representan un pequeño porcentaje

¹ No se consideran los ciclomotores (vehículos con 2, 3 o 4 ruedas asimétricas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg con una cilindrada inferior a 50c.c. y una velocidad inferior a 45 km/h).



del total de la accidentalidad registrada en la RCE. Así, en el año 2019 en los 1.715 accidentes con implicación de motociclistas ocurridos en la RCE ocasionaron 67 víctimas mortales, lo que supone una reducción del -8,5% respecto al año anterior (2018).

Cabe indicar también que aproximadamente la mitad de las víctimas mortales ocasionadas por accidentes con implicación de motociclistas en la RCE se producen fundamentalmente por salidas de la vía y por colisiones laterales o frontolaterales y alcances o colisiones múltiples. Y en más del 80% de las víctimas mortales ocasionadas en accidentes con implicación de motociclistas, tienen como factor concurrente principal a la distracción del conductor, la infracción a la norma de circulación y la velocidad inadecuada.

No obstante, y dada la preocupación y sensibilización que siempre ha existido en la DGC del MITMA por la accidentalidad de los motociclistas (a pesar de suponer menos del 1,5% del tráfico que circula por la red que gestiona), la DGC ha venido promoviendo continuamente actuaciones para mejorar la seguridad de este colectivo de usuarios de las carreteras.

Además, la DGC del MITMA tiene disposiciones donde figuran los criterios técnicos que definen aquellos tramos más peligrosos para las motocicletas (Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos) y donde deben disponerse dispositivos de protección específica de motociclistas de acuerdo con la tipología y características geométricas de la carretera y su peligrosidad. Debe tenerse en cuenta que los accidentes de motociclistas se concentran, en general, en aquellos tramos en los que se combinan fuertes deceleraciones con maniobras bruscas sobre la trayectoria del vehículo. En estas situaciones aumenta significativamente la probabilidad de que el conductor pierda el control de la motocicleta y como consecuencia, al caer el vehículo, el usuario se deslice por la superficie del pavimento, teniendo tendencia a salirse de la vía.

Así pues, en la red estatal la DGC del MITMA va implantando sistemas de protección de motociclistas (SPM) en aquellos tramos potencialmente más peligrosos en las carreteras existentes, establecidos en las disposiciones técnicas desarrolladas y aprobadas a tal efecto, así como en los nuevos tramos de autovía construida.

En la página web del MITMA puede consultarse el contenido de dicha Orden y concretamente donde deben disponerse sistemas de protección de motociclistas en la RCE.

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/oc352014.pdf



Pese a 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, el citado Ministerio es consciente de que 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).

En esta línea, cabe señalar que la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 –RCE- que gestiona (diferentes a la del resto de administraciones) hace necesario disponer de unos procesos y metodologías propias. Dicho sistema se acomete y contempla la seguridad vial de una forma integral, iniciándose desde la propia concepción de la infraestructura (en su fase de planificación), pasando por su diseño (proyecto), construcción y también en su fase en servicio o explotación. 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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es consciente de la accidentalidad ocurrida en todas sus vías de su competencia (red estatal –RCE-). La información sobre la accidentalidad por provincias, tramos de la red de carreteras del Estado (RCE), carreteras y puntos kilométricos, está disponible en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la siguiente dirección:



<https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/evolucion-y-estudios-de-accidentes-en-la-rce/estudios-de-accidentes-en-la-rce/estudios-de-accidentes-en-la-rce-desde-2009>

Por otro lado, 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 pero, sin embargo, la infraestructura en la mayoría de los casos no es el factor determinante de los accidentes. Y en este sentido, cabe indicar que en la identificación de los TCA se considera la accidentalidad de todos los vehículos, incluidas también las motocicletas, y se tienen en cuenta el tipo de carretera, el tipo de zona, así como el tráfico soportado por la vía además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no sólo los mortales y graves).

Cabe señalar 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. La relación de los TCA, con indicación de la carretera y puntos kilométricos identificados, se puede encontrar en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cuyo enlace es el siguiente.

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/nota-tca-2018-para-publicar-en-web-def-entregada.pdf

Con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la Dirección General de Carreteras procede a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y también informa de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.



Con base en dichos estudios, se acometen actuaciones de mejora en los TCA identificados, algunas de las cuales requieren de proyectos que deben seguir la tramitación reglamentaria de acuerdo con la Ley de Contratos del Sector Público para su aprobación y posterior licitación de las obras correspondientes en función de las disponibilidades presupuestarias.

De manera similar, se procede a la identificación, estudio y tratamiento de tramos potencialmente peligrosos, denominados TAPM, con objeto de actuar preventivamente y evitar que lleguen a convertirse en tramos peligrosos, además de para homogeneizar las condiciones de las carreteras.

Por otro lado, debe remarcarse que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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, 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, cabe señalar que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en el periodo 2016-2020 (hasta septiembre de 2020) ascendió a 4.164,5 millones de euros.



Por último, cabe reseñar que en la línea de mejora continuada de su sistema de gestión, la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana continua adaptándolo a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de forma que la actualidad se encuentra trabajando en la transposición de la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión, por ello se encuentra en proceso de elaboración, adaptación e integración de los nuevos procedimientos incluidos en ella con objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles, mejorando la seguridad vial y las condiciones de circulación en las vías de su competencia.

Todas estas actuaciones y procedimientos de gestión de la seguridad viaria que realiza la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana contribuyen a la mejora de la siniestralidad en las carreteras estatales, convirtiéndose en unas infraestructuras de calidad y seguras, y con unos niveles de seguridad similares a la de los mejores países de nuestro entorno europeo.

Finalmente en relación con la cuestión planteada, se informa que se pueden consultar los datos solicitados en la página web de la Dirección General de Tráfico en el siguiente enlace:

<https://www-org2.dgt.es/es/el-traffic/>

Madrid, 11 de noviembre de 2021