

# *diario* de **TRANSPORTE**

29 de enero de 2022

## Las auditorías de Seguridad Vial. Artículo de Fernando J. Cascales

DiariodeTransporte.com - Redacción | sábado, 29 enero 2022, 20:40 horas



Fernando José Cascales Moreno

**Las auditorías de Seguridad Vial. El Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.**

Ya en la editorial del nº 149 (mayo de 2011), de la Revista especializada Tráfico y Seguridad Vial, **el profesor y maestro en la materia, D. Antonio Martínez Nieto**, director de la Revista, analizó

la temática de las auditorías de seguridad vial, con motivo de la aprobación del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado. En esta editorial el profesor expresaba que *“Los distintos instrumentos regulados en el Real Decreto 345/2011 contribuyen a perfeccionar el sistema de controles de seguridad sobre las carreteras: La Evaluación de impacto de carácter estratégico, la Auditoría aplicada a proyectos y, finalmente, las Inspecciones de seguridad vial como vigilancia permanente. Este sistema de control de la seguridad vial, y de manera especial las auditorías independientes, deben servir para enfocar mejor estas inversiones y para proporcionar información veraz y objetiva sobre las víctimas de la circulación y también sobre el valor económico y social que perdemos a causa de los accidentes de tráfico. Confiemos en que normas de este estilo se sigan aprobando, porque de esa manera también se contribuye a sacar la política de seguridad vial del marasmo actual de las frases hechas y de los papeles inútiles que se ponen amarillos al poco tiempo con la luz del día (y también con la insoportable luz de la crítica). Y es que la política de seguridad vial, como todas las políticas públicas, debe ser evaluada-auditada-inspeccionada para conocer el verdadero tamaño de la responsabilidad de sus gestores y conocer también la medida de su (in) competencia”*.

**Es la Directiva 2008/96, de 19 de noviembre de 2008 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias**, modificada por la **Directiva 2019/1936, de 23 de octubre de 2019**, la que impone la obligatoriedad de estas auditorías, como medio para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Si bien esta Directiva se aplica a los *“procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad vial, la gestión de la seguridad de la red de carreteras y las inspecciones de seguridad por parte de los Estados miembros”*, también se establece que *“los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones de la presente Directiva, como un conjunto de buenas prácticas, para la infraestructura nacional de transporte por carretera, no incluida en la red transeuropea de transportes, que se haya construido mediante el recurso total o parcial a fondos comunitarios”*.

La **Directiva 2019/1936, de 23 de octubre de 2019**, extendiendo su ámbito de aplicación, tiene por *“objetivo de la presente Directiva, que es el establecer procedimientos que garanticen un nivel de seguridad elevado y homogéneo de seguridad vial en toda la RTE-T y en la red de autopistas y carreteras principales de toda la Unión “*, aplicándose *“a todas las carreteras integrantes de la red transeuropea de carreteras, a las autopistas y a otras carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación”*, así como *“también a las carreteras y proyectos de infraestructuras viarias no incluidos en el ámbito del apartado 2 que estén situados fuera de las zonas urbanas, a las que no tengan acceso las propiedades colindantes y que se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor, como las vías de circulación para bicicletas, o las carreteras que no están concebidas para la circulación general, como las carreteras de acceso a zonas industriales, agrícolas o forestales.”*, si bien *“los Estados miembros podrán eximir del ámbito de aplicación de la presente Directiva las carreteras principales con bajo nivel de riesgo para la seguridad, por motivos debidamente justificados relacionados con los volúmenes de tráfico y las estadísticas de accidentes”* (art.1). Los Estados miembros han de *“garantizarán que se lleve a cabo una evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red en toda la red de carreteras en explotación incluidas en el ámbito de la Directiva”*, y también *“que la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años.”* (art.5), debiéndose de garantizar que *“se lleven a cabo inspecciones periódicas de seguridad vial con frecuencia suficiente para garantizar niveles de seguridad adecuados para la infraestructura viaria en cuestión”* (art.6).

Como consecuencia de esta regulación comunitaria, **la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en su artículo 14** (*“Evaluación y auditorías de seguridad viaria”*). dispuso lo siguiente: *“1. Los estudios informativos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán incluir una evaluación del impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan. 2. Los anteproyectos y proyectos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan. 3. Las obras de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria previamente a su puesta en servicio y en la fase inicial en servicio, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan”*.

Al objeto de transponer la enunciada Directiva, así como de desarrollar el meritado precepto de la Ley de carreteras, se dictó el **Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado**. A tenor de su art.3, se entiende por *“auditoría de seguridad viaria”* la *“comprobación independiente, pormenorizada, sistemática y técnica de la seguridad de las características de diseño de un proyecto de infraestructuras viarias, aplicada a las diferentes fases que van desde el anteproyecto a la explotación en su fase inicial”*, y por *“equipo de Auditoría”* el *“grupo de técnicos expertos en ingeniería de carreteras y en seguridad de las infraestructuras viarias, independientes de los que redacten un proyecto, encargado de realizar la auditoría de seguridad viaria”*.

*“Las auditorías de seguridad viaria consistirán en una comprobación independiente pormenorizada, sistemática y técnica de la seguridad de las características del diseño de un proyecto de infraestructura viaria por parte de auditores de seguridad viaria debidamente acreditados. Su objetivo consistirá en identificar los potenciales problemas que pudieran afectar a la seguridad a fin de que se adopten las medidas que resulten viables para eliminar o paliar dichos problemas y se llevarán a cabo en todos los proyectos de infraestructura de carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación de este real decreto. Las auditorías de seguridad viaria formarán parte integrante de los procesos de proyecto y construcción de una carretera nueva y de modificación sustancial de una carretera ya existente en las fases de anteproyecto, proyecto de trazado, proyecto de construcción, previa a la puesta en servicio y en la fase inicial en servicio. Serán también objeto de auditorías de seguridad viaria los proyectos de construcción modificados que se redacten en la fase de construcción”* (art.8). *“Las auditorías de seguridad viaria de cada fase serán procesos independientes. En cada una de ellas se redactará un Informe de Auditoría. La Dirección General de Carreteras dictará las instrucciones pertinentes que definen las directrices del procedimiento de realización de auditorías de seguridad viaria”* (art.9). *“Las auditorías de seguridad viaria serán realizadas por equipos de auditoría cuyos componentes deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12 correspondientes a la fase en la que se encuentre la actuación a auditar”* (art.10).

Este RD 345/2011 fue complementado por **la Orden FOM/1649/2012, de 19 de julio, por la que se regula el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado**, así como por **la Orden Circular 30/2012, 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**.

Es dentro de este contexto normativo que, en el BOE de hoy, día 29 de enero, se ha publicado el **Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado**, que transpone al Ordenamiento jurídico interno las modificaciones introducidas por la Directiva 2019/1936, cuyo plazo de transposición expiró el 17 de diciembre de 2021.

**A continuación, reproducimos los preceptos más significativos de este Real Decreto, relativos a las auditorías de seguridad vial, y así:**

- Nueva redacción del primer párrafo del art.2 del RD 345/2011: *“Las prescripciones de este real decreto se aplicarán a todas las carreteras integrantes de la Red Transeuropea, a las autopistas y a las otras carreteras principales que forman parte de la Red de Carreteras del Estado, independientemente de que se encuentren en fase de planificación, proyecto, construcción o servicio. Así mismo se aplicarán a otras carreteras y proyectos de infraestructuras viarias de la Red de Carreteras del Estado que se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión y que estén situadas fuera de las zonas urbanas y a las que no tengan acceso las propiedades colindantes, con la excepción de las que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor”.*
- Se inserta un nuevo punto 16 bis en el artículo 3 con la redacción siguiente: *“Inspección específica de seguridad viaria: Investigación específica para detectar condiciones peligrosas, defectos y problemas que aumentan el riesgo de accidentes y lesiones, a partir de una visita in situ a una carretera o tramo de carretera en servicio”.*
- El artículo 15 del RD 345/2011 queda redactado del modo siguiente: *“La gestión de la seguridad en las carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación de este real decreto incluirá la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras en servicio (ESC) en la que se integran la identificación y el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM). Las evaluaciones de la seguridad de las carreteras serán llevadas a cabo por equipos de expertos que evaluarán el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave, a tenor de: a) Principalmente, un examen visual, realizado sobre el terreno o por medios electrónicos, de las condiciones de seguridad intrínseca de los tramos completos de carretera; y b) Un análisis de los tramos que habiendo estado en explotación más de tres años hayan sido identificados como tramos de concentración de accidentes (TCA) con los criterios establecidos en el anexo III. Las evaluaciones de seguridad serán realizadas por equipos de expertos. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12.a) o 12.b)”.*
- El artículo 18 del RD 3245/2011 queda redactado conforme al texto siguiente: *“La Dirección General de Carreteras llevará a cabo inspecciones periódicas de seguridad viaria de las carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación de este real decreto a través de las cuales se identificarán los elementos de la carretera susceptibles de mejora en los que se requiera una actuación de mantenimiento por motivos de seguridad con frecuencia suficiente para garantizar niveles de seguridad adecuados para la infraestructura viaria en cuestión. La Dirección General de Carreteras realizará también comprobaciones de las posibles repercusiones de las obras viarias sobre la seguridad del flujo de tráfico en dichas carreteras y velará por que se adopten las medidas de seguridad pertinentes. Los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera incluidos en el ámbito del Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado y de la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red Transeuropea de Carreteras, serán objeto de inspecciones conjuntas de seguridad vial con la participación de los órganos competentes de la aplicación del presente real decreto y del Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, al menos cada seis años”.*
- Disposición final tercera. *“Plazos para el establecimiento de las directrices. Antes del 1 de enero de 2024, la Dirección General de Carreteras dictará las instrucciones pertinentes que definan las directrices a las que se refiere el artículo 16” (Artículo 16. “Procedimientos. La Dirección General de Carreteras establecerá las instrucciones pertinentes que definan las directrices de los procedimientos para la evaluación de la seguridad de los tramos completos de carretera (ESC), la identificación y la inspección específica de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM) y la clasificación de los tramos de carreteras según su nivel de seguridad”).*

**Al objeto de que el lector pueda tener una mayor comprensión de la materia, se adjuntan, mediante links, los siguientes documentos:**

- Editorial del profesor D. Antonio Martínez Nieto, publicada en la Revista Tráfico y Seguridad Vial de mayo de 2011.
- DIRECTIVA 2008/96/CE, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- 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 de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- Artículo 14 (Evaluación y auditorías de seguridad viaria) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- Orden FOM/1649/2012, de 19 de julio, por la que se regula el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado.
- ORDEN CIRCULAR 30/2012 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.
- Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.
- Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

**Autor: Fernando José Cascales Moreno.** Abogado. Académico. Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre. Ex Director General de FFCC y Transportes por Carretera, y del INTA. Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA. Ex Inspector General de Servicios Ministerio Transportes, Turismo y Comunicaciones.