



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/18064

11/10/2017

50741

AUTOR/A: URQUIZU SANCHO, Ignacio (GS); SUMELZO JORDÁN, Susana (GS); PALACÍN GUARNÉ, Gonzalo (GS); GALEANO GRACIA, Óscar (GS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se informa que en el conjunto de carreteras de la Red de Carreteras del Estado (RCE) en Aragón se observa que en el periodo 2012-2016, el número de víctimas mortales se ha reducido un -8,1% al pasar de 595 en el año 2012 a 547 en el año 2016 (ver tabla siguiente, donde ACV: accidentes con víctimas; VM: víctimas mortales; AM: accidentes mortales; HG: heridos graves; HL: heridos leves; IP: índice de peligrosidad; IM: índice de mortalidad).

RCE en Aragón							
Año	ACV	VM	AM	HG	HL	IP	IM
2012	595	40	35	140	727	9,3	0,6
2013	526	33	26	124	680	8,5	0,5
2014	548	20	17	115	747	8,5	0,3
2015	588	34	29	113	770	8,8	0,5
2016	547	26	24	109	732	8,1	0,4
2012-2016	2804	153	131	601	3656	8,6	0,5

Además, relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el índice de peligrosidad medio en dicho periodo (2012-2016) es inferior al del conjunto de la RCE. Lo mismo sucede con el riesgo de sufrir morir a causa de un accidente (ver tabla siguiente)

Total RCE		
	IP	IM
2012	10,1	0,4
2013	10	0,4
2014	9,6	0,4
2015	9,1	0,3
2016	9,6	0,4
2012-2016	10,4	0,4



Respecto a la metodología seguida por el Real Automóvil Club de España (RACE) para la elaboración de su estudio, cabe indicar que en ésta no se analizan ni las causas que provocan 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 (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 Intensidad Media Diaria de tráfico (IMD). Por tanto, esta metodología compara carreteras de características muy distintas lo que no es del todo riguroso. Así pues, la metodología empleada por el RACE es diferente de la empleada por la Dirección General de Carreteras (DGC), del Ministerio de Fomento, 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).

En este sentido, cabe indicar que la Dirección General de Carreteras 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. Así, cabe reseñar 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.

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 considera la accidentalidad de todos los vehículos (también las motocicletas).

Debe señalarse que el concepto de TCA es diferente 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.



Además, cabe destacar 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 otro lado, cabe indicar 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.

De acuerdo con todo lo anterior, el Ministerio de Fomento procedió 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 fue 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, cabe reseñar que en Aragón, en la actualidad, se han identificado 4 TCA, todos ellos localizados en la provincia de Zaragoza y señalizados. La localización de dichos tramos es la que se indica en la tabla siguiente (no coincide con ninguno de los 9 tramos indicados en la pregunta):

Demarcación	Provincia	Carretera	Punto kilométrico inicio	Punto kilométrico final	Longitud (km)
Aragón	Zaragoza	N-2	333,8	334,3	0,5
Aragón	Zaragoza	N-232	271,8	272,4	0,6
Aragón	Zaragoza	A-68	232,9	233,4	0,5
Aragón	Zaragoza	N-125	4,1	4,6	0,5

Cabe destacar que, para que los usuarios puedan extremar la circulación por los TCA identificados, se han señalizado todos ellos mediante carteles específicos y se han publicado en la web del Ministerio de Fomento ([/www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)).

Por otra parte, la DGC, además de identificar los TCA en su red periódicamente, 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.



En este sentido, se informa que, actualmente, las principales actuaciones en marcha en Aragón son las siguientes:

En el corredor de la auto vía A-68 y la N-232:

- Obras de la auto vía A-68 entre Figueruelas y Mallén (Zaragoza), 2 tramos, cuyas obras se han priorizado para mejorar la seguridad vial en un itinerario que soporta un elevado porcentaje de pesados y una elevada siniestralidad.
- Las obras de acondicionamiento de la N-232 entre Ráfales (Teruel) y el límite de provincia con Castellón, para mejorar su seguridad vial, acortar tiempos de recorridos e incrementar la comodidad de los usuarios.
- Proyectos y estudios de la conversión de la N-232 en auto vía A-68 entre El Burgo de Ebro (Zaragoza) y Valdealgorfa (Teruel).

También obras de varios tramos de las auto vías A-21 (dos tramos en ejecución, entre Jaca (Huesca) y Puente de la Reina (Comunidad Foral de Navarra), y el tramo Sigües-Tiermas (Zaragoza), en proceso de licitación, A-22 (el último tramo, Siétamo-Huesca (Huesca), en proceso de licitación y A-23 (3 tramos en ejecución), que en su conjunto conformarán un nuevo eje vertebrador del Alto Aragón. Así, cuando esté completado el itinerario formado por estas tres auto vías, se empezará a captar tráfico de largo recorrido del corredor del Ebro, lo que conllevará una mejora en la seguridad vial de los corredores de la N-232 (AP-68) y N-II (AP-2).

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. En este sentido, cabe señalar que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Aragón en 2016 ascendió a 97,29 millones de euros.

Por último, se indica que en 2017 (enero-septiembre) el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -8,9%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +3,5% respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 16 de enero de 2018