



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/25663

10/01/2018

68568

AUTOR/A: PÉREZ HERRAIZ, Margarita (GS); DE FRUTOS MADRAZO, María del Rocío (GS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, en cuanto a la accidentalidad en el tramo mencionado, que según el informe del Real Automóvil Club (RACE) se define como uno de los más peligrosos de todo el Estado (tramo de la N-120 entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 535,2 y 549,5 - aproximadamente entre el enlace de Segúin, donde comienza la vía para automóviles, y el enlace de Penalva-), a continuación se muestra la evolución de la accidentalidad en los últimos 4 años (2013-2016)¹ (no se han considerado para el análisis los correspondientes al año 2017, pues los datos de la accidentalidad general disponibles para ese año son provisionales):

Año	ACV	VM	AM	HG	HL
2013	6	0	0	4	5
2014	7	0	0	7	4
2015	2	0	0	0	2
2016	7	1	1	4	6

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Así, se destaca que en el periodo 2013-2016 en dicho tramo se ha producido un accidente mortal con un fallecido, en el año 2016. Se indica también, que durante el año 2017 no se ha registrado ningún accidente mortal (víctimas a 24h).

Relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición (determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos), el riesgo medio de fallecer en un accidente en dicho tramo de la N-120 en el periodo 2013-2016 es inferior (un -8,3%) al riesgo medio del conjunto de las carreteras similares de la Red de Carreteras del Estado (RCE) (carretera convencional con Intensidad Media Diaria (IMD) entre 3.000 y 5.000 vehículos/día e interurbana), al ser su Índice de Mortalidad Medio de 1,1, frente al 1,2.

¹ Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.



En este sentido, se informa que el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) se utiliza por el Ministerio de Fomento para referirse a los puntos peligrosos de la Red de Carreteras del Estado (RCE). Este concepto se asocia 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 el mayor riesgo se debe a las características de la carretera y de su entorno en estos tramos, sin embargo, en la mayoría de los casos, la infraestructura no es el factor determinante de los accidentes. Así, se destaca 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 mayor porcentaje, 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 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, se informa que la Dirección General de Carreteras (DGC), del Ministerio de Fomento, identifica los TCA según lo establecido en la 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 y en 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 usada fue la desarrollada en 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.

Cabe señalar que para la identificación de los TCA, además de los datos de la accidentalidad con víctimas (no solo los accidentes 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). Además, la metodología 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 (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. En este sentido, se destaca que la mayoría de Administraciones con competencia en carreteras españolas han venido adoptando métodos.

Asimismo, cabe señalar que, a medida que se vaya reduciendo la accidentalidad general en el conjunto de la RCE, los valores medios establecidos para la identificación de los TCA irán siendo menores. Por ello, siempre existirán tramos cuya accidentalidad sea superior a dichos valores y, por su propia definición, siempre se identificarán nuevos TCA, aunque cada vez concentrarán una menor accidentalidad.



Para que los usuarios de la RCE estén informados de la existencia de los TCA identificados, éstos se señalizan mediante carteles y sus ubicaciones están publicadas en la web del Ministerio de Fomento².

Respecto a la metodología seguida por el Real Automóvil Club (RACE) para la elaboración de su estudio relativo a la accidentalidad, es preciso 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 (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, 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 RACE es diferente de la empleada por la DGC 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 se consideran en la identificación de los TCA. Así el concepto y metodología de identificación de los TCA es más riguroso técnicamente y está en coherencia con los preceptos de la referida Directiva Europea 2008/96/CE.

Así, cabe destacar que actualmente en la N-120, en las provincias de Lugo y Ourense, no hay identificado ningún TCA.

Por otra parte, se destaca que, además de identificarse los TCA periódicamente, se realizan estudios detallados de cada uno de ellos para poder definir las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura que, puedan conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en los mismos, y se programa su realización teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

Además de las referidas actuaciones correctivas sobre los TCA, se realizan otras actuaciones específicas de Seguridad Vial, como las denominadas actuaciones preventivas, que complementan a las de tratamiento de los TCA, y que tienen por objeto eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad, así como homogeneizar los niveles de seguridad a lo largo de itinerarios.



En esta línea, y dando cumplimiento a la Proposición no de Ley aprobada por la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados el 21 de febrero de 2017, se ha autorizado una Orden de estudio para la redacción de un proyecto para la mejora de la seguridad vial en el tramo de la carretera N-120 que discurre entre los pp.kk. 535+200 y 548+800, a su paso por el término municipal de Pantón (Lugo).

En este sentido, se destaca que la redacción del proyecto constructivo necesario debe seguir los trámites técnicos y administrativos prescritos en la normativa para poder proceder a su aprobación y, eventualmente, su posterior licitación y ejecución de las obras correspondientes, condicionado a las disponibilidades presupuestarias.

Por otra parte, se destaca que todas las actuaciones que realiza el Gobierno sobre la RCE buscan mejorarla y aumentar su nivel de Seguridad Vial, así como prevenir y reducir las consecuencias de los accidentes. Esto ha permitido que en el periodo 2013-2016 el riesgo de sufrir un accidente en la RCE en Lugo haya descendido, y actualmente sea un -18,5% inferior al riesgo del conjunto de las RCE, al presentar un índice de peligrosidad de 7,5 en el año 2016 frente al 9,2 en el global de la RCE.

Con la realización 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, logrando unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias.

En este sentido, se señala que el Gobierno sigue trabajando para mejorar la Seguridad Vial en todo el itinerario de la N-120 entre Ponferrada y Ourense, y cuenta con una autovía planificada (la A-76), cuyo Estudio Informativo ya ha sido aprobado y se están redactando los primeros proyectos constructivos entre Ponferrada y O Barco de Valdeorras.

Por otra, también se llevan a cabo operaciones ordinarias de conservación de los elementos de la carretera y otras actuaciones periódicas que contribuyen igualmente a prevenir los accidentes y mejorar la Seguridad Vial. Esto se debe a que inciden en la seguridad de la circulación e implican trabajos de repintado de las marcas viales, reposición de la señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, actuaciones de vialidad invernal, operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico, etc.

Asimismo, se llevan a cabo programas específicos de Seguridad Vial -incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de Carreteras-, que contemplan actuaciones para el tratamiento de los TCA y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como a 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 Lugo en el periodo 2012-2016 ascendió a 59,56 millones de euros y en Ourense a 36,32 millones de euros.



Lo expuesto se enmarca dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial que tiene implantado el Ministerio de Fomento y que se mejora continuamente, adaptándose a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, para orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos disponibles.

Este Sistema de Gestión, que es acorde con los preceptos de la normativa europea y las buenas prácticas en esta materia, 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.

Así, se resalta que se va a continuar con el Sistema de Gestión y con el conjunto de medidas expuestas en materia de Seguridad Vial, con lo que se espera alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años. Prueba de ello es, por ejemplo, que en el año 2017³ el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -5,2%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +8,3% respecto del mismo periodo del año anterior.

Madrid, 16 de abril de 2018

³ Datos de accidentalidad mortal correspondiente a víctimas a 24h.