



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/26702

18/01/2018

70781

**AUTOR/A:** PÉREZ HERRÁIZ, Margarita (GS)

#### RESPUESTA:

El Gobierno realiza un seguimiento estadístico continuo de la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE) usando los datos disponibles de la Administración General del Estado

En base a ese análisis estadístico, se identifican los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) aplicando una metodología consolidada en el tiempo, ampliamente reconocida en los ámbitos técnicos de la ingeniería de carreteras y que, además, cumple los criterios establecidos 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, que fue transpuesta al ordenamiento jurídico español en 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 y que, a su vez, está desarrollada en 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.

En este sentido, se considera que la metodología empleada para la identificación de los TCA es conceptualmente más adecuada y proporciona resultados más consistentes que la empleada en los informes realizados, según sus propias metodologías no oficiales, por otros organismos como EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) o AEA (Automovilistas Europeos Asociados).

De hecho, en los últimos años, las políticas de actuaciones de mejora de la seguridad vial, guiadas por los resultados de los estudios de accidentalidad y seguridad vial elaborados por el Ministerio de Fomento, han contribuido a la progresiva reducción del número de víctimas mortales que se viene produciendo en la RCE.

Cabe señalar que la inconsistencia de las metodologías empleadas por organismos, como EuroRAP o AEA se pone de manifiesto al comprobar la gran dispersión entre los resultados obtenidos en unos y otros informes. Así, por ejemplo, en los casos de la N-540 y la N-640 en la provincia de Lugo, mientras que los informes de EuroRAP de 2016 y 2017 suelen identificar a estos tramos con un índice de riesgo medio, en el informe de AEA de 2017 no



solo no aparece ninguno de esos tramos entre los más peligrosos, sino que no hay ningún tramo de carretera de la provincia de Lugo entre los 50 más peligrosos del país.

Estas discordancias se deben a que los informes de este tipo de organizaciones emplean criterios para identificar los tramos de alta concentración de accidentes que no son coincidentes con los empleados por el Ministerio de Fomento, y además no adecuadas técnicamente.

La diferencia más significativa y relevante es que no categorizan los diferentes tramos de carretera en función de su intensidad de tráfico, lo cual provoca que se identifiquen como de alta siniestralidad tramos de muy poco tráfico, donde una reducida muestra estadística (muy variable además de un año a otro) puede dar lugar a índices de siniestralidad superiores a otros tramos en los que se concentra un mayor número de accidentes, pero donde el tráfico es también muy superior.

Además, en el caso del informe de EuroRAP, para determinar el índice que denomina “índice de riesgo”, no tiene en cuenta los accidentes con heridos leves, restringiéndose así de forma notable la muestra estadística analizada.

Por otro lado, se informa que el Ministerio de Fomento publica, de forma periódica, en su página web, los informes de accidentalidad de la Red de Carreteras del Estado, disponibles en el siguiente enlace:

[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/EVO\\_EST\\_ACC\\_RCE/Estu\\_accid\\_RCE/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/EVO_EST_ACC_RCE/Estu_accid_RCE/)

Otro dato de interés que se puede consultar en esos anuarios, es que los índices de peligrosidad en la RCE en la provincia de Lugo son inferiores a las medias estatales, tanto en la red de autovías, como en las carreteras convencionales y en las travesías. Así, en la última revisión de los TCA, no se ha identificado ninguno en la provincia de Lugo.

Además de estos trabajos de análisis continuos de la accidentalidad, el Ministerio de Fomento también lleva a cabo periódicamente campañas de auscultación de las características estructurales y superficiales de toda la RCE.

Así, en el caso concreto de la carretera N-540, se informa que se están redactando actualmente dos proyectos para la rehabilitación de su firme, uno en el tramo entre Guntín y Taboada (puntos kilométricos (ppkk) 21+800 a 41+800), con un presupuesto de aproximadamente 3,5 millones de euros; y otro entre Taboada y A Barrela (ppkk 41+800 a 62+800), con un presupuesto de unos 2,9 millones de euros. Una vez aprobados ambos proyectos, se procederá a su licitación en función de las disponibilidades presupuestarias.

Valorando diversos factores (datos de auscultación de los firmes, intensidad de tráfico soportada, accidentalidad registrada, población servida,...) se planifican las actuaciones de conservación extraordinaria a realizar en la RCE, priorizándose las más urgentes, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.





Así, cabe destacar que el estado de conservación de la N-640 es correcto en la provincia de Lugo. Se han ejecutado recientes mejoras en el firme en los tramos entre Vegadeo y Lugo y entre Ventas de Narón y el límite con la provincia de Pontevedra. Además, se seguirán realizando actuaciones de conservación ordinaria en la N-640 en las provincias de Lugo y Pontevedra.

De este modo, se destaca que se realizan las obras de conservación que resultan necesarias (firmes, marcas viales, barreras y señalización) y se actúa de forma continua a través de contratos de conservación integral para el correcto mantenimiento de las carreteras N-540 y N-640.

Madrid, 09 de mayo de 2018