



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/19253

02/11/2017

53589

AUTOR/A: GÓMEZ GARCÍA, Rodrigo (GCS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se informa que la evolución en el periodo 2012-2016 de la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE) en Aragón es la que recogida a continuación:

| Año | ACV | VM | AM | HG | HL |
|------|-----|----|----|-----|-----|
| 2012 | 595 | 40 | 35 | 140 | 727 |
| 2013 | 526 | 33 | 26 | 124 | 680 |
| 2014 | 548 | 20 | 17 | 115 | 747 |
| 2015 | 588 | 34 | 29 | 113 | 770 |
| 2016 | 547 | 26 | 24 | 109 | 732 |

ACV: accidentes con víctimas

VM: víctimas mortales

AM: accidentes mortales

HG: heridos graves

HL: heridos leves

Según se observa, en ese periodo la accidentalidad se ha reducido de forma que el número de accidentes con víctimas ha pasado de 595 en el año 2012 a 547 en el año 2016, lo que supone una reducción de un -8,1%. No obstante, se observa una mayor reducción en el número de víctimas mortales (-35,0%), al pasar de 40 en el año 2012 a 26 en el año 2016.

Relacionando la accidentalidad con el nivel de exposición, determinado por el volumen de vehículos-kilómetro recorridos, el riesgo medio de sufrir un accidente en las carreteras estatales de Aragón en dicho periodo (2012-2016) es inferior (un 16,5%) al del conjunto de la RCE, al ser su índice de peligrosidad medio de 8,6 frente al 10,3 de la RCE.

El concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) se utiliza por el Ministerio de Fomento 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 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.

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 semejantes.

Así, 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.

Respecto a la metodología seguida en el informe elaborado por la organización Automovilistas Europeos Asociados (AEA), se señala que en ésta no se analizan ni las causas que provocan de los accidentes, ni las características de las carreteras y la zona por la que discurren, dado que, según indican, *“en la selección de los tramos más peligrosos de España, AEA ha tenido en cuenta los tramos de un kilómetro de carreteras de la Red del Estado (RCE) con un Índice de Peligrosidad Medio (IPM) en los cinco últimos años igual o superior a 96. Es decir, tramos de carretera que al menos tuvieron un índice de peligrosidad diez veces superior al de la media nacional (el IPM en las carreteras en 2015 fue del 9,6)”*.

Dicha definición desvirtúa el cálculo y la identificación de los tramos de concentración de accidentes, pues el rango de índice de riesgo establecido es el mismo para todos los casos, con independencia de las características de las carreteras. Es decir, en el cálculo realizado no se discrimina en función del número de calzadas, entorno y configuración de la carretera ni por su IPM. Por tanto, esta metodología compara carreteras de características muy distintas lo que no es del todo riguroso.

Así pues, la metodología empleada por AEA es diferente de la empleada por el Ministerio de Fomento, 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) y por ende, no adecuada.



Asimismo, cabe señalar que el concepto de TCA es diferente al de “punto negro” utilizado por la Dirección General de Tráfico (DGT), del Ministerio del Interior, ya que 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 metros.

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.

Así, se informa que en la actualidad en la RCE en Aragón se encuentra identificado un total de 2,1 km en 4 TCA, lo que representa un 0,1% de la longitud total de la RCE en dicha Comunidad Autónoma. En concreto, los TCA identificados son los que se recogen en la tabla siguiente, todos en la provincia de Zaragoza:

| PROVINCIA | CARRETERA | PUNTO KILOMÉTRICO INICIO | PUNTO KILOMÉTRICO FINAL |
|-----------|-----------|--------------------------------|-------------------------------|
| ZARAGOZA | N-2 | 333,8 | 334,3 |
| ZARAGOZA | N-232 | 271,8 | 272,4 |
| ZARAGOZA | A-68 | 232,9 | 233,4 |
| ZARAGOZA | N-125 | 4,1 | 4,6 |

Se destaca que 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 Fomento¹.

Además de su señalización, se han llevado a cabo estudios detallados por técnicos especialistas de cada uno de los TCA con objeto de identificar posibles elementos de la configuración de la vía y su entorno que pudiesen contribuir a la acumulación de accidentes en dicho tramos y sus aproximaciones y, de esta manera, proponer y definir medidas para su tratamiento.

De estos estudios se han identificado actuaciones a corto y medio plazo, de las que ya se han realizado algunas de las medidas propuestas y en el resto se está realizando una programación temporal, considerando las disponibilidades presupuestarias y la tramitación administrativa requerida, para poderse llevar a cabo lo antes posible.

1

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/



Así, se informa que se encuentra en ejecución el desdoblamiento de la N-232 mediante la construcción de la autovía A-68 en el tramo Figueruelas-Gallur y Gallur-Mallén (Zaragoza), con lo que tras su finalización mejorará la seguridad y fluidez de este corredor. La inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en Aragón en el año 2016, ascendió a 97,29 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.

En este sentido, es preciso indicar que en el período enero-octubre del pasado año 2017, el número de víctimas mortales en RCE se redujo un -6,9%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +7,9% respecto del mismo periodo del año anterior

Madrid, 29 de mayo de 2018