



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/492

24/06/2019

1958

**AUTOR/A:** PRENDES PRENDES, José Ignacio (GCs)

### RESPUESTA:

En relación con la evolución de la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado (RCE) en el Principado de Asturias en los últimos 4 años<sup>1</sup>, (2014-2017), se aportan los datos en la siguiente tabla:

AÑO	ACV	VM	AM	HG	HL
2014	340	7	6	48	544
2015	354	8	8	45	493
2016	318	11	11	41	458
2017	358	4	4	36	565

- Accidentes con víctimas (ACV).
- Víctimas mortales (VM).
- Accidentes mortales (AM).
- Heridos graves (HG).
- Heridos leves (HL).

A pesar del ligero aumento de los accidentes en el periodo analizado (2014-2017), la accidentalidad más grave ha descendido significativamente ya que los accidentes mortales se redujeron una tercera parte (-33,3%) y los fallecidos un -42,8%. Si se considera la accidentalidad en función de su exposición al riesgo se observa que en el periodo considerado el riesgo de sufrir un accidente<sup>2</sup> en las carreteras estatales (RCE) de Asturias ha descendido casi un -5% (-4,7%), mientras que el riesgo de fallecer<sup>3</sup> a consecuencia de un accidente se ha reducido a la mitad (-50%), al pasar de un índice de peligrosidad de 10,6 en el 2014 a 10,1 en 2017 y el índice de mortalidad de 0,2 a 0,1, respectivamente. Esta evolución favorable ha permitido que el riesgo de fallecer en un accidente en las carreteras estatales (RCE) de Asturias en la actualidad (2017) sea dos

<sup>1</sup> Último año con datos consolidados de accidentalidad son los del 2017. Los del 2018 se encuentran en proceso de contraste y revisión con la Dirección General de Tráfico (DGT).

<sup>2</sup> Definido como el número de accidentes con víctimas que se registran por cada 100 millones de vehículos -km recorridos.

<sup>3</sup> Definido como el número de víctimas mortales que se registran por cada 100 millones de vehículos -km recorridos.



terceras partes inferior (-66,67%) que en el conjunto de la RCE de España, al presentar un índice de mortalidad de 0,1 frente al 0,3 en la totalidad de la RCE.

Más información sobre la accidentalidad por provincias y tramos de la RCE se puede encontrar en las publicaciones periódicas que elabora la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (DGT):

- Estudio de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado.
- Anuario estadístico de accidentes en la Red de Carreteras del Estado.

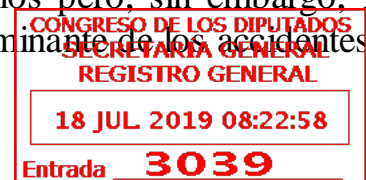
Dichos documentos están disponibles en la web del Ministerio de Fomento en la siguiente dirección web:

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

Por otro lado, se informa que la DGC del Ministerio de Fomento tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorándolo continuamente y adaptándolo a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y las particulares características de la Red viaria Estatal que se gestiona (diferentes a la del resto de Administraciones) que hacen necesario disponer de unos procesos y metodologías propias. Todo ello con el objeto de orientar su actividad hacia una mayor eficiencia y aprovechar mejor los recursos que el Gobierno le asigna anualmente.

Dicho sistema, que es acorde con los procedimientos contemplados 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, 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. Y también incluye un programa de formación específico en las técnicas y metodologías aplicadas, con el que se da un paso más hacia una mayor calidad y eficiencia de las actuaciones a desarrollar en materia de infraestructuras.

En este sentido, se indica que la DGC utiliza el concepto de Tramo 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 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. Cabe señalar que se considera la accidentalidad de todos los vehículos.

Respecto a la metodología seguida por Eurorap para la elaboración de su estudio relativo a la accidentalidad, se indica que en ésta no se analizan ni las causas que provocan de 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 (índice de riesgo es 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, 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 (IMD). Por tanto, esta metodología compara carreteras de características muy distintas, lo que no es del todo riguroso.

Así pues, la metodología empleada por Eurorap 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 éstos que sí considera la DGC en la identificación de los tramos más peligrosos (TCA).

La relación de los TCA identificados en la actualidad se puede encontrar en la página web del Ministerio de Fomento, desglosados por Comunidad Autónoma y provincia, cuyo enlace es el siguiente:

<https://www.fomento.gob.es/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/tramos-concentracion-de-accidentes-en-la-rce>

En este sentido, se informa que actualmente en la RCE en Asturias se encuentran identificados 3 TCA, que totalizan 1,5 km de longitud, y cuya localización se recoge en la tabla siguiente:

CARRETERA	PKI	PKF
N-634	394,9	395,4
N-634	393,7	394,2
N-633	1,0	1,5



Con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los tramos de concentración de accidentes identificados, la DGC procedió a la señalización de todos los TCA identificados mediante carteles específicos (los ha publicado en la web del Ministerio de Fomento) y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior.

Asimismo, la DGC del Ministerio de Fomento, 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.

De estos estudios detallados de TCA se deducen una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas actuaciones para su tratamiento. Además, se señala que algunas de las otras medidas previstas pendientes requieren de la licitación de las obras, estando en este caso los proyectos correspondientes redactados o en fase de redacción, y que requieren de la aprobación y demás trámites reglamentarios establecidos en la Ley de Contratos del Sector Público para la licitación y ejecución de las obras correspondientes lo antes posible, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

En concreto, cabe informar que en la actualidad se encuentran en fase de tramitación la contratación por técnicos especializados los estudios detallados de cada uno de los TCA identificados.

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.

Asimismo, se llevan a cabo programas específicos de seguridad vial relativos a la infraestructura incluidos dentro del Programa Presupuestario de Conservación y Explotación de carreteras de la DGC, que contemplan, básicamente, actuaciones para el tratamiento de los Tramos de Concentración de Accidentes y actuaciones preventivas, destinadas a eliminar carencias de seguridad y zonas de potencial riesgo de accidentalidad así como 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 Asturias el periodo 2015-2018 ascendió a 91,12 millones de euros.

La DGC va a continuar con este sistema de gestión y conjunto de medidas en materia de seguridad vial, con lo que se espera seguir logrando alcanzar los objetivos previstos. La tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años avala que se está en el camino adecuado para ello. En este sentido se indica que en el año 2017 el número de víctimas mortales en la red estatal se ha reducido un -6,2%, mientras que en el resto de carreteras españolas ha aumentado un +1,1% respecto del año anterior.

Madrid, 17 de julio de 2019