



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/3001

16/01/2020

5473

**AUTOR/A:** VÁZQUEZ BLANCO, Ana Belén (GP); DELGADO ARCE, Celso Luis (GP)

#### RESPUESTA:

En relación con la información interesada, se señala que el objetivo prioritario del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) es la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia, por lo que trabaja incansablemente en esa línea. Por ello, la Dirección General de Carreteras (DGC) del MITMA tiene implantado un sistema de gestión de la seguridad vial desde hace muchos años, que viene mejorando y adaptando continuamente a los nuevos avances técnicos y de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias y a las particulares características de la Red viaria Estatal que gestiona (diferentes a la del resto de administraciones). Por todo ello es preciso disponer de unos procesos y metodologías propias a fin 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 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, de 19 de noviembre de 2008, 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.

Dentro de este sistema de gestión de la seguridad vial se realiza, entre otras actividades, un seguimiento periódico de la accidentalidad y su evolución en la red estatal, analizando los accidentes ocurridos tanto mensualmente como anualmente y en periodos estivales, por lo que la DGC del MITMA es consciente de la accidentalidad ocurrida en todas sus vías de su competencia (Red de Carreteras del Estado, RCE).



Así, en relación con la evolución de la accidentalidad en la N-120 entre los puntos kilométricos 464,5 y 488,3 en el periodo 2012-2018<sup>1</sup> (años de los que se dispone de datos consolidados) se puede ver, de forma resumida, en el siguiente cuadro. Los datos corresponden a los partes de accidentes elaborados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

AÑO	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	VÍCTIMAS MORTALES	ACCIDENTES MORTALES	HERIDOS GRAVES
2012	1	0	0	0
2013	2	0	0	0
2014	1	0	0	0
2015	3	0	0	3
2016	4	1	1	2
2017	7	1	1	3
2018	4	1	1	1

Según se observa, en el periodo 2012-2018 se han registrado un total de 22 accidentes con víctimas, destacando que la accidentalidad registrada no presenta una especial gravedad puesto que se han registrado 3 víctimas mortales en el periodo considerado.

Si se tiene en cuenta la exposición al riesgo, que viene dada por el volumen de tráfico recorrido, en 2018 el riesgo de sufrir un accidente<sup>2</sup> en la carretera N-120 entre los pp.kk. 464,5 y 488,3 es un -23% inferior que el del conjunto de las carreteras convencionales de la Red de carreteras de España (RCE), al presentar un índice de peligrosidad de 11,7 frente al 15,2 del conjunto de carreteras convencionales de la RCE.

Por otro lado, se indica que del año 2019 solo se dispone de datos provisionales de la accidentalidad mortal. Así pues, en el año 2019 en la carretera N-120, entre los puntos kilométricos 464,5 y 488,3 no se produjo ningún accidente mortal, según los datos recogidos por la Agrupación de la Guardia Civil correspondientes a víctimas mortales a 24 horas. No se disponen aún de datos relativos a accidentalidad de 2020.

Además, cabe señalar que se puede encontrar más información sobre la accidentalidad por provincias y tramos de la RCE en las publicaciones periódicas que elabora la DGC del MITMA:

- Estudio de Accidentes en la RCE

<sup>1</sup> Último año con datos consolidados de accidentalidad son los del 2018

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



- Anuario estadístico de accidentes en la Red de carreteras de España (RCE). Ambas publicaciones están disponibles en la web del MITMA 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/)

También se señala 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.

De acuerdo con todo lo anterior, la DGC, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha procedido a la identificación de los TCA según lo establecido en la citada Directiva 2008/96/CE.

Asimismo, con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los TCA identificados, la Dirección General de Carreteras procedió a su señalización mediante carteles específicos (publicados en la web del MITMA y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior).

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

[https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/TCA/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/TCA/)

En concreto, en la carretera N-120, a su paso por la provincia de Ourense y en la propia provincia de Ourense, no se encuentra identificado ningún TCA.

Asimismo, el MITMA 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 han deducido una serie de actuaciones a corto y medio plazo, habiéndose realizado ya algunas de ellas para su tratamiento. Además, se señala que 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 requieren de la aprobación y demás trámites reglamentarios establecidos en



la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, para la licitación y ejecución de las obras correspondientes lo antes posible, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

En concreto, en la actualidad se encuentran en ejecución por técnicos especializados los estudios detallados de cada uno de los TCA identificados.

Por otro lado, con la realización de las grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamiento de las existentes (dotándolas de altos estándares geométricos y equipamientos de seguridad) se mejoran las características y calidad de las carreteras, aumentando la capacidad, comodidad y seguridad de la circulación, persiguiendo unas vías más clementes para los usuarios, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias.

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, 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.

Cabe añadir que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en la provincia de Ourense en el periodo 2013-2017 ascendió a 41,5 millones de euros.

Así pues, la DGC va a continuar con este sistema de gestión y conjunto de medidas en materia de seguridad vial, con el que se espera alcanzar los objetivos previstos y la tendencia continuista de descenso de la mortalidad en las carreteras estatales en los últimos años, el cual avala que se está en el camino adecuado para ello. En esta línea, se indica que, de acuerdo con los datos provisionales disponibles de la accidentalidad mortal del año 2019, en el conjunto de la RCE se ha registrado un



descenso significativo de la accidentalidad mortal cifrada en un -17,4% en accidentes mortales y del -19,9% en fallecidos, mientras que en el resto de carreteras del país han aumentado ligeramente un +0,1% el número de fallecidos y ha descendido un -0,1% el número de accidentes mortales, respecto del año anterior.

Madrid, 24 de febrero de 2020