



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/3003

16/01/2020

5475

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

RESPUESTA:

En primer lugar, indicar que es objetivo prioritario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia, por lo que trabaja incansablemente en esa línea. Por ello, cabe señalar que 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) hace necesario 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-541, entre los puntos kilométricos 12,0 y 23,5 en el periodo 2012-2018¹ (años de los que se dispone de datos consolidados), se puede ver de forma resumida en la tabla que se recoge a continuación. Señalar que 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	2
2013	0	0	0	0
2014	0	0	0	0
2015	6	0	0	0
2016	3	0	0	1
2017	1	0	0	1
2018	1	0	0	0

Según se observa, en el periodo 2012-2018 se han registrado un total de 12 accidentes con víctimas, destacando que la accidentalidad registrada no presenta una especial gravedad puesto que no se ha registrado ninguna víctima mortal y ha habido 4 heridos graves 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 accidente² en la carretera N-541 entre los pp.kk. 12,0 y 23,5 es casi un -25% inferior que el del conjunto de las carreteras convencionales de la Red Estatal de Carreteras (RCE) al presentar un índice de peligrosidad de 11,5 frente al 15,2 del conjunto de carreteras convencionales de la RCE.

Por otro lado, se indica que del año 2019 solo se disponen de datos provisionales de la accidentalidad mortal. Así pues, en el año 2019 en la carretera N-541 entre los puntos kilométricos 12,0 y 23,5 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, se especifica que se puede encontrar más información sobre la accidentalidad por provincias y tramos de la RCE, en las publicaciones periódicas que elabora la Dirección General de Carreteras (DGC) del MITMA.

- Estudio de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado.

¹ Último año con datos consolidados de accidentalidad son los del 2018

² Definido como el número de accidentes con víctimas que se registran por cada 100 millones de kilómetros recorridos



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

Por otro lado, indicar 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 MITMA ha procedido a la identificación de los TCA según lo establecido en la citada Directiva 2008/96/CE.

Asimismo, cabe indicar que, con objeto de que los usuarios puedan extremar la circulación por los TCA identificados, se procedió a la señalización de todos mediante carteles específicos -los ha publicado en la web del MITMA y también ha informado de ello a la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior-.

Así pues, la relación de los TCA identificados en la actualidad se puede encontrar en la página web del MITMA, desglosada por Comunidad Autónoma y provincia, cuyo enlace es el siguiente.

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

En concreto, en la carretera N-541 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 actuaciones 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 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, 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 su 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 esta línea de mejorar la seguridad actualmente la carretera N-541 en el tramo que indica, del p.k. 0+000 al 25+000 está considerada como ruta protegida para ciclistas, por lo que se adoptan medidas que protegen especialmente al colectivo vulnerable ciclistas y se les confiere de mayor seguridad por medio de mayor vigilancia, controles e intensificación de vigilancia aérea durante los días con mayor tránsito de ciclistas.

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.

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.

Finalmente, se 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 y 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 hay que indicar que, de acuerdo con los datos provisionales disponibles de la accidentalidad mortal de 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 que ha descendido un -0,1% el número de accidentes mortales, respecto del año anterior.

Madrid, 24 de febrero de 2020