



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/25448

08/01/2018

68134

AUTOR/A: PÉREZ HERRAIZ, Margarita (GS)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el Gobierno, a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, realiza un seguimiento estadístico continuo de la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado, para el cual, además de sus datos propios, hace uso de la base de datos de accidentes gestionada por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior. Con base en ese análisis estadístico, la citada Dirección General de Carreteras identifica los Tramos de Concentración de Accidentes 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 a través del 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 desarrollado 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.

El Gobierno considera que la metodología empleada por el Ministerio de Fomento para la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes 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, cabe recordar que 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 vienen produciendo en la Red de Carreteras del Estado.

La inconsistencia de las metodologías empleadas por otros 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 el caso concreto de la N-120, mientras que los informes de EuroRAP de los años 2016 y 2017 situaban el tramo entre los PPKK 535+200 y 549+500 como el segundo más peligroso de España, en el año 2016 y como



el más peligroso en el año 2017, en el informe de AEA del año 2017 no solo no aparece ese tramo 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 (EuroRAP o AEA) emplean criterios para identificar los Tramos de alta Concentración de Accidentes que no son coincidentes con los empleados por el Ministerio de Fomento.

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, se señala que 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.

El Ministerio de Fomento, publica de forma periódica, en su página web, los informes de accidentalidad de la Red de Carreteras del Estado (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 ese anuario es que los índices de peligrosidad en la Red de Carreteras del Estado 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, se indica que en la última revisión de los Tramos de Concentración de Accidentes de la Red de Carreteras del Estado no se ha identificado ningún Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) 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 Red de Carreteras del Estado.

En cualquier caso, se informa que para dar cumplimiento a la Proposición no de Ley aprobada por la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados el 21 de febrero de 2017, el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, ha emitido una orden de estudio para la redacción de un proyecto para la mejora de la seguridad vial en el tramo de la carretera N-120 que discurre entre los PPKK 535+200 y 548+800, a su paso por el término municipal de Pantón, en la provincia de Lugo.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento sigue trabajando para mejorar la seguridad vial en todo el itinerario de la N-120 entre Ponferrada (León) y Ourense, y para ello cuenta ya con una autovía planificada, la A-76, cuyo Estudio Informativo fue aprobado en febrero de 2014 y de la cual ya se están redactando los primeros proyectos constructivos entre Ponferrada y O Barco de Valdeorras (Ourense).





Además, cabe señalar que el Ministerio de Fomento realiza las obras de conservación que resultan necesarias (firmes, marcas viales, barreras y señalización) y actúa de forma continua a través de sus contratos de conservación ordinaria para el correcto mantenimiento de la N-120 en la provincia de Lugo.

Madrid, 04 de abril de 2018