



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/26277

26/10/2020

60810

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En primer lugar, cabe indicar que es objetivo prioritario del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de su competencia, por lo que se trabaja incansablemente en esa línea. Es por ello que cabe señalar que la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 las particulares características de la Red Viaria Estatal que se gestiona (diferentes a la del resto de administraciones) hace 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 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 Ministerio de Transportes, Movilidad y



Agenda Urbana es consciente de la accidentalidad ocurrida en todas sus vías de su competencia (red estatal –RCE-).

Así, en relación con la evolución de la accidentalidad de la carretera N-230 en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 63,4 y 65,4, que engloba al zona de influencia de la intersección con la N-123 en Benabarre (punto kilométrico 64,4) en los cinco últimos años, es decir, en el periodo 2015-2019¹ se puede ver de forma resumida en la tabla que se recoge a continuación. Cabe 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	Heridos leves
2015	2	1	1	1	9
2016	1	1	1	0	1
2017	1	0	0	0	3
2018	0	0	0	0	0
2019	4	3	2	1	4

Según se observa, en el periodo en estudio se han registrado un total de 8 accidentes con víctimas, de los cuales 4 resultaron mortales y ocasionaron 5 víctimas mortales.

Cabe indicar que del año 2020 solo se dispone de datos provisionales de la accidentalidad mortal (contabilizados a 24h). Así pues, en el año 2020² en el tramo considerado de la N-230 no se ha producido ningún accidente mortal, según los datos recogidos por la Agrupación de la Guardia Civil correspondientes a víctimas mortales a 24 horas.

Por otro lado, se señala que más información sobre la accidentalidad por provincias, tramos de la RCE, carreteras y puntos kilométricos, se puede encontrar en las publicaciones periódicas que elabora la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

¹Último año con datos consolidados de accidentalidad son los del 2019

²Datos de accidentalidad mortal contabilizada a 24h disponibles hasta la fecha de redacción de la contestación (desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 2020)



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

Están disponibles en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la siguiente dirección web:

<https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/carreteras/trafico-velocidades-y-accidentes-mapa-estimacion-y-evolucion/evolucion-y-estudios-de-accidentes-en-la-rce/estudios-de-accidentes-en-la-rce/estudios-de-accidentes-en-la-rce-desde-2009>

No obstante, en relación con las actuaciones previstas, cabe indicar que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene previsto realizar una actuación de mejora en la zona consistente en una reordenación de accesos entre los puntos kilométricos 63,705 y 64,900 de la N-230, mediante la cual se transformará la actual configuración de la intersección existente en el punto kilométricos 64,400, eliminando la actual raqueta de giro y disponiendo un carril central de espera, con lo que se aumentará la seguridad de dicha intersección. Por otro lado, se informa que la vigilancia y el control de la velocidad de la circulación es competencia de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, por lo que la disposición de un cinemómetro para controlar y sancionar la velocidad excesiva, en su caso, le correspondería a dicho Organismo.

Además, cabe indicar que la Dirección General de Carreteras 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.

En este sentido, cabe reseñar 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. Sin embargo, actuando sobre la infraestructura se pueden evitar y reducir las consecuencias de los accidentes en un porcentaje muchísimo mayor, ya que no solo se eliminan posibles tramos peligrosos sino que también se diseñan y realizan mejoras en las vías y sus márgenes para que sean “carreteras benignas” o “carreteras que perdonan” (concepto, básicamente, asociado a que determinados errores de los conductores no conlleven la ocurrencia de accidentes o al menos, de no evitarse, que las consecuencias de los mismos no sean muy lesivas).

Cabe señalar que el concepto y metodología para la identificación de los TCA seguida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está en



coherencia con los preceptos de la citada Directiva Europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras.

De acuerdo con todo lo anterior, la Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha procedido a la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) según lo establecido en la Directiva 2008/96/CE.

Asimismo, cabe indicar que 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) 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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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/

En concreto, el tramo de la N-230 considerado no se encuentra identificado como TCA, así como no se encuentra identificado ningún TCA en la provincia de Huesca.

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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, señalar que algunas de las medidas previstas 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, en la actualidad se encuentran en ejecución por técnicos especializados los estudios detallados de cada uno de los TCA actualmente identificados.



Por otro lado, con la realización de las grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y acondicionamientos 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.

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, cabe señalar que la inversión total realizada en materia de Conservación y Explotación de Carreteras de la RCE en la provincia de Hueca en el periodo 2016-2020 (hasta septiembre de 2020) asciende a unos 92,3 millones de euros.

Por último, cabe indicar que 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 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 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 mientras que ha descendido un -0,1% el número de accidentes mortales, respecto del año anterior.

En lo que va de año 2020 (enero-septiembre) en la RCE se ha registrado un descenso de la accidentalidad mortal cifrada en un -19,6% en accidentes mortales (-49) y en un -18,5% en fallecidos (-50).

Madrid, 01 de diciembre de 2020