

ASUNTO: IMU HA DENUNCIADO ANTE LA FISCALIA DE SEGURIDAD VIAL LA SITUACIÓN DE LA CARRETERA PR-3 EN ASTURIAS POR 17 TIPOS DE INFRACCIONES DE ALTO RIESGO PARA LOS CIUDADANOS INCUMPLIENDO EL TITULAR DE LA VIA LA OBLIGACIÓN DE MANTENERLA EN LAS MEJORES CONDICIONES POSIBLES DE SEGURIDAD.

Expediente y Registro

Expediente: 2024_CEC_054

Fecha informe: 07/ 11 / 2024

Advertíamos en expediente 2024 CEC 053 (denuncia anterior) que con fecha 28 de octubre de 2024 un ciudadano perdió la vida en el puente de Ozanes, punto kilométrico 0,200 de la carretera PR-4, cuando circulaba sentido a Romillo / Tospe, al precipitarse al río Piloña con su vehículo turismo tras impactar contra el lateral derecho en el sentido de la marcha del sistema de contención ilegal, que en esos momentos se encontraba disfrazando la seguridad de falsa seguridad.

Hemos advertido a la fiscalía de seguridad vial que a fecha actual, estos hechos pueden volverse a producir tanto en la carretera PR-4 como en la PR-3. El caso que nos ocupa se centra en el estado de la carretera PR-3 permaneciendo la alteración a la seguridad varios años.

El departamento de seguridad vial lleva más de nueve años denunciando y advirtiendo del mal estado de sistemas de contención en obras de paso. Una realidad de la que es conocedora la Dirección General de Tráfico que de forma reiterada ha recibido requerimientos de este departamento incluso para la realización de campañas de observación, información y denuncia de sistemas de contención en obras de paso por los cuerpos y fuerzas de seguridad a su cargo, en cumplimiento del artículo 5 del RDL 6/2015 (Ley de seguridad vial).

Con fecha 30 de octubre se realiza la inspección del sistema de contención y la señalización obrante en la carretera PR-3 detectándose incidencias e ilícitos graves que pueden afectar de forma determinante a las consecuencias del siniestro.

Localización de las infracciones y entorno de inspección:

- 43.357205, -5.227647
- 43°21'25.9"N 5°13'39.5"W
- 9Q4C+VWQ Soto de Dueñas, Parres
- <https://maps.app.goo.gl/Ft6T7Nwr6u1KGsNG8>

El departamento de Seguridad Vial ha comprobado el deficiente estado de conservación y mantenimiento de la carretera PR-3 violando, para los ciudadanos que la usan, el derecho

constitucional de la seguridad (art. 17 CE) y a ser tratado con igualdad con relación a otras zonas del territorio (Art. 14 CE). También se viola la obligación de obediencia al ordenamiento jurídico (Art. 9 CE).

Desde la carretera N-634 y en sentido hasta la carretera N-634 (ambos sentidos), la situación del escenario atiende a una ausencia de respeto a la ley y las normas técnicas observándose varias infracciones en seguridad activa y pasiva.

En seguridad activa se localizan especialmente las siguientes infracciones de riesgo:

1. Ausencia de señalización vertical de peligro por estrechamiento (P-17). Imágenes de ejemplo A1 del Anexo.
2. Ausencia de señalización vertical de regulación de la preferencia de paso (R-5 y R-6).
3. Ausencia de señalización vertical de peligro por deformaciones y erosión grave en el firme (P-15). Imágenes de ejemplo A3 del Anexo.
4. Ausencia de señalización vertical de curvas peligrosas (o curva peligrosa) con presencia reiterada de las mismas (P-13 o P-14). Imágenes de ejemplo A4 del Anexo.
5. Ausencia de elementos guía o balizamiento en zona de estrechamiento (Hitos de arista, captafaros, etc) hay que recordar que la marca vial de fin de calzada está en muy mal estado de conservación. Imágenes de ejemplo A5 del Anexo.
6. Presencia de cartel distractor de larga lectura en zona de paso a nivel con barreras, trazado curvo y erosiones graves en el firme.
7. Presencia de balizamiento de obra en zona de paso a nivel con barreras sin ningún tipo de señalización previa.
8. Anchura funcional insuficiente para garantizar el cruce de dos vehículos autorizados a circular por esa vía, con seguridad (anchura máxima de vehículos autorizados 2,55 RD 2822/98).
9. Señalización envejecida y en mal estado especialmente de difícil percepción en horario nocturno. Imágenes de ejemplo A9 del Anexo.
10. En zona de estrechamiento y obra de paso: Ausencia en uno de los sentidos de las señales verticales de prohibición de adelantamiento R-305 y presencia en el otro sentido de la misma pero sin la anticipación establecida en la norma técnica.

En seguridad pasiva se localizan las siguientes infracciones de especial riesgo:

1. Ausencia de sistema de contención en trayectoria curva con diferencia de cota que obliga a la instalación del mismo. Imágenes de ejemplo P1 del Anexo.
2. Deformaciones graves en barrera metálica de seguridad con hincado de postes soportes debilitado e incorrecto. Imágenes de ejemplo P2 del Anexo.
3. Presencia de murete de obra que no es sistema de contención certificado en varios puntos con cotas altas de diferencia y riesgo de precipitación. Imágenes de ejemplo P3 del Anexo.
4. Presencia de aristas y salientes, especialmente de alto riesgo en el inicio por ambos lados del sistema de contención de la obra de paso. Imágenes de ejemplo P4 del Anexo.
5. Ausencia de sistema de contención de solapamiento entre la zona de muro y sistema de contención metálico de la obra de paso. Imágenes de ejemplo P5 del Anexo.

6. Deformaciones graves en sistema de contención (se observa óxido del tránsito del tiempo) con fractura del mismo. Existe cinta plástica atada al sistema metálico de contención del puente con la inscripción "Línea de policía local" Imágenes de ejemplo P6 del Anexo.
7. Presencia de terminales de cola de pez o similares en barrera metálica de seguridad.

En la actualidad es un claro incumplimiento del artículo 57 de la ley de seguridad vial y otros, así como de los artículos 4, 139 y 142 del RGC (RD 1428/03) además de las normas técnicas 8.1 IC, 8.2 IC, 8.3 IC, la OC 35/2014 y la EN-1317 entre otras. Todos los sistemas de contención descritos son ilegales.

NOTA FINAL DEL TRABAJO DE CAMPO.

- Este departamento custodia la totalidad de las pruebas gráficas y videográficas quedando a disposición de su autoridad.

CONCLUSIONES.

La carretera presentaba, en el momento de la localización de las infracciones, una clara deficiencia de mantenimiento, desobedeciendo el ordenamiento jurídico y poniéndose en grave peligro, de forma especial, la seguridad de los ciudadanos.

Seguimos advirtiendo que se hace necesaria incrementar la partida presupuestaria para el mantenimiento de carreteras de las CC.AA, Diputaciones, ayuntamientos.

SOLICITAMOS Y DENUNCIAMOS

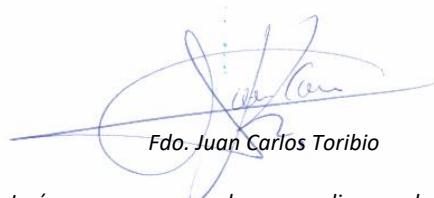
Se considere denunciada la carretera PR-3 en Asturias, por poner en peligro la vida e integridad de los ciudadanos debido a sus reiterados ilícitos. Situaciones ilegales que permanecen en el tiempo sin la debida restitución de la seguridad vial, incluso desde el año 2012 para algunos casos y que consideramos desde este departamento técnico como hechos probados.

Entendemos que los hechos pueden estar circunscritos en el tipo penal 2 del artículo 385 del vigente Código Penal.

Se considere denunciada la carretera identificada por los ilícitos descritos y en base al R.D. 320/94 y el R.D.L. 6/2015 y en base al derecho de petición regulado por el artículo 29 de la CE y la Ley 4/2001, se solicita de forma urgente que:

- Tenga en consideración el presente informe denuncia y actúe en consecuencia del mismo adjuntando este expediente al ya remitido 2024 CEC 053.
- Impulse la inmediata restitución de la seguridad vial en la vía denunciada.
- Se remita este informe denuncia a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y/o cuerpo policial instructor del accidente, para que se tenga en consideración en caso de nuevo siniestro.
- Se remita este informe denuncia al Director General de Tráfico para su conocimiento y se requiera acción de control de obras de paso y sus sistemas de contención en Asturias y otras comunidades autónomas.

- Se requiera al titular de la vía, la restitución de la seguridad vial instalando sistemas de contención legales y garantistas que cumplan la EN 1317.
- Se requiera al titular de la vía aporte los planos de montaje del sistema de contención, marca y modelo, así como el certificado completo de la superación de la norma de certificación EN-1317 y los diferentes proyectos ejecutados de conservación en la PR-3.
- Solicitamos se informe de las medidas adoptadas a esta organización ciudadana (L.O. 4/2001) mediante correo electrónico seguridadadzial@seguridadmotociclistas.org y recordamos quedar a su disposición y requerimiento.



Fdo. Juan Carlos Toribio

Notas finales: Se adjunta ANEXO I. Imágenes y se recuerda que se dispone de material videográfico de buena calidad que queda a su disposición si lo considera necesario.

ANEXO I

Imágenes descriptivas de los hechos denunciados y situación en el momento de la inspección.

Localización.



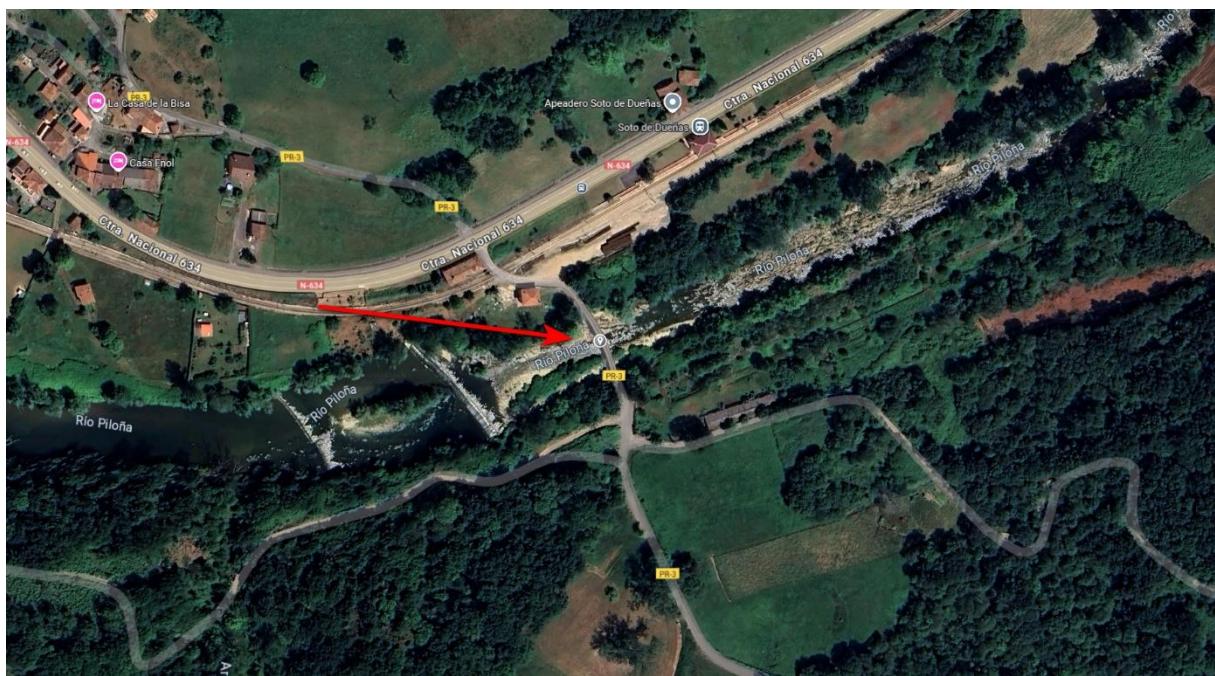


Imagen de ejemplo 1. Aproximación a la situación en agosto del año 2012. Deficiencias en seguridad pasiva en sistema contención como la ausencia prolongación, presencia de aristas o salientes, presencia de bloques de obra no certificados y de alto riesgo, ausencia de balizamiento, ausencia de señalización.



Imagen de ejemplo 2. Año 2022. Ausencia de sistema de contención en zonas de riesgo y presencia de estructuras ilegales piezas de obra en modo murete, no certificado.



Imagen de ejemplo 3. Junio de 2022. Presencia de señales verticales de prohibición de adelantamiento en el mismo inicio de la obra de paso y estrechamiento funcional. Ilícito al art. 139 y norma técnica 8.1 IC por ausencia de anticipación suficiente.



Imágenes de ejemplo A1.

Ausencia de señalización vertical de peligro por estrechamiento (P-17).



Imágenes de ejemplo A3.

Ausencia de señalización vertical de peligro por deformaciones y erosión grave en el firme (P-15). Muestran también presencia de obras sin señalización reglamentaria y panel informativo distractivo en zona de especial riesgo. Además se observa la ausencia de la marca vial de fin de calzada, presencia de muro de contención ilegal, etc



Imágenes de ejemplo A4.

Las trayectorias curvas o cadenas de trayectorias curvas peligrosas no se encuentran ni señalizadas ni balizadas. Carencia de elemento guía y riesgo de accidente por salida de vía. Ausencia de señalización vertical de curvas peligrosas (o curva peligrosa) con presencia reiterada de las mismas (P-13 o P-14). Estas deficiencias e ilícitos se localizan perfectamente en otras imágenes adjuntas al presente informe denuncia.



Imágenes de ejemplo A5.

Ausencia de elementos guía o balizamiento en zona de estrechamiento (Hitos de arista, captafaros, etc) hay que recordar que la marca vial de fin de calzada está en muy mal estado de conservación. Vulnera norma técnica 8.1 IC y art. 139 RD 1428/03.



Imágenes de ejemplo A9.

Señalización envejecida y en mal estado especialmente de difícil percepción en horario nocturno.
Vulnera norma técnica 8.1 IC y art. 139 y 142 RD 1428/03. Fecha de reposición año 2012.



Imágenes de ejemplo P1.

Ausencia de sistema de contención en trayectoria curva con diferencia de cota que obliga a la instalación del mismo.



Imágenes de ejemplo P2.

Deformaciones graves en barrera metálica de seguridad con hincado de postes soportes debilitado e incorrecto. Observese la presencia de terminal cola de pez y otras irregularesidades.





Imágenes de ejemplo P3.

Presencia de murete de obra que no es sistema de contención certificado en varios puntos con cotas altas de diferencia y riesgo de precipitación.



Imágenes de ejemplo P4.

Los terminales del sistema de contención del puente son altamente peligrosos. Presencia de aristas y salientes, especialmente de alto riesgo en el inicio por ambos lados del sistema de contención de la obra de paso. Además las barras están partidas en varios puntos.





Imágenes de ejemplo P5.

Ausencia de sistema de contención de solapamiento entre la zona de muro y sistema de contención metálico de la obra de paso. No obstante, se recuerda que el muro es ilegal. Además, obsérvese el estado del firme y el espacio entre muro y sistema de contención del puente.



Imágenes de ejemplo P6.

Deformaciones graves en sistema de contención (se observa óxido del trascurso del tiempo) con fractura del mismo. Existe cinta plástica atada al sistema metálico de contención del puente con la inscripción "Línea de policía local"







CONCLUSIONES.

El conductor de un vehículo puede no percibir el estrechamiento debido a la ausencia de señales reglamentarias de señalización de peligro como P-17 “Estrechamiento en calzada” y de regulación alternativa de paso, a lo que se suma la ausencia de dispositivos guía. Este hecho, bajo leal saber y entender, puede derivar en accidente. El estado del firme y otras infracciones pueden generar siniestros del tipo salida de vía.

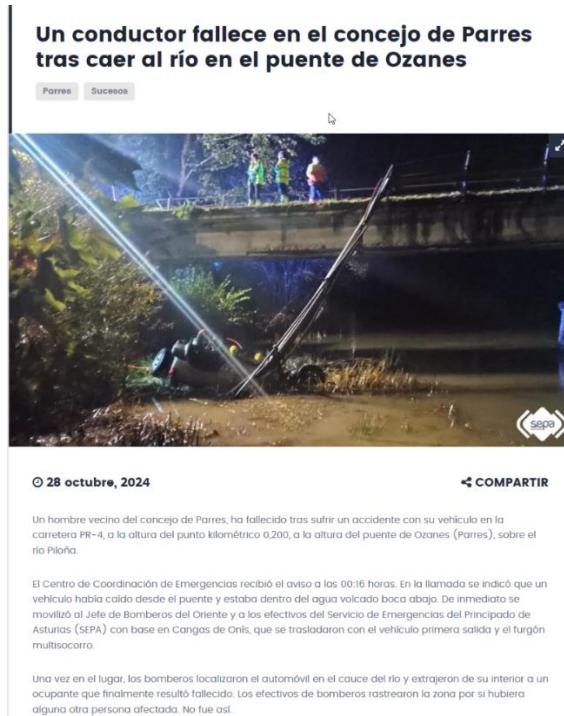
El sistema de contención de la obra de paso es ilegal y no superaba, en las condiciones de instalación, la normativa europea de certificación EN-1317, con riesgo de descuelgue del tablero. El riesgo de precipitación de un vehículo al cauce del río es elevado.

Además, se suma el agresivo estado de conservación y deformación en varios puntos y la presencia de barras salientes de alto riesgo.

A todo ello, también se suma la presencia de bloques de obra ilegales, ausencia de sistema de contención en zonas y espacios entre bloques de obra y sistema metálico de contención.

NOTA FINAL

Este informe denuncia es gratuito e independiente, se somete al leal saber y entender del técnico que lo firma. Guarda por objeto colaborar con la justicia ante un hecho que podría ser delictivo y la restitución de la seguridad vial hasta las cotas exigidas por la ley. Además, se suma al expediente anterior remitido, con fecha 5 de noviembre de 2024 con nuestra referencia 2024 CEC 053, asociado al caso accidental que se adjunta y cuyo resultado puede volver a producirse.



.../...