



Asociación Española de la Carretera

[El Sector de la Carretera traslada al nuevo Gobierno del país sus peticiones ante el inicio de la XIV Legislatura](#)

En el foco de sus demandas, reducción de emisiones, mejora de la seguridad vial, nuevo modelo de financiación y desarrollo de las carreteras inteligentes

Jueves, 23 de enero de 2020.- La Asociación Española de la Carretera (AEC) quiere trasladar al nuevo equipo de Gobierno de la nación las principales demandas del sector viario ante el inicio de la décimo cuarta Legislatura.

Porque es mucho lo que las infraestructuras viarias pueden contribuir a la resolución de problemas latentes en materia de transporte y movilidad, problemas que, hasta la fecha, se han tratado de resolver, con desigual éxito, poniendo el foco en otros aspectos.

Así, la AEC, en diversos estudios e investigaciones, propios y de terceros, ha podido constatar cómo las carreteras adecuadamente conservadas contribuyen a la reducción de las emisiones del tráfico a la atmósfera, y propician la disminución de los accidentes de circulación y de las víctimas mortales.

Además, la Asociación considera imprescindible escuchar lo que la industria de las infraestructuras viarias puede aportar para abordar con rigurosidad el establecimiento y generalización de nuevas formas de movilidad y de los servicios asociados a ellas, reclamando, en este sentido, el apoyo político necesario para que las innovaciones que se generan en este sector puedan llegar a materializarse.

Para la Asociación Española de la Carretera, todo ello requiere afrontar una reflexión sobre el actual modelo de financiación de las infraestructuras y de su adecuado mantenimiento y conservación.

Concretando, las demandas que la AEC traslada al nuevo Gobierno de España son las siguientes:

REDUCCIÓN DE EMISIONES DEL TRÁFICO Y MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

- Incluir, en la definición de los presupuestos destinados a la conservación de las carreteras, criterios relativos a la reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera asociada a la mejora del estado del pavimento.

Según el estudio “Análisis de la relación entre el estado de conservación del pavimento, el consumo de combustible y las emisiones de los vehículos”, realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) con la colaboración de la Plataforma “Ponle Freno”, del Grupo de Comunicación Atresmedia, y Mercedes Benz, repavimentar la mitad de la red de carreteras de nuestro país permitiría ahorrar 1.600.000 toneladas de CO₂ al año, lo mismo que emite todo el tráfico de la ciudad de Madrid durante 8 meses.

De esta manera, el sector de la carretera contribuiría considerablemente al cumplimiento de los objetivos climáticos de España, alineado con los principios del *Green Deal* europeo -compromiso por el que la Unión Europea persigue convertirse en el primer continente climáticamente neutro en 2050-, en el marco de la Emergencia Climática en España que acaba de declarar oficialmente el Gobierno.

- Favorecer la mejora de la calidad del aire en los entornos urbanos como medida complementaria a la previsible adopción, por parte de los Ayuntamientos de las ciudades con más tráfico, de medidas restrictivas para la circulación del vehículo privado en los centros urbanos.

En este sentido, se propone fomentar actuaciones para la reducción de la congestión, especialmente en los accesos a las grandes ciudades y con el apoyo del transporte público como eje prioritario, pero también garantizando la construcción de infraestructuras viarias *ad hoc*. No se trata de ampliar la capacidad de la vía indefinidamente, sino de gestionar mejor, por medio de plataformas reservadas a vehículos de transporte colectivo o de alta ocupación.

A estas medidas deben sumarse otras iniciativas de gestión de la demanda. En concreto, se propone desarrollar, sobre todo en los accesos a las grandes áreas metropolitanas, infraestructuras que incorporen, ya en la fase de diseño, los sistemas tecnológicos más avanzados para la optimización de la movilidad y la gestión de la demanda.

SEGURIDAD VIAL

- Adoptar políticas alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) recogidos en la Agenda 2030, promoviendo un enfoque integrado para hacer frente a los accidentes de tráfico desde la perspectiva del “Sistema Seguro”, actuando sobre la infraestructura y sobre el vehículo, toda vez que ha quedado constatado el agotamiento de las políticas centradas en el usuario.

Así lo ha reconocido el actual Director General de Tráfico, Pere Navarro, en una [entrevista publicada en NIUS el pasado 31 de diciembre](#).

- Diseñar e implantar un Plan Específico de Seguridad Vial en Carreteras Convencionales, donde se registran cada año el 75% de los accidentes y de las víctimas mortales. Unas carreteras por las que circula la nada despreciable cifra del 40% del tráfico total.

Carreteras que perdonan, carreteras auto-explicativas, secciones 2+1, carriles reversibles y otros tipos de actuaciones de separación física de sentidos de circulación son soluciones que se podrían aplicar sobre la infraestructura con resultados notables en la reducción de los problemas de accidentalidad que pudieran identificarse.

- Generalizar herramientas como las auditorías e inspecciones de seguridad vial al conjunto de la red viaria, al tratarse de instrumentos altamente eficaces, regulados en la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE relativa a la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- Incrementar y dotar de la necesaria estabilidad a las partidas presupuestarias destinadas a la conservación de las carreteras, unas infraestructuras construidas sobre la base de estándares de seguridad muy elevados que en modo alguno deben verse afectados por un mantenimiento insuficiente.
- Ante un aumento de la siniestralidad de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas), que cada año incrementan su representatividad en las cifras globales de fallecidos (un 30% en 2011 frente a un 50% en 2018), es imprescindible priorizar acciones *ah hoc* de mejora de las infraestructuras. Infraestructuras específicas para ciclistas y medidas de protección para el peatón en los entornos periurbano y urbano son ámbitos de trabajo urgentes.

También es prioritario garantizar que los diseños viarios de los nuevos desarrollos urbanísticos atiendan a los criterios de máxima seguridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP) a través de infraestructuras específicas para su circulación.

En el caso concreto de los VMP, es conveniente avanzar en la homogeneización de este tipo de vehículos en entornos urbanos y periurbanos.

- Analizar, como caso de estudio particular, la situación de las estructuras de la red viaria española. Al igual que en otros países de nuestro entorno, los puentes y otras estructuras singulares requieren un análisis exhaustivo, a fin de evaluar la conveniencia de llevar a cabo tareas de refuerzo y rehabilitación, de manera que se eviten desastres como los que se han producido recientemente en otros países.

FINANCIACIÓN

- Abrir una reflexión sobre el modelo de financiación de la red de carreteras española, a fin de abordar con efectividad el déficit de conservación que arrastran nuestras infraestructuras viarias, cifrado según el último [“Informe sobre Necesidades de Inversión en Conservación de las Carreteras Españolas”](#) en 7.000 millones de euros.

En este sentido, se propone contemplar, dentro de los presupuestos públicos, la conservación y mantenimiento viarios como gasto social, en tanto que servicio esencial para el correcto funcionamiento y acceso a la sanidad, la educación, la movilidad de niños y personas mayores, dependencia..., así como para evitar la despoblación de las zonas rurales. En este sentido, [la Asociación Española de la Carretera ya propuso, en el marco de la 30ª Semana de la Carretera, promover un Pacto de Estado para no dejar morir las carreteras.](#)

- Estudiar la modificación del actual esquema fiscal del sector viario (impuestos de matriculación, combustibles, circulación, etc.) para crear una tasa específica asociada al uso de la carretera, un bono de movilidad en virtud del cual quien más utiliza la vía, más

paga. En el marco de este modelo, la cuantía de la tasa podría establecerse atendiendo a los tres tipos de red de nuestro país:

- Red de interés económico (Red de autovías del Estado y autonómicas)
- Red de interés territorial (Red Autónoma básica +Red del Estado convencional)
- Red de interés social (Red local autonómica+ Red local provincial)

Un esquema, sin duda, más justo para los usuarios, que garantizaría una mayor eficiencia ambiental del transporte y generaría una fuente estable de recursos destinada a la mejora de la conservación de las carreteras.

CARRETERAS INTELIGENTES

- Favorecer la adecuación y adaptación de la infraestructura al nuevo modelo de movilidad eficiente, segura y sostenible, en el que la tecnología desempeña un papel clave, con el usuario digital en el centro de la toma de decisiones.
- Favorecer los servicios existentes y la generación de otros nuevos asociados al uso de las tecnologías de información y comunicaciones, Big Data, Internet de las Cosas, Inteligencia Artificial, etc., en la carretera y el transporte.
- Promover el desarrollo de estas tecnologías como medio y herramienta para incrementar la comodidad, eficiencia y eficacia en los desplazamientos, así como para reducir la siniestralidad y aumentar la resiliencia ante el cambio climático.
- Avanzar en la consideración de las carreteras como espacios de movilidad, promoviendo la generalización de tramos de ensayo para la validación de nuevas tecnologías, servicios y aplicaciones. Vehículos conectados y autónomos, itinerarios completos para el transporte eléctrico, nuevos modelos de sección transversal..., son algunas de las iniciativas que se deberán poner en marcha para fomentar la aportación de las infraestructuras a la innovación en la movilidad.
- Establecer un programa de ayudas a la innovación en carreteras.
- Desarrollar una Carta de Servicios que informe a los usuarios de las carreteras sobre los compromisos de calidad asumidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y sus concesiones, similar a las del [transporte aéreo y puertos](#).

Departamento de Comunicación y RR Institucionales
Asociación Española de la Carretera * 91 577 99 72
Marta Rodrigo * mrodrigo@aecarretera.com * 637 51 0 05
Susana Rubio * srubio@aecarretera.com