



Preocupación ante el incremento de las cifras de mortalidad por siniestros de tráfico

Actuar sobre las carreteras puede ser decisivo para reducir la accidentalidad

- Carreteras “clementes”, [secciones 2+1](#), auditorías de seguridad vial, mejora del estado del pavimento y adecuación del equipamiento viario son medidas “imprescindibles para evitar el temido cambio de tendencia”, según la Asociación Española de la Carretera
- [La adenda de los fondos Next Generation EU](#), en fase de tramitación, es una magnífica oportunidad para poner en marcha estas medidas

Miércoles, 11 de enero de 2023

El Ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, señaló el pasado lunes en la presentación del [balance provisional de siniestralidad vial 2022](#), que “toca analizar las cifras y seguir trabajando para atajar las causas, reducir los fallecimientos y contribuir también a concienciar a la ciudadanía sobre el drama de los siniestros viales y sus dolorosas consecuencias”.

En este proceso de reflexión, la Asociación Española de la Carretera (AEC) exige volver la mirada hacia las infraestructuras viarias con sensibilidad política, asegurando que la inversión en la adecuación y mejora de las carreteras, y en su adaptación al denominado *Sistema Seguro*, es “imprescindible para evitar el temido cambio de tendencia de la accidentalidad en nuestro país”. Según la AEC, extender a toda la red el uso de soluciones tecnológicas (sistemas inteligentes para la interacción de vehículos, infraestructuras y entorno, equipamiento para la detección de peatones, ciclistas o fauna, etc.), de las que ya existen experiencias en España, permitirá reducir la siniestralidad de todos los usuarios, en particular de los más vulnerables.

Se detallan a continuación las medidas que la Asociación pone encima de la mesa en este momento de preocupación ante el aumento de la mortalidad por siniestros viales.

| DATO 2022 (solo vías interurbanas, fallecidos a 24 horas) | PROPUESTA DE ACTUACIÓN EN INFRAESTRUCTURA |
|--|--|
| En 2022 aumentaron las personas fallecidas en carretera convencional (5%); en estas vías se produjeron el 73% de los fallecimientos. | <p>Carreteras 2+1. Evaluación de seguridad en la red (y eliminación de tramos de concentración de accidentes). Auditorías e inspecciones de seguridad vial en toda la red convencional. Tratamiento de tramos singulares: intersecciones, accesos, paradas de autobús, etc. Mejora del estado del pavimento. Adecuación del equipamiento viario.</p> |

| | |
|---|--|
| Aumentó el número de personas fallecidas en autopista y autovía (3%). | Evaluación de seguridad en la red (y eliminación de tramos de concentración de accidentes). Auditorías e inspecciones de seguridad vial en toda la red de alta capacidad. Mejora del estado del pavimento. Adecuación del equipamiento viario. |
| Colisiones frontales (247 fallecidos) y laterales/frontolaterales (132 fallecidos). | Carreteras 2+1. |
| Salida de vía (480 fallecidos). | Plan de carreteras “que perdonan” : márgenes despejados, eliminación de obstáculos, suavizado de pendientes, sistemas de contención de vehículos para todas las tipologías de usuarios (incluyendo sistemas de protección de motociclistas y alta contención para vehículos pesados). |
| Peatones en vías convencionales (68 fallecidos). | Construcción de infraestructuras específicas para usuarios vulnerables en vías locales (sendas peatonales, arcenes de diferente color y textura...). Itinerarios peatonales seguros en paradas de autobús y acceso a urbanizaciones/áreas industriales y empresariales, etc. Humanización de travesías . Soluciones basadas en la tecnología para la detección de peatones en la vía. |
| Ciclistas en vías convencionales (39 fallecidos). | Construcción de infraestructuras específicas en vías locales (carriles bici, arcenes bici, etc.). Utilización de tecnología de detección y aviso de presencia de ciclistas en tramos de especial riesgo. |
| Motociclistas y ciclomotores en vías convencionales (175 fallecidos). | Instalación de sistemas de protección de motociclistas en tramos de especial riesgo. |
| Ocupantes de vehículos fallecidos entre las 20.00 y las 7.00 - horario nocturno (316 fallecidos). | Iluminación de tramos singulares (intersecciones, accesos, enlaces, etc.). Mejora de la señalización vertical y horizontal. Instalación de equipamiento reflectante (balizamiento). |
| Peatones fallecidos entre las 20.00 y las 7.00 - horario nocturno (66 fallecidos) | Iluminación de tramos de tráfico peatonal elevado (iluminación “a demanda”). Mejora de la señalización vertical y horizontal. Instalación de equipamiento reflectante (balizamiento). |
| Siniestralidad con fauna | Proyectos piloto para prueba de soluciones. |

El contexto actual, con [la adenda de los fondos Next Generation EU](#) en fase de tramitación, es una magnífica oportunidad para poner en marcha estas medidas que promueve la Asociación Española de la Carretera, tanto en la Red de Carreteras del Estado, como en las de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, así como en las vías que gestionan Diputaciones Provinciales, Cabildos y Consells. El potencial de reducción de la siniestralidad que presenta la infraestructura es un elemento fundamental de la movilidad segura y sostenible.

Contacto:

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales - 91 577 99 72

Marta Rodrigo - mrodrigo@aecarretera.com - 637 51 04 05

Susana Rubio – srubio@aecarretera.com