



Elecciones Generales 23J

La seguridad vial ante la encrucijada de la nueva movilidad

- **AEC, AESLEME, Fundación MAPFRE, FESVIAL e INTRAS reclaman la creación de una agencia estatal de Seguridad Vial dependiente de la Vicepresidencia del Gobierno**

Madrid, 6 de julio de 2023

En 2022 el 64% de los accidentes con víctimas en España se produjeron en zona urbana, registrando aquel año su máximo histórico. Además, el 53% de los fallecidos fueron, también por segunda vez desde que se tienen estadísticas (la primera, en 2019), usuarios vulnerables (motociclistas, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal y peatones).

Estos datos, facilitados por la Dirección General de Tráfico, apuntan una tendencia que puede no tardar en confirmarse: mientras que la accidentalidad en carretera tiende a estabilizarse, en entornos urbanos y periurbanos los siniestros viales empiezan a crecer de manera preocupante.

Hace un año, un informe elaborado por el Oliver Wayman Forum y el Instituto de Estudios del Transporte de la Universidad de California vaticinaba que la “nueva movilidad urbana” -aquella que comprende el conjunto de modos de transporte compartido más allá del transporte público y privado convencional-, crecerá a un ritmo del 10% anual hasta el año 2030, un aumento que duplicaría el que, según la misma fuente, se registrará en el entorno interurbano (+5% cada año).

En el caso de España, esta situación se verá favorecida por un notable incremento de la población de nuestras ciudades, mientras asistimos al abandono del mundo rural.

A este escenario tendencial hay que añadir otras variables que van a influir también significativamente en la movilidad del futuro inmediato, tales como el uso masivo de dispositivos electrónicos y una nueva cultura, generalizada entre los jóvenes, de compartir vehículos y viajes, y de hacer uso de modos de transporte considerados más sostenibles.

La tormenta perfecta

La accidentalidad crece significativamente en las áreas metropolitanas de nuestro país al tiempo que la nueva movilidad urbana introduce en la ecuación elementos que distorsionan un sistema ya, *per se*, manifiestamente mejorable.

Calle Goya, 23, 4º Dcha. - 28001 Madrid

Tfno.: 91 577 99 72 - Fax: 91 576 65 22 - www.aecarretera.com – aec@aecarretera.com

En este sentido, desde la Asociación Española de la Carretera (AEC) se hace un llamamiento a los partidos políticos que concurren a las Elecciones Generales del 23 de julio a que tomen cartas en un asunto que, más pronto que tarde, empezará a pasar una costosa factura social y económica.

Se considera urgente

- Establecer acuerdos de colaboración con Ayuntamientos y Corporaciones Provinciales para la construcción de una red urbana de carriles segregados para bicicletas y vehículos de movilidad personal.
- Acometer actuaciones de humanización en travesías de la Red de Carreteras del Estado y favorecer desde el Gobierno Central su puesta en marcha en las carreteras a cargo de administraciones autonómicas, provinciales y locales.
- Apoyar la creación de una red de transporte público eficaz en ciudades de mediano y pequeño tamaño, así como soluciones basadas en “La Movilidad como Servicio”.
- Favorecer el incremento de las dotaciones presupuestarias para la conservación de la red viaria urbana: firmes y equipamiento.
- Contribuir a la creación de itinerarios compartidos (por distintos tipos de usuarios) en los entornos periurbanos.

Uniando fuerzas

Por otra parte, también con la vista puesta en la campaña electoral, la Asociación Española de la Carretera, la Asociación Española para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme), la Fundación Mapfre, la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial) y el Instituto Universitario de Investigación de Tránsito y Seguridad Viaria de la Universidad de Valencia (Intras) vuelven a interpelar de forma muy directa a los partidos políticos.

Estas cinco entidades, referentes españoles en el ámbito de la seguridad vial, instan a los grupos que se presentan a las próximas Elecciones Generales del 23 de julio a incluir la seguridad vial en sus programas con un planteamiento muy concreto: [un documento con 14 propuestas detalladas para disminuir la siniestralidad en carretera y en el entorno urbano.](#)

Entre las medidas planteadas, y como acción reiteradamente solicitada por el sector viario desde hace tiempo, figura la firma de un Pacto de Estado por la Seguridad Vial, asumiendo el Objetivo Cero de lesiones graves y mortales.

Pero la implicación y la coordinación institucional se llevan aún más lejos, reclamando la creación de una agencia u órgano estatal de seguridad vial. Un organismo adscrito a la vicepresidencia del Gobierno con amplias facultades ejecutivas para la colaboración interministerial. Esta colaboración serviría para poner en común las decisiones de todos los ministerios implicados: Sanidad; Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Educación y Formación Profesional; Interior; Industria, Comercio y Turismo; Hacienda y Función Pública...).

Las organizaciones autoras del documento dirigido a los partidos políticos piden, asimismo, un incremento de los presupuestos para la conservación de la red viaria, tanto para el mantenimiento de los firmes como para la actualización y mejora del equipamiento. Según la Asociación Española de la Carretera, el déficit en conservación de las redes de carreteras del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales supera ya los 10.000 millones de euros.

En el ámbito de las carreteras convencionales -por las que circula aproximadamente el 40% del tráfico total del país, y donde se producen cada año el 75% de los siniestros y de las víctimas mortales-, proponen diseñar e implantar un Plan Específico de Seguridad Vial, y potenciar las carreteras 2+1.

Este tipo de vías, en las que cada sentido de circulación posee de forma alterna un carril adicional durante un número determinado de kilómetros, elimina el riesgo de choque frontal y frontolateral como consecuencia de los adelantamientos.

Las carreteras que perdonan son otro de los ejes de la propuesta para vías convencionales. Las mejoras de trazado, la instalación de las bandas longitudinales sonoras en zonas de alto riesgo o la adecuación y protección de los márgenes permitirían reducir el número y la gravedad de los siniestros por salidas de vía, que se sitúan entre el 30 y el 40 por ciento de la siniestralidad total.

Otras propuestas de interés pasan por:

- Implantar progresivamente auditorías e inspecciones de seguridad en todas las redes de carreteras, así como procedimientos de evaluación y gestión en la red existente.
- Crear un marco normativo específico para que la corrección de tramos peligrosos o de concentración de siniestros se contrate por procedimientos de urgencia en todas las administraciones.
- Promover el uso de soluciones innovadoras y tecnológicamente avanzadas dirigidas a incrementar la seguridad en la infraestructura, el equipamiento y el entorno. Estas soluciones tienen mucho que aportar a la mejora de la seguridad en el ámbito de la movilidad conectada (y, en un futuro, autónoma).
- Garantizar el diseño seguro de las infraestructuras también para los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas): vías específicas para ciclistas, itinerarios con refuerzo de la señalización e incluso restricciones al tráfico motorizado en determinados itinerarios y tramos horarios.
- Promover soluciones más eficaces para resolver la siniestralidad con fauna, cada vez más habitual en nuestro país.
- 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.
- Desarrollar nuevos sistemas de Big Data que recojan información sobre otras variables relacionadas con la siniestralidad: climatología, densidad de tráfico,

alertas, etc., y poder desarrollar con ellos nuevos modelos explicativos y predictivos.

En otros ámbitos, como la sanidad, la educación o la automoción, las propuestas incluyen, entre otras muchas medidas, la mejora de la atención psicológica a las víctimas y sus familiares, una mejor comunicación entre médicos y administración para prevenir la conducción en casos de riesgo, valorar las necesidades específicas de formación de los usuarios vulnerables, promocionar la formación vial en contextos laborales, un nuevo plan estatal que facilite la renovación del parque de vehículos a motor o la creación de un “sello de vehículo seguro”.

Y todo ello, bajo la premisa de que, para poder materializar todas estas medidas y planes, se necesita una dotación presupuestaria adecuada y permanente.

Más información: www.aecarretera.com

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales - 91 577 99 72

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

Susana Rubio – srubio@aecarretera.com