



Informe de Seguridad Vial DEKRA 2024

UNA INFRAESTRUCTURA VIAL ADECUADA PUEDE SALVAR MILLONES DE VIDA, SEGÚN EL INFORME DEKRA

- ▶ Política de transporte centrada en la infraestructura
- ▶ Disparidades en las normas de seguridad vial a nivel global
- ▶ Los vehículos conectados requieren una tecnología fiable

Ir de A a B con seguridad requiere, entre otras cosas, una infraestructura viaria segura y en funcionamiento. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en la actualidad hasta 50 millones de personas resultan heridas cada año en accidentes de tráfico, de las cuales alrededor de 1,2 millones son mortales. «Las causas son múltiples. Sin embargo, el diseño y el estado de las infraestructuras viarias desempeñan a menudo un papel negativo, como factores contribuyentes o aumentando las consecuencias de los accidentes», resume Jann Fehlauer, Vicepresidente Ejecutivo de DEKRA, las conclusiones del Informe de Seguridad Vial 2024 de DEKRA “Entornos de tráfico para las personas”. El 17º informe de la serie examina diversas áreas problemáticas relacionadas con las infraestructuras desde la perspectiva de la investigación de accidentes, la psicología del tráfico, la tecnología de los vehículos, el diseño de las infraestructuras y la legislación.

Madrid, 28 de octubre de 2024 .- Más que nunca, las infraestructuras viarias se ven atrapadas entre una gran variedad de demandas. A ello se añade el rápido cambio en el comportamiento de la movilidad en muchas partes del mundo. Los nuevos avances en los ámbitos de la tecnología de sensores, la potencia informática y la capacidad de las baterías han creado nuevas formas de movilidad o han revolucionado las existentes. Este cambio se está produciendo más rápido de lo que es posible adaptar la infraestructura.

Los requisitos de las carreteras y los espacios laterales dependen de muchos parámetros, como la finalidad de la carretera, el volumen de tráfico previsto y el reparto modal, es decir, el uso de la carretera por distintos modos de transporte. Por último, también influye quién asume los costes de planificación, (re)construcción y mantenimiento. Pero no importa si la infraestructura está diseñada para el tráfico mixto, como las carreteras locales y rurales, o si está reservada a determinados grupos de usuarios, como las zonas peatonales, las autopistas ciclistas o las autovías: Siempre hay que centrarse en la seguridad.

Estado inadecuado de las carreteras en muchas partes del mundo

Las estadísticas muestran que aún queda mucho por hacer en este sentido. Aunque el **número de muertes en carretera en la UE se redujo un 32,8%** entre 2010 y 2021, de 29.600 a 19.900, la cifra volvió a aumentar hasta algo menos de 20.600 en 2022 y la UE



calcula unas 20.400 muertes en carretera en 2023. Actualmente es casi imposible prever la evolución futura. Sin embargo, desde la perspectiva actual, el objetivo fijado por la OMS y la propia UE de reducir a la mitad el número de muertes en carretera entre 2021 y 2030 será probablemente difícil de alcanzar.

En este contexto, se refirió al Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de las Naciones Unidas. En él se establecen doce objetivos voluntarios de actuación, siendo los objetivos 3 y 4 especialmente importantes en materia de infraestructuras. Según la meta 3, todas las carreteras nuevas para todos los usuarios deberán cumplir normas técnicas que tengan en cuenta la seguridad vial o alcanzar una calificación de tres estrellas o superior para 2030. Y según el objetivo 4, más del 75% de los desplazamientos deberán realizarse por carreteras que cumplan las normas técnicas para todos los usuarios y tengan en cuenta la seguridad vial para 2030. A nivel mundial, sin embargo, sólo alrededor de una quinta parte de las carreteras alcanzan actualmente al menos una calificación de tres estrellas para peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de dos ruedas. Así lo demuestra el Safety Insights Explorer elaborado por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP). iRAP es una organización sin ánimo de lucro con estatus consultivo ante el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

Las infraestructuras y los límites de velocidad pueden ser esenciales

Según Kristian Schmidt, Coordinador de Seguridad Vial de la UE, la infraestructura es una parte crucial de la combinación de factores que aborda el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE. «Las infraestructuras son determinantes en cerca del 30% de los accidentes de tráfico graves», escribe Schmidt en el Informe de Seguridad Vial de DEKRA. Mientras que las carreteras bien mantenidas disminuyen el riesgo de accidentes, las carreteras permisivas -diseñadas para mitigar las consecuencias de los errores- reducen la gravedad de los que se producen. En el futuro, la seguridad de las infraestructuras se evaluará de forma más sistemática y proactiva en más carreteras de la UE, lo que ayudará a orientar las inversiones. «No cabe esperar a que se produzcan accidentes mortales para actuar, como ocurría con la anterior cartografía de puntos negros», afirma Schmidt.

Antonio Avenoso, Director Ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), se centró en su intervención en el tema de los 30 km/h en las ciudades. En su opinión, las ciudades y los municipios deberían estar facultados para introducir por defecto los 30 km/h sin que los gobiernos nacionales les pongan obstáculos. «Sería ingenuo pensar que los límites de 30 km/h acabarán con las muertes y lesiones en carretera en las ciudades. Pero hay que verlo como una medida sencilla y rentable que tiene beneficios que van más allá de la seguridad», afirma Avenoso. «También señala alto y claro la aceptación de una realidad que se ha



olvidado en muchos rincones de Europa: que las ciudades deben diseñarse en beneficio de todos los ciudadanos, no sólo de los que eligen viajar en coche».

Consecuencias de los accidentes debidos al mobiliario vial

Entre otras cosas, el Informe de Seguridad Vial 2024 de DEKRA también aborda los riesgos de accidente que plantean una gran variedad de objetos situados en el borde de la carretera. Por ejemplo, los postes de los semáforos, las farolas, las señales de tráfico y los postes son esenciales para regular de forma segura el tráfico rodado, pero también pueden ser obstáculos peligrosos. Para el Informe de Seguridad Vial de 2017, DEKRA ya realizó una prueba de choque para demostrar de forma impresionante los peligros para los motoristas que caen por colisiones con postes rígidos.

Para visualizar los riesgos de los bolardos rígidos para los ciclistas en el informe de 2024, DEKRA llevó a cabo una prueba de choque con una bicicleta de carga de tres ruedas, en comparación con una prueba idéntica con un poste de plástico flexible. En el impacto con el poste rígido, se produjo una fuerte desaceleración que hizo que el maniquí saliera despedido del sillín hacia el manillar. El poste se dobló y actuó como una rampa. La parte trasera de la moto se levantó y el maniquí salió despedido. La moto volcó. En una situación de conducción real, la persona que iba en la bicicleta de carga podría haber sufrido lesiones graves. En la otra prueba, simplemente se pasó por encima del poste flexible y luego volvió a levantarse por sí solo. No se produjo ninguna desaceleración significativa, el maniquí permaneció en el sillín y la situación de conducción siguió siendo controlable.

Hay que garantizar la conectividad y la ciberseguridad

En vista de la creciente conectividad y digitalización dentro y alrededor de los vehículos, las tecnologías de comunicación disponibles, como el 5G, también desempeñarán un papel cada vez más importante en términos de infraestructura en el futuro. «Si los vehículos deben comunicarse entre sí, así como con los semáforos o los sistemas de gestión del tráfico, debe garantizarse la conectividad necesaria en todo momento, siendo uno de los objetivos que los usuarios vulnerables de la carretera, como peatones y ciclistas, también puedan beneficiarse de la movilidad conectada», afirma Fehlauer. En su opinión, el nivel cada vez mayor de automatización en los vehículos y la creciente conectividad también aumentan el riesgo de manipulación electrónica desde el exterior. Para cerrar las puertas de entrada a los ciberataques, hay que tomar contramedidas lo antes posible, por ejemplo en forma de un sistema integral de gestión de la ciberseguridad.

Sin embargo, en opinión del experto de DEKRA, no hay que olvidar un requisito esencial en todas las medidas de optimización para aumentar la seguridad vial: «Para evitar en primer lugar que se produzcan situaciones peligrosas, son y siguen siendo



esenciales un comportamiento responsable, una valoración correcta de las propias capacidades y un alto grado de aceptación de las normas.» Ni siquiera las mejores infraestructuras viarias y de comunicación o la tecnología de los vehículos pueden cambiar esta situación.

El informe de DEKRA sobre seguridad vial 2024 «Entornos de tráfico para las personas» puede descargarse en línea en www.dekra-roadsafety.com. Allí también se pueden encontrar todos los informes anteriores, incluidos los contenidos adicionales.

Diez exigencias de DEKRA para una mayor seguridad vial

- El mundo de la movilidad cambia a un ritmo cada vez más rápido, lo que exige una respuesta ágil en términos de diseño de infraestructuras. Hay que acortar los plazos de planificación y reducir el engorroso exceso de reglamentación.
- Se necesitan fondos de inversión suficientes para mantener las infraestructuras viarias en buen estado (nueva construcción, ampliación y mantenimiento).
- Debe acelerarse la creación y expansión de infraestructuras inteligentes (comunicación entre vehículos e infraestructuras) para sacar el máximo partido de los sistemas de conducción automatizada.
- Para que las tecnologías de vehículos conectados y la conducción altamente automatizada tengan éxito, es necesario garantizar una infraestructura de comunicación fiable y normas para la comunicación entre vehículos.
- En los tramos con un elevado número de accidentes, debemos ampliar cada vez más los tramos de carretera para incluir un tercer carril que alterne entre las calzadas para ofrecer posibilidades de adelantamiento seguras.
- En los tramos críticos, hay que prohibir y hacer cumplir la prohibición de adelantar.
- En las carreteras rurales, el arcén debe mantenerse libre de obstáculos como árboles, postes, etc. siempre que sea posible. En caso contrario, deben instalarse estructuras de protección adecuadas.
- Es esencial que haya suficientes pasos protegidos para peatones y ciclistas.
- Las rotondas pueden aumentar la fluidez del tráfico y la seguridad en muchos lugares. Es crucial diseñarlas de forma segura.
- Debería prestarse más atención a la educación vial y a la vigilancia para aumentar la aceptación, el cumplimiento y el conocimiento general de las

normas de tráfico, especialmente de las nuevas. Las campañas de imagen que las acompañan también pueden contribuir a ello.

Para más información del Informe de Seguridad Vial DEKRA puede ponerse en contacto con el departamento de comunicación:

Lourdes Rivero – Responsable de Comunicación Corporativa

Lourdes.rivero@dekra.com

Teléfono: 648574242

www.dekra.es

Sobre DEKRA

DEKRA es una organización internacional con sede en Alemania que se especializa en servicios de evaluación, inspección y certificación. Fundada en 1925, DEKRA se ha consolidado como una de las principales compañías en el campo de la seguridad y sostenibilidad. Su enfoque abarca sectores como la automoción, la industria, la construcción y el medio ambiente. DEKRA ofrece servicios como auditorías, pruebas de productos y formación para garantizar que las normas de seguridad y calidad sean cumplidas. Con presencia en más de 50 países, DEKRA se compromete a promover la seguridad y la sostenibilidad en diversos ámbitos a nivel global.