



Asetrabi ha cerrado su ciclo formativo de otoño

La seguridad vial, responsabilidad colectiva, en la jornada de Asetrabi

Finaliza el ciclo formativo de otoño con la segunda jornada

POR ANDER AGUIRREGOMEZCORTA GUZMÁN - 27 noviembre, 2025

La tercera edición del otoño formativo de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia Asetrabi ha llegado este jueves a su fin por este año con la celebración de la segunda jornada dedicada a la [seguridad vial](#), y más concretamente, la aplicada a los transportistas de mercancías por carretera, uno de las mayores preocupaciones sectoriales a nivel administrativo y empresarial.

Así, el encuentro que llevó por título *Retos y estrategias para mejorar la seguridad vial en el transporte de mercancías*, tuvo lugar en la sede bilbaína del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi, Caminos Euskadi, en una jornada, organizada en colaboración con el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia (DFB), y se estructuró en torno a una ponencia y dos mesas redondas.

A partir de la bienvenida e introducción a cargo de Jon Larrea, director general de Innovación y Gestión Viaria de la Diputación Foral de Bizkaia, la conferencia inaugural lleva por título *Gestión de la seguridad vial en las carreteras de Bizkaia* y fue impartida por Pilar Trueba, jefa de Servicio de Seguridad Vial, Mejora y Modernización en el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la DFB.

Larrea insistió en que las carreteras son el sistema circulatorio de la economía y quiso poner en valor la colaboración con Asetrabi como “foro de comunicación e información” para los profesionales en el sector. Por su parte Trueba distribuyó su ponencia en tres bloques. En el primero, referido a la gestión de la seguridad vial. A continuación, lo referido a la siniestralidad de los vehículos pesados, para finalizar con una visión a futuro.

Dijo Trueba que transporte y seguridad son un binomio indisoluble y abundó en la “visión cero” a 2050 y el marco internacional de un sistema seguro para lograr reducir a la mitad las víctimas a 2030 para llegar al objetivo 20 años después. Para ello se trata la seguridad vial con un enfoque de “salud pública” desde una responsabilidad compartida entre las partes: administraciones y usuarios.



Sonia García (Asetrabi), Estibaliz Olabarri Gobierno Vasco); Juan Antonio Figueroa (Ceftral) y Ander Aguirregomezorta (El Canal)

Los datos muestran una dura realidad

En lo referido a los datos, Bizkaia está por debajo de los ratios europeos en siniestralidad, incluso por debajo de los números del País Vasco y Europa, pero “los ritmos de descenso no garantizan el cumplimiento de los objetivos” a 2030 y 2050. Porque “la evolución a la baja se estanca”, sobre todo en lo referido a los motoristas, un colectivo especialmente vulnerable.

Pilar Trueba hizo en breve repaso de las acciones que se ha ido llevado a cabo desde los primeros años del siglo, con un hito importante en el año 2014 y con otro evento de importancia este mismo año: el Decreto Foral 2025, alineado con las directivas europeas, que cubre todo el ciclo de vida de las infraestructuras viarias, focaliza en los accidentes graves y en los usuarios vulnerables, integra las nuevas herramientas de datos y pone el “factor humano” en el centro.

La Diputación Foral de Bizkaia se ha ido especializando en actuaciones relacionadas con la seguridad vial, invirtiendo en infraestructuras “donde más falta hace”. Por otro lado, también explicó algunos ejemplos para la explotación de datos que aportan las diferentes balizas instaladas en las vías, con el fin de “diseñar carreteras que perdonen”.

En lo referido a los datos de siniestralidad de pesados, la jefa de Servicio de Seguridad Vial de la DFB dijo que éstos tienen pocos accidentes, pero “las probabilidades de fallecidos, es mayor”, por lo que es necesario “afinar” las acciones en conjunto con el sector. Aunque los camiones son una minoría, son absolutamente necesarios para la economía, destacando que el puerto de Bilbao moviliza más de 6.000 camiones a diario por la red preferente, los corredores prioritarios, que son alrededor del 20% del total de la red.

La estadística dice que entre los años 2012 y 2022, periodo en el que se ha realizado un análisis profundo”, los camiones intervienen en el 10% de los accidentes totales, el 6 – 7% tienen víctimas asociadas. La probabilidad de accidente con víctimas en los pesados es del 24% (frente al 35% del total), sin embargo, “cuando se produce un accidente con víctimas, la posibilidad de mortalidad es mayor. Trueba dijo que la mitad de los accidentes se producen con los vehículos en marcha, colisiones frontales y fronto-laterales, y que muchos de los siniestros se producen en condiciones normales de tráfico y visibilidad. Por tanto, se achaca a la distracción como el mayor factor de riesgo, seguido de la falta de cumplimiento de la señalización y del exceso de velocidad.

Desde la DFB no tienen una respuesta clara a la hora de señalar a los culpables, por lo que se abre una “oportunidad para el análisis conjunto”, basado en la ciencia de datos y los patrones de accidentalidad.



Carmen del Rio (Caminos Bizkaia), Pilar Trueba (DFB), Jon Larrea (DFB) y Amaia Garay (Caminos Bizkaia)

De cara al futuro, sobre la posibilidad de aprovechar la conectividad de vehículos carreteras con los conductores, Trueba dijo que es necesario aprovechar las ventajas que ofrece hoy día el propio camión, pero también los datos que proporciona la propia carretera, “una infraestructura física que ahora también es digital”. También dijo que, de cara al futuro, las administraciones enviarán datos fiables y contrastados a los vehículos y conductores para una toma de decisiones correcta. Como gestores, desde la DFB, se pretende enviar mensajes estructurados, aprovechar el gemelo digital para informar de obras y actuaciones, evitando obras fantasmas y zombis, además de adelantarse a través de “micro intervenciones” a través de la gestión de datos.

Dijo Trueba que vamos camino de un “futuro híbrido” porque, sin llegar a los vehículos autónomos, la tecnología va a ayudar a la conducción más segura y responsable.

Cero víctimas

A continuación, fue el turno de una mesa redonda dedicada a *Movilidad segura y sostenible: políticas públicas, estrategias, formación y sensibilización*. Para esta ocasión se contó con las intervenciones de la directora de Tráfico del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, Estibaliz Olabarri; y de Juan Antonio Figueroa, responsable de la Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística (CEFTRAL).

Olabarri explicó Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025, su próxima extensión para los próximos cuatro años, así como el desarrollo del Pacto Vasco por la Seguridad Vial, firmado en el 2022 por 14 instituciones y que sigue abierto a nuevas incorporaciones. En todo caso, la directora puso el foco y su departamento está en el rumbo de lograr “cero víctimas” para el futuro, fijando el en 2030 un primer hito de reducciones a la mitad de los muertos y heridos, para pasar a cero lesionados a mediados de siglo.

Ambos ponentes pusieron por delante la formación y la sensibilización como elementos claves de la seguridad vial, destacando el énfasis de Figueroa en que “muchas veces es cuestión de sentido común” apoyado por conocimiento y, posteriormente, la experiencia. Pero esta experiencia puede volverse en contra y “hoy por hoy, muchos conductores no aprobarían el actual carnet”. En lo referido a la polémica por la impartición del CAP online, Figueroa se mostró a favor de la presencialidad para poder comprobar los avances en los conocimientos.

Estibaliz Olabarri dijo que “es responsabilidad de todos hacer una carretera más segura”, una afirmación que ha sido confirmada por Figueroa quien afirmó de nuevo que “la seguridad vial no se cree, se practica”.

Tecnología y digitalización

Tras la pausa para el café, Iratxe García Gil, directora del Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible, moderó la segunda mesa que trató sobre la *Contribución de la tecnología y la digitalización en la prevención de accidentes*. Los ponentes, en este caso, fueron Sara Puignau, directora técnica de Basqueccam; Fernando Zubillaga, Gerente del Cluster de Movilidad y Logística de Euskadi; y Joshué Pérez Rastelli, del Grupo de Transporte y Movilidad Sostenible del centro tecnológico Ceit, quien señaló que “el factor humano es lo más importante de la tecnología en seguridad y, aunque los sistemas pueden recopilar datos que pueden comprometer la privacidad, “nos ayudan a la predicción de errores”.



Joshué Pérez Rastelli (CEIT), Sara Puignau (Basqueccam), Fernando Zubillaga, (MLC ITS Euskadi), e Iratxe Gil (IVL)

Sara Puignau, de Basqueccam, dijo que en Euskadi y Bizkaia se puede avanzar mucho en el desarrollo de nuevas tecnologías por su contexto no sólo tecnológico, sino industrial y comercial, destacando el [Bizkaia Connected Corridor](#), un living lab sobre tecnologías en la carretera, “con claro impacto en la seguridad vial”. Estos datos pueden servir para la predicción de circunstancias anómalas y para alertas tempranas.

El gerente del MLC ITS Euskadi, Fernando Zubillaga, dijo que la tecnología será también punitiva, pero más prescriptiva, y además proporciona datos que ayudarán a la seguridad vial en base a la eliminación de errores humanos. En lo referido a la automatización, dijo que “no se ha avanzado tanto como se esperaba” y que “siempre va a requerir supervisión humana” mucho antes de llegar al vehículo autónomo.

Desde la experiencia, institucional por un lado y desde el transportista por otro, analizaron los principales factores que terminan desencadenando o contribuyendo al riesgo de los siniestros y también se analizó la situación que provoca que, a pesar de la tecnología embarcada y las ayudas a la conducción (ADAS) algo está fallando porque el número de siniestros se mantiene estable, muy “levemente a la baja”, más debido a los errores humanos por parte de los conductores profesionales. Despidió la jornada la presidenta de Asetrabi, Sonia García quien señaló que estas jornadas refuerzan el compromiso con la formación sectorial y pidió, una vez más, a la colaboración entre administraciones y también público – privada.

Conservación y optimización de infraestructuras

El ciclo que ahora finaliza tuvo una anterior convocatoria, el pasado mes de octubre, cuando se celebró un encuentro de análisis y debate sobre la [Conservación y optimización de las infraestructuras viarias](#).

Además de las saluciones a cargo de Sonia García, presidenta de Asetrabi y [vicepresidenta de Conetrans](#); y de Jon Larrea, intervino el diputado Foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, Carlos Alzaga quien explicó la estrategia de la institución foral para la conservación y modernización de las infraestructuras viarias.

La jornada también tuvo dos mesas de análisis y debate. La primera estuvo dedicada a la innovación y tecnología aplicada para la mejora de la gestión y conservación sostenible de la red viaria y contó con la participación de Olatz Atxa, directora-gerente de Interbiak; Ibon Arechalde, de Asimob; Mikel Bravo, de MendiTech; Arturo Fuica, de Transportes Chus; e Iñaki Beltrán, de Tecnalía.

La segunda fase de la jornada se dedicó a la inversión, financiación y modelos de gestión para la conservación de la red, con la participación de Felipe Cobo, subdirector de Gestión de la Red Viaria de la DFB; José María Quijano, de CETM; Fernando Zubillaga, del Cluster de Movilidad y Logística de Euskadi; y Karmelo Egiarte, de Transportes Carmelo.

La jornada transitó hacia un encendido debate en torno a la financiación de las vías y las quejas de los profesionales sobre la política tarifaria, no sólo de la DFB, del “pago por uso” de las infraestructuras y la carga financiera adicional que supone para las empresas.