

\$397 mil millones para carreteras: ¿Y la seguridad vial?

~~Dr. Arturo Cervantes Trejo | ANASEVI | Marzo 2026~~

DATOS CLAVE

- 45 personas mueren cada día en siniestros viales en Mexico
- 16,654 muertes al año (2024) - 2o lugar en America
- Aumento de 4.8% en muertes viales entre 2014 y 2024
- Noruega redujo muertes 40%, Corea 47%, Lituania 54%
- \$397,046 mdp anunciados para infraestructura carretera (4 marzo 2026)
- 5,000 km de carreteras, 21 puentes, 18 proyectos Banobras

Ayer, en la conferencia matutina, la presidenta Claudia Sheinbaum presentó lo que calificó como el programa de infraestructura carretera "más ambicioso" de la historia: una inversión de \$397,046 millones de pesos para intervenir casi 5,000 kilómetros de autopistas y carreteras, más 21 puentes.

El anuncio es impresionante. Los números son grandes. La visión de conectividad es ambiciosa.

¿Cuánto de esa inversión va a salvar vidas?

La otra cifra que nadie mencionó

Mientras celebramos kilómetros nuevos, 45 personas mueren cada día en siniestros viales en México. Son 16,654 al año, según el Road Safety Annual Report 2025 del International Transport Forum. Somos el segundo país de América con más muertes en carreteras, solo detrás de Estados Unidos.

Y la tendencia no mejora. Entre 2014 y 2024, las muertes viales en México aumentaron 4.8%. En el mismo período, Noruega las redujo 40%, Corea 47% y Lituania 54%.

La diferencia no es presupuesto. Es enfoque.

Más kilómetros, ¿más riesgo?

El ITF lo documenta con claridad: más de la mitad de las muertes viales en la mayoría de los países ocurren en carreteras rurales. En México, eso se traduce en autopistas federales de alta velocidad con ausencia de barreras centrales, señalización deficiente, iluminación limitada y accesos improvisados a comunidades.

Construir más kilómetros sin diseño seguro no es progreso. Es multiplicar la exposición al riesgo.

Los países que han logrado reducir dramáticamente sus muertes viales no construyeron más carreteras:

construyeron carreteras más seguras. Implementaron auditorías de seguridad vial obligatorias, redujeron velocidades en zonas críticas a 30 km/h, instalaron barreras centrales, automatizaron la fiscalización y aplicaron el enfoque de Sistema Seguro.

La ley ya existe. Falta cumplirla.

México cuenta con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial desde mayo de 2022. Esta ley establece que las auditorías de seguridad vial deben ser parte integral de todo proyecto de infraestructura vial.

La pregunta es directa: ¿los 18 proyectos de Banobras y los tramos de la SICT incluyen auditorías de seguridad vial en su diseño, construcción y operación? ¿Los estándares de desempeño del modelo CMRO incorporan indicadores de reducción de siniestralidad? ¿Los contratos de inversión mixta contemplan cláusulas de seguridad vial?

Si la respuesta es no, estamos invirtiendo \$397 mil millones en infraestructura que puede matar más gente.

Lo que ANASEVI propone

1. Auditorías de seguridad vial obligatorias en los 18 proyectos de Banobras y en todos los tramos de la SICT, desde la fase de diseño hasta la operación.
2. Indicadores de siniestralidad como parte de los estándares de desempeño en los contratos CMRO e inversión mixta.
3. Diseño vial con enfoque de Sistema Seguro, priorizando barreras centrales, señalización inteligente, reducción de velocidad en zonas de riesgo y protección de usuarios vulnerables.
4. Transparencia: que la SICT y Banobras publiquen los estudios de seguridad vial de cada proyecto como condición para su aprobación.

No es un tema menor

\$397 mil millones es una oportunidad histórica. Pero una oportunidad sin seguridad vial es una oportunidad para que más familias pierdan a los suyos.

Un avión lleno de personas se estrella en México cada semana. Cada semana. Y no aparece en los titulares.

Los kilómetros nuevos no sirven si los usuarios no llegan vivos a su destino.

Es hora de que la inversión en carreteras sea inversión en vidas.

Dr. Arturo Cervantes Trejo es presidente de ANASEVI, epidemiólogo y consultor internacional en seguridad vial. Investigador asociado del Harvard Program in Global Surgery and Social Change.

Fuentes:

- Road Safety Annual Report 2025, International Transport Forum (ITF/OECD)
- Conferencia matutina 4 de marzo de 2026 - Presidencia de la República
- El Economista, 4 marzo 2026: "Gobierno anuncia inversión superior a 397,000 mdp"
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, DOF 17/05/2022

observatoriovial.mx/carreteras.html