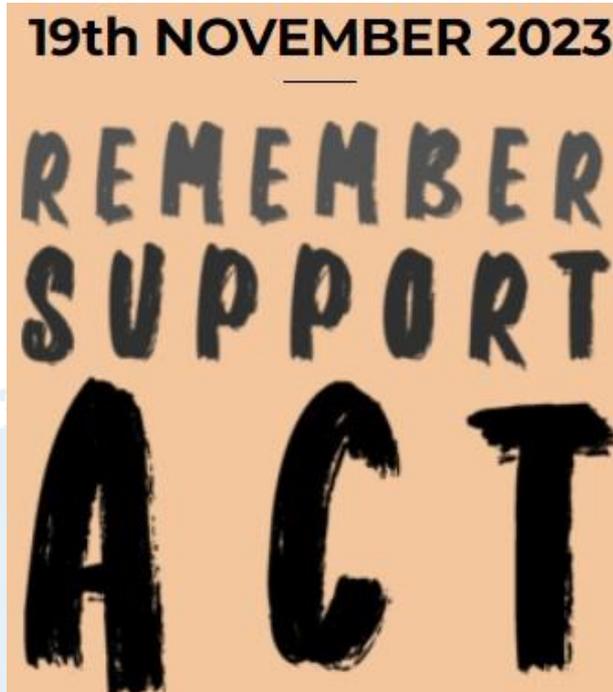




DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico se

celebra el tercer domingo de noviembre de cada año (este año, el 19 de noviembre) en un número cada vez mayor de países de todos los continentes del mundo. Desde 1995, la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tráfico (FEVR) conmemora este día como el Día Europeo del Recuerdo, que fue adoptado por las Naciones Unidas en 2005 y está dedicado a



recordar a los muchos millones de muertos o heridos en accidentes de tráfico y a sus familias y comunidades, así como para rendir homenaje a los dedicados equipos de emergencias, policías y profesionales médicos que diariamente tienen que enfrentar las traumáticas consecuencias de las muertes y lesiones provocadas por los accidentes de tráfico. La campaña social de la Alianza para el Día Mundial del Recuerdo 2023 incluye elementos tanto globales como locales.

[Más información](#)



LA COMISIÓN EUROPEA PREMIA LAS INICIATIVAS EFICACES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

La Comisión Europea organizó con gran éxito los Premios anuales a la Excelencia en Seguridad Vial el 19 de octubre de 2023 en Bruselas, reconociendo las contribuciones de la comunidad de miembros de la Carta Europea de la Seguridad Vial para alcanzar el objetivo común de mejorar la seguridad vial en toda Europa. Las categorías de premios en 2023 incluyeron el mejor uso de los datos para promover la seguridad vial, el mejor proyecto que promueve la aptitud para conducir y apoya la seguridad vial en el sector del comercio electrónico y el mejor proyecto de seguridad vial para usuarios de la vía con movilidad reducida. El Instituto Austriaco de Tecnología (AIT) fue elegido por el público asistente a la ceremonia de entrega de premios para recibir el Premio Jacques Barrot.

Uno de los proyectos finalistas fue la plataforma española DGT 3.0, una plataforma online que recoge información sobre la localización de siniestros que se producen en la carretera, vehículos parados, vehículos lentos, vehículos de asistencia en carretera y vehículos de emergencia. Esta información se reúne a través de múltiples herramientas, por ejemplo, de los ocho centros de gestión del tráfico, 9000 agentes de la Guardia Civil, señales V-16 (en sustitución del triángulo) y los conos conectados. Estas dos últimas herramientas comunican su geolocalización de forma automática a la plataforma. Toda esta información se comparte, después, con los conductores de los vehículos a través de las aplicaciones de movilidad de los sistemas de navegación del vehículo o desde el ordenador de a bordo del vehículo. Esta plataforma aumentará la visibilidad de las incidencias viales y la seguridad de los usuarios de la vía.

[Más información](#)



«EL PRIMER SUV SOLAR TODOTERRENO DEL MUNDO» ACABA DE RECORRER MARRUECOS IMPULSADO ÚNICAMENTE POR ENERGÍA SOLAR

La popularidad de los vehículos de emisión cero está creciendo enormemente, pero es prácticamente imposible conducir un vehículo eléctrico en lugares con una infraestructura de carga limitada.

El SUV verde caqui de la imagen utiliza paneles solares instalados en el techo inclinado para cargar sus baterías eléctricas, lo que significa que puede recorrer largas distancias impulsado exclusivamente por la energía solar.



Desarrollado por un grupo de estudiantes de la Universidad de Tecnología de Eindhoven (TUE), «el primer vehículo todoterreno del mundo impulsado por energía solar» podría contribuir a conectar áreas remotas «donde las carreteras están menos desarrolladas y la red eléctrica no es muy fiable», además de ayudar con la asistencia de emergencia y las entregas, comenta Thieme Bosman, gestor de eventos del equipo.

El equipo probó el vehículo en Marruecos en octubre, recorriendo más de 1.000 kilómetros entre la costa norte del país y el desierto del Sahara en el sur. «Marruecos tiene una gran variedad de paisajes y diferentes superficies en una distancia bastante corta», dice Bosman, añadiendo que el coche fue probado «en todos los tipos de superficie que un coche como este podría encontrar».

El coche homologado para circular alcanza una velocidad máxima de 145 kilómetros por hora. En un día soleado, la autonomía de la batería es de unos 710 kilómetros en carretera y alrededor de 550 kilómetros fuera de carretera, dependiendo de la superficie. En un día nublado, el equipo estima que la autonomía podría ser 50 kilómetros menos.

Bosman señaló que el vehículo había demostrado ser un tercio más eficiente de lo esperado durante el recorrido y que su diseño ligero lo hacía menos propenso a quedarse atascado en terrenos accidentados y ejercía menos presión sobre su suspensión.

[Más información](#)



CARRETERAS LETALES EN LA UE: LAS MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO AUMENTAN POR PRIMERA VEZ EN UNA DÉCADA

Más de 19.917 personas murieron en accidentes de tráfico en toda la UE en 2021, según las últimas cifras de Eurostat. La cifra de víctimas mortales de accidentes de tráfico en la UE aumentó un 6% tras una década de descenso continuo, conforme a los últimos datos, donde algunos países de Europa del Este registran el mayor número de muertes en carretera por millón de habitantes. Algo menos de 20.000 personas murieron en las carreteras de la Unión en 2021 en comparación con las 18.834 de 2020 - un descenso sin precedentes provocado por las restricciones del COVID que afectaron al transporte público.



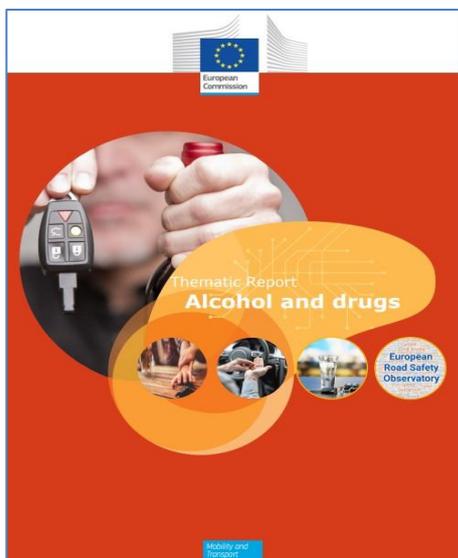
La última cifra marca el fin del constante descenso de las muertes anuales en la UE causadas por accidentes de tráfico. En cuanto a tasas elevadas, Estados miembros del Este como Rumanía, Bulgaria y Letonia las encabezaban a pesar de haber reducido el número de víctimas mortales en carretera hasta situarse por debajo del umbral de 100 muertes por millón.

Malta registró únicamente 17 víctimas de accidentes de tráfico por millón. Solo las cifras de Noruega (15 muertes por millón) fueron mejores que las de la pequeña isla del Mediterráneo. Suecia y Dinamarca también registraron algunas de las tasas de mortalidad más bajas, que se pueden ver en el mapa.

[Más información](#)



PROMOVER LA MOVILIDAD SEGURA: ATENCIÓN SOBRE LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ



La Comisión Europea con la activa contribución de NTUA, SWOV y KfV ha lanzado una actividad para promover la movilidad segura centrada en la conducción bajo los efectos del alcohol. Según dos nuevos Informes del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, aproximadamente el 25% de todas las muertes que se producen en las carreteras de la UE están relacionadas con el alcohol, lo que supone un riesgo de colisión 15 veces mayor que para los conductores sobrios. En estos informes también se destacan medidas eficaces contra la conducción bajo los efectos del alcohol, entre ellas: legislación estricta respaldada por el control policial, ofrecer medios de transporte alternativos, campañas de

sensibilización, cursos de rehabilitación, cultura de seguridad en las empresas, dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol y la tecnología de los vehículos que alerta o interviene cuando el estado de embriaguez deriva en situaciones críticas.

[Más información](#)



REDUCIR EL NÚMERO DE PERSONAS MAYORES FALLECIDAS EN LAS CARRETERAS EUROPEAS



Las personas mayores se enfrentan a una mayor susceptibilidad a las lesiones en comparación con otros grupos etarios, principalmente debido a un mayor riesgo de muerte resultante de impactos físicos a medida que envejecen. Cuando ocurre una colisión, las consecuencias pueden ser más graves para las personas mayores. Además, los usuarios de la vía pública de mayor edad a menudo se enfrentan a limitaciones relacionadas con la edad, por lo que es imperativo prevenir de manera proactiva las lesiones entre este grupo demográfico.

Para lograr este objetivo es necesario abordar múltiples facetas, entre ellas la modificación del

comportamiento, la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras. En particular, las personas mayores tienen un alto riesgo cuando se desplazan a pie o en bicicleta. Su fragilidad y vulnerabilidad se agravan en ausencia de un chasis protector en caso de colisión. Sin embargo, la solución no debería consistir en disuadir a las personas mayores que no caminen o monten en bicicleta. Las ventajas para la salud asociadas a los desplazamientos activos, como caminar y montar en bicicleta, superan los posibles riesgos de sufrir una lesión por accidente de tráfico y la exposición a la contaminación del aire. Las investigaciones han indicado que estos beneficios para la salud son mayores en los grupos de edad avanzada.

[Más información](#)



PLANIFICADORES DE VIAJE MÁS INTELIGENTES, MEJOR ACCESO PARA LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA Y TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE GRACIAS A LA REVISIÓN DE LA DIRECTIVA SOBRE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

La Comisión Europea expresa su satisfacción por la aprobación definitiva de la Directiva revisada sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI). Pondrá datos actualizados y de gran calidad a disposición de servicios como planificadores de viaje multimodales, plataformas de navegación y servicios de emergencia.

El acceso a mejores datos permitirá una gestión más eficaz del tráfico y la movilidad en todos los modos de transporte, permitiendo a los usuarios combinar mejor los modos de transporte más sostenibles. También es un elemento esencial para la movilidad conectada y automatizada, según lo previsto en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente.

Ahora que ha sido aprobada formalmente tanto por el Parlamento Europeo como por el Consejo, la nueva legislación entrará en vigor 20 días después de su publicación en el diario oficial de la UE. Los Estados miembros tendrán entonces 24 meses para incorporarlo a su legislación nacional.

[Más información](#)



20.640 PERSONAS MURIERON EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO EL AÑO PASADO - LOS AVANCES SIGUEN SIENDO DEMASIADO LENTOS

La Comisión Europea publicó las últimas cifras sobre seguridad vial en la UE, que muestran que 20.640 personas murieron en accidentes de tráfico en 2022, un aumento del 4% en relación con 2021 conforme los niveles de tráfico se recuperaron tras la pandemia. Si bien la tendencia subyacente a largo plazo es a la baja (-9% en comparación con el año anterior a la pandemia),

no está disminuyendo a un ritmo lo suficientemente rápido como para alcanzar el objetivo de la UE de reducir a la mitad el número de fallecidos para 2030. Las cifras preliminares para los primeros seis meses de 2023 indican que el número de muertes en las carreteras de la UE ha disminuido ligeramente en comparación con el mismo periodo de 2022.

[Más información](#)



REVISIÓN DE LA DIRECTIVA 96/53/CE SOBRE PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMOS AUTORIZADOS EN EL TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL

Este informe examina la propuesta de la Comisión Europea para modificar las normas sobre los pesos y dimensiones máximos autorizados de los vehículos pesados en el transporte internacional en la Unión Europea.

La Directiva de Pesos y Dimensiones 96/53/CE¹ establece los pesos y dimensiones máximos autorizados (longitud, anchura y altura) para los vehículos pesados, como camiones y autobuses, que circulan por las carreteras de la UE.



Las últimas modificaciones de la Directiva, adoptadas en 2015 y 2019, introdujeron cambios en aspectos medioambientales y de seguridad. Esto se hizo mediante la introducción de normas que permitieran pesos y/o dimensiones mayores para vehículos más eficientes energéticamente, menos contaminantes y más seguros. Estas revisiones permitieron la adopción de trenes de potencia impulsados por combustibles alternativos (incluidos los

de cero emisiones), una mejor aerodinámica de los vehículos y garantizar la interoperabilidad con otros modos de transporte.

En 2018, en la Unión Europea, 3.310 personas perdieron la vida en colisiones de tráfico notificadas por la policía en las que un vehículo pesado de 3,5 toneladas o superior estuvo involucrado. La mayoría de las personas que fallecen en colisiones con vehículos pesados no son ocupantes del vehículo pesado, sino otros usuarios de la vía. Los ocupantes de automóviles representan la mitad (50%) de todas las muertes ocurridas en colisiones en las que los vehículos pesados están presentes, el mayor porcentaje de cualquier grupo de usuarios de la vía. Los usuarios vulnerables de la vía representan casi un tercio (28%). De ellos, el 13% son peatones,

el 7% ciclistas y el 8% vehículos de motor de dos ruedas, es decir, usuarios de motocicletas y ciclomotores. Los ocupantes de vehículos pesados representan el 12% de todas las muertes en carretera relacionadas con vehículos pesados, el 11% son conductores y el 1% pasajeros.

Hasta el 40% de todas las muertes en carretera en la UE están relacionadas con el trabajo y afectan a todo tipo de vehículos, incluidos los vehículos pesados. Una investigación reciente sobre todas las muertes en el transporte por carretera durante 2019 y 2021 desde la perspectiva de la cadena de valor en Suecia también mostró que casi la mitad de las muertes en el sistema de transporte por carretera ocurridas en 2019 estaban relacionadas con el trabajo. Las personas fallecidas o las involucradas en la colisión estaban bien en el lugar de trabajo o bien desplazándose hacia o desde el trabajo. Cuando se incluyen las lesiones de terceras partes, el problema se hace mucho mayor y más complejo.

[Más información](#)



NUEVA GUÍA PARA CAPACITAR A LAS COALICIONES DE DATOS SOBRE SEGURIDAD VIAL EN ÁFRICA

La Alianza Mundial de las ONG para la Seguridad Vial (la Alianza) y la Federación Internacional de Carreteras (IRF, por sus siglas en inglés), con el apoyo del programa de la Fundación TotalEnergies, ha publicado recientemente la Guía LEARN, un nuevo recurso de información y apoyo para empoderar a los defensores de la seguridad vial a escala mundial. Esta guía se estructura en seis sencillos pasos y permite a las ONG y otras partes interesadas en la seguridad vial establecer sus propias coaliciones LEARN, aprovechando las herramientas y experiencias de aprendizaje ya existentes.

[Más información](#)



IVORY - LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL IMPULSA LA SEGURIDAD VIAL

IVORY – AI for Vision Zero in Road Safety es una nueva Red de Doctorado Industrial financiada por el Marco de Redes de Doctorado 2022 de las acciones Marie Skłodowska Curie (MSCA) de la Comisión Europea, coordinada por Delft con la activa contribución de la Universidad Politécnica Nacional de Atenas (NTUA). Los objetivos de IVORY son desarrollar un nuevo marco para la integración óptima de la Inteligencia Artificial (IA) en la investigación sobre seguridad vial y formar a una nueva generación de destacados investigadores en esta materia a través de investigaciones doctorales vanguardistas. En total, se promoverá a 12 doctorandos dentro del proyecto, de ellos cuatro serán dentro de la NTUA. Sus temas se refieren a los mapas proactivos

de riesgos, la predicción de accidentes multiescala, la fusión de datos multiparamétricos para la seguridad vial y las mediciones fisiológicas éticas para la predicción de riesgos de seguridad vial.

[Más información](#)



DINAMARCA Y ALEMANIA CONSTRUYEN EL TÚNEL SUMERGIDO MÁS LARGO DEL MUNDO

El túnel sumergido más largo del mundo, que descenderá hasta 40 metros bajo el Mar Báltico, unirá Dinamarca y Alemania, reduciendo considerablemente los tiempos de viaje entre los dos países cuando se inaugure en 2029.

Tras más de una década de planificación, la construcción del túnel Fehmarnbelt comenzó en 2020 y en los meses transcurridos se ha completado un puerto temporal en el lado danés. Albergará la fábrica donde pronto se construirán las 89 enormes estructuras de hormigón que conformarán el túnel.



El túnel, que tendrá 18 kilómetros de largo, es uno de los proyectos de infraestructura más grandes de Europa, con un presupuesto de construcción de más de 7 mil millones de euros.

A modo de comparación, el túnel del Canal de la Mancha de 50 kilómetros que une Inglaterra y Francia, terminado en 1993, costó el equivalente a 12 mil millones de libras esterlinas en dinero actual. Aunque más largo que el túnel Fehmarnbelt, el túnel del Canal de la Mancha se construyó utilizando una máquina perforadora, en lugar de sumergir secciones de túnel preconstruidas.

Se construirá a lo largo del Fehmarn Belt, un estrecho entre Fehmarn, isla alemana, y Lolland, isla danesa, y se ha diseñado como una alternativa al actual servicio de ferry desde Rødby a Puttgarden, que transporta millones de pasajeros cada año. En la actualidad, la travesía dura 45 minutos en ferry y en tren sólo se tardará siete minutos y en coche 10 minutos.

El túnel, cuyo nombre oficial es Fehmarnbelt Fixed Link, será también el túnel combinado de carretera y ferrocarril más largo del mundo. Constará de dos autopistas de doble carril – separadas por un paso de servicio– y dos vías ferroviarias electrificadas.

Además de los beneficios para los trenes de pasajeros y los automóviles, el túnel tendrá un impacto positivo en los camiones y trenes de mercancías porque crea una ruta terrestre entre Suecia y Europa Central que será 160 kilómetros más corta que la actual.

El túnel Fehmarnbelt creará un corredor estratégico entre Escandinavia y Europa Central. El transporte en ferrocarril mejorado significa que un mayor volumen de mercancías se transportará en ferrocarril en lugar de por carretera, apoyando así a un medio de transporte respetuoso con el medio ambiente.

[Más información](#)



FOMENTAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD DE 30 KM/H EN TODA LA CIUDAD EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

El desafío de 30 maratones en 30 meses a favor del límite de velocidad de 30 km/h en todas las ciudades ha sido presentado en conferencias científicas (IRTAD, Energy Save, ITF) y talleres



30

30 marathons in 30 months: a campaign in promotion of a 30km/h speed limit in as many cities as possible.



(organizados por TUM y NTUA) y difundido gracias al apoyo activo de organizaciones internacionales (ETSC, ECTRI, UITP, ERF), NTUA, Observatorio Polaco de Seguridad Vial y Revista Runner. Como menciona Luca Pascotto, «George Yannis me enseñó que cuando combinas tu trabajo con

tus pasiones personales, puedes establecer objetivos ambiciosos y encontrar nuevas motivaciones, involucrando a las personas que te rodean», mientras que Abel Coentrão destaca que «George se alió con todos los que quieren hacer que la voz de Ciudades a 30 km/h sea lo

más fuerte posible, lo antes posible». Lanzar campañas de sensibilización pública y fomentar el uso del transporte público y la movilidad activa podría resultar beneficioso para la adopción, en las ciudades, de límites de velocidad de 30 km/h.

[Más información](#)



TOP DOCTORS PIDEN UN CAMBIO EN TODO EL REINO UNIDO : LOS LÍMITES DE ALCOHOLEMIA EN VÍSPERAS DE LA NAVIDAD

La Asociación Médica Británica asegura que la falta de comprensión sobre las unidades de bebida, el grado alcohólico cada vez mayor de las bebidas y la elevada tasa de alcoholemia del Reino Unido en comparación con otros países significa que es necesario un cambio con urgencia.

Los datos más recientes sugieren que cada año se producen alrededor de 260 muertes por conducir bajo los efectos del alcohol en el Reino Unido, casi una de cada cinco víctimas mortales de nuestras carreteras. La policía desaconseja beber antes de conducir, pero la ley en Inglaterra y Gales, de 1967, establece que el límite legal es de 80 mg por 100 ml de sangre.

Este podría ser un primer paso para reducir la tasa a 20 miligramos, que es la vigente en muchos países escandinavos de «prácticamente tolerancia cero, pero permiten un poco en caso de que alguien se haya enjuagado la boca». En Eslovaquia, Hungría y la República Checa el límite es 0.

El Reino Unido es el único país de Europa que tiene un nivel de 80 miligramos. Se ha demostrado que niveles muy por debajo de este límite afectan a las habilidades motoras para conducir y al tiempo de reacción y aumentan el riesgo de accidentes. Realmente es una obviedad.

Los conductores que superen el límite pueden enfrentarse a una pena máxima de seis años de cárcel, una multa no especificada y la prohibición de conducir al menos durante un año. Un adulto necesita aproximadamente una hora para procesar una unidad de alcohol.

[Más información](#)

