



En Bruselas

España presenta en Europa su iniciativa pionera de baliza V-16 geolocalizada

- En el marco de la Reunión del Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial de la Comisión Europea que se celebró ayer con el objetivo de extender su implantación al resto de estados miembros.
- Por la mañana tuvo lugar un Seminario sobre requisitos técnicos y seguridad vial de los vehículos de movilidad personal que contó con representantes de Holanda, Francia, Alemania y España.
- El Subdirector General de Movilidad y Tecnología de la DGT, Jorge Ordás, fue el encargado de intervenir en ambas reuniones.

15 de septiembre de 2022.- Una delegación española, encabezada por el director general de Tráfico, Pere Navarro, el subdirector general de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT, Jorge Ordás, y el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Álvaro Gómez, estuvo ayer en Bruselas participando en la Comisión Europea para tratar diversos temas relacionados con la seguridad vial.

En la mañana de ayer, el subdirector general de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT, participó en el “Seminario sobre requisitos técnicos y seguridad vial de los vehículos de movilidad personal” organizado por la Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes y por la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea.

El objetivo de este taller, en el que participaron representantes de Holanda, Francia, Alemania y España, era intercambiar con las autoridades y las partes interesadas las normas nacionales que se han introducido para regular la seguridad y el uso de los vehículos de movilidad personal, así



como compartir las mejores prácticas de cara a buscar la mejor manera de incorporar normas comunes.

Teniendo en cuenta la proliferación que los vehículos de movilidad personal han tenido en los últimos años, tanto en España como en el resto de los estados miembros, Ordás quiso remarcar que *“este seminario ha sido una buena oportunidad para dar a conocer los pasos que hemos ido dando para evitar accidentes, aumentar la calidad de los VMP y, en definitiva, para contribuir a que las nuevas formas de movilidad contribuyan a que nuestras ciudades sean más seguras y sostenibles. Además, nos ha permitido conocer de primera mano los proyectos que se promueven en otros estados miembros como Alemania y Holanda.*

REUNIÓN DEL GRUPO DE ALTO NIVEL

Por la tarde tuvo lugar la Reunión del Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial que habitualmente se lleva a cabo con carácter trimestral y que ayer recuperaba la presencialidad de sus integrantes tras la pandemia por la COVID-19.

Este grupo, formado por los responsables de seguridad vial de los estados miembros de la Unión Europea, es el encargado de asesorar a la Comisión sobre las mejores prácticas de seguridad vial, además de coordinar, junto con la Comisión, la aplicación de la legislación, los programas y las políticas públicas y de preparar las propuestas legislativas e iniciativas políticas en el ámbito de la seguridad vial.

En la reunión se han discutido las iniciativas legislativas comunitarias y el estado de la seguridad vial en los países de la Unión Europea. El Director General de Tráfico de España hizo un repaso a las cifras de siniestralidad de los años 2021 y 2022, con una especial atención a la evolución positiva de la siniestralidad urbana en 2021, año de la implantación del límite de 30 km/h en calles de un carril por sentido. Además, se acordó celebrar una reunión del Grupo de Alto Nivel en España en el segundo semestre de 2023, coincidiendo con la presidencia española.

La reunión también contó con la intervención del subdirector de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT, Jorge Ordás, para hablar sobre la pionera iniciativa española de la luz V-16 geolocalizada, ya que nuestro país será el primero de toda la Unión Europea en contar con esta señalización de manera obligatoria en 2026.



Se trata de un tema importante para el grupo, que comparte la preocupación por el elevado riesgo de atropello a peatones que supone el momento de la señalización de un accidente. El año pasado fallecieron 26 personas tras salir de sus vehículos en carreteras interurbanas y la tendencia indica que esta cifra continuará creciendo, por lo que la Comisión estudiará una solución. Luxemburgo, por ejemplo, ya ha eliminado la utilización de los triángulos y valora positivamente la iniciativa española.

Por todo esto, el grupo reconoce el carácter innovador de la baliza V16 que, no sólo será visible a 1.000 metros en lugar de los 100 que se exigen actualmente, sino que, además, evitará el peligro de salir a colocarlo, sustituyendo un riesgo por un gesto, el de colocar la luz y garantizando en todo caso su visibilidad, incluso en condiciones climatológicas adversas.

A nivel normativo, una vez modificado el RD 159/2021 por el que se regulan los servicios de auxilio en carretera, que ya se encuentra en Consejo de Estado, será publicado en el BOE y con ello finalizarán todos los trámites administrativos. Además, es previsible que a finales de este año ya estén disponibles en el mercado las balizas conectadas, que serán obligatorias a partir del 1 de enero de 2026. Hasta ese día, podrán utilizarse indistintamente los triángulos, la V-16 no conectada o la conectada.

Para el subdirector de gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT “se trata de una buena práctica que facilitará tanto la gestión de los siniestros de tráfico como la prevención de los mismos, por lo que consideramos que su implantación debería extenderse al resto de estados miembros de la Unión Europea”.