



## CONFERENCIA DE RESULTADOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA UE

La Conferencia de Resultados de Seguridad Vial en la Unión Europea fue una oportunidad para entablar diálogo con las autoridades de los Estados miembros de la UE y las partes interesadas sobre los avances en la aplicación del enfoque Sistema Seguro. En concreto, permitió a los participantes saber cómo los trabajos en pro de los Indicadores Clave de Rendimiento presentados en el marco normativo Sigüientes Pasos hacia la Visión Cero estaban avanzando. También constituyó un foro para el análisis y el intercambio entre altos responsables políticos de la UE y toda la comunidad europea de la seguridad vial. En este acto participaron representantes de las principales instituciones, entre ellos Adina Vălean, Comisaria de Transporte de la Comisión Europea; Matthew Baldwin, Subdirector general de la Dirección General de Movilidad y Transporte; Elena Kountoura, Diputada del Parlamento Europeo o Malina Kroumova de la Agencia Estatal de Seguridad Vial (Bulgaria).

Al comentar los datos, Antonio Avenoso, Director Ejecutivo del Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte (ETSC) dijo:

«La UE tiene un nuevo objetivo para 2030 de reducir el número de fallecidos y de lesionados graves a la mitad. Si queremos tener éxito esta vez, debemos evitar los errores de la pasada década. La UE tiene que actuar ya, no esperar años para tomar medidas. Las medidas acordadas conforme a derecho tampoco deberían debilitarse durante la fase de ejecución. Lamentablemente, es lo que estamos viendo hoy con las medidas obligatorias relativas a la seguridad del vehículo como por ejemplo los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad (ISA), los registradores de datos (EDR, por sus siglas en inglés) y los criterios de visibilidad directa para los camiones.

La pandemia de la covid-19 ha mostrado con qué rapidez puede cambiar la situación de la seguridad vial. A medida que se reducían los niveles de tráfico y la labor policial se dedicaba a otras tareas, el exceso de velocidad aumentó en varios países. Por el lado positivo, puesto que las ciudades introdujeron nuevas infraestructuras para ciclistas, su número aumentó. Es necesario aprender algunas lecciones y construir un sistema más seguro y más equitativo para todos los usuarios de la vía: devolverles espacios separados para realizar actividades más saludables y sostenibles como caminar y montar en bicicleta».

[Más información](#)



## EL PARLAMENTO EUROPEO QUIERE QUE TODAS LAS MOTOCICLETAS PASEN INSPECCIONES TÉCNICAS PERIÓDICAS

El Parlamento Europeo urge a la Comisión Europea a que considere exigir las inspecciones técnicas periódicas a todas las motocicletas en todos los Estados miembros de la UE cuando se revisen las normas para la inspección de vehículos en 2023. Únicamente las motocicletas con cilindrada superior a 125 cc deben someterse a inspección según las normas sobre las inspecciones técnicas periódicas actuales, aunque muchos Estados miembros de la UE exigen que se realicen inspecciones en estos vehículos.

En un informe aprobado en la sesión plenaria online del Parlamento celebrada el 3 de marzo, los parlamentarios establecieron una serie de cambios que, de conseguirse, las inspecciones de seguridad tendrían un amplio alcance y estarían acorde con las nuevas tecnologías.

Los diputados del Parlamento Europeo también desean que las inspecciones técnicas avancen con los tiempos, entre ellas las pruebas de los sistemas de llamadas de emergencias (eCall) y las nuevas tecnologías de seguridad que serán obligatorias a partir de 2022 como por ejemplo los sistemas automáticos de frenos de emergencia (AEB) y los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad (ISA). Las inspecciones se podrían utilizar para el cribado de fallos técnicos o manipulación.

[Más información](#)



## SE DEBEN REVISAR LAS NORMAS COMUNITARIAS SOBRE LA APTITUD MÉDICA PARA CONDUCIR

El actual enfoque de la UE para valorar si los conductores reúnen las condiciones médicas necesarias para tener un permiso requiere una revisión sustancial, según un nuevo informe del ETSC.

El informe examina la situación actual en los países europeos en lo que respecta a la evaluación de las aptitudes médicas para la conducción, con referencia a la normativa europea vigente. La UE está analizando actualmente la Directiva sobre permisos de conducción y se espera una propuesta legislativa revisada en 2022.

El informe revela que el punto de partida para muchos países de la UE sigue siendo un examen basado en la edad a pesar de que los estudios han concluido que determinadas condiciones médicas específicas, el abuso de sustancias, enfermedades mentales, la epilepsia y la diabetes son factores más importantes que la edad cuando se trata de aspectos médicos relativos a la aptitud para la conducción. La selección obligatoria basada en la edad de los conductores de mayor edad no ha demostrado ser eficaz para evitar las colisiones graves. Incluso puede tener un impacto de seguridad negativo, ya que los conductores de mayor edad con el permiso retirado debido a problemas de salud se convierten en usuarios de la vía vulnerables. ETSC

recomienda que los gobiernos hagan un mayor uso de los permisos con limitaciones y permitir que los conductores que puedan estar en riesgo bajo continúen conduciendo en determinadas circunstancias.

A la hora de conducir bajo los efectos de los medicamentos, se sabe menos sobre sus efectos que en el caso del alcohol. ETSC recomienda aplicar la clasificación «DRUID» de la UE para etiquetar las medicinas pertinentes y pone de relieve la función que los médicos pueden desempeñar para informar a sus pacientes sobre los efectos de los medicamentos recetados en la conducción.

[Más información](#)



## ¿DESTRONADO EL COCHE EN BERLÍN?

Una nueva «ley de peatones» ha sido aprobada en Berlín, deja de lado la preferencia por los coches y centra su atención en los usuarios vulnerables de la vía.

A finales de enero, la Cámara de Diputados de Berlín aprobó la llamada ley de peatones - modificación a la ley de 2018 que trataba de mejorar la seguridad vial para los ciclistas. Ambas eran la primera de este tipo en Alemania, según DW – cadena de noticias alemana.

Los nuevos requisitos incluyen: luz verde durante más tiempo para los peatones, rutas más seguras a los colegios, más pasos de peatones y más bancos para las personas mayores y demás peatones que necesiten descansar cuando estén caminando; los bordillos se deben rebajar a fin de que sean más accesibles para las personas en sillas de ruedas; los obras de construcción tendrán que asegurarse que los peatones y los ciclistas puedan moverse con seguridad; y se supone que las autoridades municipales deben tomar medidas severas respecto al aparcamiento ilegal y la conducción peligrosa.

ETSC comenta que la prioridad en las áreas urbanas debería poner a peatones y ciclistas en primer lugar, seguidos por el transporte público y por último los vehículos de motor privados.

[Más información](#)



## SE ADVIERTE A LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA NECESIDAD DEL ACCESO A LOS DATOS SOBRE LOS ACCIDENTES INTEGRADOS EN EL VEHÍCULO

ETSC, junto con una coalición de organizaciones, se ha dirigido por escrito a los representantes de los Estados miembros de la UE para exponer su preocupación por las especificaciones de los registradores de datos electrónicos incorporados en el vehículo que serán obligatorios en la UE a partir de 2022.

La cuestión tiene que ver con la necesidad de registrar la localización, la fecha y la hora de los acontecimientos en los dispositivos. Esa información es esencial para los investigadores en seguridad vial y en las exhaustivas investigaciones que se realizan de los accidentes, que, como en el sector de la aviación, se pueden utilizar para ayudar a prevenir que se produzca una situación similar en el futuro.

Aunque se incluyeron en la legislación requisitos sólidos sobre la confidencialidad de los datos, el ETSC y otras organizaciones expertas creen que la interpretación de la Comisión Europea es demasiado estricta. Si bien debería haber controles estrictos sobre quién puede acceder a los datos de la localización y la hora, las organizaciones creen que es absolutamente esencial que estén disponibles a determinadas partes autorizadas.

Además, la finalidad inicial de requerir el dispositivo era proporcionar una fuente de datos para mejorar la seguridad vial. Descartar la grabación de la información de la localización y la hora dejaría los datos del dispositivo prácticamente inservibles para los investigadores de seguridad vial.

En los últimos años, con el aumento de los sistemas automatizados en los vehículos, se hace más necesario que nunca para los investigadores de accidentes y de seguridad vial comprender qué sistemas estaban activos en el momento del accidente. Los registradores de datos (EDR) únicamente almacenan datos cuando ocurre una colisión. No hay duda que los EDR se están utilizando para realizar el seguimiento continuo del movimiento del vehículo.

Esta carta también reitera la preocupación por el debilitamiento de las normas técnicas para la tecnología de los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad, también obligatorios a partir de 2022. Las organizaciones creen que los requisitos para los sistemas resultarán en beneficios de seguridad muy inferiores en comparación con el sistema previsto en el momento que la legislación fue desarrollada.

[Más información](#)

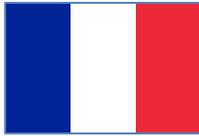


## INVERTIR LA DEPENDENCIA EN EL COCHE

Gestionar el crecimiento del tráfico urbano es esencial para mejorar la habitabilidad de nuestras ciudades. Este informe examina de qué manera pueden los gobiernos fomentar que los ciudadanos utilicen alternativas a los vehículos privados a fin de reducir la dependencia del uso del coche, independientemente de su fuente de alimentación o de quién los conduce. El informe analiza la política fiscal y otros instrumentos para la gestión del tráfico urbano y corrige los actuales sesgos en las políticas que favorecen los desplazamientos en automóvil sobre otras opciones de transporte más sostenibles y asequibles. También revisa la experiencia internacional en coordinar la planificación del transporte con

el aprovechamiento del territorio y en asignar espacios a los desplazamientos a pie y en bicicleta para conseguir un transporte más eficiente y calles menos congestionadas.

[Más información](#)



## FRANCIA PROHÍBE LOS VUELOS NACIONALES DE CORTA DISTANCIA

Los diputados parlamentarios franceses han votado suspender los vuelos nacionales en las rutas que se pueden realizar en tren directo en menos de dos horas y media, como parte de una serie de medidas climáticas y medioambientales.

Después de un intenso debate celebrado en la Asamblea Nacional, se aprobó la prohibición, versión abreviada de una recomendación clave de la convención sobre el clima que los ciudadanos hicieron llegar al Presidente Emmanuel Macron.

Significará el final de los vuelos internos de corta distancia desde el aeropuerto de Orly, al sur de París, a Nantes y a Burdeos entre otros, aunque seguirán operando los vuelos de conexión a través del aeropuerto de Charles de Gaulle / Roissy, al norte de la capital francesa.

La comisión del clima creada por Macron inicialmente había recomendado la eliminación de todos los vuelos entre los destinos franceses donde existiera una alternativa directa de viaje en tren inferior a cuatro horas. Esta duración se redujo a dos horas y media tras las fuertes objeciones planteadas por ciertas regiones y por Air France-KLM que, como otras aerolíneas, se han visto muy afectada por las restricciones locales e internacionales para viajar a causa de la COVID-19.

Hace un año, el gobierno francés acordó un préstamo de 7 mil millones de euros a AF-KLM a condición de que abandonaran determinados vuelos internos, pero el decreto también tendrá como consecuencia que aerolíneas de bajo coste dejen de operar las rutas nacionales prohibidas.

Benjamin Smith, director general de Air France-KLM, comentó que la aerolínea está comprometida a reducir el número de sus rutas nacionales en Francia un 40% para finales de año.

[Más información](#)

## SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

### **Dos personas han muerto en un accidente de tráfico en Texas y «nadie» ocupaba el asiento del conductor**

Un coche se salió de la vía y chocó contra un árbol en el norte de Houston, antes de estallar en llamas.

Dos hombres fallecieron después que un vehículo Tesla, que al parecer circulaba sin nadie en el asiento del conductor, chocara contra un árbol en el norte de Houston, según las autoridades.

El Modelo S 2019 de Tesla iba circulando a gran velocidad cuando falló al tomar una curva y se salió de la calzada.

Una vez extinguido el incendio, las autoridades localizaron a dos pasajeros, uno estaba sentado en el asiento delantero del pasajero y el otro en el asiento trasero del Tesla, según el informe.

Tesla y la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras no respondieron de inmediato a la petición de comentarios. El accidente se ha producido en medio de un creciente escrutinio sobre el sistema de conducción semi-automatizada de Tesla tras los últimos accidentes y cuando la compañía se está preparando para lanzar su software de «conducción totalmente autónoma» actualizado a más clientes. La tecnología de conducción autónoma debe superar obstáculos normativos y de seguridad para lograr el éxito comercial.

[Más información](#)

### **Costa de Marfil suspende a todo el personal de las pruebas de conducir aunque las cifras de fallecidos aumentan**

Todos los examinadores de tráfico han sido suspendidos mientras el gobierno «limpia» el sector.

Fraude, corrupción y el aumento de los accidentes de tráfico son motivo de preocupación, según fuentes oficiales. Agentes de policía se encargarán de realizar las pruebas para la obtención del permiso de conducción por un periodo de tres meses, anunció el ministro de Transporte, Amadou Koné.

El país cuenta con «mejores carreteras» gracias a las recientes inversiones pero el error humano era el causante de muchos de los últimos accidentes, según el ministro. «No es una incriminación del permiso como tal pero hay numerosos asuntos en los que hemos decidido ser inflexibles».

Alrededor de 1.400 personas mueren al año en accidentes de tráfico en Costa de Marfil. Al menos 38 personas fallecieron el pasado mes, entre ellas ocho personas quemadas vivas tras la colisión de un coche y un minibús en una carretera principal a 149 km de Abidjan, una de las metrópolis más importantes de Costa de Marfil.

Nunca se ha condenado a un examinador corrupto en Costa de Marfil. La corrupción está tan generalizada que la población no la ve necesariamente como algo malo - creen que es normal.

[Más información](#)

### **Todos los coches Renault y Dacia tendrán limitador de velocidad a 180 km/h desde 2022**

El director ejecutivo de la marca asegura que la medida contribuirá a que las carreteras sean más seguras.

El fabricante francés ha confirmado que todos los coches Renault incorporarán limitador de velocidad a 180 km/h a partir del próximo año.

El tope al parecer también se aplicará a los coches fabricados por su filial rumana Dacia (aunque es poco probable que cause molestias a muchas personas ya que, incluso el todoterreno Duster 2.0, su modelo más vendido y popular, alcanza los 181 km/h).

Caradvice entiende que el próximo Mégane eVision SUV será el primer modelo con el limitador incorporado, antes de que se empiece a aplicar de forma más generalizada en toda la gama.

[Más información](#)

### **Conductor aparca su vehículo en carril de emergencia de camiones para pasear a su perro, multa \$272**

Un conductor despistado ha sido multado por aparcarse en medio de un carril de emergencias para camiones - que justamente un vehículo sin frenos utilizó hace quince días - para poder pasear a su perro por el bosque.

Las «superficies de detención» o «trampas de arena» están diseñadas para detener a vehículos de gran tonelaje en la bajada de colinas empinadas si se han quedado sin frenos.



Pero el propietario de un Mitsubishi Mirage pensó que era un buen lugar para comer algo o pasear a su perro, y se ha llevado una multa de \$272 por las molestias que causó - y, presumiblemente, por no darse cuenta de la enorme señal.

Los agentes de tráfico de Wollongong, al sur de Sydney, recibieron el aviso de que había un vehículo aparcado y comenzaron la búsqueda para localizar el propietario del vehículo.

La policía comentó que el conductor «había aparcado deliberadamente su vehículo en medio de la rampa de seguridad» y que «no había visto ninguna señal indicando que no podía aparcar».

Le ordenaron que sacara el vehículo y le impusieron una multa de \$272.

La rampa de seguridad en cuestión fue utilizada por un camión que se había sin frenos hace solo quince días (imagen), lo que demuestra la importancia de mantener las trampas de arena despejadas.

Facebook recogió comentarios indignados con la actitud del conductor, y algunos sugerían que debería haber una sanción por la falta de sentido común. Otros decían que semejante metedura de pata debería acarrear la pérdida automática del permiso.

[Más información](#)