



LA COMISIÓN MANTIENE SU COMPROMISO DE REDUCIR A LA MITAD LAS MUERTES EN CARRETERA CON HORIZONTE 2030

La Comisión Europea publicó su informe para hacer un seguimiento de los avances hacia el objetivo de la UE de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en carretera con horizonte 2030. A pesar de que se han logrado avances en la reducción de las muertes en carretera, el informe revela que el ritmo actual es insuficiente.

En 2024, 19 940 personas perdieron la vida en las carreteras europeas. Esto supone una disminución del 12 % desde 2019, pero está muy por debajo de la reducción anual del 4,6 % necesario para cumplir los objetivos para 2030, tal como se establece en el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre la UE y los Estados miembros. Si bien las autoridades nacionales y locales llevan a cabo la mayoría de las acciones cotidianas, la UE también desempeña un papel fundamental en el fortalecimiento de la seguridad vial en toda Europa. Entre las iniciativas recientes de la UE se incluyen la actualización de los requisitos para los permisos de conducción, una mejor aplicación transfronteriza de las leyes de tráfico y una revisión exhaustiva de las normas de la UE en materia de seguridad vial y matriculación de vehículos.

El informe presenta acciones más ambiciosas que requieren esfuerzos coordinados por parte de las instituciones de la UE, los Estados miembros y las autoridades locales. La Comisión adoptará medidas en cinco ámbitos prioritarios.

[Más información](#)



DECENIO DE LAS NACIONES UNIDAS DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE: UN COMPROMISO MUNDIAL CON LA MOVILIDAD CENTRADA EN LAS PERSONAS

Gobiernos, líderes del sector del transporte y colaboradores para el desarrollo se reunieron en la sede de las Naciones Unidas con motivo del lanzamiento del primer Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible (2026-2035), un hito destinado a transformar la forma en que se desplazan las personas, circulan las mercancías y se conectan las sociedades.



El transporte afecta a todos los aspectos de la vida

En su intervención durante el acto de presentación, Dmitry Mariyasin, secretario ejecutivo adjunto de la CEPE/ONU, recordó a los delegados que el transporte no es un sector abstracto, sino que «determina el ritmo de la vida cotidiana: cómo un padre llega a una clínica, cómo un agricultor lleva sus productos al mercado, cómo un estudiante llega a la escuela. Estas historias nos recuerdan que, ante todo, el transporte gira en torno a las personas y que, cuando mejoramos los sistemas de transporte, mejoramos la vida de las personas a gran escala».

Mejorar la conectividad es esencial para eliminar las barreras que impiden el acceso a oportunidades a muchas comunidades del mundo. El Decenio puede servir como un poderoso catalizador para impulsar la integración regional, apoyar el comercio intrarregional y fortalecer las economías, especialmente en contextos frágiles y en los países en desarrollo sin litoral.

El transporte público, los carriles bici y las opciones de movilidad compartida están ayudando a los jóvenes a acceder a la educación y al empleo, a la vez que reducen la contaminación en los centros urbanos. Las normas de seguridad vial más estrictas y reglamentos sobre vehículos más seguros están contribuyendo a prevenir accidentes, salvar vidas y garantizar que las familias puedan viajar con confianza por las carreteras de la región. Estos avances centrados en las personas ilustran lo que el Decenio pretende ampliar a escala mundial. Para lograr la transformación del sector del transporte se requiere financiación, reforma de la gobernanza, sistemas de datos más sólidos, desarrollo de capacidades e innovación.

Para la CEPE/ONU, que desempeñó un papel fundamental en la elaboración del Plan de aplicación mundial para el Decenio, el mensaje era claro: el transporte sostenible no solo tiene que ver con los sistemas, sino también con las personas.

[Más información](#)



LA ONU ANUNCIA UN REGLAMENTO MUNDIAL PARA FACILITAR LA INTRODUCCIÓN SEGURA DE LOS VEHÍCULOS SIN CONDUCTOR EN LAS VÍAS PÚBLICAS DE TODO EL MUNDO

Hace una década, se pronosticaba de forma generalizada que la conducción automatizada estaría presente en las vías públicas en 2020. No obstante, aunque la tecnología ha avanzado, la tarea ha resultado más compleja de lo previsto y requiere una investigación y un desarrollo continuos, así como un marco normativo claro y fiable.

Tras diez años de maduración tecnológica y avances normativos, así como dos años de intenso trabajo de consultas y redacción, un proyecto de reglamento a nivel mundial sobre sistemas de conducción automatizada (ADS) permitirá el uso de vehículos autónomos sin la supervisión de un conductor en la vía pública.



La propuesta, adoptada por el Grupo de trabajo sobre vehículos automatizados/autónomos y conectados (GRVA) de la CEPE/ONU en su última reunión (celebrada del 19 al 23 de enero de 2026), establece disposiciones de seguridad uniformes y una metodología armonizada para la validación de los vehículos equipados con sistemas de conducción automatizada, sobre la base de un enfoque de análisis de seguridad y sólidos procesos de investigación y desarrollo.

El proyecto de reglamento se presentará para su adopción en el próximo período de sesiones, del 23 al 26 de junio de 2026, del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) de la CEPE. Previamente, el GRVA ultimarà las disposiciones técnicas relativas a la recopilación de datos para los sistemas de conducción automatizada. En caso de ser adoptado por el Foro Mundial, entrará en vigor con carácter inmediato.

El proyecto de reglamento mundial tiene como objetivo satisfacer las necesidades de diversos mercados y fomentar la innovación, a la vez que se garantiza el máximo nivel de seguridad en las carreteras. Entre sus características principales se incluyen el Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS), la credibilidad de las pruebas, el análisis de la seguridad, la supervisión y presentación de informes durante el servicio (ISMR) y el sistema de almacenamiento de datos para la conducción automatizada (DSSAD).

[Más información](#)



LA RESPUESTA DEL ETSC A LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN SOBRE LA INICIATIVA DE COCHES PEQUEÑOS Y ASEQUIBLES

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) expresa su profunda preocupación por el enfoque de la Comisión Europea respecto a los plazos de seguridad de los coches pequeños y su dependencia sin precedentes de las exigencias de la industria en la iniciativa de coches pequeños y asequibles anunciada el pasado mes de diciembre.

Los vehículos urbanos necesitan las más estrictas normas de seguridad, no retrasos

ETSC acoge con satisfacción la decisión de la Comisión de clasificar la nueva subcategoría «vehículos eléctricos pequeños» (M1E) dentro de la categoría actual de turismos (M1). De este modo, se garantiza que estos vehículos cumplan todas las normas de seguridad vigentes en la UE.

Los vehículos eléctricos pequeños están diseñados principalmente para entornos urbanos, que son justamente los lugares donde las interacciones con los usuarios vulnerables de la vía pública son más frecuentes. Las tecnologías como el sistema de frenado autónomo de emergencia (AEB) con detección de peatones y ciclistas están diseñadas precisamente para salvar vidas en estas situaciones. Si la Comisión retrasa la aplicación de la última generación de estas tecnologías en los vehículos que más probabilidades tienen de encontrarse con peatones y ciclistas en los centros urbanos estará incumpliendo su deber. No se puede aceptar un sistema de seguridad de dos niveles en el que los coches urbanos «asequibles» carezcan de la protección de última generación para las personas que se encuentran fuera de los vehículos.



El papel de la Comisión Europea es evaluar los riesgos y proteger el interés público, no legislar en función de las exigencias de las entidades reguladas. Si bien es válido reducir la carga administrativa, utilizar la lista de deseos de la industria como base para revisar las leyes en materia de seguridad y medio ambiente sienta un peligroso precedente para la gobernanza de la UE.

[Más información](#)



EURO NCAP: LOS NUEVOS PROTOCOLOS DE 2026 SE CENTRAN EN LAS DISTRACCIONES, LA DISMINUCIÓN DE LAS CAPACIDADES DEL CONDUCTOR Y LOS EXCESOS DE VELOCIDAD

El Programa Europeo de Evaluación de Vehículos Nuevos (Euro NCAP) ha presentado la revisión más importante de su protocolo en más de una década. A partir de 2026, la clasificación de seguridad voluntaria pasará a basarse en una nueva metodología que tendrá en cuenta cuatro factores: la conducción segura, la prevención de accidentes, la protección en caso de accidente y la seguridad tras un accidente.

Si bien el asistente inteligente de velocidad (ISA) es obligatorio para los nuevos tipos de vehículos desde 2022, Euro NCAP está subiendo significativamente el listón, mediante la aplicación de una verificación independiente de la precisión de la información sobre los límites de velocidad más allá de las pistas de pruebas, extendiéndola a la conducción real en carretera.

Los protocolos de 2026 también introducen una puntuación específica para los sistemas que identifican signos de alteración de las capacidades del conductor por consumo de drogas o alcohol, haciendo hincapié en la monitorización del estado del conductor (DSM). Para obtener una calificación de 5 estrellas, los vehículos deben utilizar un sistema de seguimiento continuo de los ojos y la cabeza, y las pruebas ahora premiarán las intervenciones en caso de «conductor que no responde», es decir, las tecnologías que pueden detectar una emergencia médica o una intoxicación extrema y detener el vehículo de forma controlada y segura. Asimismo, Euro NCAP se opone a la tendencia de diseño interior «solo con pantalla táctil». Para garantizar la máxima calificación de seguridad, los fabricantes deben proporcionar controles físicos específicos para las funciones básicas, como los intermitentes y las luces de emergencia, los limpiaparabrisas, el claxon y las funciones SOS/eCall.

A pesar de que ETSC aplaude a Euro NCAP por tomar la iniciativa, sostiene que las calificaciones voluntarias no sustituyen a la legislación. La Comisión Europea debe ahora considerar estas normas actualizadas como un modelo para la próxima revisión del Reglamento General de Seguridad.



[Más información](#)



UN EXCESO DE VELOCIDAD DE MÁS DE 50 KM/H SE CONVIERTE EN DELITO EN FRANCIA

Los excesos de velocidad de más de 50 kilómetros por hora en Francia dejan de estar castigados solo con una multa y pasan a convertirse en un delito, lo que puede conllevar incluso penas de cárcel.

La nueva disposición, publicada en el Diario Oficial francés el pasado mes de diciembre, prevé que los infractores podrán ser condenados hasta a tres meses de cárcel y a una multa de 3750 euros. Además, quedará registrado en los antecedentes penales con las consecuencias que eso puede tener para la limitación de la vida civil.

En 2024 se constataron en Francia 63 217 excesos de velocidad superiores a 50 kilómetros por hora, lo que significa un incremento del 69 % respecto al año 2017. La velocidad excesiva se considera la segunda causa de los accidentes de tráfico mortales. En 2024 hubo 3190 fallecidos en el país.

[Más información](#)



RADARES SELECTIVOS PARA IDENTIFICAR VEHÍCULOS SIN SEGURO EN FRANCIA

En la actualidad, gracias a las nuevas tecnologías, los radares ya no solo controlan los excesos de velocidad, sino que también sirven para detectar otras infracciones, como no tener el seguro obligatorio.

Según estima el Observatorio Nacional Interministerial de Seguridad Vial (ONISR) francés, 515 000 personas conducen sin seguro en el país y, además, el 4,8 % de los vehículos a motor implicados en accidentes con heridos no están asegurados. Estos y otros datos han impulsado la decisión de las autoridades francesas de reforzar la aplicación de la normativa mediante sistemas automatizados y en casos de comportamientos de riesgo como el exceso de velocidad, con el objetivo de ayudar a prevenir tragedias y proteger vidas.

Así pues, la autoridad francesa en materia de seguridad vial ha anunciado la introducción de un nuevo sistema de vigilancia para identificar los vehículos sin seguro, pero solo aquellos que excedan el límite de velocidad en al menos 50 km/h. Para comprobar si el vehículo tiene seguro o no, se utilizará la matrícula del conductor infractor y se cruzarán los datos con la base de datos nacional que centraliza todos los vehículos asegurados en Francia, al menos tres días después de la fecha y hora de la infracción para garantizar su correcta actualización. El informe será remitido a la fiscalía del tribunal competente, que decidirá las medidas a tomar para cada una de las dos infracciones: exceso de velocidad y falta de seguro.

[Más información](#)



UN ESTUDIO REALIZADO EN FRANCIA REVELA DEFICIENCIAS CRÍTICAS EN EL USO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Una nueva investigación llevada a cabo en Francia pone de relieve una persistente y preocupante deficiencia en materia de seguridad: cerca de dos de cada tres menores siguen sin viajar debidamente protegidos en los vehículos. El estudio OURSE (Observación de la seguridad infantil en las carreteras) realizado por la asociación Prévention Routière en colaboración con CEESAR y LAB, advierte de que, a pesar de los recientes avances, los errores de instalación siguen siendo una grave amenaza para los pasajeros más jóvenes.

Según el Observatorio francés de seguridad vial, los accidentes de tráfico se cobraron la vida de 46 niños y niñas en 2024 (casi uno cada semana) y la mitad de estas muertes se produjeron cuando el menor viajaba como pasajero en un coche.

La investigación identificó varios errores comunes y peligrosos, como el ajuste incorrecto del arnés, cinturones de seguridad flojos o retorcidos y el uso inadecuado del sistema ISOFIX. Es importante destacar que el 78 % de los padres encuestados creían que sus hijas e hijos estaban correctamente sujetos, pero el 59 % de esos menores estaban en realidad en peligro debido a errores de instalación. Un análisis de los accidentes mortales ocurridos entre 2021 y 2023 subrayó aún más este peligro, ya que reveló que el 46 % de los menores fallecidos no estaban sujetos correctamente o utilizaban sistemas de retención inadecuados. Los expertos estiman que una instalación adecuada podría haber reducido la gravedad de las lesiones en uno de cada dos menores.

[Más información](#)



ROMA SIGUE EL EJEMPLO DE OTRAS CAPITALES EUROPEAS CON UN NUEVO LÍMITE DE VELOCIDAD DE 30 KM/H

Roma se ha convertido en la última capital europea en reducir significativamente los límites de velocidad, lo que obliga a los italianos, famosos por conducir a toda velocidad, a circular más despacio con el objetivo de reducir el número de accidentes y la contaminación.

El nuevo límite de velocidad de 30 km/h en todo el centro histórico de la Ciudad Eterna entró en vigor en enero, reduciendo casi a la mitad el límite anterior de 50 km/h en calles abarrotadas de residentes, turistas y coches. Estas vías reflejan una ciudad construida para los coches que ya no existe; velocidades más bajas salvan vidas y el exceso de velocidad es un factor determinante en el 7,5 % de los accidentes de tráfico de la ciudad. El nuevo límite se ha aplicado de forma gradual, para que los conductores puedan acostumbrarse.

Roma sigue el ejemplo de capitales europeas como Londres, Bruselas, París y Helsinki, que han apostado por calles más lentas y seguras, en algunos casos superando la firme oposición de los conductores.

[Más información](#)



LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL REINO UNIDO SEÑALA UN CAMBIO ESPERADO DESDE HACE TIEMPO

El Gobierno del Reino Unido ha publicado una nueva estrategia de seguridad vial que, si se aplica en su totalidad, supondría un cambio de rumbo significativo, tras más de una década de escasos avances.

ETSC acoge con satisfacción el renovado interés político por la seguridad vial y varias medidas concretas que alinean estrechamente al Reino Unido con las mejores prácticas europeas. En particular, la estrategia señala una clara armonización con las normas de seguridad de los vehículos de la UE, lo que incluye tecnologías obligatorias como el sistema AEB. Las pruebas recabadas en toda Europa demuestran que estos sistemas permiten evitar accidentes graves y salvar vidas.

ETSC también acoge muy favorablemente la propuesta de reducir la tasa máxima de alcohol al volante. Inglaterra y Gales tienen actualmente el límite legal de alcohol en sangre más alto de Europa, lo que, durante mucho tiempo, ha socavado los esfuerzos en materia de seguridad vial. Límites más bajos se asocian con un menor número de accidentes por conducir bajo los efectos del alcohol y con menos fallecidos. Asimismo, el compromiso de introducir alcoholímetros antiarranque es muy positivo. Estos dispositivos ya se utilizan en Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Italia, Polonia y Suecia, donde su eficacia para prevenir los casos de reincidencia en la conducción bajo los efectos del alcohol ha quedado demostrada.



A pesar de su reputación como país relativamente seguro, el Reino Unido ha logrado muy pocas mejoras en los últimos años. Las muertes en carretera solo han disminuido un 8 % en los últimos diez años. En cambio, en Noruega las muertes se redujeron en un 39 % durante el mismo período. Esta marcada diferencia subraya la importancia de contar con voluntad política, inversiones sostenidas y objetivos sólidos. También demuestra que incluso los países con un buen historial en materia de seguridad vial pueden lograr resultados notables cuando se trata la seguridad vial como una auténtica prioridad.

[Más información](#)



ESTADOS UNIDOS EMITE UN AVISO DE SEGURIDAD URGENTE TRAS LA MUERTE DE DOS CONDUCTORES EN ACCIDENTES POR AIRBAGS DEFECTUOSOS

La Administración nacional de seguridad del tráfico por carretera de Estados Unidos (NHTSA) ha emitido una advertencia urgente a los compradores, propietarios y talleres de reparación de automóviles usados estadounidenses, después de que otros dos conductores fallecieran en accidentes en el mes de diciembre a causa de unos peligrosos infladores de airbag de recambio chinos, que probablemente fueron importados de forma ilegal.

La agencia de seguridad automovilística afirmó que tenía constancia de diez accidentes con víctimas mortales o heridos graves provocados por la rotura de los infladores de airbag de recambio fabricados en China y probablemente importados ilegalmente a Estados Unidos.

La NHTSA afirmó que ocho conductores fallecieron en accidentes en los que, en otras circunstancias, habrían sobrevivido, mientras que otros dos conductores sufrieron lesiones graves en vehículos cuyos airbags originales habían sido sustituidos por otros de calidad inferior tras un accidente anterior. Estos infladores de airbag fallaron en los accidentes «proyectando grandes fragmentos metálicos hacia el pecho, el cuello, los ojos y la cara de los conductores».

Los consumidores que compren vehículos usados que hayan sufrido previamente un accidente en el que se haya activado el airbag deben someterlo a una inspección de inmediato, para asegurarse de que el airbag se ha sustituido por uno auténtico equivalente al original.

[Más información](#)