



LAS MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA UE SE REDUCEN EN UN 3 % EN 2025, PERO LOS AVANCES SIGUEN SIENDO DEMASIADO LENTOS

Las cifras preliminares publicadas por la Comisión Europea indican que, en 2025, perdieron la vida alrededor de 19 400 personas en las carreteras de la UE, lo que supone una reducción del 3 % con respecto a 2024 y 580 víctimas mortales menos. Aunque esto supone un avance, la mayoría de los Estados miembros todavía no están en camino de cumplir el objetivo de la UE de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras para el año 2030. Se han registrado mejoras significativas en Estonia y Grecia, y, por su parte, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Polonia y Rumanía van por buen camino para alcanzar el objetivo de reducción del 50 %. Sin embargo, Rumanía, Bulgaria y Croacia siguen registrando algunas de las tasas de mortalidad más elevadas, mientras que Suecia y Dinamarca siguen siendo los países más seguros.

Las carreteras convencionales concentraron más de la mitad del total de víctimas mortales y los usuarios vulnerables de la vía pública representaron el 70 % de las muertes en zonas urbanas. Los hombres representaron el 77 % de las víctimas mortales en carretera, con los jóvenes y los adultos mayores como grupos especialmente en riesgo. La estrategia a largo plazo de la UE, conocida como «Visión Cero», tiene como objetivo eliminar las muertes en carretera con horizonte 2050, pero se considera que los avances actuales son insuficientes, lo que pone de relieve la necesidad de adoptar medidas más contundentes a nivel nacional y de la UE, con el fin de mejorar la seguridad vial.

[Más información](#)



LA ONU PRESENTA UNA NUEVA NORMATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO RELACIONADOS CON LA FATIGA

El nuevo reglamento adoptado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas tiene por objeto reducir los accidentes de tráfico relacionados con la fatiga mediante la introducción de sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor (DDAW) en los vehículos. La fatiga en los conductores es un importante problema de seguridad a escala mundial, ya que contribuye a una parte significativa de los accidentes de tráfico que causan alrededor de 1,1 millones de muertes y más de 40 millones de lesiones al año. La fatiga afecta a los tiempos de reacción, la toma de decisiones, la atención y la capacidad de los conductores para mantener la velocidad o la posición en el carril, lo que a menudo provoca accidentes más graves, dado que los conductores somnolientos son menos propensos a frenar o realizar maniobras evasivas. Los estudios demuestran que la fatiga contribuye a entre el 15 % y el 20 % de los accidentes de tráfico en Europa, mientras que en Estados Unidos la somnolencia está relacionada con el 21 % de los accidentes mortales y con miles de muertes al año.

Estos nuevos sistemas DDAW supervisarán el comportamiento y el estado físico del conductor, mediante métodos como el análisis de los patrones de conducción o cámaras de vigilancia del conductor, y emitirán avisos cuando se detecte somnolencia. No obstante, quedarán exentos los vehículos con una velocidad máxima de diseño igual o inferior a 70 km/h, ya que los patrones de conducción urbana hacen que la detección de la fatiga sea menos fiable. Se prevé que el reglamento entre en vigor a finales de 2026, tras lo cual los países participantes lo incorporarán a sus legislaciones nacionales, lo que supondrá un paso importante hacia la mejora de la seguridad vial y la reducción de los accidentes relacionados con la fatiga en todo el mundo.



[Más información](#)



REUNIÓN DE ALTO NIVEL DE LAS NACIONES UNIDAS PARA ACELERAR LOS ESFUERZOS A NIVEL MUNDIAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Los días 20 y 21 de julio de 2026 se celebrará en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York una reunión de alto nivel sobre la mejora de la seguridad vial mundial, convocada por el presidente de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud. El evento se centrará en acelerar los compromisos para reducir a la mitad el número de muertes y lesiones en accidentes de tráfico con horizonte 2030 y reunirá a jefes de Estado, ministros, expertos y representantes de la sociedad civil, del mundo académico y del sector privado, con el fin de impulsar los esfuerzos a escala mundial en materia de seguridad vial.



La reunión parte de las iniciativas anteriores, entre las que se incluyen el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2021-2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como la Declaración Política de 2022 y la Conferencia Ministerial Mundial de 2025 celebrada en

Marruecos. Antes del evento, se acordará una nueva Declaración orientada a la acción, mientras que un informe reciente de António Guterres ha destacado que los accidentes de tráfico siguen siendo un importante desafío mundial y ha pedido instituciones más sólidas, una planificación a largo plazo y objetivos cuantificables en todo el mundo.

[Más información](#)



ENTRA EN VIGOR LA CARTA AFRICANA DE SEGURIDAD VIAL COMO PRIMER MARCO JURÍDICAMENTE VINCULANTE

La Carta Africana de Seguridad Vial de la Unión Africana entró en vigor el 12 de marzo de 2026, lo que supuso el primer marco continental jurídicamente vinculante de África en materia de seguridad vial. Este hito se alcanzó después de que Mozambique se convirtiera en el decimoquinto país en ratificar la carta. La iniciativa busca hacer frente al aumento de las muertes en carretera en la Región Africana de la Organización Mundial de la Salud, donde las muertes aumentaron un 17 % en la década previa a 2021, hasta alcanzar casi 250 000 víctimas mortales al año, lo que supone la tasa más alta a nivel mundial.



La Carta exige a los países signatarios que refuercen los organismos nacionales de seguridad vial, mejoren la legislación sobre factores de riesgo clave (como el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol), inviertan en infraestructuras y vehículos más seguros y mejoren los sistemas de respuesta ante emergencias. Con el respaldo de la OMS y en consonancia con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030, este marco supone un paso importante para reducir a la mitad el número de víctimas mortales y lesiones en accidentes de tráfico en África para el año 2030.

[Más información](#)



EL PLAN DE LA UE DE CONGELAR LAS NORMAS DE SEGURIDAD PARA LOS COCHES ELÉCTRICOS PEQUEÑOS GENERA PREOCUPACIÓN

Una propuesta de la Comisión Europea para congelar los requisitos de seguridad de los coches eléctricos pequeños durante un máximo de diez años ha suscitado la preocupación del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC). El plan, que forma parte del paquete omnibus para el sector del automóvil, crearía una nueva subcategoría de vehículos (M1E) y retrasaría las futuras mejoras en materia de seguridad hasta el año 2036. El ETSC advierte de que esto podría dar lugar a un sistema de seguridad de dos niveles y consolidar normas obsoletas, en un momento en el que la UE ya tiene dificultades para cumplir su objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para 2030.



La organización destaca que los coches eléctricos pequeños se utilizan a menudo en zonas urbanas, donde los usuarios vulnerables de la vía pública representan alrededor del 70 % de las víctimas mortales. El retraso en la implantación de tecnologías como los sistemas avanzados de frenado de emergencia y de prevención de colisiones al abrir las puertas podría aumentar los riesgos. El ETSC también criticó la falta de una evaluación de impacto e instó a los legisladores de la UE a mantener las normas de seguridad actuales y, en su lugar, promover vehículos más pequeños que cumplan los requisitos de seguridad más recientes.

[Más información](#)



ITALIA SIGUE ADELANTE CON EL PROGRAMA DE ALCOHOLÍMETROS ANTIARRANQUE PARA LOS INFRACTORES POR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

El Ministerio de Transportes italiano ha publicado una lista de alcoholímetros antiarranque aprobados y de talleres autorizados para su instalación, lo que marca el inicio de la fase de aplicación del nuevo programa italiano. Según la normativa, los conductores que presenten una tasa de alcohol en sangre superior a 0,8 g/l se enfrentarán a cargos penales, multas y posibles penas de prisión. Una vez condenados, los infractores deberán instalar un alcoholímetro antiarranque en cualquier vehículo que conduzcan.



El dispositivo deberá permanecer instalado durante dos años, en el caso de los conductores con una tasa de alcohol entre 0,8 y 1,5 g/l, y durante tres años, en el caso de aquellos que superen los 1,5 g/l. Los infractores deberán hacerse cargo del coste estimado de instalación, que asciende a 2000 €, así como de la calibración anual y de las boquillas desechables. Esta medida equipara a Italia con varios países europeos que utilizan estos dispositivos como herramienta de rehabilitación. El Gobierno de Reino Unido también ha anunciado recientemente sus planes de introducir medidas similares.

[Más información](#)



UNA ENCUESTA ALEMANA REVELA QUE LOS CONDUCTORES A MENUDO DESACTIVAN LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS

Una encuesta realizada por el Consejo Alemán de Seguridad Vial (DVR) ha revelado que muchos conductores de vehículos pesados de transporte de mercancías (VPTM) desactivan habitualmente tecnologías clave de seguridad, lo que podría socavar los esfuerzos por mejorar la seguridad vial. El estudio, en el que participaron más de 500 camioneros, reveló que el 59 % no utiliza los sistemas de asistencia al conductor de forma continua, mientras que casi uno de cada cinco afirmó desactivarlos con frecuencia. El sistema avanzado de mantenimiento de carril fue el que más se desactivó, ya que el 56 % de los encuestados lo había desactivado, seguido del asistente inteligente de velocidad (16 %), el control de cruceo adaptativo (15 %), los asistentes de giro (8 %) y el asistente de frenado de emergencia (5 %).



Los resultados sugieren que la escasa formación y el diseño deficiente de los sistemas podrían estar contribuyendo a su baja aceptación. Alrededor del 32 % de los conductores afirmó no haber recibido ninguna formación oficial sobre cómo utilizar esta tecnología y el 45 % señaló que su conocimiento se basaba en indicaciones informales de sus compañeros. Más de la mitad de los encuestados se quejó de «fatiga por alarmas», debido a que las frecuentes advertencias e intervenciones les resultaban una distracción o les irritaban. Manfred Wirsch destacó que la mayoría de los conductores

siguen considerando que los sistemas de asistencia son útiles, pero pidió que se mejore la formación y que el diseño de los sistemas sea más claro e intuitivo, con símbolos estandarizados y menos falsas alarmas, para aumentar su aceptación y garantizar que estas tecnologías aporten las ventajas de seguridad previstas.

[Más información](#)



PERSISTE LA OPOSICIÓN EN ALEMANIA A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN LAS AUTOPISTAS, A PESAR DEL CRECIENTE APOYO A LAS RESTRICCIONES

La tradicional predilección de Alemania por la conducción a alta velocidad en los tramos sin límites de las autopistas sigue alimentando el debate nacional sobre los límites de velocidad, a pesar de que cada vez hay más partidarios de las restricciones. El presidente del Club automovilístico alemán (ADAC) describió la conducción a alta velocidad como parte de una «relación casi amorosa» con los coches, haciendo hincapié en la libertad y el aprecio por la ingeniería más que en la búsqueda de emociones fuertes. Alemania sigue siendo la única democracia sin un límite de velocidad general en las autopistas, aunque en alrededor del 70 % de los tramos de las autopistas ya se aplican restricciones. Las peticiones para establecer límites se han intensificado durante las recientes crisis energéticas y medioambientales, incluidos los llamamientos realizados por la Agencia Internacional de la Energía, que insta a reducir la velocidad para disminuir el consumo de combustible y las emisiones.



Sin embargo, los políticos siguen mostrando una obstinada reticencia, a pesar de los cambios por parte de la opinión pública. Personalidades como Christian Lindner y Friedrich Merz han tachado de innecesarios o simbólicos los límites a nivel nacional, mientras que los grupos industriales sostienen que la electrificación reducirá los beneficios medioambientales. No obstante, los estudios indican que un límite de 130 km/h podría suponer importantes beneficios económicos y medioambientales, y que un límite más estricto de 120 km/h podría reducir las muertes en

autopistas en un 36 %. El apoyo de la opinión pública también ha aumentado: la mayoría de los votantes y de los miembros del ADAC se muestran a favor de un límite de velocidad, lo que refleja una tensión creciente entre la tradicional cultura automovilística alemana y las demandas para una mayor seguridad y sostenibilidad.

[Más información](#)



SE INSTA A LOS EURODIPUTADOS A REFORZAR LAS NORMAS SOBRE LA INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS ANTES DE LAS VOTACIONES CLAVE DE LA UE

Los diputados al Parlamento Europeo se disponen a votar las modificaciones del paquete sobre la inspección técnica de vehículos de la UE, una normativa que determinará las inspecciones de seguridad de los vehículos en toda Europa. El informe, encabezado por Jens Gieseke, incluye propuestas que han sido bien acogidas por el ETSC, en particular la ampliación de las inspecciones técnicas periódicas a una gama más amplia de motocicletas. El plan introduciría pruebas

obligatorias para las motocicletas de entre 50 y 125 cc, ampliando los requisitos actuales de la UE y mejorando la supervisión de la seguridad de los vehículos motorizados de dos ruedas.

Sin embargo, el ETSC ha instado a los legisladores a reforzar aún más las propuestas, abordando varias deficiencias en materia de seguridad. La organización aboga por la implantación de inspecciones obligatorias en carretera para las furgonetas, que se utilizan cada vez más para repartos comerciales, pero que siguen estando sujetas a controles limitados. Asimismo, recomienda que se realicen pruebas obligatorias de los sistemas de seguridad avanzados, como el sistema avanzado de mantenimiento de carril y las funciones de conducción automatizada, con el fin de garantizar la detección de posibles fallos. Además, el ETSC aboga por inspecciones más frecuentes para los vehículos de mayor antigüedad y propone controles anuales para los turismos y furgonetas de más de diez años. Ante las próximas votaciones parlamentarias, la organización insta a los diputados al Parlamento Europeo a modernizar la normativa sobre inspección de vehículos para que refleje el envejecimiento del parque automovilístico, las nuevas tecnologías y los retos cambiantes en materia de seguridad vial.



[Más información](#)



LONDRES ANUNCIA MEDIDAS CONTRA LOS VEHÍCULOS DE GRAN TAMAÑO EN SU NUEVO PLAN «VISIÓN CERO»

Sadiq Khan, alcalde de Londres, y Transport for London han presentado el Plan de Acción Visión Cero 2, en el que se describen las medidas para eliminar las víctimas mortales y lesiones graves en las vías públicas de Londres para 2041. Este plan incluye la recopilación de datos que evidencien los riesgos que plantean los vehículos de gran tamaño y el uso de las competencias locales para abordar sus repercusiones en materia de seguridad, congestión del tráfico y medio ambiente. Los vehículos de mayor tamaño, a menudo relacionados con la tendencia en auge del *carspreading*, se consideran un factor que aumenta la gravedad de las colisiones y reduce el espacio disponible en la vía.



Londres se suma a iniciativas similares en toda Europa. París introdujo tasas de estacionamiento más elevadas para los vehículos más pesados, tras un referéndum celebrado en el año 2024, mientras que en Cardiff se aplicaron recargos a los coches más pesados en 2025. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte también ha destacado iniciativas similares en Bruselas, lo que refleja una tendencia europea más generalizada a restringir la circulación de vehículos de gran tamaño, con el fin de mejorar la seguridad vial y los espacios urbanos.

[Más información](#)



LAS MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EE. UU. REGISTRAN SU CIFRA MÁS BAJA DESDE 2019 TRAS EL REPUNTE DURANTE LA PANDEMIA

Las muertes en carretera en Estados Unidos se redujeron considerablemente el año pasado, alcanzando su nivel más bajo desde 2019, tras el aumento registrado durante la pandemia de COVID-19. Según la Administración nacional de seguridad del tráfico por carretera de Estados Unidos (NHTSA), las muertes por accidentes de tráfico se redujeron en un 6,7 % hasta las 36 640, mientras que la tasa de mortalidad descendió a 1,10 muertes por cada 100 millones de millas recorridas por los vehículos, la segunda cifra más baja registrada en la historia del país. Esta mejora se produce tras varios años de cifras elevadas de víctimas mortales, incluido un aumento del 10,8 % en 2021, cuando fallecieron 43 230 personas, lo que supone la cifra anual más alta desde 2005. Las muertes de peatones y ciclistas también alcanzaron sus niveles más altos en más de cuatro décadas durante ese período.

Las autoridades atribuyen este descenso a los renovados esfuerzos en materia de seguridad y a los cambios en los patrones de conducción. El director de la agencia estadounidense de seguridad automovilística declaró que las autoridades están intensificando las estrategias destinadas a reducir los comportamientos de riesgo antes de que provoquen víctimas mortales. Esta reducción supone el cuarto descenso anual consecutivo y, en 2024, el número de fallecidos se sitúa por debajo de los 40 000 por primera vez desde el año 2020. Los expertos afirman que la conducción temeraria aumentó durante la pandemia, ya que las carreteras estaban menos transitadas y parecía haber menos controles, mientras que también se incrementó la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas. Ante esta situación, el Gobierno de EE. UU. destinó 5000 millones de dólares a mejoras en la seguridad vial en el marco de la ley de infraestructuras de 2021, ya que los estudios pusieron de relieve el impacto económico de los accidentes, cuyo coste para la sociedad se estimó en hasta 1,37 billones de dólares, lo que equivale al 1,6 % de la producción económica nacional.

[Más información](#)