



LAS CIUDADES EUROPEAS REGISTRAN MENOS MUERTES EN CARRETERA TRAS REDUCIR LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN LAS ZONAS URBANAS

Cada vez son más las ciudades europeas que están reduciendo los límites de velocidad urbanos a 30 km/h en zonas concretas, como parte de una iniciativa más amplia destinada a mejorar la seguridad vial y respaldar el objetivo de la UE «Visión Cero», que consiste en erradicar las muertes en carretera para el año 2050. Según una encuesta realizada en toda Europa, alrededor de tres cuartas partes de las ciudades que introdujeron límites de velocidad más bajos registraron una disminución de las muertes y lesiones en las vías públicas. La mayoría de las ciudades aplicaron las medidas de forma gradual en barrios residenciales, zonas escolares y centros históricos, en lugar de en toda la red viaria urbana, y muchas de ellas ya han limitado la velocidad en gran parte de sus vías por debajo del límite tradicional de 50 km/h.

Los resultados indican que la reducción de los límites de velocidad puede mejorar la seguridad sin provocar alteraciones significativas en la fluidez del tráfico ni en los tiempos de desplazamiento. Las autoridades municipales registraron un menor número de siniestros, víctimas mortales y heridos graves, así como una disminución de la velocidad de los vehículos y una reducción de la contaminación acústica. El estudio tampoco encontró pruebas concluyentes de que las zonas de 30 km/h aumenten significativamente la congestión del tráfico, aunque sí se observaron algunos efectos controlables en el transporte público. Pese a estos beneficios constatados, muchas ciudades se encontraron con reticencias a nivel político y por parte de la ciudadanía durante el proceso de implantación, lo que pone de manifiesto las dificultades que plantea la introducción de políticas más estrictas de pacificación del tráfico, incluso cuando los resultados en materia de seguridad parecen positivos.

[Más información](#)



LAS NORMAS DE SEGURIDAD PARA LOS PATINETES ELÉCTRICOS VARÍAN ENTRE LOS PAÍSES EUROPEOS, YA QUE LAS MEDIDAS NACIONALES Y LAS SOLUCIONES DEL SECTOR SUPLEN LAS LAGUNAS NORMATIVAS DE LA UE

Ante la falta de normas comunes de la UE, las políticas de seguridad relativas a los patinetes eléctricos se están definiendo cada vez más a escala nacional y sectorial en toda Europa. En Bélgica, las autoridades han introducido una nueva medida que obliga a llevar casco, a partir del mes de septiembre, a los usuarios de patinetes eléctricos que puedan alcanzar velocidades superiores a 20 km/h, ante la creciente preocupación por el aumento de las personas heridas y fallecidas. Además, un importante operador de movilidad compartida ha comenzado a poner en circulación en Bruselas nuevos patinetes eléctricos equipados con inteligencia artificial, que son capaces de detectar si se circula por la acera y, al identificar un uso indebido, pueden reducir automáticamente la velocidad. Por otra parte, una coalición del sector que representa a los proveedores de servicios de micromovilidad señala un ligero descenso en las tasas de lesiones graves en 2025, según datos de uso agregados. Estos hechos ponen de manifiesto un panorama fragmentado en el que las mejoras en materia de seguridad dependen, más que de normas europeas unificadas, de una combinación de normativas nacionales, medidas voluntarias por parte de los operadores e informes del sector.



No obstante, el enfoque belga también presenta ciertas incoherencias: los usuarios de patinetes eléctricos compartidos estarán exentos de la obligación de llevar casco, ya que los proveedores han decidido limitar su velocidad máxima a 20 km/h, mientras que los usuarios de patinetes privados más rápidos sí estarán obligados a llevar casco. Las agencias de seguridad sostienen que la Unión Europea debería introducir normas técnicas armonizadas, como un límite de velocidad de fábrica de 20 km/h, y normas coherentes para los usuarios sobre el uso del casco, límites de edad y circulación por las aceras, que estén respaldadas por directrices a escala de la UE. También señalan que las tecnologías de seguridad actuales, como los sistemas automatizados que detectan si se circula por la acera, carecen de normas europeas comunes, y que es posible que los datos del sector disponibles no puedan verificarse de forma independiente. Dado que la UE aún no ha tomado medidas en materia de normas técnicas ni de normas para los usuarios, y que algunos Estados miembros abogan por la armonización, el resultado es un mosaico de normativas que puede ralentizar los avances generales en materia de seguridad.

[Más información](#)



LA UE RETRASA LA IMPLANTACIÓN OBLIGATORIA DEL ABS EN LAS MOTOCICLETAS DE MENOR CILINDRADA, A PESAR DE LAS SÓLIDAS PRUEBAS SOBRE SEGURIDAD, MIENTRAS QUE OTROS PAÍSES SIGUEN ADELANTE CON ESTA MEDIDA

La Comisión Europea está siendo objeto de críticas por no haber extendido la obligatoriedad de los sistemas antibloqueo de frenos (ABS) a las motocicletas más ligeras, a pesar de que se sabe desde hace tiempo que esta tecnología puede reducir los siniestros viales en torno a un 30 %. Aunque la legislación de la UE ya exige el ABS en las motocicletas de mayor cilindrada, las que pertenecen a la categoría más pequeña (normalmente hasta 125 cc) siguen estando exentas y pueden utilizar, en su lugar, sistemas de frenado menos eficaces. Un estudio encargado por la Comisión en 2020 concluyó que ampliar este requisito supondría importantes beneficios en materia de seguridad que compensarían con creces los costes; sin embargo, el informe y la propuesta legislativa correspondientes aún no se han presentado, años después de haber vencido el plazo legal. Recientemente, se ha alegado la escasez de recursos y la existencia de otras prioridades como motivos de la falta de avances, a pesar de que los datos que lo respaldan están disponibles desde hace años.



Las organizaciones responsables de la seguridad argumentan que esta falta de actuación refleja una tendencia generalizada a dar menor prioridad a la seguridad de los vehículos motorizados de dos ruedas en la UE, a pesar de que los motociclistas representan una proporción significativa y al alza de las víctimas mortales en carretera. Asimismo, señalan que otras medidas de seguridad básicas, como las inspecciones técnicas periódicas de las motocicletas de menor cilindrada, siguen sin aplicarse en muchos casos. Mientras tanto, países como la India y Singapur están impulsando planes para exigir la instalación de sistemas ABS, lo que acentúa el contraste con la lentitud del proceso legislativo europeo. Las críticas señalan que los datos y el análisis de la relación coste-beneficio ya son evidentes, y que cada vez resulta más difícil justificar los continuos retrasos, dadas las ventajas que se han demostrado en materia de seguridad.

[Más información](#)



AUSTRIA APRUEBA UNA IMPORTANTE REFORMA LEGISLATIVA EN MATERIA DE TRÁFICO CENTRADA EN LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD MODERNA

El Parlamento austriaco ha aprobado una amplia reforma de la legislación en materia de tráfico del país, destinada a modernizar las normas de movilidad y dotar a las ciudades de herramientas más eficaces para gestionar el tráfico urbano. La reforma incluye modificaciones en la normativa de tráfico, la legislación sobre vehículos y las normas relativas al permiso de conducción, y las primeras medidas entran en vigor este mes de mayo de 2026. Las autoridades describen este paquete de medidas como una de las reformas más importantes en materia de seguridad vial

de los últimos años y señalan que está diseñada para dar respuesta a las nuevas formas de movilidad y, al mismo tiempo, mejorar la calidad de vida en las distintas poblaciones.

Las nuevas normas establecen requisitos más estrictos para los patinetes eléctricos y las bicicletas eléctricas, entre los que se incluyen la ampliación de la obligatoriedad del uso del casco para los usuarios más jóvenes, normas técnicas más estrictas para los patinetes eléctricos y tasas de alcoholemia más bajas para los usuarios. Por otra parte, la reforma aclara que los ciclomotores eléctricos se considerarán legalmente como vehículos de motor y, por lo tanto, se prohibirá su circulación por los carriles bici, a partir de octubre de 2026. Además, los ayuntamientos podrán utilizar sistemas de gestión de accesos basados en el uso de cámaras para vigilar las zonas de tráfico restringido, en virtud de las nuevas medidas de protección de datos. Junto con estas medidas, Austria también ha aprobado legislación que fomenta los sistemas de transporte inteligentes, por la que se exige a los servicios de navegación que muestren los cortes de tráfico oficiales, con el fin de reducir el número de vehículos que se desvían por zonas residenciales.

[Más información](#)



FRANCIA ENDURECE LAS SANCIONES PARA QUIENES UTILICEN EL MÓVIL AL VOLANTE

Diversos departamentos franceses han impuesto sanciones más severas a quienes sean sorprendidos utilizando el teléfono móvil al volante, lo que permite a las autoridades suspender el permiso de conducción de forma inmediata, sin necesidad de esperar a una resolución judicial. La medida, ya aplicada en diferentes regiones como Charente-Maritime (desde mayo de 2026), forma parte de una iniciativa más amplia destinada a reforzar la lucha contra las distracciones al volante. Con anterioridad, el uso del teléfono móvil al volante conllevaba una sanción nacional estándar que consistía en una multa, la pérdida de puntos y la posibilidad de suspensión del permiso de conducción. Con este nuevo enfoque, las autoridades locales pueden imponer directamente suspensiones administrativas, que van desde los quince días hasta los seis meses.

Estas medidas tienen por objeto hacer frente al papel cada vez más determinante de las distracciones al volante en los siniestros viales. Según las autoridades francesas en materia de seguridad vial, utilizar el móvil mientras se conduce aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un siniestro vial; leer un mensaje puede multiplicar drásticamente la probabilidad de que se produzca un siniestro, ya que el conductor aparta la vista de la vía durante varios segundos. Las autoridades señalan, además, que una gran mayoría de personas admiten utilizar el teléfono móvil mientras conducen. Ante las más de 3500 víctimas mortales en carretera registradas en Francia en el año 2025, las autoridades sostienen que es necesario un mayor control con el fin de reducir el número de personas fallecidas y mejorar la atención de las personas al volante.

[Más información](#)



PORTUGAL ANUNCIA UN MAYOR CONTROL DEL TRÁFICO Y NUEVAS MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

Portugal está preparando una serie de medidas más estrictas en materia de tráfico y seguridad vial, con el objetivo de reducir el número de siniestros viales y mejorar el control del tráfico en todo el país. Entre los cambios anunciados, se encuentra la reactivación de la Brigada de Tráfico, que se disolvió en 2007, junto con planes para un nuevo código de circulación y mayores competencias policiales. Las autoridades también confirmaron que los controles de tráfico en carretera ya no requerirán un aviso previo a la población, y los responsables argumentan que las medidas de control deben ser más visibles, eficaces e intransigentes para mejorar el comportamiento de las personas al volante.

Entre las medidas adicionales, se incluyen la instalación de más radares de control de velocidad, criterios más amplios para la retirada del permiso de conducción y sanciones más severas por conducir bajo los efectos del alcohol. El Gobierno también tiene previsto ampliar los plazos legales de prescripción de las infracciones de tráfico. Asimismo, las autoridades reconocieron los retrasos en la Estrategia Nacional de Seguridad Vial del país, pero señalaron que el proceso legislativo ya está en marcha y que se espera su aprobación en breve.

[Más información](#)



DIVERSOS PAÍSES AFRICANOS RESPALDAN PLANES A ESCALA CONTINENTAL PARA LOGRAR SISTEMAS DE TRANSPORTE MÁS SEGUROS Y LIMPIOS

Los ministros africanos de Transporte y Energía han aprobado dos importantes marcos continentales destinados a transformar la movilidad mediante un mayor apoyo a los desplazamientos a pie, en bicicleta y a los vehículos eléctricos. Estas iniciativas tienen como objetivo reducir las muertes en carretera y disminuir la contaminación atmosférica y la dependencia de las importaciones de combustible, así como reforzar la capacidad industrial local en una de las regiones de más rápido crecimiento del mundo. En lugar de abordar por separado la movilidad activa y la electrificación de los vehículos, los marcos promueven un enfoque integrado para hacer frente a los retos del transporte, como la congestión del tráfico, la inseguridad vial, los elevados costes logísticos y el acceso limitado al transporte público. Estas iniciativas también se ajustan a las primeras fases del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible (2026–2035), lo que pone de manifiesto la intención de África de participar de forma más activa en la transición mundial hacia sistemas de transporte más limpios y resilientes.



Estas políticas podrían tener importantes repercusiones en el desarrollo de las infraestructuras y la inversión en todo el continente. Los desplazamientos a pie y en bicicleta ya representan el principal medio de transporte diario para más de mil millones de personas en África, aunque muchas zonas urbanas siguen careciendo de aceras, pasos de peatones e infraestructuras ciclistas seguros. Además, la movilidad eléctrica se considera cada vez más como una forma de reducir la dependencia de los combustibles importados, a la vez que se apoya la industria nacional y el uso de las energías renovables. Varios países ya han comenzado a aplicar medidas en este sentido, como sistemas de autobuses eléctricos, incentivos para vehículos más limpios y proyectos de diseño de calles más seguras. Si estos marcos se aplican de forma eficaz, podrían mejorar la salud pública, la resiliencia económica y la movilidad urbana, al mismo tiempo que crearían nuevas oportunidades en los sectores de las infraestructuras, la industria manufacturera y el transporte limpio.

[Más información](#)



LA CRISIS DEL COMBUSTIBLE IMPULSA EL INTERÉS POR LOS CAMIONES ELÉCTRICOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN AUSTRALIA

El interés por los camiones eléctricos está aumentando en Australia, ya que las interrupciones en el suministro de combustible, relacionadas con las tensiones geopolíticas, están provocando un aumento de los precios del gasóleo y ejerciendo presión sobre los operadores de transporte. Las empresas de transporte de mercancías informan de un aumento de las consultas por parte de clientes e inversores y algunos fabricantes señalan un repunte de la demanda, al seguir aumentando los costes operativos de las flotas de gasóleo convencionales. Este cambio se produce en un momento en el que la tecnología de los vehículos pesados eléctricos empieza a demostrar una autonomía viable y un rendimiento operativo adecuado para determinadas tareas de transporte de mercancías, especialmente en las rutas de reparto regionales y urbanas.

A pesar de este creciente interés, el sector se encuentra aún en una fase inicial de electrificación y el gasóleo sigue predominando en el transporte de mercancías de larga distancia, debido a las carencias en las infraestructuras, los elevados costes iniciales y las limitaciones de autonomía para cargas pesadas. No obstante, avances recientes, como los sistemas de cambio rápido de baterías y el éxito de entregas piloto en largas distancias, indican que la tecnología se está volviendo cada vez más práctica. Los analistas y los líderes del sector prevén que su implantación se extienda primero a la logística de corta distancia y de «última milla», mientras que la transición a gran escala para el transporte de mercancías de larga distancia probablemente tardará varios años en producirse.

[Más información](#)



CHINA SUSPENDE LA CONCESIÓN DE NUEVAS LICENCIAS PARA VEHÍCULOS AUTÓNOMOS TRAS UNA INTERRUPCIÓN EN EL SERVICIO DE ROBOTAXIS Y REFUERZA LA SUPERVISIÓN DEL SECTOR

Según se ha informado, China ha suspendido la concesión de nuevas licencias para vehículos autónomos tras una interrupción en los servicios de robotaxis operados por una importante empresa tecnológica en Wuhan. El incidente, en el que los servicios se interrumpieron repentinamente el mes pasado, ha desencadenado una respuesta reguladora que sigue en curso, incluida una investigación por parte de las autoridades locales. Como consecuencia y con carácter temporal, según el informe, las empresas del sector no podrán ampliar sus flotas, poner en marcha nuevos programas piloto ni expandirse a nuevas ciudades. Esta suspensión refleja la creciente cautela de las autoridades reguladoras a medida que los sistemas de conducción autónoma se implantan de forma más generalizada en entornos urbanos complejos.

A pesar de esta pausa en la concesión de nuevas licencias, varios operadores de vehículos autónomos han declarado que sus servicios siguen funcionando con normalidad en las principales ciudades chinas y que, por el momento, esto no afecta a sus planes de expansión. Las autoridades también han instado a los gobiernos locales a reforzar la supervisión de la seguridad y llevar a cabo inspecciones de las pruebas de vehículos inteligentes conectados. Esta medida pone de manifiesto un endurecimiento normativo más amplio, destinado a garantizar que las normas de seguridad se adapten al rápido avance tecnológico en el sector de la conducción autónoma.

[Más información](#)



RAJASTÁN PONE EN MARCHA UN IMPORTANTE PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DE AUTOPISTAS CON FINANCIACIÓN INTERNACIONAL

El estado indio de Rajastán está llevando a cabo un programa de modernización de autopistas a gran escala destinado a mejorar la eficiencia del transporte, la seguridad vial y la conectividad regional, mediante una combinación de mejoras en las infraestructuras, reformas institucionales y mecanismos de financiación innovadores. Con el respaldo de un paquete de financiación internacional de 225 millones de dólares, la iniciativa busca modernizar unos 800 kilómetros de autopistas clave que dan servicio a importantes corredores agrícolas, industriales y turísticos. Las autoridades esperan que el proyecto reduzca los tiempos de desplazamiento, mejore la eficiencia logística y refuerce la competitividad económica en uno de los estados más grandes y de más rápido crecimiento de la India.



Un aspecto fundamental del programa es el nuevo enfoque denominado «La carretera como servicio», que se centra en el rendimiento a largo plazo, el mantenimiento y la experiencia del usuario, en lugar de limitarse a la simple construcción de carreteras. El proyecto también introduce una estructura de financiación diseñada para atraer mayores inversiones privadas, a la vez que alivia la presión de financiación inicial sobre las autoridades públicas. Además de mejorar la calidad de las carreteras, la iniciativa hace especial hincapié en la gestión digital del tráfico, las medidas de seguridad vial y las infraestructuras resistentes al clima, capaces de soportar condiciones meteorológicas extremas. Los partidarios afirman que el programa podría convertirse en un modelo para futuros proyectos de transporte en la India, mediante la combinación del desarrollo de las infraestructuras con la innovación financiera, la sostenibilidad y objetivos sociales más amplios, como la mejora del acceso al empleo y a los servicios.

[Más información](#)