



LA UE INTRODUCIRÁ, A PARTIR DE JULIO DE 2026, NUEVOS SISTEMAS DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS, ENTRE LOS QUE SE INCLUYEN LAS LUCES DE FRENO INTERMITENTES

A partir del 7 de julio de 2026, todos los vehículos de nueva matriculación en la Unión Europea deberán incorporar un nuevo conjunto de tecnologías de seguridad avanzadas, entre las que se incluye un sistema por el que las luces de freno parpadean rápidamente cada vez que un vehículo frena bruscamente. La medida tiene como objetivo mejorar la atención de las personas al volante y reducir las colisiones por alcance, al facilitar la distinción entre una desaceleración normal y una frenada de emergencia, lo que proporciona a las personas que circulan por detrás más tiempo de reacción.

Esta normativa forma parte de una iniciativa más amplia de la UE para reducir los siniestros viales causados por errores humanos mediante la instalación obligatoria de sistemas de asistencia al conductor. Los vehículos nuevos también incluirán características como los sistemas automáticos de frenado de emergencia, el sistema avanzado de mantenimiento de carril, los sistemas de advertencia de somnolencia y distracción, el asistente inteligente de velocidad y los registradores de datos de incidentes. Estas normas solo se aplicarán a las matriculaciones de vehículos nuevos, lo que significa que no será obligatorio adaptar los coches que ya están en circulación, y los cambios se introducirán de manera gradual a medida que se vaya renovando con el tiempo el parque automovilístico.

[Más información](#)



LA OMS INSTA A ADOPTAR MEDIDAS MÁS FIRMES PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS GLOBALES DE SEGURIDAD VIAL PARA 2030

Expertos en seguridad vial a escala mundial, responsables políticos y partes interesadas se reunieron en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York con el fin de preparar la próxima Reunión de alto nivel sobre la mejora de la seguridad vial mundial, con el propósito de hacer un llamamiento a la adopción de medidas urgentes para reducir el número de muertes y lesiones en siniestros viales. En los debates, se puso de relieve el coste humano de los siniestros viales, que se cobran casi 1,2 millones de vidas al año, y se subrayó que la seguridad vial está estrechamente vinculada a la salud pública, el desarrollo económico y la sostenibilidad. Los participantes coincidieron en que es necesario realizar mayores esfuerzos para cumplir el compromiso mundial de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en siniestros viales para el año 2030.

Tedros Adhanom Ghebreyesus, director general de la OMS, instó a los Gobiernos a «redoblar los esfuerzos» mediante la implantación de sistemas de carreteras más seguros, diseñados para proteger a todos los usuarios, con el respaldo de una mejor gobernanza, datos fiables y una financiación sostenible. Tanto los representantes de la sociedad civil como los expertos hicieron hincapié en que el reto no es que haya una falta de conocimientos, sino que no se apliquen soluciones de eficacia probada. Entre las recomendaciones clave figuraban mecanismos de rendición de cuentas más sólidos, infraestructuras más seguras, una mejor gestión de la velocidad, normas de seguridad más estrictas para vehículos y motocicletas, una mejor atención posaccidente y una mayor integración de la seguridad vial en las políticas de transporte, urbanismo, salud, clima y finanzas públicas. La reunión concluyó con un llamamiento a convertir los compromisos en acciones concretas y a cerrar la brecha entre las promesas y los resultados reales.

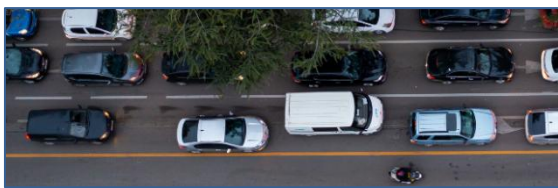


[Más información](#)



LA OMS Y SUS ASOCIADOS ABOGAN POR NORMAS DE SEGURIDAD VIAL MÁS ERICTAS PARA PROTEGER A LOS USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA PÚBLICA

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Centro de Investigación y Tecnología Automotriz de China (CATARC) han reunido a más de 100 expertos de todo el mundo para debatir cómo la evolución de las tecnologías de los vehículos y unas normativas más estrictas pueden mejorar la seguridad vial. El seminario, celebrado en Shenzhen en paralelo a la Conferencia mundial sobre normas e innovación automovilística, se centró en subsanar las deficiencias en las normas de seguridad de los vehículos, especialmente en los países de ingresos bajos y medios, los cuales registran la gran mayoría de las muertes en carretera.



Los participantes subrayaron que cada año fallecen alrededor de 1,2 millones de personas en las carreteras de todo el mundo y que los motociclistas, los peatones y los ciclistas representan más de la mitad de las víctimas mortales. Hicieron también hincapié en la

necesidad de contar con normativas de seguridad globales más estrictas, normas mejoradas relativas a las pruebas y una mayor integración de las nuevas tecnologías, como los sistemas conectados y automatizados. Asimismo, se puso en marcha una nueva iniciativa global para garantizar una mayor protección de los usuarios vulnerables de la vía pública, mediante la actualización de las normas de diseño de los vehículos, el refuerzo de la cooperación internacional y una adopción más generalizada de tecnologías de seguridad de eficacia probada.

[Más información](#)



IRU PIDE REFORMAS PRÁCTICAS PARA REFORZAR LA RESILIENCIA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA CUMBRE DE ITF DE 2026

En la Cumbre del Foro Internacional del Transporte (ITF) de 2026, celebrada en Leipzig, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) instó a los Gobiernos a aplicar reformas prácticas para mejorar la resiliencia del sector del transporte por carretera en un contexto de creciente inestabilidad mundial. En su intervención durante una sesión ministerial, Umberto de Pretto, secretario general de IRU, destacó que el transporte desempeña un papel fundamental a la hora de hacer frente a las crisis y mantener las cadenas de suministro. Hizo un llamamiento a los responsables políticos para que se reduzcan las barreras relacionadas con los trámites fronterizos, la burocracia y la digitalización, al argumentar que unos sistemas de transporte más eficientes y bien gestionados son esenciales para garantizar la resiliencia.

IRU también organizó un evento paralelo cuyo tema principal se centraba en cómo la reforma del sector del transporte puede impulsar las inversiones y favorecer un crecimiento económico más seguro, justo y ecológico. En los debates, se destacó la importancia de formalizar y modernizar el transporte comercial por carretera, reforzar las alianzas público-privadas y garantizar que las inversiones en infraestructuras aporten beneficios sociales y económicos más amplios. En paralelo a la cumbre, IRU celebró reuniones con Gobiernos, bancos de desarrollo y partes interesadas del sector sobre temas como las infraestructuras, la facilitación del comercio, el desarrollo de la mano de obra y la movilidad sostenible, y contribuyó a los debates sobre tecnologías ecológicas, innovación y sistemas de transporte resilientes ante los desastres.

[Más información](#)



iRAP PRESENTA UN MODELO ACTUALIZADO DE CLASIFICACIÓN POR ESTRELLAS PARA EVALUAR MEJOR LA SEGURIDAD VIAL EN TODO EL MUNDO

El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP) ha publicado la versión 3.10 de su modelo de clasificación por estrellas, un sistema global que se utiliza para evaluar el nivel de seguridad de las infraestructuras viarias para los distintos usuarios, como conductores, motociclistas, peatones y ciclistas. Esta actualización es fruto de una revisión de cinco años y se aplica actualmente en más de 140 países para ayudar a identificar los riesgos de seguridad vial y orientar las decisiones en materia de inversión.



La nueva versión incorpora herramientas más detalladas para evaluar mejor los riesgos, especialmente para los usuarios vulnerables de la vía pública. Entre las principales novedades, se incluyen una mejora de los modelos para peatones y ciclistas, nuevos escenarios de accidente como el «cruce de ciclistas», la introducción de una categoría de «cero estrellas» para las vías más peligrosas y puntuaciones decimales para hacer un seguimiento de las mejoras graduales en materia de seguridad. Estos cambios se producen en un contexto de preocupación constante en Europa por el estancamiento de los avances en materia de seguridad de los ciclistas y los expertos sostienen que es esencial contar con herramientas de evaluación de riesgos más precisas, con el fin de respaldar las mejoras específicas en las infraestructuras y reducir el número de víctimas mortales en carretera.

[Más información](#)



ALEMANIA APRUEBA UNA REFORMA DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN QUE SUSCITA PREOCUPACIONES SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

El Consejo de Ministros federal alemán ha aprobado un proyecto de reforma del sistema de formación de conductores del país, cuyo objetivo es reducir el coste de la obtención del permiso de conducción. Entre los cambios propuestos, se incluyen la posibilidad de seguir las clases teóricas en línea o a través de aplicaciones, el aumento del uso de simuladores de conducción, la reducción de las clases prácticas especiales obligatorias (como las de conducción nocturna y en autopista) y la reducción de la extensión del examen teórico. La legislación se debatirá en el Bundestag y su entrada en vigor está prevista para principios de 2027.

La reforma ha suscitado una reacción cautelosa por parte del Consejo Alemán de Seguridad Vial (DVR), que acoge con satisfacción la modernización, pero advierte de que el énfasis en abaratar la formación podría debilitar las normas de seguridad vial. El DVR sostiene que cambiar el enfoque hacia la preparación del examen puede socavar el objetivo fundamental de la formación de conductores, que es la participación segura en el tráfico. Además, se opone a que el aprendizaje teórico se realice íntegramente a través de aplicaciones, sin interacción en el aula, y destaca la importancia de desarrollar la percepción de los riesgos, la responsabilidad y la gestión del estrés mediante una formación guiada. Aunque apoya el uso de simuladores y cierta flexibilidad en la formación, el Consejo aboga por unas normas nacionales claras y controles de calidad para garantizar que no se vea comprometida la seguridad.

[Más información](#)



UNA ENCUESTA REVELA QUE EL ALUMNADO ALEMÁN NO ESTÁ LO SUFICIENTEMENTE PREPARADO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Una encuesta realizada entre docentes en Alemania sugiere que muchos alumnos de las escuelas no están lo suficientemente preparados para desenvolverse en entornos de tráfico cada vez más complejos. Según un estudio de la Fundación ADAC, casi la mitad de los menores muestran importantes déficits de atención en situaciones de tráfico, mientras que más de un tercio tienen dificultades para reaccionar de forma adecuada ante situaciones de tráfico reales. En particular, los alumnos de primaria tienen dificultades para calcular las distancias y reconocer posibles peligros.

Los docentes que han participado en el estudio reclaman que se refuerce la educación vial en los colegios, alegando que las clases actuales son insuficientes. Aunque las escuelas de educación primaria ya imparten unas trece horas de educación vial al año, las personas encuestadas recomendaron añadir al menos cinco horas adicionales al año en la educación secundaria, como parte de una formación más amplia en materia de movilidad. El estudio también destaca el aumento de los riesgos a los que se enfrentan los menores de camino al colegio y señala que más de 27 000 de entre 6 y 14 años se vieron implicados en siniestros viales en 2024, y que un porcentaje considerable de estos se produjo durante las horas punta de la mañana.

[Más información](#)



BÉLGICA TIENE PREVISTO SUSTITUIR LOS TRIÁNGULOS DE EMERGENCIA OBLIGATORIOS POR ALTERNATIVAS MÁS SEGURAS PARA 2027

Bélgica tiene previsto eliminar la obligación de utilizar los triángulos de preseñalización de peligro tradicionales de su normativa de seguridad vial en junio de 2027, como parte de una revisión más amplia de su Código de Circulación. El cambio se debe a la preocupación de que colocar el triángulo en la carretera pueda exponer a los conductores a un peligro adicional, especialmente en las vías de alta velocidad. Según la nueva normativa, por lo general, se considerará suficiente encender las luces de emergencia cuando un vehículo sufra una avería y solo será necesario colocar el triángulo en caso de que los intermitentes del vehículo no funcionen.

Los expertos en seguridad vial y organizaciones como VIAS y Touring respaldan la reforma, argumentando que el triángulo ha quedado obsoleto y que, a menudo, se utiliza de forma incorrecta o poco segura. También se está prestando atención a soluciones alternativas, como el dispositivo de preseñalización V-16 español, una baliza que se coloca en el techo del vehículo y que ofrece una gran visibilidad, a la vez que permite a los conductores permanecer dentro de su vehículo en caso de avería. Se espera que las autoridades de transporte de Bélgica evalúen estos sistemas antes de decidir si los adoptan de forma más generalizada, como parte de una iniciativa para lograr una señalización de emergencia más segura y estandarizada en toda Europa.

[Más información](#)



GRECIA Y CHIPRE INTRODUCEN NORMAS MÁS ESTRICTAS PARA LOS PATINETES ELÉCTRICOS ANTE UNA CRECIENTE PREOCUPACIÓN POR LA SEGURIDAD



Recientemente, Grecia y Chipre han introducido o anunciado normas más estrictas para los patinetes eléctricos como respuesta a la creciente preocupación por la seguridad en toda Europa. En Chipre, las nuevas modificaciones de la legislación vigente establecen una edad mínima de 17 años para conducir patinetes eléctricos e introducen normas actualizadas sobre los espacios en los que se pueden utilizar, los requisitos técnicos, las facultades

de control (incluida la incautación de dispositivos que incumplan la normativa) y una supervisión más estricta de las empresas de alquiler. Asimismo, se está otorgando a las autoridades locales una mayor competencia para regular su uso a nivel municipal.

En Grecia, está previsto que la futura legislación imponga una prohibición total del uso de los patinetes eléctricos por parte de menores, junto con nuevas medidas de seguridad, como limitadores de velocidad obligatorios, restricciones de uso en vías de alta velocidad, seguro obligatorio e identificación para todos los dispositivos. Los ayuntamientos también podrán limitar el número de patinetes eléctricos compartidos. A pesar de que la normativa a nivel de la UE aún está pendiente, las organizaciones de seguridad vial advierten de que la fragmentación de normas nacionales podría generar incoherencias entre los Estados miembros e instan a la Comisión Europea a que introduzca normas de seguridad armonizadas, incluidos límites de velocidad y normativa más clara a escala de la UE para los vehículos de movilidad personal.

[Más información](#)



LOS PAÍSES BAJOS DUPLICARÁN CON CRECES EL CONTROL AUTOMATIZADO DEL TRÁFICO PARA 2030

La Fiscalía neerlandesa ha anunciado una importante ampliación del control automatizado del tráfico, con lo que el número de puntos controlados pasará de los alrededor de 650 actuales a al menos 1450 hasta 2030. El plan, recogido en el documento «Visión sobre el control automatizado del tráfico 2026-2030», tiene como objetivo reducir conductas de riesgo clave, como el exceso de velocidad, las distracciones al volante, la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas y el incumplimiento de semáforos en rojo, mediante un uso más generalizado de sistemas automatizados.

La estrategia incluye la ampliación de los radares de velocidad fijos y de tramo, cámaras móviles «flex» y «cámaras de enfoque» que detectan el uso del teléfono móvil y el cumplimiento de la obligación de llevar el cinturón de seguridad. Asimismo, hace especial hincapié en la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública en las zonas urbanas, con nuevas medidas de control en las zonas de 30 km/h y un programa piloto para el control de la velocidad media en las calles de la ciudad. Los primeros resultados de las pruebas realizadas en autopistas apuntan a un cambio de comportamiento significativo. Aparentemente, las tasas de exceso de velocidad se han reducido en torno a un 90 % tras el inicio de las medidas de control, lo que refuerza el papel de los Países Bajos como país líder en el control de la seguridad vial basado en la tecnología.



[Más información](#)



LA REINCIDENCIA POR CONDUCIR TRAS CONSUMIR DROGAS EN EL REINO UNIDO ES MUCHO MAYOR QUE TRAS CONSUMIR ALCOHOL, POR LO QUE SE RECLAMAN PROGRAMAS DE REHABILITACIÓN

Un nuevo análisis realizado por RAC, basado en datos de la Agencia de licencias de conducción y vehículos (DVLA) de Reino Unido obtenidos a través de solicitudes en virtud de la Ley de libertad de información, revela que los conductores condenados por conducir bajo los efectos de las drogas tienen aproximadamente cinco veces más probabilidades de reincidir que aquellos condenados por conducir bajo los efectos del alcohol. A lo largo de un período de once años, más de 72 000 personas recibieron al menos una condena por conducir bajo los efectos de las drogas, de las cuales 41 000 eran reincidentes, lo que pone de manifiesto un incumplimiento persistente a pesar de las sanciones existentes.



Estos resultados han reavivado los llamamientos a favor de un programa de rehabilitación específico para quienes conducen bajo los efectos de las drogas, similar al que ya existe en Reino Unido para las personas que cometen infracciones por conducir bajo los efectos del alcohol. Según el sistema actual, quienes cometen infracciones por conducir bajo los efectos del alcohol pueden reducir el período de inhabilitación si completan un curso de rehabilitación, pero no existe una opción equivalente para

los casos de conducción bajo los efectos de las drogas. Las organizaciones de seguridad vial sostienen que esta laguna puede estar contribuyendo a la reincidencia y que un programa de rehabilitación estructurado podría ayudar a reducir las tasas de reincidencia y mejorar los resultados generales en materia de seguridad vial.

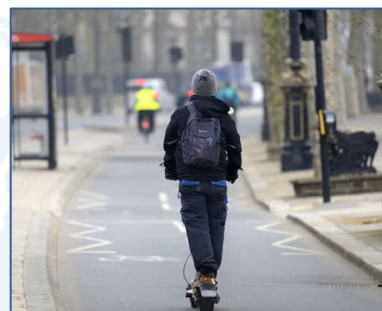
[Más información](#)



CASI 500 PERSONAS HERIDAS GRAVES EN ACCIDENTES CON PATINETES ELÉCTRICOS EN GRAN BRETAÑA, EN UN CONTEXTO DE CRECIENTE PREOCUPACIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL

Los nuevos datos del Gobierno, facilitados por el Ministerio de Transporte, revelan que el año pasado casi 500 personas resultaron gravemente heridas en accidentes con patinetes eléctricos en Gran Bretaña, con un total estimado de 1484 víctimas relacionadas con este tipo de vehículos. Entre estas, 485 sufrieron heridas graves y 989 heridas leves, lo que supone un aumento con respecto al año 2024. Diez personas, todas ellas usuarias de patinetes eléctricos, fallecieron en este tipo de incidentes, lo que supone una cifra superior a las seis del año anterior.

Si bien el número total de víctimas mortales en las carreteras de Gran Bretaña descendió ligeramente hasta alcanzar una cifra estimada de 1556 muertes en 2025, otros indicadores muestran una evolución desigual, ya que el total de personas heridas graves y fallecidas aumentó un 4 % en términos interanuales, hasta alcanzar casi 30 000 casos. Las organizaciones de seguridad vial, entre ellas RAC, han advertido de que los avances en la reducción de los daños ocasionados por el tráfico vial siguen siendo limitados y han pedido que se adopten medidas más contundentes. El Gobierno ha anunciado planes para desarrollar una nueva estrategia de seguridad vial con el objetivo de reducir las muertes y las lesiones graves en un 65 % para el año 2035, junto con posibles cambios normativos para los patinetes eléctricos y medidas más estrictas, como la reducción de los límites de alcoholemia al volante.



[Más información](#)