



VISITA DE UNA DELEGACIÓN DE ARGELIA A LA DGT

Una delegación de Argelia participó en una visita a la Dirección General de Tráfico los días 29 y 30 de septiembre de 2025, en Madrid. La delegación estaba integrada por varios responsables y autoridades competentes en materia de tráfico y seguridad de Argelia, y estuvieron acompañados por la Dirección General de Relaciones Internacionales y Extranjería del Ministerio del Interior.

Durante la primera jornada de la visita, la delegación argelina visitó los Servicios Centrales de la DGT en Madrid y se trataron y debatieron diferentes temas con expertos de la DGT. En particular, se expuso la organización y el funcionamiento de la DGT y se abordaron temas como el permiso por puntos y el registro de infracciones de tráfico, la gestión y la vigilancia del tráfico y algunos aspectos en materia de educación y formación vial. Este primer día terminó con la visita al Centro de Gestión de Tráfico, ubicado en las mismas instalaciones. Por último, durante la segunda jornada, la delegación argelina visitó la Jefatura de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.



VISITA DE UNA DELEGACIÓN DE MAURITANIA A LA DGT

Durante los días 21, 22 y 23 de octubre de 2025, una delegación de Mauritania visitó la Dirección General de Tráfico en Madrid. Entre los integrantes que componían la delegación, se encontraban distintas autoridades en materia de seguridad vial y transporte de Mauritania, así como representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores, de la Cooperación Africana y de los Mauritanos en el Exterior.



A lo largo de estos tres días, la delegación mauritana visitó diferentes instalaciones y se trataron diversos temas en materia de tráfico y seguridad vial. La primera jornada se desarrolló en los Servicios Centrales de la DGT en Madrid y se abordaron cuestiones como el sistema de transporte de viajeros por carretera, campañas de concienciación en materia de seguridad vial, aspectos relacionados con la inspección técnica de vehículos y el procedimiento sancionador en España. Asimismo, la delegación expuso la situación en Mauritania con respecto a diferentes puntos. Durante la segunda jornada, la delegación mauritana visitó una autoescuela privada y el Centro de Exámenes de la DGT en Móstoles, donde se realizan los exámenes teóricos y prácticos en circuito cerrado para el área de Madrid. Para terminar, durante la última jornada, la delegación mauritana visitó la Jefatura de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, el Sector de Tráfico de Madrid y, por último, pudieron observar diferentes tipos de control en carretera realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.



ANUNCIADOS EN BRUSELAS LOS GANADORES DE LOS PREMIOS A LA EXCELENCIA EN SEGURIDAD VIAL 2025

Los Premios a la Excelencia en Seguridad Vial 2025, organizados en el marco de la Carta Europea de la Seguridad Vial, han galardonado una serie de iniciativas destacadas de toda Europa que promueven la seguridad vial a través de la prevención, la educación, la innovación y el diseño urbano. Entre los ganadores se encuentran FlineBox (Irlanda/Bélgica) por sus alcoholímetros, que han permitido realizar más de un millón de pruebas voluntarias; el programa educativo de robótica LEGO de Volvo Car España, que enseña seguridad vial a los niños; y el rediseño de las calles alrededor de 120 escuelas secundarias por parte de la Métropole de Lyon, para mejorar la seguridad de los peatones.



Además, se premiaron los esfuerzos en favor de la movilidad de las personas mayores (Madlencnik Mobility, Austria), las soluciones tecnológicas para ciudades inteligentes (Lanternn by Valerann, Irlanda y España) y la iniciativa favorita del público, «30 maratones por el límite de velocidad de 30 km/h» (Grecia). El comunicado de prensa de la Carta destaca que estos proyectos reflejan la rica diversidad, creatividad y compromiso de la comunidad europea dedicada a la seguridad vial y respaldan el objetivo más amplio de alcanzar la Visión Cero: acabar con las muertes y las lesiones graves en las carreteras para 2050.

[Más información](#)



NUEVOS DATOS RESPALDAN LOS LÍMITES DE 30 KM/H

Datos recientes procedentes de toda Europa subrayan que los límites de velocidad urbanos más bajos, en particular alrededor de los 30 km/h, aportan mejoras significativas en materia de seguridad vial, reducción del ruido y calidad de vida. En Ámsterdam, el cambio de 50 km/h a 30 km/h en determinadas vías provocó una reducción del 11 % en los accidentes de tráfico al cabo de un año, con una disminución del 15 % en los incidentes con peatones y ciclistas, así como una reducción del ruido de aproximadamente 1,5 dB. En Gales, la adopción de un límite de velocidad de 20 mph (unos 32 km/h) en las zonas residenciales se tradujo en 882 heridos menos, lo que supone una reducción aproximada del 25 %, frente a una reducción de solo el 2 % en las vías con límites de velocidad de 40 mph (unos 64 km/h) o superiores.



El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) celebró estos resultados y señaló que las infraestructuras inteligentes y de bajo coste, como el sistema «Nudge30» de Bruselas que utiliza un sutil estrechamiento de las calles en lugar de medidas drásticas para reducir el tráfico, pueden ayudar a que los conductores respeten los nuevos límites. Los datos sugieren que la adopción generalizada de límites de velocidad de 30 km/h podría ser una herramienta eficaz para mejorar la movilidad urbana, reducir los daños y mejorar la calidad de vida en las comunidades.

[Más información](#)



EL ETSC ADVIERTE: LA ASEQUIBILIDAD NO DEBE COMPROMETER LAS NORMAS DE SEGURIDAD EN LOS AUTOMÓVILES

Tras el anuncio de la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, de una nueva iniciativa para promover los coches pequeños y asequibles, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) instó a los responsables políticos a no transigir en las normas de seguridad en los vehículos. La propuesta, que responde a la presión ejercida por los principales fabricantes de automóviles para que se suavicen las normas relativas a los coches pequeños, tiene por objeto hacer más accesible la movilidad limpia. No obstante, el ETSC advierte de que la creación de una categoría separada de vehículos con requisitos de seguridad menos estrictos podría revertir décadas de avances en la protección de los usuarios de la vía pública.



El director ejecutivo del ETSC, Antonio Avenoso, hizo hincapié en que la asequibilidad debe lograrse mediante una fiscalidad más justa e incentivos para los vehículos más ligeros y de bajas emisiones, y no recortando medidas de seguridad como el frenado automático de emergencia o la asistencia inteligente a la velocidad. El Consejo destaca que todos los usuarios de la vía pública merecen el mismo nivel de protección y advierte de que la flexibilización de las normas socavaría el objetivo de la UE de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en carretera para el año 2030. En su lugar, el ETSC aboga por políticas que vinculen los impuestos sobre los vehículos al peso y utilicen la contratación pública para apoyar modelos asequibles y sostenibles que sigan cumpliendo todas las normas de seguridad. La organización también ha solicitado participar en el grupo de trabajo que dará forma a la próxima iniciativa de la Comisión.

[Más información](#)



LOS ASISTENTES DE VOZ PARA COCHES PODRÍAN AYUDAR A PREVENIR ACCIDENTES POR CONDUCIR CON SUEÑO

Un nuevo estudio publicado en Applied Ergonomics indica que el uso de sistemas de asistencia por voz dentro de los vehículos podría reducir significativamente el riesgo de incidentes por somnolencia al volante, que están relacionados con aproximadamente uno de cada cinco accidentes. Investigadores del Reino Unido y de China realizaron experimentos con simuladores de conducción nocturna, comparando cinco modos de interacción: sin intervención, escucha pasiva, escucha activa, repetición de frases y respuesta a preguntas. Los mayores beneficios en materia de seguridad, entre los que se incluyen una mayor activación fisiológica, una mejor estabilidad en el mantenimiento del carril y una mayor atención, se observaron cuando los conductores participaban de forma activa repitiendo frases o respondiendo a preguntas.



Asimismo, los resultados sugieren que los diferentes grupos de edad responden de manera diferente a nivel fisiológico a estas intervenciones de los asistentes de voz, lo que implica que adaptar dichos sistemas a la edad del conductor podría mejorar su eficacia. Los autores concluyen que las contramedidas que implican una participación cognitiva (escuchar → pensar → responder) proporcionan una protección más eficaz contra la somnolencia que las tareas meramente pasivas.

[Más información](#)



UN INFORME ALEMÁN APOYA EL PLAN DE LA UE PARA REALIZAR CONTROLES EN CARRETERA A LAS FURGONETAS

Un nuevo informe de la asociación alemana TÜV-Verband ha revelado un aumento en el número de vehículos comerciales ligeros con defectos técnicos peligrosos, lo que refuerza la necesidad de realizar inspecciones en carretera de furgonetas en toda la UE. El estudio señala que más del 20 % de los vehículos comerciales en Alemania presentan ahora fallos graves, frente al 19,6 % anterior, y la cifra asciende al 21,5 % en el caso de las furgonetas ligeras de menos de 3,5 toneladas. Entre los problemas más comunes, se incluyen los fallos en la iluminación, fugas de aceite, defectos en la suspensión y los ejes, y fallos en los frenos. La edad media de los vehículos comerciales alemanes ha aumentado hasta los 8,7 años y los modelos más antiguos son mucho más propensos a presentar problemas críticos para la seguridad.

Actualmente, la normativa de la UE solo exige inspecciones técnicas en carretera para camiones y autobuses, dejando fuera del sistema a las furgonetas. Esto supone un gran problema, dado su uso intensivo en entregas y actividades comerciales, en las que las largas distancias diarias y los múltiples conductores aumentan el desgaste. El paquete sobre la inspección técnica de vehículos propuesto por la Comisión Europea tiene por objeto subsanar esta laguna en la aplicación de la normativa, exigiendo a los Estados miembros que inspeccionen cada año una parte de sus flotas de furgonetas de la categoría N1. Algunos países como Finlandia, Hungría, Eslovaquia, España y Suecia ya realizan este tipo de controles en carretera, lo que demuestra que una aplicación más amplia podría mejorar considerablemente la seguridad de los vehículos en toda Europa.



[Más información](#)



ITALIA IMPONE EL ALCOLOCK A LOS CONDUCTORES CONDENADOS POR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

Italia ha introducido una nueva ley que obliga a los conductores condenados por conducir bajo los efectos del alcohol a instalar alcoholímetros antiarranque en sus vehículos bajo condiciones específicas. La norma, que forma parte del Código de circulación italiano actualizado, establece que los infractores con una concentración de alcohol en sangre superior a 0,8 g/l deben utilizar el dispositivo durante dos años, tras una suspensión del permiso de conducción de entre seis meses y un año. Aquellos que superen los 1,5 g/l deberán utilizar el alcolock durante tres años, tras una suspensión de entre uno y dos años. Los dispositivos deben ser instalados por talleres autorizados y precintados para evitar su manipulación, además de ser recalibrados anualmente. El incumplimiento, la manipulación o eludir el sistema dará lugar a sanciones.

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) acogió con satisfacción la reforma, destacando su eficacia probada en la reducción de los casos de reincidencia en el delito de conducción bajo los efectos del alcohol y en la prevención de accidentes. Sin embargo, Antonio Avenoso, director ejecutivo del ETSC, advirtió que los alcolocks, por sí solos, podrían no servir para abordar los problemas más profundos relacionados con la dependencia del alcohol. Elogió el modelo belga, que combina el uso del alcolock con sesiones de orientación periódicas, y sugirió que Italia podría reforzar aún más su política incorporando medidas de rehabilitación y apoyo psicológico para fomentar un cambio de comportamiento a largo plazo.

[Más información](#)



LAS MULTAS DE TRÁFICO EN LOS PAÍSES BAJOS DISMINUYEN EN 2024, PERO AUMENTAN LAS INFRACCIONES POR EL USO DEL MÓVIL Y EL ACCESO A ZONAS RESTRINGIDAS

Los datos publicados por los Países Bajos correspondientes al año 2024 muestran un notable descenso en el número total de multas de tráfico en comparación con 2023: se impusieron más de medio millón de sanciones menos. Las infracciones tradicionales, como el exceso de velocidad, saltarse semáforos en rojo y el estacionamiento ilegal, disminuyeron. En virtud de la Ley de Aplicación Administrativa de las Normas de Tráfico (Wahv), las autoridades impusieron 7,9 millones de multas en 2024, frente a los 8,46 millones de 2023. El exceso de velocidad siguió siendo la infracción más común, con casi 6 millones de casos, seguida de las infracciones de estacionamiento y de semáforos en rojo. Las autoridades atribuyen parte de este descenso a la desactivación temporal de los radares fijos y de tramo que están siendo sustituidos.

Sin embargo, algunas infracciones están aumentando. Las multas por circular en zonas restringidas o medioambientales casi se duplicaron, pasando de 147 000 a casi 300 000. Durante el segundo cuatrimestre de 2025, el total de multas siguió disminuyendo, especialmente las relacionadas con el exceso de velocidad, pero se intensificó la vigilancia contra el uso del teléfono móvil al volante. Los radares móviles y más de 10 radares especializados (llamados cámaras de enfoque) detectaron casi 23 000 infracciones por conducción distraída más que anteriormente, y se espera que 40 de estas unidades estén en servicio a finales de año. Los controles de la policía también se centraron en el uso de teléfonos móviles en bicicletas, el incumplimiento del uso del cinturón de seguridad y circular en bicicleta sin luces, lo que refleja un esfuerzo más amplio por mejorar la seguridad vial mediante medidas específicas y basadas en la tecnología.

[Más información](#)



HELSINKI Y OSLO LIDERAN EUROPA HACIA LA VISIÓN CERO CON AUDACES REFORMAS DE SEGURIDAD URBANA



Tanto Helsinki como Oslo han logrado avances notables hacia la Visión Cero, el objetivo de eliminar las muertes en las carreteras. En Helsinki, no se registraron muertes de peatones ni ciclistas en 2019 ni en el período comprendido entre mediados de 2024 y mediados de 2025. La ciudad atribuye su éxito, en gran medida, a décadas de reducciones de los límites de velocidad: casi todas las calles tienen ahora un límite de 30 km/h (19 mph). Cada fase de reducción de los límites ha producido mejoras cuantificables en materia de seguridad, con una disminución del 31 % en el número

de lesiones en las calles del centro de la ciudad. La vigilancia ha sido un factor clave: Helsinki cuenta con 60 puntos fijos de control automático de la velocidad y tiene previsto instalar más, que se complementan con medidas físicas de pacificación del tráfico en las vías más lentas. Si bien otros factores, como la pandemia, también influyeron en el número de accidentes, los datos de la ciudad muestran una fuerte correlación entre la reducción de la velocidad y la disminución del número de heridos.

Oslo, por su parte, ha igualado el récord de Helsinki de cero muertes de peatones y ciclistas, tanto en 2019 como en 2023. La capital noruega ha adoptado una estrategia de «crecimiento cero del tráfico» que reasigna el espacio destinado a los coches a los peatones, los ciclistas y el transporte público. Entre 2015 y 2023, se construyeron 155 km de infraestructura ciclista nueva o mejorada, lo que supuso una reducción del 47 % en el riesgo de colisiones mortales o graves con ciclistas. Alrededor del 70 % de las calles de Oslo tienen ahora límites de velocidad de 30 km/h, y las nuevas «zonas corazón» alrededor de los colegios promueven que los niños caminen y vayan en bicicleta de forma segura. A pesar de la oposición ocasional por parte de la población a la eliminación de plazas de aparcamiento o al estrechamiento de las vías, el enfoque integrado de Oslo, que combina la gestión de la velocidad, el rediseño de las infraestructuras y el cambio de la cultura de la movilidad, la ha situado entre las ciudades más seguras del mundo para el transporte urbano.

[Más información - Helsinki](#)

[Más información - Oslo](#)