



AVANCES EN LA PROPUESTA PARA CREAR LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

Kristian Schmidt, nuevo coordinador europeo de seguridad vial, comentó a los diputados del Parlamento Europeo que la Comisión Europea está examinando la creación de una agencia europea de seguridad vial, y la idea está «ganando terreno».

El Parlamento Europeo se hizo eco del ETSC al solicitar, el pasado año, la creación de una agencia de seguridad vial, en reconocimiento de la necesidad de una mejor coordinación de las cuestiones de seguridad vial en la Unión Europea, especialmente las nuevas metas, los KPI y el lanzamiento de compleja tecnología de vehículos automatizados con la consiguiente necesidad de contar con investigaciones en profundidad de las colisiones. Existen agencias europeas de seguridad marítima, de aviación y ferrocarriles, pero no así en el transporte por carretera, donde miles de personas pierden la vida cada año. El Sr. Schmidt añadió que se celebrarán consultas externas, pero la creación de la agencia no ocurrirá de un día para otro.

Kristian Schmidt es el actual director de transporte terrestre en el departamento de movilidad de la Comisión Europea.

[Más información](#)



6000 NIÑOS HAN FALLECIDO EN LAS CARRETERAS EUROPEAS EN DIEZ AÑOS



El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte hace un llamamiento para renovar los esfuerzos y los objetivos específicos con el fin de proteger a los niños puesto que en su último informe recogía que más de 6000 niños hasta la edad de 14 años perdieron la vida entre 2011 y 2020 en accidentes de tráfico ocurridos en la Unión Europea.

Entre algunas de las 40 recomendaciones a los gobiernos y a la UE, ETSC pide que haya rutas escolares seguras tanto a pie como en bicicleta. Tan solo siete países europeos informaron que habían establecido límites de velocidad obligatorios más bajos cerca de los colegios, según el nuevo estudio. ETSC considera que en las vías en los alrededores de las guarderías y en áreas urbanas con ciclistas y peatones la velocidad debería fijarse en 30 km/h y bajo volumen de tráfico. El límite de velocidad estándar en estas vías debería ser 30 km/h incluso cuando estos criterios de diseño aún no se hayan conseguido, ETSC pide a la Unión Europea que haga de esta propuesta una recomendación formal.

ETSC también alerta que 16 países europeos permiten a jóvenes de 14 o 15 años conducir un ciclomotor, a pesar de la edad mínima de 16 años recomendada en la UE. Por encima de 14 años, el 20% de las muertes de jóvenes en accidente de tráfico son conductores de ciclomotor y la gran mayoría son chicos. ETSC insiste en que la edad mínima recomendada en la UE para conducir no se debería rebajar en ninguna categoría de vehículo.

[Más información](#)



ESTUDIO DEMUESTRA QUE LOS CAMIONEROS PASAN UN 9% DE SU TIEMPO DE CONDUCCIÓN UTILIZANDO EL TELÉFONO

Un estudio observacional a pequeña escala realizado en Francia ha determinado que los camioneros pasaban una media de un 9% de su tiempo de conducción utilizando sus teléfonos móviles.

Cerema, agencia de investigación independiente, realizó el estudio en representación de la Asociación de Empresas francesas concesionarias de autopistas (ASFA) y para ello instalaron cámaras internas y externas en las cabinas de los camiones. Los conductores sabían que su comportamiento se estaba grabando.

De media, los conductores utilizaron el teléfono diez veces por hora mientras conducían, con una duración media de uso de 32 segundos, según el estudio.

El tiempo que los conductores dejaron de mirar la carretera fue 2,4 segundos de media, con un máximo de siete segundos, lo que representa una distancia de entre 6 y 175 metros circulando a 90 km/h.

ASFA avisó que el aumento de las distracciones es parte de una mayor degradación de la conducta de los usuarios de la vía desde la pandemia Covid-19. 136 personas perdieron la vida en las autopistas francesas entre el 1 de enero y finales de septiembre de 2022, en comparación con los 126 fallecidos en el mismo periodo de 2019, último año comparable en cuanto a tráfico.

[Más información](#)



ALERTA POR EL AUMENTO DE LAS MUERTES EN LAS CARRETERAS ALEMANAS

Según los resultados preliminares del Departamento Federal de Estadísticas un total de 1238 personas fallecieron y 163800 resultaron heridas a consecuencia de un accidente de tráfico en Alemania de enero a junio de 2022. La Asociación TÜV, miembro de ETSC, ha advertido que serán necesarias nuevas medidas para impedir que las cifras de fallecidos en accidente de tráfico vuelvan a los niveles previos a la pandemia.

Marc-Philipp Waschke, responsable de seguridad vial de la Asociación TÜV, comentó: «Uno de los efectos colaterales positivos de la pandemia fueron las cifras de accidentes históricamente bajas. Las cifras de accidentes relativas al primer semestre de 2022 han aumentado significativamente en comparación con los dos años anteriores y se están aproximando a niveles previos a la pandemia. Las cifras muestran claramente que la pandemia solo ha tenido impacto a corto plazo en el número de accidentes ocurridos en Alemania y que no se ha registrado una reducción significativa en los accidentes de tráfico en los últimos diez años».

«Se deben emprender medidas sostenibles para proteger a los usuarios vulnerables, como peatones y ciclistas. Se debe promover sistemáticamente el desarrollo de infraestructuras que impidan colisiones graves, por ejemplo, mediante cruces seguros y vías ciclistas continuas, tanto en zonas urbanas como rurales. De forma similar, en áreas peligrosas de las vías interurbanas, como por ejemplo curvas cerradas y vías rápidas y bordeadas de árboles».

[Más información](#)



LA SEGURIDAD VIAL ESTÁ EN PORTADA EN ITALIA, PERO LA COMPASIÓN DE LOS POLÍTICOS NO ES SUFICIENTE. ES HORA DE ACTUAR

Un joven de 18 años, hijo de dos periodistas del periódico Corriere della Serra murió atropellado por un coche mientras caminaba por la acera en una calle de Roma. En un artículo de opinión publicado en ese periódico, Antonio Avenoso, Director Ejecutivo del ETSC, realiza una apasionada llamada de atención, citando los progresos conseguidos por España como un ejemplo que debería seguir Italia.

Primero la conmoción. Después la tristeza. El dolor, la pena y las emociones surgieron la pasada semana con el anuncio del fallecimiento del joven Francesco Valdiserri. La devastación de sus padres, periodistas del Corriere della Serra, es insoportable de presenciar. Los políticos aseguran que están con la familia en su dolor. La compasión es amabilidad. La compasión es humana. Pero únicamente la acción puede poner fin a esta devastación.

Como italiano, siento otra emoción: ira. En veinte años en el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, he visto como mi amado país pasaba del puesto 16 de los países europeos en seguridad vial en 2001 a... el puesto 16 de la actualidad. Seguimos en la mitad inferior de esta tabla.

Para esas personas que dicen que las muertes por accidente de tráfico forman parte de la vida: echen un vistazo a España, que estaba peor que nosotros hace 20 años y ahora se encuentra entre los países más seguros de Europa.

¿Cómo lo han conseguido? Las respuestas no son difíciles ni complicadas. Mejores infraestructuras. Aplicación de los límites de velocidad, incluso con cámaras. Reconocer que los coches no son los dueños de las vías en las ciudades. Desde el 11 de mayo de 2021, 30 km/h es el límite de velocidad estándar en las vías españolas en zonas urbanas. En Bilbao, todas las vías tienen ese límite. ¿Cuándo mantendremos una conversación seria sobre el límite de 30 km/h en Roma?

[Más información](#)



EL LÍMITE DE 30 KM/H EN BRUSELAS HA DADO LUGAR A LA REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD A LARGO PLAZO



La velocidad media en Bruselas descendió enormemente tras la introducción del límite de velocidad general de 30 km/h en enero de 2021; nuevos datos indican que la velocidad se mantiene baja dos años después.

Los análisis de las mediciones de velocidad en 80 puntos indican una disminución visible y constante de la velocidad media en todas las vías, incluyendo el número limitado de vías de 50 km/h, según las autoridades municipales. La mejora se ha producido tanto de día como de noche.

Conforme a la investigación, los tiempos de desplazamiento tampoco han aumentado cuando se comparan con el periodo anterior a la Covid en 2019. Ha habido una tendencia constante a la baja en el número de peatones fallecidos y heridos de gravedad por atropello en ciudad. Las cifras para el tercer trimestre de 2022 son las más bajas para Bruselas desde 2004.

En noticias relacionadas, la ciudad de Ámsterdam ha anunciado que la mayoría de las vías pasarán a ser de 30 km/h antes de que finalice 2023.

[Más información](#)



¿LOS COCHES ELÉCTRICOS COLISIONAN CON MÁS FRECUENCIA QUE LOS DE MOTOR CONVENCIONAL?

La filial suiza de la compañía de seguros AXA asegura que sus datos muestran que los vehículos eléctricos tienen un 50% más de accidentes que los coches con motor convencional.

Para la compañía, el motivo posiblemente puede ser la mayor aceleración que tienen los coches eléctricos más potentes. Los datos subyacentes no se han publicado. La filial alemana de AXA apuntó, en una nota de prensa separada, que sus datos relativos al mercado alemán no han dado lugar a la misma conclusión.

La compañía también consideró la cuestión del peso adicional de los vehículos eléctricos y dice que esto puede originar un riesgo adicional en los accidentes con vehículos convencionales más antiguos. AXA añade que los vehículos de motor convencional modernos no deberían quedar en peor estado en un accidente con un vehículo eléctrico.

[Más información](#)



LOS PERMISOS CON LIMITACIONES Y LOS PROGRAMAS DE REHABILITACIÓN PARA BLOQUEAR EL ENCENDIDO DEL VEHÍCULO EN CASO DE CONSUMO DE ALCOHOL SE INCLUIRÁN EN LA REVISIÓN DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE SOBRE EL PERMISO DE CONDUCCIÓN

La Comisión Europea está preparando una revisión de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción. Un objetivo fijado por la legislación es aumentar la seguridad vial: contribuir a la «visión cero» y al objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves para 2030. Este informe considera las disposiciones para los permisos de conducción con limitaciones y los programas de rehabilitación para bloquear el encendido del vehículo en caso de consumo de alcohol y los cambios que se podrían realizar a fin de facilitar su uso dentro de la revisión de la Directiva 2006/126/CE sobre permisos de conducción.

[Más información](#)



LOS CONDUCTORES ADOLESCENTES DE CAMIONES PODRÍAN AFECTAR NEGATIVAMENTE A LA SEGURIDAD VIAL

La Comisión Europea está recibiendo presiones del sector del transporte por carretera para que rebaje la edad mínima recomendada de los conductores profesionales en todos los sectores a 18 años, permitiéndose la formación a partir de los 17 años. En un nuevo informe, ETSC manifiesta que la evidencia demuestra que conductores más jóvenes incrementarían el riesgo a los demás usuarios de la vía.

Aunque las colisiones en las que se ven involucrados vehículos pesados son menos numerosas que las de los turismos, son más letales debido al tamaño y al peso de los vehículos. Un informe PIN ETSC de 2020 sobre la seguridad de los vehículos de mercancías en la UE recogía que, por mil millones de kilómetros recorridos, es más probable que los vehículos pesados causen más víctimas mortales que los vehículos que no transportan mercancías.

En la actualidad, la UE está revisando las normas de los permisos de conducción para todas las categorías de vehículos y está previsto que la legislación actualizada se proponga en 2023. ETSC ha recopilado datos sobre la implicación en los accidentes de los conductores jóvenes en general así como datos estadísticos de Finlandia, Alemania y Polonia, países que ya permiten a los jóvenes de 18 años conducir grandes vehículos, en determinadas circunstancias.

[Más información](#)



LOS SISTEMAS OBLIGATORIOS DE ADVERTENCIA DE LAS DISTRACCIONES NO DETECTARÁN LOS TIPOS DE DISTRACCIÓN MÁS IMPORTANTES

ETSC se ha dirigido a la Comisión Europea para informarles que los proyectos de especificaciones relativos a los sistemas obligatorios de advertencia de las distracciones, que se exigirán en los nuevos tipos de vehículos a partir de 2024, no detectarán las distracciones debidas a los sistemas de entretenimiento o a causa de los teléfonos móviles colocados en el salpicadero.

Los sistemas de advertencia de las distracciones son un requisito del paquete de tecnología de seguridad para vehículos de la UE acordado en 2019. No obstante, las especificaciones técnicas detalladas están cerca de ser acordadas en los grupos de trabajo técnicos.

ETSC advierte que el proyecto de especificación únicamente detectará las miradas prolongadas dirigidas al regazo o a los pies, y no las dirigidas al salpicadero donde se localizan las pantallas de entretenimiento táctiles, y donde normalmente se coloca el teléfono móvil. Tampoco se exigirá que los sistemas detecten cuando un conductor se gira, por ejemplo, para atender a los niños que viajan en los asientos traseros.

La evidencia científica muestra que apartar la mirada del parabrisas durante más de dos segundos se asocia a la duplicación del riesgo de colisión.

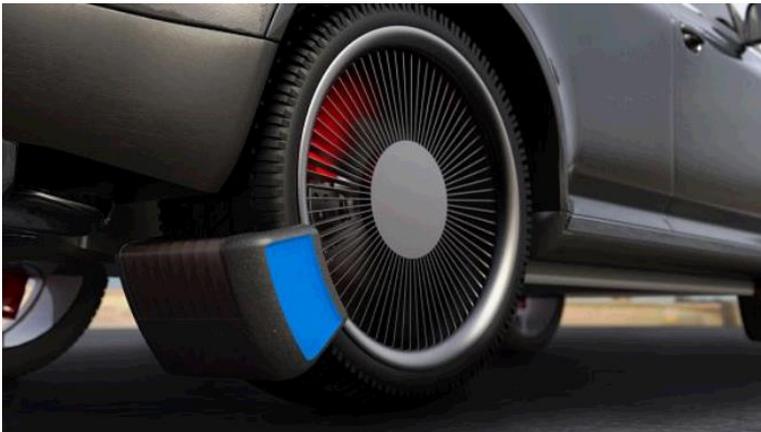
Los requisitos más laxos parecen que están directamente relacionados con los grupos del sector de la automoción, quienes propusieron suprimir secciones del proyecto de normas relativas a las distracciones con la zona del salpicadero además de aumentar la demora del tiempo de advertencia.

[Más información](#)

SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

Dispositivo que captura las partículas microplásticas de los neumáticos conforme se desprenden

Estudiantes universitarios han inventado una forma de capturar el nocivo polvo de los neumáticos, un importante contribuyente a la contaminación del aire y del agua.



Según el gobierno del Reino Unido, el polvo que emiten es el segundo contaminante microplástico más grande de nuestros océanos. En Europa, se producen más de un millón de toneladas de partículas de neumáticos. Los problemas empeoran con el mayor peso y torque de los vehículos eléctricos.

Los productos químicos liberados de los neumáticos se han relacionado incluso con la muerte masiva de salmones en Australia y Estados Unidos.

El equipo ha creado un dispositivo que se acopla al neumático del turismo. Utiliza electrostática y el flujo de aire de la rueda que está girando para recoger el polvo del neumático según se produce. Una vez que las partículas están recogidas se pueden reciclar en un tipo diferente de caucho con una variedad de aplicaciones.

[Más información](#)

Unos padres tienen que pagar 13000 \$ después que su hija realizara dibujos en 10 Audis nuevos con una piedra

La mayoría de los padres tienen una historia o dos acerca de sus hijos pintando en las paredes con rotuladores o quizás pintando al perro, pero ¿cuántos pueden decir que su hija de tres años les costó el sueldo de seis meses para reparar vehículos nuevos?

Ese es el caso de unos padres en China cuya hija pequeña, al dejarla sola un ratito en un concesionario cogió una piedra, se puso en plan Picasso con 10 coches nuevos, entre ellos un Audi Q8. El padre fue demandado con 37000 \$ en reparaciones, pero al final llegaron a un acuerdo por 13000 \$. Al menos ahora ya conoce la pasión de su hija.

[Más información](#)