



LOS JÓVENES Y LA SEGURIDAD VIAL

El 21 de marzo de 2023 se celebró en París un encuentro organizado por la Asociación Prévention Routière y el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC). Diferentes expertos en el ámbito de la movilidad trataron los retos del colectivo de los jóvenes en seguridad vial. Algunos de los ponentes fueron Patrick Dixneuf, presidente de la Asociación Prévention Routière; Antonio Avenoso, director ejecutivo del ETSC; Florence Guillaume, Delegada interministerial de seguridad vial de la Administración francesa; Sophie Glémet, responsable de Toyota Europe; y Cristina Ródenas, Jefa de Área de Relaciones Internacionales de la Dirección General de Tráfico de España.

Cristina Ródenas detalló los desafíos a la seguridad vial que supone para el gobierno español la irrupción de nuevas movilidades personales cada vez más utilizadas, como son los vehículos de movilidad personal, especialmente los denominados patinetes eléctricos. En su intervención, aludía a la publicación oficial del Real Decreto 970/2020, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, el cual ha establecido una velocidad genérica de 30 km/h en las vías urbanas de un carril por sentido y cómo éste ha contribuido a una reducción del 20% de fallecidos en el ámbito urbano. Asimismo, se ha introducido el concepto de VMP (vehículo de movilidad personal) por primera vez en la legislación española.

Junto a este contexto normativo, se hizo también referencia a la importancia de la aprobación de un Manual de características técnicas a partir de la Resolución de 12 de enero de 2022 de la Dirección General de Tráfico. Se trata de un documento orientativo que contiene aquellas características técnicas que los VMP deben cumplir para poder circular en las vías públicas y la obligación para estos vehículos de haber sido previamente certificados por los organismos competentes.

En este sentido, el Manual impone a los fabricantes o a los representantes autorizados la obligación de estar en posesión de un certificado de circulación para una marca, modelo y versión concreta, y estar acompañado a su vez de un certificado de identificación. Junto a esto, entre las novedades más importantes que contiene el Manual se encuentra:

- ✓ Las exigencias técnicas no solamente se exigen a los VMP para el transporte personal, sino también para el transporte de mercancías y la prestación de otros servicios.
- ✓ Todos los VMP comercializados desde el 22 de enero de 2024 habrán de ser de marcas y modelos que hayan sido certificados. La lista de marcas y modelos que disponen actualmente de certificado VMP está publicada en la web de la DGT.
- ✓ A partir del 22 de enero de 2027, exclusivamente los VMP que cumplan con las disposiciones de este Manual podrán circular por las vías públicas.

Como conclusión en su intervención, Cristina Ródenas introdujo una reflexión sobre la nueva cultura de la movilidad y cómo ésta ya se está implantando. En este contexto, apeló a la necesidad de avanzar hacia un modelo de ciudad sostenible y en este avance es fundamental el papel que desempeñan los diferentes gobiernos locales, aunque siendo esencial también que éstos cuenten con el apoyo de los gobiernos regionales y del gobierno nacional.

[Más información](#)



UN ESTUDIO SUIZO MUESTRA QUE LOS ACCIDENTES SE REDUJERON UN 38% EN LAS ZONAS 30 KM/H

El Consejo para la Prevención de Accidentes (BFU), organización suiza miembro de ETSC, ha publicado un informe que demuestra que las zonas con velocidad 30 km/h, y otros cambios en las infraestructuras, traen consigo importantes mejoras en seguridad vial. A través de EVAMIR, su base de datos geográficos para detectar cambios en las infraestructuras, el BFU ha podido valorar la efectividad de las medidas que afectan a las infraestructuras viales por vez primera.

La base de datos contiene información detallada sobre 2500 medidas clasificadas en 28 tipos. BFU añade que pudieron realizar una evaluación fiable sobre la efectividad de siete tipos de medidas que pusieron de manifiesto reducciones de entre un 11% y un 66% en el número de accidentes.

BFU observó que reducir el límite de velocidad a 30 km/h contribuyó a disminuir el número de accidentes graves según los datos procedentes de unas 600 zonas de 30 km/h en Suiza. El estudio concluyó que la creación de las zonas redujo el número de accidentes graves en un 38% de media. BFU pide un «cambio de paradigma» respecto a la gestión del tráfico donde la velocidad se limite a 30 km/h «siempre que la seguridad vial lo requiera».

[Más información](#)



CÓMO PUEDE CONTRIBUIR LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁFICO A QUE LAS CARRETERAS SEAN MÁS SEGURAS

Superar los límites máximos de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol o la distracción al volante y no utilizar el cinturón de seguridad figuran entre los factores más importantes que provocan la muerte o lesiones graves en las carreteras europeas.

Se han adoptado leyes de seguridad vial para guiar el comportamiento de los conductores. Muchos las cumplen de forma voluntaria. Otros, sin embargo, no estarían tan dispuestos a cumplirlas si no fuera por miedo a ser detectados y sancionados. Aquí es cuando la aplicación de las normas de tráfico entra en escena.

Este informe ofrece una visión global de la situación actual de la aplicación de la legislación vial en toda la UE con recomendaciones de actuación.

[Más información](#)



RECOMENDACIONES PARA LOS PATINETES ELÉCTRICOS



Los patinetes eléctricos están cada vez más presentes en las vías europeas desde el lanzamiento en 2018 de los primeros planes para su alquiler en distintos países. De forma paralela, las ventas de patinetes eléctricos a compradores particulares han aumentado considerablemente. En 2021, se vendieron en Francia más de 900,000 patinetes eléctricos, aumento anual del 42%. En el Reino Unido, donde en la actualidad es ilegal el uso del

patinete eléctrico particular en las vías públicas, el total de las importaciones a fecha de noviembre de 2022 superó los 1,3 millones.

El auge de este novedoso medio de transporte, junto con los cambios correspondientes en el llamado sector de la micro-movilidad, como por ejemplo las bicicletas eléctricas de alta velocidad, los pequeños vehículos eléctricos para el reparto de mercancías, así como otros menos frecuentes, incluyendo los vehículos mono-rueda y los monopatines eléctricos, presentan una serie de nuevos desafíos a los legisladores. La manera como se resuelvan estos desafíos podrá tener un efecto significativo en la seguridad vial, el medio ambiente, el diseño urbanístico y la salud pública en los próximos años.

Este informe no aborda todos estos desafíos. Su finalidad es establecer recomendaciones para mejorar la seguridad de posiblemente el mayor y con crecimiento más rápido de estos nuevos vehículos de micro-movilidad: el patinete eléctrico.

La cuestión no es tanto si los patinetes eléctricos son seguros o peligrosos sino más bien ¿cómo se comparan con los demás vehículos que actualmente están en uso, qué riesgos presentan tanto a sus usuarios como a otros usuarios de la vía y cómo podemos hacer que sean más seguros, no sólo en términos de diseño sino también en términos de uso?

[Más información](#)



REDUCIR LAS MUERTES DE USUARIOS DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

En los últimos años se ha debatido mucho sobre si un usuario de un vehículo de dos ruedas entra en la categoría de usuarios vulnerables de la vía ya que pueden representar un peligro sustancial a otros usuarios como por ejemplo peatones y ciclistas. Y no están protegidos por la carrocería del vehículo y demás sistemas de protección de los que disfrutaban los ocupantes del vehículo, y están expuestos a mayores riesgos en el tráfico motorizado.

Aunque han disminuido las cifras de usuarios de vehículos de dos ruedas fallecidos, no lo han hecho al mismo ritmo que otras muertes en carretera y existen diferencias entre la disminución de fallecidos en ciclomotor y los fallecidos en motocicleta. Esto también se aplica a las lesiones graves de los usuarios de vehículos de dos ruedas. La edad es otro factor destacado en la seguridad de los vehículos de dos ruedas. Podemos mejorar la seguridad de los usuarios de este tipo de vehículo mediante una serie de medidas empezando con la formación y la concesión del permiso pasando por las infraestructuras y las nuevas tecnologías. Medidas como el control de la velocidad o el diseño de carreteras seguras benefician a todos los usuarios de la vía.

[Más información](#)



SEGUIMIENTO DE LOS AVANCES EN SEGURIDAD VIAL URBANA: ACTUALIZACIÓN 2022

Este informe sigue los progresos realizados en la reducción del número de lesiones graves y fallecidos a causa de un accidente de tráfico ocurrido en zona urbana entre 2010 y 2020. Presenta los datos de seguridad vial recopilados en 32 ciudades que participan en la red Calles Más Seguras de ITF y compara las tendencias en la seguridad vial urbana y nacional. Incluye indicadores relacionados sobre el riesgo de fallecimiento por accidente de tráfico para distintos grupos de usuarios que permite la evaluación comparativa de los resultados de seguridad vial.

Muchas ciudades han logrado reducir el número de fallecidos en carretera desde 2010, a pesar de las notables diferencias entre ellas. El año 2020 destaca en los datos relativos a la seguridad vial de la pasada década debido a la pandemia de la Covid-19. Puesto que hubo restricciones a la movilidad en muchas ciudades, los volúmenes de tráfico descendieron y los modelos de movilidad cambiaron. El número de víctimas mortales descendió un 45% de media en las 32 ciudades en 2020. La reducción anual media correspondiente a 2010-2019 se situó en un 3,5%.

En general, las reducciones en el número de víctimas mortales en 2020 no son tan elevadas como cabría esperar por las restricciones a la movilidad. De las 32 ciudades, 31 no pudieron cumplir el objetivo inicial de seguridad vial estipulado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de víctimas mortales durante la década 2010-20. Varsovia fue la única ciudad que alcanzó el objetivo de seguridad vial. Barcelona y Edmonton redujeron el número de víctimas mortales en más del 45%. Pese a los notables esfuerzos y el excepcional descenso debido a la pandemia, la mayoría de las ciudades únicamente lograron reducciones entre un 20% y un 40% a lo largo de esos diez años. En particular, tanto Helsinki como Oslo registraron cero fallecidos en peatones y ciclistas en 2019, demostrando así que «Visión Cero», con el objetivo de eliminar todas las muertes por accidente de tráfico, se basa en la realidad.

Compartir experiencias y aprender de otras ciudades puede acelerar los avances hacia el logro de la meta revisada de los ODS de reducir a la mitad las víctimas mortales para el año 2030. El uso sistemático y específico de los datos de movilidad y de seguridad vial ayudará a las ciudades a establecer las prioridades políticas adecuadas y tomar decisiones que salvarán vidas.

[Más información](#)



DESCARBONIZAR LOS CAMIONES EUROPEOS: MINIMIZAR LA INCERTIDUMBRE DEL COSTE



Los camiones son responsables de una quinta parte de las emisiones del sector del transporte en Europa. Para descarbonizarlos, el transporte por carretera de vehículos pesados debe cambiar a vehículos de emisiones cero de forma rápida. Este informe examina si los vehículos eléctricos con batería, los sistemas de carreteras eléctricas y los vehículos con motor de hidrógeno o pilas de

combustible podrían competir con los vehículos a motor diésel. Considera el coste total de explotación en nueve tipos de vehículos de distinto tamaño en Europa. El informe propone seis recomendaciones para acelerar la transición a los camiones de emisiones cero, incluyendo la dotación de las infraestructuras necesarias.

[Más información](#)



DECISIÓN PARA QUE LOS ABS SEAN OBLIGATORIOS EN LAS MOTOCICLETAS CON MENOS DE 125 CC ADEMÁS DE LAS PRUEBAS PRÁCTICAS Y LA EDAD MÍNIMA DE 16 AÑOS PARA CICLOMOTORES

En un nuevo informe sobre el estado de la seguridad de las motocicletas en Europa, ETSC solicita a la Unión Europea y a los gobiernos europeos que hagan obligatorio los sistemas de frenado antibloqueo (ABS) en todas las motocicletas nuevas.

El informe recoge que 3.891 personas fallecieron cuando conducían una motocicleta o ciclomotor en la UE en 2021 y el 90% eran hombres. Esa cifra es un 25% más baja que diez años antes, pero respecto al mismo periodo, otras muertes en accidente de tráfico se redujeron en un tercio.

Según los autores, los cambios en los requisitos de concesión de licencias en la UE introducidos en 2013 pueden haber contribuido al menor número de fallecidos gracias a las distintas etapas para obtener el permiso definitivo para conducir motocicletas más grandes y más potentes.

La edad mínima recomendada para conducir un ciclomotor en la UE está en 16 años en la actualidad, aunque en varios países sigue siendo posible conducir a la edad de 14, sin haber aprobado un examen práctico. ETSC opina que debería ser obligatorio el examen práctico y que todos los países deberían aplicar la edad mínima recomendada de 16 o más años.

[Más información](#)



FALTA INVESTIGACIÓN ESENCIAL EN SEGURIDAD VIAL A ESCALA EUROPEA

En un documento de posición, FERSI expresa su preocupación por que las investigaciones europeas en seguridad vial ya no ofrecen lo que debería, obstaculizando las mejoras necesarias para alcanzar los ambiciosos objetivos europeos en seguridad vial. El informe detalla cómo la estructura de la financiación de las investigaciones en seguridad vial en Europa tiene un impacto sobre el progreso potencial que se puede lograr en seguridad vial en Europa y ofrece algunas propuestas de soluciones.

[Más información](#)



CRECE EL IMPULSO PARA REDUCIR LA VELOCIDAD

Las peticiones para que se reduzcan los límites de velocidad en autopistas y en las calles de las



ciudades siguen aumentando ya que, por fin, se está comprendiendo la conexión entre velocidades más bajas, la reducción de los índices de traumatismos causados por los accidentes de tráfico y la reducción del consumo de combustible y las emisiones de CO2.

El Plan de Acción Global para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 recogía importantes

recomendaciones relacionadas con la velocidad.

Entre ellas:

- ✓ Aplicar tratamientos en las infraestructuras que garanticen el cumplimiento lógico e intuitivo con el entorno de velocidad deseada (por ejemplo, 30 km/h en centros urbanos; ≤ 80 km/h en carreteras interurbanas sin divisiones; 100 km/h en autopistas).
- ✓ Aplicar políticas que reduzcan la velocidad, y priorizar las necesidades de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

Un descenso del cinco por ciento en la velocidad media conlleva un descenso aproximado del diez por ciento en todos los accidentes con lesiones y un descenso del veinte por ciento en los accidentes mortales. Menos fallecidos y lesionados no es la única ventaja. Velocidades más bajas también se traduce en un menor consumo de combustible y menos emisiones de CO2.

Cuando se reduce la velocidad, todos ganamos.

[Más información](#)

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS

¿POR QUÉ LOS NUEVOS COCHES SE DISEÑAN Y SE PRUEBAN ÚNICAMENTE PENSANDO EN EL CONDUCTOR MASCULINO?

Las mujeres tienen muchas más probabilidades de recibir lesiones graves o morir en un accidente frontal que los hombres. Quizás la forma en la que realizamos las pruebas de seguridad de los coches tenga algo que ver con ello.

Los coches son mucho más seguros para todas las personas; gracias a las modernas pruebas de colisión y a las investigaciones nos hemos acostumbrado a esperar que nuestros coches nos protejan tanto en los viajes familiares como en los desplazamientos diarios.



Sujetos en el asiento del coche y propulsados a gran velocidad, los muñecos de prueba para choques están diseñados para medir el efecto y el impacto de las situaciones de colisión de la vida real y destacar las posibles lesiones.

Para los fabricantes de coches, estos ensayos proporcionan información valiosa sobre cómo de seguro es un coche tanto para el conductor como para los pasajeros ya que el programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (EuroNCAP) concede las clasificaciones de seguridad a todos los vehículos nuevos.

Pero, ¿se aplican esas clasificaciones por igual a todos los ocupantes del vehículo? Al parecer no. Las mujeres no son hombres a escala reducida y tienen características físicas distintas, como la altura, peso, densidad ósea y masa muscular. Puesto que los coches se diseñan para, y son probados por, modelos que representan al «hombre medio», los resultados de estas pruebas no predicen con exactitud los riesgos de seguridad para las ocupantes femeninas en un accidente.

Los estudios muestran que las mujeres tienen un 73 por ciento más de probabilidad de resultar heridas de gravedad o de fallecer en un accidente frontal que los hombres y tienen tres veces más probabilidades de sufrir lesiones por latigazo cervical. La posición del asiento puede aumentar el riesgo de lesiones. Como las mujeres tienen menor estatura, por lo general se sientan más cerca del volante, siendo más vulnerables a las lesiones en la parte inferior del cuerpo: piernas, columna y abdomen.

En términos generales, las mujeres tienen un índice más elevado en el uso del cinturón de seguridad que los hombres en los accidentes mortales, su índice de masa corporal es más bajo, conducen coches más nuevos y tienen un riesgo mayor que los hombres en las colisiones de vehículos. Estos ensayos no capturan la geometría femenina, como la configuración y la forma del torso, la fuerza muscular, la alineación de la columna o la distribución de la masa de las distintas partes del cuerpo. Por tanto, no refleja muchas de las diferencias fisiológicas entre hombres y mujeres que potencialmente cambian el impacto que determinados escenarios de colisiones tienen en las mujeres.

Las pruebas de colisiones realizadas por EuroNCAP no solo proporcionan a los consumidores información independiente sobre la seguridad de un vehículo, sino que, además, los resultados influyen en la manera en que los fabricantes de automóviles diseñan los mismos.

Y no son las mujeres las únicas que no están representadas. Las personas mayores y los conductores obesos tienen una elevada tasa de mortalidad por kilómetro recorrido y las investigaciones han demostrado que las mujeres mayores y los hombres obesos sufren lesiones más graves en los accidentes de igual gravedad que los hombres «estándar».

El hombre medio no puede ser el usuario por defecto de todos los usuarios de coches, por tanto, es necesario que haya más muñecos en las pruebas para choques a fin de garantizar que las clasificaciones por estrellas identifiquen cuáles son los vehículos que ofrecen la mejor protección a toda la población usuaria.

[Más información](#)

LAS NUEVAS CÁMARAS DE TRÁFICO UTILIZAN IA Y RADAR PARA MIRAR DENTRO DE LOS COCHES Y DESCUBRIR TODAS LAS INFRACCIONES



La vanguardista tecnología funciona con energía solar y puede ver si estás utilizando el teléfono móvil o no llevas puesto el cinturón de seguridad. También se conecta a las bases de datos para comprobar si los impuestos y el seguro están al día.

Una nueva cámara para el control de la velocidad en una carretera con mucho tráfico del Reino Unido utiliza la inteligencia artificial para ver dentro de los vehículos y detecta las infracciones como por ejemplo el uso del teléfono móvil o si no llevas puesto el cinturón de seguridad. La cámara despliega cámaras 4D, radar e imágenes de alta resolución para detectar si los conductores están infringiendo las normas.

La cámara Redspeed Sentio se está probando en una vía antes de su despliegue por todo el país, informa el periódico The Sun. La cámara también tiene conexiones con DVLA y las bases de datos policiales y puede comprobar en el momento si el propietario ha pagado los impuestos y el seguro.

La cámara puede vigilar el tráfico de seis carriles tanto de día como de noche y funciona con energía solar para garantizar que siempre esté funcionando. Se ha instalado en la carretera A23 en Londres Sur como parte de un ensayo antes de que el Home Office la apruebe.

Redspeed International comentó: Sentio está diseñada para ser la cámara que usted desee. Al combinar varias aplicaciones clave en materia de vigilancia y contar con IA, Redspeed Sentio tiene flexibilidad interna, capacidad y escalabilidad para adaptarse prácticamente a cualquier futuro desafío.

[Más información](#)