



GRUPO EUROPEO DE ALTO NIVEL EN SEGURIDAD VIAL SE REÚNE EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO



Con motivo de la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea, el Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial comunitario está reunido en Madrid, en los Servicios Centrales de la Dirección General de Tráfico, con el objetivo de analizar varios de los retos que afectan a la seguridad vial y valorar estrategias comunitarias y nacionales que ayuden a los líderes ejecutivos a reducir la siniestralidad vial.

En la reunión participan los responsables de tráfico y seguridad vial de los 27 estados miembros y de la Comisión Europea, y asisten como invitados los responsables de tráfico de Cataluña y País Vasco.

La jornada ha sido inaugurada por Kristian Schmidt, director de Transporte Terrestre de la Comisión Europea y Coordinador Europeo de Seguridad Vial, y por Pere Navarro, director de la Dirección General de Tráfico. Schmidt ha agradecido a España la celebración de la jornada en Madrid coincidiendo con la Presidencia Española de la UE y ha puesto en valor reuniones como la que se ha celebrado hoy “puesto que nos permiten

reflexionar sobre los enfoques de la UE y los estados para reducir las muertes en la carretera, y nos dan un foro de intercambio de conocimientos, buenas prácticas y experiencias con el fin de beneficiar la movilidad y la seguridad de los ciudadanos europeos en sus desplazamientos”.

El Coordinador Europeo de Seguridad Vial también señaló que, a medida que nos acercamos al ecuador del Marco de Política de Seguridad Vial de la UE hasta 2030, es importante centrarse en las acciones necesarias para reducir los siniestros de tráfico: "Europa puede ser la región más segura del mundo, pero casi 20.000 personas siguen muriendo cada año en las carreteras de la UE. La implementación decidida de las estrategias nacionales y de la UE en materia de seguridad vial es esencial si queremos alcanzar nuestro objetivo de alcanzar cero muertes para 2050 en un contexto de movilidad dinámico y en constante cambio”.

El Coordinador de Seguridad Vial de la UE felicitó a España por sus esfuerzos en materia de seguridad vial, que han reducido las muertes en carretera más rápidamente que la media de la UE en los últimos 20 años. Un ejemplo importante de ello es la iniciativa de implementar 30 km/h en las ciudades, una medida pionera que otros países de Europa están interesados en estudiar.

También destacó el importante papel de España en programas de cooperación con otros países, como el proyecto EU Road Safety Exchange; con iniciativas como la Semana Europea de la Movilidad, que se celebra esta semana; y la participación activa de muchos actores españoles en la Carta Europea de Seguridad Vial.

Por su parte, el director de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro, ha dado la bienvenida a todos los participantes y ha agradecido a la Comisión Europea la ayuda prestada a España para implantar la política de seguridad en nuestro país. “Sin la Unión Europea, sin sus directivas y recomendaciones no habría sido posible los avances en la lucha contra los siniestros de tráfico y sus dramáticas consecuencias.” También ha puesto en valor el papel relevante del Grupo de Alto Nivel, “un grupo creado en los años noventa del siglo pasado y que treinta años después no sólo sigue activo, sino que su papel como foro de intercambio de buenas prácticas es más sólido que nunca, como lo demuestra la reunión de hoy”.

Asimismo, ha agradecido la confianza que la Comisión Europea ha depositado en España para asesorar en la adopción de medidas que ayuden a reducir la siniestralidad en otros países comunitarios. Grecia, Rumanía y Bulgaria son algunos de los países que están recibiendo asesoramiento en ámbitos tales como la seguridad de los motoristas, la vigilancia automatizada y la formación vial.

[Más información](#)



MEMORÁNDUM A LA PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UNIÓN EUROPEA



España asumió la Presidencia de la Unión Europea el 1 de julio de 2023 mientras la UE sigue confrontando la guerra en Ucrania, que plantea dificultades adicionales para las políticas de transporte y de movilidad.

En 2022 se registraron 20.678 muertes por accidente de tráfico en las carreteras europeas. En la última década ha habido 39.554 fallecimientos menos de los que se habrían contabilizado si las muertes hubieran continuado en el mismo nivel que en 2012. ETSC estima que el valor total de las pérdidas humanas que se han evitado con las reducciones de 2013 a 2022 en su conjunto, en comparación con 2012, asciende a unos 104.000 millones de euros.

La Unión Europea, y sus Estados miembros, acordaron el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en la década de 2020. El progreso alcanzado en la reducción de las víctimas mortales en las carreteras europeas registró buenos avances en 2012 y 2013, con un descenso del 8%. No obstante, al inicio positivo le siguieron seis años consecutivos de estancamiento con una reducción de tan solo el 6% en el periodo 2014-2019. En 2020, se produjo un descenso excepcional del 17% respecto a 2019. El resultado de 2020 guarda una estrecha relación con las restricciones a los desplazamientos en Europa debido a la pandemia Covid-19. En 2021 también se produjo un notable descenso del 13% en comparación con 2019, pero el número de fallecidos en accidentes de tráfico aumentó un 5% respecto a 2020, debido al levantamiento gradual de las restricciones a los desplazamientos y a los requisitos del confinamiento en toda Europa. En 2022 se registró un descenso del 9% respecto a 2019 - el año anterior a la Covid - pero el número de fallecidos en accidentes de tráfico aumentó un 4% en comparación con 2021, confirmándose así la tendencia alcista en el número de muertes en carretera después de la pandemia Covid-19.

En este informe, ETSC presenta sus recomendaciones acerca de los expedientes clave de política comunitaria de seguridad vial que será dirigida por la Presidencia española de la Unión Europea en el segundo semestre de 2023.

[Más información](#)



JORNADAS DE MOVILIDAD URBANA 2023

Apunte la fecha de celebración de las Jornadas de Movilidad Urbana 2023 que tendrán lugar del 4 al 6 de octubre en Sevilla. Las Jornadas de Movilidad Urbana reunirán a políticos, autoridades locales, la



industria y profesionales del transporte urbano con la Comisión Europea con la finalidad de conectar, compartir y discutir la ruta a seguir para tener un futuro sostenible, innovador y equitativo en la movilidad urbana europea.

Además, puesto que 2023 es el Año Europeo de las Capacidades, las Jornadas de Movilidad Urbana se centrarán específicamente en las capacidades del transporte.

El evento se organizará en colaboración con la Presidencia española del Consejo de la UE.

[Más información](#)



HOMICIDIO EN CARRETERA, ALCOHOL, DROGAS, ... PRINCIPALES MEDIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL ANUNCIADAS POR LA PRIMERA MINISTRA BORNE

La primera ministra ha informado de que próximamente aumentarán las sanciones por consumo de estupefacientes y alcohol al volante. Sin embargo, en lo que respecta a los pequeños excesos de velocidad, la legislación se ha suavizado.

Con treinta y ocho nuevas medidas en materia de seguridad vial, algunas de las cuales reducen las sanciones y otras las aumentan, la primera ministra Élisabeth Borne, que anunció las medidas el pasado 17 de julio, ha intentado lograr el consenso a través de las negociaciones entre ministerios. Se han endurecido las medidas relativas a los comportamientos particularmente peligrosos relacionados con el alcohol y las sustancias estupefacientes.

Si bien desde hace ya varios años se tiene en cuenta la lacra de las drogas, ahora se ha elevado al mismo nivel de preocupación especialmente por el peligro que representan los usuarios que conducen bajo los efectos de sustancias ilegales, combinadas a veces con el alcohol. Son estos comportamientos de especial riesgo en la conducción los que el gobierno pretende sancionar de manera más severa.

Esta combinación, causante en 2021 de 195 accidentes mortales, conllevará a partir de ahora la pérdida de 8 puntos en lugar de 6, además de la aplicación de otras penas como multas o ingreso en prisión. Asimismo, se inmovilizará y se confiscará el vehículo sistemáticamente. Conducir bajo los efectos de estupefacientes o alcohol supondrá la suspensión obligatoria del permiso de conducir, medida que era facultativa hasta la fecha. La prefectura podrá decidir su duración.

Delito por denuncia falsa

Asimismo, el CISR pretende poner fin a las tretas para eludir las sanciones mediante denuncias intrafamiliares. El ministro de Justicia, Éric Dupond-Moretti, ha anunciado «la creación de un delito por denuncia falsa».

Cambio de denominación del homicidio involuntario

A esta nueva batería de normas, se añade otra que hace referencia al homicidio involuntario rebautizado como homicidio en carretera. Se trata, en este caso, de una reforma estrictamente semántica ya que las penas que conlleva no han variado: 5 años de prisión por un homicidio en carretera sin agravantes, y 10 años por el mismo delito cometido con circunstancias agravantes como el consumo de drogas, alcohol o incluso exceso de velocidad. Numerosas asociaciones esperaban esta apelación que elimina el término «involuntario».

Además de estas medidas, que entrarán en vigor de manera progresiva, se han anunciado otras: en el ámbito de la educación, y para tener en cuenta el hecho de que se puede obtener el permiso de conducir a partir de los 17 años, se reforzará la enseñanza de la seguridad vial en la escuela, incluso para el uso de la bicicleta, cada vez más utilizada en nuestras ciudades. También se han anunciado medidas de simplificación ya que, a partir del 1 de abril de 2024, el distintivo del pago del seguro pasará a la historia. Los controles ya no se basarán en este documento verde, sino directamente en un fichero suministrado por las aseguradoras.

[Más información](#)



«QUE TENGAN UN VIAJE SEGURO ESTE VERANO»

Carreteras Nacionales ha lanzado una importante campaña de educación de los nuevos conductores, haciendo un llamamiento a los conductores para que planifiquen con antelación sus desplazamientos de verano en uno de los periodos más intensos del año en averías de vehículos.

En julio y agosto de 2022, las patrullas de tráfico de Carreteras Nacionales se ocuparon de más de 21.000 averías en las autopistas. Más de un tercio (34%) de las averías de vehículos ocurridas durante estos dos meses se debieron a problemas con los neumáticos, quedarse sin combustible, pérdida de potencia y problemas con el motor.

Los datos indican que casi una de cuatro personas (23%) están de acuerdo en que comprobar la presión de los neumáticos es importante, pero no saben cómo hacerlo. Seguir la lista de control ayudará a evitar averías en los vehículos y reducirá el número de colisiones causados por la fatiga. La nueva lista de control T.R.I.P se basa en cuatro principios clave que son:

- **Top-up** (rellenar) – combustible, aceite y lavaparabrisas
- **Rest** (descansar) – tomarse un descanso cada dos horas
- **Inspect** (revisar) – comprobar la presión y el dibujo de los neumáticos
- **Prepare** (preparar) – tener un plan para todas las condiciones climatológicas



Los conductores, además, deben incluir paradas regulares para descansar en sus desplazamientos de verano. Se recomienda tomar un descanso mínimo de al menos 15 minutos cada dos horas a fin de evitar los efectos de la fatiga.

[Más información](#)



POLONIA OBTIENE EL PREMIO INTERNACIONAL EN SEGURIDAD VIAL AL REDUCIR A LA MITAD LAS MUERTES EN DIEZ AÑOS

El Consejo Europeo de la Seguridad del Transporte (ETSC, por sus siglas en inglés) ha concedido a Polonia su Premio Índice de Desempeño en Seguridad Vial 2023 por vez primera. Entre 2012 y 2022 han reducido las muertes en carretera un 47%, índice solo superado por Lituania, país ganador el pasado año. La reducción media en la UE fue del 22%.

La mortalidad en las carreteras (número de muertes por habitante) se mantuvo en 50 por millón de habitantes en Polonia el pasado año, que se redujo de los 93 por millón de habitantes en 2012. Las cifras de mortalidad en 2022 fueron mejores que las de Italia (54 por millón). Noruega registró las carreteras más seguras en Europa (21 por millón) seguida de Suecia (22 por millón).

El anuncio coincide con el nuevo análisis publicado por ETSC que muestra el aumento del 4% en las muertes por accidente de tráfico el pasado año, hasta 20.679 fallecidos. Esa cifra sigue siendo un 9% más baja que en 2019, el último año antes de la pandemia de la Covid-19 que alteró radicalmente los volúmenes de tráfico. No obstante, ETSC advierte de que habría sido necesario un descenso del 17,2% desde 2019 a fin de mantenernos en el camino correcto para alcanzar el objetivo de la Unión Europea y de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes en carretera con horizonte 2030.

[Más información](#)



¿CUÁL ES EL GRADO DE SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS EN LA REGIÓN DEL DANUBIO?



Puesto que los desplazamientos en bicicleta se han convertido en un modo de transporte cada vez más popular, es esencial garantizar entornos seguros para los ciclistas. En concreto, en la región del Danubio, este tema ha recibido mayor atención de las autoridades de tráfico y de expertos en seguridad vial gracias al Programa Interreg Transnacional del Danubio incluido en el proyecto SABRINA (Rutas Ciclistas más Seguras en la cuenca del Danubio). En el marco de SABRINA se realizó un estudio exhaustivo

que abarcó más de 2.700 km de rutas ciclistas EuroVelo2 ubicadas en el territorio de varios países de la región. El proyecto ha puesto de manifiesto datos potencialmente alarmantes sobre los niveles de seguridad de las infraestructuras para los ciclistas de la región.

[Más información](#)



LA MAYORÍA DE LOS CIUDADANOS APOYAN EL LÍMITE DE VELOCIDAD 30 KM/H EN LAS CIUDADES HOLANDEAS, SEGÚN UN ESTUDIO

Según un reciente estudio realizado por Safe Traffic Netherlands - organización que supervisa la seguridad vial en los Países Bajos -, dos tercios de los usuarios de la vía afirman que están dispuestos a cumplir con un límite de velocidad inferior en zonas urbanas. Safe Traffic Netherlands busca reducir el límite de velocidad de 50 a 30 km/h en zonas residenciales y en las ciudades.

En este mismo estudio, Safe Traffic Netherlands reveló que el 66 por ciento de los encuestados admitieron que, en su opinión, a menudo los conductores conducen demasiado rápido en las ciudades holandesas. La investigación concluyó que las furgonetas y las motocicletas de reparto se consideraban en general como las principales responsables. Por tanto, el 54 por ciento de las personas participantes en el estudio convinieron que reducir el límite de velocidad de 50 a 30 km/h contribuiría a que las zonas urbanas fueran más seguras para los usuarios de la vía y para los residentes locales.

El estudio se llevó a cabo como parte de la campaña de Safe Traffic Netherlands para que las autoridades apliquen un límite de velocidad menor en determinadas vías: «Safe Traffic Netherlands insta a los municipios a que aceleren la introducción del límite genérico de 50 a 30 km/h», publica la organización en su sitio web.

[Más información](#)



SE PIDE A LOS AYUNTAMIENTOS BRITÁNICOS QUE «REDUZCAN LOS OBSTÁCULOS» EN LAS ACERAS DEL PAÍS

Se insta a los ayuntamientos a que actúen y despejen las aceras de obstáculos que dificultan a los peatones caminar o ir en silla de ruedas de forma sencilla. Living Streets realizó la petición para conmemorar su semana de Reducir los Obstáculos (10-16 de julio de 2023).

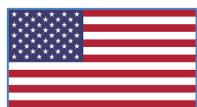
Esta entidad benéfica pretende que los ayuntamientos prohíban todos los caballetes publicitarios sobre las aceras, retiren las cabinas telefónicas que no se utilizan, y poden los setos que invaden las aceras, entre otras medidas que contribuirán a «reducir los obstáculos en las aceras británicas».

Con el aumento de los vehículos eléctricos, patinetes eléctricos y bicicletas eléctricas, la entidad benéfica busca además el compromiso de los ayuntamientos de situar los puntos de carga y de almacenamiento en la calzada y no en las aceras, a menos que se deje un espacio mínimo de 1,5 metros para que las personas puedan caminar o ir en silla de ruedas.

Este es el tercer año que Living Streets lleva a cabo la campaña Reducir los Obstáculos. En años anteriores, los mayores problemas denunciados por los británicos fueron árboles y setos demasiado grandes, señales y farolas intrusivas.

[Más información](#)

LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS



RESIDENTES DE MAUI COMENTAN QUE CAMIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS BLOQUEARON LAS CARRETERAS CUANDO INTENTABAN ESCAPAR



«Es nuestro salvavidas, nuestra vía de escape, ¿e impiden que lo hagamos?». Se lamentaba Amanda Cassidy. «No había ninguna otra salida».

Tres supervivientes de los mortales incendios forestales que asolaron Maui señalaron que cuando estalló el infierno, la principal ruta de escape de la ciudad fue parcialmente bloqueada por camiones de la compañía Hawaiian Electric que retiraban líneas caídas y reemplazaban postes de electricidad destrozados.

El resultado fue «un embotellamiento épico mientras intentábamos escapar», comentó Cole Millington, residente de 26 años. «No había policías a la vista. Lo que sí había eran camiones de Hawaiian Electric que llegaban con nuevos postes telefónicos».

«En lugar de esperar a que todos consiguieran escapar, bloquearon la única salida con sus grandes camiones. No tenía sentido lo que estaban haciendo - añade Millington. Podían ver que el cielo estaba negro. Podían ver que la ciudad estaba en llamas. Podían ver que el viento seguía derribando todo a su alrededor. Pero ya estaban empezando a levantar nuevos postes de energía».

Mientras los investigadores intentaban determinar qué provocó los incendios masivos, donde fallecieron al menos 110 personas, redujo la histórica Lahaina a ruinas humeantes y causó más de 7 mil millones de dólares en daños, NBC News informó la semana pasada que las sirenas de advertencia de emergencia del estado no se activaron para alertar a los desprevenidos residentes.

[Más información](#)



LÍDERES EN EL TRANSPORTE SE REÚNEN EN TURKMENISTÁN PARA IMPULSAR LA CONECTIVIDAD FLEXIBLE

Cientos de delegados procedentes de más de 40 países se reunieron en Turkmenistán para analizar los desafíos y las oportunidades en el transporte transfronterizo y la logística. En la segunda edición de la conferencia y exposición: «Transporte Internacional y Corredores de Tránsito: Interconexión y Desarrollo» celebrada en Turkmenistán, IRU explicó las medidas clave para mejorar la conectividad del transporte y el tránsito.

La conferencia reunió a más de 700 delegados procedentes de más de 40 países que representaban al sector público y al privado, a organizaciones internacionales, socios de desarrollo y a entidades financieras.

Resumiendo los debates de los ponentes de alto nivel, Vadim Zakharenko, delegado general de IRU para Eurasia, destacó que el transporte de mercancías a través de las rutas tradicionales ha descendido un 50% mientras que está aumentando en igual porcentaje en los corredores de tránsito en evolución - o incluso lo duplica en algunas áreas. Esta situación está desbordando los cruces fronterizos, causando atascos y largas demoras. Es necesario que se invierta en soluciones técnicas para ajustarse al creciente tráfico de mercancías y vehículos.

Turkmenistán sigue demostrando su apoyo a promover el papel del transporte y el tránsito a escala mundial, apoyando el desarrollo sostenible para todos. Recientemente, el gobierno de Turkmenistán apoyó a IRU en la propuesta de una nueva resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas para crear el Día Mundial del Transporte Sostenible. A partir de este año, el 26 de noviembre pasará a ser el Día Mundial de las Naciones Unidad para el Transporte Sostenible.

[Más información](#)



DIARIO DE SEGURIDAD VIAL: REFORZAR LA CAPACIDAD DE VIGILANCIA DE LA VELOCIDAD Y DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL EN ISLAS FILIPINAS

Este artículo académico se centra en el trabajo del equipo del programa Fomento de la Capacidad de la Policía de Tráfico dentro de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial (GRSP, por sus siglas en inglés) por fortalecer la actual capacidad de vigilancia de la velocidad y crear aptitudes en relación con aplicar el uso de sistemas de retención infantil por vez primera en las Islas Filipinas. Más específicamente, este artículo incluye un ejemplo útil de los mecanismos para transferir de forma sistemática conocimientos específicos desde el ámbito de la legislación en materia de tráfico a los agentes de policía, además de fomentar la capacidad de formación y ejecución de manera sostenible.



ayudarles a aplicar las leyes y los reglamentos con el objetivo de combatir el exceso de velocidad y la no utilización de los sistemas de retención infantil.

Las leyes de tráfico con base empírica son importantes, pero por sí solas son insuficientes. La necesidad de una aplicación apropiada, incluyendo la vigilancia sostenida, para reducir los accidentes y las consiguientes lesiones es igualmente importante. Fortalecer la capacidad de aplicar y hacer cumplir las leyes es fundamental para fomentar el uso seguro de las carreteras (OMS, 2017). GRSP ha colaborado con organismos gubernamentales y no gubernamentales en las Islas Filipinas durante varios años para

[Más información](#)