



EL AÑO PASADO SE PERDIERON 20.400 VIDAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA UNIÓN EUROPEA

En 2023, 20.400 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en toda la UE, lo que supone un descenso del 1% respecto al año anterior, con 46 muertes en carretera por millón de habitantes. Si bien la tendencia a largo plazo muestra una reducción del 10% en comparación con 2019, el ritmo actual de descenso no alcanza la reducción anual del 4,5% necesaria para lograr el objetivo europeo de reducir a la mitad las muertes en carretera para 2030.

Los avances siguen siendo muy desiguales entre los Estados miembros: en 2023, Chequia, Chipre, Polonia, Rumanía y Finlandia registraron sus cifras más bajas desde que comenzaron los registros modernos. Polonia informó de una caída del 35% en el número de muertes entre 2019 y 2023, mientras que Irlanda informó de un aumento del 31%.

Sin embargo, la tasa general de mortalidad en carretera per cápita en Polonia sigue estando por encima de la media de la UE, mientras que la de Irlanda está por debajo; y la clasificación general de las tasas de mortalidad de los países no ha cambiado significativamente, donde las carreteras más seguras están en Suecia (22 muertes por millón de habitantes) y en Dinamarca (26/millón), mientras que Bulgaria (82/millón) y Rumanía (81/millón) informaron las tasas de mortalidad más altas en 2023.

Estimaciones para el primer semestre de 2024

Las cifras preliminares para los primeros seis meses de 2024 indican que el número de muertes en las carreteras de la UE se ha mantenido igual, en comparación con el mismo período de 2023. Algunos Estados miembros, entre ellos Austria, Lituania y Eslovenia, han registrado caídas notables de más del 25 %. Otros países han experimentado un aumento significativo hasta la fecha. Sin embargo, las fluctuaciones mensuales dificultan la predicción precisa de todo el año.

[Más información](#)



MICROMOVILIDAD MÁS SEGURA



El Foro Internacional de Transporte (ITF) ha publicado recientemente un nuevo informe titulado «Micromovilidad más segura», del que son coautores George Yannis, Virginia Petraki y Philippe Crist.

La micromovilidad ofrece opciones viables para los desplazamientos sin utilizar el coche y mejora la conectividad con el transporte público, pero debe ser de manera segura. La adopción de la micromovilidad, impulsada por la llegada de los patinetes y bicicletas eléctricas compartidas y de propiedad privada, beneficia a las personas y a las ciudades, pero también plantea desafíos para la seguridad dentro de espacios urbanos concurridos. La micromovilidad es cada vez más segura, pero es motivo de preocupación el aumento de lesiones más graves debido a los accidentes de patinetes eléctricos. En general, está disminuyendo en Europa el riesgo de que haya accidentes causados por patinetes eléctricos compartidos, aumentando más rápido su utilización que las lesiones reportadas.

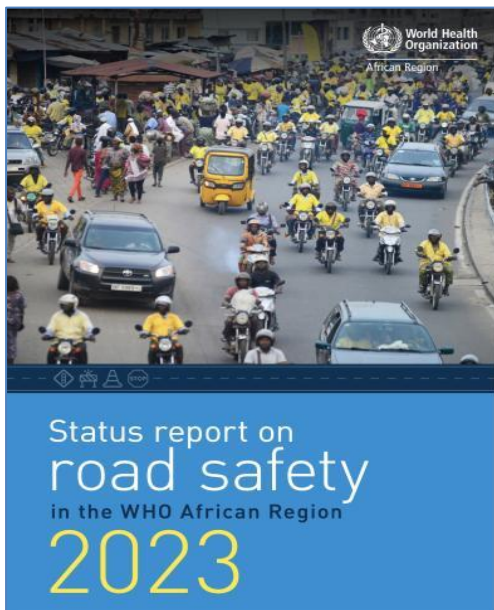
Si bien los datos de incidentes proporcionan informaciones valiosas sobre la frecuencia y gravedad de los accidentes, comprender la seguridad de la micromovilidad requiere comprender el riesgo de sufrir accidentes o lesiones. Esto significa comprender cuántos accidentes se producen y relacionar esta cifra con el número de desplazamientos realizados. Aparte de la micromovilidad compartida, por lo general tenemos menos datos sobre el número total de desplazamientos realizados en bicicleta, bicicleta eléctrica y patinete eléctrico, y a la vez observamos una importante falta de notificación de los accidentes y de las lesiones, especialmente las que no son graves.

Evaluar el riesgo de accidentes requerirá una mejor recopilación de datos sobre el número de desplazamientos y de accidentes, así como su gravedad en los vehículos de micromovilidad privados.

[Más información](#)



AUMENTAN LAS MUERTES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO EN ÁFRICA, CONTRARIO A LA TENDENCIA MUNDIAL



La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha publicado recientemente el Informe sobre la situación de la seguridad vial en la región de África en 2023. Según este informe, las tasas de mortalidad por accidente de tráfico durante el período 2010-2021 han aumentado significativamente en la región africana, con un aumento del 17% en las víctimas mortales por accidente de tráfico, a pesar de que solo el 15% de la población mundial vive en esta región y cuenta con el 3% del parque mundial de vehículos. Por otra parte, las tasas mundiales descendieron un 5% durante el mismo período.

Según el informe, los hombres de entre 15 y 64 años son las principales víctimas de los accidentes de tráfico. Los usuarios vulnerables de la vía como motociclistas, ciclistas y peatones son los más afectados; las muertes de motociclistas en las carreteras se duplicaron en los últimos 10 años.

Para lograr el objetivo de la Asamblea General de las Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidente de tráfico en todo el mundo para 2030, la OMS recomienda esfuerzos concertados para ejecutar una serie de intervenciones que fortalezcan las estrategias nacionales de seguridad vial en África.

[Más información](#)



DIRIGENTES MUNICIPALES EUROPEOS SE UNEN PARA PEDIR EL DERECHO A ESTABLECER LÍMITES DE VELOCIDAD MÁS SEGUROS

Los alcaldes y tenientes de alcalde de ciudades de toda Europa han defendido el derecho de las autoridades locales a establecer límites de velocidad adecuados en una carta que publica el periódico Financial Times.

La carta toma nota de las iniciativas del gobierno central en Inglaterra e Italia que podrían obstaculizar la facultad de las ciudades para impulsar medidas de seguridad vial como por ejemplo límites de velocidad más bajos y cámaras de vigilancia del tráfico. Por otro lado, en Alemania, más de 1.000 ciudades exigen el derecho a establecer límites de velocidad locales, una política que actualmente está muy restringida por las normas nacionales y sólo se permite analizando caso por caso para determinadas carreteras.



Austria llevó a cabo una iniciativa similar con éxito y las ciudades pudieron establecer sus propios límites de velocidad. Desde finales de este año llevarán a cabo operaciones de control.

Antonio Avenoso, director ejecutivo del Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte (ETSC) comentó: «Los límites de velocidad más bajos en nuestras ciudades son una medida de bajo coste y necesaria para mejorar la seguridad, reducir el ruido y fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta. No existe ninguna razón para restringir la libertad de las autoridades locales para tomar tales medidas».

[Más información](#)



EL CONSEJO EUROPEO DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE CONCEDE A FINLANDIA EL PREMIO DE SEGURIDAD VIAL 2024

Finlandia recibió el premio del Consejo Europeo de Seguridad del Transporte 2024 por sus significativos avances en seguridad vial. El país redujo las muertes en carretera en un significativo 29% a lo largo del decenio hasta 2023, mientras que el descenso promedio en la UE fue solo del 16%.



La actual estrategia de seguridad vial de Finlandia se rige por la Visión Cero, es decir, que ninguna persona muera ni sea gravemente herida en accidente de

tráfico para 2050, independientemente del modo de transporte.

Desde el año 2000, Finlandia ha puesto en marcha varias medidas importantes para mejorar la seguridad vial. Entre ellas se incluyen límites de velocidad más bajos en la mayoría de las zonas urbanas, la construcción de carriles para peatones y bicicletas, la construcción de 400 kilómetros de autopistas y la instalación de cámaras de velocidad automáticas en casi 3.000 kilómetros de las principales vías.

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial de Finlandia 2022-2026 tiene como objetivo mejorar de manera integral las destrezas de diferentes usuarios de la vía y de diferentes grupos de edad en situaciones de tráfico. La estrategia incluye dos indicadores destinados a la seguridad vial de los niños: el porcentaje de escuelas que tienen la educación vial como parte de su planificación anual; y el número de colisiones en que se ven involucrados un niño o un joven.

[Más información](#)



NUEVO INFORME DEL OBSERVATORIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL: CASCOS, CINTURONES DE SEGURIDAD Y SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Se ha demostrado que los equipos de protección, como cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, son muy eficaces para proteger de la muerte o de sufrir lesiones graves a los usuarios de la carretera. Si se usan correctamente, los cascos de motocicleta pueden reducir los accidentes mortales en aproximadamente un 40% y la posibilidad de sufrir lesiones graves en la cabeza en casi un 70%. De manera similar, los cascos de bicicleta pueden reducir las lesiones mortales en la cabeza o en el cerebro en un 71% de media. Se ha demostrado que los cinturones de seguridad reducen el riesgo de incidentes mortales en un 60% para los ocupantes de la parte delantera de un vehículo y en un 44% para los viajeros en la parte trasera. En el caso de los sistemas de retención infantil, las investigaciones muestran que los niños que viajan correctamente sujetos tienen aproximadamente un 60% menos de probabilidades de morir o sufrir lesiones en comparación con los niños que no lo están.

Si bien el cumplimiento de la legislación sobre el uso del cinturón de seguridad por parte de conductores y pasajeros es relativamente alto, algunos países todavía enfrentan problemas, particularmente con los pasajeros de los asientos traseros. El cumplimiento de las normas sobre el uso del casco de motocicleta también es relativamente alto, aunque con excepciones en algunos países. Por el contrario, los cascos de bicicleta y los sistemas de retención infantil tienen una prevalencia elevada de uso incorrecto o de no utilización.

Los programas educativos pueden ayudar a promover el uso de los equipos de protección, pero también es importante que se haga cumplir la legislación. La probabilidad percibida de tener que someterse a un control o ser sancionados por el uso incorrecto o la no utilización de equipos de protección es relativamente baja en la mayoría de los países de la Unión Europea.

[Más información](#)



LAS MUERTES CAUSADAS POR EL CICLISMO PELIGROSO SERÁ DELITO

Causar la muerte o lesiones graves por circular en bicicleta de manera peligrosa o negligente pasará a ser delito tras la decisión del gobierno de cambiar la ley. Conforme a la modificación, los ciclistas peligrosos podrían enfrentarse a una condena de hasta 14 años de prisión.

El señor Duncan Smith había propuesto una enmienda al proyecto de ley de justicia penal, actualmente en tramitación en el Parlamento. En un discurso pronunciado ante la Cámara de los Comunes, afirmó que su propuesta no estaba «en contra del uso de la bicicleta». «Todo lo contrario, se trata de garantizar que circular en bicicleta se lleva a cabo en condiciones seguras y razonables», afirmó.



Duncan Smith planteó el caso de Matthew Briggs, cuya esposa murió a causa de traumatismos craneales tras colisionar con un ciclista en Londres en 2016. El intento del señor Briggs de procesar a un ciclista «implicaba un proceso legal tan complicado y difícil» que incluso el juez presidente planteó su inquietud y añadió que las leyes «debían corregirse».

Aseguró que «esta medida lograría la igual obligación de rendir cuentas» y agregó: «Así como los conductores son responsables de una conducción peligrosa que cause la muerte, creo que los ciclistas deberían enfrentarse a consecuencias similares por un comportamiento imprudente que ocasione la muerte».

Respaldando el cambio, Mark Harper, secretario de transportes, añadió: «La mayoría de los ciclistas, como la mayoría de los conductores, son responsables y considerados. Pero es justo que la pequeña minoría que imprudentemente ignora a los demás se sometan plenamente a las leyes por esa conducta».

[Más información](#)



TRES DE CADA CUATRO CONDUCTORES «NO SABEN IDENTIFICAR SEÑALES DE TRÁFICO BÁSICAS»



Una encuesta realizada por Accident Advice Helpline ha revelado que millones de conductores no pueden identificar señales de tráfico básicas y los jóvenes son los peores.

Según la encuesta, tres cuartas partes de los conductores desconocen el significado de todas las señales de tráfico del Código de Circulación y tienen dificultades especialmente con las

señales relacionadas con puentes, zonas de carga y la circulación o no de vehículos de motor.

Los jóvenes son los que peor identifican las señales de tráfico: sólo el 14 por ciento de los menores de 24 años tienen plena confianza a la hora de nombrar todas las señales, a pesar de haber realizado el examen en los últimos años.

La encuesta puso de relieve que el 75% del grupo de edad más joven no supo identificar correctamente la señal que advierte de la proximidad de un puente en arco, en comparación con el 95 por ciento de los mayores de 24 años. La mayoría de los adultos no sabían que existen tres tipos diferentes de señales de tráfico indicadas por diferentes formas: las que ordenan (en círculo); las que alertan (un triángulo) y las que informan (un rectángulo).

[Más información](#)



EL INNOVADOR ÍNDICE DE CULTURA DEL TRÁFICO DE COREA DEL SUR DESTACADO EN LA REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTE DE LA OCDE

En términos de seguridad vial, durante la pasada década, Corea del Sur ha experimentado una mejora notable en varios parámetros. Según el Foro Internacional de Transporte, el país ha experimentado una disminución del 49,2 por ciento en las muertes en accidentes de tráfico entre 2012 y 2022. El número de ocupantes de turismos que fallecieron en accidentes de tráfico se redujo en un 63,8 por ciento, mientras que el de peatones fallecidos en accidentes de tráfico se redujo en un 54 por ciento.

Los expertos de la industria atribuyen estas cifras a una mejora general de la sensibilización de los ciudadanos y de las actitudes relacionadas con la seguridad vial, liderada por varias

campañas y programas relacionados con el tráfico por parte de las autoridades nacionales y locales de seguridad vial a lo largo de los años.

Para Corea del Sur, una herramienta fundamental utilizada en el considerable avance de la cultura general de seguridad vial del país ha sido el Índice de Cultura del Tráfico, que fue presentado en la Cumbre del ITF de 2024 celebrada en Leipzig, Alemania.

[Más información](#)



DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico es un evento mundial que se celebra cada tercer domingo de noviembre para honrar a quienes han perdido la vida o se han visto afectados por los accidentes de tráfico. Este año, el 17 de noviembre, comunidades de todo el mundo se reunirán para exigir acciones destinadas a mejorar la seguridad vial y las estrategias de eficacia probada, entre ellas rediseñar carreteras peligrosas, bajar los límites de velocidad y mejorar el diseño de los vehículos.

Este día representa, además, una oportunidad crucial para que los gobiernos y las personas que trabajan en seguridad vial demuestren el alcance y el impacto de las muertes y lesiones relacionadas con los accidentes de tráfico y aboguen por medidas inmediatas y concertadas que pongan fin a esta crisis de salud pública.

[Más información](#)



LANZAMIENTO DE LA CAMPAÑA DE SOLICITUD DE COMPROMISOS POR «CARRETERAS MÁS SEGURAS»



El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), la Federación Internacional de Carreteras (IRF) y la Fundación FIA han lanzado la campaña «Compromiso por Carreteras más Seguras» con la que instan a las organizaciones que participan en el diseño y financiación de las carreteras a que formalicen su compromiso por carreteras más seguras antes de la celebración de la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial recomienda la utilización de las auditorías de seguridad y las clasificaciones por estrellas con el objetivo de aumentar la seguridad de las carreteras y sus diseños.

Se pide a los diseñadores de carreteras y a las instituciones financieras del gobierno y del sector privado que se comprometan a apoyar que las carreteras sean más seguras y que permitan una movilidad más sostenible.

[Más información](#)