



I CONFERENCIA INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN LA MOTO



Esta Conferencia reunió a profesionales, técnicos, representantes de la industria y organizaciones líderes mundiales en esta materia, con el objetivo de compartir experiencias, debatir políticas e impulsar

acciones estratégicas dirigidas específicamente a la seguridad vial de la moto.

Durante la primera jornada todos los paneles del Congreso versaron sobre políticas inclusivas de seguridad vial desde la perspectiva internacional, continental, nacional y local. En la segunda jornada, el contenido se completó con los otros tres elementos del sistema seguro: vehículos, usuarios e infraestructuras seguras.

Como principales conclusiones queda patente, por un lado, que es necesario mejorar en infraestructuras, renovación del parque de vehículos y comportamiento de los motoristas, y por otro continuar aplicando innovaciones que estén interrelacionados entre estos tres elementos. Para ello es importante fomentar la colaboración público-privada para aplicar políticas y medidas efectivas en todos los niveles.

Durante la Conferencia, se presentaron varios temas:

Por ejemplo, en el ámbito de la política internacional de la moto, la ponente Claire Depré (jefa de la Unidad de Seguridad Vial, DG MOVE, Comisión Europea) señala un aumento preocupante en las cifras de accidentes, especialmente entre los motociclistas.

A pesar de una disminución del 10 % en su número entre 2012 y 2022, las tasas de accidentes y víctimas mortales motoristas aún son significativas. Grecia y Chipre destacan como países con altos índices de accidentalidad en Europa. También destaca la importancia de la precisión de los datos donde habría que poner más atención para conocer la situación real de la siniestralidad.

Se está trabajando en directrices para mejorar la seguridad vial de los motociclistas enfocándose en la estructura de carreteras y seguridad en los vehículos (por ejemplo, la revisión de la Directiva de Permisos, revisión de la Directiva CBE, Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias y desarrollo de normativa en relación a la tecnología de los vehículos). Se espera completar estas directrices para su implementación en los Estados miembros para el 2026 (paquete de seguridad vial).

Existe una estrecha relación entre las estructuras de gobernanza a nivel europeo y nacional en este tema, lo cual permite una mejor coordinación. Asimismo, según María Seguí (coordinadora producción Global Status Report 2023, OMS) el informe «The Global Status Report 2023» pone de manifiesto la persistencia de elevadas tasas de siniestros de tráfico, especialmente entre la población activa, representando una de las principales causas de mortalidad a todas las edades y entre los jóvenes en particular.

Debido a la escasez o imprecisión de los datos en algunos países, se utiliza un modelo matemático para compensar esta situación. En la última década, el número de muertes por colisiones de tráfico disminuyó un 5 % en todo el mundo, aunque con importantes variaciones entre países. Algunos países han conseguido reducir significativamente sus víctimas mortales, sobre todo China y Brasil, lo que es especialmente relevante por el gran tamaño de su población, aunque en otros casos las cifras han subido, como en India (2 %) y Estados Unidos (33 %). Conviene insistir en la necesidad de aplicar pautas eficaces (que están funcionando bien) para hacer frente a estas disparidades. Se ha realizado un seguimiento específico de los vehículos de dos ruedas debido a su creciente presencia en las carreteras, un 300 % más desde 2010.

En cuanto a la legislación, queda un importante trabajo por hacer. Por ejemplo, en el caso de los cascos, sólo 54 países cuentan con leyes exhaustivas sobre su uso que cumplan todos los criterios establecidos por la OMS. Además, incluso cuando existe legislación, no hay una supervisión adecuada, lo que plantea otro reto importante.

Por otro lado, con respecto a la política nacional de la moto, Pere Navarro (director de la DGT) subraya que las ventajas de las motocicletas son múltiples (tiempo de desplazamiento, precio competitivo, aportación a la movilidad urbana) y es una realidad que va a aumentar en nuestras carreteras, por lo que es más que necesaria una actualización del manual de buenas prácticas para motos y tenerlas en cuenta en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

En cuanto a la siniestralidad de la motocicleta en España, los motoristas representan el 25 % de los fallecidos, siendo el perfil del usuario siniestrado varón de entre 35 y 54 años con una antigüedad del permiso de más de 10 años y que normalmente tiene el siniestro vial en carretera convencional.

Para hacer frente a estos problemas de siniestralidad es necesario unos conductores seguros, con especial atención a la formación tanto antes como después de obtener el permiso de conducción. En esta línea, se resaltan medidas como los cursos para la recuperación de puntos del permiso, los cursos de conducción segura y eficiente o la formación para trabajadores en moto.

Para conseguir conductores más seguros, también es importante hacer campañas sobre el uso del equipamiento (recomendando elementos como, por ejemplo, el airbag para motorista) y campañas de concienciación junto con operaciones especiales de vigilancia y control.



LA ASAMBLEA GENERAL INSTA A ACELERAR LAS MEDIDAS PARA REDUCIR LAS MUERTES Y LESIONES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN TODO EL MUNDO Y APRUEBA UNA RESOLUCIÓN SOBRE EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO

El 24 de junio, la Asamblea General instó a acelerar las medidas para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico en todo el mundo mediante la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

El órgano compuesto por 193 miembros aprobó sin proceder a votación la resolución «Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo» (documento A/78/L.78), por la que se instaba a los Estados Miembros y a los actores pertinentes a acelerar y redoblar los esfuerzos encaminados a aplicar el Plan Mundial, haciendo de la seguridad vial una prioridad política y garantizando su relevancia en la agenda más amplia del desarrollo sostenible.

También mediante el texto, la Asamblea invitó a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que «consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo», como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos y la conducción en estado de ebriedad. Asimismo, alentó a los países a establecer mecanismos de coordinación interministerial, especialmente entre los ministerios de salud, transporte, educación, infraestructura, interior y medio ambiente, con el fin de abordar cuestiones transversales.

La Asamblea acogió con beneplácito el ofrecimiento de Marruecos de acoger la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en Marrakech del 18 al 20 de febrero de 2025. También exhortó a los Estados Miembros a reforzar la recopilación, notificación y utilización de datos relacionados con la seguridad vial como medio de generar información en tiempo real que sirva de base en la implementación del Plan Mundial.

También por el texto, la Asamblea invitó a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que «consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo», como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos y la conducción en estado de ebriedad. Asimismo, animó a los países a establecer mecanismos de coordinación interministerial, especialmente, entre los ministerios de sanidad, transporte, educación, infraestructura, interior y medio ambiente, con el fin de abordar cuestiones transversales.

La Asamblea acogió con beneplácito el ofrecimiento de Marruecos de acoger la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en Marrakech del 18 al 20 de febrero de 2025. También exhortó a los Estados Miembros a reforzar la recopilación, notificación y utilización de datos relacionados con la seguridad vial como medio de generar información en tiempo real que sirva de base en la implementación del Plan Mundial.

La representante de Marruecos, al presentar el «L.78», señaló que nos acercamos al ecuador del Decenio de Acción y aún queda mucho por hacer para acelerar la acción.

Asimismo, destacó que cada año mueren aproximadamente 1,2 millones de personas a causa de accidentes de tráfico. Por su parte, su país ha puesto en marcha una nueva estrategia para 2016-2026 y, en 2018, creó la Agencia Nacional de Seguridad para reducir esas muertes.

Tras señalar que la próxima conferencia de 2025 que se celebrará en su país será la primera de este tipo en el continente africano, afirmó que se prestará especial atención a África, donde las muertes por accidentes de tráfico aumentaron un 15 % entre 2010 y 2021.

El representante de Angola afirmó que la seguridad vial es una cuestión de desarrollo y señaló que este tipo de accidentes afectan al producto interior bruto (PIB). La meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) busca reducir el número de muertos y heridos a nivel mundial por accidentes de tráfico. También subrayó que es esencial prestar atención a las necesidades de las personas que se encuentran en situación de vulnerabilidad, en particular las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Añadió que su país ha tomado varias iniciativas para reducir la tasa de mortalidad causada por los accidentes de tráfico y ha aprobado un plan nacional de seguridad vial para 2023-2027, en línea con las recomendaciones regionales, continentales e internacionales.

El representante de la Federación de Rusia destacó el papel de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial celebrada en Moscú en 2009, que reunió a delegados de 150 Estados. Señaló que la Declaración de Moscú, adoptada entonces, condujo al establecimiento del primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y expresó su apoyo al segundo Decenio de Acción.

Afirmó que las medidas específicas adoptadas por la comunidad mundial han generado resultados positivos: 10 países (Bielorrusia, Brunéi Darusalam, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Japón, Lituania, Noruega, Trinidad y Tobago y Venezuela) han logrado una reducción del 50 % entre 2010 y 2021. En otros 35 países, se ha logrado una reducción de la mortalidad de entre el 30 % y el 50 %.

[Más información](#)



DELEGACIÓN ESPAÑOLA VISITA PARÍS PARA TRATAR DIFERENTES ASPECTOS DE SEGURIDAD VIAL



Pere Navarro Olivella (director general de la DGT), acompañado por María Lidón Lozano Pérez (secretaria general de la DGT), Álvaro Gómez Méndez (director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial) y Yolanda del Canto Fernández (directora del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas), realizó una visita de estudio a la sede de la Delegación de Seguridad Vial francesa los días 21 y 22 de mayo de 2024.

La visita comenzó con un diálogo con Florence Guillaume (delegada interministerial de seguridad vial) sobre cuestiones nacionales y buenas prácticas entre las autoridades francesas y españolas, en particular en lo que respecta a los controles de alcohol y drogas y a los accidentes en los que se ven implicados los vehículos de dos ruedas.

Posteriormente, el 22 de mayo, la delegación española fue recibida en la Agencia nacional de tratamiento de denuncias automatizadas francesa (ANTAI) en Rennes, donde les explicaron detalladamente el tratamiento de las infracciones de tráfico detectadas mediante sistemas de control automatizado.

Las autoridades de ambos países acordaron proseguir sus trabajos conjuntos y prevén un nuevo intercambio antes de finales de año.

[Más información](#)



PRIORIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA LA UE 2024-2029

El enfoque de Europa para abordar la seguridad vial está en apuros. La UE y sus Estados miembros han acordado objetivos para reducir a la mitad las muertes en carretera en la década hasta 2030. Pero, según la tendencia actual, las muertes se reducirán en solo un 25%. El año pasado se produjeron 20.400 muertes en accidentes de tráfico en la UE, solo un 1% menos que el año anterior. Si bien se trata de una reducción del 10% desde 2019 (referencia para el objetivo de 2030), la tendencia a la baja se ha mantenido estable en varios Estados miembros y ha aumentado en otros.



A escala europea, existe la necesidad urgente de un liderazgo fuerte y de actuar en materia de seguridad vial para restablecer la situación. Esta sesión informativa establecerá las prioridades del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC, por sus siglas en inglés) antes del inicio del nuevo mandato. Es esencial que los recientemente nombrados responsables políticos

en el Parlamento Europeo y la Comisión se pongan manos a la obra e identifiquen áreas de acción rápidamente.

[Más información](#)



INFORME HECHOS Y ESTADÍSTICAS SOBRE LOS JÓVENES Y LAS PERSONAS MAYORES

La Comisión Europea, con la contribución activa de NTUA, SWOV y KfV, ha publicado en el Observatorio Europeo de Seguridad Vial el Informe Hechos y Estadísticas sobre los jóvenes, que examina el número de fallecidos de jóvenes con edades comprendidas entre 15 y 24 años. El número absoluto de muertes entre los jóvenes de 15 a 17 años disminuyó un 39% entre 2012 y 2022, mientras que el número respectivo de muertes entre jóvenes de 18 a 24 años disminuyó un 38% durante el mismo período. Además, es destacable que la tasa de mortalidad para el grupo de edad de 15 a 17 años fuera la segunda más baja entre todos los grupos de edad en 2022.

Según este informe, las personas mayores de 65 años o más tienen la segunda tasa de mortalidad más alta de todos los grupos de edad, con una media alrededor de 64 muertes por millón de habitantes de edad avanzada en el tráfico por carretera dentro de la UE27. Además, al considerar el modo de transporte, las personas mayores registraron una cifra considerablemente elevada de muertes en los modos más vulnerables. En concreto, en 2022 el 29% de las personas mayores fallecidas fueron peatones, mientras que el 17% fueron ciclistas.

[Más información](#)

[Más información](#)



OPERACIÓN DE ROADPOL REVELA INFRACCIONES REITERADAS EN EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN TODA EUROPA

En su última operación pan-europea, RoadPol, red europea de colaboración entre los cuerpos policiales de tráfico, llevó a cabo un esfuerzo integral de vigilancia del uso del cinturón de seguridad y otras medidas de seguridad. A pesar del esfuerzo conjunto, las conclusiones destacaron una tendencia preocupante de infracciones reiteradas en el uso del cinturón de seguridad entre los automovilistas de todo el continente.

La operación, de una semana de duración en marzo, contó con la participación de 31 cuerpos policiales europeos de tráfico y realizaron controles activos en carretera destinados a garantizar

el cumplimiento de las normas sobre el uso del cinturón de seguridad, el uso de sistemas de retención infantil y del casco.

Los resultados de la operación revelaron que, de los 1.256.932 vehículos inspeccionados, los agentes de policía detectaron la asombrosa cifra de 94.771 infracciones. Esto equivalía a una tasa de infracción del 13,43%, cifra similar a la observada en una operación llevada a cabo por RoadPol un año antes. En concreto, la operación de este año contó con la participación de otros diez países más en comparación con el año anterior. Sin embargo, debido a las variaciones en la forma en que los países registran las infracciones, RoadPol solo registró el número total de infracciones este año.

La comisaria jefa Jana Peleskova, jefa del grupo de trabajo operativo RoadPol y miembro de la policía checa, destacó la importancia fundamental del uso del cinturón de seguridad para la seguridad vial. Peleskova destacó la doble función de los cinturones de seguridad al sujetar de forma segura a los ocupantes durante una colisión, evitando que salgan despedidos del vehículo y minimizando el riesgo de colisión con componentes interiores como por ejemplo el volante o el salpicadero. Si bien reconoció el papel de los airbags, Peleskova subrayó que su eficacia depende en gran medida de que los ocupantes estén correctamente sujetos con los cinturones de seguridad.

En una clara alusión a investigaciones realizadas, Peleskova enfatizó el potencial de los cinturones de seguridad para salvar vidas, indicando una disminución del riesgo de sufrir lesiones fatales entre un 37% y un 48% dependiendo de la posición del ocupante en el vehículo. Además, señaló que los sistemas de retención infantil ofrecen una protección aún mayor, reduciendo el riesgo de lesiones mortales hasta en un 50%.

[Más información](#)



EL CONSEJO ADOPTA UNAS CONCLUSIONES PARA INTENSIFICAR LOS ESFUERZOS DE LA UE POR ALCANZAR SUS OBJETIVOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

El Consejo ha adoptado unas Conclusiones sobre un informe del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) con el fin de intensificar los esfuerzos de la UE por alcanzar sus objetivos en materia de seguridad vial.

El 12 de marzo de 2024, el TCE publicó su informe especial titulado «Objetivos de seguridad vial de la UE – Es hora de acelerar para alcanzarlos», en el que se examina en profundidad la situación actual y las tendencias en materia de seguridad vial en la UE. El TCE subraya que ha llegado el momento de llevar a cabo una evaluación de políticas para hacer posible la mejora continua de la seguridad vial y alcanzar los ambiciosos objetivos de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en carretera de aquí a 2030 (en comparación con 2019) y

aproximarlo lo más posible a cero de aquí a 2050 a través de la «Visión Cero» o de estrategias eficientes similares.

«Todos estamos de acuerdo en que, en general, los avances hacia la consecución de nuestros objetivos en materia de seguridad vial han sido insuficientes hasta la fecha. Por lo tanto, debemos adoptar medidas inmediatas en múltiples frentes, centrándonos en los usuarios activos y más vulnerables de las carreteras, así como en la participación de las autoridades públicas a todos los niveles, de todos los usuarios de la carretera, de la industria y de los agentes de la sociedad civil para lograr mejores resultados. Me complace enormemente que el texto de las Conclusiones del Consejo que hemos adoptado hoy proporcione orientaciones claras a este respecto» (Georges Gilkinet, vice primer ministro y ministro de Movilidad de Bélgica).

Las Conclusiones del Consejo coinciden en gran medida con las observaciones del TCE. Sin embargo, por lo que se refiere al aspecto de la armonización de la formulación y el seguimiento de los indicadores clave de rendimiento para la seguridad vial, subrayan las diferencias de métodos, prácticas y características nacionales entre los Estados miembros que limitan naturalmente estas iniciativas. El Consejo considera que esta variedad constituye una valiosa fuente de aprendizaje mutuo e intercambio de mejores prácticas, y considera que las iniciativas, incluso a escala europea, no dependen de una armonización previa y completa de los métodos. El texto también hace referencia a los compromisos para garantizar la coexistencia segura de diferentes medios de transporte, tal como se expresa en la Declaración europea interinstitucional sobre el uso de la bicicleta recientemente firmada o en la Declaración de Estocolmo sobre la seguridad vial, teniendo en cuenta la creciente importancia de los modos de transporte activos que utilizan dispositivos de micromovilidad, que plantean retos adicionales en materia de seguridad vial. También reflexiona sobre proyectos en curso (Trendline, Care, el instrumento de seguimiento de la seguridad vial) e iniciativas legislativas a escala europea (conjunto de medidas en materia de seguridad vial, Reglamento sobre los vehículos).

El texto destaca la importancia de invertir en infraestructuras viarias de alta calidad, resilientes y sostenibles, así como en las obligaciones de planificación de la seguridad vial conexas, así como en la interconectividad y la interoperabilidad de los datos relacionados con el tráfico para mejorar la gestión de la seguridad vial. Por último, las Conclusiones reconocen el potencial para la seguridad vial de las tecnologías innovadoras, poniéndolas en perspectiva en cuanto al conocimiento de los conductores y su comportamiento y a la coexistencia con los usuarios vulnerables de las carreteras y con los usuarios de vehículos controlados por el ser humano.

[Más información](#)



SE HAN EVITADO 700.000 MUERTES Y LESIONES GRAVES

Desde 2016, se han evitado unas 700.000 muertes y lesiones graves en 74 países con la metodología del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), los cambios en la seguridad de las infraestructuras y velocidades más seguras, según un nuevo artículo de la Universidad Johns Hopkins publicado en la respetada revista PLOS One.

El documento 'Estimación estadística de lesiones fatales y graves que se han evitado gracias a los protocolos iRAP en 74 países' estima el impacto probable de las mejoras viales en 1.039 proyectos de infraestructuras donde se han utilizado la metodología y las herramientas iRAP.

Las principales conclusiones del informe, con modelos año por año, muestran que la aplicación del modelo iRAP habrá evitado un total estimado de 699,768 muertes y lesiones graves entre enero de 2016 y finales de 2024. Además, el informe prevé que para 2044, los tratamientos de carreteras existentes evitarán casi 3,2 millones de muertes y lesiones graves, dado el promedio de vida útil de 20 años.

[Más información](#)



LITUANIA INCORPORA 44 MEDIDAS AL PLAN NACIONAL PARA REDUCIR LAS MUERTES EN CARRETERA



Once instituciones lituanas han firmado un acuerdo sobre la aplicación de un programa nacional de seguridad vial «Visión Cero», que se compromete a reducir significativamente el número de muertes en las carreteras lituanas para 2030.

Cuatro ministerios gubernamentales y siete instituciones nacionales, incluida la policía, la administración de seguridad del transporte y la asociación de municipios, se han sumado al programa, que será coordinado por el Ministerio de Transporte.

«De 2020 a 2023, el número de muertes en Lituania disminuyó casi un 11 por ciento, pero lamentablemente todavía se producen demasiadas muertes en nuestras carreteras. Por eso nos reunimos para trabajar juntos y renovar nuestro compromiso de poner en marcha medidas integrales que mejoren la seguridad del tráfico, crear carreteras más seguras, aplicar medidas

avanzadas de gestión del tráfico y promover la sensibilización sobre la carretera y una cultura de conducción más segura», comentó el ministro de Transporte Marius Skuodis.

Los representantes de las instituciones firmantes del memorando se comprometieron a reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras del país para 2030 en relación con 2020. El plan prevé 44 medidas distribuidas en función de la competencia de cada institución. Entre ellas se encuentra la mejora de la infraestructura vial mediante la reparación de puntos de alto riesgo, la instalación y ampliación de diversas medidas de seguridad vial, la mejora de las tecnologías de la información y la ampliación de la red de carriles para peatones y bicicletas. Muchas de las cuestiones que se tienen que abordar se han abordado como parte de la participación de Lituania en el proyecto Road Safety Exchange financiado por la UE durante los últimos cinco años.

[Más información](#)



DESCENSO CONSIDERABLE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO DESDE EL CAMBIO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Los nuevos datos sobre accidentes de tráfico publicados a principios de junio muestran que las víctimas en las carreteras de Gales se han reducido desde la introducción de los nuevos límites de velocidad de 30 km/h en septiembre del año pasado.

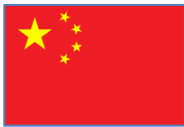
Los datos, que proporcionan el número total de víctimas en los accidentes registrados por la policía, muestran que en el último trimestre de 2023 (octubre-diciembre) las víctimas en carreteras de 30 y 50 km/h se redujeron en 218, de 681 en 2022 a 463 en 2023.

El número total de víctimas en carreteras de 30 y 50 km/h en el cuarto trimestre fue la cifra trimestral más baja registrada fuera del período de la pandemia de la Covid. En 2023 la policía de Gales informó de un total de 3.262 accidentes de tráfico, un descenso del 1,6% respecto a 2022 y un 24,7% menos que en 2019 (antes de la pandemia de la Covid).

Ken Skates, secretario del gabinete para el norte de Gales y transportes, comentó: «Los datos publicados muestran claramente que las víctimas en carreteras de 30 y 50 km/h se han reducido desde la introducción de 30 km/h, la cifra más baja registrada fuera del período de la pandemia de la Covid. Todavía nos queda camino por recorrer y esperamos que las cifras fluctúen en los próximos años a medida que los conductores se adaptan a la nueva velocidad, pero es alentador ver que avanzamos en la dirección correcta».

Cada víctima menos supone una gran diferencia.

[Más información](#)



DESCONCERTANTE Y COLORIDA MANERA DE EVITAR QUE LOS CONDUCTORES SE QUEDEN DORMIDOS AL VOLANTE

Las autoridades de seguridad vial de China parecen haber ideado una nueva solución al problema de los conductores que se quedan dormidos al volante, pero no todo el mundo está



tranquilo. Se han instalado en las carreteras pantallas de luces intermitentes de gran alcance llamadas «luces láser antifatiga de alta velocidad» en un intento por mantener alerta a los conductores que conducen por la noche.

Al parecer, las luces se proyectan hasta 2 kilómetros de distancia.

El Departamento de la Policía de Tráfico de Carreteras de Shandong ha asegurado a los medios locales que instalaron las pantallas de luces tras múltiples estudios de campo y pruebas intensivas y aseguran que no obstaculizan una conducción segura.

[Más información](#)



LANZAMIENTO DE LA CARTA VERDE QUE PERMITE A LOS VEHÍCULOS TUNECINOS CIRCULAR POR PAÍSES EUROPEOS

La oficina tunecina del automóvil (BUAT, por sus siglas en francés) acaba de poner en marcha la nueva plataforma de expedición electrónica de cartas verdes «Micard» (Motor International Card), que permiten a los vehículos tunecinos circular por todos los países europeos.

El director general de la BUAT, Ahmed Hadrouk, ha declarado que esta plataforma electrónica permitirá a las compañías de seguros tunecinas expedir este documento a sus clientes a través de este sistema, ofreciendo la posibilidad de que las unidades de control fronterizo comprueben la validez de los datos que contiene, mediante el acceso a la base de datos de la BUAT con la lectura de un código QR.

Cinco compañías de seguros tunecinas empezaron a utilizar de manera efectiva estas cartas verdes electrónicas en mayo de 2024 durante un período de prueba inicial, señaló Ahmed Hadrouk, y se indicó que, a partir de junio de 2024, el proceso de expedición electrónica se extenderá a las quince compañías de seguros de automóviles.

Asimismo, explicó que el principal objetivo de la puesta en marcha de esta plataforma es reducir el número de fraudes relacionados con los certificados internacionales de seguros, así como facilitar los procesos de suscripción, lo que permitirá a las empresas exportadoras y a los ciudadanos circular con sus vehículos fuera de Túnez de la forma más ágil y adecuada posible.

[Más información](#)



GRANVILLE ISLAND: UN LADRILLO PARA CRUZAR LA CALLE



Un paso de peatones en la entrada de la Isla Granville en Vancouver tiene un nuevo recurso para ayudar a los peatones a cruzar de manera segura, y no es algo que te esperas. A ambos lados del cruce de peatones, se invita a los peatones a tomar un ladrillo de gomaespuma rojo que pueden agitar mientras cruzan para captar la atención

de los conductores.

«Se supone que es una broma, pero encierra un mensaje serio», asegura Mihai Cirstea, voluntario de Vision Zero Vancouver, organización sin ánimo de lucro que tiene como objetivo reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico en la región».



«Es súper efectivo una vez que los conductores ven que estás sosteniendo un ladrillo... como, oh sí, será mejor que me detenga y deje cruzar a esta persona. Así que, en cierto modo, le devuelve el poder al peatón». Para Cirstea y los residentes de la Isla Granville es necesario seguir trabajando para mejorar la seguridad de los peatones en esta concurrida zona, especialmente en Anderson Street, la vía principal hacia la isla, incluidos

los cruces peatonales elevados y la señalización adecuada.

[Más información](#)