

TEMA 9

LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EN LA UE. EL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UE. LA COMISIÓN EUROPEA COMO ÓRGANO EJECUTIVO DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL EUROPEAS. EL LIBRO BLANCO DE TRANSPORTE 2011-2020 Y FUTURAS ACCIONES. ORIENTACIONES POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020, SU EVALUACION Y PROXIMAS ACCIONES. PLAN DE ACCIÓN EUROPEO DE MOVILIDAD URBANA.

1. La política de seguridad vial en la UE.
 2. El Tratado de Funcionamiento de la UE.
 3. La Comisión Europea como órgano ejecutivo de las políticas de seguridad vial europeas.
 4. El Libro Blanco del Transporte 2011-2020 y futuras acciones.
 5. Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, su evaluación y próximas acciones.
 6. Plan de acción europeo de movilidad urbana.
-

1 LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EN LA UE.

Cuando JEAN MONET considerado "Padre de Europa", en referencia a su papel en los inicios de la entonces Comunidad Económica Europea, hoy Unión Europea, abrigó la esperanza de lograr un día una Europa unida, sin duda, no ignoraba cuáles serían las dificultades para conseguirlo. El hecho diferencial que caracteriza a los Estados miembros de la UE tiene también su manifestación en el campo de la seguridad.

En un mundo globalizado con la permeabilidad de fronteras, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, las naciones derriban sus fronteras económicas y comerciales y, por ejemplo, viajar por razones de trabajo o por turismo se convierte en una actividad más, surge así la necesidad de disponer de estrategias de seguridad que den respuesta a los nuevos riesgos y amenazas.

La generalización del fenómeno del tráfico de vehículos a motor, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que el ejercicio de la libertad de circulación no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública. Así, resulta obligada la intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad en la circulación vial.

El transporte es un elemento fundamental del funcionamiento de las economías modernas y se encuentra en una contradicción permanente entre una sociedad que siempre solicita mayor movilidad y una opinión pública que soporta cada vez menos la siniestralidad vial, la congestión de algunas redes, o el deterioro del medio ambiente.

En la actualidad, el sector del transporte representa el 5% ¹del PIB de la UE. Da empleo directo a más de 10 millones de personas, y es determinante en el crecimiento económico de los Estados miembros, en las infraestructuras y en las tecnologías.

Casi la mitad de todas las mercancías transportadas en la UE se desplazan por carretera. Los otros medios de transporte suponen alrededor del 40% por vía marítima, el 10% por ferrocarril y el 3% por vías navegables interiores.

Pero el predominio de la carretera es aún más acusado en el transporte de pasajeros, principalmente en automóvil, que representa alrededor del 80%. Teniendo en cuenta que ni el ferrocarril ni el avión llegan al 10% cada uno, se pone en

¹ Libro Blanco del Transporte [COM (2011) 144 final]

evidencia que el paso del transporte de mercancías y pasajeros por carretera a medios de transporte menos contaminantes será la clave de toda política de transporte sostenible.

Otra prioridad será integrar los modos de transporte mediante combinaciones tren-carretera, tren-barco o tren-avión que resulten mucho más cómodas, rápidas y eficientes que las actuales.

La finalidad de la política de transporte de la Unión Europea es crear sistemas de transportes sostenibles que satisfagan las necesidades de nuestra sociedad desde el punto de vista económico, social y medioambiental. Los sistemas de transporte eficientes deben cumplir los siguientes principios:

- 1) Proteger el **medio ambiente**
- 2) Garantizar la **seguridad** del aprovisionamiento de energía
- 3) Fomentar la existencia de unas **normas laborales** mínimas para el sector
- 4) **Proteger a los ciudadanos**, tanto en su faceta de consumidores como en lo relativo a la seguridad.

La política comunitaria en materia de seguridad vial ha tenido una evolución hasta alcanzar la situación actual. Hagamos a continuación un pequeño repaso.

Hasta 1984 la seguridad vial no era tomada en consideración a nivel comunitario, salvo en la medida en que la falta de intervención comunitaria podía significar un riesgo para las normas de competencia y de libre circulación de bienes y de personas.

La seguridad vial se consideraba únicamente como un subproducto de políticas comunes sectoriales, por ejemplo, la reglamentación técnica de los vehículos, o del permiso de conducción.

En 1984 algo cambió: el Consejo adoptó la Resolución de 19 de diciembre en la que afirmaba la necesidad de adoptar acciones comunitarias en el ámbito de la seguridad vial, y para ello instaba a la Comisión Europea a que le presentara propuestas.

Se declaró 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial, que constituyó una referencia y un punto de partida para establecer un programa de medidas destinadas a mejorar la seguridad vial en la entonces Comunidad Europea.

En 1989 la Comisión Europea presentó un resumen de lo realizado por la Comunidad desde 1986, al tiempo que presentaba al Consejo un conjunto de iniciativas legislativas, que en su mayoría han sido adoptadas a lo largo de los años siguientes.

En este sentido, existe una legislación en materia de seguridad vial en el marco de la política común de transportes, y de forma transversal también en otras políticas comunitarias, que constituyen el acervo comunitario con un impacto directo o indirecto a favor de la seguridad vial.

Algunos aspectos concretos son los siguientes:

1) Aspectos técnicos de los vehículos



El inicio de la acción comunitaria en este ámbito data de 1970, consecuencia de la aprobación de la Directiva 70/156/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la homologación de vehículos a motor y sus remolques y que desde entonces ha propiciado la aprobación de un gran número de Reglamentos y Directivas en este campo.

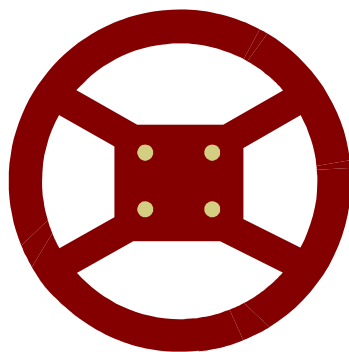
Asimismo, la armonización técnica se hizo extensiva a los tractores agrícolas y forestales con la Directiva 74/150/CEE, así como a los vehículos de 2 o 3 ruedas con la Directiva 92/61/CEE.

Ciertamente, el objetivo esencial de esta legislación fue suprimir las barreras a la libre circulación de mercancías pero, sin duda, el aspecto de seguridad estaba presente, como, por ejemplo, los dispositivos de frenado, alumbrado, los cinturones de seguridad, la protección lateral de los vehículos pesados, etc.

Paralelamente, se aprobó legislación relativa a los aspectos técnicos de los vehículos en circulación, con incidencia directa en la seguridad vial, tal es el caso de la Directiva sobre la profundidad mínima de las ranuras de los neumáticos para vehículos de masa menor de 3,5 t y la instalación y utilización de limitadores de velocidad en vehículos cuya masa sea mayor de 12 t, y autocares o autobuses de más de 10 t.

Destaca que el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, modifica y deroga varios Reglamentos (UE) y que entra en vigor prácticamente todo su articulado en julio de 2022, obliga a ciertos elementos que potenciarán la seguridad en el vehículo, como por ejemplo indica su Artículo 6: *“los vehículos de motor estarán equipados de los siguientes sistemas avanzados: a) Asistente de velocidad inteligente, b) Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque, c) Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, d) sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, e) señal de frenado de emergencia, f) detector de marcha atrás y g) registrador de datos de incidencias”*.

2) Comportamiento del conductor



En 1980 se adoptó la primera Directiva sobre el permiso de conducción, Directiva 80/1263/CEE, que constituyó una primera etapa de armonización de las condiciones necesarias para la obtención del permiso, con efecto directo en la formación de los conductores.

Con esta primera Directiva del permiso de conducción se llevó a cabo una primera fase para establecer un modelo comunitario de permiso nacional y el reconocimiento recíproco por parte de los Estados miembros de los permisos de conducción nacionales, así como el canje de los permisos de los titulares que trasladen su residencia normal o lugar de trabajo de un Estado miembro a otro pero debía seguir avanzándose en la misma dirección.

En este sentido, la Directiva 91/439/CEE establecía que, a los fines de la política común de transportes y para contribuir a la mejora de la seguridad de la circulación vial y facilitar la circulación de las personas que se establecieran en un Estado miembro distinto de aquel en el que hubieran aprobado un examen de conducir, resultaba conveniente que existiera un permiso de conducción nacional de modelo comunitario, reconocido recíprocamente por los Estados miembros sin obligación de canje.

Además, la idea era generalizar en la Comunidad las categorías de vehículos a los que se autorizaba a conducir, en función del correspondiente permiso, y lo mismo debía suceder con respecto a las condiciones de validez de los permisos de conducción, así como proceder a una armonización de las normas relativas a los exámenes para la obtención de permisos de conducción.

Por otro lado, la Directiva 91/671/CEE estableció la obligación de llevar el cinturón de seguridad para los ocupantes de vehículos de menos de 3,5 t, así como la utilización de los sistemas de retención infantil para transporte de menores de edad, a partir del 1 de enero de 1993.

3) Otros ámbitos de la política de transportes

Cabe citar la política común de transportes relativa al medio ambiente, la legislación comunitaria de transporte por carretera de mercancías peligrosas, la relativa al tiempo de conducción y de descanso de los conductores de los vehículos dedicados al transporte por carretera de mercancías o de pasajeros, de tacógrafos, las disposiciones técnicas relativas a las masas y dimensiones máximas, etc.

Todas estas materias atienden las necesidades de seguridad vial y tienen efectos positivos sobre la infraestructura y la circulación de las demás categorías de vehículos.

En la actualidad, se trabaja en los sistemas de transporte inteligente, en la aplicación transfronteriza de normas de seguridad vial. En este sentido se aprobó la Directiva 2011/82/CE, por la que los Estados miembros intercambiaran información registral, con el fin de identificar a los conductores no residentes en el Estado en el que se cometa una infracción, por violación de la normativa de tráfico y seguridad vial, a efectos de sanción y para evitar situaciones de impunidad.



También podemos citar la denominada Directiva 2011/76/CE, denominada coloquialmente “Euroviñeta”, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, y otras sobre el tacógrafo digital, la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, etc.

Como breve inciso, destacar que la Comisión Europea presentó en junio de 2017, el paquete de medidas **‘Europa en Movimiento’** para su aplicación a la movilidad y el transporte europeos ayudando al sector a mantener su competitividad en el proceso de transición hacia la energía limpia y la digitalización, para alcanzar una movilidad inteligente. Las medidas que contempla incluye la seguridad del tráfico, una tarificación justa del uso de las carreteras, la reducción de emisiones CO₂, de la contaminación del aire y la congestión, así como otras medidas vinculadas a las condiciones de trabajo y el crecimiento económico del sector. El conjunto de medidas presentadas suponen una estrategia a largo plazo para alcanzar el objetivo de movilidad inteligente, socialmente justa y competitiva de aquí a 2025. La UE quiere dirigir esta transición mediante legislación específica y medidas de apoyo, que incluyen la inversión en infraestructuras, la investigación y la innovación para garantizar que se desarrollen y fabriquen en Europa soluciones, equipos de transporte y vehículos para una movilidad limpia, conectada y automatizada.

En **mayo de 2018, dentro del III paquete “Europa en Movimiento”**, la Comisión presento un esbozo de lo que contendrá la Estrategia Europea de Seguridad Vial para el próximo decenio, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050) mediante la publicación del “Strategic Action Plan on Road Safety”, con objetivos claramente identificados, entre el que destaca la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.

Además, la Comisión propone, mediante la COM (2018) 286 final, ante el Parlamento Europeo y el Consejo, modificar el Reglamento (UE)2018/..., derogar los Reglamentos (CE) no 78/2009, no 79/2009 y (CE) no 661/2009, sustituyéndolos por un nuevo Reglamento relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Con ello, se pretende que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril para los coches o detección de peatones y ciclistas para los camiones.

También, mediante la Directiva COM (2018) 274 final, del Consejo y del Parlamento Europeo, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y, a orientar mejor las inversiones.

Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves, entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí al 2050 (<<visión cero>>).

Posteriormente y como ya se ha comentado previamente, **el Reglamento (UE) 2019/2144** del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, modifica y deroga varios Reglamentos (UE) , obligando a la implantación de sistemas avanzados, entrando en vigor en julio de 2022.

2. EL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA U.E.



El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea es uno de los 4 documentos que configuran la constitución material de la Unión Europea, junto con el Tratado de la Unión Europea, el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica y la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

Es uno de los Tratados más antiguos de los que fundamentan jurídicamente la actual Unión Europea. Fue firmado en Roma en 1957 y desde entonces ha sufrido diversas reformas y distintas denominaciones.

La versión actual se publicó en el DOUE núm. 83, de 30 de marzo de 2010. El Título dedicado a **transportes** es el número VI, artículos 90 a 100, disposiciones que resultan de aplicación a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables.

El art. 90 establece que los objetivos de los Tratados se perseguirán, en la materia regulada por el presente título, en el marco de una política común de transportes.

El art. 91.1 señala que para su aplicación y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, establecerán:

- a) Normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros.
- b) Condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro.
- c) Medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes

El art. 91.2 dispone que cuando se adopten las medidas contempladas en el apartado 1, se tendrán en cuenta los casos en que su aplicación pueda afectar

gravemente al nivel de vida y al empleo de ciertas regiones, así como a la explotación del material de transporte.

En el art. 92 se indica que hasta la adopción de las disposiciones a que se refiere el artículo 91.1, ningún Estado miembro podrá, salvo que el Consejo adopte por unanimidad una medida por la que se conceda una excepción, hacer que las diferentes disposiciones que estuvieran regulando esta materia el 1 de enero de 1958 o, para los Estados que se hayan adherido posteriormente, en la fecha de su adhesión, produzcan efectos que, directa o indirectamente, desfavorezcan a los transportistas de los demás Estados miembros con respecto a los transportistas nacionales.

De acuerdo con el art. 93, serán compatibles con los Tratados las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público.

Por su parte, el art. 94 determina que toda medida en materia de precios y condiciones de transporte, deberá tener en cuenta la situación económica de los transportistas.

El art. 95.1 establece que quedan prohibidas las discriminaciones que consistan en la aplicación por un transportista, para las mismas mercancías y las mismas relaciones de tráfico, de precios y condiciones de transporte diferentes en razón del país de origen o de destino de los productos transportados.

El art. 96 establece que queda prohibida la imposición por un Estado miembro, al transporte dentro de la Unión, de precios y condiciones que impliquen en cualquier forma una ayuda o protección a una o más empresas o industrias determinadas, a menos que tal imposición haya sido autorizada por la Comisión.

En el art. 97 se precisa que los derechos o cánones que, independientemente de los precios de transporte, exija un transportista por cruzar las fronteras no deberán sobrepasar un nivel razonable. Los Estados miembros procurarán reducir progresivamente dichos gastos.

Finalmente, el art. 99 dispone que se crea un Comité Consultivo adjunto a la Comisión, compuesto por expertos designados por los Gobiernos de los Estados miembros, con el fin de que la Comisión consulte a este Comité en materia de transportes.

3 LA COMISIÓN EUROPEA COMO ÓRGANO EJECUTIVO DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL EUROPEAS



La Comisión Europea es el órgano ejecutivo de la UE. El término "Comisión" designa tanto al Colegio de Comisarios como a la propia institución, que tiene su sede en Bruselas y oficinas en Luxemburgo. La Comisión cuenta además con representaciones en todos los países miembros.

Es una de las principales instituciones de la Unión Europea. Representa y defiende los intereses del conjunto de la UE (no los de país alguno en concreto), elabora propuestas de nueva legislación europea y gestiona la labor cotidiana de poner en práctica las políticas y hacer uso de los fondos europeos.

Se compone de 28 Comisarios, uno por cada país de la UE, y representan el liderazgo político de la Comisión durante su mandato de 5 años. El Presidente atribuye a cada Comisario competencias en ámbitos de actuación específicos. El Presidente es elegido por el Consejo Europeo, que también designa a los demás Comisarios de común acuerdo con el Presidente nombrado. El nombramiento de todos los Comisarios, incluido el Presidente, está sometido a la aprobación del Parlamento Europeo.

Los Comisarios se reúnen en Bruselas una vez a la semana, que suele ser el miércoles. Cuando el Parlamento celebra sesión plenaria en Estrasburgo, allí es donde suelen reunirse los Comisarios. El orden del día de cada reunión se basa en el programa de trabajo de la Comisión.

El Comisario responsable de cada política presenta el punto que le corresponde y a continuación el Colegio toma una decisión colectiva. Las reuniones y debates no son públicos, pero sí los órdenes del día y las actas.

La Comisión también se reúne en caso de emergencia o cuando el Consejo de Ministros debate cuestiones de especial importancia.

En la Comisión trabajan unas 23.000 personas repartidas en 2 tipos de departamentos: Direcciones Generales y Servicios, cada uno de los cuales se ocupa de una política a las órdenes de un Director General que depende directamente del Presidente.

Las Direcciones Generales elaboran las normas, pero sus propuestas solo son oficiales una vez aprobadas por el Colegio de Comisarios en su reunión semanal.

La Comisión representa y defiende los intereses del conjunto de la UE, y supervisa y aplica las políticas de la UE. Sus funciones son:

1. Propone nueva legislación al Parlamento y al Consejo
2. Gestiona el presupuesto de la UE y asigna los fondos
3. Hace cumplir la legislación de la UE, junto con el Tribunal de Justicia
4. Representa a la UE en la escena internacional, negociando acuerdos entre la UE y otros países.

1. Proponer nueva legislación: La Comisión tiene el "derecho de iniciativa", es decir que puede proponer nueva legislación para proteger los intereses de la UE y sus ciudadanos. Pero solo interviene en aquellas cuestiones que no pueden tratarse de manera eficaz a nivel nacional, regional o local (principio de subsidiariedad).

2. Gestionar el presupuesto de la UE y asignar los fondos: junto con el Consejo y el Parlamento, la Comisión establece las prioridades generales de gasto a largo plazo para la Unión en lo que se denomina el "marco financiero" de la UE. También elabora el presupuesto anual.

3. Hacer cumplir la legislación europea: como "guardiana de los Tratados", la Comisión comprueba que todos los países miembros aplican la legislación de la UE correctamente.

4. Representar a la UE en la escena internacional: la Comisión habla en nombre de todos los países de la UE en organismos internacionales como la Organización Mundial del Comercio. También negocia acuerdos internacionales para la UE.

4 **LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE 2011-2020 Y FUTURAS ACCIONES**

Se trata del documento COM (2011) 144 final, de 28.3.2011, Libro Blanco de Transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.



Es un documento estratégico que expone la visión de la Comisión para el futuro de los sistemas de transporte de la Unión Europea (UE) y define una agenda política para la próxima década.

Los objetivos en cuestión forman parte de la Estrategia Europa 2020 y su iniciativa emblemática para una Europa eficiente en el uso de los recursos.

El objetivo principal es preparar el espacio europeo de transporte para el futuro.

Se parte de una visión para un sistema de transporte competitivo y sostenible en la UE, con 500 millones de ciudadanos.

1) **Antecedentes**

Los objetivos iniciales fueron formulados en el Libro Blanco del transporte de 1992, pasando por el Libro Blanco de 2001, hasta llegar a la actualidad, siguen siendo válidos: ayudar a proporcionar a los europeos un sistema de transporte eficiente y eficaz que tengan las siguientes características:

- Elevado nivel de movilidad tanto de las personas como de las empresas en toda la Unión.

- Protección de medio ambiente, garantía de la seguridad del aprovisionamiento de energía, fomento de unas normas laborales mínimas para el sector y protección del pasajero y del ciudadano.
- En el ámbito social, la política comunitaria fomenta la mejora de la calidad del empleo y unas mejores cualificaciones para los trabajadores del sector del transporte europeo.
- Igualmente, la política de la UE protege a los ciudadanos europeos, en su calidad de usuarios y de proveedores de servicios de transporte, tanto en su faceta de consumidores como en lo relativo a la seguridad y, más recientemente, a la protección contra peligros externos.
- Las políticas de la UE pretenden desarrollar y proporcionar al mercado soluciones innovadoras para el futuro que sean eficientes desde el punto de vista energético, empleen fuentes de energía alternativas o presten apoyo a grandes proyectos de transporte inteligente como Galileo.

En el Libro Blanco sobre la política europea de transportes del 2001: “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” (COM 2001) 370 final, la Comisión propuso que la UE se marcara el objetivo de reducir el número de muertes a la mitad antes de 2010.

En 2001, cuando se aprueba el 1º Libro Blanco la situación de la seguridad vial era la siguiente: 15 Estados miembros, 375 millones de usuarios de la carretera, de los que 200 millones eran titulares de permisos de conducción, utilizaban 200 millones de vehículos en 4 millones de kilómetros de carreteras.

Anualmente había 1.300.000 accidentes de circulación vial, con 40.000 víctimas mortales y 1.700.000 heridos, constituyendo la principal causa de mortalidad de los menores de 45 años, reduciendo más la esperanza de vida que las afecciones cardíacas o el cáncer y con un coste total para la sociedad de más de 160.000 M€ al año, equivalente al 2% del producto nacional bruto de la UE.

Los peatones, ciclistas y conductores de ciclomotores y motocicletas representaban más de un tercio de las víctimas mortales en accidente de circulación vial: 7.061 peatones, 3.673 motociclistas, 2.477 conductores de ciclomotores y 1.818 ciclistas (Fuente CARE, 2000)

Este objetivo requería una acción concertada para la mejora del diseño y de la tecnología de los vehículos, incluyendo tecnologías para la prevención de accidentes, cooperación vehículo-infraestructura, seguridad por vía electrónica, la infraestructura de las carreteras y el comportamiento de los conductores.

Ya entonces se señalaba que todos los Estados miembros se enfrentaban a los mismos problemas de seguridad vial, y entre otros, cabe citar, por ejemplo, la velocidad excesiva e inadaptada, que es la causante de aproximadamente un tercio de los accidentes mortales y graves, siendo además factor determinante de la gravedad de las lesiones, el consumo de alcohol y de drogas o cansancio.

A los conductores con una tasa de alcoholemia excesiva se les consideraba responsables de unas 10.000 muertes todos los años. Igualmente, la problemática derivada del consumo de drogas asociada a la conducción y el cansancio tendían a agravarse.

El incremento de uso del cinturón de seguridad o el casco podría salvar 7.000 vidas al año en la UE. Además, si todos los automóviles estuvieran diseñados para ofrecer, en caso de accidente, una protección equivalente a la ofrecida por los mejores modelos de su categoría, podría evitarse la mitad de las lesiones graves e incluso mortales.

Asimismo, el diseño de las carreteras y del equipamiento viario también puede contribuir de forma decisiva a reducir las lesiones en caso de colisión e influir de forma positiva en las conductas. Del mismo modo, no respetar los períodos de conducción y descanso en la conducción profesional.

Con el objetivo de **salvar 20.000 vidas** en el período 2001-2010, en el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial adoptado en 2003, que introdujo el concepto de “responsabilidad compartida”, la Comisión proponía armonizar las normas sobre control de las infracciones que más muertes ocasionaban y de la observancia de las normas sociales.

Igualmente quería prestar especial atención a las infraestructuras, y en particular, a los tramos de concentración de accidentes, refundir la Directiva relativa al permiso de conducción, desarrollar nuevas tecnologías de seguridad dentro de los programas marco, a fin de aportar valor añadido al esfuerzo realizado por los Estados miembros. Asimismo, garantizar unos vehículos más seguros mediante la armonización técnica y el apoyo al progreso técnico.

Buena parte de estos objetivos se han cumplido desde el punto de la regulación de normativa comunitaria europea vigente con incidencia directa en seguridad vial.

2) Libro Blanco del Transporte 2011-2020 y futuras acciones.

En la última edición del Libro Blanco del Transporte se pretende apoyar a la movilidad, al tiempo que en línea con la iniciativa emblemática “Una Europa que utilice eficazmente los recursos”, establecida en la Estrategia Europa 2020 y con el nuevo Plan de Eficiencia Energética 2011 se intenta conseguir el objetivo del 60 % de reducción de emisiones.

Se definen 10 objetivos que responden a serios retos, y están diseñados para orientar las acciones políticas y medir los avances. Algunos están directamente encaminados a la mejora de la seguridad vial de la circulación en carreteras, y otros referidos a otros modos de transporte: ferrocarril, aéreo, marítimo y fluvial. Se exponen a continuación los 10 objetivos generales:

Los 10 objetivos propuestos para poder conseguir un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de GEI

Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

1) **Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional»** en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂ (10).

2) Llegar a una cuota del 40 % de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40 % (y si es posible, en un 50 %) (11).

Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético

3) Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.

4) Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.

5) Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.

6) De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

7) Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada SESAR (12) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial ERTMS (13), ITS (14), SSN y LRIT (15), RIS (16). Implantar el sistema europeo de navegación por satélite (Galileo).

8) Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.

9) De aquí a 2050, aproximarse **al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera**. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse de que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.

10) Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario-pagador» y de «quien contamina paga» y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

Partiendo de la experiencia adquirida, esta Hoja de Ruta repasa la evolución del sector de los transportes, sus desafíos futuros y las iniciativas políticas que es preciso considerar:

- Las iniciativas en el ámbito de la tecnología, control de la aplicación, educación y especial atención a los usuarios vulnerables de la carretera serán fundamentales para reducir todavía más estas pérdidas de vidas humanas.
- De 2011 a 2050, hay que aproximarse al objetivo de “cero muertes” en el transporte por carretera.
- Utilizar de forma más eficiente el transporte y la infraestructura mediante sistemas mejorados de gestión e información del tráfico, a través de sistemas inteligentes de transporte, logística avanzada y medidas de mercado.
- Alentar y apoyar el diálogo entre los interlocutores sociales con vistas a un acuerdo sobre un código social para los trabajadores móviles del transporte.
- La relación entre el transporte de mercancías de larga distancia y el transporte de “último kilómetro” debe organizarse de forma más eficaz.
- Trabajar con los Estados miembros sobre la seguridad del transporte terrestre.
- Reunir principios comunes aplicables a los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte (Carta de derechos fundamentales).
- Mejorar la calidad del transporte para la gente mayor, los pasajeros con movilidad reducida y los discapacitados.
- Innovaciones para una movilidad urbana sostenible derivadas del programa CIVITAS e iniciativas sobre sistemas de peaje urbano y restricción de acceso.
- Examinar la posibilidad de un marco europeo de apoyo a la aplicación progresiva de planes de movilidad urbana en las ciudades europeas.

En 2016, la Comisión publicó una Comunicación titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones», en la que proponía medidas para acelerar la descarbonización del transporte europeo. La estrategia tiene como objetivo principal alcanzar un nivel de emisiones cero, tal como se establece en el Libro Blanco de 2011 sobre el futuro del transporte, de cara a contribuir adecuadamente a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París de la COP21.

En enero de 2020, el Parlamento aprobó su Resolución sobre el Pacto Verde Europeo, en la que hacía un seguimiento de la Comunicación de la Comisión y presentaba algunas orientaciones para el transporte bajo el epígrafe «Acelerar la

transición a una movilidad sostenible e inteligente». Más recientemente, el 13 de **noviembre de 2020**, el Parlamento aprobó una Resolución sobre el Plan de Inversiones para una Europa Sostenible — Cómo financiar el Pacto Verde, que también contiene aportaciones de la Comisión de Transportes y Turismo.

Como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y las consiguientes repercusiones en materia de transporte, el 19 de junio de 2020 el **Parlamento aprobó la Resolución sobre el transporte y el turismo en 2020** y en adelante, en la que pedía un apoyo rápido, tanto a corto como largo plazo, para garantizar la supervivencia y la competitividad del sector del transporte y del turismo. Desde marzo de 2020, el Parlamento también ha aprobado varios actos relacionados mediante el procedimiento de urgencia con el fin de combatir los efectos negativos inmediatos de la pandemia en el sector del transporte.

En diciembre de 2020, la Comisión presentó su **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, junto con un plan de acción de ochenta y dos iniciativas** para orientar el trabajo hasta 2024 : La estrategia establece una hoja de ruta para situar firmemente el transporte europeo en la vía adecuada para un futuro sostenible e inteligente mediante la identificación de diez ámbitos emblemáticos. Los escenarios en los que se basa la estrategia —que también coinciden con los que respaldan el plan de objetivos climáticos para 2030— demuestran que, con el nivel adecuado de exigencia, la combinación de medidas políticas propuestas puede lograr una reducción del 90 % de las emisiones del transporte de aquí a 2050. Se establecen varios hitos para ilustrar la trayectoria del sistema europeo de transporte hacia la consecución de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, mostrando el tipo de aspiraciones necesarias para las futuras políticas de la Unión.

En 2021, la Comisión presentó una serie de propuestas legislativas y revisiones en el ámbito del transporte: la revisión del régimen de comercio de derechos de emisión, incluido el transporte aéreo y marítimo, la infraestructura para los combustibles alternativos y las normas de emisiones de CO₂. Se esperan en breve otras propuestas y revisiones sobre los sistemas de transporte inteligentes, las redes transeuropeas, la iniciativa sobre los corredores ferroviarios y el desarrollo de las normas de emisión post-Euro 6/VI para turismos, furgonetas, camiones y autobuses.

5.ORIENTACIONES POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020: SU EVALUACION Y PROXIMAS ACCIONES

Una vez concluido el Programa de Seguridad Vial 2003-2010, la Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la UE entre 2010 y 2020. La Comisión insta a los distintos países de la UE a que contribuyan a la consecución de este objetivo común mediante sus respectivas estrategias nacionales en materia de seguridad vial.



En línea con la Comunicación COM (2010) 2020 “Europa 2020 – Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador», en donde la Comisión subrayaba la importancia que suponen para Europa la cohesión social, una economía más verde, la educación y la innovación, el 20 de julio de 2010, mediante el COM(2010)389, la Comisión adelanta la publicación del tercer Libro Blanco y comunica las “Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020”.

Este tercer programa de acción, además del principio de consecución del “máximo nivel de seguridad vial en toda Europa”, destaca otros dos principios fundamentales:

- Por un lado, el relativo al enfoque integrado que establece que *“la seguridad vial está estrechamente vinculada con las políticas en materia de energía, medio ambiente, empleo, educación, juventud, sanidad pública, investigación, innovación y tecnología, justicia, seguros, comercio y asuntos exteriores, entre otros”*.
- Por otro lado, señala lo esencial de la cuestión de la gobernanza: *“de conformidad con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, que en el ámbito de la seguridad vial están integrados en el concepto de la responsabilidad compartida, se requerirán compromisos y acciones concretas, según proceda, por parte de las autoridades europeas, los Estados miembros, los organismos locales y regionales y los agentes de la sociedad civil, cada uno de ellos en los ámbitos de sus competencias”*.

La Comisión marca de nuevo el objetivo de la década: **“mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 a partir de 2010”** pero, importante, haciendo extensivo su consecución, gracias a los destacado de los mencionados principios, a todos los sujetos administrativos y a todos los elementos de la espiral de sinergias.

En las orientaciones políticas de la citada COM(2010)389 destacan importantes recomendaciones específicas en lo relativo al consumo de alcohol, la velocidad, el uso de dispositivos de seguridad, las infraestructuras viarias, etc.

La Comisión ha identificado 7 objetivos estratégicos, para los cuales se propondrán acciones a nivel nacional y comunitario:

1) Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera



Es preciso mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, haciendo especial hincapié en los conductores jóvenes. La Comisión trabajará en colaboración con los Estados miembros de la UE en el desarrollo de una estrategia educativa y formativa común sobre seguridad vial que contemple el aprendizaje previo al examen, el examen de conducción y la formación posterior a su obtención.

2) Mayor cumplimiento de las normas de circulación



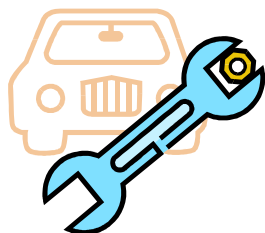
La Comisión trabajará conjuntamente con el Parlamento Europeo y el Consejo para establecer el intercambio transfronterizo de información en el ámbito de la seguridad vial. La Comisión trabajará para desarrollar una estrategia común de cumplimiento de las normas de seguridad vial que incluirá campañas y objetivos nacionales para mejorar tal cumplimiento y el apoyo de la tecnología automovilística, incluida la posibilidad de introducir limitadores de velocidad en los vehículos comerciales ligeros y dispositivos de bloqueo por alcoholemia.

3) Mayor seguridad de las infraestructuras viarias



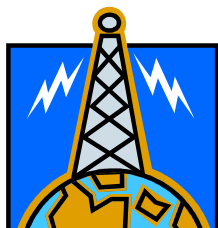
La Comisión se asegurará de que sólo se concedan fondos europeos a las infraestructuras que cumplan con los requisitos de seguridad comunitarios. La Comisión también promoverá la aplicación de los principios pertinentes de gestión de la seguridad de las infraestructuras a carreteras secundarias de los Estados miembros, en particular mediante el intercambio de buenas prácticas.

4) Vehículos más seguros



Además de continuar promoviendo avances en la seguridad de los vehículos, la Comisión realizará evaluaciones y propondrá acciones en lo que respecta a la armonización y el refuerzo progresivo de la legislación de la UE sobre inspecciones técnicas e inspecciones técnicas en carretera.

5) Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial



La Comisión continuará fomentando la utilización de sistemas de transporte inteligentes para mejorar la seguridad del tráfico rodado. La efectividad y la velocidad del salvamento se reforzarán mediante la incorporación del servicio paneuropeo de llamadas de emergencia «e-Call» a los vehículos.

6) Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones



La Comisión propondrá la creación de una estrategia global de actuación en materia de lesiones en accidentes de tráfico y primeros auxilios. Concretamente, la Comisión estudiará modos de mejorar la eficacia de los primeros auxilios y la gestión de la atención médica posterior para paliar las secuelas de los accidentes de tráfico.

7) Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera



La Comisión trabajará para mejorar la seguridad de los motociclistas, haciendo hincapié en el comportamiento y en la seguridad de los vehículos y las infraestructuras. Asimismo, promoverá el desarrollo de infraestructuras adecuadas para aumentar la seguridad de los ciclistas y otros usuarios vulnerables de la carretera.

Se prevé establecer un marco de cooperación abierta entre los Estados miembros de la UE y la Comisión para facilitar la aplicación de la política de seguridad vial. Paralelamente, los Estados miembros de la UE deberán desarrollar planes nacionales de seguridad vial que incluyan objetivos nacionales concretos y adaptados a su situación particular.

La Comisión promoverá la mejora de las herramientas existentes de recogida y análisis de datos, como CARE, la base de datos comunitaria sobre accidentes de carretera o el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial (OESV), que publica a través de Internet datos e información sobre seguridad vial a nivel europeo.

En la década 2010-2020 el número de muertes en carretera en Europa se redujo en un 36%, lejos del objetivo planteado del 50% menos de muertes que se había fijado para esta década. Solamente Grecia (54%) superó el objetivo, seguida de Croacia (44%), España (44%), Portugal (43%), Italia (42%) y Eslovenia (42%). En total, nueve Estados miembros registraron caídas del 40% o más. No obstante, con una tasa de 42 fallecidos en carretera por cada millón de habitantes, la UE sigue siendo el continente con mayores niveles de seguridad vial en carretera. La media mundial se sitúa en más de 180.

Estrategia europea de seguridad vial 2021-2030

En mayo de 2018, dentro del III paquete “Europa en Movimiento”, la Comisión presentó un esbozo de lo que contendrá la Estrategia Europea de Seguridad Vial para el próximo decenio, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050) mediante la publicación del “Strategic Action Plan on Road Safety”, con objetivos claramente identificados, entre el que destaca la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.

Además, la Comisión propone, mediante la COM (2018) 286 final, ante el Parlamento Europeo y el Consejo, modificar el Reglamento (UE)2018/..., derogar los Reglamentos (CE) nº 78/2009, nº 79/2009 y (CE) nº 661/2009, sustituyéndolos por un nuevo Reglamento relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Con ello, se pretende que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril para los coches o detección de peatones y ciclistas para los camiones.

También, mediante la Directiva COM (2018) 274 final, del Consejo y del Parlamento Europeo, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y, a orientar mejor las inversiones.

Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves, entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí al 2050 («visión cero»).

Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:

1. Mejora de la gobernanza de la seguridad vial:
 - a. Creación de una lista de indicadores clave de rendimiento.
 - b. Refuerzo del mandato del grupo de alto nivel de seguridad vial.
 - c. Nueva figura del embajador europeo de seguridad vial.
2. Mayor apoyo financiero para la seguridad vial:
 - a. Alentar la utilización del apoyo financiero de la UE.
 - b. Racionalizar y fortalecerá el apoyo financiero.
 - c. Investigar cómo proporcionar estabilidad al apoyo financiero.
 - D .Investigar las posibilidades de apoyar desde el punto de vista financiero.
3. Carreteras y arceles seguros:
 - a. Marco para la clasificación de las carreteras.
 - b. Facilitar el intercambio de experiencias entre profesionales sobre las metodologías del «Sistema Seguro».
4. Vehículos seguros:
 - a. Evaluar la viabilidad y la rentabilidad de instalar sistemas avanzados de asistencia al conductor en la flota existente.
 - b. Introducir (sin alterar la competencia en el mercado interior) incentivos nacionales para acelerar la introducción de tecnologías acreditadas.
5. Uso seguro de las carreteras:
 - a. Mejorar la eficacia de la Directiva sobre la aplicación transfronteriza de las normas relativas a las infracciones de tráfico.
 - b. Estudio sobre la viabilidad de una posible iniciativa legislativa acerca del reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho de conducir.
 - c. Transponer el reglamento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) que establece la obligatoriedad de los testigos del cinturón de seguridad para todos los asientos.

d. Funcionamiento de los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad desactivables.

e. Robustecer la recomendación de la UE sobre el contenido permitido de alcohol en sangre.

6. Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia:

a. Evaluar el efecto de eCall.

b. Facilitar contactos más estrechos entre las autoridades de seguridad vial y el sector sanitario.

7. Adaptación de la seguridad vial a situaciones futuras:

a. Adoptar especificaciones sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos.

b. Colaborar estrechamente con las partes interesadas para poner en marcha un proceso conducente al desarrollo de un código de conducta para la transición segura a unos mayores niveles de automatización.

c. Crear un desafío o premio «Ciudades Seguras».

8. El papel de la UE en el mundo: exportar un modelo de seguridad vial

a. Continuar desarrollando la cooperación en el ámbito de la seguridad vial con los países vecinos de la UE.

--Como continuación a ese texto, el pasado 19 de junio de **2019**, la **Comisión Europea presentó el informe de trabajo “EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"** y da detalles sobre cómo pretende poner en práctica su Plan de acción estratégico para la seguridad vial. Esto incluye una primera lista de indicadores clave de rendimiento de seguridad elaborada en colaboración con los Estados miembros, que se supervisará en toda la UE para respaldar el objetivo de reducción del 50% en muertes y lesiones graves para 2030. La lista, incluidos los indicadores como la seguridad del vehículo, el índice de uso del cinturón de seguridad, el cumplimiento de la velocidad y la atención posterior al choque, es un documento vivo que se desarrollará con el tiempo.

Aspectos relacionados con seguridad vial:

- Enfoque de la Estrategia para el próximo decenio:

1. Sistema seguro y visión cero.

• Objetivos comprometidos:

1. UE: Cero fallecidos por accidente de tráfico para 2050 (Mayo2018. Europa en Movimiento).

2. UE: Reducir el número de fallecidos un 50% entre 2020 y 2030.

3. UE: Reducir el número de heridos graves un 50% entre 2020 y 2030. (2017. Declaración de Valeta).

• Estructura de la Estrategia de Seguridad Vial para el próximo decenio según el enfoque de sistema seguro:

1. Infraestructura segura.

2. Vehículos seguros.

3. Uso seguro:

Velocidad segura.

Conducción sobria (alcohol y drogas).

Distracciones.

Cinturón, SRI y equipos de protección.

Nuevas formas de movilidad y cambios demográficos.

4. Respuesta ante un accidente.

• Indicadores a monitorizar:

1. Velocidad: Porcentaje de vehículos que viajan dentro del límite de velocidad.

2. Cinturón de seguridad: Porcentaje de ocupantes del vehículo que usan el cinturón de seguridad o el sistema de retención infantil correctamente.

3. Equipos de protección: Porcentaje de motoristas y ciclistas que llevan casco.

4. Alcohol: Porcentaje de conductores que conducen dentro del límite legal de alcohol en sangre (BAC).

5. Distracción: Porcentaje de conductores vigilados que no utilizan un dispositivo móvil de mano.

6. Vehículo: Porcentaje de vehículos de pasajeros nuevos con una calificación de seguridad EuroNCAP igual o por encima de un umbral predefinido.

7. Infraestructura: Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral acordado.

8. Atención después del accidente: Tiempo transcurrido en minutos y segundos entre la llamada de emergencia después de un accidente con víctimas y la llegada de los servicios de emergencia.

9. Fallecidos.

10. Heridos graves.

El documento marca los objetivos numéricos de reducción de la siniestralidad:

☐ Para **2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos** en la UE.

☐ Para **2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves** en la UE.

☐ Para **2050: Cero fallecidos** en accidentes de tráfico.

La Comisión Europea ha puesto de manifiesto una vez más la fuerte interdependencia entre seguridad y otras políticas, especialmente las de transporte y movilidad, con la publicación de la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**. Destaca como prioridades: tomar acciones frente a problemas como la velocidad, el consumo de alcohol y otras drogas y las distracciones (factores fuertemente relacionados tanto con la frecuencia como con la gravedad de los accidentes), la protección de los colectivos y medios vulnerables, una mejor recopilación y análisis de datos, y el correcto diseño y mantenimiento de las infraestructuras.

6. PLAN DE ACCIÓN EUROPEO DE MOVILIDAD URBANA

En las ciudades se genera, aproximadamente, el 85 % del PIB de la UE. Las zonas urbanas se enfrentan en la actualidad al reto de conseguir un transporte sostenible desde los puntos de vista medioambiental (emisiones de CO₂, contaminación atmosférica y ruido) y de la competitividad (congestión), y que atienda las inquietudes sociales.



La movilidad urbana es un componente central del transporte a larga distancia. La mayor parte del transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, empieza y termina en zonas urbanas, y atraviesa varias de ellas en su recorrido. Las zonas urbanas deberían proporcionar puntos de interconexión eficaces para la red transeuropea de

transporte y ofrecer un transporte de «último kilómetro» eficiente para pasajeros y mercancías. Resultan, por tanto, vitales para la competitividad y sostenibilidad del futuro sistema de transportes europeo.

La Comisión considera que puede resultar muy beneficioso trabajar juntos para apoyar las medidas que se adoptan a escala local, regional y nacional, y se sintetiza en el Plan de Acción de Movilidad Urbana del 30.09.2009, COM(2009) 490 final.

En su introducción destaca que *“la responsabilidad en materia de políticas de movilidad urbana recae principalmente sobre las autoridades locales, regionales y nacionales pero que, no obstante, las decisiones a nivel local no se toman de forma aislada, sino en el marco establecido por la política y la legislación regional, nacional y de la UE”*

El Plan propone una serie de medidas destinadas a garantizar una movilidad urbana más eficaz y sostenible. Aborda las siguientes necesidades:

- 1) El sistema de transporte debe ser competitivo
- 2) La Unión Europea debe respetar sus compromisos en materia de lucha contra el cambio climático, crecimiento y empleo, cohesión social, salud y seguridad
- 3) Los centros urbanos deben hacer frente a la evolución demográfica y a las preocupaciones sociales (personas con movilidad reducida, familias y niños)
- 4) La movilidad urbana afecta sensiblemente a la eficacia del transporte a larga distancia. De hecho, la mayoría de los medios de transporte a larga distancia comienzan o terminan en el medio urbano, y por tanto la movilidad urbana se considera un componente integrante de la red transeuropea de transporte.

Siempre respetando el principio de subsidiariedad, la UE promueve una mejor coordinación a nivel europeo. Asimismo, propone instaurar un marco coherente que acompañe a las medidas adoptadas a nivel local.

La UE puede instar a las distintas autoridades (locales, regionales y nacionales) a poner en marcha políticas integradas a largo plazo. Asimismo, la UE asistirá a tales autoridades en la búsqueda de soluciones innovadoras y en la puesta en común de buenas prácticas a nivel comunitario.

Se proponen **20 medidas** agrupadas en **6 temas**, que responden a los resultados más importantes de la consulta sobre el Libro Verde. Se aplican a través de los programas e instrumentos comunitarios existentes. Los 6 temas que engloban las medidas propuestas son:

1) Promoción de políticas integradas

Las políticas de movilidad urbana deberán estar vinculadas a otras políticas en materia de infraestructuras, planificación territorial, aspectos sociales de accesibilidad y movilidad, protección del medio ambiente y política industrial.

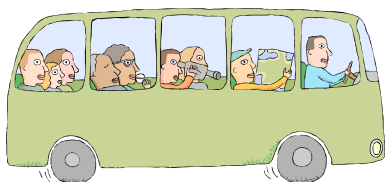
Medida nº 1 — Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible



A corto plazo, en aplicación de la Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano, la Comisión ayudará a las autoridades locales a desarrollar planes de movilidad urbana sostenible que se ocupen del transporte de pasajeros y mercancías en zonas urbanas y periurbanas.

Proporcionará material orientativo, promoverá el intercambio de mejores prácticas, determinará valores de referencia y apoyará actividades educativas para profesionales en movilidad urbana. A más largo plazo, la Comisión podría tomar otras medidas, por ejemplo ofrecer incentivos y recomendaciones.

Medida nº 2 — Movilidad urbana sostenible y política regional



A fin de dar mayor publicidad a los fondos puestos a disposición por los Fondos Estructurales y de Cohesión y el Banco Europeo de Inversiones, la Comisión tiene previsto publicar información sobre el vínculo existente entre las medidas de movilidad urbana sostenible y los objetivos de la política regional en las actuales condiciones generales a nivel nacional y comunitario.

Medida nº 3 — El transporte a favor de un entorno urbano saludable

Un transporte urbano sostenible puede contribuir a crear entornos saludables y a reducir enfermedades no contagiosas y a prevenir las lesiones. La Comisión apoya el establecimiento de asociaciones a favor de entornos saludables y va a estudiar otras sinergias entre sanidad pública y política de transporte, en el contexto de su labor en materia de sanidad pública, en particular en la aplicación de las estrategias sobre nutrición, sobrepeso y obesidad, medio ambiente y salud, prevención de lesiones y cáncer

2) Acción centrada en la ciudadanía

Los ciudadanos deben ser el factor principal de la política de movilidad. Por lo tanto, se deberá facilitar una mejor información a los viajeros y sus derechos deberán estar mejor protegidos. Por otra parte, la accesibilidad de las personas con movilidad reducida a los medios de transporte urbano es aún insuficiente.

Medida nº 4 — Plataforma sobre los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano

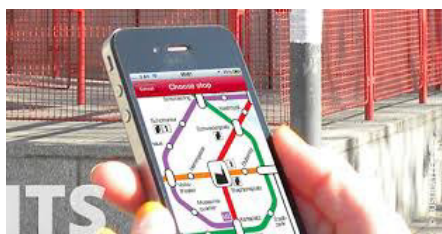
La Comisión va a moderar un diálogo con las partes interesadas (organizaciones de operadores, autoridades, trabajadores, agrupaciones de usuarios, etc.) para encontrar mejores prácticas a nivel de la UE y establecer condiciones para reforzar los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano.

Medida nº 5 — Mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida



Las personas con discapacidades tienen derecho a acceder al transporte urbano en igualdad de condiciones con el resto de la población, pero, en realidad, ese acceso es con frecuencia insuficiente y, en ocasiones, inexistente. Se han realizado progresos considerables, por ejemplo los autobuses de plataforma baja. Otros modos de transporte público, como el metro, siguen siendo en gran medida inaccesibles.

Medida nº 6 — Mejorar la información sobre los viajes



La Comisión trabajará con los operadores de transporte público y con las autoridades para facilitar la oferta de información sobre los viajes a través de diferentes medios de comunicación, incluso información sobre las necesidades de las personas discapacitadas.

Apoyará, asimismo, el desarrollo de sistemas de planificación de itinerarios multimodales a nivel nacional y regional, así como de conexiones entre los sistemas de ese tipo ya existentes, con el objetivo, en última instancia, de ofrecer a los usuarios un portal de Internet sobre desplazamientos en transporte público a escala de la UE.

Medida nº 7 — Acceso a zonas ecológicas



La Comisión va a iniciar un estudio sobre las diferentes normas de acceso a los distintos tipos de zonas ecológicas en la UE para saber mejor cómo funcionan los distintos sistemas en la práctica. A partir de los resultados de ese estudio, facilitará el intercambio de buenas prácticas.

Medida nº 8 — Campañas sobre hábitos que favorezcan la movilidad sostenible

Las campañas de educación, información y sensibilización desempeñan un papel importante en la creación de una nueva cultura de movilidad urbana. La Comisión va a seguir apoyando la organización de campañas a todos los niveles, por ejemplo la Semana Europea de la Movilidad.

Medida nº 9 — Inclusión de la conducción eficiente en los programas de enseñanza de la conducción

La conducción energéticamente eficiente ya es parte obligatoria de los programas de

formación y examen de los conductores profesionales. La Comisión estudiará con los Estados miembros de qué modo incluir este tema en los exámenes de conducción de los conductores particulares, y se estudiarán posibles medidas de seguimiento y apoyo.

3) Promoción de transportes urbanos más ecológicos

La Comisión seguirá promoviendo el desarrollo de transportes urbanos más ecológicos a través del Séptimo Programa Marco de Investigación y de Desarrollo (por ejemplo, la iniciativa CIVITAS) o la iniciativa europea de promoción de los vehículos ecológicos.

Medida nº 10 — Proyectos de investigación y demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos



La Comisión seguirá prestando su apoyo a proyectos de investigación y demostración financiados con cargo al Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico (7PM) para facilitar la introducción en el mercado de vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos y de combustibles alternativos, con el objetivo de que seamos menos dependientes de los combustibles fósiles.

Medida nº 11 — Guía de Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente

La Comisión va a seguir elaborando una guía en Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente, que incluirá una visión de conjunto del mercado, la normativa y los regímenes de ayuda. En ese sitio de Internet se ofrecerá, además, apoyo para la adquisición conjunta de vehículos para servicios públicos, y se supervisará la evolución del mercado para garantizar la competencia.

Medida nº 12 — Estudio sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos

Una vez establecido el marco de la UE, la Comisión, teniendo en cuenta las conclusiones del debate abierto por la Comunicación sobre un futuro sostenible para los transportes, iniciará un estudio metodológico sobre los aspectos urbanos de la internalización. El estudio analizará la eficacia de una serie de opciones de tarificación y su aplicación, por ejemplo la aceptación pública, las consecuencias sociales, la recuperación de costes, la disponibilidad de herramientas de STI (sistemas de transporte inteligentes) y la manera de combinar con eficacia políticas de peaje urbano y otras disposiciones sobre acceso a zonas ecológicas.

Medida nº 13 — Intercambio de información sobre regímenes de peaje urbano



La Comisión va a facilitar el intercambio de información entre expertos y responsables políticos en relación con los regímenes de peaje urbano en la UE. Se aprovechará la experiencia adquirida con iniciativas existentes y se manejarán datos sobre los procesos de consulta, la concepción de los regímenes, la información dirigida a los ciudadanos, la aceptación pública, los costes de funcionamiento y los ingresos, los aspectos tecnológicos y los efectos en el medio ambiente.

4) Refuerzo de la financiación

La Comisión deberá ayudar a las autoridades y a las partes interesadas a explorar las opciones de financiación, incluidos los Fondos Estructurales, los Fondos de Cohesión y el programa «Energía Inteligente - Europa».

Medida nº 14 — Optimización de las fuentes de financiación existentes

Los Fondos Estructurales y de Cohesión han asignado más de 8 000 millones de euros a favor de un transporte urbano «limpio» en el marco de la programación financiera actual, y son una fuente de financiación de la UE muy importante para inversiones en infraestructuras y material móvil.

Medida nº 15 — Analizar las necesidades de financiación en el futuro

La Comisión va a seguir concediendo ayuda a la iniciativa CIVITAS, que tan satisfactorios resultados ha permitido obtener, después de la 3ª generación de proyectos que empezó en 2008. Asimismo, examinará los fondos que se necesitarán en el futuro para mejorar la movilidad urbana, como parte de su análisis global del próximo marco financiero plurianual

5) Puesta en común de experiencias y conocimientos

La UE contribuirá a la recogida y puesta en común de datos e información sobre las acciones de movilidad. Asimismo, ayudará a los municipios con menos conocimientos y recursos financieros a beneficiarse de la experiencia de otros más avanzados.

Medida nº 16 — Mejora de los datos y estadísticas

Para subsanar la falta de datos y estadísticas, la Comisión va a iniciar un estudio que pretenderá determinar cómo mejorar la recopilación de datos en relación con el transporte urbano y la movilidad. Se explorarán las sinergias con las actividades en curso de la Comisión.

Medida nº 17 — Creación de un observatorio de la movilidad urbana

La Comisión va a crear un observatorio de la movilidad urbana dirigido a los profesionales en cuestiones de transporte urbano, en forma de plataforma virtual, con objeto de compartir información, datos y estadísticas, seguir la evolución de la situación y facilitar el intercambio de mejores prácticas. Además, ofrecerá una visión de conjunto de la legislación e instrumentos financieros de la UE aplicables a la movilidad urbana.

Medida nº 18 — Contribución al diálogo y el intercambio de información a nivel Internacional

Las autoridades locales y regionales de todo el mundo se enfrentan a desafíos similares en relación con la movilidad. Controlar el cambio climático, facilitar el comercio internacional, tratar el problema de seguridad del abastecimiento energético, asegurar un flujo de transporte sin interrupciones y garantizar la equidad social son cuestiones de importancia a nivel mundial.

6) Optimizar la movilidad urbana

La UE prestará asistencia para mejorar la eficacia de la logística del transporte a larga distancia en las ciudades y desarrollar las aplicaciones de sistemas de transporte inteligentes (ITS) orientados a la movilidad urbana.

Medida nº 19 — Transporte urbano de mercancías

La Comisión tiene la intención de facilitar ayuda sobre cómo optimizar la eficiencia de la logística urbana y cómo mejorar las conexiones entre el transporte de mercancías a larga distancia, interurbano y urbano, con objeto de garantizar la eficiencia del «último kilómetro» del reparto. Se centrará en cómo incorporar mejor el transporte de mercancías en las políticas y planes locales y en cómo gestionar y controlar mejor los flujos de transporte.

Medida nº 20 — Sistemas de transporte inteligentes (ITS) para favorecer la movilidad urbana



La Comisión tiene previsto ofrecer asistencia sobre aplicaciones de ITS para favorecer la movilidad urbana. Abordará, entre otras cosas, la venta y pago electrónicos de billetes, la gestión del tráfico, la información sobre los viajes, la regulación del acceso y la gestión de la demanda, y expondrá las

posibilidades abiertas por Galileo, el sistema mundial de navegación por satélite europeo.

■ Agenda Urbana para la Unión Europea. (CE, 2016)

Las ciudades de Europa son fundamentales a la hora de hacer frente a muchos de los desafíos económicos, medioambientales y sociales actuales. Más del 70 % de

los ciudadanos de la UE vive en zonas urbanas, y alrededor del 85 % del PIB de la UE se genera en las ciudades.

El Pacto de Ámsterdam, aprobado en la Reunión Informal de Ministros de Desarrollo Urbano de la UE, celebrada el 30 de mayo de 2016, materializa la esperada Agenda Urbana de la UE. Ésta se plantea desde una perspectiva claramente operativa, orientada hacia 3 objetivos concretos: la mejora de la regulación comunitaria, en especial la de aquella que tiene un impacto directo sobre las áreas urbanas, la búsqueda de un diseño más efectivo y de una gestión más sencilla de los instrumentos de financiación de la UE y, finalmente la promoción del intercambio de conocimiento.

La agenda urbana para la UE se puso en marcha en mayo de 2016 y es vital de cara a garantizar que las zonas urbanas actúen como catalizadores que permitan encontrar soluciones innovadoras y sostenibles que promuevan la transición hacia unas sociedades resilientes e hipocarbónicas. La agenda urbana constituye un esfuerzo conjunto de la Comisión, los Estados miembros y las ciudades europeas destinado a garantizar que se dedique una mayor atención a las repercusiones de las políticas en las zonas urbanas. También tiene por objeto aumentar la resiliencia de los asentamientos urbanos mediante la prevención de catástrofes y riesgos relacionados con el clima.

La agenda urbana para la UE se ve reforzada por iniciativas de la Comisión que promueven la acción por el clima y en materia de energía a largo plazo, a nivel local por el clima y en materia de energía, como el Pacto de los Alcaldes. Sobre la base de esta iniciativa europea se creó en 2016 el Pacto Mundial de los Alcaldes para el Clima y la Energía, que reúne al 10,28 % de la población mundial en una alianza para apoyar las medidas de lucha contra el cambio climático y la transición hacia una sociedad de bajas emisiones.