

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 16.12.2008
COM(2008) 886 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes (STI)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes (STI)

1. INTRODUCCIÓN

Los objetivos de la agenda renovada de Lisboa para el crecimiento y el empleo¹ son la consecución de un crecimiento más sólido y duradero y la creación de más y mejor empleo. Por otra parte, en la revisión intermedia del Libro Blanco de 2001² se subrayaba el papel esencial que desempeña la innovación para garantizar una movilidad sostenible, eficiente y competitiva en Europa.

Ante esta perspectiva, hay algunos retos pendientes para que el sistema de transporte europeo despliegue todo su potencial en su función de satisfacer las necesidades de movilidad de la economía y la sociedad europeas:

- Se estima que la congestión del tráfico en las carreteras afecta al 10 % de la red de carreteras y que su coste anual representa entre el 0,9 % y el 1,5 % del PIB de la UE³.
- En el transporte por carretera recae el 72 % de todas las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte, que aumentaron un 32 % entre 1990 y 2005⁴.
- Si bien está bajando la siniestralidad viaria, que desde 2000 se ha reducido en un 24 % en la EU-27, en 2006 hubo 42 953 muertes en carretera, cifra que rebasa en 6 000 el objetivo de una reducción del 50 % en el periodo 2001-2010⁵.

Estos retos son aún más acuciantes si se tienen en cuenta las previsiones de crecimiento del transporte; según las estimaciones, el transporte de mercancías aumentará un 50 % y el transporte de pasajeros un 35 % en el periodo 2000-2020⁶.

Los principales objetivos políticos que se derivan de esos retos son lograr que el transporte y los viajes sean:

- más limpios,
- más eficientes, incluida la eficiencia energética⁷,
- más seguros.

¹ COM(2005) 24.

² COM(2006) 314.

³ CEMT/ITF(2007): *Congestion, a Global Challenge: The Extent of and Outlook for Congestion in Inland, Maritime and Air Transport*.

⁴ DG TREN(2008): *Energy and transport in figures 2007/08*.

⁵ Véase la nota 4.

⁶ Véase la nota 2.

⁷ COM(2006) 545.

Sin embargo, no cabe duda de que, dada la magnitud de esos retos, los enfoques convencionales, tales como el desarrollo de nuevas infraestructuras, no aportarán los frutos deseados en los plazos necesarios. Es evidente que se precisan soluciones innovadoras a fin de lograr los rápidos avances que impone la urgencia de los problemas en juego. Ha llegado la hora de que los sistemas de transporte inteligentes (STI) desempeñen su debida función de contribuir a que se obtengan resultados tangibles.

2. SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

El concepto de «sistemas de transporte inteligentes» alude a la aplicación de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) al transporte. En este campo, se están desarrollando aplicaciones de este tipo en relación con distintos modos de transporte y con el intercambio modal (incluidos los ejes intermodales).

En el transporte aéreo, SESAR⁸ constituirá el marco para la aplicación de una nueva generación de gestión del tránsito aéreo. En el transporte por vías navegables interiores se están introduciendo los servicios de información fluvial (RIS) para gestionar la utilización de las vías navegables y el transporte de mercancías por ellas. En la red ferroviaria se está implantando gradualmente el sistema ERMTS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario) y la ETI-TAF (especificación técnica de interoperabilidad sobre aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías). En el sector del transporte marítimo, se han establecido la red SafeSeaNet y los Sistemas de Información y Gestión del Tráfico de Buques (VTMIS) y se está avanzando en el camino hacia un sistema de identificación automática (AIS) y un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT). En el transporte por carretera, cabe citar como ejemplos de sistemas de transporte inteligentes los sistemas de gestión y control del tráfico urbano y en autopistas, de telepeaje y de navegación. De momento, con todo, no hay un marco europeo coherente similar para la interconexión entre el transporte por carretera y los demás modos de transporte.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este Plan de acción tiene por finalidad acelerar y coordinar el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes (STI) en el transporte por carretera y de las correspondientes interfaces con otros modos de transporte.

En el Plan se esbozan seis áreas prioritarias de actuación. En cada una de ellas se determinan un conjunto de actuaciones concretas y un calendario preciso. El establecimiento a tal fin de un marco que permita definir los procedimientos y especificaciones exigirá la movilización de los Estados miembros y otras partes interesadas.

Por último, el Plan contribuirá a combinar los recursos e instrumentos disponibles para aportar un valor añadido sustancial a la Unión Europea.

⁸ SESAR: Gestión del tránsito aéreo en el contexto del cielo único europeo.

4. ¿POR QUÉ UN PLANTEAMIENTO EUROPEO PARA LOS STI?

Los STI pueden aportar beneficios patentes en términos de eficiencia, sostenibilidad y seguridad del transporte, contribuyendo al mismo tiempo a la consecución de los objetivos de la UE relativos al mercado interior y la competitividad.

Desde la década de los años ochenta, se han desarrollado en Europa algunas actividades en este ámbito. Tradicionalmente, estas actividades se centraban, si bien a menudo de manera descoordinada y fragmentada, en áreas específicas como las de un transporte limpio y eficiente energéticamente, la congestión del tráfico por carretera, la gestión del tráfico, la seguridad vial, la seguridad de las actividades de transporte comercial o la movilidad urbana.

Pese a estas iniciativas, es preciso que algunas cuestiones —continuidad geográfica, interoperabilidad de servicios y sistemas, y normalización— se aborden desde una perspectiva europea a fin de evitar el desarrollo desordenado de aplicaciones y servicios de STI. Este planteamiento debería facilitar el desarrollo de aplicaciones paneuropeas, la elaboración de datos en tiempo real precisos, fiables y seguros, así como una cobertura adecuada de todos los modos de transporte.

4.1. Hacia un transporte más ecológico

Las aplicaciones de STI están llamadas a desempeñar un papel esencial en la consecución de un transporte más ecológico⁹.

La aplicación de tarifas diferenciadas mediante sistemas de telepeaje para circular en determinadas carreteras es una manera de influir sobre la demanda de tráfico.

Las aplicaciones de STI para la programación de desplazamientos, la navegación de a bordo dinámica y la asistencia a la conducción ecológica también contribuyen a aliviar la congestión, a una movilidad más ecológica y a un menor consumo de energía.

Los «corredores verdes de transporte»¹⁰ son una iniciativa de la UE para promover el concepto de transporte integrado de mercancías, en virtud del cual los distintos modos de transporte se complementan mutuamente a fin de permitir alternativas más respetuosas con el medio ambiente para el transporte de larga distancia entre ejes logísticos. El poder confiar en una tecnología de STI avanzada es esencial para alcanzar este objetivo.

4.2. Mejora de la eficiencia del transporte

La producción y distribución de mercancías depende de la existencia de unas cadenas logísticas multimodales eficientes y rentables para organizar su transporte en toda la UE y fuera de ella, especialmente cuando está en juego la entrega «justo a tiempo». Las herramientas de STI constituyen un catalizador esencial para la gestión de estas cadenas logísticas, sobre todo al mantener un seguimiento electrónico de la

⁹ COM(2008) 433 — Comunicación de la Comisión: *Hacia un transporte más ecológico*.
¹⁰ COM(2007) 607.

información en la gestión del flujo físico de mercancías («flete electrónico» o «eFreight»).

En la actualidad, se ofrecen servicios de información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos (RTTI) privados y públicos, cada vez más combinados con la navegación por satélite, para facilitar la movilidad.

Los STI ya están apuntalando en muchas zonas de Europa la gestión efectiva del tráfico interurbano y urbano, impulsando el intercambio modal en los principales ejes y puntos de transbordo.

A largo plazo, los sistemas cooperativos basados en la comunicación y el intercambio de información vehículo a vehículo (V2V), vehículo a infraestructura (V2I) e infraestructura a infraestructura (I2I), y, en su caso, los servicios horarios y de posicionamiento GNSS¹¹, demostrarán todo su potencial.

4.3. Mejora de la seguridad vial

Las actividades de investigación y el despliegue inicial han puesto de manifiesto el gran potencial de mejora de la seguridad vial que presentan los sistemas de asistencia a la conducción, tales como el control electrónico de estabilidad (ESC), el control de la velocidad de cruce (ACC), la asistencia lateral (sistemas de advertencia de salida del carril y de cambio de carril), los sistemas de advertencia de colisión y frenado de emergencia y otras aplicaciones como el servicio de llamadas de emergencia (eCall), los sistemas para combatir la hipovigilancia del conductor, las «alertas de velocidad» y los dispositivos antialcoholemia. Sólo el control electrónico de estabilidad y el servicio de llamadas de emergencia¹² juntos podrían salvar hasta 6 500 vidas al año en la UE si se desplegaran plenamente.

Debe hacerse un mejor uso de los sistemas de seguridad activa y de asistencia a la conducción más avanzados, cuyos beneficios en términos de seguridad a bordo para los ocupantes del vehículo y otros usuarios de la carretera (incluidos los más vulnerables) están acreditados. Debería ampliarse el alcance de la declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina¹³ a fin de tomar en consideración la proliferación de dispositivos nómadas.

Los sistemas de navegación y los de seguimiento y localización pueden ayudar a realizar un seguimiento remoto en ruta de vehículos y mercancías, por ejemplo en el transporte de mercancías peligrosas y de animales vivos. Pueden guiar a los conductores de camión a zonas de aparcamiento seguras y contribuir al cumplimiento de la normativa vigente en materia de tiempos de conducción y periodos de descanso, y deberían servir de apoyo a la nueva generación de tacógrafos digitales.

4.4. Valor añadido de la UE en el despliegue de los STI

El potencial de los STI sólo podrá hacerse realidad si su despliegue en Europa pasa de la limitada y fragmentada aplicación actual a una aplicación a escala de la UE. A este respecto, la supresión de las barreras que obstaculizan el despliegue de los STI

¹¹ Sistema mundial de navegación por satélite.

¹² COM(2007) 541.

¹³ C(2008) 1742.

será crucial. La UE está llamada a desempeñar un papel destacado en el establecimiento de las condiciones básicas adecuadas para un despliegue acelerado y coordinado de los STI, a saber, prioridades de actuación, elección, uso compartido y reutilización de componentes genéricos de STI y acuerdo en torno a un calendario preciso.

La acción común europea puede contribuir a:

- abordar la complejidad que reviste el despliegue de los STI, habida cuenta del elevado número de partes interesadas y de la necesidad de garantizar la sincronización geográfica y entre los diversos socios,
- respaldar la penetración en el mercado de servicios avanzados de movilidad para los ciudadanos, al tiempo que se promueven alternativas de transporte público frente al uso de vehículos particulares,
- permitir la generación de efectos de escala para un despliegue de los STI más rentable, rápido y seguro,
- acelerar el ritmo actual de despliegue de los STI en el transporte por carretera y asegurar la continuidad de los servicios en el conjunto de la Comunidad,
- reforzar el liderazgo de la industria europea de STI en los mercados mundiales impulsando el suministro de productos y servicios innovadores a los fabricantes de vehículos, operadores de transporte, proveedores logísticos y usuarios.

Para alcanzar estos objetivos, la UE puede recurrir a varios instrumentos: apoyo financiero, iniciativas de normalización y medidas legislativas y no legislativas.

5. CONSULTAS

Este Plan de acción ha sido preparado sobre la base de las aportaciones facilitadas en el amplio proceso de consulta de las partes interesadas. Las aportaciones se han recabado siguiendo un planteamiento cuádruple: i) entrevistas con partes interesadas de alto nivel de los sectores privado y público; ii) seminarios; iii) un cuestionario por Internet; iv) debates específicos en foros de partes interesadas.

Con las entrevistas se determinaron algunas necesidades primordiales. El despliegue de los STI debe basarse en las prioridades de actuación, y han de determinarse las responsabilidades, incluida la función de la cooperación entre los sectores público y privado. Para la coordinación entre partes interesadas es preciso establecer un grupo transversal de alto nivel. La mayor parte de las partes interesadas consultadas considera que la Unión Europea debería asumir una mayor responsabilidad en el futuro despliegue de los STI.

Entre las prioridades definidas destacan las siguientes: gestión del tráfico, descongestión en los corredores de transporte de mercancías y en las ciudades, promoción de la comodalidad, sistemas de seguridad de a bordo, información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos, y una plataforma de a bordo abierta para integrar las distintas aplicaciones.

6. ÁREAS PRIORITARIAS DE ACTUACIÓN Y MEDIDAS CONEXAS

Las seis áreas prioritarias de actuación sugeridas se inspiran en las aportaciones de las partes interesadas públicas y privadas y parten de que las aplicaciones de STI que van a implantarse a corto o medio plazo deberán ser maduras, lo suficientemente interoperables y capaces de generar un efecto catalizador en el conjunto de Europa.

El Plan de acción se basa en una serie de iniciativas en curso de la Comisión Europea, tales como el Plan de acción para la logística del transporte de mercancías¹⁴, el Plan de acción sobre movilidad urbana¹⁵, el despliegue de Galileo¹⁶, la Comunicación «Hacia un transporte más ecológico»¹⁷, la iniciativa del vehículo inteligente de i2010¹⁸, la iniciativa «eSafety»¹⁹, el Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico²⁰, el servicio de llamadas de emergencia²¹, las plataformas tecnológicas europeas²² y sus agendas estratégicas de investigación, y el Grupo CARS 21²³.

Las actividades que se describen a continuación no repiten ni duplican actividades anteriores, sino que más bien las complementan, maximizando las sinergias y centrando la atención en los temas prioritarios pendientes de manera concertada.

6.1. Área de acción 1: Utilización óptima de los datos sobre carreteras, tráfico y desplazamientos

Muchas aplicaciones punta de STI dependen de un conocimiento preciso de las características de la red vial y de la normativa aplicable en materia de tráfico (por ejemplo, calles de sentido único y límites de velocidad). Si bien en el pasado este conocimiento lo proporcionaban mayoritariamente las autoridades públicas, hay una tendencia hacia el recurso a fuentes comerciales. Allí donde está en juego la seguridad vial, es esencial que esta información se valide y se ponga a disposición de todos los interesados en condiciones justas y equitativas, a fin de garantizar una gestión segura y ordenada del tráfico. Esto es particularmente aplicable a la cartografía digital, incluidos sus procesos inherentes de recogida, validación y actualización rápida de los datos.

Las mismas consideraciones se aplican a la prestación de servicios de información (en tiempo real) sobre tráfico y desplazamientos. Entre los temas específicos destacan el concepto de «difusión general de mensajes de tráfico» —es decir, los mensajes que se difunden gratuitamente entre todos los usuarios de la red de carreteras como servicio público de información—, la coherencia de la información procedente de las distintas fuentes y la necesidad de cumplir las exigencias impuestas por las operaciones de gestión de la red.

¹⁴ COM(2007) 607.

¹⁵ Que se adoptará en diciembre de 2008.

¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo.

¹⁷ COM(2008) 433.

¹⁸ COM(2007) 541.

¹⁹ www.esafetysupport.org.

²⁰ http://cordis.europa.eu/fp7/home_es.html.

²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

²² cordis.europa.eu/technology-platforms.

²³ COM(2007) 22.

Se proponen las siguientes acciones:

	Acción	Fecha prevista
1.1	<p>Definición de procedimientos para la prestación de servicios de información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos a escala de la UE, abordando en concreto los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">– prestación de servicios de información sobre tráfico por parte del sector privado– suministro de datos sobre regulación del tráfico por parte de las autoridades de transporte– garantía de acceso de las autoridades públicas a información sobre seguridad recabada por empresas privadas– garantía de acceso de las empresas privadas a los datos públicos pertinentes.	2010
1.2	Optimización de la recogida y suministro de datos sobre carreteras y planes de circulación del tráfico, normativa de tráfico e itinerarios recomendados (en particular, para los vehículos pesados de transporte de mercancías).	2012

	Acción	Fecha prevista
1.4	Definición de especificaciones de datos y procedimientos para la prestación gratuita de servicios mínimos de difusión general de mensajes de tráfico (incluida la definición del lugar donde se almacenarán los mensajes).	2012
1.5	Promoción del desarrollo de planificadores de viajes multimodales puerta a puerta, tomando en consideración las alternativas de transporte público nacionales, y su interconexión en toda Europa.	2009 a 2012

6.2. Área de acción 2: Continuidad de los servicios de STI de gestión del tráfico y transporte de mercancías en corredores de transporte europeos y en conurbaciones

La necesidad de acomodar los crecientes volúmenes de tráfico, sobre todo en los grandes corredores europeos de transporte y en las conurbaciones, al tiempo que se promueven la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética, exige soluciones innovadoras en materia de gestión del transporte y del tráfico. A este respecto, la gestión fluida y dinámica del tráfico y del transporte es beneficiosa para el transporte de mercancías de larga distancia y urbano y, al mismo tiempo, mejora la comodidad.

Las tecnologías de STI revisten una importancia esencial para la introducción del flete electrónico²⁴, un servicio que facilita, en línea y en condiciones seguras, información «en ruta» sobre la ubicación y las características de las mercancías transportadas (especialmente, de mercancías peligrosas y animales vivos). Podría ampliarse el alcance de este servicio a fin de incluir otras actividades de la cadena de suministro, como el intercambio de datos sobre el contenido de los fletes a efectos reglamentarios o comerciales, utilizando tecnologías innovadoras como la identificación por radiofrecuencia (RFID)²⁵ y basándose en aplicaciones del sistema de posicionamiento por satélite EGNOS/Galileo. En el futuro podría llegarse a implantar la «carga inteligente»: las mercancías podrán intercambiar información sobre sus características, contexto y posición, y estarán conectadas a una amplia gama de servicios de información.

La aplicación de gravámenes a los vehículos para el uso de ciertas carreteras se basa cada vez más en una variedad de parámetros como las dimensiones del vehículo, los niveles de emisión, la distancia recorrida o la hora del día. Las soluciones de STI que

²⁴ COM(2007) 607: Comunicación de la Comisión - *Plan de acción para la logística del transporte de mercancías*.

²⁵ COM(2007) 96.

hacen uso del posicionamiento por satélite y las comunicaciones móviles ofrecen nuevas oportunidades para este tipo de acceso a las infraestructuras y para la tarificación.

Se proponen las siguientes acciones:

	Acción	Fecha prevista
2.1	Definición de un conjunto de procedimientos y especificaciones comunes a fin de garantizar la continuidad de los servicios de STI para pasajeros y mercancías en los corredores de transporte y en las regiones urbanas e interurbanas. Esta acción debería incluir evaluaciones comparativas y actividades de normalización en materia de flujos de información puerta a puerta, interfaces, gestión del tráfico y planificación de viajes y, en particular, planificación de eventos y emergencias.	2011
2.2	Identificación de los servicios de STI que van a implantarse en apoyo del transporte de mercancías (flete electrónico) y desarrollo de medidas adecuadas para pasar de la teoría a la práctica. Se prestará especial atención a las aplicaciones de seguimiento y localización de mercancías utilizando tecnologías punta como la RFID y los dispositivos de localización basados en EGNOS/Galileo.	2010
2.3	Respaldo del despliegue a gran escala de una arquitectura marco europea de STI multimodal y actualizada y definición de una arquitectura marco de STI para la movilidad del transporte urbano , que se base en un planteamiento integrado de la planificación de desplazamientos, la demanda de transporte, la gestión del tráfico, la gestión de emergencias, la tarificación vial y la utilización de instalaciones de aparcamiento y de transporte público.	2010
2.4	Aplicación de la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras ²⁶	2012/2014

²⁶

Directiva 2004/52/CE.

6.3. Área de acción 3: Seguridad vial y protección del transporte

Las aplicaciones de seguridad vial basadas en STI han mostrado su efectividad, pero el alcance de su beneficio global para la sociedad depende de la escala de su despliegue. Entre las cuestiones que requieren una atención adicional figuran el diseño de una interfaz persona-máquina segura (sobre la base del trabajo realizado en el ámbito de la declaración de principios europea), la integración de dispositivos nómadas²⁷ y la seguridad de los usuarios de la carretera vulnerables (como los ancianos). Así pues, es esencial promover las mejores prácticas en estas áreas a fin de abordar estas cuestiones.

La seguridad de los sistemas de transporte también puede estar en peligro. La protección del transporte, sobre todo la necesidad de proteger a los viajeros y trabajadores del transporte y asegurar las instalaciones y activos de transporte, deben tomarse en consideración sin comprometer la eficacia y efectividad de las actividades de transporte.

Se proponen las siguientes acciones:

	Acción	Fecha prevista
3.1	Promoción del despliegue de sistemas avanzados de asistencia a la conducción y sistemas de STI relacionados con la seguridad, incluida su instalación en vehículos nuevos (mediante homologación) y, en su caso, su adaptación a vehículos usados.	2009 a 2014
3.2	Apoyo a la plataforma de aplicación para la introducción armonizada del servicio de llamadas de emergencia (eCall) ²⁸ , lo que incluye el desarrollo de campañas de sensibilización, la mejora de las infraestructuras de los puntos de acceso a los servicios públicos y la evaluación de la necesidad de reglamentación.	2009
3.3	Desarrollo de un marco de reglamentación sobre una interfaz persona-máquina de a bordo segura y para la integración de dispositivos nómadas, sobre la base de la declaración de principios europea ²⁹ , en sistemas de información y comunicación de a bordo seguros y eficientes.	2010

²⁷ Los dispositivos nómadas son piezas de equipos de comunicación e información que el conductor puede introducir en el vehículo para utilizarlos mientras conduce: teléfonos móviles, sistemas de navegación, ordenadores de bolsillo, etc.

²⁸ COM(2005) 431, COM(2003) 542.

²⁹ C(2006)7125.

3.4	Desarrollo de medidas adecuadas, así como de orientaciones sobre las mejores prácticas, que aborden el impacto de las aplicaciones y servicios de STI sobre la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera vulnerables .	2014
3.5	Desarrollo de medidas adecuadas, así como de orientaciones sobre las mejores prácticas, en materia de emplazamientos de aparcamiento seguros para camiones y vehículos industriales y de sistemas de aparcamiento y reserva de control telemático.	2010

6.4. Área de acción 4: Integración del vehículo en la infraestructura de transporte

La utilización de componentes o sistemas de STI se regula en varios actos legislativos y acuerdos voluntarios, vigentes o en fase de proyecto, aplicables a los vehículos industriales o particulares. Constituyen ejemplos de esta regulación las disposiciones sobre el transporte de mercancías peligrosas y animales vivos, los tacógrafos digitales³⁰, el telepeaje y el servicio de llamadas de emergencia. Hasta ahora, la mayoría de estos actos y acuerdos evolucionaban de manera autónoma, de modo que había poca sinergia a pesar de que las necesidades son las mismas.

La racionalización y la integración de estas aplicaciones en una arquitectura coherente de sistemas abiertos podría inducir una mejora de la eficiencia y la funcionalidad, la reducción de costes y una mayor capacidad de extensión, lo que permitiría la integración de un uso sencillo para el usuario de aplicaciones nuevas o actualizadas como las de los dispositivos nómadas y las que utilizan los servicios horarios y de posicionamiento GNSS avanzados. Esta arquitectura de sistemas abiertos estaría incorporada a una plataforma de a bordo abierta, garantizando la interoperabilidad y la interconexión con sistemas e instalaciones de infraestructura. Gracias a este enfoque modular, más adelante podrían integrarse funciones adicionales relativas a la mejora de la seguridad a bordo, las interfaces persona-máquina seguras, la movilidad personal, el apoyo logístico, el acceso a información multimodal y, posiblemente, la identificación electrónica de vehículos.

Esta plataforma debería introducirse primero en vehículos industriales. La respuesta positiva de estas aplicaciones contribuiría a acelerar el despliegue de aplicaciones integradas de STI en vehículos particulares, por lo que estimularía el desarrollo de un mercado europeo de productos y servicios de a bordo de origen y de venta separada.

El desarrollo de sistemas cooperativos basados en el intercambio de información y comunicación entre vehículos y con la infraestructura vial está también avanzando con rapidez y debe seguir promoviéndose.

Se proponen las siguientes acciones:

³⁰ Reglamento (CE) n° 2135/98.

	Acción	Fecha prevista
4.1	Adopción de una arquitectura de plataformas de a bordo abiertas para servicios y aplicaciones de STI, incluidas interfaces normalizadas. El resultado de esta actividad se sometería después a los organismos de normalización pertinentes.	2011
4.2	Desarrollo y evaluación de sistemas cooperativos para la definición de un planteamiento armonizado; evaluación de las estrategias de despliegue y de las inversiones en infraestructura inteligente.	2010-2013
4.3	Definición de especificaciones para la comunicación infraestructura a infraestructura (I2I), vehículo a infraestructura (V2I) y vehículo a vehículo (V2V) en sistemas cooperativos.	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4	Definición de un mandato de los organismos europeos de normalización para el desarrollo de normas armonizadas sobre la aplicación de STI, particularmente en lo que respecta a los sistemas cooperativos.	2009-2014

6.5. Área de acción 5: Seguridad y protección de datos y responsabilidad

El tratamiento de datos (en particular, datos personales y financieros) en aplicaciones de STI suscita algunas preocupaciones, ya que están en juego los derechos de los ciudadanos a la protección de sus datos. Al mismo tiempo, debe garantizarse a todas las partes interesadas, sobre todo a los ciudadanos, la integridad, privacidad y disponibilidad de los datos. Por otra parte, el uso de aplicaciones de STI genera exigencias adicionales en materia de responsabilidad. Estas exigencias pueden obstaculizar la penetración a gran escala de algunos servicios de STI en el mercado si no se protegen plenamente los derechos de los ciudadanos.

Se proponen las siguientes acciones:

	Acción	Fecha prevista
5.1	Evaluación de los aspectos de seguridad y protección de datos personales en relación con el tratamiento de datos en aplicaciones y servicios de STI, y propuesta de medidas acordes con la legislación comunitaria.	2011
5.2	Análisis de los aspectos de responsabilidad ligados al uso de aplicaciones de STI y, en particular, a los sistemas de	2011

	seguridad de a bordo.	
--	-----------------------	--

6.6. Área de acción 6: Cooperación y coordinación europeas en el ámbito de los STI

El despliegue coordinado de STI en la UE exige una cooperación intensa y efectiva a escala europea entre todas las partes implicadas que a ser posible propicie un acercamiento de los requisitos de despliegue y una mejor sincronización de las distintas actividades y permita evitar soluciones fragmentadas, por su alcance nacional o por implicar derechos de propiedad, que obstaculicen la integración europea.

Será necesario difundir los mejores conocimientos disponibles sobre los costes y beneficios de los proyectos de STI en todo su ciclo de vida y aprovechar las distintas experiencias en este ámbito para respaldar la toma de decisiones fundadas por parte de las autoridades públicas de toda Europa. Así pues, para hacer realidad un despliegue a escala europea, es esencial consensuar métodos comunes de evaluación y herramientas uniformes en apoyo de la toma de decisiones.

El despliegue coordinado de STI en el conjunto de Europa requiere asimismo una mayor implicación de las ciudades y las autoridades regionales, en particular a escala urbana e interurbana. Debe proporcionarse asesoramiento y asistencia técnica a fin de facilitar y respaldar la búsqueda de consenso y los procesos de toma de decisiones.

Por último, la aplicación de las medidas previstas en este Plan de acción exigirá una estructura de gobernanza adecuada. Los Estados miembros deberían tratar de alcanzar un acuerdo sobre una agenda común en el ámbito de los STI y sobre los métodos para pasar de la fase de planificación a la aplicación coordinada, por ejemplo mediante inversiones concertadas o iniciativas de armonización.

Se proponen las siguientes acciones:

	Acción	Fecha prevista
6.1	Propuesta de marco de reglamentación para la coordinación europea en el despliegue de STI en toda Europa.	2008
6.2	Desarrollo de un conjunto de herramientas de apoyo a las decisiones en materia de inversión en aplicaciones y servicios de STI. Esta acción debería incluir una evaluación cuantificada del impacto económico, social, financiero y operativo, así como abordar aspectos como la aceptación del usuario, el coste/beneficio en todo el ciclo de vida, y la identificación y evaluación de las mejores prácticas de adquisición y despliegue de instalaciones.	2011

6.3	Desarrollo de orientaciones para la financiación pública, tanto de la UE (p. ej., RTE-T y Fondos Estructurales) como de fuentes nacionales, de instalaciones y servicios de STI sobre la base de una evaluación de su valor económico, social y operativo.	2010
6.4	Establecimiento de una plataforma específica de colaboración en el ámbito de los STI entre Estados miembros y autoridades regionales y locales con objeto de promover iniciativas de STI en el área de la movilidad urbana .	2010

7. PERSPECTIVAS

El Plan de acción propone un planteamiento para el despliegue coherente y rápido de STI en toda Europa sobre la base de un conjunto de objetivos de actuación. Las áreas prioritarias de acción y las medidas de aplicación esbozadas están concebidas para cumplir este objetivo. Al integrar y complementar las diversas actividades promovidas hasta ahora por la UE y los Estados miembros, el planteamiento propuesto aprovechará plenamente los trabajos en curso y el despliegue satisfactorio de las aplicaciones y servicios que han ido desarrollándose. Esta combinación proporcionará el mejor marco para una contribución significativa de los STI a la consecución de una movilidad más sostenible en Europa.

Al tiempo que aborda una perspectiva a corto y medio plazo, en su esfuerzo por impulsar el despliegue de STI en la UE, el Plan de acción aspira a desarrollar un planteamiento a largo plazo que aporte una definición clara del papel que desempeñarán los STI en el sistema de transporte europeo del mañana.

La Comisión Europea elaborará en 2012 un informe sobre la aplicación del Plan de acción. En este informe también se revisarán y, en la medida de lo necesario, se ampliarán las áreas prioritarias y el alcance de las diversas acciones.

La presente Comunicación va acompañada de una propuesta de Directiva sobre un marco para la coordinación del despliegue de STI.