



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 15.2.2006  
COM(2006) 59 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO  
EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO  
Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

**Iniciativa del vehículo inteligente  
«Sensibilización sobre las TIC al servicio de vehículos  
más inteligentes, seguros y limpios»**

## 1. OBJETIVO Y ALCANCE DE LA PRESENTE COMUNICACIÓN

La presente Comunicación responde a la necesidad de los ciudadanos, la industria y los Estados miembros de encontrar soluciones a los problemas sociales relacionados con el transporte y mejorar la implantación de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC). **En la Comunicación se presenta la Iniciativa del vehículo inteligente como marco político para la actuación en este ámbito.** La Iniciativa del vehículo inteligente descansa en tres pilares: el Foro eSafety, el programa de investigación sobre las TIC y las acciones de sensibilización.

## 2. INTRODUCCIÓN

El 1 de junio de 2005 la Comisión adoptó la iniciativa «i2010 – Una sociedad de la información europea para el crecimiento y el empleo»<sup>1</sup> como estrategia global de modernización y despliegue de todos los instrumentos políticos de la UE para fomentar el desarrollo de la economía digital. La iniciativa i2010 contiene tres prioridades: un Espacio único Europeo de la Información, el refuerzo de la innovación y la inversión en investigación y el logro de una sociedad europea de la información basada en la inclusión. El “vehículo inteligente” es una de las tres iniciativas insignia propuestas dentro de la tercera prioridad con el **objetivo de aumentar la visibilidad de la contribución vital de las TIC a la calidad de vida.** La iniciativa, que propugna un transporte inteligente, seguro y limpio, aborda las cuestiones relacionadas con la seguridad y el medio ambiente derivadas del uso más intenso de la carretera.

## 3. JUSTIFICACIÓN DE ESTA INICIATIVA EUROPEA

Se calcula que en los Estados miembros de la UE hay 300 millones de conductores, que desean poder conducir de forma más sencilla, sin problemas ni retrasos y con menos riesgos de lesión. Conducir quizás sea la actividad más crucial que realizamos diariamente, ya que en un instante nuestra vida puede cambiar por completo, o incluso acabarse, a causa de un accidente de tráfico. La actividad que aquí se presenta responde a la necesidad de avanzar hacia un futuro en el que los coches no tengan accidentes y se reduzca la congestión del tráfico. La contaminación del medio ambiente, la seguridad vial y la congestión son problemas de dimensión europea que afectan a los 25 Estados miembros y para los que hay que encontrar, por lo tanto, soluciones europeas.

### 3.1. Descripción del problema

Las sociedades modernas dependen en gran medida de la movilidad. Sin embargo, el transporte genera graves problemas, como son la congestión de la red viaria y de las zonas urbanas, los efectos nocivos para el medio ambiente y la salud pública, el derroche de energía y, lo que es más importante, accidentes que producen fallecimientos, lesiones y daños materiales.

---

<sup>1</sup> COM(2005) 229 final: «i2010 – Una sociedad de la información europea para el crecimiento y el empleo»

En la UE la **congestión** genera unos costes anuales que se elevan a 50.000 millones de euros, lo que equivale al 0,5 % del PIB comunitario, y que antes de 2010 podrían situarse en el 1 % del PIB de la Unión. El número de automóviles por mil personas ha pasado de 232 en 1975 a 460 en 2002. La distancia total recorrida por los vehículos en carretera se ha triplicado en los últimos 30 años; además, en los últimos diez años el volumen de transporte por carretera creció en un 35 %. Todo ello contribuye a tener 7.500 km, el **10 % de la red, afectada diariamente por atascos<sup>2</sup>**).

Por lo que respecta a la **eficiencia energética** y a las **emisiones**, en 2002 el sector del transporte consumió 338 millones de toneladas equivalentes de petróleo (Mtep), iguales al 31 % del consumo total de energía registrado en la UE. De esa cantidad, 281 millones correspondieron al transporte por carretera (es decir, el 83 % de la energía consumida por el conjunto del sector). Las emisiones de CO<sub>2</sub> que genera el transporte por carretera (835 millones de toneladas al año) representan el 85 % de las emisiones totales imputables al transporte<sup>3</sup>. Los estudios realizados indican que **las situaciones de congestión vial y los malos hábitos de conducción provocan hasta el 50 % del consumo de combustible**.

De todos los problemas vinculados al transporte, la **seguridad** es el que tiene mayor impacto en la vida cotidiana de los ciudadanos, además de repercutir significativamente en la mayoría de los indicadores socioeconómicos. En su Libro Blanco de septiembre de 2001<sup>4</sup>, la Comisión Europea estableció el objetivo de reducir a la mitad, para el 2010, el número de víctimas mortales en accidentes de carretera. Aunque la situación ha mejorado gracias a los programas de acción de seguridad vial<sup>5</sup>, todavía hay que lamentar cada año más de 40.000 víctimas mortales y 1.400.000 accidentes en las carreteras de los Veinticinco (con un coste anual aproximado de 200.000 millones de euros, equivalente al 2 % del PIB de la Unión<sup>6</sup>). En cuanto a las causas de los accidentes, los datos más recientes<sup>7</sup> ponen de manifiesto que el error humano está presente en cerca del 93 % de los casos, y además constituye la única causa en un 75 % de los mismos. Cabe citar como ejemplo un estudio reciente<sup>8</sup> en el que se señala que, en accidentes a 50 km/h, el frenar con medio segundo de antelación reduciría la energía del impacto en un 50 %. Sin embargo, el análisis de los accidentes registrados en Alemania pone de manifiesto que el 39 % de los conductores de turismos y el 26 % de los conductores de camiones no hacen uso de los frenos antes de que se produzca una colisión y casi otro 40 % no frena de manera eficaz, **lo cual no deja lugar a dudas en cuanto a nuestras limitaciones como conductores**.

### 3.2. El potencial de los vehículos inteligentes

**Las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC), que hacen posible la construcción vehículos inteligentes**, proporcionan nuevas soluciones para superar los importantes retos sociales a los que se ha hecho referencia, ya que incrementan la seguridad

---

<sup>2</sup> Fuente: DG TREN

<sup>3</sup> Fuente: EUROSTAT

<sup>4</sup> COM(2001) 370 final: «Libro Blanco - La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»

<sup>5</sup> COM(2003) 311 final: «Programa de acción europeo de seguridad vial - Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida» y COM(2003) 542 final: «Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes»

<sup>6</sup> Fuente: EUROSTAT

<sup>7</sup> Base de datos GIDAS

<sup>8</sup> Fuente: HELLA Conferencia AMAA 2004

vial y la eficiencia global de los sistemas de transporte, además de permitir un uso más eficiente del combustible. Estos sistemas inteligentes pueden ayudar al conductor en las funciones de conducción que permiten prevenir o evitar los accidentes y proporcionarle información sobre la red viaria en tiempo real, a fin de evitar las zonas de congestión y optimizar sus desplazamientos o el rendimiento del motor, con la consiguiente mejora de la eficiencia energética global. Los sistemas inteligentes plantean la interacción entre el conductor, el vehículo y el entorno vial, gracias a un planteamiento integrado en el que los sistemas autónomos de a bordo se complementan con tecnologías cooperativas de comunicación vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura, así como con la mejora de la gestión del tráfico de la red viaria.

**¿Cuál es el potencial de los sistemas inteligentes?  
¿Por qué debe proponer la UE un plan de sensibilización?**

- Según las estimaciones del estudio SeiSS<sup>9</sup>, si de aquí a 2010 todos los vehículos estuvieran equipados con un dispositivo **eCall** de llamada automática de emergencia desde el vehículo en caso de accidente, sería posible reducir las víctimas mortales en la UE entre un 5 % y un 15 %, con el consiguiente ahorro de hasta 22.000 millones de euros. Además, estos dispositivos podrían reducir la congestión entre un 10 % y un 20 %, con un ahorro de costes adicional de entre 2.000 y 4.000 millones de euros.
- En el mismo estudio también se calcula que sería posible evitar hasta 4.000 accidentes en 2010, tan sólo con que un 3 % de los vehículos tuvieran instalado el sistema **ACC** de control longitudinal (destinado a evitar las colisiones por alcance).
- Por su parte, la **asistencia lateral**, que ayuda en las maniobras de cambio de carril y advierte de las salidas del carril, permitiría evitar 1.500 accidentes en 2010 si alcanzara un índice de penetración de tan sólo el 0,6 % (con el 7 % en 2020, sería posible evitar 14.000 accidentes).
- Dentro del proyecto AWAKE, destinado al desarrollo de un **sistema para combatir la hipovigilancia del conductor**, se ha calculado que la activación de un dispositivo de aviso en caso de somnolencia del conductor podría desempeñar un papel importante para evitar el 30 % de las colisiones mortales en autopista y el 9 % de todos los accidentes con víctimas mortales.
- El proyecto SMART NETS ha demostrado que la utilización de nuevos programas informáticos y de gestión de datos en tiempo real en los centros de control del tráfico urbano permitiría mejorar la **gestión del tráfico** y lograr una reducción de hasta el 40 % de las situaciones de paralización y congestión, con un importante ahorro de energía.
- En determinadas circunstancias, otros sistemas (“alerta de velocidad”, **dispositivos antialcoholemia, sistemas de peaje**, etc.) también pueden tener un considerable impacto positivo en la limpieza, seguridad y eficiencia del transporte.

### 3.3. Necesidad de actuación a nivel europeo

A la luz de lo anterior, cabe suponer que los sistemas inteligentes para vehículos podrán contribuir sustancialmente a solucionar los problemas actuales del transporte. Sin embargo, y

---

<sup>9</sup> Informe final del estudio SeiSS («Exploratory Study on the potential socio-economic impact of the introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles»).

a pesar de su potencial, por lo general estos sistemas no están todavía presentes en el mercado y los vehículos dotados de sistemas telemáticos o de dispositivos de seguridad activa de nueva generación se sitúan, principalmente, en el segmento de los automóviles de lujo, que representan un pequeño porcentaje del mismo. El despliegue a gran escala de los sistemas de seguridad activa ha tenido que enfrentarse, en ocasiones, a numerosos problemas que han demorado su introducción. Tal es el caso del ABS (20 años), el ESP (10 años para alcanzar un 40 % de penetración de mercado) y el ACC<sup>10</sup> (más de 25 años desde el comienzo de la fase de desarrollo y un índice de penetración todavía muy bajo). Estas situaciones se deben, principalmente, a las barreras legales, a la situación sumamente competitiva en que se encuentra el sector del automóvil (caracterizada por sus estrechos márgenes y el escaso rendimiento de las inversiones), al elevado coste de los sistemas inteligentes y la consiguiente debilidad de la demanda, al desconocimiento de la sociedad sobre los beneficios potenciales de estos sistemas y a la ausencia de un interés empresarial claro.

Una encuesta realizada por EUROTTEST<sup>11</sup> sobre una muestra representativa de casi 2.800 conductores puso de manifiesto que sólo la mitad estaban familiarizados con las tecnologías básicas de seguridad activa y pasiva instaladas en los vehículos (por ejemplo, sólo el 50 % sabía qué función desempeña el sistema ABS de antibloqueo de frenos). La encuesta llegó a la conclusión de que es preciso hacer un esfuerzo adicional a escala europea y nacional **para sensibilizar sobre las ventajas de una conducción más segura, limpia y económica**. No es de esperar que los ciudadanos y los responsables políticos inviertan o fomenten una tecnología hasta que no queden claros el beneficio y utilidad derivados de ella. Por lo tanto, para estimular la demanda de sistemas inteligentes para vehículos por parte de los usuarios es fundamental establecer un programa coherente de sensibilización, evitando crear una distorsión de la competencia en el mercado de los accesorios, así como suscitar falsas expectativas sobre su potencial.

Por otra parte, los problemas de transporte a los que se enfrenta Europa requieren soluciones armonizadas a nivel europeo. Es preciso superar los estrangulamientos que impiden la realización del mercado, así como estimular la demanda de productos y lograr un consenso entre los principales agentes interesados. El Foro eSafety recalca que la introducción generalizada de los sistemas inteligentes para vehículos no puede dejarse exclusivamente en manos del sector privado, sino que necesita del apoyo decidido del sector público (especialmente en la fase inicial de penetración en el mercado de tecnologías maduras que contribuyan a solucionar problemas sociales europeos y sean una muestra de la excelencia en el ámbito de la innovación). La iniciativa CARS 21<sup>12</sup>, que persigue el desarrollo de un sistema reglamentario competitivo del sector del automóvil para el siglo XXI, también reconoce a eSafety como elemento fundamental en el logro del objetivo de reducción de la mortalidad en las carreteras europeas. La Iniciativa del vehículo inteligente mantiene vínculos con CARS 21 y la complementa a través de varias acciones de sensibilización e investigación. Las acciones propuestas en la presente Comunicación también contribuirán sensiblemente a la reducción global de la emisión de agentes contaminantes, ayudando a la industria a cumplir su compromiso de reducir a 140 g/km las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de los automóviles nuevos en 2008.

---

<sup>10</sup> Sistema antibloqueo de los frenos, Programa electrónico de estabilidad y control adaptativo de la velocidad de crucero, respectivamente.

<sup>11</sup> <http://www.eurotestmobility.net/eurotest.php?itemno=86&lang=EN>

<sup>12</sup> Para más información sobre CARS 21 y su informe final, véase:  
<http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

Garantizar la interoperabilidad y la armonización de las soluciones técnicas aplicadas en toda la Unión exige un planteamiento europeo global. Complementando las actividades de normalización, y teniendo en cuenta el trabajo en curso en materia de sistemas cooperativos, los poderes públicos han de desempeñar su propio papel en la implementación de infraestructuras adecuadas, dotadas de características inteligentes, y promover actuaciones con vistas a conseguir un amplio despliegue de los sistemas inteligentes de transporte.

Es preciso seguir avanzando en el ámbito de **la investigación y el desarrollo**. En las últimas décadas, Europa ha sido escenario de importantes inversiones para la utilización de las TIC al servicio del vehículo inteligente, en las que también han estado presentes los programas marco europeos. Ello ha permitido desarrollar y poner a prueba diversas tecnologías que incrementan la seguridad (vial y de los vehículos), reducen la congestión y hacen posible un consumo de energía más racional. Ahora es necesario un esfuerzo adicional para continuar las actividades de investigación prioritarias desarrolladas hasta la fecha, centrando la atención en los programas de evaluación y en el perfeccionamiento de las tecnologías y los sistemas, con el fin de hacerlos más inteligentes, baratos y fiables. También es importante que mantengamos nuestra competitividad industrial frente a los países donde existen programas de investigación similares (Japón y EE.UU.)

#### **4. OBJETIVOS**

Las tres necesidades de actuación a nivel europeo anteriormente mencionadas perfilan los objetivos de la Iniciativa del vehículo inteligente, a saber:

- (1) Apoyar y coordinar las actividades de las principales partes interesadas (ciudadanos, Estados miembros e industria) en el marco de la Iniciativa.
- (2) Apoyar la investigación y el desarrollo en el ámbito de los vehículos más inteligentes, limpios y seguros e incrementar la capacidad de absorción y el uso de los resultados de la investigación.
- (3) Sensibilizar acerca de las soluciones basadas en las TIC, con el fin de estimular la demanda de los usuarios y generar la aceptación socioeconómica de estos sistemas.

#### **5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN**

##### **5.1. Apoyar y coordinar las actividades de los Estados miembros y de las demás partes interesadas**

El primer objetivo de la Iniciativa del vehículo inteligente se realizará con el apoyo del Foro eSafety, cuyas actividades se describen en dos comunicaciones de la Comisión<sup>13</sup>. El Foro tiene como meta eliminar los estrangulamientos que impiden la incorporación al mercado de los sistemas para vehículos inteligentes, mediante la consecución de consensos entre las partes interesadas y la formulación de recomendaciones a los Estados miembros y a la UE. El Foro, que fue creado en 2003 y que en la actualidad cuenta con más de 150 miembros en representación de todas las partes involucradas en la seguridad vial, ha establecido hasta la fecha once grupos de trabajo coordinados por la industria, en los que se tratan temas

---

<sup>13</sup> COM(2003) 542 final: «Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes» y COM(2005) 431 final: «2ª Comunicación sobre eSafety - Un servicio eCall para todos»

prioritarios. El Foro ha presentado un número considerable de valiosos informes que constituyen una aportación importante a las iniciativas industriales y a las políticas del sector. El Foro se mantendrá vinculado a otras actividades paralelas o complementarias sobre sistemas de transporte inteligentes, como son la iniciativa CARS 21, el Programa de acción europeo de seguridad vial (y, en particular, la Carta europea de la seguridad vial<sup>14</sup>), la iniciativa en materia de sistemas de transporte inteligentes para la logística y la intermodalidad prevista en el programa comunitario de Lisboa y, por lo que respecta al medio ambiente, el grupo de trabajo sobre vehículos ligeros del Programa Europeo de Cambio Climático<sup>15</sup>. A medida que avance la Iniciativa del vehículo inteligente, la Comisión estudiará la posibilidad de ampliar las actividades del Foro eSafety, con el fin de incluir las TIC que no sólo hagan posible un transporte más seguro, sino también más limpio.

El Foro se convierte así en uno de los pilares de la Iniciativa del vehículo inteligente y constituirá el vínculo principal con los responsables de la toma de decisiones.

En el marco del primer objetivo de la Iniciativa del vehículo inteligente, el Foro eSafety seguirá prestando apoyo a la Comisión a través de sus grupos de trabajo. Además, se proponen las siguientes acciones específicas:

- (1) Proceder al seguimiento de las acciones específicas propuestas en la «2ª Comunicación sobre eSafety - Un servicio eCall para todos» y a la elaboración de un informe al respecto, principalmente en lo relativo a la firma del Memorando de acuerdo sobre eCall por parte de los Estados miembros, al grado de implantación de los números de urgencia únicos 112 y E112, a la modernización de los centros públicos de atención de llamadas de emergencia (PSAP) para que estén en condiciones de gestionar las llamadas E112 y eCall con capacidad de localización, así como a la prestación de servicios de emergencia capaces de tratar adecuadamente la localización de las llamadas y proporcionar una atención lingüística conveniente.
- (2) Presentar una Recomendación de la Comisión sobre el diseño y uso seguro de interfaces persona-máquina (HMI) destinadas a sistemas para vehículos inteligentes. Este documento pondrá al día la Recomendación de la Comisión, de 21 de diciembre de 1999, relativa a sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos seguros y eficientes, tomando en consideración asimismo la evolución tecnológica en los últimos 5 años.
- (3) Analizar la posibilidad de recurrir a regímenes de incentivos a nivel nacional para fomentar la adquisición de vehículos dotados de funciones avanzadas de seguridad así como la instalación de accesorios inteligentes (“after market”). Los regímenes de incentivos fiscales deberían ser introducidos por los Estados miembros de manera coordinada en toda la UE, con el objeto de evitar la fragmentación del mercado interior, y tener como objetivo principal una diferenciación fiscal que influya en el comportamiento del consumidor, orientándolo hacia una categoría bien definida de vehículos dotados de las funciones avanzadas de seguridad y de los accesorios que más convenga. Todo plan que incluya incentivos nacionales a las tecnologías para el vehículo inteligente habrá de respetar escrupulosamente la normativa sobre ayudas estatales.

---

<sup>14</sup> <http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/rsap/charter.htm>

<sup>15</sup> [http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/eccc\\_2/library](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/eccc_2/library)

- (4) Tratar las cuestiones relativas a las necesidades de espectro en el contexto de las comunicaciones vehículo a vehículo y organizar un seminario para debatir las **repercusiones sobre el espectro radioeléctrico**<sup>16</sup> de la Iniciativa del automóvil inteligente. Las necesidades de espectro requieren la coordinación con los organismos competentes desde las primeras fases de desarrollo técnico, con el fin de garantizar la disponibilidad de las necesarias bandas de frecuencias.
- (5) Proceder al seguimiento de la recomendación sobre el establecimiento de un código europeo de buenas prácticas para el desarrollo y la puesta a prueba de sistemas avanzados de ayuda al conductor (ADAS)<sup>17</sup>.

## 5.2. Investigación y desarrollo en el ámbito de los vehículos más inteligentes, limpios y seguros

Las actividades de la Iniciativa del vehículo inteligente se basan en los logros y los resultados de los programas marco comunitarios de investigación y desarrollo tecnológico<sup>18</sup>.

Los objetivos a largo plazo de la Iniciativa del vehículo inteligente, que sólo pueden alcanzarse mediante acciones de investigación cooperativa, formarán parte de la prioridad que el Séptimo Programa Marco reserva a las tecnologías de la información y la comunicación (**Las TIC para dar respuesta a los retos de la sociedad**: contribución al desarrollo de sistemas y servicios de transporte inteligentes basados en las TIC que permitan circular a las personas y las mercancías de manera segura, ecológica, cómoda y eficiente). Las prioridades de investigación para el vehículo inteligente son plenamente compatibles con la programación estratégica adoptada por el ERTRAC (Consejo asesor sobre la investigación acerca del transporte europeo por carretera)<sup>19</sup>. Dentro del segundo objetivo de la Iniciativa se proponen las siguientes acciones:

- (6) Gracias a la investigación cooperativa a escala europea, los proveedores de sistemas y los fabricantes de automóviles han conseguido desarrollar sistemas activos de seguridad para prevenir los accidentes o paliar sus consecuencias. La **investigación futura** en este campo debe seguir avanzando por ese camino, teniendo presentes las necesidades que habrá de satisfacer la próxima generación de sistemas de asistencia al conductor (comportamiento mejorado, fiabilidad, seguridad, reducción del consumo de combustible y posibles riesgos de incompatibilidad electromagnética), mediante el uso de componentes más baratos, inteligentes y rápidos.

Dentro del Sexto Programa Marco, se ha puesto en marcha un primer grupo de proyectos que investigan el potencial que ofrecen las comunicaciones de vehículo a vehículo y de vehículo a infraestructura. Es necesario seguir avanzando en la **investigación de sistemas cooperativos**, con el fin de evolucionar desde modelos conceptuales básicos hacia sistemas integrados que puedan ser objeto de ensayo funcional y validación.

---

<sup>16</sup> De conformidad con la Decisión n° 676/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre un marco regulador de la política del espectro radioeléctrico en la Comunidad Europea (Decisión sobre espectro radioeléctrico).

<sup>17</sup> Resultados de RESPONSE 3, parte del proyecto integrado PREVENT <http://www.prevent-ip.org/>

<sup>18</sup> <http://www.cordis.lu/ist/so/esafety-road/home.html>

<sup>19</sup> <http://www.ertrac.org/>

La **información al viajero** y la **información sobre el tráfico** se han convertido en prestaciones clave para mejorar el acceso a los servicios de transporte. Por consiguiente, se está procediendo al desarrollo de plataformas abiertas que ofrecen al viajero un acceso ininterrumpido a los recursos de información. La penetración en el mercado es lenta y son necesarias más actividades de IDT para superar los problemas de falta de interés comercial y de aceptación por el usuario.

La investigación en el campo de las TIC también debería contribuir a la **intermodalidad del transporte** y, en particular, a la del transporte de mercancías, donde una mejor gestión de la capacidad conlleva un impacto directo en el consumo de combustible. Además, las TIC ayudarán a superar las barreras económicas que dificultan el transporte multimodal, en la medida en que mejorarán el flujo global de información.

Estas actividades de investigación deberán completarse mediante acciones de demostración relativas a los beneficios y la utilización de sistemas para vehículos inteligentes.

- (7) Establecimiento, a través del Séptimo Programa Marco, de un **programa global de evaluación mediante pruebas operativas sobre el terreno (FOT)** de carácter técnico y socioeconómico, para evaluar, en situaciones reales, el impacto que los sistemas inteligentes basados en las TIC tienen sobre el comportamiento del conductor y la dinámica de la conducción. Este programa también servirá de base para efectuar un análisis de coste-beneficio de tales sistemas y para establecer una evaluación general de su impacto en la seguridad vial y en la eficiencia del sistema de transporte.

El despliegue de estos sistemas requiere tanto el compromiso de la industria del automóvil, como la realización de inversiones en infraestructuras por parte de los poderes públicos. El apoyo de ambas partes dependerá de los resultados de los estudios de evaluación de impacto, en los que la relación costes/beneficios desempeña un papel importante. El programa FOT, que proporcionará datos operativos reales para llevar a cabo dicho análisis, debe centrar sus actividades en los sistemas con mayores posibilidades de comercialización y rápida instalación en una flota suficientemente grande de vehículos. Los resultados del programa de la evaluación dependerán en gran medida del grado de compromiso, implicación y participación de los Estados miembros en la selección, concepción y seguimiento de las pruebas. Otro tanto puede decirse de las actividades en el ámbito de los sistemas cooperativos, donde los operadores —tanto urbanos como interurbanos— desempeñarán un papel fundamental en la obtención de los beneficios previstos.

- (8) Apoyar y fomentar la creación de un **programa independiente de pruebas de conformidad y evaluación del rendimiento** en la UE, utilizando los medios y la capacidad de los que ya disponen los principales centros de investigación europeos. Si bien es verdad que en el ámbito de la seguridad pasiva y las emisiones existen métodos de prueba bien definidos para determinar el rendimiento de los diseños (por ejemplo, su comportamiento en caso de choque), aún carecemos de métodos de prueba armonizados para determinar el rendimiento de los sistemas basados en las TIC. Por lo tanto, urge iniciar el proceso de reflexión sobre los criterios y los métodos para determinar dicho rendimiento. Diversos centros de ensayo europeos ya han adquirido una experiencia considerable en materia de pruebas de rendimiento de los sistemas de

seguridad y eficiencia del tráfico basados en las TIC, lo que permite poner en marcha una iniciativa global en estrecha cooperación con la industria del automóvil y sus proveedores, las organizaciones de normalización europeas, los Estados miembros y EuroNCAP<sup>20</sup>. La iniciativa incluirá un estudio de viabilidad para determinar la metodología de ensayo más apropiada y la estructura organizativa del programa. En la segunda fase, podría darse inicio a un proyecto dentro del Séptimo Programa Marco para proceder a la aplicación adecuada de la metodología, al objeto de llevar a cabo pruebas preliminares de rendimiento y establecer vínculos con los organismos de normalización.

### 5.3. Sensibilización

El pilar de la Iniciativa del vehículo inteligente reservado a la sensibilización fomentará la difusión activa de información a un público amplio, dotando a los conductores y a los responsables políticos de un mayor conocimiento acerca del potencial de los sistemas para vehículos inteligentes, con el objeto de estimular la demanda de los usuarios y generar la aceptación socioeconómica de dichos sistemas. Dentro del tercer objetivo de la Iniciativa se proponen las siguientes acciones específicas:

- (9) Celebración periódica de **actos relacionados con la Iniciativa del vehículo inteligente** que resulten adecuados para lograr la máxima atención de los medios de comunicación, mediante actividades que presenten resultados obtenidos (por ejemplo, jornadas de demostración, exhibiciones en condiciones reales de los proyectos integrados, presentaciones, seminarios).
- (10) Apoyar y poner en marcha actividades focalizadas de sensibilización sobre el vehículo inteligente, entre las que podrán figurar la producción de **series televisivas o documentales**, breves y dirigidos a públicos concretos, sobre sistemas concretos basados en las TIC, así como el inicio de un **estudio exhaustivo de evaluación comparativa** sobre las actividades de fomento y despliegue de los sistemas para vehículos inteligentes en curso en los Estados miembros y en la industria.
- (11) Fomentar la creación de una **“plataforma de comunicación eSafety”**, con el objetivo de mejorar, coordinar y armonizar la comunicación de las distintas partes interesadas con el usuario final. La plataforma fue propuesta por el grupo de trabajo sobre comunicación con los usuarios del Foro eSafety, en el que varios agentes de la industria señalaron la necesidad de establecer una organización formal para lograr la sensibilización de los usuarios a escala comunitaria. Con este fin, se desarrollarán herramientas de buenas prácticas y sistemas piloto para poner a prueba, en diversos Estados miembros, campañas destinadas a los usuarios.
- (12) Apoyar y promover, mediante el uso del distintivo i2010 y otras acciones focalizadas, las **iniciativas de las partes interesadas** que compartan los objetivos de la Iniciativa del vehículo inteligente.

---

<sup>20</sup> European New Car Assessment Programme: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

#### **5.4. Seguimiento de la Iniciativa del vehículo inteligente**

Para calibrar los avances obtenidos por la Iniciativa, se llevará a cabo un **ejercicio de seguimiento** de carácter europeo, nacional e industrial, en el que se evaluarán una serie de indicadores específicos, con el fin de determinar periódicamente el progreso registrado por las acciones propuestas.

### **6. CONCLUSIONES**

La presente Comunicación se centra en el tercer pilar de la Iniciativa i2010, a saber, el logro de una sociedad europea de la información basada en la inclusión que ofrezca mayor calidad de vida y mejores servicios públicos. En ella se propone una Iniciativa del vehículo inteligente, con tres objetivos específicos: la coordinación de las actuaciones de las partes interesadas a través del Foro eSafety, el apoyo a la I+D y la sensibilización de los usuarios en relación con los sistemas para vehículos inteligentes y los beneficios que estos ofrecen, y la aceleración de su despliegue en el mercado.

La Comunicación hace especial hincapié en la importancia estratégica de las tecnologías de la información y la comunicación, pues estas permiten la construcción de vehículos más inteligentes, seguros y limpios que ayudarán a solucionar los problemas sociales relacionados con el transporte por carretera. En la Comunicación, la Iniciativa del vehículo inteligente se presenta como el marco político que guiará los esfuerzos de las partes interesadas en este ámbito, con la aspiración de acelerar el despliegue de los sistemas para vehículos inteligentes en los mercados europeos y en otros mercados, a través de acciones claramente definidas que abarquen el uso de instrumentos políticos, de investigación y de comunicación.

Los Estados miembros son protagonistas clave de la Iniciativa del vehículo inteligente, motivo por el cual la Comisión les anima a que secunden los objetivos formulados en la Comunicación, subrayando la necesidad de actuar conjuntamente a nivel europeo. Para ello, se invita a los Estados miembros a que desempeñen un papel activo en la realización de las acciones propuestas, en colaboración con la Comisión, la industria y las demás partes interesadas.