

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «La política europea de seguridad vial y los conductores profesionales — Aparcamientos seguros y vigilados»

(2007/C 175/21)

El 16 de febrero de 2007, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 del Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen sobre «La política europea de seguridad vial y los conductores profesionales — Aparcamientos seguros y vigilados».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 7 de mayo de 2007 (ponente: Sr. ETTY, seguido por el Sr. CHAGAS).

En su 436º Pleno de los días 30 y 31 de mayo de 2007 (sesión del 30 de mayo), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 118 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 En aras de la seguridad viaria, así como la salud y seguridad de los camioneros y para combatir la criminalidad en el transporte de mercancías por carretera, es necesario facilitar en toda la UE aparcamientos más seguros y vigilados para los conductores profesionales.

1.2 La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) han formulado criterios comunes totalmente aceptados y viables y que deben tenerse en cuenta a la hora de construir áreas de descanso en carretera.

1.3 El CESE acoge favorablemente las iniciativas adoptadas por el Parlamento Europeo y apoyadas por la Comisión Europea a fin de establecer un proyecto piloto con miras a verificar la viabilidad y proporcionar una ayuda inicial para crear áreas seguras y vigiladas de aparcamiento para los conductores profesionales.

Recomendaciones del Comité

1.4 La Comisión debería incluir el asunto de los aparcamientos seguros y vigilados para los conductores profesionales en la concepción y la cofinanciación de la red de carreteras trans-europea;

1.5 La misma recomendación para la aprobación de proyectos de infraestructura vial cofinanciados en el marco del Fondo Europeo de Desarrollo Regional. El Banco Europeo de Inversiones debería hacer lo mismo a la hora de conceder préstamos para la infraestructura vial;

1.6 Los Estados miembros deberían considerar este asunto en el marco de la puesta en práctica del Programa de acción sobre seguridad vial;

(Nota: En cuanto a estas tres propuestas, se debería prestar especial atención al hecho de que se necesitan más instalaciones de descanso para los conductores profesionales, sobre todo si se tiene en cuenta que el transporte entre los «antiguos» y los «nuevos» Estados miembros de la UE no deja de aumentar);

1.7 La Comisión debería evaluar, en el período que va de ahora a abril de 2009, la función que podría desempeñar la UE en la legislación de los aspectos relevantes de este asunto y el desarrollo de una «legislación blanda» en ámbitos que sean

fundamentalmente competencia de los Estados miembros. Ello permitiría a la Comisión y los Estados miembros tomar medidas coordinadas y rápidas tras la conclusión del proyecto piloto mencionado en los puntos 2.9, 2.10 y 2.11. La evaluación se debería realizar de conformidad con el artículo 71 del Tratado, pero también se debería tener en cuenta el vínculo entre las medidas relativas al tiempo de trabajo y la salud y la seguridad de los trabajadores. Se podrían incluir medidas relativas a los aparcamientos seguros y vigilados para los conductores profesionales;

1.8 La Comisión debería garantizar que los interlocutores sociales participan plenamente en este ejercicio;

1.9 La Comisión examina de qué manera podría reforzar y contribuir a poner en práctica las iniciativas emprendidas por la sociedad civil organizada para abordar el asunto de las áreas de aparcamiento seguras y vigiladas y apoya a las organizaciones concernidas a prestar ayuda a sus miembros para que puedan aprovechar plenamente las instalaciones para el descanso ya existentes y las recientemente construidas. Por ejemplo, la Comisión podría ayudarlas a completar y mejorar la información sobre las áreas de descanso y hacer esta información más accesible para sus miembros, incluso en línea. Otros ejemplos serían un sistema de certificación para las áreas de aparcamiento seguras y vigiladas (recurriendo a los criterios comunes de la IRU y la ETF) y un sistema de información diaria sobre los aparcamientos disponibles. Junto con los Estados miembros y las organizaciones interesadas, la Comisión podría desarrollar métodos para informar a los conductores a tiempo.

2. Observaciones generales

2.1 La política europea de seguridad vial, incluidos el «Tercer programa de acción europeo de seguridad vial» (2003) y el «Programa de acción europeo para la seguridad vial — Revisión intermedia» (2006), está orientada a sectores concretos, como los motociclistas, los peatones, los jóvenes y los conductores profesionales. No obstante, la Comisión omite varios aspectos relevantes, uno de ellos crucial en opinión de los interlocutores sociales. Se trata, en el marco de la seguridad de las infraestructuras viales, de las áreas de descanso para los conductores profesionales y, en particular, las áreas de descanso seguras y vigiladas.

2.2 ¿Por qué es un asunto crucial? Se pueden dar, al menos, tres buenas razones en respuesta a esta pregunta.

2.3 La primera es el asunto de la seguridad vial. El nuevo Reglamento 561/2006 relativo a los periodos de conducción y descanso ha entrado en vigor recientemente. En el artículo 12 ⁽¹⁾ se reconoce implícitamente la importancia de un número suficiente de instalaciones de descanso seguras y protegidas para los conductores profesionales en la red de autopistas de la UE. Además de esta consideración, en relación con la normativa comunitaria, se deberían citar las legislaciones nacionales de ciertos Estados miembros que prohíben la circulación de camiones pesados durante los fines de semana. Esto requiere una mejor difusión de la información por los Estados miembros y una mayor coordinación entre ellos.

2.4 En segundo lugar, el alcance de la delincuencia en el ámbito del transporte de mercancías. A pesar de que los datos estadísticos de los Estados miembros son en varios sentidos insuficientes y difíciles de comparar, parece que los robos (de camiones y su carga) y los ataques contra los conductores están aumentando. Varias fuentes señalan que en el transporte internacional por carretera aproximadamente un 40 % de las agresiones se produce en zonas de aparcamiento junto a las autopistas. La Conferencia Europea de Ministros de Transporte y la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) están realizando un estudio que aportará a corto plazo datos recientes sobre los ataques y la violencia que sufren los conductores profesionales en las áreas de descanso.

2.4.1 El Parlamento ha publicado recientemente (mayo de 2007) un estudio sobre el tema «Robo organizado de vehículos comerciales y su carga en la UE» ⁽²⁾, en el que se calcula que la pérdida de valor causada por los robos equivale a más de 8 200 millones de euros o a un valor de 6,72 euros por viaje con carga. Según este estudio, unos 9 000 conductores profesionales son víctimas cada año de esta delincuencia en el transporte en las autopistas de la UE.

2.5 Y en tercer lugar, se debería tener en cuenta la salud y la seguridad de los conductores de camiones. Un conductor cansado es un problema para la seguridad vial. No obstante, la restricción del tiempo de conducción es importante en la política de transporte en particular para la competitividad. En el mejor de los casos, este aspecto por sí mismo ocupa un lugar muy modesto en la legislación actual.

2.6 Pero también se deben señalar otros asuntos. Por ejemplo, los conductores profesionales de vehículos de menos de 3,5 toneladas están exentos de la normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso, y también de los limitadores de velocidad. Ello ocurre a pesar de que no deja de aumentar el transporte con este tipo de vehículos, incluido el transporte de mercancías de gran valor, y de que el número de accidentes en los que se ven involucrados sigue creciendo.

⁽¹⁾ Artículo 12: «Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado.»

⁽²⁾ Versión provisional, 3.5.2007, IP/B/TRAN/IC/2006-194. Estudio realizado por NEA *Transport Research and Training* a petición de la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo.

2.7 Asimismo se plantea la cuestión de facilitar la aplicación de los elementos sociales de la legislación relativa a los conductores de camiones, elementos a los que hasta el momento no se ha prestado suficiente atención.

2.8 Por otra parte, áreas de aparcamiento seguras y vigiladas situadas a suficiente distancia entre unas y otras a lo largo de las autopistas comunitarias también podrían tener un positivo impacto medioambiental y contribuir a mejorar el flujo del tráfico.

2.9 En la actualidad tiene lugar un debate sobre la importancia de disponer de áreas de descanso seguras y vigiladas para los conductores profesionales. Un elemento importante es la reciente solicitud (que data de 2006) de los trabajadores y los sindicatos del sector, la IRU y la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF) a la UE y a los entes nacionales, regionales y locales de los Estados miembros para la creación de un número suficiente de áreas de descanso que cumplan una serie de criterios establecidos por ellos de forma conjunta.

2.10 En el Parlamento Europeo, las deliberaciones sobre el nuevo Reglamento 561/2006 incluyeron la cuestión de las áreas de descanso seguras y protegidas. Se planteó como asunto de especial preocupación la delincuencia en el ámbito del transporte por carretera. Por iniciativa del Parlamento Europeo, respaldado por la Comisión Europea, se ha puesto a disposición un presupuesto de cinco millones y medio de euros para la elaboración de un proyecto piloto. Este proyecto ya está en marcha. Incluye estudios de viabilidad y aporta ayudas iniciales para crear áreas de descanso seguras.

2.11 En el año 2006 la Comisión Europea encargó un «Estudio sobre la viabilidad de una red de áreas de descanso vigiladas para los operadores del transporte por carretera en la red de carreteras transeuropea», estudio concluido a principios de 2007 ⁽³⁾.

2.12 La ayuda inicial se ha asignado a cinco proyectos modelo. Los principales objetivos son establecer requisitos comunes para las zonas de aparcamiento seguras y construir unos cuantos aparcamientos seguros al menos en dos Estados miembros. Entre las cuestiones clave que deben examinarse figuran los modelos de asociación entre el sector público y el privado.

2.13 La Comisión Europea evaluará el proyecto piloto en cuanto concluya su elaboración en abril de 2009. Las partes directamente interesadas participarán en esta evaluación, así como en la puesta en práctica del proyecto. En 2009, la Comisión podrá presentar propuestas políticas (legislación, legislación blanda, coordinación, intercambio de las mejores prácticas, etc.) basadas en la evaluación.

2.14 El Parlamento ha asignado otros 2 millones de euros en el presupuesto de 2007 para desarrollar un sistema de certificación de áreas de aparcamiento seguro y vigilado.

⁽³⁾ NEA *Transport Research Training*, Rijswijk, Países Bajos, enero de 2007.

2.15 El CESE ha abordado recientemente el asunto de las plazas de aparcamiento seguras y vigiladas para los conductores profesionales en sus dictámenes TEN/217 ⁽⁴⁾ y TEN/270 ⁽⁵⁾.

2.16 La cuestión de la disponibilidad de áreas de aparcamiento también se ha tratado en un informe del Parlamento sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (2006/0182/COD, versión preliminar) de 20 de marzo de 2007.

3. Observaciones específicas

3.1 El Comité considera que la Comisión, al establecer normas relativas a los periodos de conducción y descanso, asume también la responsabilidad de hacer posible que los conductores profesionales las cumplan. Ello significa que se debe disponer de zonas de aparcamiento adecuadas en las principales autopistas europeas a una distancia entre sí tal que los conductores puedan realizar los descansos obligatorios cuando así lo precisen.

3.2 Los criterios para estas zonas de aparcamiento adecuadas, establecidos por la Unión Internacional de Transportes por Carretera y la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte en marzo de 2006, están bien adoptados y son factibles. Reflejan de forma adecuada algunas de las recomendaciones políticas del estudio de viabilidad mencionado en el punto 2.10. Los criterios se refieren a dos tipos de instalaciones para el descanso, unos para las disposiciones más básicas y otros que exigen más instalaciones obligatorias en los puntos centrales estratégicos. La IRU y la EFT han propuesto, además, otras instalaciones o servicios altamente recomendables u opcionales para los operadores de las áreas de descanso en función de que haya una demanda suficiente. El Comité considera que los criterios consiguen un equilibrio adecuado entre las consideraciones en materia de seguridad vial, la seguridad de los conductores y las mercancías, y la seguridad laboral y la salud de los conductores.

3.3 En la actualidad existen insuficientes aparcamientos que cumplan los criterios establecidos por la IRU y la ETF en la UE, tanto en los «antiguos» como en los «nuevos» Estados miembros. En Europa Central y Oriental, los aparcamientos deberían incluirse en las fases de planificación y construcción de las nuevas autopistas. Y se debería prestar especial atención a los cruces de las fronteras exteriores de la UE, donde los conductores sufren a menudo largos periodos de espera.

3.4 La Comisión Europea y los Estados miembros deberían hacer frente a esta situación de forma urgente en función de sus respectivas responsabilidades y competencias. El Comité observa con interés las iniciativas del Parlamento y la Comisión y espera que impulsen a la Comisión y los Estados miembros a emprender actividades a corto plazo con el fin de preparar las políticas que se deberán desarrollar una vez completados los proyectos piloto a los que se hace referencia en el punto 2.11.

3.5 El Comité acoge con satisfacción que la sociedad civil organizada, en particular los interlocutores sociales del sector del transporte por carretera, haya abordado el asunto de las plazas de aparcamiento seguras y vigiladas de un modo constructivo y concreto. Por otra parte, insta a la Comisión a que examine de qué manera podría reforzar y contribuir a poner en práctica esta iniciativa y ayudar a las organizaciones concernidas a prestar ayuda a sus miembros para que puedan aprovechar plenamente las instalaciones para el descanso ya existentes y las recientemente construidas. Por ejemplo, la Comisión podría ayudarles a completar y mejorar la información sobre las áreas de descanso y hacer esta información más accesible para sus miembros, incluso en línea. Otro ejemplo sería un sistema de información diaria sobre los aparcamientos disponibles. Junto con los Estados miembros y las organizaciones interesadas, la Comisión podría desarrollar métodos para informar a los conductores a tiempo.

Bruselas, 30 de mayo de 2007.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁴⁾ Dictamen sobre la seguridad de los modos de transporte, CESE 1488/2005 de 14.12.2005, punto 3.10, DO C 65 de 17.3.2006

⁽⁵⁾ Dictamen sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, CESE 613/2007 de 26.4.2007, punto 4.8.