

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones estratégicas para la seguridad vial hasta 2020» (Dictamen elaborado a petición del Parlamento Europeo)

(2011/C 48/06)

Ponente: **Virgilio RANOCCHIARI**

El 2 de junio de 2010, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el tema

«Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones estratégicas para la seguridad vial hasta 2020».

La Sección Especializada de Transporte, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 6 de septiembre de 2010.

En su 465º Pleno de los días 15 y 16 de septiembre de 2010 (sesión del 15 de septiembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 128 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE reitera que el objetivo del Tercer Programa de acción europeo de seguridad vial –reducir a la mitad el número de víctimas mortales de la carretera en la Unión Europea durante el período 2001-2010– era muy ambicioso. De hecho, de acuerdo con los datos oficiales de 2008, la reducción de accidentes de carretera mortales en la UE-27, en comparación con las cifras de 2001, fue del 28,4 %. No obstante, cifras recientes de la Comisión muestran un sorprendente progreso que podría dar lugar a un resultado final en 2010 de más de un 40 % de reducción de las víctimas mortales.

1.2 Las razones por las que no se logrará reducir a la mitad los accidentes mortales de carretera residen en una combinación de los factores que se exponen a continuación.

1.2.1 El nivel comunitario sólo es responsable del Programa de acción y las directrices de aplicación, mientras que la aplicación de todas las medidas contempladas en dicho Programa se deja en manos de los distintos niveles en los Estados miembros.

1.2.2 La aplicación y el cumplimiento de las medidas de seguridad vial difieren de un Estado miembro a otro.

1.2.3 No existe una interpretación uniforme de los datos estadísticos sobre seguridad vial en todos los Estados miembros de la UE.

1.2.4 Durante los últimos diez años, se ha insistido de modo especial en el cumplimiento, más que en la educación y formación de todos los usuarios de la carretera.

1.2.5 No se asignaron objetivos intermedios a los Estados miembros y tampoco se prestó especial atención a la diferencia entre las tasas de riesgo de los Estados miembros, lo que exigía una hoja de ruta adaptada a las necesidades de cada país.

1.3 En relación con las medidas «pasivas y activas de seguridad», el CESE considera que se ha registrado una mejora considerable en los últimos diez años, en particular gracias a que el sector ha introducido toda una serie de innovaciones técnicas de seguridad en los turismos y los vehículos pesados. En el futuro, las normas de seguridad podrían situarse a un nivel más alto y deberían adoptarse medidas en vista de la reciente introducción en el mercado de turismos de muy bajo precio que apenas cumplen dichas normas.

1.3.1 La situación es todavía peor en el caso de los ciclomotores y motocicletas de bajo coste, en particular los importados del sudeste asiático, que no suelen cumplir los requisitos europeos de homologación. Estos requisitos son de suma importancia habida cuenta de que los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados tienen entre 18 y 20 veces más probabilidades que los conductores de automóvil de sufrir heridas graves en la carretera, y que cada vez son más las personas que optan por la motocicleta para ir a trabajar debido a la congestión del tráfico en las ciudades.

1.4 En cuanto a los avances registrados en los últimos diez años en la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias, el CESE concluye que se podía haber logrado mucho más. El avance más importante fue la Directiva del Consejo sobre la seguridad en los túneles, que tuvo efectos muy positivos a escala europea. En cambio, no se han observado mejoras significativas en las carreteras rurales y redes secundarias, en las que se produce el 50 % de los accidentes mortales.

1.5 Para que el cuarto Programa de acción europeo de seguridad vial (PASV) hasta 2020 obtenga mejores resultados, el CESE recomienda que se tengan en cuenta los aspectos que se exponen a continuación.

1.5.1 Se requiere un firme liderazgo político habida cuenta de la responsabilidad compartida entre la UE y los Estados miembros.

1.5.2 Se necesitan datos estadísticos armonizados y detallados sobre la seguridad vial en la UE-27.

1.5.3 Deberían establecerse objetivos para reducir el número de usuarios de la carretera gravemente heridos, así como una definición común de lo que constituye una herida grave.

1.5.4 Es necesaria una política comunitaria más estricta en relación con la armonización y regulación de las medidas de seguridad vial, junto con una asistencia a los Estados miembros, a fin de garantizar que éstos apliquen dichas medidas con mayor eficacia y rapidez, incluida la aplicación obligatoria del sistema paneuropeo «eCall» si el planteamiento voluntario no da los resultados esperados.

1.5.5 Habría que prestar más atención a una educación y formación diferenciadas para todos los usuarios de la carretera, especialmente los más jóvenes y los mayores, así como a otros usuarios vulnerables como los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados, los ciclistas y los peatones.

1.5.6 Todos los empleadores (especialmente los del sector privado) que gestionan parques móviles deberían participar en los proyectos en curso o futuros para fomentar buenas prácticas destinadas a reducir los accidentes que se producen de camino al trabajo, animar a sus trabajadores a optar por el transporte público y elaborar políticas de seguridad para sus vehículos. A este respecto, la futura norma ISO 39001 sobre seguridad vial en el trabajo será un instrumento importante.

1.5.7 Se necesita una legislación de la UE para las categorías vulnerables de usuarios de la carretera. Por ejemplo, para los vehículos de dos ruedas motorizados, es necesaria una nueva homologación, la obligación de tener ABS o CBS de serie para los vehículos de más de 150 cc, el sistema de encendido automático de faros y la introducción de una inspección técnica y una segunda fase de formación en la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción.

1.5.8 En relación con el desarrollo de las infraestructuras, el CESE recomienda que el nuevo programa de acción incluya el objetivo de aumentar el nivel de seguridad de la red transeuropea de carreteras y de elevar la seguridad de al menos un 25 % de las carreteras no transeuropeas al mismo nivel de dicha red.

1.5.9 El plan de acción debería tener objetivos ambiciosos, pero realistas, proponiendo no sólo un objetivo general de reducción del número global de víctimas mortales, sino también objetivos específicos en relación con las personas gravemente heridas y los usuarios vulnerables de la vía pública como, por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados. En cuanto al objetivo general, el CESE señala que la tasa de riesgo varía considerablemente en la UE, por lo que recomienda vivamente que se establezcan objetivos diferenciados de reducción del número de víctimas mortales para 2020, basados en las cifras de los Estados miembros para 2010.

1.5.10 A fin de garantizar la consecución de los objetivos fijados en el Programa de acción, el CESE considera necesario que la UE lleve a cabo un seguimiento anual. Para ello, el CESE propone la creación de una agencia europea consagrada a la seguridad vial para supervisar y efectuar el seguimiento de la aplicación del Programa de acción en coordinación con los representantes de seguridad vial designados por los Estados miembros.

1.6 Por último, aunque no por ello menos importante, la UE debe establecer un vínculo sólido y permanente con el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» proclamado por las Naciones Unidas, y debería aspirar a convertirse en líder mundial de la seguridad vial.

2. Introducción

2.1 El 28 de abril de 2010, Brian Simpson, Presidente de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo, escribió una carta al Presidente del Comité Económico y Social Europeo, Mario Sepi, en la que solicitaba un dictamen exploratorio del CESE sobre la seguridad vial, de conformidad con el artículo 124 del Reglamento del Parlamento.

2.2 En su carta, el Sr. Simpson hacía referencia al nuevo programa de trabajo de la Comisión para 2010, publicado el 31 de marzo de 2010, que incluye una propuesta para elaborar un nuevo paquete en materia de seguridad vial, destinado a crear un «espacio europeo de seguridad vial».

2.3 Pedía al CESE que abordara una serie de cuestiones fundamentales relacionadas con la última década, a saber, hasta qué punto resultaron eficaces las políticas a nivel de la UE a la hora de modificar el comportamiento de los usuarios de la carretera y mejorar la seguridad pasiva de los vehículos y las infraestructuras viarias; hasta qué punto resultó satisfactoria la aplicación de estas políticas en los Estados miembros; y, por último, qué sería necesario para crear un verdadero «espacio de seguridad vial» en los 27 Estados miembros.

2.4 En 2001, la Comisión publicó el Libro Blanco del transporte, al que siguió en 2003 el Programa de acción; ambos estaban basados en el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de la carretera para 2010.

2.5 Los datos disponibles más recientes, correspondientes a 2008, indican que se ha registrado una reducción del 36,8 % en los accidentes mortales de carretera en la zona de la UE-15 y una reducción del 28,4 % en la UE-27, respecto a las cifras de 2001. Se trata de una reducción considerable, pero desgraciadamente no alcanza el objetivo de la Comisión de reducir a la mitad el número de accidentes mortales. La Comisión ha publicado muy recientemente cifras correspondientes a 2009 y previsiones para 2010 que no están lejos del objetivo original, ya que indican una reducción de más del 40 % para 2010.

2.5.1 Si se logran estos importantes resultados, el CESE considera que será gracias a la entrada en vigor de la reciente legislación en materia de seguridad vial y a la mejora de la seguridad de los vehículos, más que a un cambio de comportamiento de los usuarios de la carretera, en relación con lo cual queda mucho por hacer.

2.6 Para saber qué medidas deberían incluirse en una nueva estrategia, es indispensable comprender qué políticas e iniciativas han resultado eficaces en los últimos diez años, y cuáles no.

2.7 El Programa de acción de la Comisión para la última década se centraba en tres elementos clave:

- cambiar comportamientos individuales como, por ejemplo, el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y teléfonos móviles, o la eliminación de la conducción bajo los efectos del alcohol;
- apoyar las iniciativas del sector encaminadas a desarrollar y comercializar vehículos más seguros;
- adoptar medidas para mejorar la infraestructura, por ejemplo, mediante un mejor diseño de las carreteras y túneles, y la armonización de los sistemas avanzados de ayuda de emergencia en todos los Estados miembros.

2.8 La Comisión Europea celebró una serie de consultas públicas entre abril y julio de 2009 con el objetivo de entablar un diálogo con los ciudadanos europeos y las partes interesadas gubernamentales a nivel nacional, regional y local, así como con las empresas y los profesionales, para identificar los principales problemas de la seguridad vial que debería abordar el programa de acción de seguridad vial para el período 2011-2020 y las acciones prioritarias que podrían llevarse a cabo para reducir las inadmisibles y onerosas tasas de mortalidad y traumatismo grave en toda la UE.

2.9 El CESE coincide con la Comisión de Transportes y Turismo en que antes de adoptar un nuevo programa de acción de seguridad vial (PASV), debería llevarse a cabo una evaluación de la eficacia de las políticas anteriores, del Libro Blanco del transporte de la Comisión de 2001 y del Programa de acción de 2003.

2.10 Esta evaluación podría realizarse, entre otras cosas, recurriendo a información reciente y a las opiniones expresadas en los dictámenes sobre esta materia emitidos por el CESE en los últimos años. Estos dictámenes ponen de manifiesto que para el CESE la mejora de la seguridad vial es una de las cuestiones clave de la política de transportes, que merece un trato prioritario por parte de los Estados miembros, incluso en tiempos de dificultades económicas.

2.11 Entretanto, se está operando un cambio importante a nivel mundial. Tras la primera Conferencia Ministerial Mundial

sobre Seguridad Vial («Es hora de pasar a la acción»), celebrada en Moscú en noviembre de 2009, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó que el período 2011-2020 sería el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» con la finalidad de estabilizar y, posteriormente, reducir el número de accidentes mortales de carretera en todo el mundo, que ya ha alcanzado proporciones epidémicas con más de un millón de muertos y unos 20 millones de heridos graves cada año, de los cuales un 90 % procede de países de renta baja y media. En líneas generales, el coste económico de esta especie de «pandemia» se ha estimado entre un 1 % y un 3 % del PIB de los diferentes países. En Europa, el coste para la sociedad se elevó a unos 130000 millones de euros en 2009.

2.12 A este respecto, el CESE estima que la UE podría aprovechar el «impulso» creado y el nuevo PASV para asumir el liderazgo mundial en el ámbito de la seguridad vial, por lo que no debería dejar pasar esta oportunidad.

3. Observaciones generales

3.1 El CESE hace constar que, para evaluar la eficacia de las políticas anteriores en el ámbito de la seguridad vial, resulta indispensable disponer de datos estadísticos cuantitativos y cualitativos sobre la seguridad vial en la UE-27, que estén bien documentados y puedan compararse. Actualmente, todos los Estados miembros transmiten cifras básicas sobre seguridad vial a la UE, pero la calidad y el grado de detalle de la información facilitada por algunos Estados miembros siguen siendo deficientes y no permiten diferenciar entre los usuarios de la carretera, las categorías de carreteras, las condiciones meteorológicas y la gravedad de las lesiones.

3.2 Habida cuenta de que en los últimos treinta años se ha triplicado la circulación en las carreteras de la UE, el CESE se felicita de los avances considerables realizados por la UE para reducir a la mitad el número de accidentes mortales de carretera en 2010. Este objetivo ya era ambicioso para una Europa de quince Estados miembros, pero como señaló el CESE, en su Dictamen de 10 de diciembre de 2003 sobre la seguridad del transporte 2003-2010, resultaría aún más difícil en una Europa ampliada.

3.3 El CESE señala que, pese a fijar un objetivo muy ambicioso para reducir los accidentes mortales de carretera, la UE no estableció un objetivo similar para reducir el número de usuarios de la carretera gravemente heridos. Entre 2001 y 2008, el número de usuarios gravemente heridos sólo disminuyó un 18 % en la UE-27, de modo que para lograr una reducción drástica en este ámbito, el nuevo programa de acción de la Comisión deberá prever medidas apropiadas, que deberán ser aplicadas por los Estados miembros tan pronto como se acuerde una definición común de lo que constituyen heridas graves y leves.

3.4 En cuanto a la medida en que han sido eficaces las políticas a nivel de la UE para modificar el comportamiento de los usuarios de la carretera en la última década, se ha de tener presente que a nivel comunitario sólo se acuerdan el programa de acción y las directrices de aplicación, mientras que la aplicación de todas las medidas previstas en el programa de acción corresponde a los diferentes niveles nacionales, de conformidad con el principio de subsidiariedad.

3.5 Si todos los Estados miembros aplicaran las medidas expuestas en el programa de acción siguiendo los mismos criterios encontrarían menos problemas, pero desafortunadamente la experiencia demuestra que no es el caso, puesto que persisten grandes disparidades entre los niveles de seguridad vial de los Estados miembros de la UE. Las medidas de aplicación y ejecución en materia de seguridad vial difieren de un país a otro y, en opinión del CESE, no cabe duda de que una política más estricta de la UE tendría mejores resultados.

3.6 Por lo tanto, el CESE destaca la importancia de elaborar y aplicar un programa más ambicioso de armonización y regulación, combinado con una asistencia a los Estados miembros que permita garantizar una mayor eficacia y rapidez en la aplicación de las medidas de seguridad vial. Para ello, la respuesta podría ser la creación de una agencia europea de seguridad vial.

3.6.1 En realidad, existen agencias de seguridad para todos los modos de transporte menos el vial. La agencia de seguridad vial debería ser un órgano ejecutivo de estructura reducida, asistido en todo momento por representantes de la seguridad vial nombrados por los Estados miembros.

3.6.2 El CESE considera que la agencia, aprovechando la experiencia adquirida por órganos existentes como el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial, podría dirigir con mayor eficiencia los trabajos ejecutivos en materia de seguridad vial. A modo de ejemplo, podría actualizar cada año el mapa de «puntos negros», señalando las carreteras inseguras y comunicando los resultados a los usuarios de la UE, como ya se solicitaba en un dictamen anterior del CESE ⁽¹⁾. La agencia también podría servir de apoyo a los grupos de seguridad vial nacionales y locales, fomentando y divulgando buenas prácticas en toda la UE.

3.6.3 Además, la agencia podría garantizar la integración de la seguridad vial en otras políticas pertinentes de la UE como la educación, la salud y el medio ambiente, y elaborar una hoja de ruta con prioridades a corto y medio plazo, colmando así una de las principales lagunas del programa anterior.

3.7 Habida cuenta de los cambios que se han producido en el comportamiento de los usuarios de la carretera durante la última década, cabe concluir que más de la mitad de los accidentes mortales puede imputarse directamente a factores de comportamiento como el exceso de velocidad, los conductores jóvenes y novatos, y la conducción bajo los efectos del alcohol.

En opinión del CESE, la educación, el cumplimiento y la formación son factores igualmente importantes e interdependientes, pero en última instancia la mejor solución para todas las partes es la educación.

3.8 El CESE señala que uno de los tres elementos clave del Programa de acción de la Comisión para la última década eran los «cambios en el comportamiento individual». Dado el aumento del número de vehículos en circulación durante los últimos diez años, debería intensificarse la política en este ámbito.

3.9 Asimismo, se ha de tener en cuenta que algunas categorías vulnerables de usuarios de la carretera, tales como los motociclistas, los ciclistas y los peatones, siguen estando expuestos a un riesgo desproporcionado. El CESE recomienda reforzar la educación vial, en combinación con un reglamento marco exhaustivo relativo a la homologación de los vehículos de dos ruedas motorizados y una segunda fase de formación para los conductores de estos vehículos, como medida para intentar influir en el comportamiento de estas categorías de usuarios de la carretera.

3.10 Además, es importante tener presente que la población de la UE está envejeciendo y que la política de seguridad vial debería concentrarse en medidas específicas como, por ejemplo, los sistemas de transporte inteligentes, la adaptación de los vehículos y las infraestructuras, la sensibilización y la educación.

3.11 El CESE recomienda que, para la próxima década, la política se centre en una diferenciación de la educación, la formación y la evaluación mediante examen de todos los usuarios de la carretera, en particular los grupos «de riesgo» como los jóvenes y las personas mayores, y las categorías vulnerables de usuarios como los motociclistas, los peatones y los ciclistas.

3.12 La política a nivel de UE debe plasmarse en un programa de acción de seguridad vial que contenga recomendaciones y directrices claras y estrictas para su aplicación en los Estados miembros. Asimismo, cada año la Comisión debería recibir información estadística bien definida, que permita reaccionar rápidamente. Al mismo tiempo, la Comisión debería instar a los Estados miembros a aplicar lo antes posible la normativa actual y futura en materia de seguridad vial.

4. Observaciones particulares

4.1 El gran reto para el éxito de la política de seguridad vial es la cooperación entre las autoridades competentes a nivel europeo, nacional y local. Si bien es posible avanzar en cuestiones técnicas mediante la adopción y aplicación de la legislación de la UE, la modificación del comportamiento de los usuarios de la carretera sólo puede lograrse a nivel nacional. Por ello, resulta esencial que la UE establezca directrices estrictas y que los Estados miembros transmitan información cada año a la Comisión.

⁽¹⁾ DO C 80, de 30.3.2004, p. 77-80.

4.2 En cuanto a la eficacia de la política de la UE a la hora de modificar el comportamiento de los usuarios de la carretera en los últimos diez años, el CESE entiende que no ha tenido éxito por motivos relacionados con la subsidiariedad y la ausencia de un sistema de seguimiento. La formación y la educación continua son los medios más importantes de influir de manera positiva en el comportamiento, en particular el de los conductores jóvenes y los usuarios mayores de la carretera. Los Estados miembros han utilizado estos medios de formas distintas y, en ocasiones, inadecuadas.

4.3 En relación con estos tipos de comportamiento, el CESE está convencido de que en la próxima década las políticas deberían centrarse en la educación y formación de todas las categorías de usuarios de la carretera en todos los Estados miembros. Por ejemplo, se podría introducir una proporción mínima de educación vial obligatoria en los planes de estudios escolares y –de manera voluntaria– animar a las personas a ampliar sus conocimientos de modo constante.

4.4 Los Estados miembros deberían emprender campañas periódicas y selectivas para concienciar a los usuarios de la carretera e influir en su comportamiento, informándoles sobre temas relacionados con la seguridad, como el respeto mutuo, los equipos de protección, la velocidad y los problemas que plantean el alcohol y las drogas, e insistiendo al mismo tiempo en el cumplimiento de la ley.

4.5 El nuevo programa de acción debería prestar especial atención a las diferencias que existen entre los países europeos respecto de las tasas de riesgo de seguridad vial. En 2008, la tasa de los países de riesgo elevado era hasta cuatro veces superior a la de los países de bajo riesgo. En cuanto a los países cuya tasa de riesgo es claramente superior a la media de la UE, el objetivo debería consistir en una mayor reducción de los accidentes mortales y del número de heridos graves en la carretera, estableciendo objetivos diferenciados de reducción del número de accidentes mortales para 2020 sobre la base de las cifras correspondientes a 2010.

4.6 En los últimos diez años, se ha registrado una mejora considerable de la «seguridad pasiva y activa», sobre todo gracias a la industria, que ha introducido una amplia gama de dispositivos técnicos de seguridad en los turismos y los vehículos pesados. Los proyectos de I+D, financiados por los programas marco de la UE, podrían dar un nuevo impulso a la mejora de las tecnologías de los sistemas de transporte inteligentes.

4.7 Como consecuencia de la crisis económica, ha surgido un fenómeno nuevo y cada vez más peligroso, a saber, la comercialización de turismos de muy bajo coste que apenas satisfacen las normas mínimas de seguridad. A fin de garantizar y mejorar la seguridad, se podría acrecentar el nivel de seguridad del parque automovilístico existente, equipando a los coches con los nuevos dispositivos de seguridad siempre que sea posible. Es necesario proceder a controles periódicos e inspecciones anuales. La situación en el sector de los vehículos de dos ruedas motorizados es aún más preocupante, puesto que la vigilancia del mercado y las inspecciones periódicas son indispensables⁽²⁾. El CESE estima que la UE debe reaccionar reforzando las normas de seguridad.

4.8 A este respecto, se requiere una nueva legislación de la UE en materia de homologación de los vehículos de dos ruedas

motorizados, incluida la obligación de disponer de ABS o CBS de serie para los vehículos de más de 150 cc y la introducción de una inspección técnica y una segunda fase de formación para estos vehículos de dos ruedas en la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción. Además, la UE debería apoyar las campañas de sensibilización a fin de garantizar el cumplimiento de las principales normas de seguridad.

4.9 El diseño de las carreteras y los arcones desempeña un papel importante en los accidentes. Las encuestas sobre esta cuestión demuestran que las infraestructuras viarias tienen su parte de responsabilidad en aproximadamente un 30 % de los accidentes. Por lo tanto, se pueden lograr grandes avances en este ámbito. Se ha constatado que los principales obstáculos a la mejora de la seguridad no sólo están relacionados con dificultades financieras, sino también con una falta de concienciación general. Según las estadísticas, las carreteras rurales son, a menudo, las más peligrosas. La UE debería exigir que las carreteras sean seguras como condición indispensable para optar a los fondos de la UE (red transeuropea de carreteras, Fondos Estructurales, etc.). En cualquier caso, es esencial que en el diseño, la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras viarias, también se tenga en cuenta la seguridad de los vehículos de dos ruedas motorizados.

4.10 El CESE concluye que la iniciativa más eficaz emprendida en los últimos diez años para aumentar la seguridad de las infraestructuras fue una de las propuestas del Tercer Programa de acción de seguridad vial: la Directiva sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (2004/54/CE). La entrada en vigor de esta Directiva tuvo un gran impacto a escala europea.

4.11 Para la próxima década, el CESE recomienda, en relación con el desarrollo de las infraestructuras, que el programa de acción incluya el objetivo de aumentar el nivel de seguridad de la red transeuropea de carreteras y de elevar al nivel de esta última al menos un 25 % de las carreteras no transeuropeas. La seguridad vial se vería considerablemente reforzada por una decisión del Consejo sobre una modificación de la Directiva sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, que previera anexos técnicos vinculantes, una ampliación de su alcance (a las carreteras no transeuropeas) y la adopción de directrices europeas relativas a la seguridad de las infraestructuras viarias urbanas. A corto plazo, la UE debe promover una rápida adopción, por parte de todos los Estados miembros, de las cuatro medidas contempladas en su Directiva sobre infraestructuras, a saber, la evaluación del impacto de la seguridad vial, la auditoría de la seguridad vial, la gestión de la seguridad de la red y la realización de inspecciones de seguridad.

4.12 Habida cuenta de la responsabilidad compartida, el CESE está convencido de que un firme liderazgo político es un requisito indispensable para la creación de un verdadero «espacio de seguridad vial» en los 27 Estados miembros. Es preciso convencer a los responsables políticos a nivel de la UE, pero también a nivel nacional y regional en los Estados miembros, de la importancia de colaborar para llevar a cabo cambios legislativos a corto y largo plazo, además de campañas informativas a gran escala. El recurso a los conocimientos técnicos sobre seguridad vial de los actores clave del sector privado en Europa generará apoyo y ayudará a reducir costes.

(2) DO C 354 du 28.12.2010, p. 30

4.13 En lo que se refiere al sector privado, dado que los viajes de trabajo y los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo representan una importante fuente de riesgo, las empresas con parques móviles propios pueden dar un paso importante en la dirección correcta. Ciertamente, las medidas destinadas a reducir los accidentes mortales de carretera deberían abarcar todo tipo de conducción por motivos de trabajo, más allá del sector del transporte de mercancías por carretera.

4.13.1 Las empresas públicas y privadas deberían fomentar buenas prácticas para reducir los accidentes en los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo, animando a sus trabajadores a optar siempre que puedan por el transporte público, elaborando directrices de seguridad para sus parques móviles y controlando el grado de seguridad de sus vehículos. Un buen ejemplo en este ámbito es el proyecto PRAISE⁽³⁾ cofinanciado por la Comisión Europea al objeto de desarrollar la gestión de la seguridad en los desplazamientos por carretera relacionados con el trabajo y poner conocimientos técnicos pertinentes a disposición de los trabajadores. Esta cuestión podría interesar también a la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA).

4.13.2 En esta misma perspectiva, se está elaborando actualmente una nueva norma internacional ISO 39001 sobre seguridad vial en el trabajo, cuya adopción está prevista para finales de 2011. La Comisión Europea debería pedir a todos los signatarios de la Carta Europea de Seguridad Vial que obtengan lo antes posible el certificado ISO 39001.

4.14 Entre las otras condiciones necesarias para crear un «espacio de seguridad vial» cabe citar: un mayor número de datos estadísticos comparables sobre los Estados miembros, la transmisión cada año de información a la Comisión por parte de los Estados miembros, la creación de un sistema de supervisión y seguimiento a nivel de la UE gracias a una agencia europea de seguridad vial, la correcta y rápida aplicación de la legislación de la UE en todos los Estados miembros, una mayor insistencia en la formación y la educación continua, y la necesidad de prestar especial atención a los usuarios más jóvenes y mayores de la carretera.

4.15 El CESE recomienda un plan de acción que contenga objetivos ambiciosos, pero realistas. Por motivos políticos, como en el pasado, el objetivo para la próxima década debería ser de carácter general. En cuanto a la reducción del número de accidentes mortales, el CESE no desea inmiscuirse en el debate sugiriendo un porcentaje determinado, pero recomienda encarecidamente que también se establezcan objetivos específicos de reducción del número de heridos graves y del número de usuarios vulnerables, como los peatones, los ciclistas, y los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados que sufren accidentes y heridas en la carretera.

4.16 Por otra parte, la UE debería establecer, posiblemente a través de la agencia de seguridad vial, no sólo el objetivo a largo plazo, sino también los objetivos intermedios, poniendo en marcha un programa de asistencia técnica para los Estados miembros que presenten los resultados menos satisfactorios en cuanto al desarrollo de una estrategia nacional de reducción del número de víctimas.

Bruselas, 15 de septiembre de 2010.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: prevenir accidentes y lesiones de carretera para aumentar la seguridad de los trabajadores (www.etsc.eu/PRAISE.php).