

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte»

COM(2008) 887 final — 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Ponente: **Josef ZBOŘIL**

El 29 de enero de 2009, de conformidad con el artículo 295 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte»

COM(2008) 887 final – 2008/0163 (COD).

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 15 de abril de 2009 (ponente: Josef ZBOŘIL).

En su 453º Pleno de los días 13 y 14 de mayo de 2009 (sesión del 13 de mayo de 2009), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 183 votos a favor, 3 en contra y 6 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE expresa su satisfacción por la iniciativa de la Comisión Europea y considera que es indispensable garantizar la existencia de un sistema de transporte fiable, funcional, eficaz y seguro en el sector del tráfico viario (esto incluye también los servicios ofrecidos en este ámbito).

1.2. El Comité suscribe la aprobación, con vistas a la aplicación del plan de implantación de sistemas de transporte por carretera inteligentes (STI), de la propuesta de Directiva, que ofrece el marco jurídico necesario para la coordinación del sistema de transporte inteligente, al tiempo que conserva la flexibilidad indispensable para el respeto de los principios de proporcionalidad y subsidiariedad.

1.3. Con el fin de garantizar la viabilidad de la red de infraestructuras viarias y la posibilidad de circular fácilmente por ellas, es esencial disponer permanente e ininterrumpidamente de información y datos actualizados sobre carreteras, en los que se dé cuenta de incidencias o fenómenos que limiten, total o parcialmente, en un punto o en un sector dado, la posibilidad de circular por la red de infraestructuras. Los sistemas de transporte inteligentes deben proporcionar en tiempo real información exacta, fiable y uniforme, y los usuarios deben beneficiarse de la libertad de elección.

1.4. El CESE considera conveniente establecer una estructura normalizada común que presente los fenómenos e incidencias que tengan un impacto en la posibilidad de circular por la red de infraestructuras viarias o la viabilidad de ésta, así como en la seguridad y la fluidez del tráfico (como el sistema Alert-C). Es necesario, por otro lado, definir un formato común XML para el intercambio de datos acerca de la situación del tráfico y la información sobre la circulación. Deben definirse también dos tipos de normas: por una parte, aquellas por las que se creará una única red de referencias geográficas que representará las infraestructuras viarias, con el fin de hacer posible una única localización digital de los fenómenos e incidencias, y, por otra, aquellas que regularán la información relativa a la red de carreteras, a sus componentes y a sus infraestructuras asociadas.

1.5. Los datos necesarios, su análisis y su difusión entre los usuarios finales interesados deberían circular en el sistema sin aumentar excesivamente la carga de trabajo de los conductores, y permitir, por el contrario, mejorar la comodidad de estos últimos y, por consiguiente, reforzar la seguridad en carretera.

1.6. El CESE recomienda que se establezca rápidamente la estructura de los sistemas de transporte inteligentes a nivel nacional y se integren en ella algunas funciones exactamente definidas. Recomendamos, por otro lado, la imposición de normas mínimas para el equipamiento de los ejes de las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) con sistemas telemáticos, que deben ejercer las funciones concretas necesarias.

1.7. El Comité destaca que, para la puesta en marcha de esta infraestructura, se debería contar con una financiación adecuada a cargo de la Comunidad, los Estados miembros y el sector privado. Los gastos de explotación deberían estar cubiertos por recursos procedentes de tasas, ingresos fiscales o peajes. Conviene, por otro lado, definir con más precisión las exigencias relativas a los servicios centrales nacionales encargados de la recogida, el análisis, la comunicación, la publicación, la difusión y el intercambio transfronterizo de datos e información sobre la circulación.

1.8. Los sistemas de transporte inteligentes se basan en la utilización creciente de un gran volumen de datos. Por consiguiente, su aplicación requiere el desarrollo de una visión a largo plazo que tenga en cuenta no sólo las aplicaciones actuales, sino igualmente la evolución futura que podrían experimentar los sistemas, así como el papel y la responsabilidad de las diversas partes interesadas. Los sistemas de transporte inteligentes utilizados deben respetar debidamente la protección de los datos personales. La directiva y el plan de acción deben garantizar la protección contra cualquier utilización abusiva gracias a disposiciones técnicas, tecnológicas, organizativas o jurídicas conformes al Derecho comunitario y a las legislaciones nacionales (1).

(1) Declaración del Grupo de trabajo creado en virtud del artículo 29 de la Directiva 95/46/CE sobre «la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos», WP 101, aprobada el 25 de noviembre de 2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_fr.pdf.

1.9. El CESE recomienda que en el plan de acción se incluyan instrumentos adecuados para el fomento de las tecnologías modernas de la información en el sector de los transportes, por ejemplo previendo la organización de concursos para recompensar los vehículos inteligentes.

2. Introducción, documentos de la Comisión

2.1. La revisión intermedia del Libro Blanco de la Comisión Europea sobre la política de transportes señala que la innovación contribuirá de forma significativa a un desarrollo más sostenible (es decir, seguro, eficiente, no contaminante y continuado) del transporte por carretera, en particular merced a las tecnologías de la información y las comunicaciones, y, más concretamente, a los sistemas de transporte inteligentes (STI).

2.2. La creciente congestión de nuestro sistema de transportes (según las previsiones, el transporte de mercancías y de viajeros por carretera se incrementará un 55 % y un 36 %, respectivamente, de aquí a 2020) y el consumo de energía y los efectos negativos en el medio ambiente que de ello se derivan (las emisiones de CO₂ procedentes del transporte aumentarán un 15 % más de aquí a 2020) requieren fórmulas innovadoras para responder a necesidades y exigencias cada vez mayores en materia de transporte y movilidad. Habida cuenta de la importancia del desafío, medidas tradicionales tales como la ampliación de las actuales redes de transporte no bastarán, por lo que hay que encontrar nuevas soluciones.

2.3. No obstante, la adopción de los sistemas de transporte inteligentes es más lenta de lo previsto y, en general, sigue siendo fragmentaria. El resultado es una multiplicidad de soluciones nacionales, regionales y locales, sin armonización clara. Por consiguiente, los STI no se utilizan de manera eficaz y no pueden contribuir efectivamente al logro de los objetivos (de la política de transportes) ni a la resolución de los problemas cada vez más graves con que se enfrenta el transporte por carretera.

2.4. Entre los objetivos específicos figuran aumentar la interoperabilidad del sistema, ofrecer un acceso ininterrumpido, favorecer la continuidad de los servicios y establecer un mecanismo de cooperación eficaz entre todas las partes interesadas del sector. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, se considera que el medio más adecuado para alcanzar el objetivo previsto es una directiva (marco).

2.5. Con todo, las disposiciones de aplicación de carácter técnico, es decir, los procedimientos y especificaciones, serán adoptadas por la Comisión, asistida por un comité compuesto por representantes de los Estados miembros. Sin perjuicio de las funciones que desempeñe dicho comité, la Comisión creará un grupo consultivo europeo sobre los STI que reunirá a representantes de los grupos de interés del sector (por ejemplo, proveedores de servicios de STI, asociaciones de usuarios, operadores de transporte y de instalaciones, industria de fabricación, interlocutores sociales, asociaciones profesionales existentes, etc.). Este grupo asesorará a la Comisión sobre los aspectos comerciales y técnicos de la aplicación y el despliegue de los STI en la UE. El Grupo consultivo de STI recogerá y recopilará las aportaciones de los foros existentes, tales como el Foro eSafety, Ertrac, etc., a los debates.

2.6. La propuesta se centra en las aplicaciones y servicios de STI relacionados con el transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte. Existe una serie de disposiciones en el sector del transporte por carretera, en particular la

Directiva 2004/52/CE relativa a los sistemas de telepeaje, el Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 2007/46/CE por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. Se velará por que exista una coherencia patente con la labor de los comités pertinentes.

2.7. La propuesta respaldará varios de los objetivos (microeconómicos) de la Estrategia de Lisboa para el crecimiento y el empleo. Contribuirá ante todo al objetivo de facilitar la difusión y el uso efectivo de los STI. También contribuirá a los siguientes objetivos:

- facilitar todas las formas de innovación: transferencia transfronteriza de conocimientos sobre el despliegue efectivo de los STI;
- ampliar, mejorar y conectar las infraestructuras europeas, y completar los proyectos transfronterizos prioritarios: se examinará la conveniencia de instaurar sistemas adecuados de tarificación por el uso de las infraestructuras;
- fomentar el uso sostenible de los recursos y aumentar las sinergias entre la protección del medio ambiente y el crecimiento, en particular promoviendo la introducción de medios para internalizar los costes externos;
- incrementar y mejorar las inversiones en I+D, especialmente por parte de la empresa privada: se propondrán mejores condiciones generales para la explotación de soluciones de STI innovadoras.

2.8. La Comunicación «Hacia un transporte más ecológico», adoptada por la Comisión en julio de 2008 (COM(2008) 433), prevé en su capítulo 4 un plan de despliegue de sistemas de transporte por carretera inteligentes, acompañado de una iniciativa legislativa que establece un planteamiento común para favorecer la comercialización y utilización de las tecnologías existentes. Además, una explotación más eficaz de las infraestructuras existentes entrañará una menor necesidad de nuevas infraestructuras y permitirá evitar la fragmentación de los hábitats y el sellado del suelo.

2.9. La propuesta también concuerda con la estrategia de la UE en favor del desarrollo sostenible por cuanto aborda algunas de las cuestiones esenciales a las que se decidió dar mayor impulso durante el proceso de revisión de 2005. El vínculo clave entre ellas es el objetivo de lograr un transporte más sostenible, es decir, de mejorar la gestión de la demanda de transporte y contribuir a la consecución del objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en carretera de aquí a 2010 (en comparación con 2000). Entre otras cuestiones que se tratarán indirectamente cabe citar la reducción del consumo de energía de la UE, que a su vez limitará los efectos del cambio climático. Además, la propuesta apoya la aplicación del Reglamento (CE) n° 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas (sistemas de navegación).

2.10. La directiva propuesta establece un marco para la aplicación del plan de acción sobre los sistemas de transporte inteligentes. Las obligaciones que impone la directiva a los Estados miembros se verán respaldadas por la Comisión mediante la elaboración, a través del procedimiento de comité, de especificaciones comunes para garantizar el despliegue coordinado a escala europea de STI interoperables. La Comisión llevará a cabo esta labor con la asistencia del Comité Europeo de STI. Este marco también servirá para el intercambio de información con los Estados miembros. El plan de acción sobre los STI que se propone destaca una serie de ámbitos prioritarios para agilizar el despliegue coordinado de las aplicaciones y servicios de STI en el conjunto de la Unión Europea.

2.11. El plan de acción se basa en una serie de iniciativas en curso de la Comisión Europea, y, en particular, el plan de acción para la logística del transporte de mercancías ⁽²⁾, el plan de acción sobre la movilidad urbana ⁽³⁾, el despliegue de Galileo ⁽⁴⁾, el paquete «Hacia un transporte más ecológico» ⁽⁵⁾, la iniciativa i2010 sobre el vehículo inteligente ⁽⁶⁾, la iniciativa eSafety ⁽⁷⁾, el Séptimo programa marco para la investigación y el desarrollo tecnológico ⁽⁸⁾, la iniciativa eCall ⁽⁹⁾, las plataformas tecnológicas europeas ⁽¹⁰⁾ y sus programas estratégicos de investigación, y la iniciativa CARS 21 ⁽¹¹⁾.

3. Observaciones generales

3.1. El CESE expresa su satisfacción por la iniciativa de la Comisión Europea y considera que es indispensable garantizar la existencia de un sistema de transporte fiable, funcional, eficaz y seguro en el sector del tráfico viario (esto incluye también los servicios ofrecidos en este ámbito). El despliegue coordinado de los sistemas de transporte inteligentes permitirá garantizar, cuanto antes y con la mayor envergadura posible, la libertad de circular por la red de infraestructuras de carreteras o la viabilidad de ésta en los distintos Estados miembros y en el conjunto de la UE.

3.2. El Comité suscribe la aprobación, con vistas a la aplicación del plan de acción relativo a los sistemas de transporte inteligentes (STI), de la propuesta de Directiva, que ofrece el marco jurídico necesario para la coordinación del sistema de transporte inteligente, al tiempo que conserva la flexibilidad indispensable para el respeto de los principios de proporcionalidad y subsidiariedad.

3.3. Es esencial alcanzar los objetivos de la Directiva propuesta, especialmente cuando se trata de garantizar una mayor funcionalidad, fiabilidad, eficacia y seguridad del transporte por carretera, con el fin de instaurar un clima económico y social más estable en cada uno de los Estados miembros y también en el conjunto de la UE. El despliegue de los STI tendrá un impacto en el desarrollo de las regiones, en particular allí donde el volumen de mercancías supera las capacidades de transporte de la actual red viaria. En la aplicación de la Directiva y del plan de acción, las regiones deberían desempeñar un papel significativo, intercambiando sus experiencias y compartiendo los resultados obtenidos.

3.4. La Directiva no contiene disposición detallada que garantice el despliegue efectivo de los STI en la red viaria de los distintos Estados miembros por medio de mecanismos de control concretos, ni siquiera cuando están en juego la financiación proporcionada por la Comisión y los proyectos arriba mencionados (EasyWay, etc.).

3.5. Con el fin de garantizar la viabilidad de la red de infraestructuras de carreteras y la posibilidad de circular fácilmente, es esencial disponer permanente e ininterrumpidamente de información y datos actualizados sobre carreteras en los que se dé cuenta de las incidencias o los fenómenos que limiten, total o parcialmente, en un punto o en un sector dado, la posibilidad de circular por la red de infraestructuras.

3.6. Los sistemas de transporte inteligentes deben proporcionar en tiempo real información fiable, uniforme y suficientemente exacta; deben describir la situación del transporte intermodal, y los usuarios deben beneficiarse de la libertad de elección entre los diferentes modos de transporte propuestos.

3.7. Los sistemas de transporte inteligentes se basan en la utilización creciente de un gran volumen de datos. Por consiguiente, su aplicación requiere el desarrollo de una visión a largo plazo que tenga en cuenta no sólo las aplicaciones actuales, sino igualmente la evolución futura que podrían experimentar los sistemas, así como el papel y la responsabilidad de las diversas partes interesadas. En cuanto a la protección de la vida privada, el tratamiento de la información relativa a las personas identificadas debería obedecer a disposiciones jurídicas y técnicas que garanticen que la transmisión de los datos personales sólo podría efectuarse para fines clara y legalmente definidos, de conformidad con el marco jurídico comunitario y las diferentes leyes nacionales.

3.8. La exigencia esencial es la de la garantía sistemática del anonimato de los datos por parte del proveedor de base. El grupo consultivo debe cooperar con el Supervisor Europeo de Protección de Datos y consultarlo sobre estas cuestiones; conviene prever que el supervisor esté directamente representado en el grupo consultivo.

3.9. El sistema de navegación por satélite Galileo no debería desempeñar un papel exclusivo, sino que conviene, por el contrario, abrir la vía a una cooperación con el conjunto de los sistemas de navegación accesibles.

3.10. Con el fin de garantizar la disponibilidad y el intercambio de información y datos sobre carreteras acerca de la restricción parcial o total de la posibilidad de circular en la red de carreteras y la viabilidad de ésta, conviene unificar a escala europea la estructura normalizada y el formato común XML de intercambio de datos, que presentan los fenómenos y las incidencias que limitan la posibilidad de circular, la viabilidad de la red y su seguridad, así como la fluidez del tráfico.

3.11. Otra condición importante es la unificación de los parámetros de creación de la única red de referencias geográficas que representa las infraestructuras de carreteras, con el fin de hacer posible una única localización digital y un registro de los fenómenos e incidencias, así como de la información relativa a la red de carreteras, sus componentes y sus infraestructuras asociadas. Para ello convendría seguir las mejores prácticas experimentadas hasta ahora por los Estados miembros. Los sistemas de gestión viaria dependen también de este reto, que es el mantenimiento permanente de la red de carreteras en buen estado técnico.

⁽²⁾ COM(2007) 607 final.

⁽³⁾ La Comisión Europea presentará este documento durante 2009.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm.

⁽⁵⁾ COM(2008) 433 final.

⁽⁶⁾ COM(2007) 541 final.

⁽⁷⁾ <http://www.esafetysupport.org>.

⁽⁸⁾ http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html.

⁽⁹⁾ http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

⁽¹⁰⁾ <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 22 final.

3.12. Los datos necesarios, su análisis y su difusión entre los usuarios finales interesados deberían circular en el sistema sin aumentar excesivamente la carga de trabajo de los conductores, y permitir, por el contrario, mejorar la comodidad de estos últimos y, por consiguiente, reforzar la seguridad en carretera, teniendo especialmente en cuenta el envejecimiento de la población. La Directiva, pues, debería prever un soporte de información destinado a los usuarios de los STI, para que la funcionalidad, la eficacia y la seguridad del sistema de transporte se refuercen al máximo reduciendo, al mismo tiempo, en la mayor medida posible la frecuencia de los accidentes.

3.13. Los STI engloban también los sistemas de información utilizados por los servicios de policía, los bomberos, los socorristas, los gestores de la red de carreteras, los servicios meteorológicos y los conductores. La información y los datos obtenidos gracias a estos sistemas deben formar parte integrante de la información relativa a la red de transporte.

3.14. Además de los procesos que permiten mejorar la viabilidad de la red de carreteras y la posibilidad de circular, es esencial seguir desarrollando vías de comunicación gracias a la construcción (sobre todo en los lugares donde la red de carreteras no está aún presente), la renovación y la reparación. Esto permitiría dotar a la red de una capacidad de acogida suficiente en relación con las características de los diferentes territorios, las condiciones de vida, etc. Los STI deben integrarse no sólo en las infraestructuras de las RTE-T que se construyan, sino también en la actual red viaria.

4. Observaciones específicas

4.1. La Directiva y el plan de acción deberían definir objetivos concretos que el conjunto de los Estados miembros pueda alcanzar en una primera fase:

- garantizar la recogida y el análisis a nivel nacional de los datos e información relativos a la situación del tráfico en el territorio del Estado miembro;
- garantizar el intercambio transfronterizo de los datos e información sobre el estado de la circulación en la red RTE-T en tiempo real;
- permitir a los conductores disponer gratuitamente de servicios de información básica correspondientes a un servicio público.

4.2. En el marco de estos procesos, la información y los datos relativos a los puntos o los sectores de la red de carreteras en que la circulación se bloquea parcial o totalmente, e incluso se hace impracticable, tienen por objeto:

- comprobar y controlar los mecanismos que permiten suprimir o solucionar los problemas causantes de la congestión del tráfico o la impracticabilidad de las vías, con el fin de subsanarlos de manera definitiva;

- informar al conjunto de los usuarios de la red de carreteras (conductores de vehículos ordinarios, de urgencia, etc.) de los lugares saturados o impracticables, la duración, la amplitud y las razones del problema;
- gestionar el tráfico en la red de carreteras con el fin de garantizar su viabilidad, así como la posibilidad de circular en función de los datos disponibles relativos a las perturbaciones de la circulación (gestión del tráfico en un punto preciso de la red, en itinerarios alternativos, etc.);
- analizar las razones de que se repitan algunos fenómenos que limitan la viabilidad de la red de carreteras y la posibilidad de circular en algunos puntos o en sectores dados. El objetivo consiste en proponer y aplicar disposiciones que limiten o impidan su aparición.

4.3. Las propuestas no definen las funciones que deberían ejercer los STI y ni siquiera indican una fecha en la que los expertos deban pronunciarse al respecto. Se trata de documentos de conjunto, demasiado generales, lo que puede tener por efecto el desarrollo de un enfoque no unificado, relativo a responsabilidades o ámbitos conexos.

4.4. El Comité, por consiguiente, propone que se definan determinadas funciones de los sistemas de transporte inteligentes del siguiente modo:

4.4.1. Los sistemas específicos: permiten recoger la información y analizarla con arreglo a las responsabilidades de las autoridades, organizaciones e instituciones afectadas (policía, bomberos, servicios de protección civil, etc.); algunas características de estos datos brutos pueden utilizarse con el fin de conocer mejor la situación del tráfico en tiempo real.

4.4.2. La recogida de datos e información gracias a las aplicaciones telemáticas: permite hacer el seguimiento de determinadas características precisas de los distintos elementos de los sistemas de transporte inteligentes en sectores precisos de la red viaria.

4.4.3. La gestión del tráfico y los sistemas de guía: a partir de la evaluación de información concreta y datos recogidos automáticamente, o bien a raíz de la intervención del operador, los sistemas de transporte inteligentes gestionan el tráfico en un sector dado de la red de carreteras con ayuda de instrumentos adaptados (señales de mensaje variable con indicación de prescripciones o prohibiciones, flechas o señalizaciones luminosas, etc.).

4.4.4. La vigilancia: gracias a los sistemas de cámaras compartidas, las autoridades, organizaciones e instituciones competentes pueden visualizar y seguir el tráfico viario.

4.4.5. La difusión de información: la información y los datos relativos a la restricción parcial o total de la posibilidad de circular por la red de carreteras y de la viabilidad de ésta se publican o se comunican con el fin de que sean accesibles al conjunto de los clientes y usuarios de la red de carreteras. La difusión de información se efectúa a través de medios de comunicación básica accesibles y tecnologías de la información; la realizan sociedades públicas o privadas, y el conductor puede recurrir a ellas antes del desplazamiento o durante éste.

4.4.6. El control y la represión: los sistemas telemáticos permiten comprobar que los conductores respetan determinadas obligaciones (pago de los derechos de peaje u otros), así como los reglamentos de tráfico; las infracciones más graves pueden sancionarse (por ejemplo, cuando no se respetan los límites máximos de velocidad, los semáforos, el peso total rodado autorizado, o en caso de robo de vehículos) con arreglo a las leyes del Estado miembro de que se trate y su eventual armonización a nivel comunitario ⁽¹²⁾.

4.4.7. La inspección operativa técnica: los sistemas telemáticos garantizan también el control de la fiabilidad operativa de los distintos elementos del sistema. Permite, en particular, la identificación automática de los problemas y la activación de procedimientos progresivos o de protección.

4.5. El CESE recomienda, por otra parte, que se definan normas europeas mínimas (o que se elabore una lista de ejemplos), con el fin de equipar las vías de comunicación pertenecientes a las RTE-T con sistemas telemáticos básicos que permitan recoger la información, supervisar y gestionar el tráfico, como:

- un sistema de cámaras de vigilancia,
- métodos de seguimiento de la situación del tráfico, de detección de las congestiones y de recuento de los vehículos;
- sistemas de señales con mensaje variable y dispositivos de información viaria;
- un sistema de información meteorológica sobre carreteras;
- una gestión dinámica de las carreteras;
- un sistema de servicios de emergencia.

Bruselas, 13 de mayo de 2009.

*El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI*

4.6. A partir de estos sistemas y de la información procedente de los sistemas específicos, se puede evaluar en tiempo real la posibilidad de circular por la red de carreteras, la viabilidad de ésta y la duración del trayecto necesario para llegar a los principales destinos.

4.7. El CESE llama la atención sobre las dificultades que podría plantear el equipamiento a posteriori de vehículos con el material específico de los sistemas de transporte inteligentes; la estructura de los sistemas deberá garantizar la compatibilidad necesaria. La estructura y los sistemas de los vehículos deberán concebirse en el marco de plataformas abiertas. Esto se aplica no sólo a los sistemas y a las tecnologías, sino también a los servicios que permiten prestar.

4.8. No cabe duda de que los sistemas de transporte inteligentes se beneficiarán de las numerosas tecnologías – de la información u otras – de las que disponemos hoy; el enfoque coordinado adoptado por la UE debería incluir también una enumeración de los sectores específicos que convendrá desarrollar hasta que sean concretamente aplicables. Es importante también poder contar con una financiación adecuada a cargo de la Comunidad, los Estados miembros y el sector privado. Las inversiones y los gastos de explotación deberían estar cubiertos por recursos procedentes de gravámenes existentes, ingresos fiscales o peajes.

4.9. En los distintos ámbitos clave del plan de acción, las propuestas de la Comisión Europea introducen, además, una serie de disposiciones prácticas relativas al despliegue de los STI. Naturalmente, durante estos mismos períodos será indispensable consagrar el tiempo necesario para la formación de los usuarios finales (es decir, los conductores) y para que se familiaricen con los distintos elementos del sistema. El objetivo será, en particular, favorecer la publicidad y la educación del público para acostumbrarlo a estas tecnologías modernas, y ello incluso recurriendo a técnicas de promoción inhabituales (por ejemplo, apoyando el desarrollo de los vehículos inteligentes y organizando un concurso europeo para recompensar los mejores de ellos).

⁽¹²⁾ Véase el «Dictamen del CESE sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial», ponente: Sr. SIMONS, 17.9.2008 (TEN/348), DO C 77 de 31.3.2009, pp. 70-72.