

**Dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre «Seguridad vial y movilidad automatizada»**

(2019/C 168/10)

<b>Ponente:</b>	József RIBÁNYI (HU/PPE), vicepresidente de la Asamblea Provincial de Tolna
<b>Documento de referencia:</b>	Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – En ruta hacia la movilidad automatizada: estrategia de la UE para la movilidad del futuro  COM(2018) 283 final  Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – Europa en movimiento – Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia  COM(2018) 293 final  Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias  COM(2018) 274 final

**I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA**

*Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias [COM(2018) 274 final]*

**Enmienda 1**

Considerando 5

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Una gran proporción de los accidentes de tráfico se producen en una pequeña proporción de las carreteras donde las velocidades y los volúmenes de tráfico son elevados y donde existe una amplia gama de tráfico a distintas velocidades. Por lo tanto, la ampliación <b>limitada</b> del ámbito de aplicación de la Directiva 2008/96/CE a las autopistas y carreteras <b>principales</b> fuera de la red RTE-T debe contribuir de manera significativa a la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias en toda la Unión.	Una gran proporción de los accidentes de tráfico se producen en una pequeña proporción de las carreteras donde las velocidades y los volúmenes de tráfico son elevados y donde existe una amplia gama de tráfico a distintas velocidades. Por lo tanto, la ampliación limitada del ámbito de aplicación de la Directiva 2008/96/CE a las autopistas y <b>otras</b> carreteras <b>principales</b> fuera de la red RTE-T debe contribuir de manera significativa a la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias en toda la Unión <b>y al mantenimiento de un mismo nivel elevado de seguridad para todos los usuarios de la vía pública. Es esencial lograr la participación de los agentes regionales y locales en el proceso de ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva, en particular a la hora de fijar las carreteras que abarcan sus disposiciones. Este enfoque permitirá considerar que la propuesta de la Comisión respeta los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.</b>

**Exposición de motivos**

La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva se limita a las autopistas y otras carreteras principales, de acuerdo con la clasificación nacional.

Puesto que los agentes regionales y locales conocen su territorio, su participación garantiza que la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva a determinados tramos de carretera esté realmente justificada. Si este enfoque se basa en una gobernanza multinivel y respeta los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, la ampliación propuesta facilitará la armonización de los requisitos de seguridad para todos los ciudadanos de la UE.

**Enmienda 2**

Nuevo considerando después del considerando 5

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<i>A fin de garantizar que dicha ampliación del ámbito de aplicación surta el efecto deseado, resulta lógico que las otras carreteras principales comprendan al menos las carreteras que conecten las principales ciudades o regiones que pertenezcan a la categoría más elevada de carreteras por debajo de la categoría de «autopista» de la clasificación nacional.</i>

**Exposición de motivos**

La Directiva debe centrarse, en particular, en las carreteras que sean importantes para la UE, es decir, las carreteras que conecten las principales ciudades o regiones.

**Enmienda 3**

Considerando 6

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Por otra parte, la aplicación obligatoria de los procedimientos de la Directiva 2008/96/CE a cualquier proyecto de infraestructura viaria fuera de las zonas urbanas que se lleve a cabo utilizando financiación de la UE debe garantizar que los fondos de la UE no se utilizan para construir carreteras potencialmente peligrosas.	Por otra parte, la aplicación obligatoria de los procedimientos de la Directiva 2008/96/CE a cualquier proyecto de infraestructura viaria fuera de las zonas urbanas que se lleve a cabo utilizando financiación de la UE debe garantizar que los fondos de la UE no se utilizan para construir carreteras potencialmente peligrosas. <i>Del mismo modo, también debe prestarse atención a la situación de las carreteras inseguras. En este ámbito, los programas de desarrollo del transporte regional reciben cuatro veces más financiación que el Mecanismo «Conectar Europa»; las dotaciones financieras están en ambos casos abiertas para la programación y la creación de nuevos tramos de carretera. Por lo tanto, deben destinarse fondos adecuados a la modernización de las carreteras existentes. A la hora de llevar esto a cabo, deben considerarse medidas que permitan a las regiones y ciudades más pequeñas costear las inversiones necesarias para la GSIV.</i>

**Exposición de motivos**

El transporte seguro por carretera debería ser posible en todas las poblaciones y regiones europeas; para ello se necesitan fuentes de financiación específicas para la planificación, la construcción y la explotación de carreteras, especialmente en las regiones que no disponen de los recursos financieros y los medios necesarios para tales fines. Dado que los nuevos tramos de carretera están sujetos a normas de autorización de seguridad vial más estrictas, es necesario modernizar las carreteras existentes para que cumplan con los criterios en vigor de la GSIV.

**Enmienda 4**

Considerando 7

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>La evaluación de las carreteras de toda la red sobre la base del riesgo se ha revelado como una herramienta eficiente y efectiva para identificar los tramos de la red que deben ser objeto de inspecciones de seguridad vial más detalladas y para dar prioridad a las inversiones en función de su potencial a fin de generar mejoras de la seguridad en toda la red. El conjunto de la red de carreteras incluida en el ámbito de la presente Directiva debe, por tanto, evaluarse sistemáticamente para aumentar la seguridad vial en toda la Unión.</p>	<p>La evaluación de las carreteras de toda la red sobre la base del riesgo se ha revelado como una herramienta eficiente y efectiva para identificar los tramos de la red que deben ser objeto de inspecciones de seguridad vial más detalladas y para dar prioridad a las inversiones en función de su potencial a fin de generar mejoras de la seguridad en toda la red. El conjunto de la red de carreteras incluida en el ámbito de la presente Directiva debe, por tanto, evaluarse sistemáticamente para aumentar la seguridad vial en toda la Unión. <b>Dado que el transporte seguro por carretera debería ser posible en todas las poblaciones y regiones europeas, la metodología de evaluación de la red de carreteras, basada en el análisis de riesgos, debe tener debidamente en cuenta la gobernanza multinivel. Deben conferirse funciones de coordinación de la GSIV a las unidades territoriales de más alto nivel, al tiempo que se sincronizan las funciones que corresponden al Estado y a los municipios.</b></p>

**Exposición de motivos**

Dado que la seguridad vial forma parte de la perspectiva de futuro de las poblaciones y regiones, las unidades territoriales pertinentes deben contribuir a ella de acuerdo con su nivel de competencias. Esto hace que la sincronización de las funciones que llevan a cabo los municipios y el Estado sea esencial.

**Enmienda 5**

Considerando 10

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Las características de seguridad de las carreteras en servicio deben mejorarse invirtiendo específicamente en aquellos tramos en que exista la mayor concentración de accidentes y el mayor potencial de reducción de la siniestralidad.</p>	<p>Las características de seguridad de las carreteras en servicio deben mejorarse invirtiendo específicamente en aquellos tramos en que exista la mayor concentración de accidentes y el mayor potencial de reducción de la siniestralidad, <b>desarrollando así en paralelo la infraestructura física y digital de las vías públicas objeto de la Directiva. A este respecto, los vehículos automatizados equipados con control de crucero adaptable y otros sistemas auxiliares de transporte deberían contribuir a un tráfico rodado seguro y eficaz. También debe procurarse que las regiones más pequeñas, aquellas con problemas demográficos y las ultraperiféricas estén en condiciones de poder garantizar la disponibilidad universal de la infraestructura digital.</b></p>

**Exposición de motivos**

La seguridad vial es una cuestión compleja, en la que también hay que considerar aspectos de economía de escala. En este sentido, las inversiones en las áreas en las que los accidentes y las víctimas mortales son más frecuentes deberían contemplar el desarrollo de infraestructuras físicas y digitales avanzadas, así como una mayor promoción y difusión de los vehículos automatizados equipados con control de crucero adaptable y las tecnologías de transporte anejas.

**Enmienda 6**

Considerando 12

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Los usuarios vulnerables de la vía pública representaron el 46 % de las víctimas mortales de accidentes de tráfico de la Unión en 2016. En consecuencia, el velar por que los intereses de estos usuarios se tengan en cuenta en todos los procedimientos GSIV debe mejorar su seguridad en la vía pública.</p>	<p>Los usuarios vulnerables de la vía pública representaron el 46 % de las víctimas mortales de accidentes de tráfico de la Unión en 2016. En consecuencia, el velar por que los intereses de estos usuarios se tengan en cuenta en todos los procedimientos GSIV debe mejorar su seguridad en la vía pública. <b>El objetivo de evitar o gestionar las emergencias de tráfico en las que se vean implicados peatones, ciclistas o motociclistas debe abordarse con herramientas de educación y formación, así como mediante el desarrollo de normas de calidad para las infraestructuras que apoyen la movilidad y la seguridad de los peatones y los ciclistas; por citar ejemplos concretos, colocando señales y marcas viales y trazando al mismo tiempo suficientes pasos de peatones, especialmente al lado de las paradas de transporte público y de edificios públicos, o construyendo zonas elevadas y separadas para la circulación de bicicletas y para la de peatones a lo largo de todos los tramos de carretera.</b></p>

**Enmienda 7**

Considerando 13

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>El diseño y mantenimiento de las señales y marcas viales es un elemento importante a la hora de garantizar la seguridad de la infraestructura viaria, especialmente teniendo en cuenta el desarrollo de vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de automatización más elevados. En particular, es necesario velar por que las señales y marcas viales puedan ser reconocidas con facilidad y de forma fiable por dichos vehículos.</p>	<p>El diseño y mantenimiento de las señales y marcas viales es un elemento importante a la hora de garantizar la seguridad de la infraestructura viaria, especialmente teniendo en cuenta el desarrollo de vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de automatización más elevados. En particular, es necesario velar por que las señales y marcas viales puedan ser reconocidas con facilidad y de forma fiable por dichos vehículos. <b>Las carreteras inteligentes con señales y marcas viales adecuadas contribuyen, además, a la seguridad vial en las regiones y ciudades europeas. También se debe prestar atención a las condiciones climáticas en estas regiones y ciudades, ya que, por ejemplo, la instalación de sensores y señales de pavimento está supeditada al clima local. Además, debe procurarse que estos sensores también reconozcan a los usuarios vulnerables de la vía pública y a los no conectados.</b></p>

**Exposición de motivos**

Un transporte seguro por carretera debe pasar por la instalación de señales y marcas viales que sean reconocibles en cualquier condición climática.

**Enmienda 8**

Añádase un nuevo considerando después del considerando 18:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<i>Las evaluaciones e inspecciones de seguridad vial en toda la red de carreteras deberían llevarse a cabo conforme a un calendario de ejecución realista, teniendo en cuenta las capacidades administrativas y financieras de los agentes nacionales, regionales y locales que intervienen en la planificación y aplicación de la GSIV, especialmente en las regiones europeas rurales, montañosas, remotas o menos desarrolladas.</i>

**Enmienda 9**

Artículo 1, punto 1), apartado 2

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
La presente Directiva se aplicará a todas las carreteras integrantes de la red transeuropea, a las autopistas y a las carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación.	La presente Directiva se aplicará a todas las carreteras integrantes de la red transeuropea, a las autopistas y a <b>otras</b> carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación.

**Exposición de motivos**

La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva se limita a las autopistas y otras carreteras principales, de acuerdo con la clasificación nacional.

**Enmienda 10**

Artículo 1, punto 1), nuevo apartado tras el apartado 2:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<i>Los Estados miembros designarán las carreteras principales de su territorio teniendo en cuenta su clasificación de carreteras existente y tras efectuar las consultas apropiadas con los entes locales y regionales competentes. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las carreteras principales de su territorio a más tardar veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva. Los Estados miembros comunicarán cualquier cambio que se introduzca ulteriormente en la lista comunicada.</i>

**Exposición de motivos**

De conformidad con el principio de subsidiariedad, la decisión relativa a la clasificación de la red de carreteras debe recaer exclusivamente en los Estados miembros.

### Enmienda 11

Artículo 1, añádase un nuevo apartado tras el apartado 2:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<p><b>2 bis) En el artículo 4 se añade el apartado 6 siguiente:</b></p> <p><b><i>Basándose en la experiencia de todas las autoridades de transporte nacionales, regionales y locales, la Comisión establecerá orientaciones con características técnicas específicas para el acondicionamiento y el mantenimiento de los márgenes de las carreteras «clementes»(carreteras dispuestas de forma inteligente para que los errores de conducción no tengan inmediatamente consecuencias graves) y las promoverá entre los auditores y los planificadores de transporte. La Comisión proporcionará asistencia técnica y financiera a la autoridad competente en la aplicación de estas orientaciones.</i></b></p>

## II. RECOMENDACIONES POLITICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

### «En ruta hacia la movilidad automatizada»: tecnología, infraestructura y cohesión

1. reconoce que, si bien la movilidad conectada y automatizada es una cuestión de infraestructura viaria, también es una cuestión relacionada con los vehículos; subraya que en las zonas rurales debe darse prioridad al desarrollo de vehículos inteligentes, mientras que en las zonas urbanas debe hacerse mayor hincapié en el desarrollo de carreteras más inteligentes;

2. llama la atención sobre la armonización del transporte temporal y espacial que requiere la ampliación del uso de la movilidad automatizada. En el caso del tráfico mixto (vehículos automatizados, de conducción asistida y conducidos por humanos), se hace hincapié en la importancia de establecer zonas de tráfico específicas para evitar grandes atascos;

3. destaca la contribución potencial de la movilidad automatizada a los objetivos de cohesión de la UE, señalando, en particular, que tales servicios podrían reducir las disparidades intrarregionales y facilitar los desplazamientos pendulares de larga distancia, ayudando así a paliar la saturación de las grandes zonas urbanas;

4. señala que la capacidad de circulación por vías secundarias de los vehículos automatizados favorece la accesibilidad de los centros de transporte, contribuyendo al transporte integrado. Subraya los beneficios de extender las soluciones de conducción autónoma a las zonas rurales, para así proporcionar un transporte flexible por vías secundarias para autocares o trenes;

5. observa también a este respecto que el transporte público es en gran medida competencia de los entes locales y regionales, y pide a la Comisión que proporcione un marco y orientaciones adecuadas para las regiones y comunidades que deseen integrar a niveles administrativos más elevados (regional, nacional o europeo) sus sistemas de venta de billetes, sus horarios o su red de acceso para los vehículos particulares, en consonancia con las prácticas seguidas por los operadores del mercado;
6. observa que, en períodos de mucho y poco tráfico, la movilidad automatizada ofrece flexibilidad de precios, así como la posibilidad de reservas, lo cual permite un uso más uniforme de las capacidades. añade que, con el sistema de billetes integrados, las garantías contra retrasos y cancelaciones de los servicios de transporte conectado automatizados evitan que estas situaciones se produzcan. Considera fundamental que esta mayor flexibilidad se utilice por una parte para mejorar el transporte público, reduciendo así las emisiones y el ruido proveniente del tráfico de vehículos, además de mejorar la accesibilidad para todos y la igualdad en el sistema de transporte;
7. considera que, si bien en el transporte de mercancías automatizado las caravanas de camiones pueden utilizarse en túneles, estas no resultan adecuadas para el transporte urbano, dada su compleja interacción con los usuarios de la carretera. Las regiones deben tener la oportunidad de influir en el proceso de toma de decisiones sobre los ensayos más amplios con los vehículos automatizados, y pueden ser necesarias disposiciones especiales;
8. destaca el considerable potencial de las fuentes de energía renovables descentralizadas para la alimentación de vehículos automatizados y recomienda que la energía necesaria para el funcionamiento de las infraestructuras viarias inteligentes sea suministrada por redes inteligentes locales;
9. señala los retos relacionados con la interoperabilidad de diferentes tipos de vehículos autónomos, y destaca que será necesario armonizar los diversos niveles de conducción autónoma que se mantienen actualmente en los distintos continentes si se quiere que las tecnologías automatizadas o auxiliares relevantes dentro del continente europeo se utilicen de forma segura. También hace hincapié en las cuestiones éticas que plantean los automóviles europeos sin conductor (nivel 5), mientras que en los casos de conducción semiautomatizada o asistida (niveles 1-4) deben abordarse los costes adicionales y la complejidad de la conducción; Deberá prestarse especial atención a las repercusiones para la seguridad vial de que una gran parte del parque automovilístico esté compuesta por vehículos de conducción semiautomatizada o asistida;
10. propone que la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción abarque las tecnologías de los sistemas de asistencia. A este respecto, la industria del automóvil, junto con los municipios, podría ofrecer cursos y espacios de formación para conductores privados y profesionales; recuerda el importante papel que juegan la construcción y la modernización de infraestructuras en la cohesión territorial y la convergencia económica, al tiempo que señala que la inversión en infraestructuras en la UE sigue estando muy por debajo de los niveles anteriores a la crisis; subraya la importancia, en este contexto, de garantizar la disponibilidad de recursos financieros adecuados para la modernización de las infraestructuras y las intervenciones en seguridad vial a lo largo de los próximos años, incluidos aquellos destinados al apoyo a las regiones más pequeñas o menos desarrolladas y al desarrollo de capacidades. En el contexto del marco financiero plurianual 2021-2027 propuesto, resultará especialmente acuciante la necesidad de hacer pleno uso de las posibilidades que ofrecen los instrumentos de financiación disponibles y de optimizar las sinergias (Mecanismo «Conectar Europa» tras 2020, Horizonte Europa, propuesta de Programa Europa Digital, etc.);

#### **Garantizar un mercado único europeo para la movilidad automatizada: el papel de los entes locales y regionales**

11. acoge con satisfacción la oportuna presentación de la agenda de la UE en materia de movilidad conectada y automatizada y la paulatina finalización de los marcos jurídicos y políticos relativos a su puesta en marcha;
12. subraya la importancia de una estrecha cooperación entre los legisladores en el sector de los vehículos autónomos y entre las partes interesadas en el ámbito de la organización y operación del transporte y del desarrollo de vehículos; pide en este contexto un enfoque basado en la gobernanza multinivel, recordando que la movilidad y el transporte son competencia de los entes locales y regionales, que son los encargados de proyectar y aplicar las políticas de movilidad y de proporcionar transporte público en su territorio;
13. señala la creciente disponibilidad de soluciones de conducción semiautomatizadas en el horizonte temporal a corto plazo, y subraya la necesidad de que estas tecnologías cuenten lo antes posible con un sólido marco regulador y jurídico;
14. confirma su apoyo a una mejor cooperación transfronteriza en materia de movilidad conectada y automatizada, y recomienda que los futuros foros de cooperación garanticen la adecuada participación de los entes locales y regionales;

#### **Repercusiones en la sociedad y la economía**

15. destaca que la movilidad automatizada hace que el transporte público sea más competitivo, gracias a una oferta de servicios de movilidad, dentro y fuera de las poblaciones, servicios que no se basan en horarios preestablecidos, sino en la demanda, que son personalizados, compartidos, de elevada calidad y eficientes energéticamente. La evolución en esta dirección exige que la tecnología y el entorno regulatorio avancen a la par;

16. observa que, en regiones europeas subdesarrolladas, periféricas y ultraperiféricas, el uso de automóviles y de servicios de transporte compartido y de aprovisionamiento de vehículos con soluciones digitales permiten que los residentes locales lleguen a puntos más alejados con un menor impacto ambiental, al tiempo que se evita la despoblación de estas áreas; destaca, en particular, el potencial del transporte automatizado para facilitar el acceso a la movilidad y reducir su coste en comunidades dispersas y con problemas demográficos; señala, no obstante, que deben tenerse en cuenta las necesidades de los usuarios de edad avanzada a la hora de diseñar, desarrollar y probar sistemas fáciles de utilizar;

17. reitera la importancia de evaluar el impacto social y ambiental de la movilidad automatizada mediante proyectos piloto; propone que estas pruebas de transporte de pasajeros y mercancías por carretera se lleven a cabo de manera progresiva y controlada a fin de obtener la aceptación de los vehículos automatizados por parte de los ciudadanos. Se destaca, asimismo, la necesidad de prever un apoyo especial para las regiones en las que es probable que el impacto socioeconómico de la transición hacia la movilidad automatizada sea más elevado;

18. llama la atención sobre el hecho de que la educación y la concienciación desempeñan un papel crucial en el fomento y la aceptación de la movilidad automatizada. En particular, deberían enseñarse, no solo a los conductores, sino a todos los usuarios de la carretera, los principios básicos y el funcionamiento de la inteligencia artificial, la cual desempeña un papel clave en los sistemas de movilidad automatizada;

19. subraya que las funciones de acceso y de «último tramo» del transporte de mercancías por carretera automatizado, tanto dentro de las poblaciones como entre las mismas, provocan profundos cambios en los conceptos de la cadena de suministro;

20. destaca que, en una Unión Europea multiétnica, deben emplearse soluciones de transporte automatizado que sean amplia y fácilmente comprensibles y que incluyan la señalización universal;

21. recomienda que la planificación urbana-interurbana y las prácticas de ordenación del territorio de las ciudades y los municipios europeos incluyan la designación de zonas para el transporte y la movilidad automatizados, así como la reevaluación de las prácticas de planificación basadas en la movilidad no asistida o no automatizada; propone que se realice un estudio previo de las consecuencias de la movilidad automatizada en términos de la planificación urbana y territorial en las áreas metropolitanas: por ejemplo, un uso eficaz de la movilidad automatizada se traducirá en una mayor disponibilidad de plazas de aparcamiento, lo que exige un replanteamiento de las metodologías de planificación urbana. Se trata sobre todo de mejorar la accesibilidad para los peatones y los ciclistas, especialmente en las paradas de vehículos de transporte público, de habilitar (para peatones y ciclistas) espacios seguros y atractivos y zonas de estacionamiento de libre acceso, y de integrar, en los instrumentos de planificación regional, posibles sistemas de uso compartido de bicicletas en los centros de transporte; hace hincapié en la necesidad de utilizar la automatización para mejorar las redes de transporte público y aumentar tanto su eficiencia social y económica como su uso;

22. subraya, no obstante, que los problemas de movilidad urbana no pueden resolverse solo con un planteamiento sectorial, y que debe tenerse en cuenta el vínculo entre la dimensión urbana de la política de transporte y el concepto más amplio de la ordenación del territorio; se trata no solo de mejorar el transporte y las infraestructuras urbanas, sino también de luchar contra la expansión urbana y replantearse la relación entre las ciudades y el entorno que las rodea;

23. coincide en que se recomiende aplicar las normas de máxima calidad posible a la movilidad automatizada; añade que, aunque la seguridad es siempre primordial, también entran en juego consideraciones relacionadas con la eficiencia;

24. valora positivamente la mayor participación de los entes locales y regionales en la definición de las medidas y políticas en el ámbito de la seguridad vial; considera que esta mayor participación debe ir asociada a una aclaración sobre la manera en que se materializarán y concretarán las estrategias, programas y medidas, sobre todo en lo tocante a la financiación que permita a las regiones su aplicación;

25. señala que, en regiones urbanas, la conducción automatizada puede aumentar significativamente el tráfico vial y el uso del transporte público. Un elemento clave para lograr un transporte público competitivo es que el enfoque de «la movilidad como servicio» evolucione al mismo ritmo que la tecnología de los vehículos automatizados. Estos vehículos deben considerarse parte de un concepto más amplio de movilidad regido por una visión sobre la manera en que la movilidad como servicio asumirá el reto de la sostenibilidad en el contexto local, regional y nacional;

26. constata por otro lado que, hasta el momento, la Comisión ha prestado mucha atención al transporte por carretera en automóvil, si bien en diversas formas de transporte público y privado también se han desarrollado o se están desarrollando sistemas automatizados;

27. propone que, mediante medidas específicas, se favorezcan la conexión y la interoperabilidad del transporte público y entre los distintos modos de transporte;

### **Evolución del entorno digital: oportunidades y desafíos**

28. observa que la tecnología 5G aún no está disponible en todas partes, si bien las soluciones 3G y 4G conectan de manera eficaz los vehículos de transporte por carretera; propone que se apoyen las tecnologías de conexión ya existentes y extendidas entre los vehículos;

29. señala que la digitalización puede resolver algunos de los obstáculos financieros o de ejecución para el desarrollo de la infraestructura física de las carreteras; recomienda su uso, ya que la modernización de la infraestructura digital es menos costosa, proporciona mejores imágenes digitalizadas y más actualizadas, y tiene el potencial de poner en relación los progresos en los sectores público y privado;

30. recomienda una conexión más simple y universal de los sistemas de carreteras y los vehículos inteligentes (información sobre el tráfico de Waze, Google, etc.);

31. aguarda con interés el momento en que el funcionamiento y la comunicación de dispositivos inteligentes con teléfonos inteligentes serán capaces de ampliar la movilidad automatizada y asistida y de contribuir a mejorar los métodos de gestión del tráfico, permitiendo tomar conciencia al mismo tiempo de cómo los datos recopilados en este tipo de redes permiten a las autoridades urbanas comprender mejor las exigencias logísticas urbanas y contribuyendo a mejorar la eficiencia de los desplazamientos y a identificar rutas más apropiadas para los vehículos, propiciando con ello una reducción de las emisiones;

32. recuerda que, al actualizar los mapas y las bases de datos utilizados para la movilidad automatizada, debe darse prioridad al uso de soluciones de origen europeo, y aboga por un enfoque a escala de la UE en este ámbito;

33. señala que, debido a factores externos, como por ejemplo la nieve, la niebla o la lluvia, no siempre es posible garantizar que las señales y marcas viales sean reconocibles fácilmente y de manera fiable por los conductores o por los vehículos dotados con sistemas de asistencia a la conducción o con un nivel de automatización más elevado. Por ejemplo, en caso de fuertes nevadas, incluso en el caso de una limpieza profunda, es decir, limpieza de las carreteras para eliminar casi en su totalidad la presencia de hielo o nieve, no se puede garantizar, pese a todos los medios empleados, que las vías de circulación queden libres de nieve las veinticuatro horas del día. Igualmente, en el caso de llevar a cabo una limpieza superficial, consistente en apartar la mayor parte de la nieve reciente y amontonar la nieve restante formando una capa sólida, por razones sistémicas esto no garantiza que el marcado del suelo sea visible en todo momento. Debe excluirse la posibilidad de que los servicios responsables del mantenimiento de las carreteras carguen con la responsabilidad de posibles accidentes resultantes de una interpretación errónea por parte de un vehículo dotado de un sistema de asistencia a la conducción o con un nivel de automatización más elevado, ya que el riesgo de fallo de los sistemas de asistencia a la conducción se trasladaría implícitamente de la industria de los vehículos de motor a los servicios responsables del mantenimiento de las carreteras;

34. hace hincapié en la necesidad de comunicación entre vehículos, así como en la de desarrollo y armonización de las señales y marcas viales, incluida la señalización de los nombres de los espacios públicos. Además, es de suponer que el uso de vehículos automatizados requerirá que tanto los códigos de circulación para el tráfico local como los datos cartográficos sean muy claros e inequívocos;

35. señala que muchos usuarios de la vía pública, entre ellos usuarios vulnerables como los ciclistas y los peatones, podrían permanecer desconectados de la red, y que cualquier marco jurídico, digital y físico para los vehículos inteligentes tendrá que tener en cuenta el tráfico mixto;

36. subraya que las autoridades públicas y los operadores de flotas deben estar preparados para gestionar la contaminación eléctrica generada por la movilidad automatizada;

37. señala que el acceso directo y equitativo a los datos de vehículos debe poder permitir a los conductores decidir sobre su uso, y proporcionar oportunidades de negocio para otros operadores y proveedores de servicios, sin que ello afecte, por otro lado, al derecho de los usuarios de la vía pública a la intimidad y a la protección de sus datos. Subraya la necesidad de que los entes locales y regionales, que representan los mayores gestores de redes de carreteras de la Unión, dispongan de un acceso adecuado a estos datos. En este contexto, será importante que el sector público facilite y apoye los proyectos piloto, evite los efectos barrera y dé acceso a los datos;
38. pide, por lo tanto, que se tomen medidas para garantizar una protección adecuada de los datos personales y de los usuarios, que son factores determinantes para el éxito de la implantación de los vehículos cooperativos, conectados y automatizados;
39. pide que se adopten medidas de mayor alcance para aprovechar plenamente las posibilidades que ofrecen la movilidad automatizada y la comunicación entre vehículos, así como para alcanzar los objetivos fijados a más largo plazo: un transporte multimodal totalmente automatizado y de bajas emisiones, una movilidad concebida como servicio, un transporte de puerta a puerta, con la finalidad principal de promover la inclusión social.

Bruselas, 6 de febrero de 2019.

*El Presidente*  
*del Comité Europeo de las Regiones*  
Karl-Heinz LAMBERTZ

---