

Seguridad vial: programa de acción europeo de seguridad vial (2003-2010)

De todos los modos de transporte, el transporte por carretera es con creces el más peligroso y el que se cobra más vidas humanas. Por esta razón, el programa de acción de seguridad vial 2003-2010 prevé una serie de medidas como el refuerzo de los controles en carretera, el despliegue de nuevas tecnologías de seguridad vial, la mejora de la infraestructura vial y acciones tendentes a mejorar el comportamiento de los usuarios. Como objetivo final se pretende reducir al menos a la mitad el número de muertos de aquí a 2010.

ACTO

Comunicación de la Comisión sobre el Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida [[COM \(2003\) 311](#) final - no publicada en el Diario Oficial].

SÍNTESIS

Cada año se producen 1 300 000 accidentes corporales que causan más de 40 000 muertes y 1 700 000 heridos. El coste, directo o indirecto, se ha evaluado en 160 mil millones de euros, lo que representa un 2% del PNB de la Unión Europea (UE). Algunos grupos de población o categorías de usuarios son especialmente vulnerables: los jóvenes de 15 a 24 años (10 000 muertos al año), los peatones (7 000 muertos) o los ciclistas (1 800 muertos).

A este respecto, la Comisión propuso en el [Libro Blanco](#) sobre la política europea de transportes que la UE se marque como objetivo reducir el número de muertes a la mitad de aquí a 2010. Todos los Estados miembros se enfrentan a los mismos problemas de seguridad vial, es decir la velocidad excesiva, el consumo de alcohol, la no utilización del cinturón de seguridad, la protección insuficiente, la existencia de puntos negros, la inobservancia de los períodos de conducción y descanso en el transporte profesional y la mala visibilidad. La próxima ampliación a países con un bajo nivel de seguridad vial constituye un reto suplementario.

Los principales ámbitos de acción de la presente comunicación son los siguientes:

Incitar a los usuarios a mejorar su comportamiento

Objetivo: incitar a mejorar su comportamiento a través de una observancia más estricta de la normativa vigente, mediante la armonización de las sanciones a escala europea, con una formación continua de los conductores particulares y profesionales, la mejora de los controles policiales y el fomento de campañas de educación y sensibilización de los usuarios.

La inobservancia por parte de los usuarios de la normativa básica en materia de seguridad vial es la principal causa de accidentes graves. La Comisión dará prioridad a las campañas de educación y sensibilización tendentes a fomentar el uso del casco, del cinturón y a evitar el exceso de velocidad y el consumo de alcohol.

Simultáneamente, la Comisión procederá a la modificación de la Directiva sobre el [permiso de conducción](#) con el fin de adecuar la aptitud de los conductores a las exigencias mínimas.

Principales medidas: fomentar la utilización generalizada del casco por los ciclistas y por los usuarios de cualquier vehículo de motor de dos ruedas, prolongar trabajos específicos relativos a los conductores jóvenes, armonizar las sanciones en el ámbito del transporte comercial internacional, introducir una clasificación y un etiquetado apropiados para los medicamentos que tienen efectos en la capacidad de conducción de vehículos, elaborar orientaciones relativas a las mejores prácticas en materia de controles de policía, etc.

Sacar partido del progreso técnico

Objetivo: hacer los vehículos más seguros mediante la armonización de medidas de seguridad pasiva (como la obligación de equipamiento del cinturón de seguridad) y el apoyo al progreso técnico.

Dado que los ocupantes de los automóviles representan el 57% de las víctimas de accidentes mortales, es imperativo que los progresos técnicos en materia de seguridad de los automóviles se mantengan. En este contexto, la Comisión seguirá aportando su ayuda a EuroNCAP (programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles) con el fin de evaluar nuevos automóviles de acuerdo con protocolos de ensayo armonizados e informar y sensibilizar a los consumidores.

La iniciativa eSafety ([EN](#)) presentada en 2002 por la Comisión y la industria del automóvil pretende formular recomendaciones y proponer una serie de medidas a escala comunitaria. Simultáneamente, es necesario reforzar las actividades de investigación en el ámbito de la seguridad vial, en particular, en el contexto del [sexto programa marco de investigación](#).

Principales medidas: generalizar los sistemas de sujeción universales de los dispositivos de retención para niños, mejorar los automóviles a fin de reducir la gravedad de los accidentes de los que son víctimas peatones y ciclistas, eliminar el ángulo muerto en los camiones, facilitar la circulación de las personas de movilidad reducida, mejorar la seguridad de los ciclomotores, etc.

Fomentar la mejora de las infraestructuras viarias

Objetivo: mejorar las infraestructuras viarias mediante la identificación y eliminación de los puntos negros.

Las mejoras de la infraestructura viaria pueden contribuir a reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes de circulación. La detección anticipada de condiciones anormales de circulación y la transmisión de los datos pertinentes al conductor contribuirán a mejorar la seguridad vial. En este contexto de desarrollo de la «carretera inteligente», la puesta en servicio del sistema europeo de posicionamiento por satélite [Galileo](#) a partir de 2008, permitirá el desarrollo de sistemas de navegación y guía, la información sobre la situación de la circulación o el seguimiento de vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas.

La Comisión propondrá una directiva marco sobre la seguridad de las infraestructuras viarias con miras a la introducción de un sistema de gestión armonizado de los puntos negros y de auditoría de seguridad vial de las carreteras de la red transeuropea ([RTE](#)).

Principales medidas: propuesta de directiva sobre la seguridad de las infraestructuras viarias, elaboración de guías técnicas referidas a los métodos de auditoría, gestión de la seguridad en zonas urbanas, técnicas de moderación de la velocidad, elaboración de una guía de buenas prácticas para los pasos a nivel, llevar a cabo proyectos de investigación y demostración sobre las «carreteras inteligentes», realizar estudios de impacto sobre la seguridad de los nuevos proyectos, mejorar los niveles de seguridad en los [túneles](#), etc.

Seguridad del transporte profesional de mercancías y viajeros

Objetivo: reducir el número de accidentes en los que se ven implicados camiones y regular la formación de los conductores profesionales y el respeto de los tiempos de conducción y descanso.

Es necesario seguir mejorando la seguridad de la red viaria transeuropea habida cuenta del crecimiento del tráfico de camiones. Conducir un camión es uno de los oficios más

peligrosos y los conductores profesionales también tienen derecho a trabajar en un entorno seguro, que cumpla las normas en materia de condiciones de trabajo.

Principales medidas: reforzar la reglamentación sobre las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, introducir el tacógrafo digital en los vehículos comerciales, adaptar al progreso técnico la normativa comunitaria sobre transporte de mercancías peligrosas, imponer el uso obligatorio del cinturón de seguridad en autocares y vehículos pesados, mejorar la protección de los vehículos de transporte regular de niños, etc.

Primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico

Objetivo: estudiar las mejores prácticas en el ámbito de los cuidados médicos después de un accidente.

La mejora de la intervención y del diagnóstico en los accidentes de tráfico podría salvar varios miles de vidas en la UE. El número de llamada 112 permite a los operadores de redes telefónicas facilitar a los servicios de ayuda información que permita localizar las llamadas urgentes en caso de accidente. Es necesario disponer también de información detallada sobre la gravedad de las heridas para comprender mejor las posibilidades de reducción de los daños y para medir la eficacia de los servicios médicos de urgencia.

Principales medidas: realización de proyectos de demostración en los que participe toda la cadena de primeros auxilios y estudio de las mejores prácticas post-accidente.

Recogida, análisis y divulgación de datos sobre accidentes

Objetivo: mejorar la recogida y el análisis de los datos relativos a los accidentes con el fin de determinar los ámbitos de acción prioritarios.

Aunque los accidentes son acontecimientos imprevisibles, es necesario conocer sus causas, sus circunstancias y sus consecuencias con el fin de controlarlos y evitarlos o reducir la gravedad de los mismos. Las investigaciones deben realizarse a escala nacional de forma diligente según una metodología europea. Los resultados deberían comunicarse a un comité de expertos independientes que estará encargado de mejorar la legislación y de adaptar la metodología a las evoluciones técnicas.

Un ejemplo es la base de datos CARE, constituida a partir de los informes policiales, que será necesario desarrollar en aras de la transparencia. La Comisión también tiene

previsto crear un observatorio europeo de la seguridad vial como estructura interna de la Comisión.

Principales medidas: desarrollar y completar la base de datos CARE ([EN](#)), evaluar y perfeccionar los sistemas de conexión de los datos de los hospitales con las estadísticas nacionales sobre accidentes de tráfico, crear un observatorio europeo de la seguridad vial, elaborar una metodología europea para las investigaciones independientes sobre los accidentes de tráfico, crear un grupo de expertos independientes, etc.

Carta europea de la seguridad vial

La Comisión pretende movilizar a todas las partes interesadas, empresas de transporte, fabricantes de vehículos y proveedores de componentes, compañías de seguros, operadores de infraestructuras, entidades locales y regionales, invitándoles a suscribir una Carta europea de la seguridad vial. Cada signatario deberá asumir compromisos específicos que se harán públicos y su cumplimiento será objeto de seguimiento.

ACTOS CONEXOS

Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo - Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes [[COM \(2003\) 542](#) final - no publicada en el Diario Oficial].

Para obtener más información sobre las medidas de aplicación y los trabajos posteriores, incluida la normativa vigente (directivas y reglamentos) o en discusión (propuestas), puede consultar el sitio de la Dirección General de Transportes ([EN](#))

Carta Europea de la seguridad vial

Esta Carta ([DE](#)) ([EN](#)) ([FR](#)) pretende que la sociedad civil se adhiera a los esfuerzos tendentes a alcanzar el objetivo comunitario de reducir a la mitad el número de muertos en las carreteras de aquí a 2010. Según dicha Carta, el sector profesional de los transportes no es el único que debe adoptar medidas concretas, sino que también deben comprometerse escuelas, ayuntamientos, compañías de seguros, fabricantes de automóviles, empresas de transporte, discotecas o prestatarios de servicios.

Recomendación de la Comisión, de 6 de abril de 2004, sobre la aplicación de las normas de seguridad vial [Diario Oficial L 111 de 17 de abril de 2004].

Decisión de la Comisión, de 17 de enero de 2005, relativa a la armonización del espectro radioeléctrico en la banda de 24 GHz para el uso temporal por equipos de radar de corto alcance para automóviles en la Comunidad [Diario Oficial L 21 de 25.1.2005].

A raíz de esta Decisión, los equipos de radar de corto alcance para automóviles capaces de detectar los riesgos de colisión y de activar automáticamente el sistema de frenado deberán estar disponibles a partir del segundo semestre de 2005. Una banda de frecuencia especial, que cubra el territorio de la UE, estará disponible desde ahora para los radares de corto alcance.

Actualmente, se están desarrollando otras aplicaciones útiles como los sistemas de transmisión inalámbrica de datos de alta capacidad o la localización de víctimas en casos de emergencia.