

**XVI Jornadas Mediterráneas de  
Seguridad Vial**

**25.10.2012**

En primer lugar, desearía disculparme por no haber podido asistir a estas jornadas mediterráneas de seguridad vial. Si no ha podido ser, es por causas ajenas a mi voluntad y no por falta de interés en este acto.

Tanto yo misma como la Comisión europea, organización que represento, le damos una gran importancia a la participación ciudadana en la política de seguridad vial y, aunque la Comisión europea tiene como principal objetivo legislar y hacer cumplir las normas, en el caso concreto de la seguridad vial consideramos que sin una participación activa de todas las partes no se puede obtener el resultado que todos deseamos, que es que no haya una sola víctima por accidentes de tráfico. Esto solo se puede conseguir con un compromiso de todos, administraciones públicas, gobiernos locales, empresas, ciudadanos, y por supuesto asociaciones en general y más particularmente asociaciones como P(A)T que colaboran activamente a la prevención de accidentes.

La seguridad vial es un tema de gran importante para de la sociedad Europea ya que en 2011, más de 30,000 personas murieron en las carreteras y 1.500.000 personas resultaron heridas. El costo para la sociedad es enorme, primero por el drama humano que representa para las víctimas, los familiares y la sociedad en su conjunto y segundo por el coste económico que conlleva puesto que se podría cifrar en aproximadamente 130 millones de euros al año. En épocas de crisis y recortes económicos es importante resaltar el coste de lo que podríamos llamar " la inseguridad vial".

Así pues que es lo que la unión Europea hace para prevenir esta lacra de la sociedad.

Desde el punto de vista histórico ha habido varios programas europeos de seguridad vial pero el que más impacto ha tenido ha sido el tercero que cubría el periodo 2001-2010. En el se fijaba por primera vez un objetivo medible de reducción de víctimas. Tener un objetivo que se puede medir es fundamental para hacer un seguimiento de las políticas de seguridad vial y poder analizar las que son más eficaces. Al final del periodo se alcanzó un 43% de reducción, que desde la UE consideramos muy importante pues muchas de las medidas propuestas que se aprobaron en la década pasada comenzarán a producir sus efectos solamente durante esta década. Este plan de acción genero una dinámica en los estados miembros que llevo a que la mayoría de ellos se alinearan con las acciones propuestas a nivel europeo y se

consiguió un intercambio de buenas prácticas entre ellos, beneficiándose así de las iniciativas que ya habían demostrado su eficacia en otros países, como ha sido en el caso concreto de España respecto al permiso por puntos, la instalación de radares o las campañas de prevención de alcohol dirigidas a los jóvenes conductores.

Pese a ello todavía hay considerables diferencias entre los Estados miembros y el progreso obtenido no ha sido uniforme en todos los ámbitos: por ejemplo, los motociclistas, los peatones y los usuarios vulnerables en general siguen pagando un alto tributo a la seguridad vial.

Por primera vez durante la pasada década ha habido una fuerte movilización de las a todos los niveles de la sociedad para disminuir los accidentes de tráfico. La disminución del número de víctimas se ha logrado gracias a la movilización de todos los actores pero cabría destacar además de las estrategias nacionales o regionales la participación de la industria y de los ciudadanos. El éxito de la Carta Europea de Seguridad Vial, con más de 2000 firmas, da testimonio de la profunda implicación de la sociedad civil en materia de la seguridad vial.

Entonces, si la maquinaria está lanzada ¿por qué necesitamos que la UE siga impulsando la seguridad vial? . La respuesta podría ser que a pesar de las notables mejoras experimentadas desde 2001, los accidentes de tráfico siguen siendo una pesada carga para la sociedad y sin un compromiso político fuerte los accidentes de tráfico inevitablemente comenzarán a aumentar de nuevo.

Por esta razón, la Comisión adoptó en julio de 2010 unas nuevas orientaciones políticas en materia de seguridad vial para los años 2011-2020.

Para mantener el impulso se incluye a corto plazo el mismo objetivo ambicioso de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para 2020 e introduce como novedad a largo plazo "la visión cero" ya que una sola víctima en las carreteras es inaceptable.

Las nuevas orientaciones políticas se basan en dos principios fundamentales.

Primero el de la responsabilidad compartida. Cada uno a su nivel debe asumir la responsabilidad que le corresponde. El enfoque de "regular y hacer cumplir las leyes" ya no es suficiente y hay que pasar a responsabilizar a todos los actores implicados desde las administraciones tanto europeas como locales a los ciudadanos, pasando por las empresas y las asociaciones.

Segundo, que complementa el anterior es el principio de la integración de la seguridad vial en otras políticas. Un buen ejemplo es la integración de la prevención de accidentes de tráfico en las políticas social y de empleo. Una tercera parte de los

accidentes laborales son accidentes de tráfico. Una prevención activa por parte de las empresas podría ser fundamental para la reducción de víctimas.

Basándose en estos dos principios, la Comisión ha identificado siete objetivos estratégicos clave para la próxima década que no voy a detallar uno a uno, pues el documento está disponible, pero me gustaría resaltar algunos.

Uno de los principales objetivos va dirigido al usuario de la carretera, la eficacia de la política de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. Esta estrategia utilizará la "educación y formación" como un medio para cambiar mentalidades. Para ello la Comisión está analizando entre otras, medidas tales como los requisitos mínimos para ser profesor de autoescuela, la introducción de los conocidos como "alcolocks" o los limitadores de velocidad para algunos tipos de vehículos.

Sin embargo, no todos los usuarios de las carreteras son iguales, los ocupantes de automóviles y camiones se han beneficiado mucho de los últimos avances tecnológicos, pero otros grupos de usuarios siguen siendo especialmente vulnerables. Los conductores de motocicletas representan el 15% de todas las muertes y tanto el creciente uso de la bicicleta como el envejecimiento de la población y por tanto de los accidentes con peatones requieren toda nuestra atención. Por lo tanto, la Comisión elaborará, en colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas, una estrategia específica para aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables con una particular atención tanto a los vehículos como a las infraestructuras.

Es un hecho que los vehículos son cada vez más seguros y tanto la seguridad pasiva como la activa han evolucionado considerablemente en los últimos años. Proyectos como EuroNCAP han sido el catalizador de la industria para conseguir que la seguridad haya sido un argumento de venta para sus vehículos. Pero aún queda mucho por hacer ya que los avances tecnológicos son muy rápidos y tanto los nuevos vehículos, como por ejemplo los eléctricos, o los nuevos dispositivos electrónicos dentro de ellos deberán mantener los estándares de seguridad tanto antes de sacarlos al mercado como durante toda la vida del vehículo.. Ello se podrá conseguir mediante el fortalecimiento de la legislación de la UE sobre inspección técnica de vehículos y controles de carretera.

En un mundo altamente tecnificado no quiero olvidar el gran potencial de los Sistemas de transporte inteligentes para reducir los accidentes de tráfico Para ello La Comisión ha adoptado Directiva sobre Transporte inteligente que aunque no es específica a la seguridad vial, esta forma parte integrante de sus objetivos. Se espera que las acciones sobre el desarrollo de sistemas avanzados de ayuda a la

conducción, así como la generalización del "e-call" o servicio de llamada de emergencia paneuropeo.

En cuanto a las infraestructuras se refiere, esperamos que aunque la Directiva Europea solo se aplica a la red transeuropea de Transportes, los estados miembros la extiendan al resto de sus redes de carreteras. La UE no tiene competencia en otras redes pero sería interesante que se extienda a la red de carreteras secundarias de los Estados miembros.

Por último, siguiendo en la misma línea que la ONU ha marcado declarando esta década como la "Década de Acción" por la seguridad vial, la Comisión quiere dedicar una estrategia específica a la reducción tanto de las víctimas como de la gravedad de las lesiones producidas en accidentes de tráfico. Para ello como primer paso estamos ya trabajando con los estados miembros para llegar a tener una definición común y armonizada que servirá de base para la definición de la estrategia.

Para concluir, me gustaría hacer mención a que somos conscientes que en muchos casos se pide que la UE tenga una labor más activa y que se llegue por ejemplo a fijar un código de circulación europeo que incluya desde los límites de velocidad armonizados, a los límites de alcohol permitidos o la señalización, pero tengo que decir que la UE no tiene competencias en todos estos ámbitos y que cuando se legisla se debe hacer además siempre que haya un valor añadido a las acciones nacionales. Es por ello que la UE participa también en proyectos que ayudan a difundir el conocimiento de la seguridad vial y promueve el intercambio de buenas prácticas, como en este caso con la organización de estas jornadas que estoy segura que contribuirán largamente al intercambio de experiencias y buenas practicas entre todos los participantes y a la divulgación de una cultura de seguridad vial en el conjunto de la sociedad.

Desde Bruselas a 23 de Octubre de 2012

María Teresa Sanz Villegas

Comisión europea