



DECLARACIÓN DEL VI ENCUENTRO DE CIUDADES DE ZARAGOZA

“Ciudades 2030”

Estamos llegando al final del VI Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible.

Su celebración constituía un importante reto, fundamentalmente por las especiales circunstancias que la pandemia del COVID 19 nos ha impuesto a todos, dificultando sobremanera la organización del evento.

Es por ello que todos debemos sentirnos orgullosos, tanto los propios organizadores como todos los asistentes al acto, de forma presencial o virtual, modalidad que por primera vez se ha ofrecido en este VI Encuentro con un importante seguimiento, no solo a nivel nacional sino de expertos de numerosos países de diversos continentes.

Resulta de justicia hacer un especial reconocimiento al Ayuntamiento de Zaragoza, anfitrión de este Encuentro. Sin su máxima colaboración y buen hacer, hubiera resultado imposible obtener los frutos deseados.

Igualmente queremos extender nuestro reconocimiento y felicitación a la Fundación Ibercaja, impulsora del proyecto Mobility City, por su destacada colaboración en la organización del evento, asumiendo con incuestionable eficacia las labores de secretaría técnica.

Por último, tenemos que ser conscientes que todo esfuerzo hubiera sido vano si no hubiera estado acompañado de una asistencia nutrida y participativa. Es por ello que nuestra principal

mención y agradecimiento se dirige a todos aquellos asistentes que, de forma presencial o virtual, han hecho posible los satisfactorios resultados obtenidos.

El modelo de movilidad está cambiando, especialmente en nuestras ciudades. La COVID-19 ha acelerado muchos de estos cambios, si bien, ya estaban latentes con anterioridad al mismo.

Como principales tendencias actuales, habría que destacar:

- La concentración de población en núcleos urbanos.
- La creciente población de personas de edad avanzada, colectivo particularmente vulnerable.
- La irrupción de nuevas formas de movilidad, como los vehículos de movilidad personal.
- El aumento continuo de la motocicleta como medio de transporte cotidiano.
- La distribución urbana de mercancías derivadas del comercio tradicional y del electrónico, este último en rápido crecimiento.
- La tendencia en aumento del uso de los medios de movilidad compartida, frente a la tradicional adquisición del vehículo en propiedad.
- El impacto que la pandemia de COVID-19 ha tenido sobre los servicios de transporte público.
- La creciente importancia de la conectividad y la digitalización, así como de las aplicaciones para planificar los desplazamientos.

Por otro lado, existen objetivos importantes para las ciudades relacionados con la seguridad vial, el medio ambiente y el cambio modal a formas de desplazarse activas. Estos objetivos no son independientes entre sí, y sus interrelaciones deben analizarse en el marco proporcionado por la Agenda 2030.

La ciudad es el lugar donde conviven los diferentes tipos de usuarios. Junto al vehículo privado se abren paso otros medios de desplazamiento más acordes a la sostenibilidad y el medio ambiente, y es necesario garantizar la seguridad de todos, especialmente, de los usuarios vulnerables, cuya importancia está aumentando con los nuevos modelos de movilidad.

Por diversas razones, la celebración de este Encuentro de Zaragoza se produce en un momento especialmente sensible:

- Por un lado, la reducción de la siniestralidad en nuestras ciudades en el último decenio ha sido sensiblemente inferior a la que se ha producido en las carreteras.
- Igualmente preocupante resulta que más de 8 de cada 10 personas fallecidas en nuestras ciudades sean peatones (incluidos colectivos tan vulnerables como menores,

personas de edad avanzada y personas con restricciones de movilidad), ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal y motoristas.

Este año supone el arranque del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la Estrategia de Seguridad Vial de la Unión Europea y la Estrategia de Seguridad Vial de España que está impulsando el Ministerio del Interior. El objetivo de estas tres iniciativas es reducir a la mitad el número de personas fallecidas y heridas graves en el horizonte 2030.

El VI Encuentro ha constituido un marco ideal para que las ciudades españolas compartan este objetivo y discutan las líneas estratégicas que deben permitirnos conseguirlo.

El lema escogido para esta ocasión ha sido **“Ciudades 2030”**. Es labor de todos trabajar en este próximo decenio en el objetivo de conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

La mejora de la seguridad vial urbana, con el objetivo de alcanzar la máxima reducción de la siniestralidad en nuestras ciudades, es una de las prioridades fundamentales de las políticas de movilidad. Su consecución requiere de la participación activa y colaboración de todos los agentes implicados.

Nuestro horizonte no ha cambiado, debemos seguir reforzando el compromiso recogido en la Declaración de Gijón, en el seno del primer Encuentro de Ciudades del año 2009, manifestando, una vez más, nuestra voluntad decidida de trabajar por la seguridad vial urbana y la movilidad sostenible, impulsando políticas, estrategias y actuaciones que creen un entorno urbano más seguro, saludable y habitable, en definitiva, creando ciudades para vivir.

Por todo ello, los participantes en el VI Encuentro de ciudades para la seguridad vial y la movilidad sostenible creemos necesario:

1. Manifestar que toda muerte y lesión grave en accidente de tráfico es prevenible e inaceptable, y que la actuación de todas las administraciones, organizaciones, empresas y profesionales con influencia sobre las condiciones de seguridad de nuestros desplazamientos debe regirse por este imperativo ético, haciendo nuestros los principios del sistema seguro;
2. Suscribir los principios del denominado enfoque de sistema seguro, impulsado por los principales organismos internacionales, de acuerdo con los cuales el sistema de movilidad debe ser diseñado teniendo en cuenta las limitaciones humanas;
3. Reafirmar nuestro compromiso con la mejora de la seguridad vial, suscribir el objetivo de reducir el número de muertes y lesiones graves en un 50% en la década 2021-2030 y solicitar al Gobierno la aprobación de una Estrategia de Seguridad Vial que no solamente tenga en cuenta este objetivo, sino que además aspire a eliminar las diferencias entre las ciudades y el ámbito interurbano, en términos de reducción de la siniestralidad. Al mismo tiempo, animar a todas las administraciones, organizaciones y empresas a

adoptar, en sus ámbitos de actuación, planes, estrategias y objetivos alineados con esta aspiración;

4. Solicitar al Gobierno que asegure una adecuada coordinación entre las diferentes estrategias y políticas vinculadas a los ámbitos de la movilidad, la seguridad vial, el medio ambiente o la salud pública; así como a garantizar en todo momento una adecuada gobernanza con las entidades locales;
5. Impulsar procedimientos efectivos que permitan un mejor conocimiento sobre los datos de accidentes, movilidad e indicadores de seguridad (como velocidad, cinturón, casco y alcohol), que permitan realizar una adecuada y eficaz gestión basada en riesgos. Para poder tomar las mejores decisiones, es conveniente conocer bien cuales son, de la manera más objetiva posible, los problemas derivados de la seguridad vial y sus causas. Por ello, se deberían identificar los indicadores estadísticos que permitan analizar la evolución de la seguridad en cada ciudad (e incluso en cada ámbito o uso de las vías urbanas), evaluar la efectividad de políticas y realizar comparaciones entre ciudades;
6. Instar a todos los municipios a desarrollar Planes de Movilidad Urbana Sostenibles y Ordenanzas de Movilidad con integración plena de la seguridad vial como elemento esencial de la planificación urbanística, y basados en una pirámide de prioridades en cuya cúspide figuren los peatones, los ciclistas y el transporte público, como principales colectivos vulnerables a proteger y fomentar;
7. Instar igualmente a todas las administraciones públicas, organizaciones y empresas a elaborar y ejecutar planes de movilidad para los desplazamientos in itinere y en misión de sus trabajadores, así como a establecer la seguridad vial como una prioridad en toda la cadena de valor de sus actividades, requiriendo, para sí mismas y sus eventuales contratistas, exigencias de seguridad relativas a las características de las flotas de vehículos y sus condiciones de utilización y mantenimiento;
8. Implicar a la sociedad civil en la toma de decisiones, fomentando la participación y el debate ciudadano sobre los aspectos relacionados con la movilidad local y la seguridad vial, a través de los órganos de consulta (como consejos y mesas de diálogo), con el fin de crear una clara conciencia sobre los riesgos viales y fomentar un sentido de responsabilidad y respeto hacia las normas de tráfico que garantice la convivencia segura en nuestras carreteras y calles;
9. Reconocer la necesidad de regular y contar con un diseño urbano adecuado que permita realizar el reparto de mercancías en ámbitos urbanos de forma racional y satisfactoria, actividad que ha venido experimentando un notable crecimiento en los últimos años;
10. Reconocer el principio de accesibilidad universal como un principio fundamental que debe inspirar la actuación de todas las administraciones públicas, con el fin de disponer de itinerarios peatonales continuos, accesibles y seguros para todas las personas, con una

especial consideración a los niños, las personas de edad avanzada y las personas con movilidad reducida;

11. Reafirmar el papel fundamental de la velocidad como parámetro decisivo del riesgo de lesión mortal o grave en caso de accidente, y como elemento fundamental de una convivencia segura entre modos de transporte. Al mismo tiempo, exhortar a todas las administraciones competentes a adoptar aquellas medidas y actuaciones que favorezcan el calmado del tráfico, combinado la gestión del tráfico con un diseño viario adecuado;
12. Reconocer la importante labor que realizan los municipios en la educación y formación vial de sus ciudadanos. Fomentar, igualmente, la educación desde todos los ámbitos posibles de nuestra sociedad (familia, escuela, empresas y, en general, desde todas aquellas instancias que estén capacitadas para transmitir los valores de la movilidad sostenible y segura;
13. Destacar la importancia de la vigilancia y control de los comportamientos de riesgo en la mejora de la seguridad vial, manifestando la necesidad de reforzar los recursos disponibles y la capacitación de los policías locales y agentes de movilidad en esta materia;
14. Exhortar a todos los poderes públicos a mejorar la atención y la información a las víctimas de los accidentes de tráfico y a sus familiares, orientándolos sobre los recursos y servicios que las instituciones ponen a su disposición, y a reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye una adecuada reinserción social y laboral, así como un apoyo psicológico-mental, social y legal adecuado y suficiente;

En definitiva, convenimos en la necesidad de Integrar la seguridad vial en las estrategias locales de movilidad sostenible y hacer de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal valores fundamentales en la planificación y gestión de nuestras ciudades.

Demandamos ciudades para vivir