

## **“IV ENCUENTRO DE CIUDADES PARA LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”**

(IFEBA, Badajoz, 25 y 26 de mayo de 2016)

### **CONCLUSIONES**

*Antes de ofrecer las conclusiones de este IV Encuentro de Ciudades, es preciso hacer una referencia al encuadre internacional de la situación, dentro del Decenio de Acción 2011-2020:*

#### DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020

En su resolución 64/255, de 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

#### ACTIVIDADES

Las actividades durante el Decenio deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hará hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional que ejecuten las actividades de conformidad con los pilares que se citarán a continuación, haciendo hincapié en que la Estrategia Española está alineada con todos ellos.

Respecto del:

#### **Pilar 1 Gestión de la seguridad vial**

*Gestión de la seguridad vial: alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales y municipales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.*

Las conclusiones de este IV Encuentro en este aspecto son, fundamentalmente:

\*Aplicación y mejora de los sistemas de información y comunicación de datos implementando todas las técnicas y tecnologías, entre las que figura la georeferenciación, que permitan el uso y explotación de los mismos en aras de su mejor servicio a quienes los facilitan. Es decir, alimentación de la base de datos y posibilidad de adaptar la petición de los datos a las necesidades de quien los aporta para mejorar la utilidad, la depuración o filtrado de la información a demanda para los intereses propios y la colaboración entre instituciones para el mutuo aprovechamiento de todas las oportunidades que facilitan las bases de datos así creadas y explotadas.

\*Aproximación de las instituciones entre sí, policías locales, DGT, universidades, empresas, ayuntamientos, etcétera, para facilitar la comunicación de datos para la mejor investigación de accidentes, conductas, medidas y políticas a adoptar y puesta en común de experiencias para mejorar la recogida de la información, la investigación y la evaluación de la misma entre ayuntamientos y DGT, que puedan incluir la presentación multicapa de la información obtenida.

\*Mejora continua de los procedimientos y desarrollos de las bases de datos y de los protocolos de acceso y de la colaboración para compartir la información en aras a su mejor utilización.

\*Revisión de la Estrategia de Seguridad Vial

\*Trabajo prioritario con los Ayuntamientos

Concluyendo: la gestión de la Seguridad Vial con la DGT como organización líder, necesita la colaboración de todos los agentes implicados y los Ayuntamientos especialmente, por su proximidad al ciudadano, juegan un papel clave.

## **Pilar 2 Vías de tráfico y movilidad más segura**

*Vías y movilidad más seguras: aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras interurbanas y urbanas en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas), abordando la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las vías teniendo en cuenta la seguridad.*

Las conclusiones, en este aspecto, son:

\*Cambiar el concepto de la movilidad en el siglo XXI, dando prioridad al peatón sobre el vehículo privado sin renunciar al tráfico necesario para el abastecimiento de las ciudades.

\*Adaptar el entorno urbano existente y el de nueva creación a un sistema sostenible de movilidad urbana en el que el peatón y los medios de transporte sostenibles, eficientes, no contaminantes y seguros sean prioritarios, mediante la adopción de Planes Urbanos de Movilidad Sostenible que impliquen una mejor gestión del territorio y del resto de factores que permitan una reasignación del espacio urbano en cuanto espacio público.

\*Emprender iniciativas que preserven la salud, mayor calidad del aire, cambios de modelo energético, humanizando la ciudad, protegiendo zonas de colegios y hospitales, creando zonas de exclusión de vehículos al mismo tiempo que se refuerzan los transportes colectivos que utilizan energías renovables y sostenibles y reduciendo la velocidad adaptando la infraestructura, mejorando la accesibilidad para las personas con movilidad reducida e impidiendo el acceso a zonas sensibles de la ciudad a los vehículos más antiguos y contaminantes.

\*Desarrollar la ingeniería y el urbanismo evitando la sobre señalización permitiendo que sea el diseño de la infraestructura quien invite a la adopción de medidas por parte del conductor.

\*Investigación y desarrollo de productos de protección que absorban la energía del impacto con mínimo daño, no intrusivos y mínimo coste de reparación, máxima durabilidad y óptima instalación y anclaje, con adaptación al entorno urbano.

### **Pilar 3 Vehículos más seguros**

*Vehículos más seguros: alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.*

Las conclusiones en este tema son:

\*Contar con vehículos no solo más seguros tanto activa como pasivamente sino, además, más eficientes desde el punto de vista energético.

\*Desarrollo de las tecnologías que permitan el uso de energías sostenibles aplicadas a los vehículos (gas, electricidad, vehículos híbridos puros y enchufables y vehículos eléctricos)

\*De cara al aspecto medioambiental, el etiquetado energético de los vehículos permitirá la adopción de políticas locales más justas, no discriminatorias y con una mejor gestión del parque de vehículos en episodios de alta contaminación ambiental.

### **Pilar 4 Usuarios de vías de tráfico más seguros**

*Usuarios viales más seguros: elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías, observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.*

Las conclusiones en este apartado son:

\*Mejora del comportamiento a través de la educación, las campañas de concienciación, el uso correcto de las infraestructuras, la promoción del camino escolar seguro, la adopción de medidas que favorezcan la devolución de la ciudad tiranizada por el vehículo a los ciudadanos en busca de una mejor calidad de vida y la concienciación de los usuarios más vulnerables acerca de las medidas adoptadas y del cumplimiento de las normas, en especial de aquellas que favorecen la convivencia, influyen en la seguridad vial y contribuyen a una aproximación a la visión cero lesionados.

\*Asimismo se pone de manifiesto la necesidad de seguir reclamando la imprescindible colaboración de los alcaldes, especialmente de los municipios más pequeños, para que se impliquen en las tareas que conlleva la seguridad vial de sus vecinos.

\*Adopción de medidas sobre los conductores en cuanto al uso de los sistemas de seguridad (cinturón y casco), empleando medios formativos sin relegar el control sobre sus conductas

\*Insistir en la intervención en materia de control de las aptitudes psicofísicas de los conductores con la implicación de las autoridades con competencias específicas para evitar el fraude en los reconocimientos médicos y realización de acciones encaminadas a la protección de los grupos más vulnerables en función de su edad.

Así, acciones formativas con niños a través de los Parques Infantiles, donde se enfrentan a situaciones reales y actuaciones con personas mayores en función de sus aptitudes psicofísicas para prevenir riesgos como peatones, conductores y pasajeros.

\*Incidir en las ventajas de establecer rutas y caminos escolares seguros como forma saludable, sostenible y segura de acceder al colegio y regresar de él, favoreciendo la autonomía personal del niño.

En materia de sanciones:

\*Junto a educación y formación, el procedimiento sancionador contra los infractores de la norma es una herramienta insustituible, que se debe ejercer con arreglo a los principios legales y, además, teniendo en cuenta que:

- La autoridad del agente denunciante no ha de ser cuestionada sino respaldada por su Alcalde respectivo
- El procedimiento sancionador influye sobre la conducta del infractor
- Dicho procedimiento colabora en la disciplina global del tráfico y personal del conductor.
- La tramitación se ve favorecida por medios tecnológicos, colaboración de Organismos Autónomos de Recaudación y acceso a los Registros de Tráfico
- Que la política sancionadora está orientada a preservar la seguridad vial, facilitar la movilidad sostenible y a prevenir y a encauzar los comportamientos hacia el cumplimiento de la norma.

Para finalizar, puede añadirse, que

***Todo ello en busca sostenida y esforzada de la visión cero como meta alcanzable con las medidas adoptadas por todos los factores intervinientes, de forma coordinada, con la implicación de todas las Administraciones Públicas y del resto de sectores de iniciativa privada y contando con la colaboración imprescindible de los ciudadanos, venciendo la inercia inevitable ante los cambios, los proyectos ilusionantes y los retos de la visión cero.***

***Como decía Tagore, “sólo el necio se fija en el dedo cuando el sabio señala las estrellas”  
y, citando a dos ponentes que han intervenido:***

***- que todos seamos conscientes de que vamos todos en el mismo barco y que los  
ciudadanos y las instituciones sepan que vamos en serio.***

***Muchas gracias***