

## EL NUEVO PARADIGMA PARA CALLES SEGURAS

Hoy contamos con los conocimientos y los medios para eliminar las muertes y las lesiones graves causadas por el tránsito en las calles urbanas, y para mejorar en gran medida la calidad de vida y la salud de nuestros ciudadanos.

La seguridad vial es un problema global en el que las ciudades tienen un papel fundamental que desempeñar. Adoptar un enfoque de "Visión Cero" requiere liderazgo político, claridad estratégica y acción decisiva, así como la responsabilidad de todos los involucrados: oficiales electos, profesionales del transporte y ciudadanos.

Necesitamos soluciones efectivas y un paradigma confiable para su desarrollo e implementación. Un número creciente de ciudades está asumiendo este desafío. Debemos intensificar la difusión y adopción de los principios en los que se basa su exitosa experiencia. Por lo tanto,

**Nosotras, las ciudades, reconocemos los siguientes principios como necesarios para una acción sólida y eficaz para la seguridad vial:**

### 1. Nuestras calles, nuestra responsabilidad

La muerte y las lesiones graves no son un subproducto inevitable de la movilidad urbana. Los accidentes de tráfico y los comportamientos de riesgo tienen causas estructurales subyacentes sobre las que las ciudades pueden actuar. Un enfoque de "sistema seguro" aborda la interacción entre los usuarios de la carretera, los vehículos y la infraestructura en nuestras calles. Todas las partes de este sistema deben mejorarse. Si la gente comete errores o falla una parte, los usuarios de la calle todavía estarán protegidos.

### 2. No culpes, protege

Las personas tienen necesidades y capacidades diversas. Las políticas de seguridad para nuestras calles deben contar con personas que cometen errores, conductores que no

son plenamente conscientes del peligro que puede crear su comportamiento, así como personas más jóvenes, mayores o con discapacidades. Estos desafíos deben abordarse mediante una planificación cuidadosa, una gestión realista, un diseño universal y una aplicación estricta.

### **3. Las calles de la ciudad no son autopistas**

Caminar y andar en bicicleta por las calles de la ciudad no requiere una licencia de conducir y no está sujeto a límites de edad. Las calles de la ciudad son un entorno diferente de las autopistas y carreteras orientadas al motor y necesitan enfoques de seguridad específicos. Son el corazón de nuestras comunidades y deben ser lugares saludables y atractivos para vivir, trabajar, jugar y hacer negocios. La seguridad de una calle depende de la seguridad brindada a sus usuarios vulnerables.

### **4. La movilidad debe ser segura o no será sostenible**

Los temores por la seguridad se mencionan a menudo como el impedimento más importante para caminar más o comenzar a andar en bicicleta, incluso por los padres que sienten que deben llevar a sus hijos a la escuela. Las calles deben ser seguras para que las personas adopten modos sostenibles y para que las ciudades mitiguen el cambio climático. Mejorar la seguridad de nuestras calles desbloqueará el potencial para caminar, andar en bicicleta, el transporte público y un número creciente de opciones de micromovilidad compartida para promover los objetivos climáticos y de calidad del aire.

### **5. La seguridad conduce a la eficiencia**

Reducir la velocidad es una de las cosas más importantes que pueden hacer las ciudades para que sus calles sean más seguras. Una persona tiene aproximadamente cinco veces menos probabilidades de sufrir heridas mortales si se golpea a 30 km/h que a 50 km/h. Carriles más anchos, límites de velocidad más altos y semáforos que favorecen el tráfico motorizado no son la solución a la congestión urbana. La mejora de las condiciones para caminar, andar en bicicleta y en transporte público reduce la necesidad de viajes motorizados. La eficiencia debe funcionar para todos los modos y no puede comprometer la seguridad de algunos.

## **6. Reducir el riesgo en la fuente**

Los vehículos de motor, debido a su mayor velocidad, mayor masa y estructura más fuerte, son la principal fuente de riesgo en las calles de las ciudades. Reducir el número de vehículos de motor en nuestras calles también significa reducir el peligro que representan. Las medidas para reducir los comportamientos de riesgo por parte de los conductores deben prevalecer sobre las restricciones a la libre circulación de los ciudadanos que caminan, andan en bicicleta o utilizan el transporte público.

## **7. Equidad y libertad de elección**

Los automóviles y camiones presentan un riesgo menor para sus usuarios, a expensas de un riesgo mayor para otras personas. Décadas de políticas de movilidad que favorecieron el tráfico motorizado crearon un desequilibrio que genera un mayor riesgo para algunos modos, distorsionando las opciones y reduciendo la libertad de elección. El aumento de la micromovilidad ha demostrado el impacto que esto tiene, ya que los patinetes eléctricos se utilizan en las aceras porque sus usuarios temen a los vehículos de motor, lo que a su vez genera problemas de seguridad para los peatones. La multimodalidad implica vulnerabilidad y debemos garantizar la seguridad en todos los modos.

## **8. El derecho a saber**

Los datos sólidos son la base de políticas sólidas. Las entidades públicas deben trabajar juntas y asignar los recursos adecuados para recopilar y analizar datos sobre seguridad vial. La sociedad civil (incluidos los ciudadanos, la comunidad científica y la prensa) tiene derecho a acceder fácilmente y comprender la información relevante sobre los accidentes de tráfico y las muertes y lesiones que causan. La apertura de los datos sobre la seguridad del tráfico es de interés público y ayuda a impulsar la mejora.

## **9. La tecnología puede ser una promesa, no una coartada**

Necesitamos tecnología que pueda reducir la cantidad de vehículos de motor privados y hacerlos más seguros, como la asistencia de velocidad inteligente. Sin embargo, la innovación tecnológica nunca debe convertirse en una fuente de nuevas limitaciones para peatones y ciclistas. Por ejemplo, con requisitos para que las personas y las vías

públicas se vuelvan reconocibles por las máquinas. La tecnología del mañana no debe retrasar la implementación de las soluciones requeridas hoy.

## **10. Deja que las ciudades lideren**

Las ciudades que están innovando y liderando los esfuerzos de seguridad en las calles deben estar empoderadas para dar forma a políticas a nivel nacional e internacional, y la legislación debe ayudar a las ciudades a tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en sus calles. Se debe alentar a las ciudades a compartir su experiencia con sus pares nacionales e internacionales y deben recibir apoyo como campeones de la seguridad vial.

Nosotras, las ciudades, actuamos ahora.

(Vea la lista completa de organizaciones suscritas [aquí](#))

Para expresar apoyo u obtener más información:

Pedro Homem de Gouveia

[pgouveia@polisnetwork.eu](mailto:pgouveia@polisnetwork.eu)