

# Actualización del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Zaragoza



**ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN  
ZARAGOZA**

**Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza**

**Presentación:**

**Las organizaciones firmantes proponen al ayuntamiento, a las demás Administraciones y a los distintos agentes sociales y políticos un Actualización del Pacto Ciudadano por la movilidad sostenible en Zaragoza, con el siguiente contenido:**

1. Introducción histórica: el momento actual y los esfuerzos por una movilidad posible.
2. Razones que justifican la actualización del acuerdo sobre movilidad en Zaragoza contenido en este Pacto.
3. Conceptos básicos.
4. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad.
5. Objetivos Generales del Pacto.
6. Principios de actuación.
7. Medidas principales propuestas.
8. Participación Ciudadana
9. Seguimiento y evaluación del Pacto.

# ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

## Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

### 1. Introducción histórica: el momento actual y los esfuerzos por una movilidad posible

Desde que en abril de 2004 se firmó el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Zaragoza, son muchas las cosas que han cambiado, afortunadamente a mejor, lo que no es óbice para, desde las entidades que firmamos aquél Pacto, considerar que seguimos teniendo un largo trecho para seguir avanzando y acercarnos a la ciudad que deseamos, motivo por el que vemos necesaria la actualización del mismo.

En estos 13 años los diferentes colectivos que estuvieron presentes, y otros que han ido apareciendo en la ciudad, han trabajado por mejorar la movilidad urbana, con visiones generalistas e integradoras de todos los modos existentes, o bien con visiones más específicas que profundizan de forma especial en aspectos concretos de dicha movilidad.

La actualización del Pacto es el resultado de todo el trabajo de diferentes colectivos como las asociaciones de vecinos, con sus reivindicaciones puntuales; de la federación de asociaciones de barrio, con sus planteamientos globales; de los colectivos específicos como los ciclistas, con sus actos y su lucha diaria en la calle; o colectivos profesionales y sociales con su aportación en forma de opinión, propuestas o jornadas de trabajo sobre estos temas

En este periodo se creó el Foro de la Movilidad Sostenible de Zaragoza que ha trabajado tratando de aunar posicionamientos comunes de todos los colectivos antedichos y que ha sido un aglutinador de opinión para impulsar en la ciudad algunos de los hitos más importantes de los últimos años; citamos algunos de los más importantes:

- La redacción del Plan Intermodal de Transporte "PIT" (Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza) que se publicó en septiembre de 2006, en la actualidad en revisión; a pesar de no verse cumplidos algunos de sus presupuestos y de sus propuestas, ha sido un documento ambicioso que ha servido de guía y ha hecho avanzar en buena dirección, en líneas generales, las políticas concreta de movilidad en la ciudad
- La creación del Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Zaragoza, que en estos últimos dos años parece ha comenzado a tomar protagonismo y que podría ir, poco a poco, comenzando a cumplir las expectativas con las que se creó.
- La puesta en marcha de la primera línea de Tranvía en la ciudad, inserta dentro de una red básica que se incluyó en el PIT
- El desarrollo de la movilidad ciclista que ha pasado a ser un medio de transporte más, y que sin duda ha supuesto un gran avance para la movilidad sostenible de la ciudad.
- La evolución del sistema de valores ciudadano hacia fórmulas más sostenibles de hacer y ser ciudad.

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

### 2. Razones que justifican la actualización del acuerdo sobre movilidad en Zaragoza contenido en este Pacto

Estamos instalados de pleno, a nivel mundial, en un cambio de paradigma en lo que a la movilidad respecta, y ello debe traducirse nítidamente en un cambio radical y sustancial en la forma de aproximarnos a las necesidades que sentimos a la hora de trasladarnos y movernos dentro y fuera de la ciudad y a las fórmulas a explorar y a adoptar para satisfacer aquellas.

La Agencia Europea de Medio Ambiente alertaba de los riesgos de polución en zonas urbanas en un informe de 2015 y concluía que aún persisten los contaminantes más dañinos para la salud y que en 2011, murieron de forma prematura a causa de la contaminación 430.000 europeos. Las estimaciones de la Comisión Europea, en el mejor de los casos, auguran 330.000 muertes prematuras por esta causa en 2020 y 301.000 en 2030. *"Más allá del 2030, se ha propuesto 2050 como un año en el que lograr unos niveles de contaminación atmosférica no dañinos"*, asegura. *"Para lograrlo será necesario que las políticas de contaminación y cambio climático se contemplen de una manera integral."*

Es preciso reaccionar ante esta apabullante realidad. Igual que en su día se dio, la batalla contra el tabaco y que en la actualidad nadie pone en cuestión a pesar de lo encarnizado de aquél conflicto que todos recordamos (salvo los menores de 12 años a quienes les resulta inconcebible siquiera pensar ya no en hospitales o centros escolares, sino en bares donde se podía fumar con normalidad) hoy estamos llamados a luchar por sacar los vehículos de la ciudad, por una cuestión de supervivencia primero, y por mejorar las condiciones de vida de toda la población ganando espacio público para el disfrute después.

Siguen existiendo razones por las que se justifican a necesidad de actualizar el pacto relativo a la movilidad entre administraciones, organizaciones políticas y entidades sociales de Zaragoza; el mero hecho de plantear objetivos más ambiciosos también requiere la reafirmación del mismo por parte de las entidades firmantes.

La movilidad, y Zaragoza no es una excepción, es en estos momentos uno de los mayores retos que deben afrontar las ciudades, pues no se nos escapa que las urbes cada vez ganan población en detrimento de las áreas rurales, y a la vez, que las vecinas y vecinos son cada vez más exigentes en lo que a liberar espacios públicos para su disfrute se refiere. Serían muy pocas las personas que no se mostraran favorables al modelo de ciudad que se viene defendiendo desde las entidades firmantes de este pacto, siendo el tráfico rodado la principal preocupación como factor que afecta de modo directo a su bienestar, a su salud, a su seguridad, a su economía y al medio ambiente.

Somos conscientes de la reducción de la contaminación atmosférica y acústica que se ha producido en la ciudad de un tiempo a esta parte, con seguridad producto de la paulatina mejora de las infraestructuras que facilitan tanto la movilidad peatonal como la ciclista y por la puesta en marcha de la línea 1 del tranvía que cruza la ciudad con un eje norte-sur atravesando el centro. Es por ello que seguimos pensando que seguir avanzando en la mejora y extensión de dichas infraestructuras y en la implantación de futuras líneas de tranvía en la ciudad (a nadie se nos escapa que, en la actualidad, un eje tranviario este oeste que cruce en el centro con el ya existente vertebraría la ciudad y generaría unas sinergias que potenciarían la utilización de todos los sistemas de TP en detrimento del vehículo privado) es, sin duda, una apuesta segura para facilitar ese cambio de paradigma de la movilidad que promulgamos, sin olvidar nunca el modelo de ciudad al que aspiramos, donde el coche privado quede relegado al último lugar a la hora de ocupar el espacio público.

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

Sigue siendo necesario marcar unas pautas generales que determinen cómo actuar en todos los ámbitos (urbanísticos, arquitectónicos, ambientales, etc.) según las necesidades que los ciudadanos se marquen, debido, por un lado, al calado de las últimas grandes transformaciones que ha visto la ciudad, los cambios de centralidad, la llegada del AVE, el desarrollo de nuevos barrios como Valdespartera, Parque Goya o Parque Venecia, las expectativas urbanísticas de Arcosur, la potenciación de diferentes polos de atracción económica y comercial como Plaza o Puerto Venecia, la Feria, los polígonos industriales, el aeropuerto, los nuevos viarios que circunvalan la ciudad, y por otro, a las infraestructuras necesarias para seguir tratando de mejorar de facto la movilidad de la ciudad (túnel A6, prolongación Tenor Fleeta, puentes en el Canal que faciliten la interconexión entre barrios,...). Es en este sentido en el que el cambio de paradigma en la movilidad tiene sentido: Zaragoza debe seguir mejorando su movilidad y para ello seguir interviniendo en su propio desarrollo y definición como ciudad, muy especialmente racionalizando el tráfico y el transporte en su seno, limitando el uso del coche hasta conseguir su uso racional, pues es el origen principal de los problemas que padecemos. Un cambio de rumbo que sólo puede darse como resultado de un proceso amplio de información y participación ciudadana como ya se propuso en su día desde este acuerdo.

Los problemas de la movilidad no tienen un origen único, sino que obedecen a una gran variedad de decisiones de las administraciones, a la naturaleza de la actividad productiva, al sistema de valores compartido por la ciudadanía o a otros factores como el relieve o el clima. La movilidad depende:

- del modo en que se localizan los centros de trabajo: la conectividad, conexión y acceso con TP a los polígonos industriales sigue siendo una asignatura pendiente a la que urge dar una solución cuanto antes,
- de la ubicación de las viviendas: se han desarrollado urbanísticamente unos polígonos lejanos en detrimento de otros más próximos (en muchas ocasiones con fines meramente especulativos), e incluso se han olvidado en ocasiones actuaciones de mantenimiento de barrios de la ciudad consolidada que los hacen poco atractivos y tiene una importante parte de sus fincas desocupadas,
- la localización de los comercios: no generar movilidad obligada es uno de los principios básicos a mantener para alcanzar la ciudad que queremos, pero la realidad es que, a pesar de que se defiende el comercio de proximidad por parte de todos los colectivos y fuerzas políticas, acabamos generando modelos de consumo ultra liberales implantando grandes superficies en las afueras de la ciudad que invitan a la utilización del vehículo privado (en Zaragoza tenemos múltiples ejemplos ya implantados y algunos que se van a seguir en un futuro próximo)
- así podríamos continuar con todo tipo de servicios básicos que ejercen de polos o nodos generadores de movilidad obligada como son los centros educativos y sanitarios, deportivos y de ocio, residencias de mayores, etc.
- por último, en lo que se refiere a este apartado, señalar que las propias infraestructuras de transporte que desde las instituciones se construyen, tanto

## **ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA**

### **Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza**

desde el Ayuntamiento de Zaragoza como desde los Gobiernos Regional y Central acaban siendo un factor fundamental a la hora del desarrollo urbanístico a la ciudad y por tanto generadores tensiones para la movilidad, ya que los recursos siempre son limitados y unas inversiones concretas pueden impedir otras tan necesarias como aquellas.

Toda la ciudadanía tiene que realizar una reflexión profunda y seguir modificando sus hábitos individuales para facilitar el cambio de paradigma en la movilidad y encontrar un nuevo balance colectivo entre la circulación y la calidad de vida. La reedición del pacto se sigue justificando por los plazos que requiere el cambio de paradigma en la movilidad. Por tratarse de una modificación en profundidad de unos comportamientos y de unas estructuras urbanas sólidamente establecidos a lo largo de las últimas décadas, no son realistas las soluciones parciales y de corto plazo, sino que hace falta poner en marcha propuestas de largo alcance que trasciendan los plazos electorales; que se desarrollen con una cierta independencia respecto al gobierno municipal de turno.

No se nos olvida que estamos inmersos en la actualidad en una revisión del Plan Intermodal de Transporte, el que hoy conocemos como PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible), que va a tener una vigencia temporal de ocho años. En sí misma ésta es una razón de peso para reeditar el Pacto, ya que todos los colectivos que lo suscribimos, asumiendo los principios y contenidos del mismo, e incluyendo el propio Foro de la Movilidad Sostenible de Zaragoza, vamos a participar activamente en los procesos que se abran con el objetivo último de ver recogidos y reflejados en dicho PMUS nuestro posicionamiento.

Resumiendo, hace falta actualizar el Pacto ciudadano porque los problemas de la movilidad siguen siendo graves; porque los cambios necesarios son considerables; porque los agentes implicados son numerosos y representativos del sentir ciudadano; porque la ciudadanía también tiene una cuota de responsabilidad que asumir; porque los plazos para la maduración de las propuestas exceden los de las convocatorias electorales; y porque, como ya hemos comentado, estamos ante un cambio de paradigma que se presenta como el mayor reto para las ciudades de todo el mundo en el siglo XXI, y es en estos momentos cuando la sociedad civil debe hacerse oír defendiendo valores y propuestas beneficiosas para toda la ciudad, para toda la sociedad, para toda la humanidad. .

# ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

## Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

### 3. Conceptos básicos

La movilidad moderna debe ser entendida dentro de la nueva cultura vial y fraguarse a todos los niveles (social, educativo, planificación urbanística, colaboración ciudadana) con implicación toda la ciudad (administraciones y servicios públicos, colectivos, ciudadanía,...); debemos pensar a largo plazo (30 años mínimo) teniendo como objetivo una ciudad más amable y humana, donde, en el mismo espacio, la convivencia de los distintos agentes sea más agradable; hacerlo, pasa por fomentar los modos más sostenibles (limitando el uso del coche en el centro y dando prioridad al peatón, al ciclista y al transporte público sostenible), dentro de una política integral.

Cada vez hay más habitantes en las ciudades, que a la vez se expanden más. Zaragoza en concreto se ha expandido en superficie mucho más de lo que ha crecido en población. Y en la mayoría de las ciudades la tendencia es a crecer en su área metropolitana, más que en el municipio principal.

La ciudad densa es más eficiente y requiere desplazamientos más cortos, permitiendo formas de desplazamiento nada agresivas, como la bicicleta o el paseo.

Se malgasta tiempo por los atascos y los largos desplazamientos, y energía por el exceso de vehículos.

Un eficaz servicio público de transportes y una adecuada promoción de los medios más limpios, con buena información y facilidad para intercambio de modos de desplazamiento, atrae automovilistas y, reduciendo el tráfico, hace más acogedoras las ciudades. La elección del medio de transporte más adecuado para cubrir cada necesidad y tipo de desplazamiento es fundamental a la hora de obtener un elevado grado de eficacia del sistema de movilidad y de rentabilidad de los recursos económicos que en ello se invierten.

La circulación de vehículos y el espacio de aparcamientos que necesitan, despilfarran espacio urbano.

El transporte público y los aparcamientos disuasorios recuperan espacio para el ciudadano y la vida comercial de las zonas peatonales.

La contaminación, el ruido y los accidentes, degradan la calidad de vida urbana.

Las soluciones colectivas a los desplazamientos y las energías más respetuosas con el medio ambiente, frenan el deterioro ambiental.

Hay sectores de población que no tienen acceso al vehículo privado.

La existencia de los transportes colectivos y el aumento del uso de la bicicleta benefician a toda la sociedad (mayor espacio para otros servicios comunitarios, desplazamientos laborales y comerciales, plusvalías inmobiliarias), y toda ella debe contribuir a su sustento y desarrollo. El TP tiene una incidencia directa y práctica a favor de la igualdad de oportunidades, y por tanto, debemos considerarlo un derecho fundamental para toda la sociedad.

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

#### 4. Los problemas fundamentales del tráfico, la movilidad y la accesibilidad

Cada cual tiene su propio catálogo de problemas, causas de los mismos y prioridades en relación al tráfico, la movilidad y la accesibilidad. Por eso es importante, en un acuerdo social como el que aquí se propone, establecer los elementos principales de un diagnóstico común sobre los problemas de la movilidad de nuestra ciudad y sobre las raíces de los mismos.

La congestión de los automóviles es sólo una parte de los problemas funcionales de la movilidad de nuestra ciudad, entre los que destacan también:

- Los vehículos inmersos en la congestión circulatoria, en muchas ocasiones, no pueden servir a la ciudad con las frecuencias y las velocidades para los que están pensados, lo que deriva, en círculo vicioso, en una utilización más baja y una peor rentabilidad del sistema.

- La falta de calidad del transporte público en algunas zonas.

Con líneas, conexiones, horarios y frecuencias en algunas zonas insuficientes y, en otras, con exceso de oferta.

- El deficiente diseño de la actual red de autobuses urbanos

Con trayectos redundantes, diseños tortuosos, paradas excesivas, malas interconexiones, etc.

- Las dificultades que siguen existiendo para pedalear o caminar.

Debido en primer lugar a la inseguridad existente para los usuarios más vulnerables de las vías, y en segundo por las consecuencias todavía latentes de políticas pasadas que priorizaron la circulación motorizada.

- La existencia de numerosos obstáculos y barreras en las calles de la ciudad.

Es irrenunciable diseñar una ciudad con accesibilidad universal, pensando en todas las personas que forman parte de ella incorporando medidas que faciliten dicha accesibilidad, ya sean personas con discapacidad, personas mayores o personas con alguna lesión o impedimento temporal, personas que lleven carritos de bebé, etc., y luchar también contra los obstáculos como aceras estrechas, coches mal aparcados, falta de rebajes en pasos de peatones, itinerarios discontinuos, uso excesivo del espacio público para veladores, etc.

- La desvalorización del espacio público en la gestión y en la urbanización,

Que hace perder atractivo a las calles para caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo. Las ciudades se expanden, los centros de trabajo se alejan y los servicios tienden a concentrarse, con lo que las distancias a recorrer cada vez son mayores para el peatón o la bici, y el TP encarece sustancialmente sus costes y pierde competitividad.

- Medio ambiente y Salud

Cada vez está más demostrada la relación entre la contaminación atmosférica,



## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

el ruido del tráfico y la salud de la población. La Organización Mundial de la Salud ha estimado, por ejemplo, que el humo del tráfico genera más muertos cada año en la Unión Europea que los propios accidentes de la circulación. Y también hay cada vez una mayor preocupación por la aparición de enfermedades vinculadas a la sedentarización, a la falta de ejercicio causada por unos patrones de movilidad apoyados en los vehículos motorizados.

Los problemas globales del medio ambiente tienen también una estrecha relación con el modo en que se resuelve la movilidad en las ciudades. El empleo de recursos no renovables (por ejemplo de petróleo), junto a las emisiones de gases invernadero nos recuerdan los límites del planeta y la necesidad de tenerlos en cuenta en la movilidad urbana.

- Economía,

La prioridad dada en la segunda mitad del s.XX a la circulación motorizada, sobre otras funciones urbanas, con el argumento de que era necesario para la economía, se ha mostrado paradójicamente contraproducente para la misma. La movilidad deficiente está empezando a considerarse como un elemento de la ineficiencia económica, exigiendo cada vez más y más recursos sin que por ello se desenreden los problemas.

- Equidad,

La movilidad, cada vez más dependiente del automóvil privado, y las distancias cada vez mayores para alcanzar los bienes y servicios imprescindibles, están generando una sociedad dual en la que grupos como los niños o los ancianos pierden su autonomía y su capacidad de socialización en el espacio público

- Espacio,

En los últimos años se ha comenzado a revertir esta situación en la que el espacio que los coches requieren de la ciudad es cada vez mayor, con calzadas más numerosas y amplias; son múltiples los ejemplos que encontramos donde se ha actuado y, pese a las críticas iniciales, se comprueban los efectos positivos para toda la ciudad. Debemos seguir dibujando una ciudad que posibilite el cambio de paradigma que se plantea, en favor de toda la comunidad, y en detrimento del coche.

Los problemas del tráfico, la movilidad y la accesibilidad descritos están causados por múltiples factores, pero todos ellos están vinculados a la manera de enfocar cuatro grandes políticas urbanas:

- Ordenación del territorio y urbanismo,

Aunque parece que desde todos los colectivos, incluidas personas expertas y profesionales se apuesta por la ciudad compacta, siguen tomándose decisiones que suponen en la práctica caminar hacia un modelo de ciudad disperso, pensado para el uso intensivo del automóvil, en el que muchos de los nuevos desarrollos urbanos siguen sin integrar los empleos, los equipamientos y los servicios necesarios para generar vida local. Se olvida a menudo que por encima de todo, la ciudad debe servir a sus habitantes, dotando de servicios cercanos y accesibles a sus vecinos y vecinas, y facilitando los medios de movilidad más amables (peatonales y ciclistas).

## **ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA**

### **Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza**

- Nuevas infraestructuras y modos de transporte

La existencia de otros modos de transporte colectivo, como el ferrocarril de cercanías, posibilitaría la integración de los núcleos ya habitados del entorno de la ciudad, facilitando la comunicación rápida con el centro de la misma, sin utilizar los vehículos privados; así como continuar con la construcción de una segunda línea de tranvía para facilitar largos desplazamiento dentro de la ciudad, conectadas a otras líneas de TP que uniesen grandes focos habitados o de atracción ocasional.

- La gestión de la movilidad y del espacio público,

Es necesario continuar reduciendo la capacidad de los viales y las plazas de aparcamiento ofertadas en el centro de la ciudad, perfectamente conectado por TP para que esta sea una manera más de desincentivar el uso del vehículo privado, o lo que es lo mismo, de incentivar el uso del TP y otros medios más amables, mejorando en todos los aspectos contemplados (actuando sobre todos los problemas antes citados: salud, medio ambiente, economía, equidad y espacio). La misma apuesta podemos hacer para el resto de barrios de la ciudad, siempre en aras de alcanzar el desarrollo idóneo del TP.

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

### 5. Objetivos generales del Pacto

En correspondencia con los problemas del tráfico y la movilidad observados, seguimos considerando de plena vigencia los objetivos del Pacto del 2004:

- **Una ciudad saludable:** con menos ruido y contaminación atmosférica, que estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos.

-que vaya más allá de las directivas europeas sobre calidad del aire y reduzca progresivamente las zonas expuestas a niveles de ruido considerados como nocivos.

- **Una ciudad cómoda:** con menor congestión de tráfico, donde se potencien los transportes públicos, que permitan la vida autónoma de todas las personas mejorando su accesibilidad, y los modos menos agresivos ambientalmente.

-que disminuya paulatinamente el número de horas perdidas en los desplazamientos.

- **Una ciudad próxima:** en donde los barrios dispongan de los servicios necesarios en la vida diaria, reduciendo el número de desplazamientos forzados, y que recupere y aproveche los equipamientos y servicios locales.

- **Una ciudad habitable:** donde los espacios públicos de convivencia como las calles o las plazas no estén dominados por los vehículos, con peatonalizaciones y zonas mixtas de convivencia entre el peatón, las bicis y los coches, recuperando las calles como espacio público para funciones propias de la vida ciudadana, ajenas a la circulación motorizada o con actuaciones pacificadoras del tráfico rodado

- **Una ciudad viva:** donde la gente se sienta a gusto, que se pueda disfrutar, con más zonas verdes, espacios deportivos y zonas culturales de encuentro, con las riberas de los ríos y del canal, recuperadas como paseos y parques ciudadanos.

- **Una ciudad eco-activa:** involucrada y respetuosa con los problemas ambientales globales, tales como la reducción de emisiones de efecto invernadero.

- **Una ciudad accesible para todos:** donde la accesibilidad y los desplazamientos de todas las personas no supongan un problema insalvable, ya sea individualmente o en medios colectivos, con una decidida intervención en las aceras, generalizando los rebajes, eliminando las barreras arquitectónicas u otro tipo de obstáculos (señales, farolas, etc.).

- **Una ciudad segura:** con una menor siniestralidad y peligrosidad de las calles, que se comprometa a alcanzar los objetivos europeos de reducción de la peligrosidad general de las calles y a reducir al mismo tiempo la siniestralidad en el tráfico.

- **Una ciudad próspera:** en la que la movilidad no es un inconveniente para la actividad económica.

- **Una ciudad participativa:** en donde las decisiones importantes conlleven un proceso de información y consulta a la ciudadanía, con amplio debate

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

#### 6. Principios de actuación

Las actuaciones deben contemplarse en el marco de las siguientes ideas:

- Humanización de la ciudad y la promoción de la vida activa e independiente de todas las personas.
- Calidad y Sostenibilidad; límites ambientales y sociales del tráfico. A partir de ciertos umbrales no es posible compatibilizar tráfico y calidad de vida. En Zaragoza dichos umbrales han sido superados con creces en algunas zonas de la ciudad y, por tanto, hace falta reducir y pacificar el tráfico, en especial en ciertas áreas y ejes vecinales.
- Diseño Universal (universalidad de las soluciones). Las propuestas de movilidad deben ~~estar~~ pensadas para todos los ciudadanos.
- Participación. Las actuaciones en el campo de la movilidad, deben contar con el mayor consenso posible, lo que exige establecer procesos de participación en la toma de las decisiones.

En ese marco, las intervenciones han de verificar una nueva ordenación de las prioridades en las políticas y en sus enfoques:

- Prioridades en el uso del espacio público. Habitar es lo primero y después, circular. Hace falta adecuar el tráfico y el transporte a la habitabilidad de los barrios y la ciudad y no a la inversa, estableciendo densidades y velocidades de la circulación coherentes con dicha habitabilidad, y reduciendo paulatinamente el espacio que se destina al tráfico a motor. La carga y descarga debe tener garantizado un espacio suficiente pero sin perturbar al vecindario.
- Prioridades en los medios de transporte. En la consideración de la movilidad primero se debe situar al peatón, luego los medios más benignos, menos agresivos desde el punto de vista social y ambiental, como la bicicleta y el transporte colectivo y, por último, el automóvil privado, restringiendo sobre todo los usos más ineficientes del mismo, por ejemplo los que ocupan más espacio público por persona transportada y los de mayores emisiones.
- Prioridades de las políticas de movilidad y accesibilidad. Frente a la tradicional apuesta por resolver los problemas con nuevas infraestructuras de vías y aparcamientos para el vehículo privado, la primera opción a manejar es la de facilitar la proximidad a los servicios y equipamientos urbanos; la segunda es la de gestionar las infraestructuras existentes de manera más eficiente, por ejemplo ofreciendo más espacio al transporte colectivo y a los medio más limpios; y, en tercer lugar, crear nuevas infraestructuras de transporte colectivo, peatonal y en bicicleta. Son precisas políticas de movilidad que piensen en todas las personas. Una ciudad es accesible para todos cuando no se discrimina a nadie por: su discapacidad, edad o cualquier otra circunstancia. En este sentido, planteamos la puesta en marcha de un **Plan global de ciudad** que tenga como objetivo conseguir una ciudad para disfrute de sus vecinas y vecinos, que tienda a conseguir un entorno urbano y periurbano más amable y respetuoso para el medio ambiente y para las personas, que facilite la movilidad de todos sus

## **ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA**

### **Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza**

habitantes (incluidos sus visitantes), a través del diseño la trama urbana (calles, plazas, bulevares, infraestructuras ciclistas, zonas verdes y parques, etc., etc.), y que facilite el acceso a la información, a las zonas y puntos de interés de la ciudad, incluidos monumentos históricos de la misma. Debemos contemplar el acceso de vehículos adaptados para personas con discapacidad física, pues es ésta capacidad de desplazarse la que les proporciona una autonomía real, máxime si tenemos en cuenta que existen lugares a los que no se puede acceder en TP y que en ocasiones, aun existiendo TP, sigue siendo complicado poder acceder al mismo por falta de las infraestructuras precisas (plataformas de acceso, rampas, etc.). En el caso de personas con movilidad reducida es su vehículo particular el que les hace ser completamente independientes, y por ello se debe prever, incluso en zonas restringidas al tráfico rodado, la posibilidad de contar con aparcamientos reservados.

En definitiva, todo ello lo dicho se orienta a evitar la generación de tráfico, a través de políticas urbanísticas, de dotación de plazas de aparcamiento, de creación de vías y de gestión de las mismas que no incrementen el tráfico en la ciudad o en determinados barrios y ejes, lo que exige que las actuaciones que afectan a la movilidad como la creación de nuevas áreas urbanizadas, nuevas infraestructuras o nuevas medidas de gestión de las mismas, deben ser evaluadas en función de las ideas anteriores sobre su idoneidad ambiental y social, sobre su adaptación a la ciudadanía y sobre la idoneidad del proceso de participación al que han sido sometidas.

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

#### 7. Medidas principales propuestas

Es necesario abandonar la tendencia que nos conducía a tener más infraestructuras de transporte y apostar por un modelo de movilidad sostenible, único modelo posible en la actualidad, que tenga en cuenta que el 90 % de los desplazamientos es de menos de una hora, y se produce en los trayectos metropolitanos (bus, metro, tranvía, cercanías...).

Apostamos por promover políticas que desincentiven el uso del coche calmando el tráfico en la ciudad, disminuyendo la capacidad de los viales urbanos, tratando de eliminar los trayectos de paso, acabando con los aparcamientos en destino reduciendo paulatinamente el número de plazas, incrementando precios de los parkings y potenciando el uso de los parkings disuasorios,..., con el objetivo de buscar espacios públicos de la mayor calidad posible y que garanticen la accesibilidad del TP

Para alcanzar los objetivos propuestos, teniendo en cuenta los principios asumidos por el Pacto, se considera de especial importancia poner en marcha actuaciones como las que se enuncian a continuación:

#### ***Relativas a los medios y sistemas de transporte:***

- Crear una red de itinerarios peatonales en toda la ciudad garantizando al máximo su continuidad, mejorando las aceras y haciéndolas más anchas (ya que las calles son de dominio público ampliemos las aceras, si es preciso retirando paulatinamente vehículos de las calles para que éstas sean un lugar de encuentro de vecinas y vecinos, lugar donde pueden hacer también su vida social) y mejorando los cruces viarios para facilitar las conexiones peatonales de todos los barrios y centros de actividad en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad que potencien .
- Apostar por el desarrollo íntegro del Plan Director de la Bicicleta.
- Constituir la Red de Cercanías, que complementada con la de trenes regionales, posibilite la vertebración y el desarrollo metropolitano y regional. Imprescindible el desdoblamiento de vías en la estación Goya.
- Dotar de transporte público a todos los polígonos industriales de Zaragoza de forma que sean satisfechas las necesidades de transporte de las trabajadoras y trabajadores. Esta extensión de la red de transporte público deber desarrollarse de forma que se garantice la suficiencia en materia de capacidad, cobertura horaria y distribución de paradas.
- Eliminar las barreras urbanísticas y arquitectónicas, implementando las medidas de accesibilidad pertinentes para garantizar el acceso universal a todo el espacio público destinado al peatón.
- Facilitar la movilidad peatonal actuando sobre los ciclos semafóricos de forma que se reduzca el tiempo de espera y se incremente el tiempo permitido de paso de cruce de calles.
- Apostar de forma decidida por la implantación de la línea 2 del tranvía, este-

## **ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA**

**Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza**  
oeste, para aprovechar al máximo efectos multiplicadores con la L1 actual.

- Trazar una estrategia de promoción del vehículo eléctrico, que incluya, entre otras medidas, facilidades para la recarga, incentivos diversos para el progresivo abandono de las energías fósiles, superación del modelo generalizado de coche en propiedad; todo ello manteniendo la perspectiva de la reducción general de reducción del uso del vehículo privado a motor en la ciudad, pero promocionando que el que se use sea del menor impacto en emisiones posible, y teniendo por objetivo que el origen de la energía que suministre estos vehículos sea de origen renovable.
- Aumentar la extensión de la red de carriles-bici y mejorar de las condiciones de uso de éstos (seguridad, mejor regulación de cruces con tráfico motorizado, limpieza de los carriles-bizi, mejora de la señalización, formación dirigida a los usuarios de esta infraestructura, etc).
- Estudiar, diseñar y desarrollar una red de aparcamientos públicos seguros para bicicletas.
- Universalizar la adaptación del transporte público, para que sea accesible a personas con movilidad reducida; el tranvía es un medio de TP realmente accesible, pero en el otro gran medio de TP de la ciudad, el autobús, aún nos queda mucho por hacer, tanto en paradas adaptadas, como en la equipación de los autobuses, en la formación de los conductores o en la concienciación ciudadana, normalizando su utilización, así como aumentar la flota de taxis accesibles
- Mejorar la señalética para las personas con discapacidad visual e intelectual; aumentar los dispositivos para personas con discapacidad visual en los semáforos y también en las paradas de autobús, para poder reconocer el autobús que llega; aumentar el número de parques infantiles con áreas de juego accesibles (parques inclusivos, donde conviven con otros niños sin discapacidad).
- Introducir progresivamente espacios de movilidad compartida: peatones – bici, peatones – coche (zonas 10/20) y limitaciones diferenciadas de velocidad según sea espacio céntrico (de ciudad o de barrio) a 30 km/h. y en la malla básica a 50 kms/h.
- Priorizar el transporte público, tanto por carriles bus exclusivos, como en prioridad en la circulación (semáforos, cruces problemáticos en horas punta), en la imposición de respeto a las paradas de bus, en campañas de fomento de uso, etc.
- Establecer mecanismos fluidos de información continua entre policía local y el transporte público.
- Continuar la progresiva incorporación a la flota de autobuses urbanos de vehículos no contaminantes y de accesibilidad universal hasta llegar al 100% de la misma. así como mejorar la calidad del servicio mediante:

- la mejora en la fiabilidad y regularidad en la prestación del

## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza servicio

- la mejora en la frecuencia de paso
  - la extensión de los horarios de prestación del servicio, con los refuerzos convenientes en las fechas y épocas del año que la demanda lo precise
  - el control de la antigüedad y limpieza de la flota
- 
- Seguir avanzando en la integración tarifaria, al objeto de poder unificar todos los títulos actuales en uno, con independencia del coste real de cada tipología de uso que se realice con el citado título, abogando por un único título de transporte para todos los medios de transporte que discurran por la ciudad., teniendo en cuenta todo el área metropolitana, y favoreciendo la intermodalidad homogeneizando y compatibilizando los aparatos de validación
  - Estudiar la implantación del billete infantil en función de la situación económica de la unidad familiar y plantear la creación de abonos de transporte a precios atractivos (v gr: bonos de 5 viajes para competir directamente con el coche).
  - Garantizar el buen funcionamiento y la eficacia de los servicios públicos esenciales para la comunidad que, como el transporte público de personas, está obligada a proporcionar a sus habitantes, con independencia del tipo de gestión pública o privada.
  - Convertir el TP en un vector de innovación en la ciudad de Zaragoza, capaz de incorporar nuevas fuentes de energía renovable y nuevas tecnologías orientadas a la calidad de la operativa y del servicio.
  - Aumentar la presencia y uso de los Sistemas Inteligentes de Transporte (sistemas de ayuda a la explotación, reingeniería de trazados, intersecciones con prioridad semafórica, etc) ya que aportan claros beneficios en términos de seguridad, eficiencia y sostenibilidad y mejoran la gestión y la operación del TP.
  - Implantar carriles bus en las grandes arterias de la ciudad y en los tramos del 2º cinturón en los existan 3 carriles, sin excluir otras vías que se considere pueden ser objeto del mismo tratamiento, para hacer más atractivo el TP.
  - Desarrollar el Plan Director de la Bicicleta con la incorporación de carriles bici en toda la malla básica de la ciudad.
  - Establecer nuevas sinergias con nuevas formulas emergentes de movilidad colaborativa (car-sharing, bike-sharing) y diseñar nuevos modelos de cooperacion con plataformas colaborativas que permitan mejorar la eficiencia del transporte urbano y periurbano de forma sostenible. Fomentar los sistemas de sharing / pooling de vehículos.
  - Incidir en el desarrollo de Políticas de Gestión de la Demanda que permitan modificar las tendencias de la demanda de transporte y movilidad, incentivando determinadas conductas y desincentivando otras.



## ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

### Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

#### *En relación con la gestión de la movilidad:*

- Redactar un Plan global de ciudad, donde se incluya un Plan de Accesibilidad Universal que contemple objetivos concretos y medidas definidas, y donde se analice el desarrollo de programas en materia de accesibilidad universal, coordinado entre las Áreas de Movilidad e Infraestructuras del Ayuntamiento
- Tener en cuenta a la hora de la toma de decisiones y la planificación de las políticas de movilidad de la ciudad los objetivos y medidas que se acaben recogiendo en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza (PMUS).
- Impulsar el papel del Consorcio de Transportes a la hora de integrar el sistema de transportes público y las infraestructuras viarias en un sistema gestionado de modo unificado, incluyendo a todos los municipios del espacio metropolitano de Zaragoza.
- Fomentar Planes de Movilidad de centros de trabajo y de actividad o servicios, especialmente, para los de mayor tamaño o número de empleados y visitantes, tanto en las empresas privadas como en el sector público. Estos planes de movilidad no se deben limitar a los desplazamientos de las personas trabajadoras (o de los clientes, distribuidores, proveedores) sino que deben incorporar medidas relacionadas con la movilidad sostenible dentro del marco de las políticas de recursos humanos, logística, prevención de riesgos laborales, transporte, flotas, formación o responsabilidad social empresarial.
  - Fomentar Planes Mancomunados de Movilidad cuando varias empresas compartan un mismo centro o edificio o bien desarrollen su actividad en un mismo polígono industrial, centro comercial o recinto asimilable, con el objeto de garantizar la accesibilidad de los trabajadores del modo más racional y con el menor impacto ambiental, social y económico posible.
  - Promoción de la figura del "Gestor de Movilidad" en aquellas empresas que:
    - empleen a más de 250 trabajadores
    - muestren una tasa de accidentes in itinere o en misión superior a la media
  - Integración de la movilidad sostenible prioritariamente en el marco de la negociación colectiva y, solo en su defecto, en las políticas de responsabilidad social empresarial.
- Potenciar instrumentos económicos y fiscales que favorezcan el uso de vehículos con menor consumo energético y menores emisiones contaminantes. Por ejemplo, aplicando el impuesto regional de combustibles a la mejora de la circulación de viandantes, ciclistas y transporte público.
- Establecer criterios para obligar a la localización de las actividades que implican muchos desplazamientos (oficinas, comercios, servicios, etc.) en lugares con transporte público de gran capacidad.

**ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE  
EN ZARAGOZA**

**Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza**

***En relación con la sensibilización, información y formación en materia de movilidad sostenible":***

- Actuaciones de sensibilización y concienciación a la ciudadanía zaragozana sobre los valores, principios y objetivos establecidos en este Pacto.
  
- Diseño y desarrollo de campañas de comunicación dirigida a usar correctamente el TP, promover el civismo en la conducción y en el estacionamiento, mejorar la seguridad vial, fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles, desplazamiento peatonal en la ciudad, usar la bicicleta y el transporte colectivo para desplazamientos cotidianos
  
- Actuaciones de sensibilización e información (en centros educativos, colectivos ciudadanos, centros de trabajo, asoc. profesionales, vecinales, juveniles, etc) relativa al contenido del presente Pacto.
  
- Formación dirigida a usuarios tanto de movilidad no motorizada (técnicas de conducción segura y marco normativo de movilidad no motorizada) como de movilidad motorizada (actualización de educación vial y técnicas de conducción segura y ecológica).

# ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ZARAGOZA

## Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

### **8. Participación ciudadana**

Proponemos la creación del Observatorio de la Movilidad Sostenible de Zaragoza, siguiendo el exitoso modelo del Observatorio de la Bicicleta de Zaragoza.

En el mismo estarán presentes todas las sensibilidades y donde se puedan plantear y debatir todos los temas relacionados con el desarrollo de la ciudad y que, por ende, excederán stricto sensu los planteamientos, propuestas y medidas de movilidad, llegando a otros campos: comercio, cultura, economía, educación, medio ambiente, mercado laboral, salud, urbanismo,...

El Ayuntamiento de Zaragoza definirá organigrama, composición y competencias del mismo, buscando el acuerdo de todos los grupos municipales, y su refrendo por el Pleno.

### **9. Seguimiento y evaluación del pacto**

El Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Zaragoza será el órgano de seguimiento y desarrollo del Pacto. Entre sus funciones estarán:

- Revisar las políticas y actuaciones relacionadas con la movilidad, incluyendo las actuaciones de gestión de la movilidad, infraestructuras de transporte, y las de urbanismo y medio ambiente de mayor incidencia en la movilidad.
- Recibir y evaluar la información periódica aportada por el Observatorio de la Movilidad Sostenible de Zaragoza.
- Proponer la realización de estudios, debatir y realizar el seguimiento de los problemas de movilidad.
- Proponer la evaluación de impactos de actuaciones en estudio, así como de actuaciones en ejecución o ya realizadas.

El Foro podrá constituir grupos de trabajo y de seguimiento de actuaciones concretas o temas, para facilitar la operatividad de la misma. Y promoverá la participación a nivel de barrio en las actuaciones locales, también con grupos de trabajo en los que participen los afectados.

En Zaragoza, a 16 de septiembre de 2017

ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN  
ZARAGOZA

Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza

Organizaciones promotoras:



**Javier Cañada Gracia**

Representante del Colectivo Pedalea



**Miguel Gironés Esperabé**

Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras  
Públicas e Ingenieros Civiles de Aragón



**Manuel Pina Lasheras**

Secretario General de CC.OO. Aragón



**Victor Viñuales Edo**

Director de ECODES

ACTUALIZACIÓN DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN  
ZARAGOZA

Propuesta de las entidades ciudadanas y sociales de Zaragoza



**Fernando Rived Uche.**

Presidente Ecologistas en Acción Aragón



**Nieves Boj Martínez**

Presidenta de FABZ



**Marta Valencia Betrán**

Presidenta de Fundación DFA



**Daniel Alastuey Lizalde**

Secretario General de UGT - Aragón