



**ASOCIACIONES
DE VECINOS**

FAV. AGUERE

Propuesta para tender hacia una movilidad sostenible...

**Ramón Darías Domínguez
Geógrafo**

ÍNDICE

1. Introducción.
2. Las ciudades como el paradigma de la insostenibilidad, el caso de san Cristóbal de la laguna.
3. Planteamientos para la implantación de un sistema de indicadores de movilidad sostenible.
4. El transporte público; ¿una alternativa real al transporte privado?
5. Movilidad sostenible y agenda local 21; la oportunidad para engancharse al carro de la sostenibilidad.
6. Las campañas de educación; herramientas para la mejora de la movilidad sostenible.
7. Conclusiones: cosas por hacer ... y pensar.
8. Cuadro de síntesis.
9. Web de interés

INTRODUCCIÓN.

El proyecto que usted comienza a leer no es más que un esfuerzo reflexivo del autor fruto de la lectura de una serie de documentos y las conversaciones mantenidas con personas preocupadas en la materia. No pretende ser un documento con un importante peso del marco teórico – conceptual, muy al contrario, se pretende que sea un documento fácilmente entendible por todos los posibles lectores.

Se busca que estos folios despierten el interés del público hacia una problemática cada vez más importante como es la relacionada con la movilidad. Al mismo tiempo se pretende que constituya un instrumento de iniciación para comenzar a plantear soluciones y alternativas a este tipo de problemáticas.

Problemas y situaciones que preocupan mucho a los vecinos del municipio, de ahí que surjan este y otros proyectos en el ánimo constante de contribuir a la mejora continua del municipio y por extensión, que la calidad de vida, de sus vecinos y visitantes, sea cada día mayor.

LAS CIUDADES COMO EL PARADIGMA DE LA INSOSTENIBILIDAD, EL CASO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA.

Un alto porcentaje de la población mundial vive concentrado en grandes urbes, siendo una tendencia cada vez más contundente. En el contexto insular de Tenerife, la ciudad de La Laguna se integra en una amplia área metropolitana, oficialmente conforma esa gran área junto a los municipios de Santa Cruz, El Rosario y Tegueste. La percepción de la realidad es que el continuo urbano, que caracteriza a las áreas metropolitanas, se desparrama fuera de esos límites y es difícil precisar donde finaliza. La isla tiende a convertirse en una gran urbe y es por ello por lo que se debe comenzar a tomar medidas para que el desarrollo de la Isla y la propia convivencia de los ciudadanos sea lo más tolerable posible.

Incluso desde instituciones supranacionales como la Unión Europea [Es comprensible que desde este organismo se apueste por un desarrollo equilibrado de las ciudades ya que gran parte de su población es urbana. En España más de 80 % de la población vive en ciudades.] se ha tenido en consideración la problemática de las ciudades, focalizándolo, principalmente, en los problemas ambientales derivados de las mismas. En este contexto surge el *Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano* y en 1996 el programa de *Ciudades Europeas Sostenibles*.

Los problemas ambientales y de sostenibilidad marcan el desarrollo de la mayor parte de las ciudades del mundo y las canarias, bajo la óptica de una escala particular, no escapan a esos problemas. Los principales problemas relacionados con la sostenibilidad de las ciudades canarias pueden ser de varios tipos, a continuación se citan varios de ellos:

- Problemas ambientales; las ciudades son grandes consumidoras de recursos (energéticos, agua, suelo, ...), al mismo tiempo que grandes generadoras de impactos ambientales (productoras de residuos, generación de ruidos, polución, ...) la mayoría nunca llegan a aprovecharse, a pesar de que muchos tienen un gran potencial.
- Problemas sociales; la ciudad se zonifica en diferentes barrios, el precio del suelo y la vivienda establece por si solo está diferenciación. La administración local debe estar vigilante que el ciudadano, cuyo poder adquisitivo no le permita acceder a una vivienda en zonas "de primera", no acabe por vivir en barrios "de segunda". No se puede permitir la generación de guetos, todos los barrios deben tener acceso a los diferentes servicios que el *Estado del Bienestar* les ofrece.
- Problemas de movilidad; todos los habitantes sufren este tipo de problemática y es el panorama con que los habitantes de la ciudad tiene que enfrentarse la mayor parte de los días de su vida. Moverse por una ciudad puede suponer una tortuosa experiencia; aglomeraciones y embotellamientos de tráfico, reducción del espacio destinado a los peatones, ejecución de obras, etc. provocan que día tras día los ciudadanos que frecuentan el ámbito urbano sufran unas incomodidades que van en detrimento de su propia calidad de vida.

El municipio de San Cristóbal de La Laguna no es una excepción y presenta mucho de estos problemas, de ahí la necesidad de iniciativas que fomenten la movilidad sostenible.

Si a ello unimos que en años reciente el casco urbano de la ciudad ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad y, por lo tanto, el número de visitantes crece año tras año, visitantes que no desean encontrarse con problemas de movilidad a la hora de disfrutar de la ciudad, justifican sobradamente proyectos que fomenten estos planteamientos.

El desarrollo del modelo capitalista – consumista donde se prima el transporte privado, llegando incluso a “despreciar” y no considerar digno socialmente el transporte público, ha provocado que el parque móvil de la provincia crezca de manera desorbitante, coincidiendo con una bonanza económica por la que ha atravesado la Región en la última década. Como botón de muestra indicar que las matriculaciones de vehículos en la Comunidad Autónoma alcanzaron la cifra de 96.030 vehículos en el año 2004. Éste es quizás el principal problema que afecta a la movilidad, cada día existen más vehículos y si se siguen construyendo nuevas carreteras habrá todavía más. A menudo construir nuevas carreteras es poco efectivo, con la construcción de nuevas vías (aumento de la oferta), la demanda vuelve a verse estimulada por la reducción temporal del trayecto, con lo que no tardarán en reaparecer los anteriores problemas de saturación.

Ole Torson sintetizó la idea de **movilidad sostenible** en los siguientes párrafos:

“La Movilidad Sostenible es una manera de desplazarse, de viajar, que tiene un profundo respeto por todos los vecinos de las calles y carreteras. Este respeto debe ir dirigido a residentes, peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público, así como a los demás conductores.

Ello implica que, conduciendo el coche o la moto (extensible a transportistas y conductores de vehículos comerciales), hay que producir el mínimo coste energético, contaminar lo menos posible, hacer menos ruido y dar preferencia al otro usuario de la vía.

La movilidad sostenible es una situación en la que hay un mínimo absolutamente necesario de kilómetros conducidos en coche privado,

pero en la que también se conjugan un respeto a los demás y unas velocidades más contenidas.

Una movilidad sostenible es también un conjunto de viajes donde el coste energético se minimiza, tanto en la elección del modo de transporte como disminuyendo el número de viajes realizados y su longitud.

Para poder ejercer esta movilidad respetuosa es necesario que los modos de mayor sostenibilidad tengan prioridad sobre los más contaminantes y con un mayor coste energético. Es necesario planificar las ciudades para que proporcionen suficiente comodidad y seguridad en los movimientos de los peatones y ciclistas, en primer lugar, y para los pasajeros del transporte colectivo, en segundo lugar”.

Para evitar este tipo de desajustes hay que tender cada día hacia un desarrollo urbano más sostenible, afianzado sobre tres pilares fundamentales:

- La supervivencia y respeto del entorno urbano (Sostenibilidad Ambiental).
- La justicia social y la equidad (Sostenibilidad Social).
- El equilibrio económico (Sostenibilidad Económica).

La ciudad de La Laguna, en el contexto actual; con la declaración del casco histórico como Patrimonio de la Humanidad, la renovación urbana de un amplio sector del municipio a través de las actuaciones del plan URBAN, la y redacción de la Agenda Local 21, etc. Tiene la oportunidad para intentar poner solución a muchos de sus problemas de sostenibilidad. En el trasfondo de todos estos planteamientos descansa la idea de poder llevar una **calidad de vida** aceptable dentro de la ciudad y que ésta última no termine por engullir a sus propios habitantes.

EL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE; INSTRUMENTO DE ESTUDIO E IMPULSOR DE TOMA DE DECISIONES.

La idea de un **Observatorio de la Movilidad Sostenible** no es novedosa, muchas ciudades lo han planteado ya como mecanismo para la búsqueda de soluciones a los problemas de movilidad de los habitantes y visitantes de las mismas.

Como cualquier otro tipo de observatorio se fundamenta en datos, recogidos a través de una serie de indicadores de movilidad. No se pueden plantear soluciones a un problema sin antes conocerlo con detalle, por ello es tan necesaria la fase de estudio y caracterización del mismo, para que las políticas que se lleven a cabo sean efectivas y solucionen problemas y no creen otros nuevos.

El siguiente paso a la recogida sistemática de datos y el análisis de los mismos es la elaboración de un **Plan de Movilidad Sostenible**. Este plan debe ser un instrumento de ordenación territorial práctica y eficaz donde aparezcan una serie de medidas y principios con su correspondiente planificación temporal para alcanzar los objetivos planteados.

Quizás la escala municipal no sea la más conveniente para plantear este tipo de observatorio, este municipio forma parte de una unidad funcional mucho mayor y que abarca, como mínimo, toda el área metropolitana. Por ello la idea del Observatorio de la movilidad debe partir desde alguna institución de rango superior al municipal. Este observatorio utilizará los respectivos *Consejos Municipales de Tráfico* como órganos a "pie de campo" que faciliten el trabajo, en un continuo flujo de información y propuestas de modo vertical y en ambos sentidos.

PLANTEAMIENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE INDICADORES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El uso de indicadores para intentar medir aspectos como el de la movilidad es fundamental. A partir del estudio y la reflexión que sobre ello se realice pueden tomarse decisiones y arbitrar ciertas políticas que intenten reconducir el problema del tráfico y la movilidad. A continuación se van a proponer una serie de indicadores de diverso tipo, no quiere decir que estos sean los más adecuados, existen tantos indicadores como metodologías de trabajo, únicamente se trata de una propuesta de partida que puede ser revisada en cualquier momento.

Indicadores ambientales

Sin duda tremendamente necesarios para tender hacia cierta sostenibilidad en las ciudades. La contaminación producida por los vehículos, fundamentalmente por el uso del transporte privado debido a su número, es la más extensa e intensa de las que se produce en Canarias. Aguilera et al (1994) realizaron una estimación de las emisiones del parque móvil que circula por Las Palmas de Gran Canaria, tomando como fuente los datos de emisiones elaborados por F. Black, los resultados son sorprendentes:

“En esta ciudad se mueven del orden de 200.000 – 250.000 vehículos por día. Si suponemos que cada uno de ellos recorre unos 30 Km. en término medio, y que el consumo es de unos 6 litros de carburante por cada 100 Km., tendríamos un recorrido total de cerca de 7 millones de Km. por día, y se habrían quemado más de 1.000 toneladas de combustible, también por día, lo que supone una cantidad similar a la empleada por las centrales térmicas de cualquiera de las islas mayores. Traducido en cifras, representa unas emisiones globales de alrededor de unas 3.000 toneladas de dióxido de carbono por día, más de 11 toneladas de hidrocarburos volátiles emitidos sin quemar y una 9 toneladas de hidrocarburos evaporadas al día (de procesos de rellenado de los

depósitos, o evaporados de cualquiera de las partes del sistema de conducción del combustible, mangueras, carburador, etc.). Esto hace un total de unas 21 toneladas / día de hidrocarburos volátiles, a los que hay que sumar una 90 toneladas / día de monóxido de carbono (CO) y casi 16 toneladas / día de óxidos de nitrógeno, aparte de una tonelada de SO₂ y cantidades importantes de partículas."

Se trata de cifras de emisiones que son descomunales y que durante ciertos periodos críticos pueden llegar a ser muy perjudiciales para la salud. Estos periodos críticos suelen coincidir con ciertas condiciones meteorológicas:

- Inversión térmica muy baja que provoca que las partículas contaminantes no puedan ascender hacia las capas altas de la atmósfera, provocando un enrarecimiento del aire en capas bajas.
- Vientos superficiales mar – tierra durante advecciones de aire sahariano o brisas locales mar montaña ocasionadas por la diferencia de temperatura.
- La generación de islas térmicas dentro de las ciudades debido al sobrecalentamiento ocasionado por las propias actividades de la ciudad. se originan burbujas de calor dentro de la urbe donde tiende a concentrarse la contaminación.

Otro tipo de problemática ambiental originada por el tráfico y que afecta directamente al desarrollo de la persona es la contaminación acústica. Los ruidos ocasionados por el tráfico y por las actividades de la ciudad afectan directamente a la calidad de vida de sus ciudadanos, por ello hay que intentar reducirlos al máximo.

Para abordar este problema es preciso la realización de mapas de ruido con un espectro temporal bastante amplio y que puedan servir de instrumento para

tomar medidas al respecto. Para ello sería muy interesante que se firmaran convenios de colaboración con diversas entidades (Instituto Nacional de Meteorología, por ejemplo) con el fin de desarrollar una red de estaciones para la toma de datos.

Indicadores a estudiar

- Niveles de ruido en la ciudad y población afectada.
- Concentración de contaminantes atmosféricos en la ciudad (óxido de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles, partículas en suspensión, ozono, etc.).
- Consumo energético de la ciudad, estudiando con especial atención los gastos energéticos del transporte.

Indicadores de accesibilidad

Uno de los principales problemas que afecta a la accesibilidad en la ciudad de La Laguna es el volumen de tráfico que circula por sus calles. En determinadas horas punta el flujo de vehículos es tan intenso que llega a colapsarse la ciudad. Se cree que el problema no viene dado por la ausencia de infraestructuras destinadas al transporte privado y que su construcción no es la solución para los problemas. Mayor número de infraestructura estimulará el uso del transporte privado y en poco tiempo la situación será igualmente insostenible, con el añadido de que la superficie de carreteras habría aumentado ocupando un suelo cada vez más escaso.

Las administraciones deben apostar por un mayor fomento de la utilización de medios de transporte alternativos, potenciación del transporte público y por el uso racional del transporte privado. Parte de la financiación que se ofrece para las grandes infraestructuras viarias de la Isla debería destinarse a las ideas anteriores, en una apuesta clara y cristalina por la movilidad. Es preciso acortar los tiempos de desplazamiento dentro de la ciudad así como los de entrada y salida de la misma, para ello es fundamental utilizar medios de transportes

diferentes a los coches, éstos ocupan mucho espacio y su ocupación es excesivamente reducida.

La cifra de matriculación de vehículos nuevos en Canarias en los últimos años se ha disparado, a continuación se detalla un cuadro para los años 2002, 2003, 2004:

Matriculación de vehículos. Canarias				
		2002	2003	2004
Total		80.883	87.774	96.030
Turismos		54.853	57.144	63.251
Motocicletas y ciclomotores	y	10.407	8.349	9.428
Camiones y furgonetas	y	15.430	19.297	20.204
Autobuses		193	293	211
Otros		1.521	2.691	2.936

Fuente: Dirección General de Tráfico.

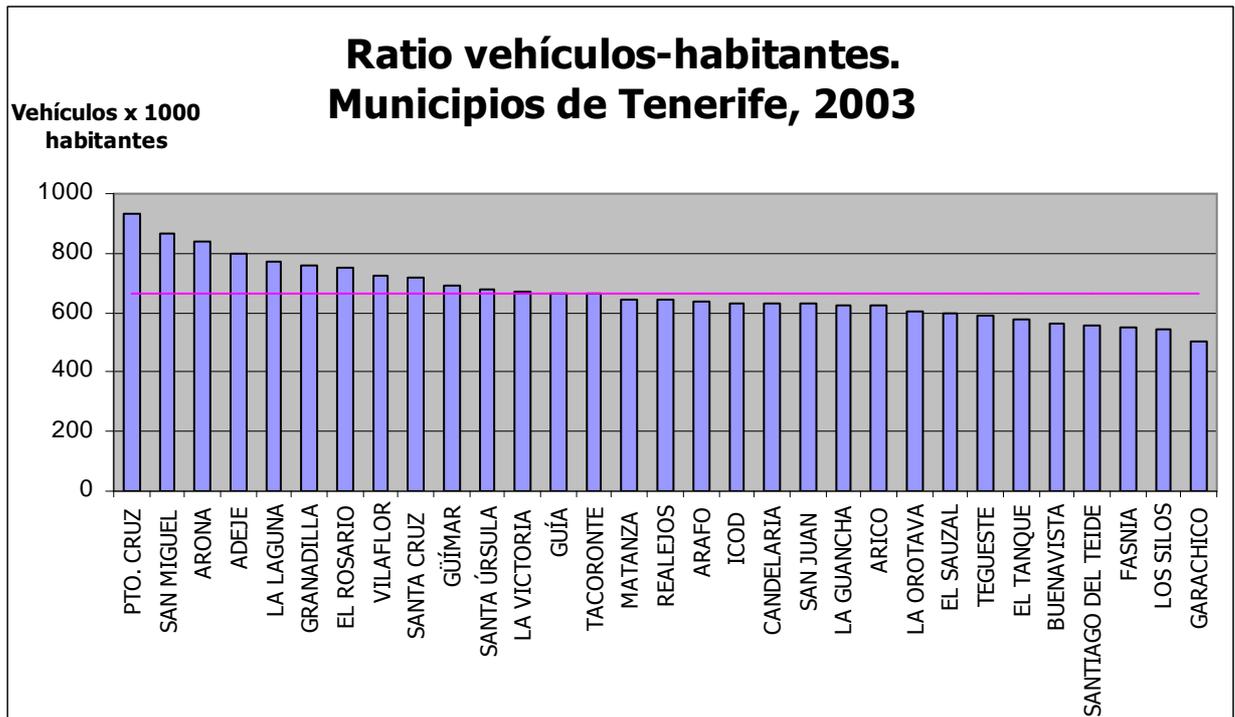
Este volumen de matriculaciones es el causante de que Canarias soporte un parque móvil de 1.308.667 vehículos (año 2004), lo que provoca que esta Comunidad tenga uno de los mayores parques móviles del país en relación con su superficie.

Si se relaciona parque móvil y población municipal, en el contexto de la isla de Tenerife para el año 2003, vemos que la ratio que se corresponde con La Laguna es bastante elevado, 775 coches por cada mil habitantes, situándose, con creces, por encima de la media, 667 vehículos por cada mil habitantes.

En este aspecto La Laguna sólo es superado por municipios de clara vocación turística donde los datos de matriculación están inflados debido a los *rent a car*, es el caso del Puerto de La Cruz, Arona, Adeje. El municipio de San Miguel es un caso intermedio donde intervienen más factores; gran volumen de población y crecimiento, establecimiento de gran parte de los concesionarios de coches de

la zona, cierto desarrollo turístico al ampara de municipios potentes como Arona y Adeje, etc.

Sorprende el hecho de que la ratio vehículos – habitantes de La Laguna sea superior al de municipios como Santa Cruz, situado también por encima de la media aunque en posición menos destacada que La Laguna.



Fuente. Parque de Vehículos de Canarias. I.S.T.A.C.
Elaboración propia.

Indicadores a estudiar

- Inversión en euros por habitante y año en transporte público con relación a la inversión en transporte privado.
- Km por persona en vehículo privado, en viajes diarios recurrentes.
- Tiempo estimado de entrada y salida de la ciudad en diferentes horarios.
- Tiempo estimado en recorrer de punta a punta la ciudad en diferentes medios de transporte y diferentes horarios.
- Número de vehículos que acceden diariamente a la ciudad, puntos conflictivos que se originan.

Indicadores de proximidad

El desarrollo urbano tiene que seguir el principio de equidad para que todos los ciudadanos puedan acceder al conjunto de servicios de manera igualitaria. Es necesario acercar los servicios a los barrios, con ello se evita una serie de "desplazamientos forzosos", como por ejemplo solucionar trámites administrativos o desplazarse a un determinado parque o instalación deportiva. El hecho de que la población de los barrios de La Laguna disponga de esos servicios en un ámbito espacial cercano posibilita una mayor comodidad de vida y que los "desplazamientos forzosos" se reduzcan.

Indicadores a estudiar

- Porcentaje de personas con acceso a los servicios básicos en las inmediaciones de su lugar de residencia.
- Determinar áreas vacías de dotación de servicios.

Indicadores de habitabilidad

La ciudad debe ser el espacio del hombre y no del coche como ocurre en la actualidad. Vivir en las ciudades se está convirtiendo cada día más en una incomodidad añadida. Los habitantes de la misma tienden cada vez más a encerrarse en sus propias casas o a abandonar la ciudad en sus ratos libres, no se disfruta de las ciudades, en parte, porque no hay nada de que disfrutar.

El concepto de movilidad sostenible lleva aparejada una serie de consideraciones, todas ellas destinadas a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, el de habitabilidad son una de ellas. Se entiende que las ciudades deben ser atractivas, que inviten a su disfrute, para ello se debe producir un cambio cultural e intentar racionalizar el uso del vehículo privado, aumentar la superficie de áreas peatonales, jardines, bulevares, etc. En definitiva medidas que mejoren la vida de las personas y su desarrollo como tales.

En directa relación con la habitabilidad destacar la necesidad de potenciar una ciudad más segura y que se reduzcan las situaciones de riesgo para los peatones, provocadas por los vehículos a motor.

Una ciudad habitable es aquella donde las obras no se eternizan. Parte del municipio de San Cristóbal de La Laguna se encuentra en pleno proceso de renovación urbana. Dos ejes fundamentales en el desarrollo municipal como son: Santa Cruz – La Laguna y La Cuesta – Taco, se encuentran en pleno proceso de ejecución de diferentes obras. La administración debe estar vigilante para que los plazos de ejecución de las mismas se cumplan y, por lo tanto, afecten el menor tiempo posible a los vecinos y usuarios de esas vías.

Indicadores a estudiar

- Superficie de áreas peatonales, áreas verdes, parques, etc. y su relación con la superficie destinada a los vehículos motorizados.
- Determinar una distribución equitativa de los servicios y que los habitantes de todos los barrios puedan acceder a los mismos.
- Número de accidentes en el municipio, víctimas, atropellos, etc.
- Cumplimiento de los plazos de ejecución de obras en materia de infraestructuras.

Indicadores de participación ciudadana

El desarrollo urbano y el modelo de ciudad que propone la administración local debe contar con la participación de los ciudadanos que viven en la misma, no puede ser algo impuesto desde la administración. Los vecinos son una parte fundamental a la hora de intentar resolver los problemas de movilidad en el municipio. Son ellos los que viven, y sufren, día a día los problemas de movilidad que se ocasionan en sus barrios, ni técnicos ni políticos tienen un conocimiento tan de primera mano de lo que ocurre día a día en las calles. Por ello hay que reivindicar la legitimidad de los vecinos a participar en la toma de decisiones que les afectan directamente.

Se considera muy positivo que asociaciones vecinales y demás colectivos participativos se interesen por los problemas de la ciudad, como lo es la movilidad, participen con sus opiniones y en la toma de decisiones a la hora de plantear nuevas iniciativas. Para ello es fundamental que desde la Administración local se potencie este tipo de políticas participativas de manera contundente y no como meras concesiones simbólicas. En esta línea las administraciones podrían plantear la idea de llevar a cabo una ronda de reuniones con los vecinos de cada barrio para intentar llegar a acuerdos sobre posibles actuaciones, y además, concienciar a los vecinos de la necesidad de resolver el problema de la movilidad.

Indicadores a estudiar

- Colectivos con intereses en implicarse en la resolución de problemas derivados de la movilidad en el municipio.
- Medios puestos a su disposición de los colectivos, para la resolución de problemas de movilidad, por las diversas Administraciones.
- Número de colectivos que se vayan incorporando al proyecto de mejora de la movilidad.
- Volumen de información generada y difundida en busca de la mejora de la movilidad sostenible.

EL TRANSPORTE PÚBLICO; ¿UNA ALTERNATIVA REAL AL TRANSPORTE PRIVADO?

Uno de los fines que debe imponerse cualquier red de transporte público debe ser, por lo menos a determinadas y en determinados lugares, poder competir con el transporte privado.

La actual situación de congestión del tráfico que sufre el área metropolitana es fruto, como se ha comentado hasta la saciedad, del ingente volumen de tráfico que circula por la misma. Provocado por el valor que adquiere el coche en la sociedad contemporánea, se ha convertido en un bien de primera necesidad y para su poseedor ofrece una sensación de libertad de movimiento que no tiene en el transporte público. Tal sensación es ficticia, el transporte privado esta tan limitado como el transporte público, o quizás más. Si es verdad que el vehículo privado ofrece la posibilidad de la flexibilidad horaria ya que se dispone de él cuando el conductor decida, aunque en ciertos recorridos de transporte público también se ofrece debido al gran número de servicios que se prestan.

El problema fundamental es un problema de costumbre, muchos usuarios del transporte privado que tiene que desplazarse por áreas congestionadas, buscar aparcamientos en los lugares de destino, llenar el depósito de combustible, etc. no se plantea la alternativa del transporte público ya que están acostumbrados a su modo de transporte, a pesar de los inconvenientes antes descritos. Es por ello que hay que trabajar en dar a conocer las bonanzas del transporte público, que la gente lo conozca y lo use y que cuando se baje en su parada de destino piense en las de vueltas que se ahorró con su coche en busca de estacionamiento, contribuyendo a un mayor gasto energético y colapso de la ciudad, por no hablar de su malhumor.

La alternativa del transporte público es una necesidad para poder desarrollar una vida digna en las ciudades, transporte público rápido y eficaz. Por ello las administraciones deben potenciar su uso, al igual que el de la ínter modalidad, para poder poner coto a los problemas de movilidad que afectan, cada vez de

manera más acuciante a las ciudades. En esta apuesta por el transporte público es preciso desarrollar un Plan de Movilidad Sostenible, garantizar un apartado en la financiación de infraestructuras para obras que mejoren la movilidad pública, desarrollo de políticas de fomento y publicidad, mejorar la cobertura y la intensidad horaria de los servicios, potenciar ínter modalidad, campañas divulgativas en contra del uso del transporte privado,...

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y AGENDA LOCAL 21; LA OPORTUNIDAD PARA ENGANCHARSE AL CARRO DE LA SOSTENIBILIDAD

Agenda Local 21 es un Plan de Acción Ambiental promovido y desarrollado por autoridades locales en pro del desarrollo sostenible de su comunidad, es un "Compromiso de actuar hacia la mejora ambiental continua del municipio"

El concepto de Agenda Local 21 tiene su origen en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo o "Cumbre de la Tierra" en Río de Janeiro (Brasil, Junio de 1992). En esta cumbre se adoptó la "Agenda 21" (o Programa 21), el plan de acción global hacia el Desarrollo Sostenible. El Capítulo 28 de la Agenda 21, titulado "Iniciativas de las Autoridades Locales en apoyo a la Agenda 21" declara:

[...] Las autoridades locales... en su carácter de autoridad más cercana al pueblo, desempeñan una función importantísima en la educación y movilización del público en pro del desarrollo sostenible.

[...] Para 1996, la mayoría de autoridades locales de cada país deberían haber llevado a cabo un proceso de consultas con sus respectivas poblaciones y haber logrado un consenso sobre una "Agenda 21 Local" para su comunidad.

A partir de este acuerdo se desarrollan políticas y programas que llevan a miles de autoridades locales en todo el mundo a implicarse en procesos de Agenda Local 21. Cabe destacar el liderazgo europeo y en especial la Campaña Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles que agrupa a más de 1200 autoridades locales que trabajan por el desarrollo sostenible de sus municipios.

Estructura de la AL21:

- *Diagnóstico integral de la realidad municipal;* hay que conocer todas las variables que determinan el desarrollo del municipio, así se realizan análisis ambientales, económicos, sociales, etc., es en esta apartado

donde es conveniente realizar todos los estudios en relación con la movilidad que correspondan.

- *Plan de acción;* a partir del diagnóstico de las diferentes variables es la hora de proponer, siempre en función de los resultados obtenidos en el diagnóstico territorial.

- *Diseño y aplicación del modelo de ciudad futuro que se decida más conveniente.* En este diseño deben participar todos los agentes sociales implicados en la vida del municipio. Una vez llegado a un acuerdo sobre el diseño llega la aplicación, a través de un Programa de Actuaciones, del Plan de Acción Local.

- *Consecución de objetivos y seguimiento de los mismos;* la ciudad que se definió en el modelo hay que llevarla a cabo, por ello todos tienen que estar vigilantes para que se cumplan los objetivos.

- El fin último de la Agenda es mejorar la gestión municipal y por lo tanto **la calidad de vida de los ciudadanos.**

La participación ciudadana presenta las siguientes ventajas:

Incorporación de la opinión ciudadana en la elaboración del diagnóstico municipal y en la definición de las líneas estratégicas de actuación, permitiendo tener una visión de la realidad del municipio nueva, práctica y enriquecedora: empresas, familias, expertos, medios de comunicación, técnicos, políticos, organizaciones cívicas, empresariales e industriales locales...

Participación del público en la definición del "Municipio del futuro", lo que requiere una reflexión, formación y sensibilización, así como adquirir responsabilidades y compromisos de acción futura.

Motivación en la ejecución de las Propuestas de Actuación concretas y en el posterior seguimiento y control de los resultados obtenidos.

En general, la participación ciudadana en los procesos políticos de decisión es un elemento de mejora, legitimación y garantía de las actuaciones públicas.

LAS CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN; HERRAMIENTAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Los procesos formativos relacionados con la **educación ambiental** son absolutamente necesarios para poder conseguir una calidad de vida aceptable en los entornos urbanos. La gran aglomeración de personas de los entornos urbanos provoca que éstas tengan la necesidad de recibir información y formación continúa par que todos puedan desarrollar su vida lo más cómoda posible.

Pero ¿qué tipo de formación e información debe recibirse? No se puede pretender que todos los vecinos / as pasen por un aula y reciban una enseñanza reglada, hay que facilitársela de manera que puedan recibirla de manera sencilla y accesible a todo el mundo. Con estas premisas, accesibilidad y poder llegar al ciudadano, deben trabajar las campañas educativas en aspectos relacionados con la movilidad, para que esta tienda a ser más sostenible cada día.

No es fácil llegar a la población con campañas de este tipo y mucho menos intentar que una población cambie sus hábitos de desplazamiento. Se trata de un trabajo que hay que ir haciendo sin esperar resultados a corto plazo ya que se trata de un proceso largo y complejo.

CONCLUSIONES: COSAS POR HACER ... Y PENSAR

El problema de la movilidad en ámbitos urbanos es un problema complejo y de no fácil solución. Son muchos los factores que influyen en esta problemática: mayor o menor sensibilidad de las administraciones hacia este tipo de problemas, educación ambiental de la ciudadanía, concienciación del usuario del transporte privado para intentar poner coto a su uso indiscriminado, funcionalidad de los servicios de transporte público, etc.

Uno de los aspectos fundamentales a la hora de buscar soluciones a este problema es la búsqueda del consenso social y la aportación de todos los agentes implicados en la búsqueda de soluciones. La imposición de medidas concretas por parte de la administración nunca es bien acogida, por ello es conveniente que se entable un diálogo entre las partes y tomar decisiones consensuadas en busca de la mejora de la calidad de vida en el municipio.

No solo las administraciones municipales deben preocuparse por el problema de la movilidad, a este respecto el Cabildo Insular debiera jugar un papel fundamental, por ello es necesario su compromiso en busca de soluciones al problema. Un compromiso que tendrá que venir refrendado por la propuesta para la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible.

Como se ha citado con anterioridad el problema de la movilidad debe aglutinar a muchos agentes sociales, en este contexto los medios de comunicación y la fuerza que ejercen sobre ciudadanía y dirigentes políticos, deben jugar un papel importante. La movilidad no es un problema de secundario, muy al contrario, debe promoverse el debate público acerca del problema de la movilidad, para ello los medios de comunicación son el mejor difusor.

El problema de la movilidad es un problema que afecta a todos, debe generarse una conciencia colectiva que sensibilice a la población acerca de esta

problemática. En la actualidad este es un inconveniente que se asume pero ¿por qué resignarse a sufrir un problema que puede tener cierta mejoría?

Cuadro de Síntesis

1. Que: Objeto de la Propuesta

Propuesta para tender hacia una movilidad más sostenible en el municipio de San Cristóbal de La Laguna.

*La **Movilidad Sostenible** es una manera de desplazarse, de viajar, que tiene un profundo respeto por todos los vecinos de las calles y carreteras. Este respeto debe ir dirigido a residentes, peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público, así como a los demás conductores. Ole Troson*

2. Por qué: justificación

Los desplazamientos en entornos urbanos son cada día más costosos, en tiempo y dinero.

Las ciudades presentan grandes congestiones de tráfico originadas por el uso indiscriminado del transporte privado.

La calidad de vida en entornos urbanos con altas densidades de tráfico desciende sensiblemente.

3. Para que: finalidad

Mejorar la calidad de vida de los vecinos y visitantes de la ciudad.

Revitalizar la actividad económica de la ciudad ofreciendo un medio urbano de mayor calidad.

Potenciar San Cristóbal de La Laguna como un destino turístico cultural de calidad.

4. Como: proceso metodológico

A través del desarrollo de un Observatorio de la Movilidad, con cabida para todos los agentes sociales implicados. El fin último del Observatorio es establecer un sistema de indicadores de movilidad para diagnosticar la realidad actual, a partir de estos datos se propone la elaboración de un **Plan de Movilidad Sostenible** que marque las directrices a seguir.

5. Donde: lugar de desarrollo

El problema de la movilidad no es exclusivo del municipio de San Cristóbal de La Laguna, para que el Plan de Movilidad sea operativo debe contemplar la escala supramunicipal, por lo menos, toda el Área Metropolitana.

6. Cuando: cronograma

Según los plazos de ejecución que se establezcan desde la coordinación del proyecto.

7. A quién: destinatario

Tanto a vecinos como visitantes del municipio.

8. Financiación

A través de programas Europeos dedicados a la mejora de las condiciones de vida en medios urbanos.

Fondos para la aplicación de la Agenda Local 21.

Otros fondos de diversas administraciones.

WEB DE INTERÉS

<http://www.urbanred.aq.upm.es/movilidadsostenible/>

<http://www.lafactoriaweb.com/articulos/thorson5.htm>

<http://www.foromovilidadsostenible.org/>

<http://habitat.aq.upm.es/>

http://www.nodo50.org/fedevercinos.valladolid/article.php3?id_article=472