

es

Escuela Social de Tudela y la Ribera

CURSO 2016 – 2017

TEMA GENERAL

**¿HACIA QUÉ MODELO DE CIUDAD, DE PAÍS,
Y DE EUROPA ASPIRAMOS?**

3

Diciembre/2016	TEMA	PONENTE
Martes, 13 Hora: 8 tarde	Procesos de participación ciudadana	Milagros Rubio Salvatierra Miembro de Batzarre, Izquierda-Ezquierda y del Patronato de la Fundación “Tudela Comparte”.

ORGANIZA

Fundación Acción Solidaria

www.fundaciónacciónsolidaria.es

Facebook: [www Facebook.com/Escuela-Socialde-](https://www.facebook.com/Escuela-Socialde-Tudela-y-la-Ribera-1527087614194115)

[Tudela-y-la-Ribera-1527087614194115](https://www.facebook.com/Escuela-Socialde-Tudela-y-la-Ribera-1527087614194115)

Email: fas.tudela@gmail.com

Palacio Decanal – Plaza San Jaime, 2

31500 Tudela

De 8,00 a 9,30 de la tarde

Participación ciudadana

La **participación ciudadana** son mecanismos que pretenden impulsar el **desarrollo local** y la **democracia participativa** a través de la integración de la **comunidad** al quehacer político. Está basada en varios mecanismos para que la población tenga acceso a las decisiones del **gobierno** de manera independiente sin necesidad de formar parte de la **administración pública** o de un **partido político**. Otra forma en que se manifiesta la participación ciudadana es a través de las **ONGs** las cuales pugnan (lucha o enfrentamiento especialmente de tipo ideológico) por ciertos temas sociales sin sustituir en las funciones del gobierno sino evaluándolas, cuestionándolas o apoyándolas (véase: **lobby**). También puede proponerse a través de la discusión de temas de importancia de los ciudadanos en **foros** organizados o por otras vías para llegar a un **consenso**.

Últimamente, organismos estatales forman consejos ciudadanos para la administración o evaluación de las **políticas públicas**, formados de ciudadanos **interesados** y expertos independientes.

=====

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Citar como

Definición.

Desde la perspectiva normativa, el término de participación ciudadana puede restringirse a aquellos casos que representan una respuesta, individual o colectiva, de la sociedad a una convocatoria realizada por parte de las autoridades gubernamentales en aquellos espacios institucionales que éstas designan o crean. O como la plantea el doctor Jorge Balbis, la participación ciudadana se entiende como “toda forma de acción colectiva que tiene por interlocutor a los Estados y que intenta –con éxito o no- influir sobre las decisiones de la agenda pública”.^[1]

Sin embargo a pesar de este aparente acuerdo, la discusión del significado de participación ciudadana apenas está tomando fuerza en nuestro país. Una de las nociones más frecuentes es la que distingue dos formas de participación, por una parte, “una que se refiere a la posibilidad de intervenir en la toma de decisiones” y por otra, la “que enfatiza la toma de posición de un individuo, independientemente de su poder de intervención en las decisiones públicas”.^[2]

De acuerdo con esta noción, existe una clara separación entre dos formas de participación: en una se tiene la posibilidad de intervención y en otra no, sin punto medio.

Por ejemplo, desde la perspectiva que privilegia la relación entre la participación y el estado, **Alicia Ziccardi** afirma que uno de los principales problemas con los que se topa el concepto de participación ciudadana es que “pretende abarcar todo un universo de asociaciones o agrupaciones del ámbito social, independientemente de que tengan o no como objetivo incidir en el espacio público estatal”.^[3]

Para esta autora, la participación implica forzosamente una vinculación entre las organizaciones civiles o ciudadanos y el Estado, que permita una participación efectiva. Desde otra perspectiva, **Silvia Bolos** hace referencia a dos formas básicas de participación; una que implica decisiones de los ciudadanos en asuntos de interés público, como las elecciones, el plebiscito o el referéndum, y otra que implica las prácticas sociales que responden a intereses, muy particulares, de los distintos grupos que existen en toda sociedad. Lo importante para Bolos es que “ya sea para tomar decisiones, para gestionar o para obtener respuesta a problemas particulares, la participación debe ser vista como un proceso que incluye dos actores centrales: el gobierno y la sociedad”.^[4] Dicho de otra manera, esta autora considera que las actividades de los grupos sociales remiten a dos formas de participación; la que se realiza con fines e intereses específicos, sin que incluya una demanda o una relación hacia las instancias de gobierno (asociaciones tipo padres de familia, grupos juveniles, grupos de autoayuda, grupos de salud alternativa, etc.), y toda una gama de asociaciones y organizaciones agrupadas alrededor de demandas de diversa índole así como el conjunto de Organizaciones no Gubernamentales (**ONGs**), que pueden o no tener relación con las instancias de gobierno y los partidos.

Una tercera posición sostiene que la organización de grupos e individuos que busca influir en las políticas públicas debe por definición considerarse participación política. En este sentido, Fernanda Somuano afirma que todo esfuerzo realizado por los ciudadanos que busque influir en las decisiones de políticas públicas y en la distribución de bienes públicos, sin importar el medio, “puede considerarse participación política, independientemente de que quienes detenten el poder la acepten o no”.^[5] Somuano define la participación ciudadana más por la intención y los mecanismos utilizados por la sociedad civil que por los instrumentos que el Estado ofrece para ello.

Cabe mencionar que las anteriores definiciones no son exhaustivas, ya que su objetivo es brindar un panorama concreto sobre el concepto de participación ciudadana. Sin embargo, vale la pena aclarar que términos como transparencia y acceso a la información, organizaciones de la sociedad civil y mecanismos de democracia participativa (o semidirecta), como el referéndum, el plebiscito, la iniciativa y la consulta popular y la revocación de mandato, son indispensables para entender la participación ciudadana en los sistemas políticos contemporáneos.

=====

Participación ciudadana

Qué es la participación ciudadana

La participación ciudadana es una pieza fundamental del sistema democrático que promueve la construcción de una sociedad activa que ayudará a impulsar cualquier aspecto de la vida social, económica, cultural o política.

Esta sociedad, mediante su implicación en los asuntos públicos, enriquece la acción del Gobierno y la dota de eficacia, pero, al mismo tiempo, este derecho ciudadano ayuda a generar un equipo de gobierno más exigente y de más calidad.

El proceso participativo es un diálogo constructivo y argumentado entre la ciudadanía y las instituciones, en qué tenemos la oportunidad de llevar a término un seguimiento del trabajo y la acción de nuestros gobernantes y de los asuntos públicos, y la posibilidad de colaborar en la construcción de una sociedad mejor. Con los procesos participativos las decisiones ganan legitimidad, representan un proyecto público y generan conocimiento y respeto entre la Administración y la ciudadanía.

La Administración de la CAIB quiere favorecer los mecanismos de participación y de cultura democrática mediante las nuevas tecnologías, entre otras vías, mediante mecanismos de democracia directa debidamente estructurados u otros procesos o instrumentos participativos.

Estos mecanismos de participación mediante las nuevas tecnologías pretenden ser una herramienta eficaz y accesible de participación ciudadana como canal de información en dos direcciones, en tanto en cuanto permita, por una parte, a la ciudadanía conocer en todo momento las iniciativas, proyectos y políticas que se llevan a cabo en el ámbito de la comunidad autónoma de las Islas Baleares y opinar sobre ellas y, de otra, proporcione al Gobierno una valiosa información sobre sus inquietudes, necesidades e intereses.

© Govern de les Illes Balears

<http://www.caib.es/sacmicrofront/contenido.do?mkey=M10102013595524865492&lang=ES&cont=25201>

=====

Un ejemplo de participación ciudadana en Alemania procedente de la propia sociedad

agosto 9, 2013 David Mairal

This post is also available in: [English](#)

Si en el anterior post hablaba de un ejemplo de participación ciudadana fomentada desde una agencia europea, ahora es el turno de algunas iniciativas **gestadas por los propios ciudadanos** con objetivos alineados a la temática del blog. En concreto, sobre energía.

Si hay un país donde actualmente se está produciendo un movimiento social relevante en busca de un sistema energético responsable y sostenible, ese es Alemania. Alemania es un país bipolar en este sentido: mientras que determinadas áreas del país consiguen abastecerse casi al 100% con energía de fuentes renovables, hay zonas donde este porcentaje es casi despreciable. Entre esos lugares se encuentra Berlín, donde casi el 99% de su energía proviene de combustibles fósiles, principalmente carbón.

Al año que viene, la concesión de suministro eléctrico de la ciudad de Berlín será renovado para los próximos 20 años y a la actual adjudicataria, Vattenfall, le han salido unos serios competidores: los propios ciudadanos agrupados en varios colectivos en busca de una infraestructura responsable con el medio ambiente y gestionada por una organización transparente, democrática, participativa.

“Vattenfall hace lo mínimo exigido por la ley [...] y nosotros creemos que debería ir más allá”, dice uno de los fundadores de BürgerEnergie, Arwen Colell, quien destaca la implicación de grupos políticos en el emergente movimiento ciudadano.

Además de BürgerEnergie, partidaria de una concesión público-privada (51%-49%) de la red eléctrica, está Berliner Energietisch, que ha conseguido, con el apoyo de 265.000 personas, que la titularidad de la red eléctrica de la ciudad se someta a referéndum en noviembre de este año.

Estos dos movimientos son el máximo exponente de una tendencia que actualmente se está manifestando en casi un tercio de ciudades, pueblos o distritos alemanes y que tiene como finalidad recuperar la propiedad de la energía ante las grandes corporaciones energéticas que operan con objetivos alejados a los que la población quiere.

Seguiré el asunto de cerca.

*

Mientras, en España, después de acabar con el sector de producción energética de fuentes renovables, la última noticia es que el gobierno está a punto de aprobar un real decreto que lo convertirá en el primer país del mundo donde la energía solar domiciliaria no pueda usarse libremente.

=====

<http://www.monografias.com/trabajos107/participacion-social-politica-y-ciudadana-tipos/participacion-social-politica-y-ciudadana-tipos.shtml>

<http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/39/46/23946.pdf>

Sigue.....

Proceso de participación ciudadana - Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz **<http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/39/46/23946.pdf>**

La **participación ciudadana** son mecanismos que pretenden impulsar el **desarrollo local** y la **democracia participativa** a través de la integración de la **comunidad** al quehacer político. Está basada en varios mecanismos para que la población tenga acceso a las decisiones del **gobierno** de manera independiente sin necesidad de formar parte de la **administración pública** o de un **partido político**. Otra forma en que se manifiesta la participación ciudadana es a través de las **ONGs** las cuales pugnan por ciertos temas sociales sin sustituir en las funciones del gobierno sino evaluándolas, cuestionándolas o apoyándolas (véase: **lobby**). También puede proponerse a través de la discusión de temas de importancia de los ciudadanos en **foros** organizados o por otras vías para llegar a un **consenso**.

Últimamente, organismos estatales forman consejos ciudadanos para la administración o evaluación de las **políticas públicas**, formados de ciudadanos **interesados** y expertos independientes.

Proceso de participación ciudadana El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha impulsado un proceso participativo desde el inicio del Plan de Movilidad y Espacio Público, proceso en parte paralelo a la redacción de este estudio. La necesidad de establecer un pacto con la ciudadanía y con los agentes sociales se fundamenta en la importancia de conseguir un consenso lo más amplio posible a la hora de conseguir un modelo urbano más sostenible. Hay que tener en cuenta que las implicaciones de diseñar una nueva movilidad y de transformar el espacio público se dejarán sentir en todos los ámbitos de la vida colectiva: ambientales, sociales, económicos y de salud pública. El Pacto Ciudadano por una Movilidad Sostenible representa, en este sentido, el compromiso de una sociedad ante los principales retos que plantea el futuro. El resultado de este compromiso se traduce en la posibilidad de generar mecanismos para impulsar y controlar el desarrollo del Plan de Movilidad garantizando de este modo su implementación y la consecución de los objetivos que plantea. La participación ciudadana se ha articulado a través del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible que, con cerca de cien miembros, ha elaborado el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, en el que se perfila el modelo de movilidad más adecuado para el municipio. La visión de futuro ha jugado un papel clave en el proceso. Esta visión colectiva se ha construido con un esfuerzo de imaginación y debate, donde muchos ciudadanos han aportado su punto de vista particular. A partir de aquí se ha podido traducir una diversidad de ideas y de observaciones en un corpus bien articulado de puntos que definen con precisión el escenario deseado. Asimismo se ha tenido en cuenta la importancia de hacer llegar el contenido del trabajo realizado a otros agentes sociales que, por distintas razones, no han intervenido en su elaboración. **La participación ciudadana** tendrá una continuidad garantizada: el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible se ha comprometido a seguir la aplicación del Plan para valorar su despliegue y la fidelidad a los principios recogidos en el Pacto. Este último documento defiende para Vitoria-Gasteiz una ciudad compacta, diversa y equilibrada, accesible y equitativa donde los medios de transporte sean usados con la máxima eficiencia.

UN PROCESO PARTICIPATIVO DESDE EL INICIO DEL PLAN

Entre octubre de 2006 y abril de 2007 el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz convocó a la sociedad gasteiztarra a un proceso participativo, plural y abierto, que tuvo como objetivo corresponsabilizar a los ciudadanos en la definición de las líneas maestras del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público. Para ello se constituyó una plataforma para la participación ciudadana, el **Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible**, que reunió a cerca de cien personas con perfiles y opiniones diversas que ha dado lugar a un documento de consenso.

El Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, en el que se define el modelo de movilidad deseado para el municipio. Este proceso participativo que se ha llevado a cabo en paralelo con los primeros trabajos de redacción del Plan de Movilidad Sostenible, a cargo del equipo de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, se ha desarrollado a través de varios talleres en los que se trabajó para definir el modelo de movilidad deseado para el Municipio de Vitoria-Gasteiz. En todo momento se ha mantenido la comunicación entre el equipo redactor del Plan y el grupo de ciudadanos integrados en el Foro. El Pacto Ciudadano por una Movilidad Sostenible fue presentado públicamente durante el acto de firma del mismo. Este evento tuvo lugar el 18 de abril de 2007, con asistencia de un centenar de personas, entre las que se encontraban responsables de los grupos políticos con representación municipal.

NECESIDAD DEL PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible se justifica por la necesidad de consensuar un nuevo modelo de movilidad que minimice los problemas ambientales, sociales, económicos y el impacto sobre la salud de la ciudadanía que está generando el actual modelo dominante de creciente motorización y solución privada a la accesibilidad de personas y mercancías. Las conclusiones del informe sobre sostenibilidad y movilidad en Vitoria-Gasteiz (GeoCiudades Vitoria-Gasteiz) destacan que las características y la evolución de los patrones de urbanización y movilidad en el municipio, si bien cuentan con una base propicia para establecer un modelo de movilidad que tienda a la sostenibilidad, están sujetos a fuertes presiones que provocan fricciones ambientales, sociales, y económicas considerables. Además, se observa una tendencia hacia el fortalecimiento de estas presiones derivadas del incremento de las necesidades de movilidad y de la orientación de esta demanda hacia el vehículo privado motorizado. El Pacto Ciudadano se plantea como un acuerdo cívico en el que se define un nuevo escenario de movilidad que permita invertir esta tendencia y promover un sistema más equilibrado de utilización de los diferentes modos de desplazamiento, con el transporte público como alternativa real al automóvil y promoción de la bicicleta y el caminar, como los modos más favorables para entornos urbanos de proximidad. En definitiva, el Pacto Ciudadano supone una apuesta por un nuevo modelo de movilidad y de espacio público más sostenible y un compromiso para avanzar hacia el mismo por parte del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible.

EL OBJETIVO

El objetivo de este proceso ha sido contar con la ciudadanía, con las empresas y con el rico tejido social de asociaciones y entidades de Vitoria-Gasteiz a la hora de definir un elemento tan importante para la vida cotidiana y para la vitalidad económica y social de una ciudad como es el modelo de movilidad y la red de espacios públicos. Esta apuesta por la movilidad sostenible se da en un momento en el que el crecimiento del área urbana de Vitoria-Gasteiz y el modo de vida actual, se traducen en un importante cambio de escala y en un necesario replanteamiento del modelo de accesibilidad y movilidad en esta ciudad. El cambio en el modelo de movilidad deberá redundar también en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero.

RESULTADO

El Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible aporta numerosas ideas y una clara visión del futuro de la movilidad en el municipio de Vitoria-Gasteiz, desde un nuevo enfoque para hacer una ciudad más accesible, más habitable y en el que el equilibrio entre movilidad y calidad de vida esté garantizado. La firma de este documento corrobora la decisión de caminar juntos en el cambio de modelo de movilidad por la que la sociedad vitoriana ha venido optando en los últimos años.

Mediante la firma de este pacto, el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible apuesta por iniciar un cambio que implica decisiones personales, puesta en marcha de políticas innovadoras y acciones en muchos campos de la gestión urbana. Con la firma de este documento, el Foro se compromete además en el seguimiento y control del desarrollo del Plan de Movilidad para verificar que en su implementación responda a los objetivos definidos en el Pacto ciudadano y para así conseguir hacer realidad a medio plazo los escenarios propuestos para la movilidad y la accesibilidad de Vitoria-Gasteiz.

El proceso ha sido interesante y gratificante, el resultado adecuado y la sintonía con las soluciones técnicas avanzadas en el Plan son esperanzadores. Hay que felicitar por ello sobre todo a las personas que han regalado parte de su tiempo libre y sus mejores ideas a hacer posible este proceso de responsabilidad cívica. No obstante, aún queda mucho camino por andar para explicar y convencer de este nuevo enfoque a los sectores que aún no se han incorporado a este proceso. Conscientes de que esta tarea no sólo corresponde al ayuntamiento, impulsor del pacto, los miembros del Foro se comprometieron a facilitar el diálogo con los grupos de ciudadanos que hasta el momento no han sentido interés por implicarse en este proceso.

ORGANIZACIÓN DEL PROCESO PARTICIPATIVO

El proceso de participación ciudadana facilitado por Gea 21 ha comprendido una serie de actos públicos a lo largo de cinco meses en los que en cada momento se han empleado las metodologías más eficaces para facilitar la participación. Desde el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz se convocó personalmente a participar en este proceso a una amplia lista de personas implicadas en el proyecto de futuro de Vitoria Gasteiz, a asociaciones relacionadas con la movilidad y con el urbanismo y a entidades preocupadas por la definición del modelo de ciudad. El listado es muy amplio e incluye desde las asociaciones de vecinos, los centros escolares y las empresas hasta las asociaciones de ciclistas, patinadores o de defensa del medio ambiente, a las asociaciones profesionales del taxi y los transportes urbanos. También, los políticos y responsables municipales de los diversos partidos con representación municipal han sido parte relevante de los grupos de discusión, junto a técnicos y técnicas de los departamentos y empresas públicas municipales relacionados con la variedad de temas que entran a debate cuando se replantea la movilidad urbana: urbanismo, diseño urbano, transporte, tráfico, espacio público, seguridad o defensor del ciudadano. El proceso arrancó el miércoles 4 de octubre en el palacio Villasuso coincidiendo con la presentación del Informe de Movilidad y Sostenibilidad (incluido en el informe diagnóstico de estado de la sostenibilidad GeoCiudades Vitoria-Gasteiz) por parte de su autor Alfonso Sanz Aludan. A este acto asistieron unas setenta y cinco personas, a las que se invitó a debatir los resultados de este informe sobre la movilidad y a incorporarse al proceso participativo que entonces se abría en torno al Plan de Movilidad. Este primer grupo constituyó el germen del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible. Tras esta primera sesión se organizaron **tres talleres** en los que se trabajó en la redacción del Pacto Ciudadano.

Primer taller el 21 de Noviembre de 2006: Taller de Futuro Más de cincuenta participantes definieron conjuntamente los escenarios de futuro de la movilidad de Vitoria-Gasteiz en un horizonte de 10 años, describiendo dos modelos, uno negativo que se desea evitar y uno positivo hacia el que habría que dirigirse. Las conclusiones, en las que había un claro acuerdo, definían nítidamente un modelo de ciudad desde el punto de vista de la movilidad. Una ciudad con más peso de los modos no motorizados en el reparto modal, con el transporte público reforzado, en la que se hace un uso más racional del coche privado y en la que el espacio público ha sido recuperado para los ciudadanos.

Segundo taller el 29 de Noviembre de 2006: Objetivos y medidas En este segundo taller, en una tarde de fuerte nevada, 35 participantes, en tres grupos de trabajo paralelos definieron los objetivos para conseguir el modelo de ciudad antes descrito que deberían ser tenidos en cuenta en el Plan de Movilidad Sostenible. Pese a la brevedad de tiempo, la calidad y experiencia de los y las participantes en este taller permitió que además se avanzara un amplio paquete de medidas concretas para desarrollar estos objetivos.

Tercer taller el 25 de Enero de 2007: Taller de valoración de la propuesta de Pacto y definición de agentes para continuar su debate Recogiendo las principales ideas de las sesiones de trabajo anteriores se elaboró un primer documento borrador del Pacto Ciudadano por la Movilidad. A partir de este documento, este tercer taller se dedicó a dos temas: Valorar el borrador en su conjunto y matizar, corregir o reformular su contenido. Diseñar una estrategia para incorporar al proceso a otros agentes sociales que no habían participado hasta la fecha en este proceso. A través de esta página web <http://www.Vitoria-gasteiz.org/movilidad> alojada en la web del Ayuntamiento se fue informando de todo lo relacionado con la redacción del Plan de Movilidad y con el proceso participativo asociado al mismo. Las actas con los resultados de cada uno de estos talleres se fueron enviando a los participantes y se publicaron en la web para facilitar que todas las personas interesadas en este proceso tuvieran conocimiento del mismo y pudieran hacer sus aportaciones a través de los canales abiertos al efecto: el registro municipal, el teléfono 010, el correo electrónico o el Foro de discusión habilitado en la web. El ambiente de trabajo y la actitud positiva y colaboradora de todos los participantes hizo posible que en sesiones muy medidas de tiempo se llegara a un conjunto de ideas y directrices que en el último taller, consiguieron un alto grado de acuerdo por parte de todos los integrantes del Foro Ciudadano. Los talleres se organizaron a última hora de la tarde en días laborables para permitir la asistencia del mayor número de personas, que a pesar de sus responsabilidades laborales y personales, brindaron al proceso la generosidad de su tiempo y su conocimiento.

Movilidad y sostenibilidad en Vitoria-Gasteiz desde la perspectiva ciudadana

VISIÓN DE FUTURO

Los principios generales del Pacto que orientan las medidas a implementar en la ciudad de Vitoria-Gasteiz con el objetivo de avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible surgieron a través del ejercicio de prospectiva desarrollado en el primer taller. Se describió una imagen del modelo de movilidad de la Vitoria-Gasteiz del 2015, bajo dos supuestos: el de una movilidad sostenible o el de un escenario inercial de crecimiento de la movilidad. El escenario positivo se imaginó desde varias ideas-fuerza: Un cambio de tendencia que consiga reducir el número de viajes habituales, mediante mecanismos como la proximidad residencia-trabajo, la mezcla de usos, la organización coherente de actividades. Una gestión eficiente de la movilidad encaminada a facilitar el uso más eficiente de todos los modos, especialmente los más favorables a los objetivos de la movilidad sostenible. Un nuevo paisaje de la movilidad cotidiana que incluya a ciclistas, peatones y otros modos, no sólo en el centro sino en toda la ciudad y entorno, a través de redes ciclistas y espacios peatonales o de prioridad peatonal bien planificados y conectados. El peatón se considera el protagonista de la ciudad, objetivo prioritario del diseño de sus calles y su espacio público. El transporte público como alternativa real, con mejor oferta, buena gestión, compromiso ecológico, intermodalidad y buen acceso a zonas industriales, a áreas de uso intenso y a lugares de actividad económica. La prioridad a los modos colectivos y públicos mediante infraestructuras adecuadas y buena gestión ofrecerán las mejores condiciones a estos modos de transporte en trayectos más largos, no sólo en el municipio sino en otras conexiones comarcales o interurbanas.

Un nuevo papel del coche privado en la ciudad secundario frente a otras opciones social y ambientalmente más positivas. Planificación que evite los pasos innecesarios por el centro de la ciudad. Calmado de tráfico que revalorice la red de espacios públicos. Uso del coche únicamente en los momentos en que es necesario. Una nueva regulación del transporte profesional y de mercancías que racionalice el tránsito en el ámbito de la ciudad. Un espacio público accesible, saludable y seguro que garantice la autonomía de niños, mayores o personas con cualquier tipo de dependencia. Pensar la ciudad en clave de convivencia y de accesibilidad universal. La extensión del modelo de ciudad compacta, de escala humana, favorecedora del contacto social y de la vitalidad económica, que ha caracterizado a la Vitoria-Gasteiz central, a todo el entorno urbano. Nuevos barrios dotados de servicios y con vida propia, tan activos como el centro, que hagan viable la opción por una movilidad sostenible. Liderazgo político y participación social comprometidos con el cambio de rumbo en este aspecto determinante de la calidad de vida en Vitoria-Gasteiz. Integración de la planificación de políticas sectoriales y aproximaciones a diversas escalas de gestión, sobre todo, entre urbanismo y movilidad como tema urgente. El escenario negativo fue menos trabajado en esta sesión por parte de los diversos equipos. A grandes trazos, la extrapolación de las tendencias actuales podría llevar a: Una ciudad congestiva, con atascos, contaminada y ruidosa en la que el tráfico de vehículos privados ocupa la mayoría del espacio común. Las vías rápidas cuartejan el espacio público. La excesiva velocidad detrae al uso de otros modos de desplazamiento. Transporte público ineficiente y poco utilizado. Una ciudad dispersa y desagregada, donde cualquier actividad implica grandes desplazamientos: todo queda lejos. Expulsión de actividad económica y urbanización a la Llanada. Una ciudad con más desigualdades y problemas de cohesión social y de integración de los recién llegados. A partir del escenario futuro deseado descrito por los participantes se definieron la serie de principios que deben definir el nuevo modelo de movilidad y que se enumeran a continuación: **Favorecer** los desplazamientos a pie y en modos no motorizados para las distancias cortas y medias. **Hacer** del transporte público una alternativa al desplazamiento en vehículo privado. **Mejorar** el espacio público, integrando usos diversos para conseguir una ciudad compacta y equilibrada, en la que se eviten desplazamientos. **Contribuir** al dinamismo económico de la ciudad y la vitalidad de su espacio público. **Apostar** por un urbanismo que prime al ciudadano frente al coche. **Calmar** el tráfico de vehículos privados y colectivos. En resumen, cambiar las prioridades en el diseño y la gestión de la movilidad, priorizando el uso de los modos lentos y no motorizados en el entorno urbano, de los modos colectivos sobre los individuales, de la calidad del espacio público sobre el tráfico, reduciendo la velocidad y la intrusión del vehículo privado en el espacio común y fomentando el uso de la ciudad como lugar para habitar frente a su utilización como mero soporte del tráfico motorizado.

UNA APROXIMACIÓN AL ESCENARIO DESEADO

En el segundo taller, organizado el 29 de noviembre de 2006, y centrado en la definición de los objetivos y de medidas concretas tendentes a la consecución del escenario de movilidad deseado los participantes trabajaron en paralelo en tres grupos de debate, en torno a los siguientes temas: *f* **Transporte público y tráfico privado. Modos no motorizados. Modelo de ciudad.** El resultado de esta sesión resultó coherente con los principios generales establecidos tras el primer taller. Se consensuaron catorce objetivos, agrupados en tres bloques. Cada uno de estos objetivos se desarrolla a través de una serie de medidas, que desarrollan los campos en los que el Plan de Movilidad Sostenible debería incidir. El cuadro de objetivos y medidas elaborado se expone a continuación:

SOSTENIBILIDAD

1. Recuperar el concepto de sostenibilidad para Vitoria-Gasteiz, más allá del medio ambiente.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

2. Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los medios de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado. **3.** Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperatividad entre modos, sobre todo en los no motorizados. **4.** Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado. **5.** Conseguir que los medios no motorizados se conviertan en un medio de transporte habitual. **6.** Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía **7.** Promover la accesibilidad universal a los diversos modos de transporte. **8.** Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.

MODELO DE CIUDAD

9. Apostar por una ciudad segura y accesible. **10.** Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante. **11.** Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo. **12.** Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas. **13.** Conseguir espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados. **14.** Procurar un espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios. Que acoja frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños.

MEDIDAS PARA CONSEGUIR ESTOS OBJETIVOS: SOSTENIBILIDAD

1. Recuperar el concepto de sostenibilidad para Vitoria-Gasteiz, más allá del medio ambiente. *f* Tomar como indicador de sostenibilidad urbana a los niños y niñas. Centrar el Observatorio de la Sostenibilidad en temas de transporte y ciudad.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

2. Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista de la ciudad, seguido de los medios de transporte no motorizado y el transporte público y, en último término, el vehículo privado. Aumentar el espacio para bus y bici en las calzadas. Reducir el número de carriles coche, a favor de los carriles para transporte público y del espacio peatonal. *f* Desincentivar el estacionamiento en la vía pública y la doble fila. Limitar y restringir aparcamientos. Subir el precio de la OTA frente al precio de los aparcamientos subterráneos y ampliar el ámbito de la OTA a Cadena, Eleta, Magdalena, Avenida y otras zonas. Elaborar un Plan de Aparcamientos: aparcamientos para residentes en origen, disuasorios ligados a estaciones y paradas de transporte colectivo, y aparcamientos de rotación con estudio de su ubicación. *f* Implantar medidas de calmado de tráfico. Apoyarse en arcenes y ‘bidegorris’ como alternativa en la movilidad comarcal. Crear un Consorcio de Transporte, que gestione esta política de modo único: ingresos, gastos, tarifas, coordinación de todos los temas que afectan a la movilidad. En un primer momento, urbanos más tranvía. Más tarde, gestión de la integración total de todos los modos: transporte colectivo más formas alternativas más bicicletas más uso del coche (‘car-sharing’). Priorizar el transporte sostenible (bus, tranvía bicicleta, taxi, a pie) frente al vehículo privado.

3. Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado *f* Desarrollar una buena Red de Transporte Público de calidad, ecológico y para todos (al que se pueda acceder en bicicleta). *f*

Conseguir un transporte público funcional que realmente sea ventajoso frente al uso del vehículo privado. Mejorar la eficacia y eficiencia del transporte público: mejora de su velocidad para conseguir que el tiempo de desplazamiento en transporte público sea menor que en automóvil. Construir carriles bus como vías rápidas exclusivas y con preferencias semafórica en la ciudad consolidada. Apostar por el transporte público en las horas punta. Mejorar la información sobre el transporte público en las paradas. Mejorar la frecuencia y conexiones del transporte público. *f* Rediseñar las líneas de autobús, recorridos y horarios, para responder a la demanda real: zonas industriales, barrios, pueblos. Establecer itinerarios de urbanos entre barrios, sin necesidad de pasar por el centro. Efectuar campañas de transporte gratuito para crear costumbre, en horas punta. Apoyar institucionalmente a nivel de coordinación y financiero, para que pequeñas empresas compartan autobús en los desplazamientos al trabajo. Promover planes de Movilidad de empresas que recuperen el transporte colectivo privado. *f* Promocionar el transporte colectivo privado a colegios y centros de trabajo, incentivando a padres y trabajadores. Dotar a la zona rural de transporte público con frecuencia adecuada a su particularidad, para evitar su dependencia del vehículo privado. Establecer licencias de taxi especiales, subvencionadas, para las zonas rurales.

4. Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperatividad entre modos, sobre todo en los no motorizados. Mejorar la intermodalidad de la estación de autobuses. Estación intermodal que permita reducir parte del desplazamiento en vehículo privado. Crear aparcamientos disuasorios en la entrada de la ciudad, en los que se ubicaría un servicio gratuito de alquiler de bicis. Establecer aparcamientos disuasorios más bonos de transporte gratuitos a quienes dejen el vehículo en los mismos. Garantizar una red ciclable o patinable que haga seguro el tránsito peatonal. Garantizar un transporte público polivalente con otros medios de transporte sostenible: bicicletas, patines, accesibilidad carros de niños, discapacitados,... Transporte público tejido como una tela de araña: polivalencia entre autobús, tranvía, tren, etc. Fácil acceso a la información por parte de los usuarios (por ejemplo. mapas gráficos como los del Metro). Combinar una ciudad de las distancias cortas con buenas comunicaciones a otras escalas.

5. Conseguir que los medios no motorizados se conviertan en un medio de transporte habitual. *f* Realizar un Plan para la Promoción y Uso de la bicicleta. Diseñar y crear una red de vías ciclables y patinables seguras que comuniquen todas las calles, centros de trabajo y ocio y que alcancen a toda la ciudad. Conectar esta red con los servicios públicos de cada barrio. Asegurar la salida de esta red al extrarradio y pueblos. Crear un registro de bicicletas (con matriculación). Crear en todas las calles una vía ciclable y patinable, adecuada a las características de la calle: bicicarriles de baja velocidad en las zonas peatonales, carriles segregados en calles anchas y limitación de velocidad a 20km/h ó 30km/h en calles estrechas. Establecer aparcamientos vigilados para bicis, similares a los de coches, con capacidad y funcionalidad suficiente. Introducir pavimentos adecuados para bicis y patines en el diseño viario. Crear vías ciclables en los Paseos (Anillo Verde,...) Señalizar de forma adecuada las vías ciclables: dirección, longitud,... Modificar las Ordenanzas municipales de circulación para usos no regulados como el transporte de menores en bici.

6. Conseguir accesibilidad universal a los diversos modos de transporte. Realizar e implementar un Plan de Accesibilidad universal. Adaptar todos los transportes públicos y colectivos (urbanos, tranvías, trenes,...) adaptados para personas con todo tipo de discapacidad (movilidad, sensorial, visual,...) Asegurar la disponibilidad de taxis adaptados todos los días del año, las 24 horas del día.

7. Conseguir un transporte eficiente y eficaz en el uso de la energía. Fomentar modos de transporte eléctrico: tranvía, trolebús, metro.

Adoptar medidas fiscales (por ejemplo, reducción de impuestos) y ofrecer ayudas y subvenciones a los que adquieran vehículos híbridos o eléctricos, Y a aquellos que utilicen combustibles más limpios, cerrando los ciclos de la energía, como el biodiesel a partir de aceites usados.

8. Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.
f Poner los medios y desarrollar campañas de información y formación al conjunto de la ciudadanía sobre la movilidad sostenible. Realizar campañas de sensibilización, información y formación dirigidas a sectores específicos: niños y niñas, personas mayores, etc. Realizar campañas de sensibilización y promoción del uso de la bicicleta para el público en general. Realizar campañas de formación a los usuarios de la bicicleta para que hagan un buen uso de este transporte: respeto al peatón, respeto a las señales de circulación, velocidad, uso del casco, timbre,...Concienciar a la ciudadanía, empezado por los políticos y los técnicos. Impulsar la educación para la sostenibilidad.

MODELO DE CIUDAD

9. Apostar por una ciudad segura y accesible. Modificar las Ordenanzas municipales *f* Establecer Sistemas Automáticos de Seguridad de protección para peatones, ciclistas, patinadores. *f* Redistribuir la demanda de transporte: organización de la ciudad para laminar las horas punta y las horas valle. Procurar la accesibilidad a los pueblos: a los más alejados, transporte a la demanda o mini-taxis hasta los autobuses; a los más cercanos, extensión de las líneas de urbanos. Establecer soluciones a la congestión incrementando el transporte público. Incrementar la peatonalización de los centros históricos

10. Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante. Reducir la velocidad general a 30km/h para evitar contaminación acústica. Anticipar las medidas de la Ley del Ruido recientemente aprobada: incidencia en el Plan General, servidumbres acústicas y medidas paliativas, por ejemplo. *f* Evitar la generación de ruido: lo primero, evitar el ruido en origen.

11. Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo. Evitar que las grandes infraestructuras determinen el modelo de desplazamiento, reduzcan la accesibilidad en los barrios y sean grandes consumidores de suelo. No consumir recursos si hay espacios potenciales para acoger actividades (por ejemplo, el Casco Histórico).

12. Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas Establecer un catálogo de Vías Básicas, defendiendo la jerarquía funcional de las vías. Diferenciar vías rodadas de paso de calles al servicio de los vecinos, en los que el tráfico de paso no circule. Reservar vías rápidas exclusivas para el transporte público. Plantear la Movilidad sostenible desde la planificación urbanística: densidad de habitantes, empleos, ocio. Conseguir una ciudad policéntrica, con diversidad de usos, con elementos de referencia y sin destrucción de elementos identitarios en la nueva ciudad. Establecer la obligación de que el Plan General incluya un estudio de movilidad de los nuevos desarrollos. Diseñar la ciudad, considerando, desde el momento cero, los itinerarios y paradas de la red de transporte público, coincidiendo con los lugares de mayor densidad de habitantes y empleos. Evitar crecimientos desproporcionados en barrios y/o pueblos, más aún sin tener solucionados los problemas de movilidad. Replantear la movilidad desde el Área Metropolitana de hecho de Vitoria-Gasteiz, que se extiende desde Nanclares y Rivabellosa, hasta Salvatierra y Araya, con eje en la A-1. Este planteamiento exige una fuerte coordinación interinstitucional a todos los niveles. Planificación comarcal: Vitoria-Gasteiz es un imán de atracción de las zonas de alrededor.

13. Conseguir un espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados. *f* Ganar espacio para el peatón: Zonas peatonales en el conjunto de barrios, red peatonal que permita la accesibilidad a todos los puntos y moverse andando en el conjunto de la ciudad. Establecer instrumentos para calibrar la calidad del espacio público.

14. Crear un espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios, donde se celebren frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños. *f* Vincular el espacio público con los equipamientos públicos (centros cívicos) de salud, comercio, ocio y deportes. Procurar la reactivación de los barrios, dotándolos de mezcla de usos. Favorecer fiscalmente a los comercios que se ubiquen en los barrios, frente a los que escojan el centro comercial. No potenciar grandes superficies ni zonas de oficinas a gran escala.

IDEAS PARA UN DOCUMENTO DE CONSENSO

Con todo este material se elaboró el primer documento borrador del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible que fue discutido y validado por los asistentes al siguiente taller, el 25 de enero de 2008. En esta sesión si bien se acordó dar el plácet al documento presentado se apuntaron matices importantes a tener en cuenta en la redacción definitiva del Pacto. Entre los temas a matizar, la tendencia a centrar el problema sólo en las áreas urbanas, olvidando el componente rural del municipio o la complejidad; el hecho de que las relaciones de residencia, trabajo e incluso ocio, superan el ámbito municipal e incluso autonómico; o la necesidad de integrar en el modelo de movilidad modos hasta ahora no habituales como los patines, que cuentan en este municipio con un amplio grupo de usuarios. Se debatió sobre el grado de detalle del documento elaborado y se acordó que, si bien debería tener cierto grado de concreción e incluir algunas medidas y compromisos concretos que desarrollasen los principios generales, es al Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público al que le compete la propuesta de las medidas concretas para conseguir el escenario de futuro consensuado en el Pacto. También se debatió sobre los plazos para que la implementación del Plan desarrollara los contenidos del pacto y sobre el grado de implicación de los organismos necesarios para pilotar este proceso. Se acordó que la concreción de estos aspectos le corresponde al Plan de Movilidad. Finalmente se apuntó la necesidad de divulgar el contenido del Pacto a otros grupos de ciudadanos no representados en el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible.

OTROS AGENTES A INTEGRAR EN EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Como ya se ha comentado antes, en este tercer taller se apuntó la idea de que el Foro Ciudadano presentase el Pacto por la Movilidad Sostenible para su debate a los agentes sociales que no habían estado presentes en este proceso. Para ello, se hizo un esfuerzo para identificar a los agentes sociales que deberían estar informados de los contenidos del Pacto y cuya opinión debería ser tenida en cuenta, analizando las posibles reticencias o barreras que el planteamiento realizado en este documento pudiera crearles. La lista de agentes fue amplia: desde transportistas profesionales hasta trabajadores de la empresas, sindicatos, escolares, colegios, profesionales... En la sesión de trabajo se apuntó cuáles podrían ser las reacciones a un Plan de Movilidad Sostenible por parte de los menos sensibles frente a la nueva cultura de la movilidad sostenible.

AGENTES DEL CAMBIO. - El Foro Ciudadano coincidió en que dada la trascendencia de los cambios que implica la puesta en marcha de un Plan de Movilidad Sostenible es imprescindible que todos los agentes sociales se hagan cargo de su parte de responsabilidad en el proceso:

Los ciudadanos en tanto que responsables de muchas de las decisiones cotidianas que hacen posible un cambio como el que se pretende, saliendo de un círculo vicioso de temas culturales, sociales y económicos que invitan al uso indiscriminado del vehículo privado. La coherencia en la respuesta ciudadana es fundamental para el éxito del Plan. Los planificadores, en tanto que herederos de una cultura de la movilidad en la que parece que el objetivo prioritario de los planes de movilidad es trasladar a la mayor velocidad y en el menor tiempo posible, a personas y mercancías en una ciudad considerada como marco de estos movimientos. Los responsables políticos como líderes de un cambio de paradigma, que no es posible sin un acuerdo político y social a medio plazo, por encima de intereses coyunturales y desarrollando políticas de largo recorrido. Por su parte el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible se comprometió a hacer un seguimiento de la aplicación del plan, a valorar su eficacia y los impactos de su realización y a definir mediante indicadores si su desarrollo se ajusta al espíritu de lo acordado en Pacto. La participación es, por otra parte, necesaria en las siguientes fases de implementación del Plan que desarrollen medidas concretas, que tienen que conocerse y debatirse con los ciudadanos del entorno afectado.

CONTENIDO DEL PACTO CIUDADANO POR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El documento final resultado de este proceso interactivo de reflexión y debate sobre la movilidad y la accesibilidad de la Vitoria-Gasteiz de los próximos años se estructura en los siguientes capítulos: Introducción Definición de Movilidad Sostenible Justificación Principios Generales del Pacto Objetivos y medidas propuestos Proceso de participación La introducción refleja la importancia de resolver las necesidades de movilidad de forma adecuada a los tiempos y propia de una ciudad pionera en el diseño y la puesta en marcha de determinadas soluciones a los impactos de una movilidad. Manifiesta la necesidad de frenar las inercias de creciente insostenibilidad asociadas a las actuales tendencias de la movilidad urbana y también apunta la intención de buscar un consenso ciudadano que permita desarrollar un nuevo modelo de movilidad. La justificación de la necesidad de este Pacto se sitúa en el cambio cultural y social que desvincula a la movilidad de la hipermotorización y los problemas de todo tipo que esta deriva de los hábitos de transporte genera. Cambio social y cultural que se debe decidir por consenso de los agentes sociales, económicos y políticos, incluyendo en este consenso a voces que piensen no sólo en el presente sino en los derechos de las generaciones venideras. Los principios generales del Pacto quieren orientar tanto los objetivos como las medidas a tomar. Son el resultado del taller de futuro en el que los asistentes definieron los escenarios de futuro deseados y a evitar para la Vitoria-Gasteiz de la próxima década. El modelo de ciudad deseado para Vitoria-Gasteiz desde el punto de vista de la movilidad queda definido del siguiente modo: Un modelo de ciudad compacto, activo, diverso y equilibrado con un espacio público de calidad; Una accesibilidad universal, cómoda y equitativa; Un uso eficiente de los diversos modos de transporte;

Un claro impulso a los modos más universales y sostenibles (desplazamientos a pie, en bicicleta u otros nodos no motorizados; Un tráfico de vehículos de motor más calmado y menos intrusivo en el espacio público. El transporte público o colectivo como alternativa real a los desplazamientos en coche. La garantía de dinamismo económico. Esta variable estará garantizada por la puesta en marcha de un plan de movilidad caracterizado por un enfoque global y por el liderazgo institucional acompañado del seguimiento y control ciudadano a la hora de acometer los necesarios cambios. Los objetivos planteados en el Pacto tienen por objeto dar pistas respecto al nivel de concreción de los principios consensuados y compilar las ideas que el Foro ciudadano propuso. Se es consciente de que estas medidas deben enmarcarse y comprobar su eficacia y adecuación en el marco del documento definitivo del Plan de Movilidad Sostenible. (**Ver anexo 9: Pacto Ciudadano de Movilidad Sostenible**).