



CONAMA10
CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Plan de Movilidad de Arenas de San Pedro: la financiación no es un problema para los planes de sostenibilidad.

Autor: Nuria Blázquez

Institución: Ayuntamiento de Arenas de San Pedro

e-mail: nuria.blazquez@aytoarenas.es

CONTENIDO

RESUMEN	2
1 CONTEXTO Y CARACTERÍSTICAS DE LA LOCALIDAD	3
2 ¿POR QUÉ Y PARA QUÉ ESTE PLAN DE MOVILIDAD?	3
3 REALIZAR UN PLAN TIEMPOS DE CRISIS	4
4 OBJETIVOS	4
5 RECURSOS	4
6 PARTICIPACIÓN EN EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	6
7 PLAN DE COMUNICACIÓN	6
8 RESULTADOS	9

RESUMEN

En general, los planes de movilidad se realizan en ciudades grandes, en las que hay transporte público. De hecho, en Castilla y León, no se subvencionan planes de movilidad para municipios de menos de 10.00 habitantes. Sin embargo, según la encuesta de movilidad Movilia del Ministerio de Fomento, el porcentaje de personas que se desplazan en coche o en moto en municipios menores de 10.000 habitantes es del 50%, mientras que la media es del 42%. Curiosamente, incluso la media de las personas que se desplazan caminando o en bicicleta en estas poblaciones es menor.

Esta alta proporción de uso del vehículo privado, junto al protagonismo que ha tenido el coche a la hora de planificar los pequeños municipios y a una alta permisividad de las autoridades en lo que respecta a los aparcamientos han terminado causando grandes problemas de desplazamiento en municipios como Arenas de San Pedro.

Los problemas son sobre todo de espacio peatonal y/o para medios alternativos al coche: aceras invadidas por vehículos, muy estrechas y con grandes obstáculos. Además se ha observado un gran desorden en cuanto a los aparcamientos, que complica aún más la movilidad en la localidad. Las complicaciones son aún mayores debido al paso de una travesía que constituye la principal vía comercial de Arenas de San Pedro.

Solucionar estos problemas es una prioridad en el Ayuntamiento de Arenas de San Pedro. La obtención de financiación para ello es complicada, ya que, como hemos dicho, en Castilla y León no está previsto que municipios de estas dimensiones reciban ayuda financiera para estos planes. En estas circunstancias, y en un escenario de crisis, el Ayuntamiento de Arenas de San Pedro ha diseñado un Plan de Movilidad Sostenible realizado con sus propios medios.

La metodología empleada podría ser un ejemplo para muchos otros municipios que tienen el mismo problema y también tienen dificultades económicas.

Palabras Clave: movilidad, planes de movilidad, pequeños municipios

1 CONTEXTO Y CARACTERÍSTICAS DE LA LOCALIDAD

Arenas de San Pedro es una localidad situada al sur de la provincia de Ávila. Está encuadrada en la Comarca del Valle del Tiétar y en la vertiente sur de la Sierra de Gredos. Las ciudades más cercanas son Talavera de la Reina, al sur y a 44 kilómetros; Ávila, al norte y a 80 Kilómetros, y Madrid a 166 Kilómetros.

El municipio está constituido por cuatro núcleos de población: Arenas de San Pedro, el de mayor población y tres municipios anejos: Hontanares, Ramacastañas y La Parra. En total tiene una población de 6.874 habitantes.

Es importante resaltar el carácter de cabeza de comarca del Valle del Tiétar, ya que es el centro neurálgico del valle, y donde se prestan servicios como oficina del INEM, oficina de la Junta de Castilla y León, centro de salud o juzgados. Unido a esta oferta de servicios administrativos está un desarrollo comercial y de servicios privados (bancos, oficinas de empresas), cultural (sala de cine, actividades propias del municipio) y educativo (dos institutos a los que acuden alumnos de varias localidades vecinas).

De la Climatología, en lo relativo a la movilidad, conviene destacar que Arenas goza de un clima mediterráneo, con temperaturas que pueden llegar a los 40 grados en verano, e inviernos relativamente suaves. Destaca también que la media anual de lluvias es de 1.163,3 mm, con una distribución muy irregular a lo largo del año, y con días de lluvias torrenciales.

Es necesario remarcar también la orografía de la localidad, protagonizada por fuertes pendientes que van a dificultar mucho la utilización de medios de transporte alternativos como la bicicleta. También va a ser un condicionante a la hora de los desplazamientos a pie desde y hasta lugares situados en cerros o colinas.

2 ¿POR QUÉ Y PARA QUÉ ESTE PLAN DE MOVILIDAD?

A pesar de su pequeño tamaño, en Arenas de San Pedro los efectos del excesivo y desordenado uso del coche han llegado a hacer realmente difícil los desplazamientos en cualquier medio de transporte. Los conflictos entre el peatón y el coche son notorios, afectando tanto a conductores como a viandantes: aceras totalmente invadidas por vehículos estacionados además de inaccesibles, estrechas y mal estado de su firme, calzadas con baches y grietas y un caos circulatorio relativamente importante para el tamaño de la localidad, son los problemas de movilidad más destacables.

Los ciudadanos, en cada ocasión que se les ha presentado, han manifestado su descontento con esta organización de la movilidad y consideran que una mejora en el sistema de movilidad supondría un gran incremento en la calidad de vida en la ciudad.

La resolución de estos conflictos, que afectan a todos, no es sencilla, pues requiere importantes inversiones en infraestructura y, sobre todo, cambios en los hábitos de movilidad de los ciudadanos.

Por eso, al plantearse realizar un gran cambio en el sistema de movilidad en Arenas de San Pedro, se decide que el Plan que lo hará posible no debe trazarse desde el Ayuntamiento o desde una oficina técnica, sino que deben ser los propios ciudadanos, dirigidos y coordinados por facilitadores, quienes decidan cómo quieren que sea su pueblo en el futuro.

3 REALIZAR UN PLAN TIEMPOS DE CRISIS

El Plan de Movilidad Sostenible de Arenas de San Pedro supone dos innovaciones importantes. La primera, lo que significa realizar un Plan de Movilidad en un municipio pequeño, sin transporte público y con dificultades orográficas. La segunda, el ingenio de realizarlo sin contar con fondos específicos y en un panorama de crisis económica y en un Ayuntamiento especialmente endeudado. La experiencia pretende ser un ejemplo que pueda animar a municipios de características similares a realizar estos planes, abrir un debate sobre la necesidad de los pequeños municipios de mejorar el sistema de movilidad. A la vez se pretende proponer un método y un ejemplo de cómo llevarlo a cabo cuando obtener financiación para el proyecto ha resultado imposible.

Se ha simplificado en todo lo posible el esquema tradicional de un Plan de Movilidad Sostenible, para tratar sólo aquellos temas necesarios teniendo en cuenta la estructura y la dimensión de la localidad. En algunos casos la ausencia de información es obvia, y totalmente innecesaria, como en el caso del transporte urbano, que no existe. En otros casos, se ha prescindido debido a la escasez de recursos. Tal es el caso de una encuesta de movilidad y de un estudio del transporte de mercancías. Del primero se esperaba obtener datos estadísticos e información más exacta sobre el uso del transporte, pero eran conocidos los hábitos de transporte de los ciudadanos debido al acercamiento del Plan de participación. En el caso del segundo, se obvió por ser escasa la cantidad de vehículos de carga y descarga, y porque cualquier problemática con vehículos pesados no había sido puesta de manifiesto en el análisis de percepción ciudadana.

Con estos condicionantes, se ha obtenido un diagnóstico que ha satisfecho las necesidades y ha permitido seguir trabajando

4 OBJETIVOS

El objetivo general del Plan de Movilidad es reducir el uso de vehículo privado, así como disminuir las consecuencias negativas de este uso.

5 RECURSOS

Como ya se ha apuntado, el Plan de Movilidad de Arenas de San Pedro no ha contado, hasta el momento, con financiación ninguna. Tampoco se ha dedicado una partida presupuestaria específica del Ayuntamiento, sino que se ha optado por gestionar de manera eficiente los recursos existentes. Este hecho es de gran relevancia, y, puesto que

el objeto de esta comunicación es servir de modelo a otros municipios, se ha querido incluir un capítulo para aclarar.

El Plan de Movilidad ha sido asignado a la Agente de Empleo y Desarrollo Local, sin poder ser asignado como única tarea. En primer lugar, se ha tratado de obtener financiación que posibilitara la contratación de una asistencia técnica. Se han encontrado graves obstáculos, ya que el Ente Regional de la Energía de Castilla y León (órgano con competencias en materia de ahorro energético) restringe la obtención de subvenciones a municipios de más de 20.000 habitantes. La Agencia Provincial de la Energía de Ávila no ha establecido, hasta el momento, líneas de trabajo en Movilidad Sostenible, y tampoco disponía de fondos. Se recurrió a los fondos europeos. Por la dimensión del proyecto, se optó por una línea de financiación para estudios de movilidad sostenible, la iniciativa Civitas Catalist, que subvenciona hasta el 50% del total de estudios destinados a mejorar la sostenibilidad de la movilidad en ciudades. La propuesta fue rechazada, cuando, parte del trabajo estaba en marcha. Ante esta situación, se decidió continuar con el trabajo del Plan de Movilidad con los medios propios.

Como apoyo metodológico, se ha contado con un gran número de manuales publicados para la realización de este tipo de trabajos. Ha sido especialmente útil la Guía práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Sostenibles publicada por el IHOBE, dependiente del Gobierno Vasco en 2004. Además, se ha utilizado toda la bibliografía que se incluye en el capítulo correspondiente.

Como recursos humanos, se ha contado con la colaboración de un total de cuatro voluntarios del Programa Juventud, acción Servicio de Voluntariado Europeo. Este es un programa de voluntariado permanente en el que las organizaciones acogen a jóvenes de países europeos que participan en proyectos no lucrativos. El Ayuntamiento de Arenas de San Pedro acoge a dos voluntarios, que se han sustituido en el proceso de elaboración del Plan de Movilidad. Al equipo se ha unido una estudiante del Master de Espacios Naturales Protegidos organizado por la Fundación González Bernáldez, que permanece en prácticas desde finales del mes de abril.

El trabajo con voluntarios ha requerido una adaptación a las posibilidades y aptitudes del personal a la metodología, además de exigir formación previa antes de iniciar cada una de las tareas y supervisión continua del trabajo. A cambio ha aportado un punto de vista neutral y cosmopolita y una gran dosis de entusiasmo, absolutamente necesario para poder abordar un plan sin recursos económicos

Este equipo se reforzó de forma puntual en el momento de realizar los aforos peatonales, de vehículos y el estudio de ocupación de las plazas de aparcamiento. En este momento, era imposible alquilar equipos automáticos, pero se aprovechó un momento temporal con gran disponibilidad de personal destinado a mantenimiento urbano que, previo adiestramiento, realizaron las tareas de aforadores con gran precisión.

6 PARTICIPACIÓN EN EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La participación en un plan que vaya a suponer cambios en el uso de la ciudad y que requiere una adaptación de la ciudadanía es imprescindible. En este proceso está siendo fundamental y supone un eje fundamental en el diseño del Plan.

La participación ha tenido una fase más cerrada, en la que se ha pretendido recabar la información necesaria. Este proceso se realizó contando con la opinión de las asociaciones de la localidad relacionadas de alguna manera con la movilidad y aquellas que han expresado su interés. La selección se realizó contando con las propias asociaciones, mientras se organizaba la SEM 2009. Con las organizaciones seleccionadas se estableció la Mesa de la Movilidad, con quienes se comenzó a realizar el análisis de percepción ciudadana, el primer paso del Plan de Movilidad Sostenible.

El análisis ciudadano se realizó con entrevistas semiabiertas que se estructuraron dentro de un DAFO.

La información recabada en el DAFO ayudó a seleccionar los aspectos más relevantes a estudiar.

Una vez obtenido el diagnóstico, se convocaron dos talleres de futuro a los miembros de la Mesa de Movilidad. Terminados estos talleres, se comenzó a abrir la participación a toda la ciudadanía, esperando llegar a consensos más amplios. Por eso se comenzó a dar información en la calle y se realizó un foro de participación, con metodologías parecidas a la de los talleres, pero de menos empeño y duración.

Llegados a este punto, se comienza a preparar la Semana Europea de la Movilidad, que supone el siguiente paso para dar participación a la ciudadanía.

7 PLAN DE COMUNICACIÓN

La comunicación es una herramienta clave en un proceso participativo que busca cambios de hábitos en los ciudadanos. Pero, es a la vez difícil cuando, como es el caso, no se cuenta con recursos económicos y los recursos humanos son escasos. Se han aprovechado las oportunidades que ofrece la pequeña dimensión de la localidad y la cercanía que supone trabajar diariamente en el lugar que ocupan los receptores del mensaje. Así mismo, se han utilizado todas las herramientas de comunicación gratuitas existentes: página Web, redes sociales, notas de prensa, programas de radio local, listas de distribución electrónica y comunicación directa. En concreto el Plan de Comunicación se articula de la siguiente manera:

Punto de partida general. El punto de partida del Plan de Movilidad lo constituye la Semana Europea de la Movilidad 2009, del 16 al 22 de septiembre. En el mes de mayo se decide la adhesión de Arenas de San Pedro a esta campaña europea, y que esta campaña sirva de arranque al Plan de Movilidad Sostenible. Para la organización de la SEM se establecen contacto con las asociaciones activas de Arenas de San Pedro. Esta organización permite conocer a las organizaciones y sus miembros, que facilita realizar

una preselección de los actores más relevantes en la movilidad. Pero, sobre todo, supone un contacto directo con ciudadanos activos en los que se registran todas las sensibilidades en cuanto al Sistema de Movilidad.

La Semana Europea de la Movilidad constituye un éxito notable, en cuanto a participación y comunicación, que es reconocido por la Comisión Europea, que preselecciona Arenas de San Pedro como una de las 11 ciudades europeas que mejor campaña han realizado durante la SEM:

1. **Comunicación con los actores relevantes en la movilidad en Arenas de San Pedro.** En la propia Semana de la Movilidad se conforma la Mesa de Movilidad, el órgano de participación principal para la elaboración del Plan de Movilidad. Con estas personas se establecen vías de comunicación directas.

- Para mejorar la comunicación, se decide crear un sitio virtual de comunicación. Una vez más, se recurre a las herramientas gratuitas, el grupo google que permite la relación entre miembros, el intercambio de archivos y la generación de debates de forma sencilla y a través del correo electrónico. Además, para poder aportar a los que puedan realizar proyectos similares, se permite el acceso a los archivos a cualquier interesado. Los debates, para preservar la intimidad de los participantes, están protegidos. Para las personas que no usan el correo electrónico, se establecen comunicaciones esenciales a través del correo postal. En cualquier caso, la comunicación es reforzada siempre con llamadas telefónicas, que han demostrado ser una herramienta fiable que garantiza confirmación de la llegada de la información.
- Durante el año, se convocan reuniones periódicas para tratar varios aspectos del Plan, adelantar algunas actuaciones o validar resultados. Periódicamente se envían correos electrónicos informando sobre novedades en el Plan de Movilidad, pero la actividad electrónica del grupo es escasa. Sin embargo, la participación en las reuniones es muy alta, con reuniones que alcanzan hasta el 85% de los miembros.

2. **Comunicación con la población en general.**

La comunicación con la ciudadanía, una vez terminada la Semana Europea de la Movilidad se establece por estos mecanismos:

- Envío con cierta periodicidad de notas de prensa con novedades y noticias relevantes sobre el plan de movilidad. En total se envían notas de prensa a lo largo del año. Éstas se refuerzan dos meses antes de la celebración del Foro Ciudadano.
- Presencia en programas de radio locales. En total se han realizado 7 entrevistas y programas de radio transmitidos en las dos emisoras locales.
- Diseño de una página Web específica para el Plan de Movilidad, unida a la página oficial del Ayuntamiento de Arenas de San Pedro. Enlace:
- Utilización de las redes sociales: Facebook y Twitter, *Movilidad en arenas*. Se comienza a utilizar estas redes sociales con el objetivo de captar un mayor número de participantes jóvenes, y de dar información breve y actualizada del Plan. Desgraciadamente, el número de seguidores es muy escaso, a pesar de

que se han realizado esfuerzos de promoción. En cualquier caso, se continúa con su uso, esperando que nuevos seguidores se unan a estas redes sociales.

- Empleo de carteles por toda la localidad para anunciar los eventos públicos: presentación del diagnóstico, foro de movilidad.
- Anuncios dentro de la programación cultural del Ayuntamiento, que tiene sus propias vías de penetración en la población y que se han mostrado eficaces.
- Mesas informativas a pie de calle: se han realizado contactos directos con mesas en el mercadillo semanal, un lugar de gran afluencia de público. Esta mesa informativa, con contacto directo, se ha mostrado como un medio muy eficaz de transmitir información de forma recíproca.
- Semana de la Movilidad 2010. La SEM 2010 es el momento cumbre de la comunicación del Plan de Movilidad. En ella se ha pretendido que la información, y las oportunidades de participación llegaran a aquellos sectores a los que todavía no había llegado, y que estuviese muy cercana a la población. Para ello se han utilizado, además de las estrategias anteriores:
 - Instalación de un stand informativo sobre el Plan en la plaza más concurrida de la localidad. En este stand se ha proporcionado información de primera mano, además de folletos y se ha dado la oportunidad de realizar el “carnet del andarín”, un compromiso para desplazarse caminando al menos durante la SEM.
 - Actividades dirigidas a los adolescentes: se organizó, en colaboración de un grupo de Hip Hop local formado por adolescentes, un concierto de Hip Hop en el que se hablaba de los problemas de movilidad en Arenas de San Pedro. Además, se realizó un graffiti sobre movilidad sostenible, como una invitación dirigida a este público al que es más difícil llegar.
 - Actividades para público no asociado. En este sector incluimos ciudadanos que no participan en asociaciones, y que no suelen acudir a reuniones, talleres o foros de participación. Se organizó un juego, un Quizz, que presentaba los problemas detectados en el diagnóstico, el proceso de participación y los resultados del Plan de Movilidad Sostenible. Fue una actividad muy exitosa y divertida, celebrada en un bar popular del centro de Arenas.
 - Inclusión de los más jóvenes: los niños habían sido protagonistas en la SEM 2009 y lo han vuelto a ser en la SEM 2010, por diversos motivos: los colegios son los lugares que aglutinan más desplazamientos con el mismo destino en la localidad, son ciudadanos más flexibles, los trayectos que realizan en coche suponen el doble de trayectos (padre que le lleva + padre que vuelve a su origen) y acaban siendo auténticos embajadores de información cuando se adhieren a una causa. Por ello se ha realizado de nuevo el autobús escolar peatonal, el parque infantil itinerante de tráfico, un concurso de dibujo y una fiesta infantil de la movilidad.

8 RESULTADOS.

Por el momento, el Plan de Movilidad Sostenible de Arenas de San Pedro ha obtenido los siguientes resultados:

- Un diagnóstico de la situación de la movilidad, que incluye un análisis de la percepción ciudadana y un análisis de la situación del sistema.
- Estrategia de Movilidad Sostenible para Arenas de San Pedro, que incluye las propuestas realizadas y consensuadas por la ciudadanía. En esta estrategia se advierte la demanda ciudadana de tomar medidas que podrían parecer poco populares, como la denuncia a vehículos aparcados en aceras, una práctica habitual en la localidad. También se pone de manifiesto la necesidad de mejorar las vías peatonales, especialmente aceras, como la mayor necesidad para cambiar el Sistema de Movilidad y hacerlo más sostenible.
- Esta estrategia de movilidad por el momento es una base, que está permitiendo poner en marcha algunas medidas aisladas. Se vuelve a buscar financiación para poder desarrollar el Plan de Movilidad, realizando estudios sobre las posibilidades de una red peatonal, una red ciclista para llegar a ciertos lugares, una reordenación del tráfico para poder disponer de más espacio para los peatones, un plan de accesibilidad universal, una estrategia de gestión de aparcamientos, un plan para mejorar los servicios de transporte público interurbano.
- Mientras tanto, se han abordado pequeñas acciones como la instalación de bolardos en la segunda calle más transitada de la localidad, que tenía uno de los más altos índices de aparcamiento irregular. También se ha comenzado con una campaña contra el aparcamiento en aceras, incrementando el número de multas por aparcamientos en zonas peatonales.
- Se ha intervenido estableciendo zonas peatonales en uno de los paseos más populares de Arenas, el paseo del Pantano (embalse del río Cuevas). Y se ha redactado una nueva normativa de circulación, en la que se incluye otra de las demandas consensuadas por la ciudadanía: el establecimiento de calles de coexistencia con preferencia peatonal en aquellas vías estrechas en las que es imposible que haya aceras funcionales. La ordenanza de circulación también establece zonas 30.