

Tercer Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad
Sostenible

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible
Estrategia para hacerlo realidad

Documento-resumen del Taller
25 de enero de 2007

Casa de la Cultura Ignacio Aldecoa
Vitoria-Gasteiz

EQUIPO RESPONSABLE DE LA ORGANIZACIÓN DEL TALLER

Organización local y difusión del taller:

Mónica Ibarondo

Roberto González Argote

Centro de Estudios Ambientales CEA

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Gea 21 S.L.

Diseño y dirección del taller (Gea 21):

Isabela Velázquez Valoria

Equipo de monitores (Gea 21):

Isabela Velázquez

Josefina Olza

Carlos Verdaguer

Edición del documento resumen:

Gea 21

Asistentes al taller

Eusebio Gainza (LEIA)

Rubén Rodríguez de Luis (Gasteizko Bizikleteroak)

Beñat Abajo Alda (LABEIN)

Enrique Sánchez

Iñaki Sagardoy (Unidad de Movilidad y Transporte. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz)

Jose Félix Basozabal Zamakona (OTEUS)

Mariví Corres (ORIXOL NIBE)

José Manuel Lastra (AAVV Miguel de Unamuno)

Susana Aperribai Ganzábal (Grupo PRISMA)

Xabier Arriola Pangua (Gasteizco Bicikleteroak)

Iñaki Arriba Chavarri (Departamento Medio Ambiente Ayto Vitoria-Gasteiz)

Javier Ugarriza Izarra (Consejo Zona Sur – Olarizu)

María Fernández Peral (Bióloga y Ciencias Ambientales)

José M^a Matanzas Gorostizaga (Gastéiz Izan)

Jaime Feliu García (Asociación Patinadores de Vitoria “Gaubela”)

Gorka Urtaran Agirre (Sociólogo)

Luis Mi. López de Ullibarri (APA Miguel Bengoa- Diocesananas Ariaga.)

Diana Paniagua (Gasteizko Bicikleteroak)

Jaime Ortiz de Urbina Durán (Asociación Educación Ambiental ORIXOL)

Juan Carlos Escudero (Centro de Estudios Ambientales)

Ane Galarza

Angel Martínez de Antoñanza (Gasteizko Bizikleteroak)

Andrés Fernández (PRISMA GRUPO)

Aurelio Aguirre (Gaubela)

Javier Otaola (Síndico)

Miren Fernández de Landa (ACОВI)

Eduardo Ochoa de Auspuru (Instituto Politécnico Jesús Obrero)

Luis Díaz (IKERLAN)

Miguel Angel Aguado (Ensanche 21)

Raquel García San Millán

VALORACIÓN POR GRUPOS DEL BORRADOR DE PACTO Y ANÁLISIS DE AGENTES	5
METODOLOGÍA SEGUIDA	5
• <i>Primera parte: Valoración general del documento borrador</i>	<i>5</i>
• <i>Segunda parte: Priorización de principios de cara al pacto</i>	<i>5</i>
• <i>Tercera parte: Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto.....</i>	<i>5</i>
1. GRUPO 1.....	6
1.1. Valoración general del documento borrador.....	6
1.2. Priorización de principios de cara al pacto	7
1.3. Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto.....	8
2. GRUPO 2.....	10
2.1. Valoración general del documento borrador.....	10
2.2. Priorización de principios de cara al pacto	11
2.3. Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto.....	13
3. GRUPO 3.....	14
3.1. Valoración general del documento borrador.....	14
3.2. Priorización de principios de cara al pacto	16
3.3. Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto.....	16

Valoración por grupos del borrador de pacto y análisis de agentes

Metodología seguida

- **Primera parte: Valoración general del documento borrador**

En esta primera parte del taller, tras una breve lectura recordatoria individualizada del documento enviado previamente a los participantes, se les solicitó una valoración general del mismo atendiendo a dos aspectos básicos: en primer lugar, el “tono” general de la formulación; en segundo lugar, el grado de concreción que debía adoptar. A este respecto, el dilema básico era el siguiente: cuanto mayor se avance en el sentido de proponer medidas concretas dentro del documento inicial del pacto, más difícil puede resultar concitar una adhesión inicial por parte de un abanico amplio de agentes; por el contrario, si el documento se convierte en una formulación demasiado general, la capacidad operativa del mismo disminuye en la misma medida.

- **Segunda parte: Priorización de principios de cara al pacto**

En la segunda parte del taller se solicitó a los participantes que valoraran la batería de principios básicos, hasta un total de seis, que aparecen en el correspondiente apartado del documento, considerando que dichos principios son los que mejor resumen la filosofía y la temática del pacto. La valoración solicitada se centraba en tres aspectos:

- **Ausencias:** *¿Se echa a faltar algún principio básico o algún aspecto fundamental relacionado con alguno de los principios? El resultado se puede ver en la primera columna del cuadro correspondiente.*
- **Mejoras:** *¿En qué medida se precisa mejorar o reformular alguno de estos principios? Para ello, se pidió a cada participante que señalara con un voto aquellos principios que considerara necesario reformular. El resultado se puede ver en la primera columna del cuadro correspondiente.*
- **Prioridades:** *¿Cuáles son los principios prioritarios? Se pidió en este caso a los participantes que gestionaran un total de cinco votos entre los seis principios, pudiendo hacerlo en cualquier combinación posible de votos por principio hasta agotar el total. Las columnas segunda y tercera del cuadro reflejan los resultados de esta votación*

- **Tercera parte: Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto**

La última parte del taller se dedicó a la identificación y análisis de aquellos agentes sociales cuya incorporación al pacto parece imprescindible, necesaria o deseable de cara al éxito del mismo, y con quienes hasta el momento, por diversas razones, no se ha podido contar en el proceso de debate. Para la identificación se recurrió a una metodología de tormenta de ideas que aparece reflejada en el diagrama correspondiente. El objetivo, una vez identificados estos posibles agentes en sentido amplio, era buscar estrategias para propiciar su adhesión a partir de un análisis realistas de sus características e intereses reales. Para ello se pidió a los

participantes que respondieran a cuatro interrogantes para cada uno de los agentes identificados hasta completar el correspondiente cuadro de análisis.

1. GRUPO 1

Monitor:

Carlos Verdaguer Viana-Cárdenas

Participantes:

- 1 *Eusebio Gainza (LEIA)*
- 2 *Rubén Rodríguez de Luis (Gasteizko Bizikleteoak)*
- 3 *Beñat Abajo Alda (LABEIN)*
- 4 *Enrique Sánchez*
- 5 *Iñaki Sagardoy (Unidad de Movilidad y Transporte. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz)*
- 6 *Jose Félix Basozabal Zamakona (OTEUS)*
- 7 *Mariví Corres (ORIXOL NIBE)*
- 8 *Jose Manuel Lastra (AAVV Miguel de Unamuno)*
- 9 *Susana Aperribai Ganzábal (Grupo PRISMA)*

1.1. Valoración general del documento borrador

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

La valoración del documento fue positiva en términos generales por parte de todos los asistentes.

Las principales objeciones se expresaron en los términos que se exponen a continuación. Es de señalar que entre las objeciones las había lógicamente de carácter contradictorio, lo cual se reflejó en el debate asociado. Las objeciones y puntualizaciones se exponen tal como fueron formuladas de forma individual:

Sobre el documento presentado en general:

- Se trata de un documento sesgado, lo cual es lógico, al haber sido elaborado a partir de debates entre gente “convencida” de principio.
- Es un documento excesivamente sintético, que no se correlaciona bien con lo debatido en los talleres de participación.
- Es un documento ambiguo, demasiado general, contradictorio, poco convincente.
- Se han perdido ideas expuestas y elaboradas en los talleres.

Sobre el grado de concreción:

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

- El documento debe tener un carácter general, pero debe avanzar en la propuesta de medidas, incorporando decididamente lo debatido en los anteriores talleres.
- Es preciso que parezcan medidas, aunque no se pormenoricen.
- Si se concreta demasiado, se puede dificultar el consenso.
- En el documento es necesario concretar los temas específicos sobre los que se deben articular medidas, aunque no aparezcan las medidas concretas, que deberán ser resultado del pacto.
- Es más útil considerar el documento como una propuesta de debate, más que como un texto cerrado.
- El contenido del documento se debe resumir en una visión conjunta y una serie de líneas estratégicas.

Otros aspectos señalados:

- Es preciso determinar con claridad el plazo horizonte del pacto. El año 2015 ó 2020, teniendo en cuenta que estamos en 2007, parece demasiado próximo para articular y llevar a cabo las medidas que se proponen.
- Es imprescindible implicar a los políticos para que el pacto no quede en papel mojado.
- Si no hay implicación política, es posible que ocurra como con otros documentos elaborados en aras de la sostenibilidad, que sufren de falta de seguimiento y carecen de operatividad.
- La ambigüedad del concepto de sostenibilidad requiere que sea definido dentro del propio documento.
- No es preciso añadir el adjetivo sostenible: bastaría con alcanzar un Pacto por la Movilidad.
- Es necesario establecer indicadores y medidas de referencia asociados a los objetivos del pacto para poder valorar su progreso.
- Es preciso introducir la imaginación y la capacidad de riesgo como elementos ilusionantes.
- Hay que atender a las relaciones del municipio con el entorno como un aspecto básico de la movilidad

1.2. Priorización de principios de cara al pacto

Comentario:

- *Ausencias: A partir de los resultados, excepto en el caso de la accesibilidad para personas discapacitadas, no aparece muy clara la necesidad de establecer un nuevo principio, sino más bien de incorporar las sugerencias a los existentes.*
- *Mejoras: Según la votación, el punto más necesitado de reformulación parecía ser el sexto, referido al calmado de tráfico. Sin embargo, se comprobó que ello era debido en*

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

parte a que la formulación en el cartel de votación era excesivamente esquemática en relación con la contenida en el documento, que se consideraba mucho más adecuada y completa.

- *Prioridades: En este grupo, se considera como prioritario la atención al transporte público y a muy poca distancia, el principio referido a los modos no motorizados. Los aspectos de carácter económico no parecen revestir prioridad de cara al pacto.*

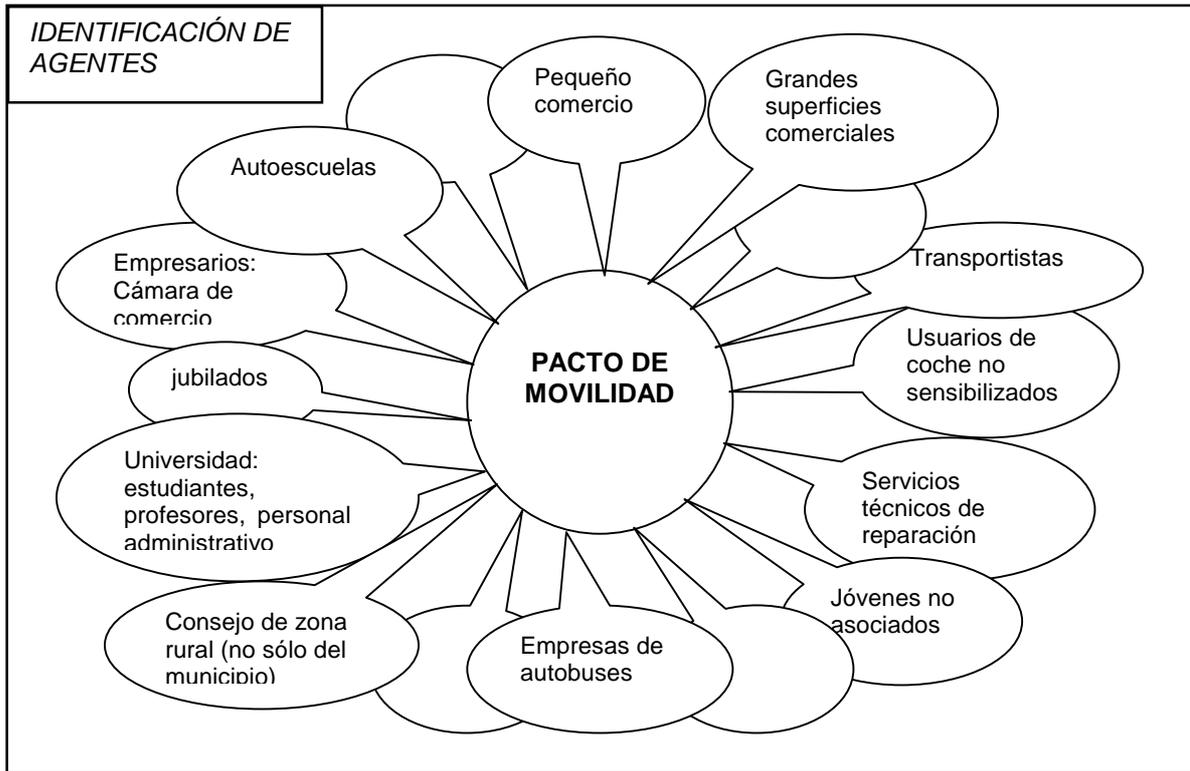
PRINCIPIO	Necesita trabajarse o formularse mejor	Orden de prioridad	Puesto obtenido
	Puntos obtenidos		
Favorecer los modos a pie y no motorizados para distancias cortas y medias	3	13	2º
Hacer del transporte público una alternativa al transporte privado	1	15	1º
Proximidad y diversidad de usos: objetivos de la planificación	1	5	5º
Dinamismo económico basado en el espacio público: comercio, equipamientos, servicios, turismo	2	3	6º
Urbanismo a favor del ciudadano/a: espacio público de calidad	4	6	4º
Calmar el tráfico motorizado	8	8	3º
<p>Puntualizaciones reseñadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es preciso hacer más énfasis en los aspectos de relación social • Principio de accesibilidad: aunque es un aspecto transversal, tal vez debería ser objeto de un punto específico • Es mejor hablar de <i>compatibilizar</i> medios que de <i>priorizar</i> unos sobre otros. • Hay que hacer referencia a la incorporación de tecnologías más sostenibles para la movilidad y la necesidad de investigar en ese campo • En relación con el primer punto: el acceso a distancias cortas y medias es algo que ya ocurre. Está superado como principio. Convendría hablar de distancias medias y largas • Conviene hacer referencia a la necesidad de incrementar la conciencia y la educación ciudadana con respecto a la movilidad 			

1.3. Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto

Comentario:

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

Es preciso señalar que, debido a las premuras de tiempo, en el siguiente diagrama no aparecen los agentes presentes en el taller, sino tan sólo los posibles ausentes. El poco tiempo disponible hizo también que, entre todos los agentes identificados, se decidiera concretar el ejercicio de análisis exclusivamente en dos muy significativos y en gran medida antagónicos como son el pequeño comercio y las grandes superficies, en la idea de que la búsqueda de áreas de confluencia de intereses en un caso como este, especialmente difícil, responde de forma muy clara a la filosofía pragmática de un pacto amplio como el que se pretende.



ANÁLISIS DE AGENTES	<i>Pequeño comercio</i>	<i>Grandes Superficies</i>
Intereses principales	<i>Vender</i>	<i>Vender</i>
Razones para sumarse	<i>Un espacio público de calidad que atrae a más clientes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Imagen</i> • <i>Ampliación de superficie comercial (en sustitución del espacio de aparcamiento)</i> • <i>Aumento de la capacidad de intervención</i>
Razones para oponerse	<i>Los modos no motorizados no permiten al cliente acarrear bultos de gran tamaño</i>	<i>Los modos no motorizados no permiten al cliente acarrear bultos de gran tamaño</i>
Cómo llegar a ellos	<i>Gasteiz On</i>	<i>A través de los gerentes de cada empresa: Boulevard, Gorbeia</i>

2. GRUPO 2

Monitora:

Josefina Olza

Participantes:

1. Xabier Arriola Pangua (*Gasteizco Bicikeletoak*)
2. Iñaki Arriba Chavarri (*Departamento Medio Ambiente Ayto Vitoria-Gasteiz*)
3. Javier Ugarriza Izarra (*Consejo Zona Sur – Olarizu*)
4. María Fernández Peral (*Bióloga y Ciencias Ambientales*)
5. José M^a Matanzas Gorostizaga (*Gastéiz Izan*)
6. Jaime Feliu García (*Asociación Patinadores de Vitoria "Gaubela"*)
7. Gorka Urtaran Agirre (*Sociólogo*)
8. Luis Mi. López de Ullibarri (*APA Miguel Bengoa- Diocesanar Arr.*)
9. Diana Paniagua (*Gasteizko Bicikeletoak*)
10. Jaime Ortiz de Urbina Durán (*Asociación Educación Ambiental ORIXOL*)
11. Juan Carlos Escudero (*Centro de Estudios Ambientales*)

2.1. Valoración general del documento borrador

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

1. ASPECTOS POSITIVOS:
 - En líneas generales el documento recoge las ideas y opiniones que se han ido aportando en los talleres de debate realizados hasta el momento
 - También están recogidas tres ideas enfatizadas en el segundo taller:
 - Hacer del transporte público una alternativa real al automóvil privado
 - Mantener la idea de una compacidad razonable de la ciudad, la escala del peatón, y
 - La concordancia entre la oferta de transporte y la demanda de los diferentes grupos de usuarios y actividades diversas, en cuanto a horarios
 - En términos generales, se puede considerar que la filosofía de fondo del documento es adecuada, aunque hay una serie de aspectos y temas que deberían ser tratados de forma más detallada, o con más precisión, e incluir otros que se consideran relevantes y que no aparecen reflejados en el documento
2. ASPECTOS A MEJORAR

Aunque a grandes rasgos el tono del documento parece adecuado, hay sin embargo algunos temas o cuestiones que necesitarían mejorar su tratamiento, concreción o mayor discusión, como por ejemplo los siguientes:

- La política de parking parece algo débil tratándose de un capítulo importante dentro de las políticas de disuasión del uso privado del automóvil y un tema de enorme interés por su repercusión para los usuarios y otros agentes implicados y / o afectados
- El tema del urbanismo está más bien centrado en lo urbano y no tanto en el ordenamiento periurbano. Se considera más adecuado utilizar la misma sintonía en el tratamiento de ambos campos o aspectos
- Se echa en falta el recurso a medidas fiscales para incentivar el uso del transporte público y para desincentivar o disuadir el uso del privado. Debería hacerse más patente, o quedar más claro, que van a tomarse medidas de impulso del transporte público y disuasión del privado
- También se considera que se hace escasa referencia al empleo de combustibles menos contaminantes, si se tiene en cuenta que la eficiencia en el uso de la energía del transporte es un aspecto relevante del modelo de movilidad sostenible
- En el ámbito del urbanismo, y los temas contemplados dentro de este campo, en los principios generales del Pacto se echa en falta una mención a los aspectos que se trataron con respecto a los polígonos y zonas industriales (recorridos, horarios, coordinación para transporte compartido entre pequeñas empresas, planes de movilidad de empresas para recuperar fórmulas de desplazamiento en transporte colectivo privado..)
- Los principios 3,4 y 5 son muy similares ¿se podría englobar todo ello en uno sólo? Igual de esta forma le resultaría más comprensible al ciudadano de a pié
- El concepto “calmar” el tráfico no parece aportar demasiada información con respecto a los objetivos e intenciones que se persiguen, se considera más útil asociar de forma más clara el uso del vehículo privado con “dificultad”, penalización, trabas e impedimentos que disuadan el uso del mismo
- Se echan en falta medidas más radicalizadas
- El documento parece algo reiterativo y poco estimulante para poder llegar a todo el mundo
- El formato debería ser más reducido, con mensajes claros, impactantes, que inviten a la reflexión y al cambio en las pautas y tendencias actuales en los modos de desplazamiento

2.2. Priorización de principios de cara al pacto

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

PRINCIPIO	Necesita trabajarse o formularse mejor	Orden de prioridad	Puesto obtenido
	Puntos obtenidos		
Favorecer los modos a pie y no motorizados para distancias cortas y medias		16	1º
Hacer del transporte público una alternativa al transporte privado	5	13	3º
Proximidad y diversidad de usos: objetivos de la planificación	2	9	4º
Dinamismo económico basado en el espacio público: comercio, equipamientos, servicios, turismo	16	-	6º
Urbanismo a favor del ciudadano/a: espacio público de calidad	10	14	2º
Calmar el tráfico motorizado	15	1	5º

2.3. Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto



(En negrita, los colectivos presentes en el grupo de debate)

ANÁLISIS DE AGENTES	Profesionales del volante	Colectivos Vulnerables
Intereses principales	-Vías rápidas -Velocidad/tiempo -Accesib. Vehículo -Amplitud espacios para carga y descarga	-Seguridad -Accesibilidad -Autonomía personal
Razones para sumarse	-Menos competencia por espacio -Imagen, percepción social más positiva -Mayores oportunidades de negocio	- Todas
Razones para oponerse	-Restricciones -Reducción espacio -Resistencias al cambio en pautas movilidad	-Ninguna
Cómo llegar a ellos	-Campañas de información/sensibilización específicas dirigidas al colectivo	-AMPAS -Centros educativos. -Consejo Juventud

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

		-Asoc. Jubilados -ERDU
--	--	---------------------------

<i>ANÁLISIS DE AGENTES</i>	Personal Técnico Admint. Pública	Pequeño Comercio
<i>Intereses principales</i>		-Rentabilización del sector -Dinamismo económico -Posicionamiento frente a grandes superficies
<i>Razones para sumarse</i>		-Mejora del espacio de su entorno -Más accesibilidad
<i>Razones para oponerse</i>		-Incertidumbre y perspectivas económicas futuras respecto al cambio de movilidad
<i>Cómo llegar a ellos</i>	-Administración	-Asociaciones de comerciantes -Cámara de Comercio

<i>ANÁLISIS DE AGENTES</i>	Empresarios Sindicatos	Formaciones Políticas
<i>Intereses principales</i>	-Empleados más satisfechos -Mayor puntualidad -Menos bajas labor. -Ahorro económico en espacios para aparcamientos	
<i>Razones para sumarse</i>	-Buena imagen	
<i>Razones para oponerse</i>	-Complicaciones a la hora de coordinarse	
<i>Cómo llegar a ellos</i>	-Campañas sensibilización e información intensivas, mantenidas a lo largo del tiempo	-A través de sus sedes

3. GRUPO 3

3.1. Valoración general del documento borrador

Monitora:

Isabela Velázquez

Participantes:

1. Ane Galarza

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

2. *Angel Martínez de Antoñanza (Gasteizko Bizikleteroak)*
3. *Andrés Fernández (PRISMA GRUPO)*
4. *Aurelio Aguirre (Gaubela)*
5. *Javier Otaola (Síndico)*
6. *Miren Fernández de Landa (ACOV)*
7. *Eduardo Ochoa de Auspuru (Instituto Politécnico Jesús Obrero)*
8. *Luis Díaz (IKERLAN)*
9. *Miguel Angel Aguado (Ensanche 21)*
10. *Raquel García San Millán*

Comentario:

Debate en un grupo con muy diferentes puntos de vista, desde la administración hasta las asociaciones directamente relacionadas con la movilidad sostenible (ciclistas o patinadores, o técnico y asociaciones vinculadas a la enseñanza). Grupo variado que incluye a ciclistas, docentes, Ampas, urbanistas, patinadores, medios, representantes de los concejos o el Síndico municipal. La discusión fue interesante centrada notando en el documento que, con algunas correcciones, se considero suficiente sino en cómo garantizar que se lleve a cabo de forma efectiva,

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

La valoración del documento fue positiva en términos generales, suficiente para empezar el proceso de llevarlo a cabo en un plazo corto de tiempo.

Sobre el documento presentado en general:

- Se criticó el excesivo peso de la ciudad sobre el territorio en la redacción del documento. La persona que representaba a los pueblos del municipio pidió correcciones en este sentido.
- Se debatió el riesgo de que un documento de principios, como es el Pacto propuesto, pueda desarrollarse a través de una serie de medidas que no respondan al espíritu consensuado. Habría que establecer instrumentos para que en el paso a su puesta en marcha esté garantizado el respeto al espíritu de este documento.
- Para garantizar que el desarrollo del Pacto corresponda a los objetivos del grupo de ciudadanos y asociaciones que lo apoyan, se propone que se integre un párrafo que explique: Como se van a poner a disposición del Plan de Movilidad Sostenible recursos humanos y materiales suficientes para que se pueda llegar en un tiempo corto a plasmar en proyectos concretos.

Sobre el grado de concreción:

- Se acepta que el texto del Pacto debe ser conciso y abierto para que lo firmen el mayor número de agentes posible.

- Está poco desarrollado el tema de cómo se va a llevar a cabo, teniendo en cuenta que su realización afecta a diversos departamentos municipales y a otras administraciones. Se propone la reorganización de los responsables de llevarlo a cabo en un organismo de coordinación de su puesta en marcha que integre a todos los responsables de la toma de decisiones. El debate se centró sobre qué organismo o entidad local tiene el suficiente poder y rango político para ser capaz de coordinar e impulsar la aplicación de estos principios.
- Se pide que este organismo de coordinación tenga rango político suficiente para garantizar la financiación de las medidas a toma, y la coordinación de todos los responsables de su puesta en marcha y seguimiento. El área de gestión debería integrar a los departamentos de urbanismo, de movilidad y de medio ambiente. Se tanteó la posibilidad de que existiera una concejalía de Movilidad Sostenible.
- La participación social debe continuar en la fase de realización de las medidas del Pacto. Se debe constituir una comisión de seguimiento que participe en las diversas fases de puesta en marcha, en la monitorización y evaluación de las medidas y en todo lo relacionado con el cambio que supone la aplicación de este Pacto por la Movilidad Sostenible. La participación integraría a los órganos participativos existentes como el Consejo Social. Habría que estudiar la posibilidad de poner en marcha un Consejo de la Movilidad Sostenible.

3.2. Priorización de principios de cara al pacto

Comentario:

A propuesta de los participantes, se decidió no entrar en este ejercicio de priorización, al estar el documento aprobado por el conjunto del grupo.

3.3. Identificación y análisis de agentes necesarios para el pacto

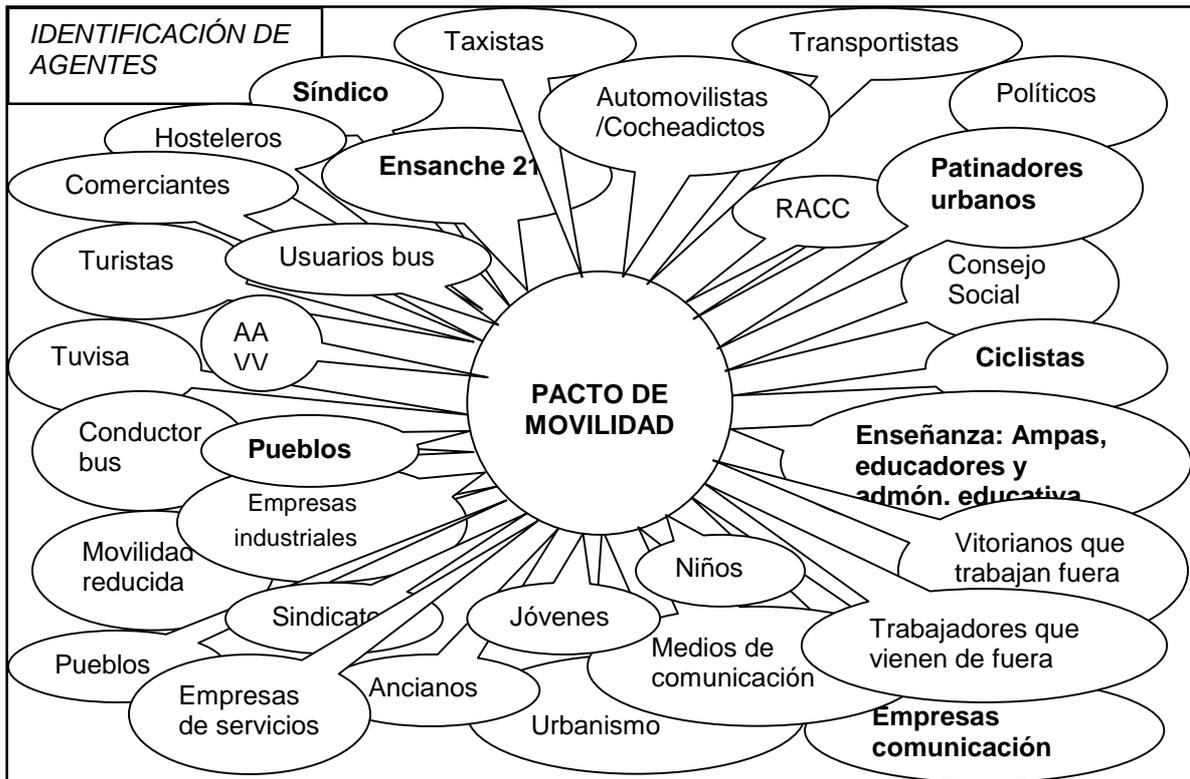
Comentario:

Interesante el debate sobre cómo incorporar a los agentes que faltan en esta primera fase del Pacto por la Movilidad Sostenible. Se vio como era necesario establecer cauces de información y participación específicos para los diversos grupos objetivo, ya que los temas e intereses no son en absoluto coincidentes.

No hubo tiempo para profundizar ni hacer un trabajo exhaustivo, pero sí para hacer un primer barrido de trabajo de extensión del Pacto a la sociedad vitoriana.

(En negrita, los colectivos presentes en el grupo de debate)

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate



(En negrita, los colectivos presentes en el grupo de debate)

ANÁLISIS DE AGENTES	Empresas	Taxistas
Intereses principales	<ul style="list-style-type: none"> - Ganar dinero - Tener buena imagen: responsabilidad social - Crear buen ambiente de trabajo: productividad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Hacer más carreras y conseguir más ingresos. - Comodidad en el trabajo: tráfico fluido.
Razones para sumarse	<ul style="list-style-type: none"> - Ahorro de espacio de aparcamiento - Buena condición física de trabajadores. - Mejorar las condiciones de trabajo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conseguir más carreras en un entorno que usa menos el coche privado - Trabajo más eficaz y más cómodo. - Trabas al vehículo privado, que es su competidor principal.
Razones para oponerse	<ul style="list-style-type: none"> - Coste económico. - Temas de organización: interferencias con su funcionamiento habitual. 	<ul style="list-style-type: none"> - La peatonalización indiscriminada puede generarles dificultades. - Pérdida de clientes frente al TP o colectivo.
- Cómo llegar a ellos	<ul style="list-style-type: none"> - Cauces habituales: SEA y Cámara de Comercio - Foro de Responsabilidad Social de Álava 	<ul style="list-style-type: none"> - Información específica - Tenerles en cuenta/implicarles a la hora de diseñar medidas.

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

<i>ANÁLISIS DE AGENTES</i>	Asociaciones de Vecinos	RACC
Intereses principales	<ul style="list-style-type: none"> - Aparcamiento gratis para sus vecinos - Tranquilidad, ausencia de ruidos molestos. - Servicios en su barrio. - Parques y espacios públicos. - Buen transporte público en su área. - Seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilidades para los usuarios de vehículos privados.
Razones para sumarse	<ul style="list-style-type: none"> - Coinciden casi todos los intereses (ruido, espacio público, transporte público, descentralización) 	<ul style="list-style-type: none"> - Tráfico fluido - Interés colectivo. - Efecto llamada
Razones para oponerse	<ul style="list-style-type: none"> - Menos espacio para aparcamiento en la calle. 	<ul style="list-style-type: none"> - Prejuicios. - Trabas a la circulación y aparcamiento.
Cómo llegar a ellos	<ul style="list-style-type: none"> - Participación en su desarrollo y presentación de los proyectos a los afectados. 	<ul style="list-style-type: none"> - Lavado de imagen de los automovilistas.

<i>ANÁLISIS DE AGENTES</i>	Medios de Comunicación	Turismo
Intereses principales	<ul style="list-style-type: none"> - Ganar lectores oyentes. - La noticia. - Elementos de novedad. - Elementos de polémica. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ciudad tranquila y accesible. - Productos novedosos y atractivos. - Apertura nocturna.
Razones para sumarse	<ul style="list-style-type: none"> - Tendencias mundiales; por ejemplo, el tema del Cambio Climático. - Temas de interés para la gente. - Apuesta de futuro. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aspecto lúdico de la movilidad sostenible.
Razones para oponerse	<ul style="list-style-type: none"> - Contestación ciudadana - Intereses de los anunciantes 	<ul style="list-style-type: none"> - Problemas con la carga y descarga de empresas de hostelería con horarios diversos.
Cómo llegar a ellos	<ul style="list-style-type: none"> - Mucha información - Iniciativas novedosas - Apoyo mayoritario - Responsabilidad social 	<ul style="list-style-type: none"> - Información clara a los que visitan la ciudad.

<i>ANÁLISIS DE AGENTES</i>	Sindicatos	Conductores de autobús
Intereses principales	<ul style="list-style-type: none"> - Defensa de los derechos de los asalariados (salarios, jornadas, condiciones de trabajo, salud, desplazamientos). - Mantener el porcentaje de afiliados sindicales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mejores condiciones de trabajo.

Pacto ciudadano por la movilidad sostenible: estrategia para hacerlo realidad
Tercer Taller de Debate

<i>Razones para sumarse</i>	<ul style="list-style-type: none">- Mejora de la salud de los trabajadores.- Ahorro económico en los desplazamientos de los trabajadores.	<ul style="list-style-type: none">- Tráfico fluido.- Facilidad de circulación y parada.- Mejor aceptación pública.- Garantías de que se va a cumplir horarios.
<i>Razones para oponerse</i>	<ul style="list-style-type: none">- Poco interés por el tema.- Pocos medios para abarcar todos los temas que les conciernen.	<ul style="list-style-type: none">- Trabas a la circulación en zonas de prioridad peatonal.
<i>Cómo llegar a ellos</i>	<ul style="list-style-type: none">- Cauces habituales como interlocutores sociales.	<ul style="list-style-type: none">- Participación de los proyectos que les afecten.